

## SEPPÄ TAHVO KOPONEN JA HÄNEN POIKANSA VILHO

Tahvo tuli Antreasta Räisälän Kökkölään 1883, 20-vuotiaana. Hän rakensi pajan ja talon paikkaan joka tunnettiin Sepänlahtena. Ei ole tiedossa missä Tahvo oli ammattinsa oppinut, mutta pian hänen taitonsa tulivat Makkolassa tunnetuiksi. Tahvon tekemiä viikatteita ja sirpejä tultiin hakemaan kauempaakin, muista Räisälän kylistä ja naapuripitäjistäkin. Tahvon nuorin poika Vilho ryhtyi heti kansakoulun käytyään isänsä avuksi ja oppi käytännössä sepän työt niin, että oli hyvä ammattimies jo sotaväkeen mennessään.

Käytyään kengityssepänkoulun Vilho sai keskittyä hevosten kengitykseen. Tieto etevästä kengitysepästä levisi ja työtä riitti. Monien Kannakselaispitäjien juoksijahevokset tuotiin Koposen pajalle kengitettäväiksi. Sepän työstä kertoi entinen "sepänsälli" Tauno Seppä seuraavasti: Ukko-Tahvo oli niitä takojia jotka tunsivat teräksen, hän osasi valita oikean raaka-aineen ja ennen kaikkea hän osasi takoa ja karkaista sen niin, että työkalu täytti tehtävänsä parhaalla mahdollisella tavalla. Se ei kuitenkaan vielä riittänyt vaan piti osata myös muotoilla viikate, sirppi tai puukko sellaiseksi, että se oli kätevä käyttää ja kaunis katsella. Viikatteen teräaineeksi Tahvo käytti ruotsalaista hiiliterästä, lattaterästä, joka oli mitoiltaan 10 x 25 mm, siitä tuli parhaat terät.



Paljon tuotiin pajaan korjattavia työkaluja, piti "kallita" kirveitä, takoa teräpuolta ohuemmaksi tai terästää kirves uudelleen. Piti korjata niittokoneita, teroittaa auran teriä, valmistaa kuokkia yms. työkaluja, kaikkea missä sepän taitoja tarvittiin. Kirveen terästäminen, kallitseminen, tapahtui niin, että loppuun kuluneeseen terään liitettiin uusi teräs ahjohitsauksella, sen jälkeen kirves muotoiltiin takomalla, karkaistiin ja teroitettiin. Pajan nurkassa oli iso käsin veivattava tahko, kiven halkaisija oli metrin luokkaa. Ei ollut hiomakonetta eikä smirgeliä kun ei ollut sähköjäkään. Poraamistyöt suoritettiin käsikäyttöisellä porakoneella. Tämäkin kone oli kookas, vauhdin ylläpitäjänä oli metrin läpimittainen vauhtipyörä. Oli siinä veivaamista kun esim. yhteen kärrynpyöräänkin tarvittiin kuusi 10 mm reikää ja porattavan teräksen paksaus oli myös 10 mm.

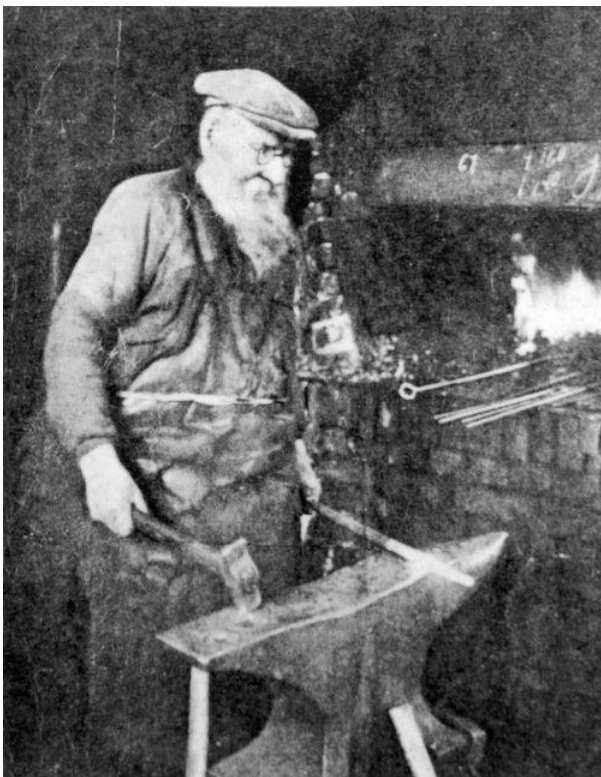
*Kengityssepä Vilho Koponen*

Kärrin akseliston rakentaminen oli silloisella kalustolla taitoa vaativaa puuhaa, taitoa ja hikeä. Akseliteräs oli nelikulmaista 50 x 50 mm, se taottiin molemmista päistään pyöreäksi, (lieriöksi) hieinan kartioksi jotta se sopi pyörän rummussa olevaan valurautaiseen "tulkkiin", laakeriin. Akselin takominen vaati hyvän ja runsaan hiilloksen, paksu terästanko piti kuumentaa lähes valkohehkuisiksi. Sälli sai lietsoa ahkerasti jotta hiilet hehkuivat ja rauta kuumentui kylliksi. Seppä päätteli hehkuvan teräksen väristä oikean hetken ja sieppasi akselin alasimelle. Takominen alkoi isolla pajalekalla, se oli sällien työtä. Tarvittiin kaksi takojaa jotka vuoron perään löivät sepän osoittamaan paikkaan. Seppä napautti vasarallaan lyöntikohtaan ja käänteli toisella kädellä akselia. Kun sepän

vasara heilahti alasimelle lappelleen oli se merkki siitä, että akseli oli välillä kuumennettava, sälli lisäsi hiiltä ahjoon ja sai punnertaa taas lietson kimpussa. Lepoon ei ollut aikaa ennen kuin akselin pää oli valmis. Kun akseli oli taottu seurasi laippojen kiinnitys ja kierteiden teko mutteria varten. Kierteen tuli olla toisesta päästä vasen toisesta oikeakätinen jotta mutteri pysyisi kiinni pyörän pyöriessä.

Pyörien vanteiden valmistus oli sekin tarkkuutta vaativa työ. Ensin mitattiin vannekiskon pituus pyörivällä levyllä, "sirkkelillä". Sirkkelin ja pyörän yhtymäkohtaan laitettiin liidulla merkki ja kuljetettiin sirkkeliä pitkin pyörän kehää kunnes saavuttiin äskeisen merkin kohdalle jossa tehtiin merkki sirkkeliin. Kun koko ajan oli laskettu sirkkelin pyörähdysten määrä niin kehän pituus oli helppo laskea. Pituuteen lisättiin liitoksen pituus ja sen mukaan vanneteräs katkaistiin. Liitospäät halkaistiin ja vanne taivutettiin ympyräksi, sovitettiin liitokset yhteen ja asetettiin liitospää ahjoon jossa se kuumennettiin sulamispisteeseen. Kun se alkoi kiehua ja ahjosta sinkosi säkeniä niin seppä heitti pienellä kauhalla kvartsihiekkaa teräksen päälle ennen kuin ryhtyi takomaan. Hiekka muodosti suojaavan kerroksen teräksen pintaan eikä ilma päässyt vaikuttamaan liitoksen vahvuuteen. Hehkuva, säkenöivä, teräs temmattiin ahjosta alasimelle ja taottiin kiireesti jolloin vannekiskon päät tarttuivat lujasti yhteen. Kuinkahan moni nykyisistä metallimiehistä tuon tempun osaisi, tuskin kukaan, ei sitä enää missään opeteta!

Vannekiskon pituutta määriteltäessä oli myös tarkkaan tiedettävä paljonko se kuumennettaessa laajenee jotta se menee puisen pyörän kehälle. Vanteita tehtiin saman tien useampi pari jotka kaikki (parit) saattoivat olla eri kokoisia. Vanteiden pyörälle veto tapahtui siten, että ulkona roviolla kuumennettiin vanteet ja siitä hehkuvien hiilien päältä ne koukuilla nostettiin ja vedettiin pyörien päälle.



ne koukuilla nostettiin ja vedettiin pyörien päälle. Työtä joudutettiin naputtelemalla vanteet tarkasti paikalleen. Sitten vanne heti vesialtaaseen jossa se pyöräytettiin niin, että teräs jäähtyi eikä ehtinyt polttaa puuta. Samalla kun vanne kiristyi pyörän kehälle niin pyörä piti aikamoisen rutinan. Vanteiden ja pyörien piti olla saamassa järjestyksessä jotta työ kävi sutjakkaasti, siinä vaiheessa ei enää mittailtu eikä soviteltu, kuumen vanteen piti heti sattua oikealle pyörälle ja sopia siihen. Kärrinpyörien teossa Nänimmäsen Yrjö oli mestari, usein talolliset teettivätkin pyörät Yrjöllä joka toimitti ne Kuposelle raudotettavaksi. Kun akselisto oli valmis niin isäntä haki sen kotiinsa ja teki itse siihen puuosat, yleensä kipattavan "sontakorin" jolla ajettiin sonnat pellolle ja maantielle ravat ja sarat. Tiestön hoitohan kuului ennen taloille, manttaalien mukaisesti oli pituutta kullekin määrätty.

Koposen Tahvo oli teräksen taitaja, tuskin sellaista metalli työtä olikaan mitä hän ei olisi kyennyt tekemään. Lahjoja riitti muuhunkin, nuorena hän oli ahkera viulunsoittaja.