

POTKUKELKKA

“Jäämatkojen peninkulmamenijä ja ostos- ja postimatkojen nopeuttaja”

Potkukelkka herättää meissä tunteita ja mielikuvia. Joillekin se on urheilu-väline, toinen muistaa sen lasten leikeistä tai vanhusten tuki- ja liikuntavälineenä. Jalasten pidennyksellä vesikelkka muuttui potkukelkaksi 1800-luvun lopulla. Tällä potkukulkupelillä on sijansa monen suomalaisen lapsuusmuistoissa.

Potkukelkka eli potkuri on pitkäjalaksinen, yhden hengen istuttava työntökelkka, jota käytetään ulkoiluun ja kulkuneuvona. Potkurin kantamuotona pidetään vesikelkkaa, jonka pystypuihin lisättiin lujutta antamaan välipuu. Vesikelkan jalaksia pidennettiin taaksepäin, jotta jalasten päällä saattoi seistä ja potkiminen luonnistuisi paremmin. Lisää vauhtia potkutteluun sai laittamalla potkujalkaan jääkengän, sillä silloin jalka ei livennyt liukkaalla jäällä vauhtia potkittaessa (MV:K 16/615). Potkukelkalla on ollut erityisen suuri merkitys talouksissa, joissa ei ollut hevosta - siitä johtui sen nimitys “köyhän miehen hevonen”. Potkukelkkaa pidettiin aluksi hyötyvälineenä kotipiirissä ja sen avulla matkanteon lisäksi kuljetettiin niin vedet, maidot, polttopuut kuin jälkikasvukin. Liittyipä potkukelkkaan ainakin Asikkalassa tunnettu valehtelemistä tarkoittava sanonta “se lykkäs potkukelkkaa” (MV:K 17/254).

Potkukelkka oli ennen kaikkea kulkuväline, jolla käytiin mm. töissä, koulussa, kirkolla ja kaupalla. Perinteisesti potkukelkkaa käytettiin jäällä liikuttaessa ja erityisesti suojasäällä. Pakkasella ja lumihangella kulkupelinä olivat sukset. Lasten käsiin potkukelkkaa ei rikkoontumis - ja loukkaantumisvaaran takia helposti annettu. Kelkan terävä piikkinokka oli vaarallinen kaaduttaessa. Huonon ohjattavuuden takia kelkka helposti riistäytyi lapselta kohti tienpenkkaa tai hän törmäsi sillä puuhun. Särkymisherkkyydestä huolimatta lapset toki laskivat potkukelkalla myös mäkeä. Helsingin seudulla lapsille hankittiin vuonna 1932 potkukelkkoja leikkikaluiksi (MV:K 17/368). Lasten kelkat olivat aikuisten kelkkoja pienempiä ja kevyempiä.

Nykyisen mallinen potkukelkka esiintyi ensikerran Keski- ja Pohjois-Ruotsissa 1800-luvun loppupuolella. Suomeen potkukelkka on ilmeisimmin tullut Ruotsista. Virossa ja Venäjällä potkukelkka tunnettiin nimellä “Suomen kelkka”, koska kelkat olivat tuontitavaroita Suomesta (Storå 1990, 272).

Suomessa liikkuneet itäkarjalaiset ja venäläiset kulkukauppiaat oivalsivatkin nopeasti, että kelkka oli mitä parhain kulkuväline talvella. He alkoivat kuljettaa tavaroitaan uudella kulkupelillä jo 1800-luvulla. Ivar Wilszmanin mukaan vuonna 1907 potkukelkka oli yleinen kulkuneuvo Pohjois-Suomessa, Turussa ja yleensäkin rannikkoseudulle mutta suhteellisen tuntematon sisämaassa. Monin paikoin potkukelkka yleistyikin vasta ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Postinkantajat käyttivät 1900-luvun alussa potkukelkkoja kulkuvälineinä saaristossa mutta vain suojasäällä - pakkasella postimieskin hiihti. Potkukelkan leviämistä edesauttoi niiden valmistustaidon opettaminen veistokouluissa (Storå 1990, 272).

Potkukelkan osat

Potkukelkka muodostui kuudesta osasta: tolpat eli pystypuut, käsipuu eli kaplas, välipuu, nokkalauta (murteessa myös noukka), jalakset eli anturat tai vantikset sekä istuin(penkki).

Tolpan yläosa ja käsipuu saatettiin sorvata koristeelliseksi.

Rakentaminen

Aluksi potkukelkka valmistettiin kotona kokonaan koivupuusta - puujalokset taivutettiin paininpuulla kuten suksissakin. Puujalasten alle kyläseppä takoi teräslistan luistoa ja kestävyyttä parantamaan. Omatekoiset kelkat olivat usein varsin raskaita ja kömpelöitä - suorastaan rumia. Rautajalaksia kelkkoja hankittiin valmiina ensiksi markkinoilta, myöhemmin kaupasta.

Perinteinen potkukelkka

Vuonna 1900 sähkötekniikko Oskari Terhi Salosta rakensi ensimmäisen tunnetun rautajalaksisen potkukelkan. Rautajalaksiset kelkat yleistyivät paikkakunnasta riippuen 1910-30-lukujen kuluessa. Vuosisadan alun kelkat olivat samankaltaisia kuin nykyisetkin potkukelkat, tosin jäykempiä ja painavampia. Pystypuita laskettiin takanojaan ohjattavuuden parantamiseksi jotta jalalle saataisiin enemmän tilaa heilahtaa edessä. Kallistus antoi potkujalalle lisää tilaa ja teki kyydissä istujan olon mukavammaksi. Teiden aurauksen kehittyessä ja polanteiden koventuessa saatettiin pikku hiljaa jalaksen paksuutta ohentaa, jolloin kelkan paino keveni ja ohjattavuus edelleen parani. (Kepo-opas)

Nykyinen potkukelkka

Nykyinen kaikkien tuntema vakiopotkukelkka ei perusratkaisuiltaan ole muuttunut merkittävästi vuosisadan aikana. Valmistusmenetelmät ovat uudenaikaisia, ja nykyään kaupasta ostettavat kelkat ovat muutaman suuren Pohjoismaisen valmistajan tehtaista lähtöisin. Kelkkoja saa eri kokoisina kaikenmittaisille potkijoille.

Potkukelkanvalmistus nykyisin

1960-luvulla valmistettiin Suomessa potkukelkkoja n. 100 000 kpl vuodessa viidessä eri tehtaassa. Autoliikenteen vilkastuminen sekä teiden hiekoittaminen ja suolaus on vähentänyt potkukelkkojen käyttömahdollisuuksia. Nykyisin vuosituotanto on vakiintunut n. 20 000 kelkkaan, jotka kaikki ovat lähtöisin samasta yrityksestä. E.S. Lahtisen ESLA-potkukelkkatehdas Kourassa on ainoa jäljelle jäänyt suomalainen alan teollisuusyritys. Ruotsissa ja Norjassa on myös yhä potkukelkkateollisuutta.

Potkukelkkailu talviurheilumuotona

1800-luvun lopulla potkukelkkaa pidettiin aikuisten kulkuvälineenä ja nuorison urheiluvälineenä. Vaikka tuolloin potkukelkkailu oli saavuttanut laajojen kansanosien hyväksynnän, eivät kaikki suinkaan pitäneet sen potkuliikettä naisille sopivana. (Storå 1990, 276) Potkukelkasta kehittyi ajan myötä erityisesti naisten, lasten, vanhusten ja heikkojalkaisten kulkuväline.

Naisurheilu 1800-luvun lopulla

Naiset kuuluivat luistelu-, voimistelun- ja pyöräilyseuroihin nimenomaan siksi, että nämä eivät olleet kilpaurheiluseuroja. 1880-luvulla naiset saivat osallistua "suorituksen laatua, kauneutta ja täydellisyyttä" arvosteltaviin kaunoluistelukilpailuihin. Myös potkukelkkakilpailuissa kisattiin potkuliikkeiden voimallisuudesta ja kauneudesta. Pyöräily oli turistuurheilua, jota edistivät pyöräkauppiat ja vuonna 1887 perustettu Suomen Matkailijayhdistys. Voimistelusta tuli alusta alkaen naisten oma laji, koska siinä ei tarvinnut näyttää paremmuutta eli kilpailla. Sen sijaan voimakasrakenteiset ruumiillista työtä tekevät kansannaiset saattoivat osallistua hiihtokilpailuihinkin miesten sarjassa kuten tapahtui 1879 Tyrnävällä (Laine 1991, 118).

Oulun Potkuriklubi perustetaan 1890

Maamme ensimmäinen potkukelkkailun erikoisseura "Oulun Potkuriklubi" perustettiin maaliskuussa 1890 (jo ennen Suomen ensimmäistä hiihtoseuraa eli Helsingfors Skiklubia). Oulun "Potkuriklubin" perustamisessa merkittävä asema neiti Vera Hjeltillä, joka 1880-luvun alkuvuosina oli ahkerasti toiminut potkuttelu-urheilun ja potkukelkanvalmistuksen levittämiseksi. Ei ole tietoa osallistuivatko naiset Potkuriklubin järjestämiin ensimmäisiin kilpailuihin 1892. Potkukelkkailua pidettiin 1906 yhtenä Suomen merkittävimmistä talviurheilumuodoista hiihdon ja luistelun ohella (Wilsman 1907). Potkukelkkailu oli mukana pohjoismaisen urheilun suur tapahtumassa Nordiska Spelenissä Tukholmassa 1901 ja 1905. 1800-luvun lopun ruotsalaismallinen kilpapotkukelkka oli jäykkärakenteinen puupotkuri, jossa oli raudoitettut jalakset ja pystysuorat pystyput. Pitkän tauon jälkeen 1985 järjestettiin Kuhmon Lentiirassa potkukelkkailun SM-kilpailut.

Lähteet:

Museovirasto Keruuarkisto, kysely 17, Potkukelkka, 1970. (merkitty MV:K 17/)

Museovirasto Keruuarkisto , kysely 16, Vesikelkka, 1969. (merkitty MV:K 16/)

Leena Laine 1991. Urheilu valtaa mielet. Teoksessa Suomi uskoi urheiluun. Liikuntatieteellisen seuran julkaisu nro 131.

Nils Storå 1990. Sparkstöttningen som innovation s. 259-280. Teoksessa Människor & Föremål. Etnologer om materiell kultur.

Hannu Vierikko 2002. Teoksessa Jäällä - Opas retkiluisteluun ja jäällä liikkumiseen.

Ivar Wilsman 1907. Suomen urheilut XX:n vuosisadan alkuvuosina.

Sähköiset lähteet:

<http://www.saunalahti.fi/~kickbike/kepopas/kepopas.htm#Kickrace>

(Potkukelkkaseura Ketkupalan Potkukelkkailuopas)

<http://www.esla.fi/index.htm> (E.S. Lahtinen Oy:n kotisivu)

Kulta-aika sata vuotta sitten

Vuonna 1906 potkukelkkailua pidettiin yhtenä Suomen merkittävimmistä talviurheilumuodoista hiihdon ja luistelun ohella. Suomen urheilun isän Ivar Wiskmanin mukaan se oli saavuttanut näistä kolmesta suhteellisesti suurimman levinneisyyden (väärä tulkinta: niiden jälkeen saavuttanut laajimman levinneisyyden (Suomen urheilut 1907, s.474). Suomessa liikkuneet itäkarjalaiset ja venäläiset kulkukauppiat oivalsivatkin nopeasti, että kelkka oli mitä parhain kulkuväline talvella. He alkoivat kuljettaa tavaroitaan uudella kulkupelillä jo 1800-luvulla.

Perinteiset kelkkamallit

Potkuri on monin paikallisin muunnoksin kevennetty vesikelkka, jonka sarvet saivat lujan välipuun. Jalaksia pidennettiin taaksepäin niin että potkiminen luonnistui.

Eversti Furuhjelmin laatima piirros julkaistiin Sporten-lehdessä Helsingissä 1891.

Vuonna 1900 sähkötekniikko Oskari Terhi Salosta rakensi ensimmäisen tunnetun rautajalaksisen potkukelkan. Vuosisadan alun kelkat olivat samankaltaisia kuin nykyisetkin vakiokelkat, tosin jäykempiä ja painavampia. Pystypuita laskettiin takanojaan ohjattavuuden parantamiseksi jotta jalalle saataisiin enemmän tilaa heilahtaa edessä. Teiden aurauksen kehittyessä ja polanteitten koventuessa saatettiin pikku hiljaa jalaksen paksuutta ohentaa, jolloin kelkan paino keveni ja ohjattavuus edelleen parani.

Nykyinen kaikkien tuntema vakiopotkukelkka ei siis perusratkaisuiltaan ole kehittynyt paljoakaan vuosisadan aikana. Valmistusmenetelmät ovat toki uudenaikaisia, ja

nykyään kaupasta ostettavat kelkat ovat Pohjoismaissa muutaman suuren valmistajan tehtaista lähtöisin. Kelkkoja saa eri kokoisina kaikenmittaisille potkijoille.

Potkukelkka on siitä miellyttävä ulkoiluväline, että se on käytännössä miltei huoltovapaa. Ruuvien ja muttereiden kiristys on oikeastaan ainoa aika ajoin tarvittava tarkistus kelkan pitämiseksi potkukunnossa.

Potkukelkan kehityksen ja käytön virstanpylväitä

- teräsjalakset v. 1903
- Esla (E.S. Lahtinen Oy) aloitti sarjatuotannon 1933.
- Ensimmäiset mallit Suomessa Ruotsista saadun mallin mukaan 1800-luvun lopulta???
- rautajalaket (teräsjalaket?) yleistyivät 1910-luvulla
- 1900-luvun alussa postinkantajien käytössä saaristossa

Hiihtomuseon HIM-kokoelman potkurit:

5331: 2

2001 044: 161

: 162 (vesikelkka)

: 163

Kirjallisuutta:

Artikkeli 90096 (A) /7 Sparkstöttingen som innovation sij. 13.2.1.

Suomen Kuvalehti 1922/14 (HIMK 2001 126/2) mm. moottoripolkukelkka

Suomen Kuvalehti 1922/1 (HIMK 2001 126/1)

Oma Koti 1933/5 (HIMK 2001 093/) kannessa potkukelkka

Oma Koti 1933/1 (HIMK 2001 093/) lapsen kelkka, luikuri

Potkukelkka - rakas kulkuvälineemme, Nurmela, K.

Suomen Luonto 3/2001, Perinteiset kulkuvälineet (potkukelkka 100v.)

Idrotten, Ivar Wilskman

Valokuvia:

mm. Tampereen kaupungin kuva-arkisto / Vapriikki

Nainen ja potkukelkka. Potkukelkan selkänojaan veistetty lyyran muotoinen koriste.

Hiihtoseurue Finlaysonin puiston portilla 1910 - 1920-luvuilta.
Lapset luistelevat Ankkalammella 6. helmikuuta 1954

Talviuni

Karhu, supikoira ja mäyrä selviytyvät talvesta nukkumalla talviunta. Lumi suojaa ja ehkäisee tehokkaasti lämmönhukkaa eikä nukkujan tarvitse tuhjata energiaa ruoan hankkimiseen. Miksi kaikki eläimet eivät sitten nuku talviunta? Muut eläimet ovat kaikkiruokaisia ja pärjäävät talvesta nukkumatta. Karhu, supikoira ja mäyrä syövät pääravintonaan tuoreita kasveja ja maassa eläviä lieroja ja hyönteisiä, joita ei talvella ole. Jäniksille ja hirville riittää lehdetön kasvisravinto ja esimerkiksi puiden kuoret ja kuivuneet korretkin.

Karhut ja mäyrät menevät talvipesään loka-marraskuussa - juuri ensilumen sataessa. Ne varustautuvat uneen täyttämällä vatsan suurimmaksi osaksi erilaisilla marjoilla.. Juuri ennen talvipesälle vetäytymistä eläimet paastoavat muutaman päivän, jotta suolisto ja vatsa olisivat talviunen alkaessa tyhjinä. (Lähde: Talven sininen hetki Suomen luonnossa. Iiris Kalliola ja Ulla Kokko 1995, 16.)