

**JOS ON VALTA,  
ON MYÖS VASTUU  
– ASMO KALPALAN  
ELÄMÄ**

HELINÄ HIRVIKORPI

WERNER SÖDERSTRÖM OSAKEYHTIÖ  
HELSINKI

Tämän kirjan kirjoitustyöhön on saatu tukea  
Suomen Tietokirjailijat ry:ltä ja WSOY:n kirjallisuussäätiöltä.

© HELINÄ HIRVIKORPI JA WSOY 2012

ISBN 978-951-0-39483-0

PAINETTU EU:SSA

## SISÄLLYS

	Aluksi	7
I LUKU	Rallitähden poika	15
II LUKU	Pitäisikö ulvoa sutena susien joukossa	41
III LUKU	Työelämässä ollaan ennen kaikkea ihmisiä	77
IV LUKU	Kahdella pyörällä	113
V LUKU	Too big to fail	
	– eurooppalaista edunvalvontaa	147
VI LUKU	Viime töinä LähiTapiola	
	– viides kerta toden sanoo	171
VII LUKU	Ei pyri keskipisteeksi, mutta läsnäolo näkyy	185
	Liite	211
	Henkilöhakemisto	215



# ALUKSI

## *Miten kirja syntyi?*

”Etsin kysymystä, johon ihmiselämä on vastaus.” Tämä Willy Kyrklundin virke pienoisromaanista *Mestari Ma* on iskostunut mieleeni. Ihmisen elämä on aina kiinnostava, oli se sitten kysymys tai vastaus.

Olen tuntenut Tapiola-ryhmän pääjohtajan Asmo Kalpalan pintapuolisesti 1990-luvun alusta alkaen. Haastattelin häntä muutamia kertoja ja kirjoitin hänen yhtiöstään ja vakuutus-alasta lehtijuttuja. Osallistuin monesti Tapiolan Tiirasaassa taloustoimittajille järjestettyyn taustailtaan, jossa koko johto oli paikalla. Rapuillan kuluessa Kalpala saattoi isännän tunnollisuudella aloittaa snapsilaulun, vaikka se ei erityisen luontaista hänelle ollutkaan.

Monien mielestä oli vaikea ymmärtää, mitä hän tarkoitti filosofisilla pohdinnoillaan ja ääneen ajattelullaan. Mutta häntä oppi kuuntelemaan, oppi poimimaan oleellisen viestin. Kerran lainasin hänelle kirjan *Stakeholders Value*, jossa käsitellään laajasti yrityksen sidosryhmiä, ei vain osakkeenomistajia. Kun ahneus, kohtuuttomuus ja yltiöpäinen kvartaalikiivoittelu kirivät vauhtia Suomessakin, alkoi tuntua siltä, että

tarvittaisiin muunkinlaista puheenvuoroa. Esitin kirjaidean ensin Kalpalalle, ja impulsiivisena ihmisenä hän suostui. Vasta myöhemmin hän pohti, mitä tuli luvanneeksi. Esitellessäni ideaa kustantajalle varatoimitusjohtaja Leena Majander-Reenpää WSOY:stä näki myös, että tällaista puheenvuoroa kaivattaisiin.

Kirjaa tehdessäni tutustuin aivan toisenlaiseen Kalpalaan. Vauhti on aina kuulunut hänen elämäänsä: moottorit, pujottelu ja syöksylasku. Hänen moottoripyöränsä mittarissa saattaa Saksan moottoriteillä olla jopa kaksisataa kilometriä tunnissa. Päältä asiallinen, jäyhä ja vetäytyvä, sisältä tunneihminen. Kalpala on kuusikymppisenä itsekkin havahtunut, että hei, tämähän se elämä on eikä toista mahdollisuutta tule.

Ajoin Kalpalan kotiin Espooseen ja istuimme teekuppien ääressä aina pari kolme tuntia kerrallaan kertaamassa tapahtumia, ajatuksia, muistoja, näkökulmia asioihin. Aloitimme istunnot jo syksyllä 2011. Lumisena talvena Asmo joutui tulemaan apuun, kun ajoin pihassa lumipenkkään. Neuvot kytkimen käytöstä eivät minulle menneet perille, mutta kun hän istui rattiin, auto irtosi hangesta sillä sekunnilla. Moottorin käsittelyn taito on hänelle luontaista.

Aski luovutti käyttööni päiväkirjat, joita hän oli kirjoittanut kolmikuukautisella moottoripyöräreissullaan Etelä-Amerikassa. Olen lainannut tähän kirjaan otteita päiväkirjoista. Käsiälästä ei tosin meinannut millään saada selvää, sillä mustakantiset vihkot oli kirjoitettu aina matkapäivän viimeisenä hetkenä, juuri ennen nukahtamista. Pitkät moottoripyörämatkat eri puolilla maailmaa liittivät Asmoon uudenlaisia piirteitä, ainakin sitkeyttä ja yltiöpäistä rohkeutta.

Kirja on samalla kuvaus neljänkymmenen vuoden mittaisesta työelämästä. Paljon on tapahtunut työelämässä näinä vuosikymmeninä. Kukin aika eletään sillä hetkellä, päätökset tehdään silloin. Kun ihminen tekee kauaskantoisia päätöksiä, tieto ja henkiset voimavarat ratkaisevat paljon.

Keskustelin kirjaprosessin aikana lukuisten ihmisten kanssa, jotka ovat jollakin tapaa sivunneet Kalpalan elämää, ja niistä keskusteluista kuva laajeni. Lämmin kiitos kaikille heille näkemysten jakamisesta. Kiitos Suomen Tietokirjailijat ry:lle ja WSOY:n Kirjallisuussäätiölle tuesta.

Helsingissä 17.10.2012

*Helinä Hirvikorpi*





*”Sieluni kaipaa enemmän tilaa.  
Ei vain itselleni, vaan kaikelle.”*

Näin Asmo Kalpala kirjoittaa päiväkirjaansa Chilessä, jonka halki hän kolmen kuukauden mittaisella moottoripyöräreisilläään viilettää. Yhdessä vaiheessa hän on maailman katolla, autiomaassa, jossa ajaessaan hän havaitsee selkeästi maapallon pyöreiden.

Pysähdys hektisestä työelämästä on tarpeen. Takana on kaksikymmentäviisi vuotta Tapiolan toimitus- ja pääjohtajana sekä monia dramaattisia vaiheita. Ensin yhtiö oli mennä nurin ulkomaisen jälleenvakuutuksen vuoksi, sitten se yritettiin kaapata pariltakin taholta. ”Kun niitä asioita muistelee, huomaa, että luottamuksen tunteessa on valtava voima. Kun luottamus murenee, se on tuhoava voima ihmisen sisällä.”



# I LUKU



## RALLITÄHDEN POIKA

Asmo Kalpala syntyi Helsingin Lauttasaassa vuonna 1950 vauhdin maailmaan. Isä Osmo Kalpala on ensimmäinen suomalainen rallikuski, joka voitti Jyväskylän suurajot kolme kertaa ja osallistui Monte Carlo -ralliin.

Isä testasi autoja *Moottori*-lehdelle, jonka vuosikerrat 1958–73 ovat siistissä rivissä tallessa Asmon varastossa. Isä asuu aivoinfarktin jälkeen nykyisin Espoon Puolarkodissa. Hän on pyörätuolissa mutta keskustelee ja muistelee mielellään menneitä vuosia.

Asmo, tai Aski, kuten ystävät häntä nimittävät, oli nelilapsisen perheen toiseksi vanhin. Isä oli yrittäjä, äiti oli ollut konttoristina mainostoimistossa, mutta jäi kotiin kun lapsikatras kasvoi.

Osmo Kalpalalla oli veljensä kanssa Radiotukku Oy -maahantuontiyritys, joka toi maahan radioita, televisioita ja muuta elektroniikkaa. Pääedustuksena oli vahva saksalainen merkki Blaupunkt, joka tuolloin hallitsi Suomen markkinoita. Sen vastaanottoteho oli parempi kuin muiden, millä oli merkitystä harvaanasutussa maassa, jossa oli vielä vähän lähettimiä.

Osmo Kalpala ja veli Eino olivat lunastaneet yrityksen valtiolta, jolle se oli joutunut sodan jälkeen. Isoisä John B. Sarlin oli pitänyt 1930-luvulla Radiotukku-liikettä, mutta sota myllersi kaupankäynnin: Kasarmikadulla sijainnut konttori kärsi

pommituksissa, ja kauppa lamaan tui. Isoisä menetti omaisuutensa – ja voimansa. Ote kirposi, ja yhtiö ajautui valtion haltuun. Pojat lunastivat sen ja jatkoivat toimintaa varsin menestyksekkäästi. He olivat ehtineet jo olla firmassa töissä: Osmokin jo 10-vuotiaasta juoksupoikana Lasipalatsin myymälässä. Radiokauppa kävi hyvin, sillä linja-autoasema oli vieressä, eikä painavaa radiota tarvinnut näin kantaa pitkää matkaa.

Sodan jälkeen oli vain yksi suunta: eteenpäin. Kalpalan veljekset olivat jo jatkosodan aikana hankkineet ensimmäisen autonsa, ja nasta laudassa he harjoittelivat ajoa myös isän Fordilla. Alla oli uusi BMW 321, kun he ottivat mittaa toisistaan Käpylän raviradalla vuonna 1949 järjestetyssä kilpailussa. Eroa oli 0,1 sekuntia Osmon hyväksi.

Veljekset kilpailivat vuoden 1954 Jyväskylän Suurajoissa niin, että Osmo ajoi ja Eino oli kartanlukijana. Osmo Kalpala ajoi vihreää Dyna Panhardia voitokkaasti. Heistä tuli kertaheitolla rallitähtiä, mutta kilpaileminen oli vain harrastus. Talvisin ajettiin hankirallia, kesäisin kilpailtiin Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa. Autot vaihtuivat, ja vuoden 1958 Monte Carlo -ralliin Osmo ja Eino osallistuivat Citroënillä. Maailman tunnetuin rallikilpailu oli järjestetty ensimmäisen kerran jo vuonna 1911.

*Helsingin Sanomat* kirjoitti: ”Itse kilpailussa Kalpalan veljekset olivat ylivoimaisesti nopein autokunta. Ranskalaiset järjestäjät antoivat heille reilut aikasakot, kun suomalaiset tulivat liian aikaisin aikataarkastuspisteille. Kalpalat olettivat, että virhepisteitä sai vain myöhästymisistä. Kisan jälkeen Kalpalat ilmoittivat, etteivät he tule enää koskaan Monte Carloon. Eivätkä tulleet.”

Tukkuliike laajeni talviurheilun piiriin ja monenlaiseen ammattielektroniikkaan. Tytärtyhtiö toi maahan pujotteluvälineitä, mikä oli taustana sille, että veljekset perustivat myöhemmin myös hiihtokeskuksen. Kalpalinna perustettiin Radiotukun varoilla, ja se oli Suomen ensimmäisiä laskettelukeskuksia. Siinä missä monet keskuksista olivat kunnallisia ja tuettuja, Kalpalinna oli yksityinen. Kalpalinnasta tuli kuitenkin taakka Radiotukun taloudelliselle menestykselle, mikä johti veljesten välisiin riitoihin. Omistajat alkoivat vetää eri suuntiin. Osmo Kalpala olisi halunnut kehittää Radiotukua ja katsoi, että sen varat hupenivat laskettelukeskukseen. Lopulta erinäisten vaiheiden jälkeen molemmat menivät konkurssiin.

”Tämä vaihe oli isälle hyvin raskas ja vaikutti koko perheen elämään”, Asmo Kalpala huomauttaa.

Sisko Marjaana oli vanhin lapsista, sitten perheeseen syntyi Asmo, Martti-veli ja nuorimmaisena Pertti. 1950-luvulla nelilapsiset perheet olivat tyypillisiä niin maalla kuin kaupungissa. Pienen Asmo-pojan elämä oli auvoista, ja perheen roolijaot olivat selvät. Lapset tottuivat vauhtiin, sillä isä testasi autoja viisitoista vuotta. Kotona ajopeli vaihtui tiheään tahtiin.

Asmon ensimmäisiä lapsuusmuistoja on, kun hän katselee isää ajamassa Lauttasaaren Isokaarella autotalliin vihreää Dyna Panhardia, jolla isä voitti ensimmäisen kerran Jyväskylän Suurajot. Alumiinikorinen ranskalainen kaunotar, moottori 850-kuutioinen. Sitä ihastellessaan Aski ajoi kolmipyöräisellä talon kulmaan, seurauksena itku ja arpi otsaan. Pyörä oli siis matkassa jo muutaman vuoden iässä.

Tuolloin hän pääsi isän mukaan myös Vuokatin pujottelu-leirille. Isä ja hänen veljensä olivat paitsi ralliautoilijoita myös huipulla pujottelu-urheilussa. Se ei 1950-luvulla ollut yleinen harrastus. Perhealbumin valokuvassa on myös setä Eino ”Jusa” Kalpala ja huippupujottelija Veli Grönroos.

Asmon varhaiset muistikuvat liittyvät vauhtiin ja urheiluun sekä isän koeajamiin uusiin autoihin. ”Moottori- ja alppilajit – kaikkiin liittyvä vauhti ja rytmi. Ne ovat kokonaisvaltaista hallitsemista, niissä vaaditaan teknistä osaamista, toimintakykyä ja tilannetajua. Isässä oli valtava määrä luovuutta, ja hän toimi myös autourheilun järjestöissä aktiivisesti. Joskus olin jopa mukana, kun isä ajoi jäärataa DKW:llä, joka oli etuvetoinen auto, ja etupyörille tarvittiin lisäpainoa hyvän lähdön saavuttamiseksi. Malli on ollut taustalla kun saksalainen Audi on kehitetty”, hän kertoo. ”Isää kiinnosti aina voittaa mieluummin jollakin heikolla autolla kuin ylivoimaisella. Hän kehitti niissä ajamisen tekniikkaa: muun muassa vasemman jalan jarrutuksen, jota käytetään nykyään kilpa-autoilussa.”

Testatessaan autoja Osmo Kalpala ajoi yhteensä toistasataa eri autoa. Autot vaativat ostajalta 1950-luvulla lisenssin, ja kun isä Kalpala sai lisenssijä, hän osti uuden ja myi entisen.

”Kilpa-autoilija Karl A. Ebbillä oli Kiianlinnan pujottelumäki, jossa käytiin. Ebbin Kalle oli isälle ja sedälle idoli, ja he saivat häneltä paljon vaikutteita. Ebb osallistui Eläintarhan ajoihin, mutta oli myös yleisurheilija ja Suomen olympiaedustaja kolmentuhannen metrin estejuoksussa. Urheilu oli tuolloin poliittista, ja Ebb kuului Työväen Urheiluliittoon ja häntä syrjittiin, vaikka hän olikin kyvykäs.”





*Asmo kurkistaa isänsä Osmo Kalpalan Ifan ikkunasta vuonna 1952.*

KUVA ASMO KALPALAN KOTIALBUMI.

Kolmipyöräinen on ensimmäinen lapsuuden muisto, Tunturi Sport -mopo taas oli alla jo viisitoistavuotiaana. Sitten tulivat Zyndap Bella -skootteri ja ensimmäinen moottoripyörä, neljä-sataaviisikymmentäkuutiainen pakko-ohjatuilla venttiileillä varustettu Ducati. Se oli veljen kanssa yhteinen. Rakentaja, pyörrien tuunaaja tai koneiden tuntija Asmo ei kuitenkaan ole ollut. Automerkit hän oppi tuntemaan Oka-kahvipaketeissa olleesta keräilyserjasta. Niistä tiesi, paljonko Buickissa oli hevosvoimia ja kuinka kovaa se kulki.

Ensi kosketus vakuutusyhtiö Auraan tuli, kun kaksisataakuutiainen Bella-skootteri romuttui Marian sairaalan nurkalla.

Arki soljui 1950-luvun Helsingissä varakkaita perheissä mukavasti, vaikka moni asia oli vielä sodan jälkeisenä vuosi-

kymmenenä kortilla. Lapsia temmelsi pihoilla paljon, ja porttikongit raikuivat. Askinkin kaveripiiri laajeni iän myötä. Kidekoneita rakennettiin ja pelattiin felkkistä, joka on kuin polttopallo, mutta kenttä on neliönmuotoinen.

Perheen lapsilla oli sen verran ikäeroa, että kullekin muodostui oma kaveripiirinsä. Perhe-elämä oli vakiintunutta ja turvallista – kun isä tuli kotiin, syötiin yhteinen päivällinen.

## 1950-luku toi vaurautta

Elpyvä ja uutta rakentava Suomi tarjosi yritystoiminnalle ja maahantuonnille hyvät mahdollisuudet. Suomen talous kehittyi 1950-luvulla hyvin. Vähitellen ihmisillä alkoi olla ylimääräistä rahaa ylellisyyksiin. Vuonna 1948 oli saavutettu jo sotaa edeltänyt elintaso, ja 1950-luvulla elintaso oli kohonnut jo selvästi sotaa edeltäneitä ”hyviä vuosia” korkeammalle. Tavarapulasta oltiin siirtymässä elintarvikkeiden ylituotantoon, ja myös asumistaso ja sosiaaliturva olivat kohentuneet. 1950-luvun kulutusta lisäsi myös yleistynyt osamaksukauppa. Ulkomaista tavaraa tuotiin maahan kuitenkin kysyntään verrattuna vähän, tästä syystä esimerkiksi amerikkalaisten tuotteiden, kuten sinisten farmareiden, tarvetta tyydytettiin kotimaisella valmistuksella. Tästä seurasi, että juuri ulkomaista tavaraa arvostettiin kovasti. Autojen kaltaisia kalliita tuontitavaroita piti jonottaa, ja uuden auton ostoon täytyi saada viiranomaisten myöntämä tuontilupa.

Suomessa syntyi runsaasti lapsia, ja maan väkiluku ylitti vuonna 1951 neljän miljoonan rajan.

Taloudellinen vaurastuminen ja koulunkäynnin yleistymisen loivat 1950-luvulla edellytykset erillisen nuorisokulttuurin syntymiselle. Syntyi ensimmäistä kertaa nuorille suunnattu kulutustavateollisuus, jonka tuotteita olivat levyt, stereot, radio, lehdet, meikit, juomat ja vaatetus. *Aku Ankka* ja Coca-Cola rantautuivat Suomeen. Amerikkalaiset elokuvat olivat kulutuksen muokkauksessa mallina nuorisolle. Haluttiin hankkia samanlaisia nuorisomuotiin liittyviä tavaroita, joita elokuvissa nähdyt idolit käyttivät.

Moottoripyöristä tuli 1950-luvulla kaupungeissa nuorten ajoneuvo; maaseudulla moottoripyörä oli yleensä vain väline, jolla taitettiin pitkiä välimatkoja. Marlon Brando johti elokuvassa *Hurjapäät* moottoripyöräjengiä tyypillisessä amerikkalaisessa pikkukaupungissa. Brandon käyttämä nahkatakki, farkut ja tukevat moottoripyöräilijän saappaat muodostuivat univormuksi, jossa liikutaan tänäkin päivänä.

Vuonna 1955 Suomeen rantautui myös uusi väline: televisio. Tesvision koelähetyksen jälkeen Suomen Yleisradio aloitti säännöllisen tv-toiminnan vuonna 1958.

”Meillä oli Myllykalliontien asunnossamme televisio jo ennen kuin tulin kouluikään, ja parvekkeella oli kahden metrin antenni, joka otti lähetykset Tallinnasta ja peiliheijastuksena joillakin säillä jopa Italiasta. Lähetykset Suomesta alkoivat myöhemmin.

Vanhin mieleeni jäänyt lapsuuden tv-kokemus ajoittuu hieman myöhemmälle ajalle, kun uutisissa tuli tieto John F. Kennedyn murhasta. Kennedy oli hyvin suosittu, ja äitini pyysi parturia leikkaamaan hiukseni Kennedy-malliin.

Isäni ja setäni omistama Radiotukku Oy kustansi televi-

siossa amerikkalaista tv-sarjaa *Totuuden mies*, joka oli hieno sarjaohjelma huippunäyttelijöin. Isäni lahjoitti myös useita televisioita muun muassa Lastenklinalle, Kaunialan sota-vamma sairaalaan, Lauttasaaren seurakunnalle ja eräälle kansakoululle Lahdessa. Hän lahjoitti television myös presidentti Kekkoselle Tamminiemeen. Siellä se näyttää olevan vieläkin.”

Timo Jouhki oli Askin hyvä kaveri Lauttasaassa. Hänellä oli vielä vauraampi tausta.

”Muistan, kun saatiin yhdessä kymmenvaihteiset polkupyörät. Ne olivat harvinaisia silloin. Timolla oli Crescent, minulla Monark. Oltiin vähän toisella kymmenellä, kun ajettiin Jorvaksentietä, nykyistä Länsiväylää. Vihreitä busseja kulki Espooseen, ja niiden imussa koetettiin päästä lujaa. Kun bussin vauhti kasvoi, imu kasvoi ja me ajettiin ihan siinä takana miltei puskurissa kiinni. Meistä tuntui, että ajettiin seitsemäkymppiä. Oli aika iso riski, jos bussi olisi yhtäkkiä pysähtynyt, me ei oltaisi nähty mitään.”

Vauhtipojat saivat myös mikroautot. Bemböleen oli rakennettu mikroautorata, mutta nämä veijarit lapioivat radan mieluummin meren jäälle. Jäät olivat paksuja ja kantavia pitkään. Ja kun ilta pimeni, pojat ajelivat kylmän viileästi Lauttasaaren katuja ja jalkakäytäviä pitkin. Tädit olivat siinä vaiheessa menneet jo sisälle kuuntelemaan lauontain toivottuja.

Tyypillinen 1950-luvun helsinkiläisperhe vietti kesät maalla, ja näin tekivät myös Kalpalat, Lohjanjärvellä. Siellä Kotkasaassa järjestettiin koko ajan keskinäisiä urheilukilpailuja, ja Asmo merkitsi tarkasti kaikki tulokset pieneen ruutuvihkoon.