

Veteraani Kuorma-auto



1/2005





VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY
PL 48, 36201 KANGASALA

Y-tunnus: 1549 562-4
Pankki: 451 075-225 537
www.vetku.fi
sähköpostit: info@vetku.fi sekä sihteeri@vetku.fi

Puheenjohtaja:

Veikko Hoppula
Pikilangantie 7, 36200 Kangasala
puh. k: (03) 3790 715, m: 0400 411 952, fax: (03) 3139 19 23
e-mail: info@vetku.fi

Sihteeri:

Niina Kauranta,
PL 48, 36201 Kangasala
puh. 040 506 4205, fax. (03) 3791 397
e-mail: sihteeri@vetku.fi

Varapuheenjohtaja:

Jari Ala-Ilomäki
Boxintie 158 04130 Sipoo
Puh.k: (09) 2344 020, m: 044 310 0680
e-mail: jari.ala-ilomaki@metla.fi

Jäsenet:

Markku T Koskinen
Kirveskoskentie 485, 07170 Pornainen
puh. 0400 449 009,
e-mail: markku.koskinen@lkolumbus.fi

Liikenneneuvos Raimo Stenvall
Ketunlinnanatie 2, 04300 Tuusula
puh. t: (09) 2744 4044, k: (09) 275 3011,
m: 0400 450 585, fax: (09) 275 5002,
e-mail: raimo.stenvall@r-stenvall.fi

Antti J Kaura
Topeeka 132, 61850 Kauhajoki
Puh. k: (06) 231 4444, t: (06) 231 1532, m: 0400-751 800

Reino Lehtinen
Yrttisuontie 3, 46810 Anjalankoski
Puh. k: (05) 367 4056, m: 0400-780641, fax: (05) 367 4056
e-mail: salme.lehtinen@luukku.com

Osmo Mikkonen
Varaslammekatu 8, 80200 Joensuu
Puh. k: (013) 313 004, m: 0500-271721

Erkki Mäkinen
Marja-ahontie 1, 73500 Juankoski
puh. k: (017) 613 152, m: 0400-576381, fax: (017) 61 3142
e-mail: erkki.makinen@makisenkuljetusliike.fi

Sture Palmgren
PL 864, 07930 Pernå
Puh. k: (019) 636 204, m: 0500-315271, fax: (019) 636 204

Antti Prusi
Korpiniityntie 11, 36200 Kangasala
Puh. k: (03) 377 2610, m: 044-551 8743, fax: (03) 377 2610
e-mail: antti.prusi@jippii.fi

Onni Sarjomaa
Urheilukentäntie 15, 24910 Halikko
Puh. k: (02) 7362 559, m: 0400 821 180

VetKu 1.2005

ISSN: 1795-4452

Julkaisija: Veteraanikuorma-autojen seura ry,
Päätoimittaja: Veikko Hoppula Kangasala
Painos n. 500 kpl

VetKu on Veteraanikuorma-autojen seura ry:n jäsenjulkaisu, jonka tarkoituksena on toimia jäsenistön keskinäisenä yhdyssiteenä ja informaatiokanavana sekä toteuttaa Seuran ulkoista viestintää web-sivuston (www.vetku.fi) ohella.

Julkaisua tuotetaan vähintään neljä numeroa vuodessa. Jakelu toteutetaan postitse Seuran jäsenistölle ja kannattajajäsenille sekä myös yhteistyökumppaneille ja alaan liittyville viranomais-tahoille.

ILMOITUKSET

Takakunen ilmoitustila on varattu Seuran yhteistyökumppaneiden lunastettavaksi erillisen sopimuksen mukaan. Tekstisivujen Osta-Myy-Vaihda -palstalla Seuran jäsenistön ilmoitukset julkaistaan veloituksetta, muiden halukkaiden ilmoitushinnat sopimuksen mukaan. Lehti julkaisee ainoastaan tavara-autoperinteeseen ja sen tallennukseen liittyviä ilmoituksia. (Huom. telefaksilla toimitetut kuvat eivät ole julkaisukelpoisia).

ARTIKKELIT

Lehden toimituksellista sisältöä tuotetaan talkoohengessä. Toimitus ottaa mielellään vastaan vinkkejä sisällön kehittämiseksi sekä teksti- ja kuva-aineistoa julkaistavaksi.

Numero 2.2005 ilmestyy Huhtikuun 2005 lopulla ja siihen tarkoitetun aineiston tulee olla toimituksen käytettävissä 10.4.2005 mennessä.

YHTEYSTIEDOT

Postiosoite: VetKu, Toimitus, PL 48, 36201 Kangasala
sähköposti: info@vetku.fi
telefax (03) 3791 397 (sihteerille)

Kansi: Pertti Lähivaaran Patanokka-Volvo/1955 & Joutsa-nosturi, alkuper. kuvat Olli Blomberg. Jalasreikka: Rauno Tuovinen.

SISÄLTÖ 1/2005

Info-sivu	2
Sisällysluettelo	2
Päätoimittajan porinat	3
Anjalan muistelmia	4
Puheenjohtajajalta	5
Vanhat valokuvat kertovat	6-9
Berliet	10
Bergman löytyi Kalajoelta	11
Kevätpäivän tasaus 2005	12
Pekka Mäkinen in memoriam	13
Cottereau	14
Moottorilämmittimet	14
Muistitko tämän	15
Linja-auto 100 vuotta Suomessa	16
Sisukasta kuljetusta Suomessa	17
Meidänkö kuorma-auto museoajoneuvoksi	18
Vanhat Sisut ja Vanajat -tapahtuma	18
Totta ja tarua DDR:n hyötyajoneuvoista	19
Pienoismallit	20
Näin vuonna 1929	21
Osto / Myyntipalsta	22-23



Päätoimittajan porinat

Tiedotuksen avoimuudesta

Jäsenistön aktivoitumisen myötä avoimuus on noussut entistäkin tärkeämmäksi teemaksi myös Veteraanikuorma-autojen Seuran yhteisten asioiden hoidossa. Jäsenistön valitsemien luottamuselinten tulee pitää valitsijansa - isäntänsä -riittävässä määrin tietoisina toiminnastaan myös toimikauden aikana. Ei riitä, että vuosikokous kuulee ja saa arvioitavakseen, onko hyväksytty toimintasuunnitelma toteutunut hyväksyttävällä tavalla, vaan informaatiota tulee jakaa säännöllisesti.

Merkittäviä muutoksia on tapahtumassa myös kattojärjestömme, Suomen Automaailma-Historiallinen Klubi ry:n tiedotustoiminnassa. SAHK:n hallitus on nimennyt työryhmän selvittämään tiedotuksensa tavoitteita ja mahdollisia puutteita, sekä laatimaan "Klubille" tiedotusohjelman. Työryhmään on kutsuttu mukaan myös Vetkun puheenjohtaja. Ensimmäisiä viitteitä työryhmän selvityksestä lienee odotettavissa lähiaikoina ilmestyvässä Automaailma-lehdessä. Toivon mukaan laadittava viestintästrategia, tai millä nimellä työryhmä/SAHK:n hallitus sitten aikaansaannostaan tuleekin nimitämään, tulee lopullisesti poistamaan kauan kentällä velloneen ikuisuuskeskustelun SAHK:n hallituksen salamyhkäisyydestä. Onhan usein varmaankin niin, että hallitus ja sen puheenjohtaja tekevät aivan oikeita asioita ja tekevät ne vieläpä aivan oikein, mutta tietämättömyys saa aikaan monenlaisia epäilyjä "kähmimisestä", oman edun tavoittelusta tai muusta asiaan kuulumattomasta. Tielannetta vain pahentaa, ellei esitettyihin kysymyksiinkään saada vastauksia.

Avoimuus siis luo luottamusta hallituksen toimiin ja voi myös estää sitä tekemästä vääriä päätöksiä tai sellaisia päätöksiä, joiden takana ei ole jäsenistön yleinen tuki, koska kentän palautteelle on luotu mahdollisuus riittävästi ajoissa. Avoimuuden toteuttaminen ei kuitenkaan aina ole yksinomaan myönteistä. Julkisuutta on joskus tarpeen ihan käytännön syistä jopa rajoittaa, esimerkiksi asioiden valmistelun aikana. Hyvälle päätökselle välttämätön kunnollinen ja perusteellinen valmistelu voi sotkeutua pahasti, jos kaikkia syntyviä työpapereitakin joutuisi selittelemään useille tahoille. Tällöin kaivataan luottamusta toimijoiden pelitaitoihin.

Viestintä on myös osa tuotekuvan - brandin - rakentamista. Yleisestihän brandi on nimi, joka tunnetaan jossakin kohderyhmässä. Se voi olla mikä tahansa organisaatio, yritys, tuote, tuoteryhmä, palvelu tai henkilö. Brandi tunnustetaan siihen liittyvän viestinnän avulla, lähinnä visuaalisen identiteetin kautta. Esimerkiksi yrityksen, tuotteen tai palvelun tunnus ja visuaalinen tyyli ovat tällöin tunnistamisen kohteena. Viestinnän vastaanottajan näkökulmasta brandi on aina lupaus jostakin, esimerkiksi tuotteen tai palvelun laadusta.

Yritysmailmassa tuote- tai yrityskuvan avulla markkinoidaan oman yrityksen tuotetta. Meidän tuotteemme on tavara-autoihin liittyvän perinnetiedon ja historian tallentaminen. Hyvin suunniteltu näkyminen, näyttäytyminen ja vaikuttaminen ovat avainasemassa minkä tahansa organisaation agendassa - näin myös Vetkun! Muistetaanpa tämä taas kun kokoannumme Kevätpäivän Tasaukseen.

Kevättä odotellen **wexi**





Anjalan muistelmia



Niin kuin laulussa sanotaan "Kuin silloin ennen, silloin ennen" näitä menneen ajan tapahtumia muistellaan nyt Kymenlaaksosta päin. Leveän Kymijoen kahta puolta ovat kauniit maisemat ja isot paperitehtaat sijoittuvat Kymijoen varrelle. Tiet olivat mutkallisia ja arvaamattomia, mutta "automies" tiesi joka mutkan ja jo edeltäkäsän ja arvioi vaaran paikat. Tie Hamina-Virojoki (nyk. museotie) on todellinen ralliautoilijan unelma vielä nykyäänkin. Suuret mäet eivät ole rasiiteena täällä Etelä-Suomessa. Historiasta muistamme, että Kymijoki oli valtakunnan itärajana Ruotsin vallan aikana.

Rahtiajoon kaivattiin järeitä rahtiautoja myös vuoden 1955 Anjalassa, siellä autoilivat silloin mm. Soikkeli ja Lehtinen. He aikoivat hankkia uudempaa kalustoa ja niin lähdettiin kohti Helsinkiä katsastelemaan uutta kuorma-autoa.

Ensiksi mentiin Korpivaaran maahantuontiliikkeeseen ja olihan niitä autoja siellä, mm. kaksi uutta Bussingia. Autot olivat tosin eri malleja, mutta mielenkiinto näitä autoja kohtaan vain lisääntyi. Toinen autoista oli pitkäkeulainen ja toinen bulldog -mallinen. Sitten pohdittiin, kumpi ottaa pitkäkeulaisen? Päädettiin, että

bulldog tulee Lehtiselle ja pitkäkeulainen Soikkelille. Rahakin oli tiukalla, mutta asiat saatiin hoitumaan autoliikkeen rahoitusjärjestelyn ansiosita.

Suu hymyyn ja autot Anjalaan työtehtäviin, joita silloin kyllä riitti kun vain kalustoa oli tarpeeksi. Ulkomaan liikenne ja öljyjat olivat alkua rahtareille. Tästä alkoi tahti vain kiihtyä, kuljettajilta ei silloin kysytty muuta kuin ajokorttia, aina ei sitäkään. Lehtisen auto ajoi ensin Petkon öljyä ja siirtyi myöhemmin Nesteen ajoihin. Silloisen Petkon johtajana oli G.G. Mannerheim (ei tosin Marsalkka -).

Öljyjajojen maksut liikennöitsijöille haettiin itse henkilökohtaisesti Helsingistä viisikymmenluvun puolesta välistä aina kuusikymmentä luvulle asti. Joskus saattoi nähdä Nesteen pääkonttorilla Kaivotalossa itse pääjohtaja Uolevi Raaden käytävällä, ja hän kyseli kuuluisia Anjalasta.

Tämän on kertonut appeni Arvo Lehtinen, hän oli aikoinaan perustamassa myös säiliöautoliittoa maahamme. Ensimmäinen oma kokemukseni

autoista oli se, kun kuulin auton ääntä Ummeljoen suoralla, joka on noin reilun kilometrin pituinen. Se moottorin ääni oli sitä jotakin ja sitä juostiin kovalla vauhdilla katsomaan! Silloin sitä ihmeteltiin, mutta myöhemmin, kun autoja tuli yhä enemmän, aloimme kerätä rekisterinumeroita.

Monenlaisia autoasioita sai pieni tyttö kokea, ja muistot tulevat aina säilymään mielessä. Näistä aiheista on paljon kerrottavaa jälkipolville. Itselle nämä muistot ovat koettuja hetkiä silloin joskus ennen lapsena, mutta tällaisia tarinoita eivät lapsenlapset ota uskukseen. Autoja näkee nyt niin paljon. Tänä päivänä autoja tulee ja menee teillä, on erilaista rahtia, on öljyä- postia- kiitoa- puuta ym. ja näin tulee jatkumaan.

Kaikille hyvää pyörien päällä kulkemista jatkossa.

Sisuauton repsikka, **Salme**.

Kuvat: Salme ja Reino Lehtisen kotialbumista



Kirjoittaja muistelmiensa tunnelmissa.



PUHEENJOHTAJALTA

Hyvää huomenta, uusi toimintavuosi!

Talviunet on sitten taas karisteltu lopullisesti myös tavara-autoperinteen tallentajien silmistä. Vain yksi kuunkierto, ja käsillä on jo Seuran kevätkokous. Kevätkokouksessa jäsenistö katsoo taustapeiliin; millaista vakoa syntyi viime kyntökaudella tällä omalla kulttuurisarallamme? Onnistuimmeko perinnetallennustyömme? Saimmeko talletetuksi kuorma-autoihin liittyvää historiaa? Vastasiiko toiminta omia odotuksiani? Entä yhteiskunnallisia? Näiden asioiden arvioinnin avulla lähdetään taas toteuttamaan uusia haasteita alkaneella toimikaudella. Ottaen kokemuksista opiksi.

Seuran syyskokouksen vahvistama toimintasuunnitelma velvoittaa mm "Toteuttamaan tavara-autoperinteesen liittyvän hiljaisen tiedon siirtämistä ja -tallentamista mm. kiinteällä yhteistyöllä ja yhteydenpidolla alan asiantuntijoiden, sisarjärjestöjen, viranomaisten sekä hyötyajoneuvojen parissa toimivien yritysten ja yhteisöjen kanssa." - siis verkostoitumaan. Verkostoituminenhan sinänsä ei ole tavoite - se on pikemminkin väline tai tapa jonkin tavoitteen saavuttamiseksi. Verkostoitumisella tarkoitetaan eri osapuolten yhteistoimintaa, jossa osapuolten välillä vallitsee luottamus ja kaikki osapuolet katsovat hyötyvänsä jollain tavalla yhteistyöstä.

Mitä sitten voisivat olla ne yhteisöt tai järjestöt, joiden kanssa Vetku voisi verkostoitua ja joiden kanssa syntyvästä yhteistyöstä tulisi selvää lisäarvoa Vetkun toiminnalle? Ehkä selkein esimerkki toteutetusta verkostoitumisesta on taustayhteisösopimuksemme Mobilian (jo sitä edeltäneen Vehoniemen Automuseosäätiön) kanssa. Mobilialla on tänä päivänä hyvä brandi kansallisena erikoismuseona, osana liikennemuseoiden laajamittaista Trafiikki-ketjua. Tämän yhteistyön antia pystymme varmasti hyödyntämään entistä laajemmin myös tulevaisuudessa.

Myös toimimalla aktiivisesti kattojärjestömme, Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry:n toiminnan kaikinpuolisessa kehittämisessä saamme varmasti paljon aikaan ajoneuvohistorian tallennuksen saralla. Onhan ymmärrettävää, että yli 4200 jäsentä käsittävän järjestön sanalla on kansallista painoarvoa enemmän kuin 467:n jäsenen yhdistyksellä.

Kehittämistarvetta sen sijaan on kuorma-autojen valmistus- ja maahantuontiorganisaatioiden, kuten myös tarviketuottajien ja Vetkun välisissä yhteyksissä. Olemme taltioineet ansiokkaasti kaikkia maassamme saatavilla olevia hyötyajoneuvoja, niiden osia ja päällirakenteita sekä keränneet niihin liittyvää tietoutta jopa innokkaammin kuin kyseisten merkkien maahantuojat omista tuotteistaan. Nykyisin vallitsevien tuottavuustrendien velvoittamana yhtiöt joutuvat poistamaan varastoistaan heikosti kiertävät artikkelit varsin nopeasti. Kirjanpidosta poistetut osat työnnetään pikapikaa sulatettavaksi - kierrätysmetalli kun on hyvässä hinnassa. Siinä katoavat samalla mahdollisuudet harrastajienkaan hyödyntää osia entistämistyössään.

Kukahan viisas keksisi keinon arvokkaiden osien pelastamiseksi ison luudan saapuessa autoliikkeen epäku-ranttivarastolle?

kysyy **Wexi**



KUTSU KEVÄTKOKOUKSEEN

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n jäsenet kutsutaan täten sääntöjen 9 §:ssä mainittuun kevätkokoukseen, joka pidetään Loimaalla, Hotelli Seurahuoneen kokoustiloissa sunnuntaina 20.3.2005 klo 9.00 alkaen.

Kevätkokouksessa käsitellään säännöissä mainitut asiat:

- 1) valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjan tarkastajaa ja kaksi äänenlaskijaa.
- 2) esitetään vuosikertomus ja tilinpäätös sekä vahvistetaan tilinpäätös
- 3) esitetään tilintarkastajien kertomus ja päätetään vastuuvapauden myöntämisestä yhdistyksen hallitukselle ja muille tilivelvollisille
- 4) käsitellään jäsenistön esitykset ja
- 5) käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat.

Kokouksen jälkeen on luvassa mielenkiintoinen alustus, mitä kuorma-autoperinteen tallennuksessakin olisi tiedettävä liikennehistorian vaikutuksista yhteiskunnallisen kehityksen kannalta tarkasteltuna. Aiheesta luennoi taloustieteen professori Ilkka Nummela Jyväskylän Yliopistosta. Nummela on laaja-alainen Suomen taloushistorian tuntija, joka on tutkinut mm. taloudellista eriarvoisuutta, toisen maailmansodan aiheuttamaa taloudellista rasisutusta Suomessa, hintoja ja palkkoja Hämeessä vuosina 1541 - 1617 sekä Kuopion kaupungin taloushistoriaa.



Tukinajoa Ruotsissa n. 1912 mallisella Scania-Vabis autolla.



Juho Pyykön Federal/1937



Puukuorma 1930-luvulta. Kuvassa R.E.O./1926, kuljettajat Otto Sallinen ja Einar Honkanen.



R.E.O. Gold Grown Power/1938. Lokasuojalla istumassa Toivo Sallinen.

S Huotarin R.E.O. Vuosalmen lossilla Pölkälässä vuonna 1939. Kuormana 1 m:n mittaisia "Enqvistin pölkyjä".





Chevrolet /1928 + Ansio -perävaunu.



Chevrolet /1928 rekka (entisöity).



R.E.O. Speed Wagon /1938 halkojen ajossa Lavajärvellä 1950. Kuljettaja Toivo Lehtimäki, rekkaopissa Olavi Sallinen.



White Half Track M2A1 4x4/ 1944. Halkokuormassa 35 m³. Kuvassa vuonna 1950 Toivo Sallinen, Veikko Aulén ja Matti Kivi. Whittessä, joka oli muutettu telavaunusta pyöräautoksi, oli 6-syl. 147 hv bensiinimoottori.

PUUTAVARAMIEHET!

Kannattavuuslaskelmassanne
eräs huomioonotettava tekijä on

ANSIO

AUTOPERÄVAUNU

Lisää kuljetustehon
Alentaa kuljetuskustannuksia

Pyytäkää selostuksia, joita auliisti antavat
autoliikkeet, jotka ovat asiamiehiamme,
sekä allekirjoittanut valmistaja

T:mi J. HALLENBERG
Tammisuon Tehtaat
TAMMISUO



Työväentalon ravintolan Chevrolet komeassa halkokuormassa.



Enson pojat Tarmo Kymäläinen, Lauri Heikkilä ja Sulo Huotari Ruoholahden Pohjalankilassa. Auto R.E.O. Speed Wagon.



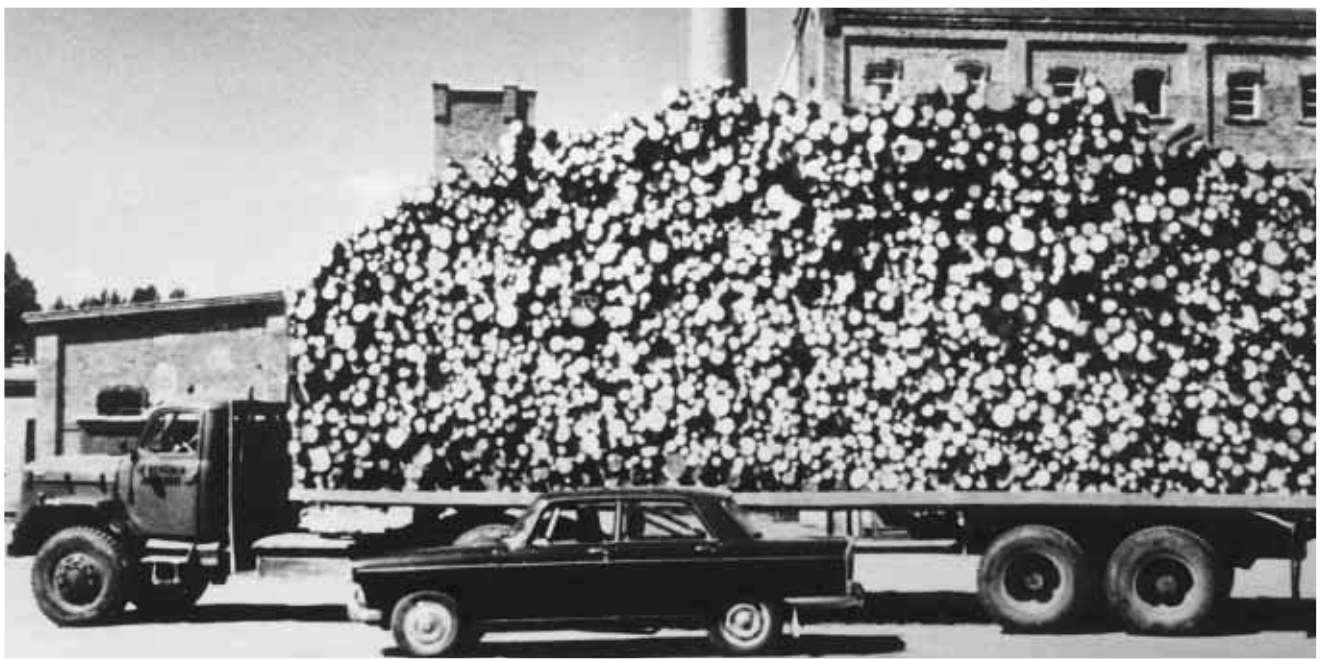
Ante Soudunsaari Aholanvaaran savotta talvella 1935-36. Auto on Jaakko Vaaran Diamont T.

Toivo Sallisen R.E.O. Speed Wagon 1935 lautakuormassa Kangasalan Suinulassa Markkulan talon luona. Kuljettajana Toivo Sallinen kuorman päällä Olavi Sallinen. Kuvattu 1946



Hämeen Faneritehtaan koivutukkikuormassa GMC/1944 ("sota-Gemssu")

V Tuupanen Ford Värtsilästä kuvattuna vuonna 1939.



Magirus Deutz 200 D 16 AK 4x4/4680 /1966. Kuvattu 1967 ent. Kymin kartonkitehtaan pihalla. Omistaja Olavi Riekkinen.



Veturitehdas halusi valmistaa autoja

BERLIET

omi tavaramerkin

Teksti & kuvat: **Olli Blomberg**

Vuonna 1905 amerikkalainen kiskokalustotehdas ALCO (American Locomotive Company) valmisti yli 35 000 höyryveturia! Mutta jo saman vuoden kesällä yrityksen johto aavisti veturimarkkinoiden pian hiipuvan. Edessä oli siis uusien tuotteiden etsintä työllistämään tehtaan väkeä seudulla, jossa se oli ainoa työnantaja. Katseet suuntautuivat autoalalle.

ALCO:n väki oli jo aikaisemmin käynyt Euroopassa ja todennut sikkäläisen autoteknologian olevan huomattavasti yhdysvaltalaisesta edistyneellisempää. New Yorkissa 5. avenueella alkukesästä 1905 olleesta eurooppalaisten autojen näyttelystä ALCO valitsi muutaman auton omiin testeihinsä tarkoituksena löytää sopiva lisenssivalmistustuote.

Valinta osui ranskalaiseen Berliettiin, jonka uskottiin kestävänsä myös Pohjois-Amerikan teillä. USA:n tuontilisenssiviranomaisille ALCO perusteli valintaansa seuraavasti: "Valittu automobiilityyppi on osoittanut kestävyytensä ja luotettavuutensa Ranskassa, Rhöne-laakson rinteiden vuoristoteillä. Näille autoille tunnusomaista on yksinkertaisuus, voima, luotettavuus ja suorituskyky".

Jo heinäkuun 1. päivänä vuonna 1905 Marius Berliet ja ALCO allekirjoittivat 3-vuotisen lisenssivalmistussopimuksen neljästä Berliet-typistä (22-, 40-, 60- ja 80-hevosvoimaiset mallit). Sopimukseen kuului, että ranskalaiset insinöörit valvoivat autojen tuotantoa Providencen kaupungissa, Yhdysvaltain pienimmässä osavaltiossa Rhode Islandissa. Berliet toimitti aluksi Ranskasta käsin kaikki valu- ja taososat "koska amerikkalainen teollisuus ei pystynyt omaksumaan samaa korkeaa laatutasoa". Korvauksena lisenssisopimuksesta Marius Berliet sai 50 000

kultafraangia (kunkin kolikon kultapitoisuus oli tuolloin 322,5 milligrammaa). Rahat Berliet käytti omien, Lyonissa sijaitsevien tehtaidensa modernisointiin. Alkusoitimuksen umpeuduttua Berlietin väki palasi Ranskaan. Tuotanto jatkui sen jälkeen kokonaan ALCO:n huomassa.

Lisenssisopimukseen sisältyi hieman omituinen ehto siitä, että kaikissa Yhdysvalloissa valmistettavissa Berliet-pohjaisissa autoissa tuli noudattaa metrissä mittajärjestelmää. Vuoden 1909 alusta lisenssisopimus

kuitenkin sanottiin irti, jotta ALCO Yhdysvaltain standardisointilaitoksen vaatimuksesta voisi käyttää tuumamitoitusta. Samalla autot saivat hieman "amerikkalaisemman" ulkonäön ja nimeksi tuli kaikissa lyhykäisyydessään ALCO. Yhteensä valmistui runsaat 6 000 Berliet-pohjaista autoa nimillä American Berliet tai ALCO. ALCO:n autotuotantoa johti vuoteen 1911 saakka ei enempää eikä vähempää kuin Walter P. Chrysler, joka mainittuna vuonna siirtyi Buickin palvelukseen. Vuonna 1923 Walter P. Chrysler sanoutui irti Buick Motor Car Companyn palveluksesta, osti Maxwell-Chalmers -nimisen autotehtaan ja antoi sille nimeksi Chrysler Corporation. Loppu on historiaa.

ALCO-autojen laatu oli kummankin osapuolen mukaan alusta alkaen



Tämä 700-hevosvoimainen Berliet T 100 valmistui vuonna 1959. Sitä sekä sen vuonna 1957 valmistunut 600-hevosvoimainen "pikkuveli" olivat käytössä Algerian öljykentillä vuoteen 1975. Moottorina kummassakin oli Cumminsin 30-litrainen V12-veturimoottori. Pienempi T 100 vieraili myös Suomessa Ranskan teollisuusnäyttelyssä vuonna 1957. Keulassa näkyy selvästi Berlietin USA:sta omima veturisymboli.



niin korkea, että sitä kunnioittaakseen Marius Berliet vuonna 1906 omin luvuin otti American Locomotive Companyn tunnuksen \bar{n} symbolinen, edestäpäin kuvattu veturi \bar{n} myös Ranskassa valmistettujen Berliet-autojen keulamerkiksi. Sellaisena se pysyi aina siihen saakka, kunnes Berlietin tuotanto (viimeisinä vuosina vain kuorma-autoja) vuonna 1980 liitettiin Renault Vehicules Industrielsiin (nykyisin Volvoon kuuluva Renault Trucks -ryhmä).



Bergmannko löytyi siis Kalajoelta?

VetKu 4.2004 numerossa julkaistiin artikkeli "Kalajoen Bergmann", jonka oli kirjoittanut oululainen historiakirjailija Reijo Valta. Tekstiä toimittaessaan Reijo Valta pahoitteli, ettei ollut saanut mistään käsiinsä valokuvaa kyseisestä 1920-luvun alussa Kalajoella liikennöineestä autosta, joka sittemmin siirtyi oululaiselle Santa-holmalle.

Lehden ilmestyttyä aina aktiivisena tunnettu seuramme jäsen Reijo

Priuska Kalajoen Tynkältä kertoi löytäneensä arkistojensa kätöistä asiaan mahdollisesti liittyvän vanhan valokuvan. Kuva esittää samaisen Santaholman kuorma-autoa ja oikealla puolella olevan ratin takana istuu kalajokelainen autonkuljettaja Kalle Niemelä, jonka tiedetään juuri Bergmannia ajaneen.

Kuvan aiheeksi on aikojen saatossa joku kirjaillut "Hupmopiili, Santa-holman Kalle ratissa", mutta, mutta.. Valmistiko Hupmobil myös kuorma-autoja? Jos valmisti, poikkesiko maski ja muu ulkomuoto noin paljon saman aikakauden henkilöautoista? Joskohan tämä sittenkin olisi Bergmann?

Reijo Valta on julkaissut mm. teoksen "Lavakyytiä Rainierilla - hurstiautokauden liikennöitsijä Oulun Auto Oy 1920-1924". Neljän kesän ajan Oulun Auto Oy:n Rainier kuorma-auto kuljetti matkustavaisia Oulun ja Oulujoen välisillä reiteillä. Loppukesästä ja syksyllä 1920 Rainier kulki Kuusamoon saakka. Teos on miniatyyrihistoria yhdestä varhaisesta autoalan yrityksestä, jonka toimintaa eri näkökulmista tarkasteltaessa syntyy kuva koko 1920-luvun alun liikkumismahdollisuuksista ja autoilun infrastruktuurin rakentumisesta pohjoisessa Suomessa.

Lisätiedot: Reijo Valta, 050 517 1770

VANHOJEN KUORMA-AUTOJEN NÄYTTELY



21.5.2005 KLO 9.00 ALKAEN KUOPIOSSA SUOMEN KIITOAUTOT OY:N
TERMINAALIALUEELLA KOLMISOPENTIE 7

PALJON NÄHTÄVÄÄ JA KOETTAVAA KOKO PERHEELLE:

- KYMMENIÄ MUSEOKUORMA-AUTOJA
- TYÖNÄYTTÖKSIÄ
- ROMPETORI
- MAKSUTTOMIA ARPAAJASIA
- RUOKA-, GRILLIMAKKARA- JA KAHVIMYYNTI
- SUOMEN KIITOAUTOT OY:N LOGISTIikkakeskukseen TUTUSTUMINEN
- YM. YM.

**VALTAKUNNALLINEN VANHOJEN SISU JA VANAJA
KUORMA-AUTOJEN KOKOONTUMISAJO**

TAPAHTUMASSA MYÖS USEITA NÄYTTELYOSASTOJA:

- KUOPION KUORMA-AUTOILIJAT RY
- SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
- SKAL ITÄ-SUOMI RY
- SAVON KULJETUS OY
- A-VAKUUTUS
- UUDET KUORMA-AUTOT
- KUORMA-AUTOJEN PÄÄLIRAKENTEET JA LISÄLAITTEET
- YM. YM.

OPASTEET 5-TIELTÄ NÄYTTELYALUEELLE

VAPAAPÄÄSY



SKAL Suomen Kiitoautot Oy

Järjestäjät
Kuopion Kuorma-autoilijat ry Suomen Kiitoautot Oy Vanhat Sisut ja Vanajat kerho
Näyttelyjohtaja ja tiedottaja Topi Hytönen puh. 0400 754400 Näyttelyyn ilmoittautumiset museautovastaavalle Pertti Lähivaara puh. 0400 378380





KEVÄTPÄIVÄN TASAUS 2005 19 -20.3. 2005

Huom! Tämänkertaisen kevätajomme teema on maatalouden kuljetukset. Museokuorma-autolla osallistujia pyydetään valitsemaan autonsa kuormaksi teemaan sopivaa rekvisiittia (esim. paikallismoottori, traktori, maataloustyövälineitä, maitotonkkia, halko- tai heinäkuorma -mielikuvitusta saa käyttää). Joihinkin autoihin tulee mahdollisesti myös "virallista" kuljetettavaa Suomen Maatalousmuseolle.

MUISTA ILMOITTAUTUA AJOISSA!

EURA

Tämänvuotinen kevätkokoontumisemme kutsuu meidät alkajaisiksi tutustumaan Satakuntalaisiin joenvarsimaisemiin Euraan, joka on Suomen merkittävimpiä kuntia esihistorialtaan. Poikkeuksellisen runsaat, erityisesti rautakautiset löydöt tekevät Euraa tunnetuksi ympäri maailmaa. EU-rahoitteisena projektina on kunnassa toteutettu esihistoriasta kertova näyttely: <http://www.eura.fi/> esihistoria Naurava lohikäärme, joka toimii kokoontumispaikkanamme.

Teollista toimintaa Eurassa on ollut yhtäjaksoisesti yli 300 vuoden ajan. Kauttuan Ruukin alue syntyi vuonna 1689, kun vapaaherra Lorenz Creutz sai vuorikollegiolta luvan perustaa rautaruukin Kauttuan kosken partalle.

Euran kunnan edustaja ottaa meidät vastaan. Paikallinen yritys, Euran erikoispaperit Oy kertoo aamukahvin lomassa kaikkia tavara-autojen omistajia koskevasta tuotteestaan, ajopiirituripaperista.

Rautaruukista alkanut teollisuus on synnyttänyt Kauttuulle mielenkiintoisen asumis- ja teollisuusympäristön, Kauttuan Ruukinpuiston, jonka läpi ajoreittimme kulkee siirtyessämme Säskylään.

Milpro Oy on 15 vuotta toiminut Sotilasvarustemyymälä Säskylän Käärnummella ja sen yhteydessä toimii myös Säskylän Talvi- ja jatkosotamuseo.

Kesäkuussa 2004 avatun uuden näyttelyn teema on TORJUNTA-

VOITTO 1944.

Näyttely kertoo kuvin, kartoin ja runsaiden esineiden avulla taistelusta ja torjuntavoitosta Karjalan kannaksella ja Ilomantsissa kesällä 1944. Esillä on useita isoja tykkeitä, panssarintorjuntatykkeitä sekä panssarinyrkkkejä, joilla oli ratkaiseva osuus torjunnassa.

KÖYLIÖ

Matkamme jatkuu historiallisen Köyliön kirkkosaaren kautta, jossa kulkee todella kaunis ja omaleimainen tie. Sen varrella avautuvat laakeat viljelys- ja järvimaisemat, laidunhaat, kirkko- ja kartanonäkymät sekä Suomen pisin koivukuja.

VAMPULA

Vampulan puolella kohtaavat menneisyys ja tulevaisuus, kun vanhan ajan kulkuvälineet piipahtavat tervehtimään Suomen uusinta yksityistä lentoasemaa, Vampulan Tuulik- kua. Lentopaikan päällikkö, Leevi K Laitinen (myös huolintaliike Varova Oy:n johtaja) on lupautunut esittelemään meille kenttäänsä ja kalustoaan.

ALASTARO

Alastaron moottorirata on monipuolinen moottoriurheilukeskus Etelä-Suomessa. Keskeisen sijaintinsa ansiosta siitä on kehittynyt suosittu testi- ja kilparata monenlaiselle moottoriurheilutoiminnalle. Radan taustalta löytyy Seuramme kannatusjäsenen, menestyneen rata- kisakuskin, Kari Isotalon jyrävä hahmo. Museokuormurit ajavat radalla kunniakierroksen, ennen Alastaron kunnan järjestämää lounastarjoilua.

Alastaron keskustaa-ajamassa vanha alastaron kauppa. Talouskauppa on idyllinen yksityinen kauppa- museo, jossa voi aistia hyvin viime vuosisadan alun tunnelman. Puodissa piipahdettuamme jatkamme matkaamme Loimijoen rantoja seurailleen kohti saviseudun elämänsä- keskusta, Loimaata ja siellä avaimistaan valmistettavaa Suomen maatalousmuseota.

LOIMAA

Suomen maatalousmuseo tähtää valtakunnalliseksi oman alansa eri-

koismuseoksi joka tallentaa maatalousaiheista esineistöä, konservoi ja säilyttää sitä tuleville polville. Maatalousmuseo tukee ja järjestää alan tutkimustoimintaa ja ylläpitää tätä tarkoitusta varten arkistoa ja kirjastoa. Museo tulee myös välittämään maatalouteen liittyviä perinteitä ja tapoja sekä toimimaan maataloushistorian tietopankkina. Se pyrkii menneisyyteen painottuvasta toiminnastaan huolimatta myös sillaksi tulevaisuuteen.

Tänne puramme nostalgiset tullaiskuormamme -eri paikkakuntien lähettämät maatalouden historiaan liittyvät museoesineet. Luovutustilaisuus tulee olemaan näyttävä media- tapahtuma.

Tutustuttuamme maatalousmuseon rakennusmiljööhön ja tulevaisuudensuunnitelmiin, onkin aika siirtää automme turvalliseen yöpysk- öintiin Vilakone Oy:n piha-alueelle. Loimaalaiset talkoomiehemme ovat hankkineet jopa bussikyydin siirtymiseen hotelliimme Loimaan Seura- huoneelle.

Majoituttuamme ja saunottuamme siirrymme viettämään iltaa paikallis- väritteisen ohjelman pariin. Ilta- ruokailumme kustannuksia keventämään ovat auttavan kätensä ojenta- neet yhteistuumin Loimaan kaupunki ja vampulalainen Kari Isotalo

KEVÄTKOKOUS

Sunnuntai-aamun aamiaisen jälkeen alkaa Veteraanikuorma-autojen seura ry:n sääntöjen mukainen ke- vätkokous. Kokouksessa käsitellään säännöissä mainitut asiat.

Kokouksen jälkeen on luvassa akateeminen näkemys siitä, mitä kuorma-autoperinteen tallennukses- sakin olisi tiedettävä liikennehisto- rian vaikutuksista yhteiskunnallisen kehityksen kannalta tarkasteltuna. Aiheesta luennoi taloustieteen pro- fessori Ilkka Nummela Jyväskylän Yliopistosta. Nummela on laaja-ala- inen Suomen taloushistorian tuntija, joka on tutkinut mm. taloudellista eri- arvoisuutta, toisen maailmansodan aiheuttamaa taloudellista rasisusta Suomessa, hintoja ja palkkoja Hä- meessä vuosina 1541 - 1617 sekä Kuopion kaupungin taloushistoriaa.



AJO-OORTERI

SUNNUNTAINÄYTTELY

Vilakone Oy:n piha-alueella ovat automme loimaalaisyleisön ihasteltavana kokouksemme ajan. Kokouksen päätyttyä on n. 100 metallialan ammattilaista työllistävä Vilakone Oy lupautunut vielä esittelemään kevätkeikan osallistujille monipuolista tuotantoaan. Yhtiö suunnittelee ja valmistaa Wille monitoimikoneita sekä Vila työlaitteita. Vuosittainen tuotanto käsittää n. 200 konetta sekä työlaitteet.

Tämän kulttuuri- ja perinneperitoisen paketin jälkeen onkin jo hyvä suunnata museokuorma-auton etupuskuri kohti kotikonttuja.

Lauantai 19.3.2005

- 9.00 Kokoontuminen Esihistorian Opastuskeskus Eura, Eurantie 18
9.00 -10.00 Lounasravintola apldylli Yleisötilaisuus.
10.00 Eurantie - Turuntie -Sepäntie (Ruukinpuiston läpi) Turuntie.
10.15 -11.15 Oy Milpro Ltd Säskylä, Kiertotie 2, (Köörnummen teollisuusalue).
11.15 Kiertotie -Vetikontie -Säskyläntie - Peipohjantie -Kopola -Kirkkosaari - Yttilä -Vankila -Matkusjoentie - Lentokenttä Tuulikki
12.00 -12.30 Lentopaikka Vampulan Tuulikki. Yleisötilaisuus
12.30 Matkusjoentie -Vampulan keskusta -Horna -Moottoriurheilukeskus
12.45 -14.15 Alastaron Moottoriurheilukeskus Yleisötilaisuus.
14.15 Moottoriurheilukeskus-Alastaron keskusta (Pysähdys Talouskaupalla) -(joenvarsitie) Kurittula - Hirvikoski
15.00 -17.00 Suomen Maatalousmuseo SARKA, Autonäyttely ja yleisötilaisuus
17.00 - SARKA -Loimaan keskusta -Vilakone Oy.
18.00 Hotelli Seurahuone Loimaa Illanvietto

Sunnuntai 20.3.2005

- 9.00 -12.00 Autonäyttely / Vilakone Oy:n piha-alueella.
9.00 -11.00 Veteraanikuorma-autojen Seura ry:n kevätkokous. Kokouksen jälkeen, prof. Nummelan luento.

Kuorma-autokaupan legenda on poissa

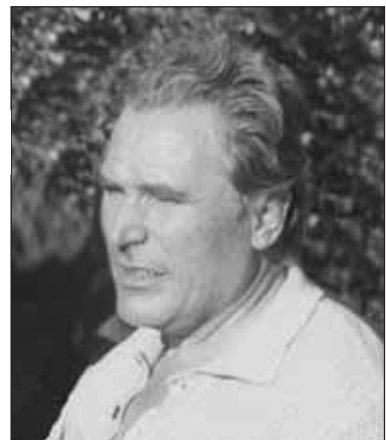
Suomalaisen kuorma-autokaupan legenda, toimitusjohtaja Pekka Mäkinen kuoli Tampereella 5.1.2005. Hän oli kuollessaan 78 -vuotias.

Autotalo Pekka Mäkinen ja sen värikäs johtaja tulivat tutuksi 60-70 luvulla sadoille suomalaisille kuorma-autoilijoille, olihan toiminta maanlaajuista. 1960 -luvulla Autotalo Pekka Mäkinen oli pohjoismaiden suurin raskaiden ajoneuvojen liike. Vaihtoautovaraston viivasuorissa riveissä oli tuolloin parhaimmillaan lähes 1500 käytettyä autoa!

Pekka Mäkinen aloitti kauppiasuransa varsin nuorena, kun hevoskauppias-isän äkillinen kuolema keskeytti hänen opiskelunsa Tampereen Klassillisessa Lyseossa. Hevoset vaihtuivat kuitenkin varsin pian autoihin. Suomalaisen yhteiskunnan rakentaminen oli kovassa vauhdissa ja kuorma-autokalukselle kysyntää sen mukaisesti. Pohjois-Suomen suurilla vesivoimalaitos-työmaillakin

valtaosa kuljetuskalustosta oli Mäki-seltä ostettua.

Pekka oli värikäs persoona, joka muistetaan kivenkovana kauppiasmihenä ja tiukkana johtajana, mutta myös kulttuuriarvoja ymmärtävänä ja fyysisestä kunnostaan hyvin huolta pitävänä miehenä.

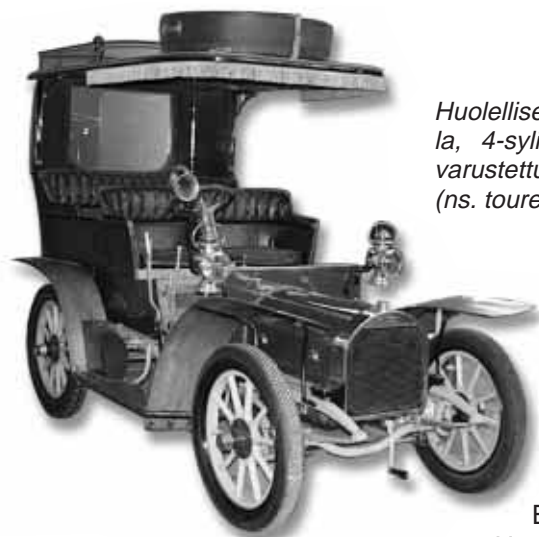


Vaihtoautot kuorma-autojen osasta on autotalossamme Viinikankatu 53. Valikoima käsittää yhteensä noin tuhat autoa joista puolet on nuorempaa vuosimallia ja kunnostettu takuukuntoon. Tätä komeaa rivistöä käyvät katsomassa useat sellaisetkin henkilöt jotka eivät koskaan tarvitse kuorma-autoa. Kaikille niille joille auto merkitsee jokapäiväistä työvälinettä on paikka kuin aarreaitta. Näemme usein kun tyytyväinen asiakas heilauttaa kättään hankkimansa ajokin ohjaamosta ikäänkuin jatkaakseen sitä kädenpuristusta joka kaupantekohetkellä oli merkkinä onnistuneesta ostosta.



Vaihtoautorivistää
Viinikankatu 53

siivu Autotalo Pekka Mäkisen esitteestä 1960 -luvulta.



Huolellisesti entisöity, 22-hevosvoimaisella, 4-sylinterisellä luistiventtiilmootorilla varustettu "uusi" Cottereau vuodelta 1914 (ns. tourer-landaulette -kori).

Ranskan Dijonissa toimi vuosina 1898-1910 autotehdas nimeltään Cottereau & Cie. Se valmisti pieniä henkilö- ja pakettiautoiksi luonnehdittavia ajoneuvoja, joiden teknisenä ja ulkonäöllisenä herätteenä voidaan pitää saksalaista Benziä.

Homman juju Suomen kannalta on siinä, että tehtaan - ja siis myös auton - nimi lausutaan "kotteroo". Asiyhteys tuttuun "kotteroon" on siis selvääkin selvempi, etenkin, kun Brysselin Autoworld -museossa esillä olevassa taulussa on lueteltu maita, Suomi niiden joukossa, joihin Cottereau-autoja on viety. Ikävä kyllä suomalaisen maahantuojan, jos sellaista ylipäättänsä koskaan on ollut, löytäminen on tähän mennessä ollut ylivoimainen tehtävä.

Kottero

Suomen kieleen on iskostunut koko joukko ulkomaista perua olevia sanoja. Yksi, jonka alkuperää eivät edes kielitieteilijät tähän mennessä muka ole kyenneet selvittämään on "kottero". Selitys on kuitenkin varsin yksinkertainen ja juontaa juurensa 1900-luvun alkuvuosille.

Vuonna 1912 Cottereau-autojen valmistusoikeudet siirtyivät samoin Dijonissa toimineelle yritykselle nimeltään Construction Industrielles Dijonaises. Autojen nimeksi tuli uuden omistajan nimestä johdettu lyhenne C.I.D. Näiden autojen valmistus loppui vuonna 1914 tehtaankonkurssin myötä. Tämän jälkeen valmistettiin jäljellä olevista osista konkurssipesän ohjauksessa vielä muutama sata autoa - jälleen nimellä Cottereau.

Brysselin Autoworld-museossa on esillä sekä alkuperäinen, entisöimätön Cottereau että viimeiseen jälkituotantosarjaan kuulunut Cottereau vuodelta 1914.

Se, että sana "kottero" Suomen kielen perussanakirjan mukaan omaa tarkoituksen "huonokuntoinen auto tai -rakennus, rähjä, röttelö" (suora lainaus kirjasta), voitaneen siis jatkossa jättää aivan omaan arvoonsa.

Teksti ja kuva: **Olli Blomberg**

Talvi lähestyy

Välttyäksenne hinauskailta ja moottorin turhalta kulutukselta varustakaa autonne ajoissa ennen pakkasten tuloa

MOOTTORINLÄMMITTÄJÄLLÄ

(Pat.hak. n:o 1637/53)

Valmistamamme laite on erittäin tehokas, kevyt, kestävä ja helppo asentaa. Saatavana eri jännitteille ja vesiletkuasuuruuksille. Asennetaan moottorin alimmaiseen vesiletkuun.

Hinta 250 W 3.700:—
400 W 3.900:—

Ensimmäiset sähkökäyttöiset moottorinlämmittimet

Monenlaisia keinoja lienevät käyttäneet 1950-luvun automiehet, kun he käynnistelivät kankeita moottoreita pakkasaamuina. Ainakin hehkuvan hiilipannun asettaminen öljypohjan alle oli eräs tunnettu lämmityskeino ja onpa vanhoissa mainoksissa vielahtanut kevytbensiinillä toimiva säteilyuunikin. Öljyisten moottoreiden lämmittäminen ei aina päättynyt hyri-sevään moottorin käyntiääneen, vaan toisinaan tarvittiin palokuntakin apuun.

Milloin ensimmäiset sähkökäyttöiset moottorinlämmittimet ilmestyivät markkinoille, siitä kirjoittajalla ei ole tarkkaa tietoa. Hedengren Oy:n historiankirjat kertovat, että yritys alkoi valmistaa Hedoy -merkkistä lämmittintä vuonna 1951 ja Ammattiau-

toilijassa vuodelta 1953 kerrotaan, että joensuulaisen Jouko Vatasen Autoliikkeen omistaja ja johtaja J. Vatanen on yhdessä koneteknikko Y. Koljoson kanssa valmistanut uudenmallisen moottorinlämmittäjän. Uutisen mukaan moottorin alimpaan vesiletkuun asennettava laite oli valmistettu kevytmetallista ja sen pituus oli vain 10 senttiä, josta noin 4 cm jäi vesiletkun sisäpuolelle. Uutukaisen laitteen kerrottiin lämmittävän auton moottorin yhdessä tunnissa. Laitteelle oli haettu myös patenttia, joka kuitenkin raukesi myöhemmin.

Mikäli lukijakunnalla on lisätietoa ensimmäisistä moottorinlämmittimistä tai muista mielenkiintoisista talviautoiluvälineistä, kuten vaikkapa Defroster -huurrelaseista, joita Autola myi 1950-luvulla, ottakaapa ker-naasti yhteyttä, että saadaan autoilun historiaa talteen tältäkin saralta.

Kirjoittaja on vapaa toimittaja Vesa Rohila Kokemäeltä. Tiedoksi vanhojen ajoneuvojen ystäville: VR on kirjoittamassa vanhoista traktoreista kertovaa, Alfamer Oy:n kustantamaa kirjaa. Jos haluatte kertoa omia kokemuksiaanne esim. jonkin entisajan traktorin ominaisuuksista, huollosta tai muista seikoista, allekirjoittanut ottaa mielellään vastaan pienetkin tiedonmuruset. Lisäksi erityisenä kiinnostuksen kohteena on Erikssonin Konepajalla Paraisilla kootut, Ford AA-kuorma-auton tekniikkaan perustuneet Ideal -autotraktorit. Niitä valmistettiin noin 50 kappaletta, arviolta vuosina 1937-1948.

Yhteydenotot sähköpostilla traktorikirja@luukku.com tai kännykkä 0500 470 760



Muistitko tämän?

Tulimmepä päivänä muutamana piipahtaneeksi Arne Ävallin entisöintiverstaalla Nurmijärvellä. Arnen tallista on lähtenyt vuosien varrella toinenkin laadukkaasti entisöity auto poikineen. Eivätkä kaikki ole minnekään lähteneet, vaan monet odottavat kiltisti kotitallassa isäntänsä kutsua mitä haastavampiin ajotapahtumiin. Onhan mies tavattu esimerkiksi Kaunis-

pään tunturin huipulla 1931 mallisella Ford AA -kuormurilla, jolla matka pääkaupunkiseudulta oli taivallettu "yhtä soittoa" kuten sanonta kuuluu. Tai Vetkun juhlakeikalla Tatran, tuon Tsekkiläisen tekniikan ihmeen kera, jonka tarinan monttööri itse kertoo juhlakeikan videokoosteessakin niin selkein sanoin, että moni nuori on

varmistanut uravalintansa autotekniikaksi jo pelkästään filmin nähtyään.

Olihan pajalla nytkin työn alla useampikin aihio, mutta vieraan huomio kiinnittyi tällä kertaa työkaluihin.

Seinustan hyllyssä näytti olevan kutakin automerkkiä varten tehtaan omilla logoilla varustetut kiintolenkit, silmukka-avaimet ja jakoavaimet. Siellä olivat hyvässä järjestyksessä niin Mercedes-Benz, Peugeot, Fiat kuin Austinkin. Ja totta kai Ford siinä kuin Fordsonkin, vieläpä FK-renkain varustettu Ford-työkalu.

Sen jätti mestari kertomatta, hylkivätkö Mersun mutterit jollakin tavoin esimerkiksi Renault-logon kanssa valettua kiintoavainta, vai irtoaako tiukkakin saksalaiskierre myös ranskalaisin välinein?

Itse olin jo lähes unohtanut, että entisajan automerkin imagoon kuuluvat usein oman valimon tuottamat työkalutkin. Historiallisen tiedon tallenne siis tämäkin, kiitos Arnen!





LINJA-AUTO 100 VUOTTA SUOMESSA

- Maantien ässät Mobiliassa

Ensimmäinen linja-auto saapui laiva-rahtina Turkuun 9.12.1905. Auto oli merkiltään Scheibler ja sillä oli tarkoitus aloittaa liikennöinti Uudenkaupungin ja Turun välillä vielä joulukuussa 1905. Scheiblerin teknisten ongelmien vuoksi liikennöintiä ei kuitenkaan voitu aloittaa sen enempää joulukuussa 1905 kuin myöhemminäkään. Toukokuussa 1906 auto siirrettiin Turkuun, jossa se palveli kaupunginliikennettä kesäkauden. Syksyllä auto myytiin Pietariin. Kauko- ja paikallislinja-autoliikenne tältä osin loppui.

Alku oli hankala, mutta alku kuitenkin. Autojen tekninen kohentuminen 1910-luvun kuluessa antoi linja-autoliikenteelle kasvun mahdollisuuden, minkä satoa alettiin korjata 1920-luvulta lähtien.

Mobiliassa 30.4.2005 yleisölle avattava "Maantien ässät" -näyttely kertoo linja-auton 100-vuotisesta taipaleesta Suomen kaduilla ja maanteillä. Näyttely tuo esiin linja-auton ja suomalaisen linja-autoliikenteen



keskeisimmät piirteet ja merkkipäät. Näyttelyn vanhin linja-auto on Oulun Automuseosta vierailulla oleva Vomag vuodelta 1919. Uusin auto on Ikaalisten Auton väreissä oleva Scania Deltan korilla vuodelta 1978.

Vuosi täynnä tapahtumia

Vuonna 2005 linja-auton suomalaisia maihinnousua juhlistetaan Maantien ässät -näyttelyn lisäksi monin eri tavoin.

Lisätietoja: <http://www.mobilia.fi> ja Kimmo Levä (03 3140 4011, 040 900 6641).



Aika	Tapahtuma	Järjestäjä
Toukokuu:	Linja-autoaiheisen postimerkin julkaiseminen	Suomen Posti
14.6.	Juhla-ajo Uusikaupunki-Turku,	SLHS
15.6.-16.6.	Museolinja-autonäyttely Linja-autoliiton liittokokouksen yhteydessä	SLHS, Mobilia
7.8.	Linja-auton päivä,	Mobilia
9.12.	Linja-autohistorian seminaari,	Mobilia

MOBILIALLA MERKITTÄVIEN INVESTOINTIEN VUOSI

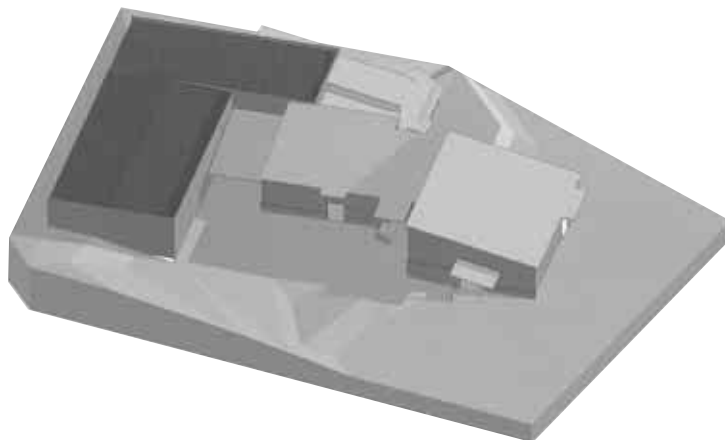
Mobilia toteuttaa vuonna 2005 yhteensä yli miljoonan euron investoinnit. Suurin investointikohde on kokoelmatojen laajentaminen noin 1400 neliöllä. Tilat tulevat lisärakennuksena vuonna 2002 valmistuneen kokoelmien säilytystilan kylkeen. Kokoelmatilan laajennus mahdollistaa uusien kokoelmien vastaanottamisen. Pääosa tiloista tullaan käyttämään Tampereen Museoiden ja Postimuseon ajoneuvokokoelman tallentamiseen. Molemmat kokoelmat sisältävät myös kuorma-autokaluja. Kokoelmatojen rakennushankkeen suunnitteluvaihe saatiin loppuun tammikuussa 2005. Urakkakilpailutuksen jälkeen rakennustyöt pyritään aloittamaan maaliskuussa ja valmiina tilat ovat lokakuussa 2005.

Mobilian kokous- ja tapahtumapal-

velut ovat olleet viimevuodet mukavassa kasvussa. Palvelujen monipuolistamiseksi Mobilia uudisti vuosien 2004 ja 2005 taitteessa keittiön noin 130+000 euron investoinnilla. Uudistamisen jälkeen Mobiliassa on

myös ruokailun osalta mahdollista hoitaa usean sadan hengenkin ryhmät. Uudistuneesta keittiöstä toki tulee hyötymään myös museon yksittäiset näyttelyvieraat aikaisempaa laajemman menun muodossa.

Lisätietoja: <http://www.mobilia.fi>





Sisukasta kuljetusta Pohjolassa



LEINOS-OTON TUKKIREKI-LETUKKA

Omat kokemukseni autoilusta ras-kaalla kalustolla rajoittuvat pääasias-ssa armeija-aikoihin. Tutuksi tulivat niin maasto Sisut (A-45) kuin uu-demmat Masit. Käytössä oli jo tuoloin yhdistelmissä muutama SM-sar-jalainen, mutta täysperävaunukoulutus 1. ErAutoK:ssa hoidettiin vuonna -86 pääasiassa Karhu- ja Kontio Si-suilla. Tutuksi tulivat myös Renaultit, Fordin Customit sekä tietenkin kaikki tallissa olevat venäläiset ajopelit.

Sen sijaan paljon armeija-aikojani rankempia olivat autoilijoiden olo-suhteet, kun mennään ajassa taak-sepäin. Jo edesmennyt mummoni siskonmies Otto Leinonen teki pitkän päivätyön autoilijana. Otto jäi mie-leen mainiona tarinankertojana, jonka juttuja kuuntelin mielelläni. Usein istuttiin iltaa ja pelattiin sa-malla korttia. Tavallisesti pelat-tiin "paskahousua" - jossa Otto tavallisesti pärjäsi hyvin. Samal-la tietysti juttu kulki - ja monen monta tarinaa sainkin kuulla. Valitettavasti noita tarinoita ei tullut laitettua mihinkään ylös, joten muistinvaraisesti niitä minullakaan ei ole paljon kerrottavana.

Kannessa julkaistussa kuvassa

Chevroletin perässä on reki, Otto istuu autossa sisällä. En tiedä ketä muita kuvassa on, mutta kuva välit-tää hyvin sen ajan tunnelmia. Ei tain-nut reki olla autossa vielä tuohon aikaan kovinkaan harvinainen. Niin ne vain kuormat ovat noinkin kulkeneet.

Eräs tarina, mikä on jäänyt mie-leen, koskee Oton palvelusaikaa sota-aikana. Hän oli ajanut Sisulla kenttäpostia sekä huoltokuljetuksia "siellä jossain". Venäläiset olivat ker-ran miinoittaneet sillan, jonka yli hän oli ajanut. Miinoitus oli kuitenkin ollut "suutari". Räjähdeet pamahtivat siinä vaiheessa kun Sisu oli jo lähes ylittä-nyt sillan. Auton perä oli räjähdysen voimasta

ponnahtanut ilmaan, mutta Otto ei ollut löysännyt vauhtiaan. Niin sillan-selvittiin - ja hän jatkoi matkaansa nopeasti; saattoihan vihollinen olla väijyksissä. Sillasta tuli entinen, mutta suomalainen Sisu ja sen sisu-kas kuljettaja jatkoivat matkaansa.

Rakennemuutoksessa on tänä päi-vänä kuljetusalakin. Haasteita riittää yrittäjille ratkottaviksi edelleen, tosin toisenlaisia kuin silloin ennen. Ennen selvittiin sisulla ja nokkeluudella. Uskon että sitä samaa löytyy suoma-laisesta autoilijasta edelleen.

Rauno Tuovinen, Oulu





MEIDÄNKÖ KUORMA-AUTO MUSEOAJONEUVOKSI ?

Museoajoneuvo määritellään ajoneuvolaissa seuraavasti: "Museoajoneuvo on valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön hyväksymä ajoneuvo, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 25 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaiseksi."

Museoajoneuvon ikäraja muuttuu nykyisestä 25 vuodesta 30 vuodeksi 1.tammikuuta 2008. Tämä tarkoittaa, että valmistusvuosi 1981 voidaan hyväksyä v.2007 loppuun asti.

Mitä pitää muistaa tarkastukseen tultaessa:

- varaa riittävästi aikaa
- ota mukaan tekniset tiedot, ja 4 kpl samanlaisia valokuvia, joissa ajoneuvo on kuvattuna kuljettajan puolelta siten, että se on valokuvassa n. 11 cm pituinen, sekä taustatietoa ajoneuvon historiasta
- auto on puhdistettu sekä sisältä että moottoritolasta
- rungon ja moottorin numerot ovat selvästi nähtävissä
- alustassa ei saa olla likaa eikä isompia ruostepisteitä
- maalipinnan pitää olla ehjä ja yhtenäinen

- ajoneuvossa ei saa olla osapuutteita

Ajoneuvon omistusoikeusselvityksen tulee pääsääntöisesti sisältää katkeamaton omistusoikeusketju viimeisestä rekisteriin merkitystä omistajasta lähtien. Jos kyseistä selvitystä ei voida antaa, tulee ajoneuvon vaiheista Suomessa esittää omistusoikeusselvitys vähintään kymmenen vuoden ajalta.

Vanhempi auto jonka papereissa on puutteita voidaan mahdollisesti rekisteröidä Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) erivapaudella.

Muutosten tekeminen museorekisterissä olevaan kuorma-autoon edellyttää uutta museoajoneuvotarkastusta, mikäli ilmiasu muuttuu. Tarkoittaa lähinnä ulkopuolisia osia kuten lavarakenteita, nosturia, kippiä jne.

Määräaikaikatsastuksen yhteydessä tehtävä jarrusovitusmittaus koskee vuoden 1973 ja sitä nuorempia kuorma-autoja. Joihinkin automerkkeihin pitää mittausta varten asentaa sovitustiimiä mittausten onnistumiseksi. Katsastusmaksu on normaalia kalliimpi.

Museokuorma-autojen määrä ylit-

tää 600 kappaleen todennäköisesti tänä vuonna. Veteraanikuorma-autojen Seuran tarkastajien hyväksymiä kuorma-autoja rekisteröitiin museoajoneuvoiksi vain alun toistakymmentä.

Kuormuriharrastajan erityisesti kannattaa valvoa etujansa ja vaikuttaa ajoneuvonsa ma-tarkastukseen. Oleellista on, että tarkastajat ovat perehtyneet raskaaseen kalustoon ja pystyvät tuottamaan täydellisen arvioinnin autosta tarkastushetkellä, sillä ajoneuvosta kirjoitetaan museoajoneuvotarkastuslausunto, joka sisältää yli 50 tarkastuskohdetta. Tällä lomakkeella on paljon painoarvoa vahinkotapausten ja myöhempien arvonmääritysten ratkaisuisissa. Museoajoneuvotodistus ei kerro auton kunnosta yksityiskohtaisesti, lausuntolomakkeessa on eri kohteet ajoneuvosta eriteltyinä.

Kumpikin lomake löytyy SA-HK: n arkistosta, vastaavalta tarkastajalta ja katsastusasemalta tarvittaessa. Tämä käytäntö on aloitettu v. 2005 alusta.

Museoajoneuvoksi rekisteröity kuorma-auto soveltuu vain harrastekäyttöön, hyötyajossa se tuskin säilyy ma-kuntoisena.

Ajokauden alkua odotellessa

Arto Rantala

Vetkun vast. ma-tarkastaja



Vanhat Sisut ja Vanajat

Koko valtakunnan Vanhat Sisut ja Vanajat kohtaavat toisensa Kuopiossa. Kotimaisten kuorma-autojen harrastajat nyt ensi kertaa yhteiseen suurtapahtumaan.

Vanhat Sisut ja Vanajat -kerho järjestää yhteistyössä Sisu Auto Oy:n kanssa vanhojen Sisu - Vanaja autojen harrastajien kokoontumisen Kuopiossa 20.5-21.5.2005. Jäsenille

on järjestetty yhteinen illanvietto Jätkänkämpällä. Jätkänkämpä on tunnelmallinen hirsikämpä Kylpylähotelli Rauhalahden kupeessa Kallaveden rannalla. Aidolla 50-luvun tukkilaisten kämpällä pääsee kokemaan entisajan tukkilaiskulttuuria, herkuttelemaan maistuvilla perinneruuilla tunnelmallisessa tuvassa ja huuhtomaan päivän pölyt eräässä "mualiman suurimmassa" savusaunassa. Illan aikana mm. Oy Sisu Auto Ab:n johdon tervehdys sekä harrastajien yhteistä ohjelmaa. Kerholaisten Sisut ja Vanajat ovat mukana Kuopion Seudun Kuorma-autoilijoiden suuressa Vanhojen kuorma-autojen näyttelyssä 21.5.2005 klo 9.00 alkaen.

Kerhon jäsenille postitetaan vielä erilliset kutsut ohjelma-aikataulujen varmistuttua.

Lisätietoja:

Vanhat Sisut ja Vanajat -kerhon koordinaattori Hannu Kettunen Juankoski puh. (017) 622 101 / 0400 278 963



Totta ja tarua DDR:n hyötyajoneuvoista

VetKu -lehden numerossa 4.2004 otiskolla "Mikä merkki?" pohdittiin IFA -merkin syntyjä syviä. Edelleenkin Saksan Demokraattisen Tasavallan (Itä-Saksan) eli DDR:n autoteollisuudesta käydään, erityisesti koskien paketti- ja kuorma-autojen nimiin liittyntä melkein "juupas-eipäs"-tason saavuttanutta "mutu-jutustelua". On siis paikallaan tarkastella hieman lisää historiallisia, tarkoin dokumentoituja faktoja.

Se kuuluisa DDR:ssa valmistettu nokallinen kuorma-auto, joka Suomessa tunnettiin joko merkillä IFA tai Sachsenring, koki vuosina 1947-67 lukuisia muodon- ja nimenmuutoksia. Autoa valmistettiin aluksi puolibulldogtyyppisenä perinteikkäässä Horch-tehtaassa Zwickaussa nimellä Horch H 3 (vuodet 1947-49). Nokkamalli IFA Horch H 3 A näki päivänvalon vuonna 1950. Autossa oli Vomagin perua oleva 80-hevosvoimainen dieselmoottori. Valmistus jatkui vuoteen 1956. Autosta oli myös nokaton bussiversio H 3 B, jota valmistettiin vuosina 1952-53.

Vuonna 1957 valmistettiin sarja näitä 3-tonnisia autoja merkillä Sachsenring sen kunniaksi, että tehtaasta nimi VEB Horch muutettiin muotoon VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerk Zwickau ja yhdistettiin entiseen Audi-tehtaan

seen, jonka "DDR-nimi" tähän saakka oli ollut VEB Automobilwerk Zwickau.. "Juhlamallin" tyyppi oli H 3 S. Sittenkin Sachsenring-merkin eteen lisättiin kirjaimet IFA.

H 3 -malliston valmistus siirrettiin vuonna 1958 Werdau-nimiseen kaupunkiin, jossa sijaitsi entinen LOWA-tehdas. Tehdas sai nyt nimekseen VEB Kraftfahrzeugwerk Ernst Grube Werdau ja auton nimeksi tuli aluksi Sachsenring S 4000, sittenkin IFA Sachsenring S 4000-1. Jo seuraavana vuonna nimi Sachsenring pudotettiin pois merkistä. Auton tuotanto jatkui vuoteen 1967. Vuosina 1959-64 tuotannossa oli myös nokaton, matalarunkoinen malli S 4000-1 TSW 11, jonka merkkihistoria nousi nokallisen version vastaavaa.

Uudelleen organisoitu IFA-Werk Zwickau esitteli vuonna 1952 isonveljen H 3 -tyypille. Kyseessä oli 6-tonninen auto, joka tunnettiin nimellä IFA H 6. Sitä valmistettiin sittenkin myös Werdauissa, Ernst Grube -tehtaassa, jonne tuotanto siirrettiin yhtä aikaa H 3 -mallin kanssa. Vuonna 1957 esitellyt nelivetoiset, nokaton AZ 57 -malli ja 7-tonninen rekkaveturi N 7 jäivät prototyyppiasteelle.

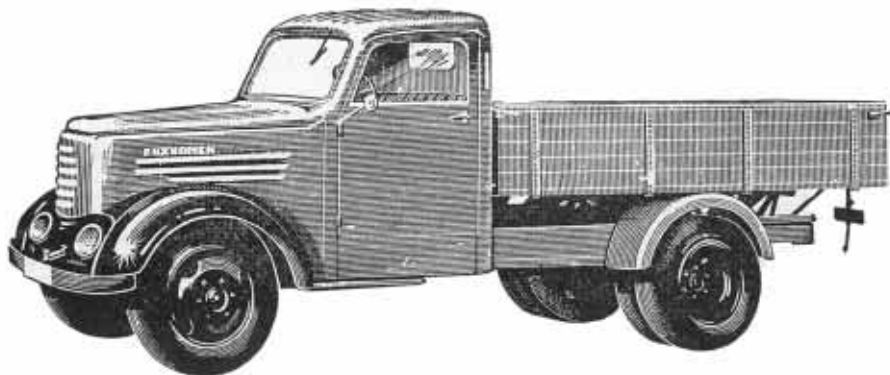
Vuosina 1953-60 ja 1963-64 Werdauissa valmistettiin 6x6-vetoista pitkänokkaista mallia IFA G 5. Auto oli alun pitäen tarkoitettu armeijakäyttöön, mutta siitä tuotettiin myös yhteensä noin 500 yksilöä maansiirto- ja pelastuskäyttöön. Autossa oli sama 9-litrainen suora kuutosdiesel

teholtaan 150 hv kuin H 6 -mallissa.

Vuosina 1961-73 DDR:n "pääkuorma-auto" 2,5 tonnin luokassa oli IFA-Automobilwerk Ludwigsfelde -tehtaassa valmistettu Robur LO/LD 2500 ja sen seuraaja LO/LD 2501 (LO = kaasutinmoottori 70 hv; LD = dieselmoottori 70 hv). Tuotantoa oli myös muissa tehtaissa. Ohjaamo valmisti VEB Karosseriewerk Halle. Vuonna 1974 tuotantoon tuli 3-tonninen Robur LO/LD 3000 (LO = kaasutinmoottori 75 hv; LD = dieselmoottori 68 hv). Sen modernisoidun version valmistus alkoi vuonna 1984. Kumpaakin valmistettiin vuoteen 1990 saakka. Nelivetoisia tyyppejä Robur LO/LD 1800 A, 1801 A, 2002 A ja 2202 A valmistettiin vuosina 1961-1990. Viimeisimmissä, vuosina 1986-90 valmistuneissa L3004 -tyypeissä oli Deutzin ilmajäähdytetty nelosdiesel teholtaan 90 hv.

DDR:n viimeiset omat "raskaat" kuorma-autot olivat Ernst Grube -tehtaassa valmistettu, 4,5-tonninen IFA W 45 LA 4x4 (vain vuonna 1962) sekä Ludwigsfeldessä valmistetut 5-tonninen IFA W 50 (vuodet 1965-90) ja 6-tonninen IFA L 60 (vuodet 1986-90). Tarjolla oli erilaisia taka- ja nelivetoisia malleja bensiini- tai dieselmoottorilla. Joissakin yksilöissä oli georgialaisesta KAZ-autosta lainattu lasikuituinen ohjaamo. Tarkoituksena oli ottaa käyttöön sama "Vierer Club" -ohjaamo, jota Berliet, DAF, Magirus-Deutz ja Volvo käyttivät, mutta projekti kaatui rahaongelmiin - kuinkas muuten. Aivan viimeisissä yksilöissä oli Mercedes-Benzin 180-hevosvoimainen kuutosdiesel.

Vuodesta 1987 Ludwigsfelden tehdas asteittain siirtyi kapitalistiseen järjestelmään ja liitti nimensä perään kirjaimet GmbH kuvaamaan osakeyhtiömuotoista toimintaa. Ludwigsfeldeläisiä "isoja" autoja on vielä myymättä tuhansia kappaleita. Autot siirtyivät vuonna 1990 yksityisen liikkeenharjoittajan omistukseen, kun Daimler-Benz AG otti takaisin haltuunsa aikaisemmin Daimlerin lentokonemoottoritehtaana toimineet Ludwigsfelden laitokset. Autoja on yritetty "tukuttain" kaupata eri kehitysmaihin, mutta huonolla menestyksellä. - OLB -



Ilmoituskuva v. 1955.

GRANIT 30 KURIER

Alustan hinta hytteineen n.
Chassiets pris inkl. hytt ca 635.000:--

Maahantuojana Oy AUTO-ALA Ab Importör
Helsinki - Helsingfors



Pienoismallit

Vetkun Loska-ajon 2004 "starttijuhlassa" Vehoniemen Automuseolla Jari Korkiakoski esitteli ansiokkaasti yksittäisten ja piensarjatuotantoisten pienoismallien valmistusta. On myös mahdollista rakentaa pienoismalleja sarjavalmisteisista rakennussarjoista.

Pienoismallisarjoja on olemassa 3:lla tavalla valmistettuja: 1. koottavat (itse on puhdistettava osat, maa-

lattava kaikki ja asennettava merkit paikalleen), 2. esimaalatut koottavat (yleensä auton kori valmiiksi maalattu, mutta muuten joutuu itse kokoaamaan auton, kuten normaalin koottavan), sekä 3. valmiiksi tehdyt mallit, joihin ei tarvitse välttämättä tehdä enää mitään lisäyksiä tai muutoksia. Joissain valmiiksi tehdyissä saattaa joutua itse asentamaan merkit paikalleen.

Pienoismalleja on montaa kokoa. Yleisimmät koot ovat: 1:87 (H0) Pienoisrautatie-koko ja yleisesti muovia. 1:50 Yleisin koko maailmalla kuorma-autoissa ja työkoneissa ja yleisesti metallia. 1:43 Henkilöautokoko, viime vuosina alettu valmistamaan myös kuorma-autoja. 1:32 Yleisesti Traktorit ja muut maatalouskoneet. 1:24 / 25 Yleisesti muovisia rakennussarjoja mutta myös valmiita malleja. 1:16 / 18 Yleisimmin metallisia malleja.

Paitsi kokojen, voidaan jako tehdä myös hinnan perusteella. Yleistäen - mitä hienompi ja tarkempi pienoismalli, sitä hintavampi. Koolla ei niin paljoa ole merkitystä hinnan suhteen mikäli kelpuuttaa yleisen kokosuhteen.

On huomioitavaa, että pienoismallit ovat tarkoitettuja niitä harrastavien henkilöiden keräilykohteiksi. Autojen arvo nousee vuosien varrella niiden pienten valmistusmäärien ja poikkeuksellisten hienojen yksityiskoh- tien takia.

Vastaan mielelläni pienoismalleja koskeviin kysymyksiin joko henkilökohtaisesti tai seuraavan VetKu-lehden palstoilla. Myös vihjeet ja kommentit ovat hyvin tervetulleita.

Seuraavassa lehdessä esittelemme / koeajamme jonkin kuorma-auto-pienoismallin kuvien kera.

Terveisin
Matti Vinha
jäsen 88
Tervalahdentie 7
34240 Kämmenniemi
040-900 6642
matti.vinha@mobilia.fi
matti.vinha@kolumbus.fi





Näin vuonna 1929

Moni asia maailmassa muuttuu ja tekniikka varsinkin erityisen nopeasti Seuraavassa mm muutamia vuonna 1929 voimassa olevien Lakien ja asetusten määräyksiä meillä koti Suomessa:

vuoden 28 lopussa rekisterissä oli 32.190 autoa ja 4.905 mp

(Juuri korotettu) enintään 7 henkilön auton suurin ajonopeus on avoimella maantiellä 65 km/h sekä kaupungissa ja maaseudun asutuskeskuksissa 35 km/h.

Omnibusautojen nopeus on avoimella maantiellä 40 km/h ja kaupungeissa ja maaseudun asutuskeskuksissa 25 km/h. Kuorma- ja pakettiautojen suurin sallittu nopeus olkoon:

a) kun auton bruttopaino on enintään 1700 kg sama kuin omnibusautolla

b) kun auton bruttopaino on korkeintaan 3 t, 20 km/h

c) kun auton bruttopaino on yli 3 t, 15 km/h

d) jos kuorma-autossa on ilmarenkaat, voidaan tuntinopeutta lisätä korkeintaan 5 km/h.

Maaseudulla ajattaessa on huomioonotettava:

a) että suurinta nopeutta saadaan käyttää ainoastaan täydellä päivänvalolla ja kuivalla, kovalla ja tasaisella tiellä, jonka vieressä ei ole mitään rakennusta, muuria, tiheää aitaa tai muuta näköalaa peittävää estettä, ja missä kuljettaja saattaa nähdä vähintään 100 m pitkältä lähinnä edessä olevaa tietä.

b) että käännteissä tai pehmeällä tiellä tai missä tie on epätasainen taikka kuoppainen taikka esteet peittävät näköalan kuin myös pimeässä ja sumussa on nopeutta pienennettävä sen mukaan kuin liikenteen turvallisuus ja tien säästäminen vaatii.

Kuljettaja älköön polttako tupakkaa ajaessaan omnibusautoa tai ajaessaan muuta moottoriajoneuvoa kaupungissa, kauppalassa tai maaseudun asutuskeskuksessa teiden ja katujen risteyksissä ja käännteissä sekä muulloinkin, kun tie ainoastaan lyhyeltä on näkyvissä, tulee kuljettajan tarpeen vaatiessa antaa lyhyt varoitusäänimerkki (määräys muuttunut siten, että äänimerkki on nyt lyhyt ja annetaan vain tarpeen vaatiessa).

Älköön kukaan yleisellä tiellä tai muulla yleisellä paikalla ajako tai ratsastako vallattomasti tai huolimattomasti,

niin että siitä saattaa aiheutua vaaraa liikenteelle.

Koneelliset suunnanosoittajat tulivat luvanvaraiseksi riippuen siitä, minkä laatuksella moottoriajoneuvolla ajokoe on suoritettu, annetaan ajokortteja, jotka oikeuttavat ajamaa:

- 1) henkilöautoa yleensä
- 2) kuorma- ja pakettiautoa
- 3) jaloin vaihdettavaa Ford autoa 4 1 omnibusautoa
- 4) moottoriajoneuvoa, jonka käyttövoimana on sähkö tai höyry
- 5) sivuvaunutonta moottoripyörää, tai
- 7) sivuvaunullista moottoripyörää

Soveltaen teiden luokituksesta annettuja ohjeita, olkoon moottoriajoneuvon suurin bruttopaino:

a) kaupungeissa ja viertoteillä ajattaessa 6 t

b) I luokan maanteillä ajattaessa 4,5 t

c) II-luokan maanteillä ajattaessa 3 t

Milloin moottoriajoneuvon kaikissa pyörissä on ilmarenkaat, voidaan mainittuja painoja ylittää enintään 1,5 t:lla, paitsi kyläteillä 1 t:lla

Moottoriajoneuvolla, joka kuormineen on 210 cm leveämpi, älköön ajettako kadulla tai yleisellä tiellä

Maaherra on oikeutettu, kuultuaan tie ja vesirakennushallitusta, eri anomuksesta sallimaan edellä mainittuja raskaampien ja leveämpien moottoriajoneuvojen liikenteen jollakin tiellä tai tien osalla

Katsastuksesta mm: Moottoriajoneuvon katsastuksessa on katsastusmiehen tai jonkun muun hänen mukana ollessaan suoritettava ajokoe.

Reino Wallenius

Keijutie 5 C

15700 Lahti

(03) 752 6275, 0400 810 778



Ford AA 1929.



OSTETAAN



Osia kuorma-autoon **Borgward B 4500-B535/1956** (ks.kuva)
Kaikki vihjeet ovat myös tervetulleita.
Kauko Välimäki, Pentinmaantie 363
39150 Pinsiö
puh.050 351 8263, k:(03)3490 675

Kuorma-auton alumiiniset **MERKIT:**
Kärppä-Sisu ja Karhu-Sisu.
Vehoniemen Automuseo
puh. 0400-630 753

Hyväkuntoinen museorekisterissä oleva
KONTIO-SISU, VOLVO tai MB, -60
luvun alkupuolelta. kaikki huomioidaan.
mutteri@jippii.fi
puh. 0400 - 681 578 / M. Nykänen

SÄILIÖAUTO ENTISÖITÄVÄKSI

Haluaisin ostaa vanhan polttainekuljetuksissa olleen säiliöauton (VM 50-70), myös pelkkä säiliö kiinnostaa. Jos tiedät jossain tällaisen olevan, niin vihjeetkin kiinnostaa.

Untamo Säteri, 050-65413
untamo.sateri@kolumbus.fi

Jos jollakulla on (tai tietää kellä olisi) Nantikan (puolitonnisen) vm 1938 tyyppi D30 mittaritaulua. Taulu on kulmikas ja siinä on nopeusmittari keskellä. Jos ei kokonaista mittaristoa löydy, niin löytyykö nopeusmittaria????

Matti Ilomäki, seppä litalan Numminmäestä harrasteena kuorma-autojen entisöinti. 0400 994 309
ilomaki4@luukku.com

OSTETAAN /VAIHTO

ostetaan Vanaja 505 etulokasuojat, oja- viitat (takaveto, Kiihtokorin hytti m-69) mahdollisesti vaihto uusiin nelivedon lasikuituisiin lokasuojiin.

HUIKARINEN PEKKA 040-5441330
KIRKKONUMMI

MYYDÄÄN

Ford Thames kuorma-auton hytin aihio, Dodge vm 1948-51
Kauko Välimäki
puh. 050 351 8263, k: (03) 3490 675

Kontio-Sisun rapakaaret. "Pahviset", uudet.
Mercedes-Benz 111 3/1965 70? avola-

va, tikapuukippi, hyvät 9.00-20 renkaat. Kippiin myös varakoneisto. Myydään osina tai kokonaisena, paperit mahdollisesti löydettävissä. Hp.1000,00e/tarjous. Tied. p.0400 975073, Timo Volanen, Mäntyharju



Hinurin lava ja laitteistorunko n. 50 luvulta, puuosat pehmenneet ja poistettu, rautaosat kunnossa, toimitetaan hiekkapuhallettuna ja pohjamaalattuna. Hinta vain 1000,00e
Antti Prusi, Kangasala, 044 551 8743
antti.prusi@jippii.fi



Opel Blitz '41, entisöity alkuperäiseen sotakuntoon. Auton historia tiedossa. On ollut useassa sotaelokuvassakin viimeksi Åke Lindmanin jatkosodassa ja Hitlerin päämajan kukistumisessa joka kuvattiin Pietarissa. Tekniikka hyvä, hytin maalauksessa käytön jälkiä. Näitä ei tarjota joka päivä! tiedustelut: Antti Prusi Kangasala 044-5518743
antti.prusi@jippii.fi



Studebaker M 16 vm. -46, 3,8 litran kuutonen, 4 vaihteinen, tuplaperä, ajettu vain 40tkm, täydellinen historia tiedossa, Täys-entisöinti tehty -90 luvun alussa. Näillä autoilla Suomi rakennettiin. Tiedustelut: Antti Prusi Kangasala 044-5518743
antti.prusi@jippii.fi

Nokia yhtiöitten vanha Kärppä-Sisu. Mielestäni ainutlaatuinen tilaisuus asiaan vihkiytyneelle harrastajalle. Auto on lavaa vailla mutta muuten lähes täydellinen. Paperit on olemassa. Yhteydenotot: 050-553 6118
kari.nikali@kopteri.net

6.00 R 16 10 PR pinnoitettuja renkaita 2 kpl / tarjous, 09-3455656 Peltonen



Sisu LV-131 CIT/4400 -79. Ajettu vain 300 tkm, jonka jälkeen suoritettu täys-huolto. Auto katsastettu toukokuussa -04, mutta poistettiin kilvistä ajon puutteessa. Varustuksena PV:n kappaletavaraalava pressukatteella. Väritään auto on army-vihreä. Säännöllisesti huollettu (täydellinen huoltokirja). Auto on kaikin puolin nätissä kunnossa ja sen saanee varsin pienellä laitolla museokilpiin. Myydään tarjousten perusteella.
Tiedustelut: Hannu Luukinen, Oulu
040 8311 005 haluukin@paju.oulu.fi



Kaksi kappaletta SWF-merkkinisiä suunta- viittoja, 12 voltiset. Viitat ovat toimintakuntoiset (testattu). Peltikuoret ehjät, mutta vaativat maalauksen. Viitat nousevat ylös ja niissä on valo. Hinta parille 20,- + toimituskulut. Sijainti: Oulussa. Saattavat olla Vanajan, mutta noita samoja on ollut monissa tuon aikakauden kuormureissa.
uralrane@luukku.com



Sisu K-143SP/4000 -63 kuorma-auto, valmistettu nro 14727 Moottori 11,10 lit suora kuutonon 4v laatikko Hiab 173 nosturilla (ollut uudesta saakka) 2-syl kippi Omamassa 7400kg kantavuus 5200kg Ollut edellisen omistajan mukaan Helsingin kaupungilla. Tällä isolla moottorilla olevia kai tehty vain 3kpl ????? Myydään tarjousten perusteella Myös tiedot kyseisestä autosta kiinnostaa. Auton kunnosta kertoo myös se että ajoimme auton kotiin saakka Ostopaikalta (300km) Salo Tommi Karjasillantie 16 28220 Pori,040-518 8072, mopo72@jippii.fi



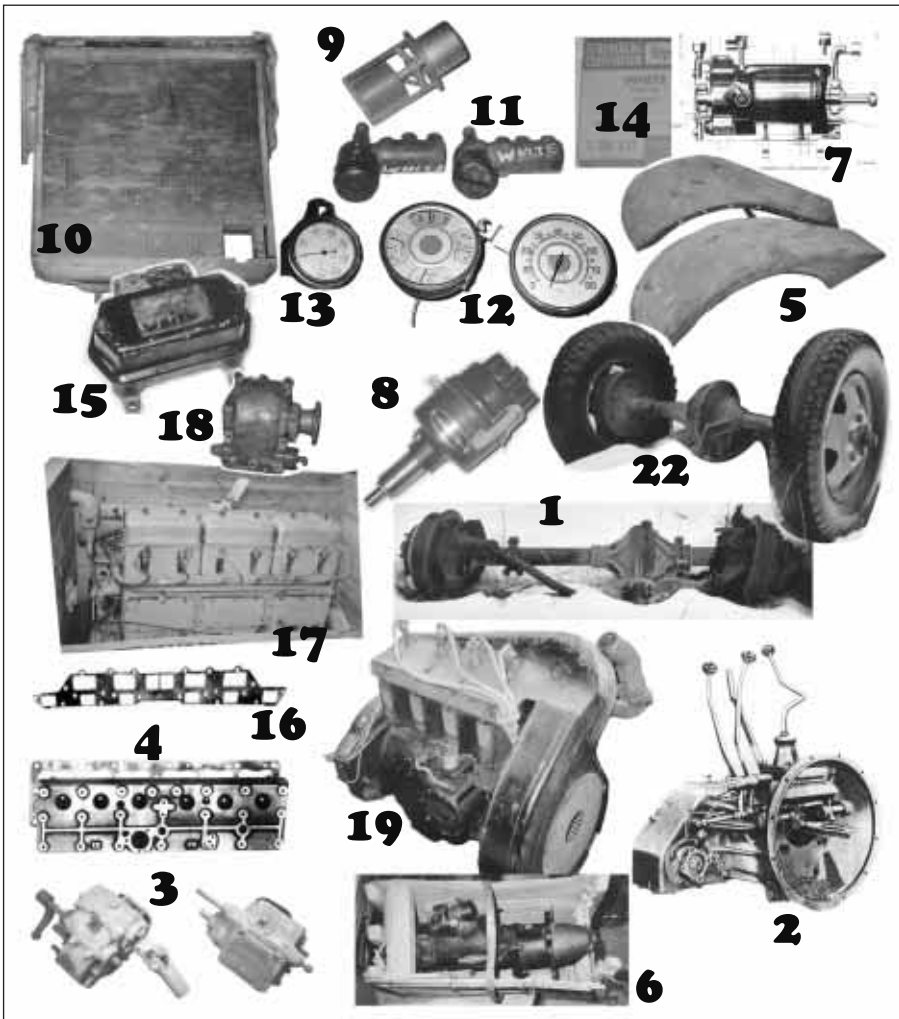
Vanha Kruunu Pukineen valmistama sarkainen ajurintakki. Koko n. 50-52. Hinta 30 euroa Kari Tuominen Satamakatu 5 B 38, 33200 Tampere 040 82 00 758 tuominen.kari@kolumbus.fi

MYYDÄÄN (ks iso kuva)

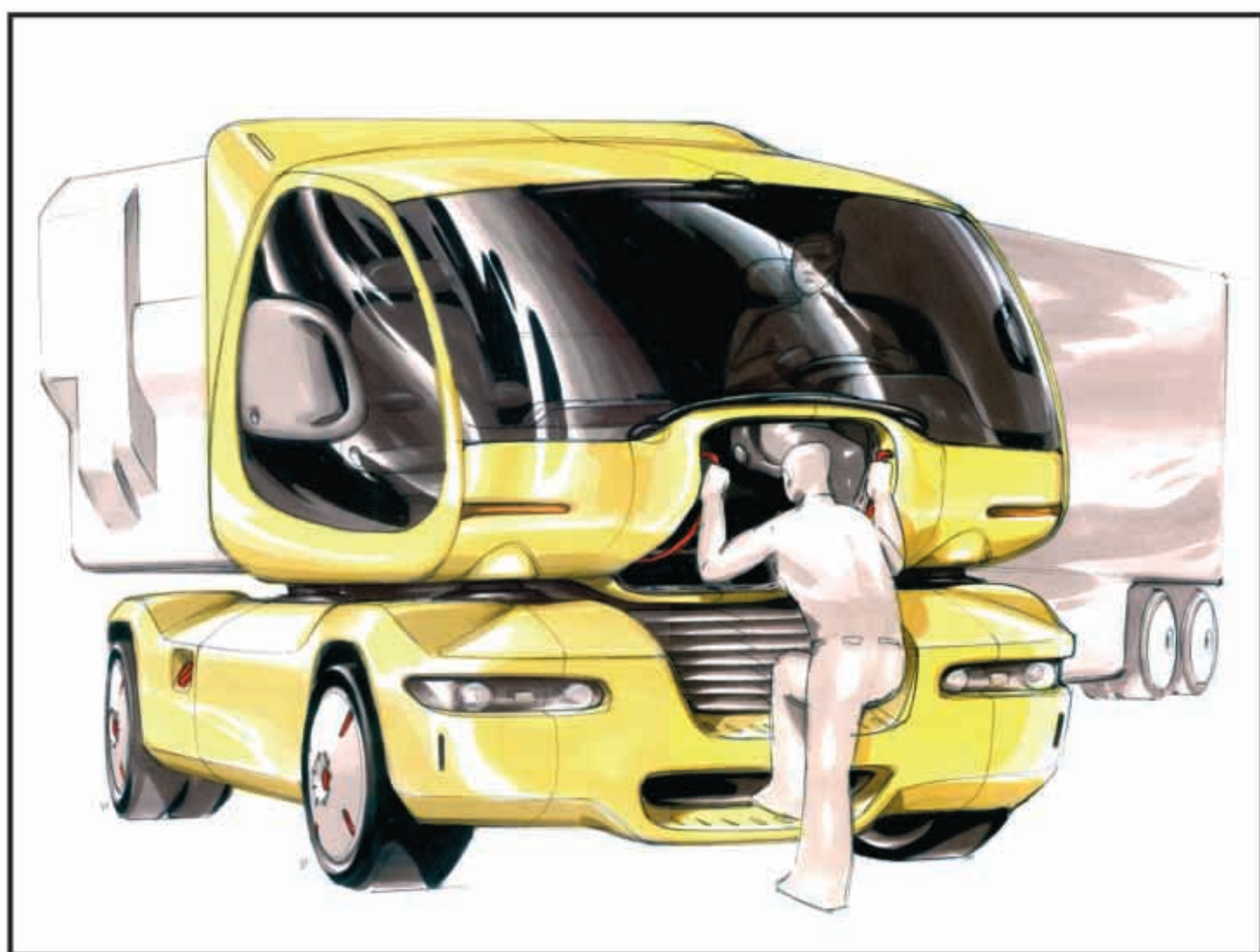


WHITE M21 A1 Puolitelata-auton osia:

1. Etuakselisto käyt.
 2. Vaihteisto käyt.
 3. Ulosotto käyt.
 4. Sylinterikansi käyt. tiivistepinta hiottu
 5. Etulokasuojat käyt. erittäin hyvät
 6. käynnistimoottori tehdas-uusi latausgeneraattori käyt
 7. Virranjakaja tehdas-uusi
 8. Termostaatti tehdas-uusi
 10. Jäähdytyn käyt.
 11. Raidetangon päät käyt.
 12. Mittaristo uusi
 13. Kierroslukumittari
 14. Kaasuttimen korjaussarja uusi
 15. Rele käyt.
 16. White imu-sarjan tiiviste
- Myös muita osia (mm. imu- ja pakosarjan tiivisteet, mäntä- ja laakerisarjat ym.) uusia ja käytettyjä löytyy. Kannattaa kysyä.
puh. 0400 630 753 / Olavi
17. **Scania-Wabis** käyttämätön 6-sylinterinen bensiinimoottori vm 1943. STRV-MOTOR 118 kv.
 18. Scania ulosotto puh. 0400 630 753 / Olavi
 19. Pyörintäkunnossa oleva **Phänomen Granit** vm. 1942 il majäähdytteinen 4-sylinterinen bensiinimoottori. Varaosia IFA Granit moottoriin. puh. 0400 630 753 / Olavi
 20. **Ford AA** kuorma-auton 4+1 vaihteisto
 21. **Ford AA** kuorma-auton vaihteisto voiman ulosotolla.
 22. **Ford** kuorma-auton taka-akselisto puh. 0400 630 753 / Olavi.



Tulevaisuuden museoautot suunnitellaan tänään



Sisu Auto

Sisu & Renault Trucks

www.sisuauto.com

