

Veteraani

KUorma-auto



1/2008





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

Yhteystiedot 1.1.2008 alkaen:

Puheenjohtaja:

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

Sihteeri:

Sariina Mesiranta,
 PL 48, 36201 Kangasala
 puh. 040 590 4830
 e-mail: sihteeri@vetku.fi

Jäsenet:

Aulis Hartikainen
 Kinnunniementie 61, 73500 Juankoski
 Puh. k: (017) 613 270, m: 0400 576 212
 e-mail: aulis.hartikainen@ppinet.fi

Veikko Hoppula
 Pikilangantie 7, 36200 Kangasala
 puh. k: (03) 3790 715, m: 0400 411 952
 e-mail: veikko.hoppula@vetku.fi

Markku Tapio Koskinen
 Kirveskoskentie 485, 07170 Pornainen
 puh. 0400 449 009,
 e-mail: markku.tapio.koskinen@kolumbus.fii

Liikenneneuvos Raimo Stenvall
 Ketunlinnantie 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

Jouni Kallio
 Aarrapolku 5 B 21, 61300 Kurikka
 puh. m: 040 500 3212

Lasse Hietsalo
 Loviisantie 11, 47200 Elimäki
 puh. m:0400 769 637, k: (05) 377 6137
 lasse.hietsalo@luukku.com

Raimo Mesiranta
 Kaukolankuja 1, 36200 Kangasala
 puh. m: 0400 631 644
 info@mesiauto.fi

Olavi Nenonen
 Ahopolku 2, 76130 Pieksämäki
 puh. m: 0400 700 511, t: (015) 151 11

Sture Palmgren
 Pitäjänniityntie 2
 07930 Pernaja
 Puh. k: (019) 636 204, m: 0500 315 271, fax: (019) 636 204

Tuure Hulmi
 Omahaarantie 42, 27800 Säskylä
 Puh. k: (02) 867 0027 , m: 0500 590 095

Wanhatsisut ja Vanajat -kerhon yhdysmies

Hannu Kettunen
 Vehka-ahontie 30, 73500 Juankoski
 puh. (017) 62 201, m: 0400 278 963
 e-mail: hannuilmari48@jippii.fi

Vastaava museoajoneuvotarkastaja

Arto Rantala
 Villilänniemi 12 F 9, 33300 Tampere
 Puh. k: (03) 3433 500, t: (03) 2361 227, m: 0400 838 355
 e-mail: arto.rantala@tak.fi

VetKu 1/2008

ISSN: 1795-4452

Julkaisija: Veteraanikuorma-autojen seura ry,
 Päätoimittaja: Veikko Hoppula Kangasala
 Painos n. 800 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 viranomaistahoille.

ILMOITUKSET

Takakannen 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 tavaraautoperinteeseen ja sen tallennukseen liittyviä ilmoituksia.

ARTIKKELIT

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

KANNEN KUVA:

Vihdoinkin valmis! Republic 20, vm. 1920 Parolan vanhan vehnämyllyn edustalla. Kymmenen vuotta kestänyt Vetkun entistämismurakka saatiin päätökseensä maaliskuussa 2008. Auton jäännösten tallentamisesta vierähti 50 vuotta. Kuva Jari Ala-Ilomäki.

Artikkeleiden kuvat::

Ilman mainintaa: Vetkun arkisto. JAI (Jari Ala-Ilomäki), PAI (Päivi Ala-Ilomäki), VAI (Valtteri Ala-Ilomäki), VH (Veikko Hoppula).

SISÄLTÖ 1/2008

Info-sivu	2
Päätoimittaja ja puheenjohtaja	3
Republic entisöinti valmis	4-5
Kevätpäivän tasaus info	6-7
Yli 60 vuotta Vanajaa, osa 1	8-11
Taas satsia putkeen	12
Vetku esittelee	13
5 vuosikymmentä sitten, selvitys perinneauto- rekisteristä	14-15
Haapasen "Sasu" ja Vanajat	16-18
Sotevan hommia	19
Mesi-Auto Oy	20-21
Vetkulaisen jäsenkirje	22
Vetku onnittelee ja tiedottaa	23



Päätoimittajalta

Kumarrus ja hatunnosto!

Vega – saföörinlätsäni kohoaa korkealle juuri teille, suomalaisesta kuorma-autohistoriasta kiinnostuneelle kolmikolle, jotka toden teolla olette ryhtyneet keräämään ja tallentamaan kotimaisen tuotteen merkkihistoriaa. Juuri tämänlaista toimintaa olemme Vetkussa peräänkuuluttaneet, syntyisipä vastaavanlaista liikettä kaikkien kuorma-automerkkien piirissä!

Olen nimittäin Hämeenlinnassa 5-6.4.2008 tapahtuvaa ”Vanaja-juhlakokoukseen” valmistellessani milloin missäkin päin Suomea kuullut (mieluisan) lauseen ”täällä kävikin juuri joku nuorimies, joka lähes koko päivän tenttasi tietojani ja kokemuksiani Vanajan historiasta”.

Sherloc Holmesin tyyliin pienimmätkin yksityiskohdat esiin kaivelevina etsivinä ovat liikkeellä olleet vetkulaiset Pauli Salo, Rami Wahlström ja Risto Pennanen. Eurajokelainen Ramihan tunnetaan jo lukiolaispoikana 90-luvun alussa keräämistään laajasta Vanajan teknisten tietojen listauksesta, kuopiolainen Risto on loistanut vanhojen kuorma-autojen tietopankkina mm. useammankin kuorma-auton tunnistuksen SM-kisan voittajana ja nurmijärveläinen Pauli taas on osannut aina kuunnella kuorma-autohistoriaa ja myös tallentaa kuulemansa muidenkin ymmärtämään muotoon.

Nyt herrat ovat aloittaneet urakan, jonka työn määrää itsekin saattavat tässä vaiheessa vain arvailla, sillä mitään helppoa tai pienitöistä hommaa ei historian esiin kaiveleminen todellakaan ole. Jokainen haastattelukontaktikin edellyttää usein lukematon määrä pitkiä puheluita, melkoista matkustushalukkuutta ja vielä kykyä tallentaa haltuun saamansa aineisto siten, että sitä olisi mahdollista hyödyntää joskus tulevaisuudessa – tavalla tai toisella.

Aika näyttää, antaako kertyvän aineiston määrä ja laatu aiheita esimerkiksi suunnitella sen julkaisemista - ja jos, niin missä muodossa.

Pelkkä aineiston keruu itsessään on jo vuosien urakka, joten mitään hätähousujen hommaa se ei todellakaan ole. Arkistoitavaksi on myös luokiteltava aivan pienetkin tiedon rippeet, mikäkin tieto ei tallennusmielessä ole liian vähäpätöinen.

Aivan viime hetkillä ovat miehet asiaansa heränneet. Nyt on keskuudessamme vielä henkilöitä, jotka omakohtaisesti pystyvät kertomaan Vanajan alku- ja kehitysvaiheista, mutta valitettavasti heidänkin joukkonsa vähenee – ja nopeammin kuin arvaammekaan.

Toivottavasti tähän yhteiseen kekkoon kantaa kortensa jokainen, jolla on muistissaan Vanajaan liittyviä tiedon murusia tai mahdollisesti jopa hallussaan jotakin materiaalia, kuten valokuvia tai erilaisia dokumentteja.

Toiveissa on, että tiedonkeruuprojektin myötä syntyisi myös joitakin artikkeleita julkaistavaksi tulevissa VetKun numeroissa. Niitä odotellessa toivotan ryhmälle sydämestäni menestystä aineiston keruussa! Olette juuri oikealla asialla.

Wexi

Puheenjohtajalta



Kuva: VAI

Julkisuus ja Vetku

Tervehdys arvon vetkulaiset ja hyvää alkanutta ajovuotta. Vuodesta näyttäisi suunniteltujen tapahtumien valossa tulevan vähintään viime vuoden veroinen Vanajan 60-v juhlaseminaareineen sekä Eestin keikkoineen. Paljon muutaakin on luvassa, kuten Satsia putkeen! –levyn 2. osa sekä Torsten Lemströmin 70-luvulla kuvaamien kaitafilmiä saattaminen DVD-muotoon. Kaikki tämä tietää Vetkulle myös näkyvyyttä julkisuudessa.

Vetku on perinteisesti saanut hyvin näkyvyyttä tiedotusvälineissä. Erityisesti näyttävät keikkamme, mitenkään VetKu –lehteä ja internetsivustoa unohtamatta, ovat vieneet toimintaamme kansakunnan tietoisuuteen. Saamamme julkisuuden myötä meidän on helpompi toteuttaa tarkeitamme, ihmisten on helppo ottaa yhteyttä, yhä vähemmän kuljetuskulttuurillisesti arvokasta materiaalia joutuu roskien tai romun joukkoon.

Oikeastaan tänä vuonna on edessä Vetkun julkisen näkyvyyden koeponnistus. Lahdessa toukokuun 3.-4. järjestettävän Classic Motorshow –vanhojen ajoneuvojen näyttelyn ja Helsingistä alkavan Eestin keikan myötä meillä on hyvät mahdollisuudet aukaista myös uusia julkisuuskansioita.

Te kaikki voitte osaltanne edesauttaa Vetkun näkyvyyttä. Muistattehan siis mainita Vetkun tiedotusvälineiden kanssa toimiessanne, haastatteluisissa, lähettäessänne julkaistavaksi kuvamateriaalia Vetkun ajotapahtumista ym. Itse asiassa kertokaa mieluummin kaikille asiasta vähänkään kiinnostuneille, ystäville ja kylänmiehiä myöten.

Ollaan ansaitusti ylpeitä vetkulaisuudestamme! Kyllä tätä porukkaa kelpaa mainostaa!

Jari Ala-Ilomäki



Vetkun **REPUBLIC** 20 vm. 1920

entisöinti vihdoinkin valmis

Teksti: Jari Ala-Illmäki ja Veikko Hoppula
Kuvat: JAI

Vetkun oman Republicin entisöinti valmistui helmikuussa 2008. Samalla, kun tarkastellaan pitkällisen työn tuloksia, on hyvä luoda kat-saus Republic-merkin vaiheisiin.

Vuoden 1999 lopussa aloitettu entisöinti saatiin päätökseen helmikuussa 2008, kun Parolan Teltan Esko Mansikka ompeli Matti Lehdon lahjoittamasta pellavakankaasta kuomun Arto Rantalan talkootyönä suunnitteleminen ja valmistaminen kaarien kannateltavaksi. Kaarien asennuksen yhteydessä auto sai myös alkuperäistyyppiset karbidilamput sähkövalojen tilalle. Auto on valmis ja kaikkien osallisten on lupa olla tyytyväinen lopputulokseen, kuten kuvista näkyy. Auton aikakauden mukainen pressukate tekee Republicista ikään kuin täydellisen auton näköisen, lopputulos hivelee silmää!

Republic -merkkisten kuorma-autojen valmistuksen aloitti v. 1912 yritys nimeltä Alma Motor Truck Company Of Alma, Michigan. Ensimmäinen malli oli tiettävästi bulldog-tyyppinen. Yhtiön nimeksi vaihdettiin v. 1914 Republic Motor Truck Company. Tämä uusittu yhtiö toi nopeassa tahdissa markkinoille nokallisen mallisarjan, jonka suurin ajokki oli kantavuudeltaan 3 150 kg. Republic kuorma-autot erottuivat muista ennen kaikkea keltaisten runkojensa ansiosta.

Vuoden 1915 mallistoon kuului kolme kardaani- ja kaksi ketjuvetoista kuorma-autoa. Ketjuvetoisten mallien tuotanto lopetettiin v. 1915 kuluessa. Kardanivetoisten mallien taka-akselina oli sisäpuolisin hammaskehin varustettu Torbensen. Torbensen oli Republicin omistuksessa vv. 1917-1922. Vuonna 1923 nykyisinkin toimiva akselistovalmistaja vaihtoi nimensä tutumman kuuloiseksi The Eaton Axle and Spring Corporation:ksi.

Vuonna 1917 Republicin vuosituotanto oli kasvanut yli 10 000 kuorma-autoon. Seuraavana vuonna USA:n suurimmaksi kuorma-autonvalmistajaksi kasvaneen yhtiön tuottamia Re-

public kuorma-autoja oli myyty jo yhteensä 30 000 kpl 1 300:n jälleennyöjän toimesta. Vuoden 1920 marraskuun loppuun mennessä yhteensä 70 000 Republiciä oli myyty ja USAssa oli 2 000 täysin varusteltua huoltopistettä sekä 7 varaosakeskusta. Tehtaan toukokuun 1918 ja marraskuun 1920 väliselle ajalle ilmoittama tuotanto oli noin 40 000 autoa eli noin 15 500 kpl/v.

Vuonna 1921 taloudellinen taantuma tuntui myös autoteollisuudessa ja vuonna 1922 Republicin tuotantokapasiteetti oli enää 50%:sti käytössä. Republic kuitenkin todella myi autoja ympäri USAn ja vuonna 1923 kaukana synnyinseudultaan Kaliforniassa, jossa tarjolla oli peräti kuorma-autoja peräti 93 eri merkkiä, se sijoittui myyntitilastoissa 19. Tuolloin Republic väitti, että sen valmistamien kuorma-autojen osuus oli käytössä olevista suurin. Vuoteen 1925 mennessä raskain Republic -kuorma-automalli oli 4-tonninen, 165 tuuman akselivälinen malli 20. Vuosien 1915 ja 1927 välillä käytettiin Continentalin, Lycomingin tai Waukeshan valmistamia 4-sylinterisiä moottoreita.

Vuonna 1927 valmistettiin kahdeksaa mallia, joista neljässä oli vielä umpikumirenkaat, ja 6-sylinteriset moottorit esiteltiin. Mallistoon kuului myös matala-alustainen malli, jossa akseli oli kiinnitetty lehtijousipakan yläpuolelle. Vuonna 1929 Republic sulautui American LaFrance Truck Co -yhtiöön, ottaen kaupalliseksi nimekseen **LaFrance - Republic Corporation**. Tuon vuoden aikana merkkejä myytiin vielä omilla nimillään ja vuoden lopussa Republicina tarjottiin 28 eri mallia, mutta myyntimäärät olivat laskussa. Talouslaman seurauksena vuonna 1930 tarjottujen LaFrance-Republic mallien määrä oli enää 12.

Vuoden 1931 lopussa listoilla 14 C mallia. Joukossa oli ensimmäistä kertaa puoliperävaunun vetoauto sekä 240 hv 2900 k/min kehittäväällä American-LaFrance V-12 -moottorilla varustetut 2x4, 2x6 ja 4x6 mallit. Vuo-

den 1931 aikana myytiin kuitenkin vain alle 500 autoa, pudotus tehtiin huippuvuosiin 1918-1920 verrattuna oli siis huikea. Heinäkuussa 1932 ilmoitettiin Sterling Motor Truck Co:n ostaneen LaFrance-Republicin kuorma-autotuotannon. Kuten tavallista, merkkien luvattiin säilyvän erillisinä, mutta vuoden 1932 jälkeen LaFrance-Republic -autot olivat identtisiä vastaavan kokoisten Sterling-mallien kanssa. Vuosi 1937 oli ensimmäinen, jolloin autoja ei tarjottu Lycoming -moottorilla Waukeshan ollessa ainoa vaihtoehto. Viimeiset LaFrance-Republicit valmistettiin vuonna 1942 valmistusohjelman mallien lukumäärän ollessa kahdeksan.

Vetkun 3,5-tonninen Republic 20 on vuosimallia 1920. Autossa on 32.4 hv:n Continental L-4 moottori. Kaksilohkoisen moottorin vesipumppu ja magneetto ovat samalla akselilla, jolta myös hihnavetoinen tuuletin saa käyttövoimansa. Käynnistämisen helpottamiseksi moottorin kannessa on ryyppymaljat jokaista sylinteriä varten. Takana 36" x 10" ja edessä 36" x 5" umpikumipäällysteiset teräspuolapyörät. Ohjaamo oli avonainen, ei tuulilasia tai katetta, si-vuovista puhumattakaan. Siellä on kuitenkin kaikki tarpeelliset hallintalaitteet: ohjauspyörä, kolme poljinta, vaihdekeppi, käsijarruvipu ja kuristinlähän säätövipu sekä tietenkin myös maadoitusnappula moottorin pysäyttämiseksi. Ohjauspyörässä on tukevat viikset sytytysennakon ja käsikaasun säätämistä varten. Entisöinnin myötä auto sai tuulilasin sekä jo mainitun ohjaamokatteen, alkuperäistyyppisiä molemmat.

Suomeen Republic autojen maahantuontia ja kokoonpanoa hoiti Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta r.l. (**S.O.K.**), mistä johtuen niitä esiintyikin varsin runsaasti eri Osuuskauppojen tavarankuljetuksissa. Vuonna 1920 SOK kokosi Helsingin Vallilassa sijaitsevalla korjauspajallaan yhteensä 57 Republic 20 -kuorma-autoa.



...riuska nykäisy käynnistyskam-
mesta ja se on laakin peli. Edellyt-
täen, että jokseenkin hankalassa
paikassa ohjaamon alla oleva
bensinihana on avattu.

Lähdeluettelo

Orwig, G. E. II. 1984. *George's Truck Stop, Part 7. Antique Automobile January/February 1984, s. 12-17. The Antique Automobile Club of America, Pennsylvania, USA.*
Myyntiesite, Republic Truck Co. INC. Promotional publication 1919.
Osuustoimintajohtaja Tapio Peltolan (SOK) haastattelu v. 1998.
Juha Kaitasen kirjeenvaihto USA:an.



Huikka tulilientä ryyppymaljoihin,...



Pitkään harkittuaan Lounais-Suomen Osuusteurastamo hankki vuonna 1921 ensimmäisen autonsa, kangaskatolla ja täyskumirenkailla varustetun Republic-merkkisen kuormurin, joka tässä on pysähtynyt kuvattavaksi silloisen makkaratehtaan eteen. Autolla käytiin Vehmaalla ja Laitilassa saakka. Eläimet noudettiin suoraan taloista ja maksettiin heti käteisellä.

Lähde: Jokasorkka, LSO Foods Oy:n tuottajalehti.



Kuorma-waunun kuljettaja W. Hoppula kiitti erityisesti waunun ohjaamon suhteellista vedottomuutta



Kaunis on ohjaamokate sekä tyyliään että väreiltään. Sopii kuin nenä päähän.



Tervetuloa Hämeenlinnaan!



Arvoisat Veteraanikuorma-autojen seuran Kevätpäivän Tasaus 2008 –tapahtuman osanottajat – tervetuloa Hämeenlinnaan, Suomen vanhimpaan sisämaakaupunkiin!

”Hämeenlinnan kaupunki on historiaansa arvostava ja aktiivinen maakuntakeskus Suomen parhaimmalla

paikalla”. Tämä lainaus on suoraan kaupunginvaltuuston vahvistamasta strategiasta, jonka jokainen sana on harkittu.

Maantieteellinen asemamme on kiistatta aivan loistava; ja asemamme suhteellinen arvo paranee koko ajan. Hämeenlinnan asukasmäärän kasvu onkin ollut suorastaan poikkeuksellisen tasaista yli 30 vuotta; viime vuosina kasvu on ylittänyt tavoitteen varsin selvästi. Tontteja on luovutettu lähes ennätysmäärä ja näyttää siltä, että kysyntä jatkuu vilkkaana valmistautuessamme 1.1.2009 toteutuvaan monikuntaliitokseen.

Mikään kaupunki ei elä historiansa, mutta –vanhaa sanontaa lainatakseni – ”jos ei tiedä, mistä on tulossa, ei tiedä, minne on menossa” pitää paikkansa myös Hämeenlinnassa. Edellinen Hämeenlinnaa koskeva kuntaliitos tehtiin vuonna 1967, jolloin Vanajan kunta yhdistyi Hämeenlinnaan. Samalla kaupungista tuli osa suomalaista autoteollisuutta Vanajan ja sittemmin Sisun myötä. Tämän osaamisen perustalle on rakennettu merkittävä määrä metalli- ja kone-

teollisuutta, joka on tänäkin päivänä tärkein teollisuusalamme.

Erilaisissa muuttajakyselyissä on selvitetty asuinpaikan valintaan liittyviä syitä. Tärkeitä asioita sijainnin lisäksi ovat tietysti työpaikkatarjonta, arvokas luonto ja hyvät palvelut, mutta yhä merkittävämpiä ovat kulttuuriin ja vapaa-aikaan liittyvät mahdollisuudet. Aulanko, Ahvenisto ja erityisesti Suomen ensimmäinen kansallinen kaupunkipuisto tarjoavat monipuoliset ulkoilumahdollisuudet. Historiallinen Hämeen linna ja heinäkuussa 2007 avattu Verkatehtaan kulttuurikeskus kytkevät perinteet nykypäivään ja myös tulevaisuuteen.

Lämpimästi tervetuloa Hämeenlinnaan. Toivon, että jokainen osanottaja saa kaupungistamme kotiinviemiseksi mukavia muistoja, uusia ystävyyssuhteita ja hyvän syyn uuteen vierailuun Suomen vanhimmassa sisämaakaupungissa.

Juha Isosuo

apulaiskaupunginjohtaja

Vanajat vaeltavat synnyinseudulle.

Kerrotaan, että ankeriaat vaeltavat määrääjain syntymäseudulle Sargassomerelle. Suomessa kuusi vuosikymmentä sitten syntyneen kuorma-auton Sargassomeri löytyy Hämeenlinnasta, jonne Wanhat Sisut ja Vanajat –merkkikerhon jäsenet kerääntyvät kunnioittamaan Vanajan 60 v -juhlavuotta 5-6.4.2008.

Tapahtuma on yhdistetty Veteraanikuorma-autojen Seuran perinteinen ”Kevätpäivän Tasaus” ajo, joka vuosittain järjestetään aina uudella paikakunnalla, sekä Wanhat Sisut ja Vanajat kerhon historian toinen yhteiskokouminen (ensimmäisen kerran tämä vireä merkkikerho kokoontui Kuopiossa toukokuussa 2005).

Ennakoarvioiden perusteella odotamme n. 40 – 50 museokuorma-autoa käsittävä suurkatselmusta, joka esittelee värikkäästi ja kattavasti suomalaisen kuorma-autoilun histori-

aa aina 1920 -luvun alulta alkaen. Edustettuina ovat kaikki yleisimmät kuljetusmuodot, kuten puutavara-, maansiirto-, kappaletavara-, säiliö- ja maitoautot useiden automerkkien voimin. Kavalkadissa esiintyvät näyttävästi niin rekat, nupit, vasikat kuin lava-autotkin. Myös sotilaskalustoa odotetaan mukaan soveltuvin osin. Kolonnan ”turva-autona” on uusinta mallia oleva Sisu.

Tapahtuman osallistujat kokoontuvat 5.4.2008 KLO 9.00 entisen Vanajan autotehtaan, nykyisen Patria Vehicles Oy:n ja Sisu Axles Oy:n P-alueelle. Osallistujien tutustuttua alueen nykytoimintoihin museokuorma-autojen kolonna siirtyy Vanajanlinnan – Ruununmyllyn kautta Kauppatorille. Em. tehdasvierailujen ajaksi on puoli-soille järjestetty vaihtoehtoinen mahdollisuus tutustua uudesti syntyneen Suomen Pukutehtaan perinneasuste-

tuotantoon.

Suuri veteraanikuorma-autonäyttely Kauppatorilla lauantaina klo 14.00 –18.00 sekä sunnuntaina klo 9.00 – 14.00.

Sunnuntaina klo 10.00 alkaen järjestetään Hämeenlinnan Raatihuoneella yleisölle avoin kuorma-autohistoriallinen juhlaseminaari, joka perehdyttää kuulijat erityisesti Vanajan-, mutta samalla myös yleisesti suomalaisen kuorma-autotuotannon historian vaiheisiin.

Seminaarin aikana julkaistaan Vetkun uusi DVD-tallenne, ”Satsia Putkeen, osa II – Vankat Vanajat”. Tallenne esittelee vanhojen kuorma-autojen äänimaailmaa sekä videokuvan että erityisesti laadukkaasti äänityksen avulla. Julkaistava osa II sisältää toistakymmentä erilaista Vanajaa liikennöimässä suomalaisilla maaseututeillä.



Kuorma-autohistoriallinen seminaari

Hämeenlinnan Raatihuone 6.4.2008 klo 10.00 – 15.00.

Klo 10.00	klo 11.45 – 12.00	klo 13.30 – 14.00
Hämeenlinnan kaupungin tervehdys. Tervetuliaissanat, Veteraanikuorma-autojen seura ry:n puheenjohtaja dos. Jari Ala-Illomäki	Vanhojen kuorma-autojen äänimaailmaa esittelevän DVD-tallenteen "Satsia putkeen osa II – Vankat Vanajat" –julkistaminen.	Muisteluita Vanajalta 40 – 50 vuoden takaa. Pauli Pakari, useissa teknisissä ja kaupallisissa tehtävissä VAT:lla.
klo 10.15 – 11.00	klo 12.00 – 13.00	klo 14.00 – 14.30
Näkymiä suomalaisen autohistoriaan aikojen alusta nykypäivään. Antti Saarialho, professori emeritus TKK	Filmiesitys "Väiskin Vanaja". Vanhoista kaitafilmeistä tuotettu filmikooste kertoo kuljetusyrittämisestä 1960 –luvulla.	Autoilijan Vanaja-muistoja 50-luvulta Autoilija Pentti Äijälä.
klo 11.00 – 11.45	klo 13.00 – 13.30	klo 14.30 – 15.00
Vanajan juuret – suomalaisen kuorma-autoteollisuuden alkuvaiheet Yhteis-Sisusta Vanajaan. Olli Blomberg, historioitsija- toimittaja	Vanajan värikkäät mallimerkinät. Olli Viitanen, suunnittelijana Vanajan Autotehtaalla 50-60 –luvulla.	Oy Sisu Auto Ab:n tervehdys Wanhat Sisut ja Vanajat -perinnekerholle. Hannu Kuosmanen



Talvinen oli maisema, kun Vanhat Vanajat keväällä 1994 starttasivat Vanajanlinnan pihalta kohti kotiseutujaan.



Paavo Vainikan Vanaja VAK/4800 vm. 1957:n Leyland O.350 vaati käynnistyäkseen vanhanajan hehkutusta. Hehkuttamassa Kalervo Mesiranta.





Yli 60 vuotta Vanajaa osa I

Teksti: Olli Blomberg

Alkusuunnitelmista tuotemerkin syntyyn

Vanajan tehtaan piti turvata autojen riittävyys

Talvi 1942–43 oli ratkaiseva tekijä suomalaisen autoteollisuuden turvaamisen kannalta. Maan johto oli vakuuttunut siitä, että vihollisuudet itärajalta jatkuisivat pitkään. Raivoava maailmanpalo ei osoittanut laantumisen merkkejä – päinvastoin. Tarvittiin lisää ajoneuvokalustoa – ja paljon. Kukaan ei kuitenkaan vielä aavistanut, että tämä päätös oli tuova Suomeen uuden kotimaisen automerkin.

Jatkosodan pitkittyessä armeija ilmoitti tarvitsevansa vähintään 7 000 uutta kuorma- ja linja-autoa rintamaluonteisissa olosuhteissa loppuun ajettujen ja tuhoutuneiden tilalle. Taistelujoukkojen käytössä olevaa epäkuranttia kalustoa olisi näin mahdollista siirtää kotirintaman kuljetustarpeisiin.

Tällaisen automäärän tuonti ulkomailta oli mahdotonta. Puolueettomat Ruotsi ja Sveitsi olivat halukkaita myymään autoja Suomeen, mutta vaativat maksun etukäteen oman maansa valuutassa. Sellaisia valuuttatavaroja Suomessa ei ollut. Ainoa vaihtoehto oli kotimaisen tuotannon lisääminen.

Katseet kääntyivät Sisuun

Kun maan ainoan autotehtaan, O/Y Suomen Autoteollisuus A/B:n toimitusjohtajalta ja pääomistajalta, Tor Nesslingiltä loppuvuodesta 1942 pyydettiin kannanottoa, esitti hän joko Fleminginkadun tehtaan tai Karjaalla jo rakenteilla olevan kokoonpanotehtaan laajentamista. Uuden autotehtaan perustamista hän piti äärimmäisenä ratkaisuna, vaikka poliitikot olivat sellaista esittäneet.

Maan ja armeijan johto arvelivat kuitenkin, etteivät Sisun voimavarat yksinään riittäisi armeijan kaavailman automäärän tuottamiseen. Lisäksi eräät poliittiset piirit vastustivat mahdollisesti aloitettavan uuden ajoneuvotuotannon ohjautumista jo toi-



Kevyemmässä S-22K -mallissa oli putkipuskuri, vahvistamaton runko ja 7.50–20 -renkaat sekä Hackman & Co:n valmistamat levyppyörät. Yhteissisu Oy:n valmistamista Sisusta noin 100 lähti maailmalle tällaisena K-versiona.

minnassa olevan yrityksen yksinoikeudeksi. Tilanne ajautui umpisolmuun.

Sen avaamiseksi puolustusministeri ja jalkaväenkenraali Rudolf Walden järjesti 3.-4. maaliskuuta 1943 neuvottelutilaisuuden, jonka aiheena oli ajoneuvopula. Valtiovallan ja sotilaskommandon edustajien lisäksi paikalle kutsuttiin teollisuuden johtohenkilöitä.

Tilaisuudessa asetettiin toimikunta tutkimaan uuden kotimaisen, autoja valmistavaan yrityksen perustamista. Lisäksi sovittiin kutsuttavaksi koolle virallinen kokous, jossa toimikunnan lausuntojen pohjalta voitaisiin tehdä päätös asiassa.

Tuo maamme ajoneuvoteollisuuden kannalta kauaskantoinen kokous pidettiin maaliskuun 20. päivänä 1943. Kokouksessa syntyi periaatepäätös, jonka mukaan maahan perustetaan uusi autotehdas tuottamaan armeijan tarvitsema määrä ajoneuvoja. Insinööri Heikki H. Herlin sai tehtäväkseen laatia ehdotus sopimukseksi O/Y Suomen Autoteollisuus A/B:n kanssa.

Perustettiin Yhteissisu Oy

Koska tarkoituksena oli ryhtyä yhteisvoimin valmistamaan Sisu-merkkisiä autoja, sovittiin perustettavan yhtiön nimeksi Yhteissisu Oy. Säilyneistä asiakirjoista ei ilmene, kuka olisi voinut olla nimiehdotuksen takana. Osakkaiksi perustettavaan yhtiöön tulisivat valtion ja Sisun lisäksi ajoneuvojen osia jo valmistivat tai sellaisien tuottamiseen valmiit yritykset. Tulevan Yhteissisu Oy:n yhtiösopimuksen allekirjoittivat apulaisjohtaja Åke Gartz (A. Ahlström Oy), toimitusjohtaja Heikki H. Herlin (Kone Oy), toimitusjohtaja Tor Nessling (O/Y Suomen Autoteollisuus A/B) ja toimitusjohtaja Torsten Westerlund (Suomen Gummitehdas Oy). Kauppa- ja teollisuusministeriö hyväksyi yhtiösopimuksen ja yhtiöjärjestyksen 23.3.1943.

Kauppa- ja teollisuusministeri Uuno Takki valtuutettiin valtion lukuun merkitsemään Yhteissisu Oy:n osakkeita 15 miljoonan markan (noin 2,4 miljoon-



naa euroa) nimellisarvosta ja käyttämään valtion osakaspuhevaltaa yhtiössä sen ensimmäisenä toimintavuotena.

Yhteissisu Oy:n varsinainen perustava kokous kutsuttiin koolle 13.4.1943. Alkuperäisten osakkaiden ja valtiiovallan edustajien lisäksi paikalle saapui eri yritysten edustajia tarkoituksenaan merkitä perustettavan yhtiön osakkeita. Teollisuuspiireissä katsottiin, että vain osakkuus takaisi mahdollisuuden osien toimitamiseen.

Kokouksessa esiteltiin Yhteissisu Oy:n yhtiöjärjestys ja päätettiin virallisesti perustaa Yhteissisu Oy -niminen yritys. Hallituksen puheenjohtajaksi kutsuttiin Heikki H. Herlin. Suomen valtio ja Sisu hyväksyivät hänen johdolla laaditun sopimuksen Sisun kuorma-autotuotannon siirtämisestä Yhteissisu Oy:lle viiden vuoden ajaksi. Kokouksen päätteeksi Tor Nessling määrättiin uuden yhtiön toimitusjohtajaksi.

Yhtiön toiminta aloitettiin vuokraamalla toimistohuoneisto Helsingin Erottajalta. Maan teollisuudelle lähetettiin tiedusteluja komponenttien toimitamisesta ja alihankintatöistä. Lehti-ilmoituksin etsittiin työntekijöitä.

Osaksluettelo vahvistettiin 2.7.1943. Sen allekirjoittivat Yhteissisu Oy:n puolesta hallituksen puheenjohtaja Heikki H. Herlin ja toimitusjohtaja Tor Nessling. Suurimmat omistajat keskenään yhtä suurella osakemäärällä olivat Suomen valtio, Tampella ja Strömberg. Kakkossijan jakoivat Ahlström, Kymiyhtiö ja Suomen Gummitehdas eli Nokia. Kaapelitehdaskin oli suurempi omistaja kuin Sisu, jonka jälkeen tulivat Rosenlew ja Yhtyneet. Pienosakkaiksi luokiteltiin Ata, Fiskars ja Kone. Käsitys, jonka mukaan valtio ja Sisu kaksin olisivat olleet Yhteissusun suurimmat omistajat, on siis väärä.

Tarvittiin johto, piirustukset ja rahaa

Neuvottelut Yhteissusun ja puolustusministeriön välillä takertelivat. Armeija asetti tiukat ehdot autojen rakenteeseen, laatuun ja varusteluun liittyen. Ajanpuutteesta johtuen ei tulisi

kysymykseenkään kehittää kokonaan uutta autotyyppiä. Niinpä lähtökohdaksi sovittiin Sisun alustamalli S-21.

Tämä edellytti kahden erillisen sopimuksen noudattamista, ne solmittiin kesäkuun 7. ja 8. päivinä 1943. Ensimmäisessä valtuutettiin Yhteissisu Oy valmistamaan kyseistä autotyyppiä, toisessa sovittiin ehdoista, joilla Yhteissisu Oy sitoutui toimittamaan puolustusministeriön tilaamat autot.

Toimitussopimuksen liitteenä oli Sisu S-21 -auton tekninen erittely, joka määritteli auton kokonaispainoksi 8,0 tonnia, kantavuudeksi 5,0 tonnia, akseliväliksi 3 980 mm, kuormalavan pituudeksi 3 750 mm ja auton suurimmaksi pituudeksi 6 430 mm. Huippunopeusvaatimus oli aluksi vähintään 70 km/h, mutta pudotettiin sittemmin arvoon 65 km/h. Moottoriksi määriteltiin "6-sylinterinen nelitahtinen bensiinimoottori SA-5" eli amerikkalaisella lisenssillä valmistettu Hercules JXC -moottori (= Sisu AMG ja Tampella 6000). Iskutilavuodeltaan 5-litraisen moottorin teho oli 90 hv käyntinopeudella 2 600 r/min.

Yhteissusun valmistamat autot sovittiin luovutettavaksi vapaasti tehtaalla asiakkaan toimittamin renkain. Auto tuli varustaa auraukseen soveltuvalla puskurilla ja runko tuli vahvistaa "aurauksessa esiintyviä rasituksia varten". Rungon takapäähän piti asentaa "puolustuslaitoksen hyväksymää mallia oleva, kierrejousella varustettu hinauslaite". Käyttöjarruiksi määriteltiin sama "erillisellä keskus-pumpulla varustettu hydraulinen nelipyöräjarru", jota oli käytetty Sisu SH-8 ja SH-9 -autoissa. Rungot määrättiin maalattavaksi mustaksi ja moottorin suojuus sekä lokasuojat armeijan kenttäharmaiksi. Jokaisen auton mukana piti seurata 40 nimikkeestä koostuva työkalusarja ja "tarkaksi painettu käsikirja".

Tositoimiin viiveellä

Yhteissisu Oy:n osakepääoma ei vielä riittänyt tuotannon aloittamiseen. Lisärahoitusta anottaessa pankit edellyttivät, että puolustusministeriö jo sovittujen 2 000 auton lisäksi sitoutuu tilaamaan koko tehtaalle suun-

nitellun tuotantokapasiteetin mukaisen määrän eli vielä 5 000 autoa. Tuo lisätilaus tehtiin suurella kiireellä samana päivänä kuin alkuperäinen hankintasopimus eli 8.6.1943.

Tositoimiin voitiin viimein ryhtyä; Yhteissisu Oy:lle päätettiin rakentaa kokonaan uusi tehdas. Tor Nessling vetosi "jo käytettävissä oleviin huokeampiin vaihtoehtoihin", joilla hän tarkoitti rakenteilla ollutta Karjaan Sisu-tehdasta. Päätös rakennustyön aloittamisesta oli silti yksimielinen.

Mutta solmittujen sopimusten perusteella autojen tuotanto piti aloittaa välittömästi! Niinpä ensimmäiset Yhteissusun nimissä valmistuneet autot koottiin Sisun Fleminginkadun tehtaassa. Nämä "merkittömät" S-21 -autot ohjattiin Yhteissusun myyntikirjanpidon kautta puolustusministeriön omistukseen sen jälkeen, kun ne oli varusteltu hankintasopimuksen mukaisiksi.

Päivämäärästä 8.6.1943 lukien Sissulla oli oikeus valmistaa vielä 120 omaa S-21 -alustaa. Ne vähennettiin 31.7.1945 mennessä valmistuneiden S-21 -autojen yhteismäärästä. Ylimelevä yksilöt viimeisistä S-21 -autoista olivat siis kirjanpidollisesti "Yhteissusun valmistamia". Päivämäärä 31.7.1945 muodosti rajan siksi, että silloin valmistui ensimmäinen S-21 -tekniikkaan perustunut Sisu S-22 -kuorma-auto vielä keskeneräisestä Yhteissisu Oy:n autotehtaasta. Samalla S-21 -mallin tuotanto sopimuksen mukaan Fleminginkadulla päättyi.

Rinnan Helsingissä aloitetun tuotannon kanssa Yhteissisulle etsittiin tehdaspaikkakuntaa ja maa-aluetta. Merkinnällä "Kiireinen-Salainen" tiedusteltiin maan eri kunnilta soveltuvia kohteita. Vaatimuksina olivat hyvät rautatie-, maantie- tai vesiväyläyhteydet – tässä järjestyksessä. Hankittavan alueen läheisyydestä piti löytyä lujaa peruskalliota, johon voitaisiin louhia tuotantotiloja.

Teollisuudelle osoitettiin kyselyjä tarkoituksena löytää ajoneuvotuotantoon soveltuvia tiloja, jolloin uutta tehdasta ei tarvitsisi rakentaa. Sellaisia ei asetetun aikarajan puitteissa löytynyt.



Autoilija Väinö Paldan (oik.) ja apumies Arttu Pekkinen sekä vuonna 1948 valmistunut Vanaja V-48 eli yksi viimeisistä Vanaja-merkin keulaansa saaneista Sisu S-22 -autoista Rautavaaran tietyömaalla syksyllä 1949. Ohjaamona on Valtion lentokonetehtaan (liitettiin vuonna 1950 Valmet Oy:öön) valmistama "Kuoreveden uudempi matala malli".

Valittiin siis Vanaja

Tarjotuista kohteista soveliaim oli Vanajan kunnassa sijaitseva alue, jota sivusi Hämeenlinnasta Turenkiin johtava maantie ja Helsingistä Tampereelle johtava päärata. Katselmuksessa todettiin, että pääradalta voitaisiin rakentaa pistoraide suunnitellulle tehdasalueelle. Ratkaiseva tekijä oli alueen länsilaidalla sijaitseva valtava kalliomuodostelma.

Valittu maa-alue oli pinta-alaltaan runsaat 28 hehtaaria. Kauppa solmittiin 10.1.1944 ja alue rekisteröitiin Yhteissisu Oy:n nimiin 14.3.1944. Mainittu kalliomuodostelma liitettiin alueeseen pakkolunastuksella. Rakenustöiden alkaessa tehdasalueen pinta-ala oli 31,1 hehtaaria.

Yhteissisu Oy:n tontti liitettiin Hämeenlinnan kaupunkiin vuoden 1948 alusta lukien, tontin eteläiset reunalueet vasta vuoden 1967 alusta lukien.

Yhdistetyn varasto- ja kokonpanohallin rakennustyöt annettiin helsinkiläiselle A.W. Liljeberg Oy:lle, jolla sillä hetkellä ainoana oli resurssija ottaa mainittu työ vastaan. Asemakaavasuunnittelu tilattiin arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co:lta. Maanalaisia tuotantotiloja ryhdyttiin louhi-

maan, mutta kustannussyistä ja aikapulasta johtuen työ keskeytettiin, luostalon suuaukko suljettiin ja tilat jätettiin silleen myöhemmin väestösuojana käytettäväksi.

Varasto- ja kokonpanohallin harjannostajaisia vietettiin 1.11.1944 ja seuraavan vuoden heinäkuussa varasto-kokonpanohalli otettiin keskeneräisenä käyttöön. Lopullisesti halli valmistui vuonna 1946 ollen jo siinä vaiheessa auttamattomasti liian pieni tulevaa toimintaa ajatellen.

Ensimmäinen uudessa tehtaassa tehty auto oli Fleminginkadulta tuoduista S-21 -mallin osista koottu Sisu S-22 -auton prototyyppi. Se ajettiin ulos tehtaan itäpäädyn ovesta 1.8.1945 valmistuttuaan edellisenä päivänä.

Sarjatyöppinen kokonpanotyö alkoi 29.10.1945. Ensimmäisen "sarjatuotantoauton" oli määrä valmistua 8.11. samana vuonna. Päivää oli valmisteltu näyttäväksi mediatapahtumaksi, mutta työvoiman puute ja raaka-aineiden saantivaikeudet sekä eräät ala-arvoisiksi osoittautuneet ja aiottuun käyttötarkoitukseensa sojmittomat komponentit lykkäsivät ensimmäisten autojen valmistumisen vuoden 1946 alkupuolelle.

Synkkiä pilviä taivaalla

Ensimmäisenä varsinaisena toimintavuotenaan eli vuonna 1946 Yhteissisu Oy valmisti vain 147 kuorma-autoa, niistäkin ainoastaan 99 saatiin toimitettua tilaajille. Määrä oli rajussa ristiriidassa tuotantosopimuksen kanssa, jonka mukaan tuon vuoden loppuun mennessä olisi pitänyt valmistua jo 2 000 kuorma-autoa!

Sisu S-22 -kuorma-auton hinnaksi oli vahvistettu 765 000 markkaa (51 790,50 euroa). Alihankintasopimusten indeksiklausulit nostivat lopullisen hinnan yli 800 000 markkaan (noin 54 160,00 euroa), mikä auton ominaisuudet ja tekniikka huomioon ottaen oli aivan liian korkea, eikä valtiovaltakaan hintaa kakistelemaan niellyt.

Osatoimittajien kanssa käytiin hinnan alentamiseen tähtääviä neuvotteluja, mutta alihankkija toisensa jälkeen vetäytyi projektista, koska tuotannon jatkuvuutta ei voitu taata. Tämä puolestaan oli seurausta siitä, että armeijan autotarve oli muuttunut. Sotatoimet olivat päättyneet ja Suomeen saapunut Liittoutuneiden valvontakomissio määritteli armeijan ajoneuvomäärän. Lisäostoja ei voitu edes harkita; armeija joutui luopumaan suuresta osasta entistäkin ajoneuvokalustoaan.

Lopullisen iskun muodosti KTM:n ilmoitus siitä, että valtion ja Yhteissisun välinen autojen hankintasopimus sanotaan irti, "koska toimitukset ovat viivästyneet yli kaikkien asetettujen aikarajojen". Irtisanominen tapahtui 18.12.1946 ja astui voimaan 31.12.1946.

Kuin tulevaa ennakoiden Yhteissisu oli jo keväällä 1946 KTM:n kanssa sopinut, että yhtiö sai vapailla markkinoilla myydä ne autot, joita valtio ei lunastaisi. Myyntiä varten muodostettiin 12 pisteen myyntiverkosto.

Yhteissisu Oy osallistui Helsingin Messuhallissa 18.–22.5.1946 järjestettyyn kotimaisen teollisuuden näyttelyyn. Tehdas saattoi tuolloin ylpeillä peräti kahdella eri automallilla. Näytteillä oli viisi autoa, neljä mallia S-22, jolle oli vahvistettu 8,0 tonnin kokonaispaino ja yksi mallia S-22K, jolle oli vahvistettu 7,0 tonnin koko-



naispaino.

Kirjain "K" tarkoitti kevennettyä mallia, runko oli vahvistamaton ja avaruuteen soveltuva raskas U-palkkipuskuri oli korvattu putkirakenteisella. Lisäksi autossa oli 7.50-20 -renkaat, kun perusmallissa oli 8.25-20 -renkaat. K-mallissa ei myöskään ollut ns. SA-vetokoukkuja.

Ollako vai eikö olla?

Vuosi 1947 oli jatkon kannalta ratkaiseva. Tor Nessling erosi yhtiön palveluksesta helmikuun 1. päivänä, mutta Sisu säilytti osakkuutensa yhtiössä. Sisu-nimen käyttöoikeus Yhteissisu Oy:lle jäi 8.6.1948 saakka.

Koko alkuvuoden yhtiö eli veitsen terällä. Lopettamispäätös oli yhtiön hallituksessa jo luonnosteltu kirjalliseen muotoon. Aikeesta luovuttiin, kun valtion ja Yhteissisun yhteistyöelin totesi yhtiön toiminnan olevan kansantalouden kannalta mielekäästä. Myyntiluvut pysyivät alhaisina; vuonna 1947 toimitettiin vain 103 Sisu S-22 -autoa. Määrään sisältyivät edellisenä vuonna myymättä jääneet 48 autoa, joten vuoden 1947 tuotantomäärä oli vain 55 autoa.

Toiminnan jatkaminen edellytti uudelleenjärjestelyjä. Valtion osakkuus nostettiin 44 prosenttiin. Samalla solmittiin valtion ja yhtiön välille uusi hankintasopimus, josta saadut ennakkomaksut toistaiseksi takasivat yhtiön maksuvalmiuden.

Silti osakkeenomistajat katsoivat, että Yhteissisu Oy oli tullut tiensä päähän. Yhtiö asetettiin selvitystilaan ja velkojien kuulemisen jälkeen laadittiin selviytymisohjelma. Näin voitiin toiminta aloittaa puhtaalta pöydältä, mikä tarkoitti uuden yritysnimen käyttöönottoa. Samoin jo valmistetuille tuotteille päätettiin valita uusi nimi. Uusiin nimiin liittyviä suunnitelmia oli tehty jo kesällä 1947.

Asia tuli ilmi kokouksessa, jossa osakkeenomistajien oli tarkoitus vahvistaa 17.7.1947 hyväksytty yhtiöjärjestyksen muutos. Paperista, johon uudet osakemerkinnät tehtiin, voitiin läsnäolijoiden yllätykseksi lukea seuraavaa: ILVES-AUTO Oy:n (Yhteissisu Oy) osakkeiden merkitsemislista

Sen jälkeen, kun Ilves-Auto Oy:n

(ent. Yhteissisu Oy) osakkeenomistajat 28 päivänä elokuuta 1947 pitämässään kokouksessa ovat vahvistaneet 17 päivänä heinäkuuta 1947 tekemänsä päätöksen...

Kokouksen aikana nimi "Ilves-Auto Oy" on molemmista kohdista yliviivattu ja Yhteissisu Oy:n kohdalta sulkeet poistettu, joten toistaiseksi toiminta siis jatkui entisellä nimellä. Alkuperäisenä säilyneen paperin ovat allekirjoittaneet kauppa- ja teollisuusministeri Uno Takki ja hallitusneuvos Rauno Vaskio.

Ennakovalmistelujen mukaisesti eli varsinaisessa yhtiökokouksessa 28.4.1948 ja ylimääräisessä yhtiökokouksessa 10.6.1948 sovitulla tavalla päätettiin yhtiön uudeksi nimeksi ottaa Vanajan Autotehdas Oy. KTM vahvisti nimenmuutoksen 15.6.1948. Autojen merkki päätettiin vaihtaa Sisusta muotoon Vanaja, mutta tämä muutos toteutui vasta 9.7.1948.

Elettiin kesää 1948, Yhteissisu Oy oli historiaa valmistettuaan Vanajan tehtaassa vain 294 Sisu S-22 -autoa. Oli Vanajan Autotehdas Oy:n vuoro ryhtyä kilpailemaan kiristyvillä ja tuontilisenssien vielä pitkään rasittamalla hyötyajoneuvomarkkinoilla. Pääkilpailijaksi tuli entinen omistaja, Vanajan Autotehdas Oy:n vähemmistöosakkaaksi muuttunut Oy Suomen Autoteollisuus Ab.

Varastoon jääneistä S-22 ja S-22K autoista Vanajan Autotehdas sai Sisun myöntämällä luvalla vielä kymmenen toimittaa Sisu-merkkisenä. Loput yksinkertaisesti muutettiin Vanaja-merkkisiksi. Tästä johtuu, että ensimmäiset Vanajat olivat ulkonäöllisesti lähes identtisiä saman aikakauden Sisujen kanssa.

Lähteet: Yhteissisusta Vanajan ja Sisun kautta Patriaan – 60 vuotta asiakaslähtöistä ajoneuvotuotantoa/Blomberg, Olli/Hämeenlinna 2003; Suomalaista Sisua vuodesta 1931 – Monialaosajasta kuorma-autotehtaaksi/Blomberg, Olli/Jyväskylä 2006; Rami Wahlströmin laaja tutkimus Vanajan vaiheista. Kuvat: Patria ja Kuopion Kuorma-autoilijat ry:n perinnearkisto.



Yhteissisu Oy:n valmistama perusmalli oli tyyppimerkinnältään Sisu S-22/SA-5. Autossa oli päätilaajan eli armeijan vaatimuksesta avaruuteen soveltuva U-palkkipuskuri ja vahvistettu runko. Tämän yksilön etuakselilla on amerikkalaiset G.M.C.-levypyörät, joita ryhdyttiin käyttämään 1948, rengaskoko oli 8.25–20.



(JAI)

Tällä kertaa satsia lisätään tieteen Vanaja –kuorma-auton putkeen 60-v synttäreiden kunniaksi

Nuorempi vaan ei huonompi kotimaisista kuorma-autoista täyttää keväällä 2008 60 vuotta. Tämä toisiseikka tuli mieleen Satsia putkeen! –levyn toista osaa suunnitellessa. Kritiikinkin uhalla, millä taidetta tosin aina tehdään, oli Vanajaa kohtaan tunnetun kiinnostuksen tietäen miltei velvollisuus tallentaa edustava otos merkin säästyneitä edustajia kaikkien nautittaviksi.

Nauttiminen tarkoittaa tässä yhteydessä sitä, että autojen ääni on tallennettu neljällä korkealuokkaisella mikrofoniin ja elävä kuva kuvattu kahdella kameralla pyrkimyksenä korkealaatuinen lopputulos, joka pääsee tietysti oikeuksiinsa vasta hyvän toistolaitteiston avulla. Moottorin ja pakoputken tuottamien äänten lisäksi myös ohjaamossa vallinnut äänimaa- ilma tallennettiin. Kamerat puolestaan seurasivat kuljettajan työskentelyä omalla paikallaan sekä auton etenemistä edellä ajavan farmariauton koirankuljetusosastosta tarkasteltuna. Allekirjoittaneen siirtyminen Peugeotin takaloosteriin kävi kuvausten lopussa käskystä sujuvasti kuin poliisikoiralla ikään.

Levyn kantavana ajatuksena oli se tosiseikka, että vaikka elävää kuvallista materiaalia tavaraliikenteen historiasta onkin saatavilla, ei näiden tallenteiden äänentoisto tallennusajankohdasta ja –menetelmästä johtuen ole kovinkaan autenttinen. Ja kuitenkin juuri äänikuvalla on erittäin suuri merkitys vanhoista kuorma-autoista saatavan kokonaiselämyksen muodostumisessa. Eri automallien moottorin ja voimansiirron äänet ovat tun-

Taas Satsia putkeen!

netusti hyvinkin paljon toisistaan poikkeavia, joten tallenteesta pyrittiin edellä kuvatun vuoksi tekemään nimenomaan äänikuvallisesti autenttinen ja elämyksellinen.

Historiallisesti tarkasteltuna teos tarjoaa läpileikkauksen Vanajan mallistosta ja joukossa on todellisia harvinaisuuksiakin. Siitä käy ilmi autojen tekninen kehittyminen sekä suorituskyvyn kasvu. Ohjaamon sisältä kuvattujen osuuksien ansiosta myös kehityksen vaikutus kuljettajan ajotapaan käy ilmi. Kunkin auton osuuden

alussa esitetyt tekniset tiedot antavat pohjaa elävän tallenteen tulkinalle.

Levy julkistetaan Kevätpäivän Tausajoissa, minkä jälkeen autenttisen tunnelman voi kokea, vaikka ei pääsisikään seuraamaan kokoontumisajoja tai vaikka ei kuuluisikaan niihin onnekkaisiin, jotka itse omistavat Vanajan. Satsia putkeen! Osa 2 –Vankat Vanajat -levyn voi hankkia julkistamistilaisuudesta tai Vetkun kerhokaupasta.

Teksti: Jari Ala-Illmäki
Kuvat: JAI, VH



Ääni ja kuvausryhmä oli kuin Travolta, King Kong... (JAI)



...ja Musti ikään! (VH)



Näidenkin viisareiden värähtämistä voi seurata Satsia putkeen! osa 2:lta. Vanaja VKN-13/4000 vm. 1960 mittaristo. (JAI)



Vetku esittelee



Hulmin Tuure

Säkylästä, terve!

Saappaani ovat syvällä Satakuntalaisessa maaperässä. Viljelemme kotitilaani täällä Säkylässä vaimoni Merjan kanssa.

Lisäksi pyöritämme Pakkasvakka Oy nimistä yritystä, joka tarjoaa pakastevarastopalveluja elintarviketeollisuudelle. Näiden lisäksi on vielä rehuraaka-ainevarastoja, jotka ovat vuokrattuna paikalliselle Lännen Rehu Oy:lle. Siellä varastoidaan rehuraaka-aineita Lännen sekä Suomen Rehu Oy:n tarpeisiin.

Kuorma- autoiluun olen sekaantunut vain yhden vaihtolava-auton verran, sillä ajetaan rehuraaka-aineita tehtaan ja varastojen välillä sekä sekalaisia omia ajoja. Nämä, alkujaan maatalouden sivuhommat ovat vuosien myötä laajentuneet ja muodostavat nykyään valtaosan liikevaihdosta.

Lapsia meille on siunaantunut kolme. Kaksi poikaa, Tomi ja Janne sekä pahnepohjimmaisena tyttö, Anu-Kaisa. Kaikki ovat kyllä valitettavasti jo ennättäneet aikuisikään ja kai itsekkin niihin lukeudun kun viisikymppiset jo häämöttää.

Vanhempi pojista, Tomi, on mukana remmissä ja se mahdollistaa vähän jo irtaantumisen harrastuksillekin.

Autot ja koneet minua ovat kiinnostaneet aivan poikasesta asti, niin kuin varmasti lähes kaikkia tätä mobilistitautia sairastavia. Nykyinen museoautoni Volvo Viking laiteltiin puolikyydesti vajaa 10 vuotta sitten. Kun en

ole mikään perfektionisti, ja kuorma-autojen rakentelu on vähän "krouvim-paa" kuin esimerkiksi henkilöautojen, soveltuu tämä minulle paremmin.

Mukaan Vetkun ajoihin ilmoittauduin ensimmäisen kerran Kevätpäiväntasausajoihin, jotka ajettiin välillä Eura – Säkyä – Alastaro – Loimaa. Toiminta veti mukaansa heti ensi ker-rasta lähtien. Porukka on rentoa ja samanhenkistä eikä juuri kenenkään ajurinlakkia kiristä.

Vetkun tapahtumat ovat nykyisin melko paksulla kirjoitettuna almanakkaan, eikä niitä ihan heppoisilla syillä kyllä ylivivata.

Hallituksessa olen ollut vasta tämän vuoden alusta, joten toiminta siinä on minulle aivan uutta. Kiitos syyskokousväelle saamastani kannatuksesta. Yritän omalta osaltani olla edesauttamassa Vetkun toimintaa mahdollisuuksieni mukaan, sekä olla länsisuomalaisen edusmiehenä hallituksessa. Otan mielelläni vastaan vinkkejä sekä ehdotuksia eteenpäin vietäväksi.

Toisinaan kuuluu kritiikkiä ajojen järjestelystä, kohteista ym., mikä sinänsä on hyvä asia. Kesäkeikan ajoneuvomäärässä, kuten viime kesänä, ollaan varmasti jo ääri rajoilla kohteita ja yöpymispaikkoja valittaessa, kuten myös ajateltaessa letkan pituutta tiellä.

Ehkä Kevät- ja Loska-ajojen kiinnostavuutta tulisi edelleen lisätä, jol-

loin painopiste ei olisi niin paljon kesäkeikoissa?

Homma kuitenkin pyörii harraste- ja talkoopohjalla, joten näinkin mittavien kokoontumisten lisääminenkin vuosit-tain ei ole kovin helppoa. Kesälläkin voi sataa kaatamalla tai olla juuri ja juuri plussakeliä, kun taas kevätkeikan aikoihinkin voi olla tosi kaunista ilmaa. Voi tietysti tulla lunta ja rännää niin kuin 2006 Kevätpäiväntasausajojen aamuna. Vikinginkään paineilmatoimiset pyyhkijät eivät tah-toneet jaksaa pitää lasinpintaa lumesta puhtaana, puhumattakaan, että kovaääninen ja vinkuva lämmityslaitteen puhallin olisi pitänyt sisäpuolen auki. Lohdutti nähdä, että muillakin kaapimet ja kuivauslastat olivat käytössä ja hyvin siitäkin päivästä kuitenkin selvittiin.

Tämä mobilistitauti on levinnyt minulla kuorma-autoaihioista myös vanhoihin traktoreihin joita minulla on muutamia entisöimättömiä mutta käyttökuntoisia. Kuten kuvasta voitte nähdä, niin kyllä alan harrastajalla yksi Zetka pitää olla.

Kuvan isäntämies on lähdössä juhannusaattokahville kylän TB- huoltamolle.

Autoista vielä sen verran että, teon alla on vajaa parisen vuotta ollut 1964-mallin Vanaja. Sen kanssa on jo voimisteltu niin paljon, että se alkaa taas uudelleen näyttää vähän siltä kuin pitääkin.





5 vuosikymmentä sitten (1958)



Kai Lauri Bremer kumppaneineen kiskoo esiin Helsingin leppävaarassa sijainneen romuttamon tarhasta vanhan kovakumipyöräisen kuorma-auton jäännökset. Nytemmin tiedetään, että kyseessä oli ainoa säilynyt Suomessa koottu Republic mod. 20, v.m. 1920. Alkoi Republicin uusi elämä, jonka myöhemmistä vaiheista saamme lisää selkoa myös seuraavissa VetKun numeroissa.

- Kuorma-autojen kuljettama tonnimäärä Suomessa ylittää rautateiden kuljettaman tonnimäärän.
- Subaru aloittaa autonvalmistuksen.
- Autoja on Suomessa 200 000 kpl.
- Kestopäälystettyjen teiden määrä Suomessa ylittää 200 km.
- Postipankki ottaa käyttöön Suomen 1. tietokoneen. "Ensi" on tyypiltään IBM 650.

- Hiihdon MM kilpailuissa Lahdessa Suomi kahmii Veikko Hakulisen, Kalevi Hämäläisen ja Paavo Korhosen johdolla 10 mitalia, Neuvostoliiton on tyytyminen 7:ään, Ruotsin 4:ään, Norjan 2:een ja DDR:n 1:een mitaliin.
- Tasavallan presidentti Urho Kekkonen pitää ensimmäisen televisioidun uudenvuodenpuheensa.
- Passien tarkastus Pohjoismaiden välisillä rajoilla lopetetaan.
- Eläintarhan 20. ajoissa käy ennä-

tysmäärä katsojia, 82 597

- Vaalimaan raja-asema avataan liikenteelle.
- Säiliölaiva Tupavuori räjähtää Neste Oy:n Naantalin jalostamon laiturissa, jolloin kolme ihmistä saa surmansa.
- Suomen valtio joutuu pariinkin otteeseen keskeyttämään maksujensa suorituksen, koska tileillä ei ole kaetta.
- Uransa huipulla oleva amerikkalainen rock'n roll -tähti Elvis Presley kutsutaan armeijaan, saa peruskoulutuksen jälkeen siirron Saksaan, Friedbergiin sijoitettuihin Yhdysvaltain miehitysjoukkoihin.
- Lahteen, Hämeenlinnaan, Toijalaan ja Tampereelle saadaan automaattinen puhelinliikenne.
- Nautilus, amerikkalainen ydinsukellusvene, tekee onnistuneen 3385 km:n pituisen sukellusmatkan pohjoisen napajäätikön alitse.
- Maahamme saapuu ensimmäinen neuvostoliittolainen turistibussi Vaalimaan kautta.
- Vuoden aikana lunastetaan 7757 tv-lupaa, jotka ovat tulleet pakollisiksi, kun Yleisradio vuoden alussa aloitti säännölliset tv-lähetykset.

SELVITYS PERINNEAJONEUVOREKISTERISTÄ

Teksti ja kuva: **Martti Piltz, MOBILIA**

Onko moottoriajoneuvoilla kulttuuri-perintöä Suomessa? Vaikka moottoriajoneuvot pienin poikkeuksin ovatkin tekniikaltaan tuontitavaraa, niiden käyttö sitoo ne suomalaiseen historiaan. Autoilun alkutaipaleella bussit, kuorma-autot ja taksit olivat yleisempiä kuin yksityiset henkilöautot. Runsaan sadan vuoden aikana moottoriajoneuvot ovat liittyneet moniin yhteiskunnan toimintoihin yhä enenevässä määrässä.

Opetusministeriö on perustanut Museoviraston suojiin Perinnelaivarekisterin, johon kerätään historiallisesti arvokkaat laivat ja tukee niiden kunnossapitoa. Merenkulku on tunnetusti välttämätöntä ja perinnelaivat ansaitsevat tukensa. Perinnelaivarekisterin perustamiseen liittyi kaksi

asiaa, jotka pätevät moottoriajoneuvoihinkin: 1. yhteiskunnalla ei ole varaa museoida niistä edustavaa koelmaa ja 2. liikkumiskyky ja sen ylläpito ovat olennainen osa niiden perinteestä. Siksi opetusministeriö on halunnut selvittää, onko edellytyksiä perustaa perinneajoneuvorekisteri.

Vanhojen autojen harrastajilla on paljon erilaisia ajoneuvoja. Moottoriajoneuvojen vaikutusta suomalaisen yhteiskunnan ja sen yhteisen muistin rakentumiselle ei ole tutkittu kovin perusteellisesti, eikä ole selvitetty historiallisten ajoneuvojen määrää tai laatua. Voidaan olettaa, että ainakin osalla moottoriajoneuvoista, varsinkin kuorma- ja linja-autoilla, on historiallista arvoa.

Moottoriajoneuvon tai minkä tahansa esineen historiallinen arvo rakentuu sen kykyyn välittää tietoa jostakin

menneisyyden, nykyisyyden tai tulevaisuuden ilmiöstä. Näitä on joskus kutsuttu viisauden kolmeksi silmäksi: muisti, ymmärrys ja huolenpito. Ajoneuvo kerää tietoa koko käyttöikänsä. Tämä käyttötieto tekee ajoneuvosta Suomen historian näkökulmasta arvokkaan. SAHK:n ja Veteraanimoottoripyöräklubin yhteisessä työryhmässä pohditaan parhaillaan, miten voi entisöidä tuhoamatta tätä tietoa. Aitous ja alkuperäisyys ovat luonnollisesti avainsanoja. Samat sanat Lontooksi, "authentic" ja "original", ovat myös FIVA:n teknisessä ohjeistossa; ne voivat olla eri asia kuin "alkuperäisen kaltainen", mikä esiintyy Ajoneuvolain 24§:n tulkintaohjeissa. Kun autolle sen liikkuminen on keskeinen ominaisuus, entisöinti useinkin on välttämätöntä. Jos entisöintityön tiedot tallennetaan, ei vält-



Ajoneuvoharrastus on myös yhteiskunnan ilmiö, joka pitäisi ottaa perinneajoneuvorekisterissä huomioon. Kempulla on tietysti paikkansa Suomen jälleenrakennuskauden ajoneuvohistoriassa. Mitä tämä Kalervon hieno Kempus edustaa aidosti, sota-autoa, ajoneuvoharrastusta vai pula-ajan kuorma-autoa?

lainsäädännön uudistus tulee ajankohtaiseksi, esitetään Liikenne- ja viestintäministeriölle nykyisen Ajoneuvolaki § 24 Museoajoneuvo-normien kehittämistä siten historiallisesti arvokkaat ajoneuvot voidaan huomioida siinä. Tämä selvitysraportti on luettavissa www.mobilial.fi/ajankohtaista: Selvitys perinneajoneuvorekisteristä. Asia kiinnostaa Opetusministeriötä sen verran, että se haluaa selvitystä jatkettavan tämän vuoden aikana niin pitkälle, että voidaan esittää vähintään alustava ohjeistus Perinneajoneuvorekisterin perustamisesta.

tämättä tietoarvo häviää, vaikka vääjäämättä entisöinti tuhoaa aidon alkuperäisyyden. Vanhojen autojen harrastajilla on paljon erilaisia ajoneuvoja. Vetkun Republicissa voi olla ainesta "perinneajoneuvoksi": Se on ollut yleinen, se edustaa (melkein) ainoana aikansa kuorma-autoja, se on Suomessa koottu, sen yksilöhistoriasta tiedetään aika paljon, entisöinti on tallennettu melko tarkasti ja se on hyvässä käsissä.

Perinneajoneuvorekisteriselvityksessä on kartoitettu tilannetta. Sen henki on, että valtion museotoimi ja ajoneuvoalan harrastajat voisivat perustaa perinneajoneuvorekisterin. Ensi vaiheessa koottaisiin tiedot Suomen historiallisesti arvokkaasta ajoneuvokalustosta. Tähän "perinneajoneuvoportaaliin" esitetään luotavaksi ohjeistukset perinneajoneuvojen talteen ottamisesta, konservoinnista, säilyttämisestä ja käytöstä. Museotoimi ja alan harrastajat voisivat yhdessä kehittää säännöt ja toimintatapaohjeet rekisterille.

Perinneajoneuvorekisterin jatkokehittelyyn esitetään, että se siirtyy Opetusministeriön valvonnan ja tuen piiriin, kuten Perinnelaivarekisteri. Myöhemmin, kun ajoneuvo-

Kansallinen museoajoneuvopäivä Mobilian pihalla 7.6. klo 10-15

Höyrylaiva Vellamo, häkäpönttökuorma-auto, vanhojen ralliautojen ja moottoripyörien ajonäytös, museobussiajelua, museoajoneuvotarkastuksen esittely, työnäytöksiä



Kuva:Päivi Fadjukoff/Agora



Haapasen "Sasu" ja Vanajat



Kuva: Jari Kosenius

Vas. Antero Isosuo, keskellä Vanaja ja oik Jyrki

Tulipa tässä mieleeni kirjoittaa ja muistella isäni vaiheita automiehenä ja muutenkin.

Isäni Aarno Erkki Haapanen syntyi Hämeenlinnassa 31. 4. 1932 perheeseen, jossa oli jo ennestään tyttölapsi Eila, syntynyt 1930. Perheeseen syntyi vielä isänikin jälkeen yksi poikalapsi joka sai kasteessa nimen Pertti ja hänen syntymävuodeksi kirjattiin 1936. Samana vuonna perheessä tuoni niitti satoa, eli perheenäiti Elli kuoli ja kuolinsyy oli jonkinlainen tulehdus. Perheen isä Viljo jäi näin kolmen pienen lapsen kanssa joista vanhin Eilakin oli vasta kuusivuotias. Perheen kuopus Pertti eri vaiheitten kautta sitten adoptoitiin Helsinkiin. Tuota isoisäni adoptointipäätöstä ei varmaan helpottanut tuo yleismaailmallinen lama joka oli juuri tuohon aikaan 30-luvulla, vaan päinvastoin. Pertistä, joka sitten sai uuden perheen myötä myös uuden nimen, tulisi kanssa aika pitkä tarina, mutta kun ei se ole kuorma-auto -aiheinen, niin ei siitä sen enempiä. Hän kyllä on tänäkin päivänä vielä kova nimi tuolla henkilöauto mobiilipuolella, lähinnä Rolls Royce puitteissa vaikka sairastuikin vakavasti vuonna -98.

Erkin setä, Toivo Haapanen oli päässyt työhön joskus 30-luvulla Hämeenlinnalaiselle kuljetusliike A. An-

derssonille, jonka omisti Arttu Andersson. Toivo oli päässyt ajamaan uudenkarheaa autoa joka oli Ford-merkkinen, tarkemmin Ford V8 vm-35 ja setänsä kyydissä mainitussa Fordissa tuo kipinä jo varmaankin sai alkunsa Erkin sielussa, että isona poikana hänestä tuleekin automies, vaikka ei hän fyysisesti iso koskaan ollutkaan. Tässä kohtaa onkin jopa tarpeellistakin mainita että tuon saman Fordin tapaa aina joskus Hämeenlinnan katukuvassa tänäkin päivänä Artun pojan Jukka Anderssonin toimesta erittäin hienosti entisöitynä Jukka

Andersson sai mm. Fordin kanssa Vetkun kiertopalkinnon haltuunsa vuodeksi loska-ajo 2006:n yhteydessä.

Vuodet kuluivat, Erkki varttui ja tuli kavereita joista yhden kaverin nimi oli Esko Heinonen. Eskon veljellä oli kuorma-auto jota pojat sitten välillä "lainasivat" tanssireissuille. Tuon kuorma-auton omisti siis Eskon veli Erkki Heinonen ja hän oli tuossa 40-luvun lopulla suorittamassa varusmiespalvelustaan. Kuorma-auto, merkiltään Ford vuosimallia 1939 seiso tallissa, josta pojat sitä lainasivat. Näistä reissuista se Erkki-poika sitten sai lopullisen kipinän että automieheksi, vaikka väkisin. Isoisäni Viljo oli saanut suhteilla Erkki-pojalle työpai-
kan Hämeenlinnassa olevalle einestehdas Mensalle. Erkki oli lihanleikkaajaoppilaana Mensassa, ja illat ja viikonloput - joista ei tuohon aikaan ollut vapaata kuin sunnuntait - Heinosen Erkin "vängärinä" Fordissa ja ajoivat halkoja sillä. Niinpä siinä sitten kävi, että isänsä vastustuksesta huolimatta Erkki oli myyty mies kuorma-autoille. Hän otti

lopputilin Mensasta ja niillä rahoilla hän suoritti kuorma-auton ajamiseen oikeuttavan ajokortin Sarjasen auto-koulussa, joka varmaankin oli täällä tuohon aikaan, vuonna 1950 ainoa autokoulu. Ensimmäinen kuljettajan paikka olikin sitten luonnollisesti Heinosen Erkillä, ja autonä oli tuo aikaisemminkin mainittu Ford vm-39. Autosta oli tuohon aikaan saatu purettua puukaasulaitteet pois ja päästiin ajamaan bensiinillä, joka olikin varmaan yhtä juhlaa.

Tässä kohtaa varmaankin lukijat ihmettelevät, etteikö Erkkiä tytöt kiinnostaneet ollenkaan. Aikaisemmin mainituissa tanssireissuissa oli myös häikäpöty Fordin lavalla mukana paljon tuon ajan nuoria, tyttöjäkin. Tuolloin Erkin silmät kohtasivat erään Annikki nimisen tytön kanssa, ja varmaan myös toisinkin päin. He aloittivat seurustelun joka johti sitten siihen että heidät vihittiin marraskuussa vuonna-1952. Pappi heitä vihkiesään varmaan ajattelikin, että eipä ole Erkki malttanut hääyötä odottaa vaan näköjään on ottanut "förskottia" eli ennakkoa. Eli avioliiton onnelliseen satamaan purjehditaan täysin purjein sillä Annikista näkyi varmaankin jo tuo ennakko päällepäin. Heille syntyi jo seuraavan vuoden tammi-kuussa eli vuonna-53 poika Risto. Erkki olikin juuri tuohon aikaan suorittamassa varusmiespalvelustaan, ja tietenkin automiehenä ja ajokkina armeijassa olikin amerikkalaisvalmisteen kuorma-auto merkiltään International, kuin myös puolitelavaunuinen White oli ns. kuitilla.

Armeijan jälkeen sitten ryhdyttiin jämerästi elämään elämään ja työpaik-



Erkki ja "keltanokka" vm. 1954



kana olikin Hiedon Ville ja hänen autonsa Fordson Thames, ja tällä ajettiin Hämeen Vanerilta haketta Tampereelle Lielahteen. Sitten mentiin ajamaan tiiliä ja oikein rekkapelillä Ossi Lylylle. Auto oli Vanaja-merkinen vuosimallia -52 ja tämä olikin ensikosketus sitten Vanajaan, ja tuosta merkistä tulikin sitten lempimerkki hänen koko automiesuralleen. Tämän jälkeen mentiin maansiirtajoon Aarne Hallenbergin Keltanokka-Fordilla, ja tästä parista onkin saatu valokuvakin. Tuon jälkeen mentiin Lehtelän Pentille kuskiksi ajokkina linja-auton alustalle tehty Henschel-dieselmoottorilla oleva Sisu vm-52, ja ajot olivat Keskon ajoa. Firmassa oli yhteensä kolme auto ja nuo kaksi muuta merkkiä olivat Vanaja ja Leyland Comet, täällä hän ajoi myös tuota Vanajaa.

Kaukokiito

Suomeen oli perustettu Kaukokiito ja täältä Hämeenlinnasta sai liikennöitsijä Toivo Kumpulainen linjan Hämeenlinna- Helsinki. Erkki meni Toipille kuskiksi ajamaan tuota linjaa. Aluksi autonä oli Austin -merkinen kuorma-auto, joka vaurioitui kolarissa raitiotievaunun kanssa Helsingissä Tukholmankadulla korjauskelvottomaksi. Austinin tilalle tulikin sitten ihan uusi kuorma-auto joka olikin Erkin uran ensimmäinen uusi kuorma-auto minkä sai ajettavakseen. Auto oli uusi 51:nen Scania Vabis vuosimallia-57, tästä autosta on myös kuva olemassa kaukokiidon historiikirjassa.

Velj. Hallenberg

Aarne Hallenberg olikin lyönyt hynttyyt yhteen veljiensä kanssa sen jälkeen kun Erkki oli ollut Aarnella kuljettajana. Nimittäin Hallenbergin veljekset autoilivat erikseen aikaisemmin ja sitten perustivat tuon firman veljekset Hallenberg. Erkki menikin sitten veljeksille työhön ja työkohte oli Siuntiossa maantienteko, ja ajokiksi hän sai uudehkon Vanajan. Tuon jälkeen ajettiin nestemäistä mellassia munkkisaaren myllystä Hämeenlinnassa olevaan OTK:n reuhtealle, ajokkina myös Vanaja. Sit-

ten Hallenbergin veljekset avasivat sorakuopan Hyvinkäällä ja ajoa riitti Helsinkiin yön päivän kanssa, eli soraa ajettiin. Erkki sai nyt toisen keran uransa aikana ajettavakseen pakasta vedetyn auton ja auto oli kymppipyörä Kontio-Sisu Leylandin moottorilla vm-60. Tällä Kontiolla Erkki kantoi myös kortensa kekon maantien teossa välillä Tampere - Jyväskylä, lähinnä Länkipohja oli paikassa missä hän Sisun kanssa työskenteli.

Rengon Sora

Matti Torkko -niminen mies omisti täällä Hämeenlinnassa Michigan 75 vuosimallia-58 olevan pyöräkuormaajan. Matti oli saanut koneensa työhön Lappeenrantaan asfalttiasemalle. Kone tarvitsi kuljettajan tuonne ja niin hän pestasi jo aikaisemmin tutustumaansa Erkki Haapaseen ajamaan tuota konetta, sillä Erkki oli jo Hallenbergissä opetellut, ja joutunutkin ajamaan pyöräkonetta. Eipä arvannut Erkki, kuin myös Mattikaan kuinka pitkä yhteistyö heillä alkoi tuon jälkeen. Pesti Lappeenrannassa nimittäin piti olla vain väliaikainen kunnes Matti saisi vakimiehen sinne. Erkki olikin loppuun asti. eli syksyyn-61 siellä ja kun kotiutui sieltä niin Matti oli hankkinut hallintaansa sorakuopan H:linnan naapurikunnasta Rengosta. Oli perustettu firma nimeltään Rengon sora, ja kun oli jo ennestään pyöräkone ja nyt hankittu kuoppakin niin tarvittiin myös autokin millä sitä soraa ajettaisiin. Matti osti käytetyn kuorma-auton sitten ja varmaan Erkillä oli sormet pelissä tuon merkin valitsemisen suhteen, sillä tuo auto oli Vanaja-merkinen vuosimallia-56.

Hämeenlinnaa rakennettiin tuolloin voimakkaasti, kuin myös maanteitä korjailtiin, ja tehtiin uusiakin, lähinnä VT 3 oli tuo maantiekohde. Tie on nykyisin VT 130. Tuolla Vanajalla Rengon sora ajoikin aina Sääksmäelle asti Rengosta. Upeaa Sääksmäen siltaa rakennettiin ns. liukuvalulla, eli valu tehtiin yhtäjaksoisesti ja betoni tehtiin pai-

kan päällä. Vanaja, kuin toki monta muutakin autoa ajoivat soraa sillalle Rengosta asti pakosarja punaisena. Enoni oli tullut myös tässä vaiheessa Rengon Soran leipiin ja ajoi myös Vanajaa isäni kanssa tuonne sillalle. Soran menekki kasvoi vaan ja hankittiin toinen kuorma-auto firmaan, ja miksi sitä merkkiäkään sen enempää valitsemaan kun oli hyvät kokemukset Vanaja-merkistä niin luonnollisesti tämä toinenkin auto oli Vanaja-merkinen vuosimallia-58.

Tässä vaiheessa Erkki ajoi sitten pyöräkonetta joka oli ostettu firmaan varta vasten isoja työkohteita silmäläpitäen. Kone oli merkiltään Michigan 275 B vm-59 noin 5-kuution kauhallalla. Soranmenekki vaan kasvoi ja kasvoi ja tuli paineita taas kuljetuskaluston riittämättömyyden kanssa. Firma ostikin sitten oikein kymppipyöräisen auton ja merkinä tuo tuttu ja hyväksi todettu Vanaja. Auto oli telivetoinen eli nykytermin mukaan 6X4 tyyppinen AEC:n 165 hv moottorilla oleva sorajuhta. Autoa ryhtyi heti ajamaan enoni, sillä Erkki oli moottoritietä tekemässä Michiganin kanssa tuolloin, toki monta yötä hän ajoi Rengosta soraa moottoritien sillanpenkkohin teliveto-Vanajalla.

Tultiin syksyyn-66 ja tässä teliveto-Vanajassa oli tuon telin-reagtiotangon kanssa ollut ongelmia jo edellisessä vuonna, eli vuonna-65. Autosta on kuviakin Vetkun Vanaja-galleriassa / kuorma-autot.

Syksyllä-66 teliveto-Vanaja vaihdettiin uuteen Vanajaan joka olikin nousevatelinen ja isommalla moottorillakin ja tyyppiä IVA-Vanaja, tuo telivetoinen oli tyyppiä Lato-Vanaja.



Pihan tasotusta Michigan 125:llä vuonna 1964



Kuopalla vuonna 1968

Tuosta IVA-Vanajasta tulikin sitten isäni ajokki seuraavat 6-vuotta. Vanajasta ja isästäni tulikin lähes käsité tänne H:linnan automiesten keskuuteen että Sasu ja Vanaja Tässä yhteydessä täytyy palata vielä tämän kirjoituksen alkuun. Nimittäin Heinosen Erkki, kenellä hän aloitti tuon kuljettajauransa oli ryhtynyt kutsumaan Erkkiä Sasuksi.

Tuohon aikaan ja jo aikaisemmin oli Suomessa, ja monessa kotimaisessa elokuvassa esiintynyt tuon niminen näyttelijä kuin Sasu Haapanen. Tuosta Heinosen Erkin antamasta lempinimestä tulikin sitten lähes hänen ainoa nimi, sillä monikaan jotka hänet tunsivat eivät tienneet hänen oikeaa nimeään joka oli Aarno Erkki vaan puhuttelivat ja kutsuivat häntä Sasuksi. Hän oli Vanajan kanssa pahassa onnettomuudessa kesällä-67. Autosta on kuviakin tuon onnettomuuden jälkeen Vetkun Vanaja-galleriassakin osiossa kuorma-autot.

Tultiin syksyyn-72 ja Rengon sora sai aliorakan Hämeenlinnassa aloitettavaan ja mittavaan louhintatyöhön. Tuo Rengon soran urakka käsitti louheen kuormauksen ja poisajon. Rengon sora hankki lisää kuljetuskalustoa, eli osti yhden auton. Kuorma-auto, joka tuolloin firmaan hankittiin, oli käytetty Scania-Vabis 76 vm-66 ja isäni ryhtyi Matin pyynnöstä sitten Scanian kuskiksi. Firma kamppaili jo

tuolloin pahasti taloudellisissa vaikeuksissa ja niin siinä sitten kävi että isäni irtisanoutui Rengon sorasta toukokuussa-73. Työsuhte joka oli kestänyt 12-vuotta oli päättynyt. Pääurakoitsija tuossa louhintaurakassa oli helsinkiläinen louhintaliike Karppinen joka hankki tänne oman auton apuun tuohon louheenajoon ja auto oli Jyry-Sisu -merkinen vm-71, ja isäni ryhtyi sitten ajamaan taas Sisu-merkkistä autoa. Eli isäni meni sitten Karppisen leipiin Rengon soran jälkeen. Rengon sora ajautui konkurssiin vuonna-75. Mutta palataan tuohon isääni joka siis jatkoi kivenajoa nyt uuden isän-

nän alaisena, ja tuo louhintaurakka tuli päätökseen keväällä-74.

Samaan aikaan rupesi isälläni terveys pettämään, nimittäin hän sai samana keväänä sydänkohtauksen. Hän jäi sairaalomalta ja Karppisen kalustokin sitten vietiin uusiin tehtäviin jotka olivat pääkaupunkiseudulla. Erkki, siis isäni, palasi työelämään sitten saman vuoden syksyllä, ja samaan firmaan ja ajokiksi tuli Steyr -merkinen kuorma-auto. Tässä kohtaa täytyy mainita että silloin kuin Erkki vaihtoi työpaikkaa, eli siis keväällä-73 niin heille tuli myös avioero äitini Annikin kanssa ja näin ollen Erkki muutti pikku hiljaa Helsinkiin asumaan kun työpaikat, ja työnantajat joita olikin sitten useita sijaitsivat juuri Helsingissä. Kuten mainitsin että oli useita työpaikkoja niin muistupa mieleeni sellaiset kuin M. Sallinen, Hermannin kuljetus, O. Suominen ja autoina olikin Jyry-Sisuja kuin myös N88 Volvoja ja 1025 Volvoja myös. Näistä edellä mainituista ajokeistaan kun hän puhui niin kyllä hän lähes poikkeuksetta haikeasti muisteli Vanajaa, ja Vanajia yleensäkin.

Noissa edellä mainituissa työpaikoissa ei ole läheskään kaikki missä hän

oli työssä, mutta tuo O. Suominen oli viimeinen työnantaja, ja siellä hänellä oli ajokkina oli puna-valkoinen 1025-tyyppinen Volvo kuorma-auto. Työtehtävät olivat Suomisella lähinnä Helsingin kaupungin rakennusviraston ajoja, eli vesijohto-ojien kaivuuta ja maan poisajoa. Näin mentiin ja tultiin elokuuhun-84 ja tuo sydänkohtaus joka ensimmäisen kerran itseltään ilmoitti keväällä-74 uusiutui ja Erkki joutui sairaalaan hoitoon Meilahden sairaalaan pitkäksikin aikaa. Erkki oli sairaslomalla ja kotihoidossa Helsingissä Ulvilantiellä olevassa kerrostalo asunnossaan ja sitten eräänä marraskuun lauantai ja sunnuntai välisenä yönä vuonna-84 sydänkohtaus iski taas ja ollen niin raju että Erkki " Sasu " Haapanen menehtyi tuohon ollessaan vasta 52-vuoden ikäinen.

Olkoon tämä isäni muistelu syvä kumarrus ja kunnianosoitukseni juuri tuon ajan automiehille jotka ponnistelivat ja piiskasivat itseään säästämättä, kun rakensivat "tellenkejä" tälle nykyiselle hyvinvointiyhteiskunnalle omalta osaltaan, kuin myös perheensä elättämiseen ja lastensa kasvattamiseen ja kouluttamiseen. Sillä näitä samanlaisia elämäntarinoita on varmaan paljon nyt jo harmaahapsissa papoissa jotka tuolloin 40-50-kuin myös 60-luvuilla olivat vielä nuoria raavaita miehiä.

Kiitos isä kaikesta, ja lepää rauhassa.
T:Poikasi Jyrki.



Valtatie 3:sta tekemässä



Sotevan hommia vielä 60-luvun puolivälissä?

Teksti: **Veikko Hoppula**

Lähestyvä ”Vanajan synttäreikikka” Hämeenlinnaan sai aikaan pientä liikettä aivojeni hippokampuksessa, muistikeskuksessa. Jostakin kesto-
muistin syvästä sopukoista se nosti esiin mm. yleisestä kielenkäytöstä poistuneen sanan *soteva*.

Kun nuorena auton asentajana työskentelin ensimmäisessä oikeassa työpaikassani Vanajan autotehtaan korjaamolla, sain useinkin kuulla jonkun vanhemman asentajan jäävän illalla vähän ”sotevan hommiin”. Toki sittemmin itsekin opin toisinaan tekemään ”sotevaa”, (eli omia töitä asentajien salakielellä ilmaistuna), joka suoritettiin useimmiten työnjohtajan silmää vältellen. En silloin juurikaan tullut miettineeksi, mitä kyseinen ilmaisu aivan oikeasti tarkoitti. - Sitä todellista SOTEVAN tilaamaa työtä kun ei hämäläistenkään enää tarvinnut tehdä vuoden 1952 jälkeen, jolloin viimeinen sotakorvausjuna oli vyörynyt Neuvostoliiton puolelle Vainikkalan raja-asemalla.

Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta, SOTEVA, perustettiin loka-kuussa 1944, kun Suomen ja Neuvostoliiton jatkosota päättyi Moskovaan solmittuun välirauhansopimukseen 19. syyskuuta 1944. Sopimus velvoitti Suomen toimittamaan sodan aikaiselle viholliselleen kuudessa vuodessa 300 miljoonan dollarin edestä tavaraa. Dollarin arvo laskettiin vuoden 1938 valuuttakurssin mukaan, summa vastannee n. 4 miljardia nykyeuroa.

SOTEVA oli siis Suomen sotakorvausten suorittamista koordinoiva virasto, valtuuksiltaan väliaikainen ministeriö. SOTEVA perustettiin toimimaan sotakorvaustoimitusten tilaajana ja maksajana teollisuudelle ja toimitusten välittäjänä Neuvostoliittoon. Se valvoi teollisuuslaitosten ja esimerkiksi telakoiden toimintaa. SOTEVA myös valitsi sotakorvauksina luovutettavat laivat ja muut valmiit kohteet.

SOTEVA:n toimitilat olivat Helsin-

gin Kluuvissa sotavuosina valmistuneessa Sokoksen tavaratalokiinteistössä. Virastolla oli palveluksessaan teollisuuden eri alojen asiantuntijoita, juristeja, kielenkääntäjiä ja tulkkeja sekä toimistohenkilökuntaa.

Jos kaikki ne kahdeksan sotakorvausvuoden aikana Neuvostoliittoon Suomessa valmistettuja teollisuustuotteita kuljettaneet junat yhdistettäisiin yhdeksi junaksi, tulisi sen pituudeksi 3437 km. Lisäksi vesiteitse kuljetettiin alukset, jotka peräkkäisinä muodostaisivat n. 31 km:n pituisen jonon. Sotakorvausteollisuus toimitti mm. 17 puutalotehtaan, 9 vaneritehtaan, 2 puujauhotehtaan yhdistetyn puuhiomon ja kartonkitehtaan sekä lankarullatehtaan täydelliset koneistot. Liikennevälineistä mainittakoon mm. 700 veturia, 6200 tavaravaunua 500 lokomobiilia, 300 lastausnosturia, 1000 siirrettävää sähkövoimaa-asemaa ja yli 1100 muuntajaa. Erään tiedon mukaan NL:n metsäteollisuudelle toimitettiin sähkökäyttöisiä moottorisahoja, joiden voimanlähteenä käytettiin aggregaatteja.

Kun SOTEVA lopetti toimintansa, sen haltuun jääneet hylätyt sotakorvaustavarat myytiin huutokaupalla. Merkittävin erä lienee ollut kaikkiaan kymmenen Move 2 -moottoriveturia, jotka osti Insinööritoimisto Saalasti. Myös muutamat raskaat kaivosvinsit päättyivät rautatiekäyttöön: ne myytiin Kuluntalahden - Jormuan tukinsiirto-

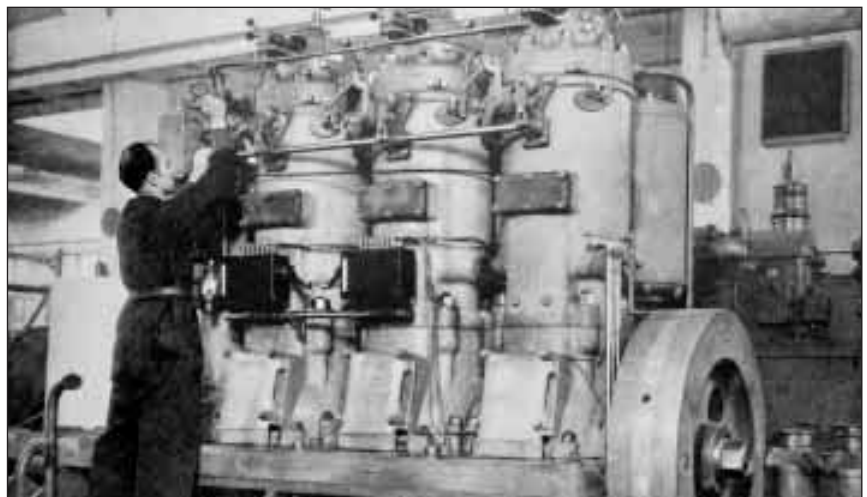
radalle käytettäväksi vaunujen hinaamiseen veteen ulottuvilla kiskoilla.

SOTEVA sai myöhemmin liikanimen ”vuorineuvoskoulu”; lähes kaikki aina 1980-luvulle asti nimitetyt vuorineuvokset, kärjessä diplomi-insinööri/diplomiekonomi Uolevi Raade, hankkivat kannuksensa juuri SOTEVAN palveluksessa; tästä väliaikaisesta ministeriöstä sai huomattava osa Suomen sodanjälkeisen elinkeinoelämän kantavista voimista huikean alkuvauhdin sittemmin komealle elämänuralle.

(Lähde: Wikipedia, sekä teos Suomi tahtoi elää II, Taavi Patoharju 1958)

Korjaamomiesten ”sotevahommat” saivat alkunsa siitä, että oikeilla SOTEVAN toimituksilla oli tiukat toimitusaikataulut, joten niitä sai yleensä jäädä tekemään ylitöinä aina kun se vähänkin oli mahdollista. Myös työnjohdon valvonta oli näiden osalta tavanomaista väljempää. Mikäpä olisikaan ollut luontevampi selitys ”iltavuoron” töille.

Kävelimmepä eräänä ylityöiltana tehtaan portista ulos, työtoverini kantaessa lautanippua olallaan. Oli ostanut erän hienoja punahonkalautoja, joihin pakattuina AEC:n moottorit tulivat Englannista. ”Hyvinpä on Raikan soteva-auto edistynyt, kun nyt jo lavalautoja vie” virnuili porttivahti.



Sotakorvaus-merikuunareihin (300 tn) asenettiin Valmet Oy:n Linnavuoren tehtaan valmistamat Munktell m 753, 225 hv:n hehkukuulamoottorit.



Raskaan kaluston huollossa ei rajoja asetella

Mesi-Auto Oy



Uusi DAF CF 84 8x4 Mesi-Auton pihalla.



Keikalla Pohjois-Suomessa. Ajokkina Volvo Viking/1965



Sirpa, Raimo ja GMC/1954 kotipihalla Vetkun keikalle lähdössä.



Mesi M Auto oy

teksti: Veikko Hoppula
kuvat: Mesirannan perhealbumista

Kangasalalaisen raskaankalustonkorjaamon hallista voi yhtä hyvin löytää DAF-kuorma-auton tai -rekanvetäjän viimeisin malli, Goldhoferin moniakselinen lavetti tai vaikkapa 50-luvun GMC pickup, vierellään viidenkymmenen ikää lähentelevä Volvo L485 lava-auto. Dafit ja Goldhoferit ovat tietenkin verstaan normaalia arkipäivää, eli asiakastöitä, museoikäinen kalusto taas edustaa firman isäntävään rakkautta kuljetuskulttuurin ja -perinteen vaalimiseen. Raskaaseen kalustoon painottuvan toiminnan lisäksi etenkin ilmastointilaittehuolto tuo asiakkaita myös henkilö- ja pakettiautojen omistajia.

Museokuorma-autojen ilmaantuminen huoltohalliin on melko varma merkki lähestyvistä Veteraanikuorma-autojen Seura ry:n tapahtumasta, ovathan Seuran hallituksessakin istuva Raimo Mesiranta ja hänen Sirparouvensa eräitä aktiivisimpia osallistujia, puhutaan sitten Seuran toiminnan edellyttämistä talkootöistä tai perinteisistä kokoontumisajoista. Eikä ole omena heilläkään kauas emopuustaan vierinyt, sillä myös perheen nuorempi tytär Sariina on vuoden 2007 alusta lukien toiminut ansiokkaasti Vetkun sihteerinä ja taloudenhoitajana.

Toukokuun 2. päivänä, eli heti tulevan Vapunpäivän jälkeen, Mesi-Auto Oy:n piha-alue täyttyi edellä kuvattua kalustosta, kun yhtiö juhlistaa 15-v. syntymäpäiväänsä. Synttäreitä juhliitaan yhdessä asiakkaiden, yhteistyökumppaneiden ja harrastajajäsentien kanssa. Synttäreillä on mahdollisuus tutustua samalla kertaa niin uusimpaan DAF-kalustoon kuin kuorma-autohistoriaankin. Mesirannat toivovatkin, että paikalle saapuisi silloin mahdollisimman paljon vetkulaisia vanhoilla kuorma-autoillaan, joista muodostettaisiin näyttävä historiikkiosasto kaikkien juhluvieraiden tutustuttavaksi. Autonäyttelyiden ja uusien autojen koeajotilaisuuksien lisäksi vieraita viihdytetään rennolla ja mukavalla ohjelmalla tarjoiluineen ja tru-

baduureineen – tietysti niiden arvokaiden puheenvuorojen lisäksi.

Rajoja ei täyden palvelun raskaankalustonhuollossa yleensäkään haluta vedellä, sillä juuri joustava, kulloinkin kyseessä olevaan tilanteeseen mukautuva palvelukonsepti on se valttikortti, jolla yksityinen yritys nykyisin löytää oman elintilansa suurten merkkikorjaamoiden ja -ketjujen välistä. Mitään ajoneuvomerkkiä ei korjaamolla ylenkatsota, vaikka se onkin Dafien ja Goldhoferien merkkikorjaamo.

Ison haasteen korjaamon tehokkuudelle asettavat nykyisin erilaiset **testaukset**, joiden osuus näyttää jatkuvasti lisääntyvän. Ajoneuvojen katsastuspalvelu ja kunnossapito vaativat jarrusovituksia, pakokaasutestejä, ajopiirturien ja nopeudenrajoittimien tarkastuksia, pyörien suuntauksia, takalaitanostimien tarkastuksia jne. Mesi-Autossa on panostettu runsaasti erilaisiin testilaitteisiin ja henkilöstön koulutukseen. Esimerkiksi nykyisten isojen kuljetuslavettien, joiden kaikki pyörät voivat olla kääntyviä, huollot vaativat erikoisosaamista ja -välineitä. Ilmastointilaitte- ja lämmitinhuollon nopea palvelu on tullut entistä merkittävämmäksi.

Yksi Mesi-Auton erikoisosaamisen alue on kippiajoneuvojen vakaustestaus. Vakuutusyhtiöt ovat ryhtyneet vaatimaan kaatuneille ja korjatuille ajoneuvoille hyväksytyä vakauskoeita vakuutusten voimassaolon ehdoksi.

Korjaamon joustavuudesta kertoo se, että päivystyspalvelua tarjotaan 24 tuntia vuorokaudessa. Asiakkaan tarve sanelee, mihin aikaan tai missä työtä tehdään. Tässä toimintamallissa koko henkilöstön hyvällä keskinäisellä yhteistyöllä on erittäin suuri merkitys. Kun työ sitä edellyttää, ei minuuotteihin tuijoteta, mutta ei niihin tuijota myöskään työnantaja, kun asentajan yksityiset tarpeet edellyttävät joustoa toisin päin.

Mesi-Auton mekaanikot viihtyvät hyvin työpaikassaan, sillä vaihtuvuut-

ta on viime aikoina ollut ainoastaan eläkkeelle siirtymisistä johtuen. Tällä hetkellä Mesi-Auto työllistää 9 henkilöä, joista useimmat ovat viihtyneet talossa jo 9-15 vuotta, nuorimmatkin ovat oppisopimuskoulutuksen myötä hyvin sitoutuneita ja työstään innostuneita. Kaiken kaikkiaan henkilökunta on yrityksen arvokkainta pääomaa. Kuljetusten globalisoitumisen myötä jatkuvasti kansainvälistyvää asiakaskuntaa pystytään palvelemaan tehokkaasti, sillä koko henkilökunta puhuu suomen lisäksi vähintään välttävää englantia, mutta porukassa on niitäkin, joilla on hallussa kolmekin vierasta kieltä.

Rajoja ei vedellä myöskään töiden suhteen, vaan jokainen henkilöstöön kuuluva hyödyntää osaamistaan kohteeseen katsomatta. Niinpä toimitusjohtajankin löytää useimmiten haalarit päällä, kädet mustina korjaamohallista.



Raimo toivottaa vetkulaiset tervehdysjuhlistamaan Mesi-Auto Oy:n 15-v. syntymäpäivää!

Juhlat alkavat 2.5.2008 klo 10.00. Osoite on Veturitie 4, Kangasala. Ajo-ohje löytyy nettisivulta www.mesiauto.fi kohdasta yhteystiedot. Museo-kuorma-autonäyttelyn järjestelyjen helpottamiseksi olisi hyvä, jos ilmoittaisit Vexille tulostasi hieman ennakoon.

Vetkulaisten osallistuminen juhlapäivään olisi paras mahdollinen lahja! Ei muita huomionosoituksia.



Vetkulaisten jäsenkirje

TERVEHDYS NORSUNLUURANNIKOLTA.

Abidjan on miljoonakaupunki Norsunluurannikolla länsi-Afrikassa. Abidjanissa ja Norsunluurannikolla puhutaan ranskaa, maa on entinen Ranskan siirtomaavaltio. Maa sijaitsee vain muutamia satoja kilometrejä Päiväntasaajan yläpuolella joten lämmintä riittää ympäri vuoden. Kirjoittajan ollessa neljättä reissuaan aikajaksoilla 20.11.07 - 25.1.08 Abidjanissa, lämpötila on ollut keskimäärin noin 31 astetta. Maa itsenäistyi Ranskasta vasta vuonna 1960. Rahayksikkö on CFA, yhdellä eurolla saa 650 CFA:ta. Merkittävimpiä luonnonvaroja ovat mm. timantit ja öljy.

Abidjan Terminal on merikonttisatama jonka tavoitteena on nousta lähi-vuosina länsi-Afrikan merkittävimmäksi merikonttien kauttakulkusatamaksi. Ranskalaisomistuksessa oleva terminaali on investoinut huomattavia summia saadakseen kontinkäsittelykalustonsa viimeisimmän teknologian mukaiseksi ja tekee nyt markkinointityötä saadakseen laivayhtiöt käyttämään Abidjan Terminalin palveluja. Kirjoittajan edustama Konecranes toimitti 8 kappaletta RTG-satamakonttinosuria terminaaliin vuoden vaihteeseen mennessä. RTG-nosturi on fyysisiltä mitoiltaan 23 metriä korkea, 25 metriä leveä ja pituutta tällä 8-pyöräisellä nosturilla on noin 16 metriä. 136 tonnia painava nosturi pystyy pinoamaan 40 ton-

nin painoisia 20- tai 40-jalkaisia kontteja viisi päällekkäin ja kuljettamaan vielä yhden niitten yli. Nosturin jalkojen väliin mahtuu seitsemän konttia vierekkäin ja autokaista jota pitkin kontit kuljetetaan trailerin kyydissä kuorma-autoilla ja terminaalitraktoreilla nosturin alle.

Abidjanissa vanhoja kuorma-autoja on jokapäiväisessä käytössä mitä erinäisimmissä tehtävissä; säiliöautoja, rekkavetureita, traileriautoja, maa-aineksen ja roskien kuljetukseen olevia lavallisia sekä elintarvikkeitten ja hedelmien jakelussa käytettäviä vanhoja kuorma-autoja on Abidjanissa lukematon määrä. Kontteja kuljettavat kuorma-autot ovat pääsääntöisesti iäkkäitä. Toki Norsunluurannikolta löytyy uudempaakin autokalustoa, valtamerkkeinä Renault ja DAF. Kirjoittajan kuvaamien Mercedes-Benz kuorma-autojen tarkkaa ikää ei saatu luotettavasti selvitettyä.

Marcel Theophile on ylpeä iäkkään Mercedesin kuljettaja. Hän on ajanut sataman sisäistä liikennettä Mercedesellä reilun neljän vuoden ajan. Kauhuneesta olemuksesta huolimatta Mercedes on kuljettajan mukaan luotettava ajokki. Mersuun suurimpana huoltona hänen aikanaan on tehty jarrujen peruskorjaus. Sähkölaitteita ei tarvita päivänvalossa ja ilmastointi toimii avaamalla ik-

kunat sepposen selälleen. 41-vuotias neljän lapsen isä arvelee Mercedesin kestävän vielä sataman syklistä "kiertoajelua" useitten vuosien ajan; satamalla on korjaamo jossa sekä vanha että uudempi kalusto huolletaan säännöllisesti.

Monet Suomessa aikansa palvelleet Diesel-Toyotat ja Peugeot 505 farmarit (kuvan Peugeot 505:ssa on takalasisissa Oulun Autoliikkeen tarra!) ovat päätyneet Norsunluurannikolle takseiksi. Eri kaupunginosissa ope-roivat taksi-Corollat ja -Carinat ovat maalattu erivärisiksi. Matkalla hotellilta satamaan saattaa nähdä esim. oranssin, keltaisen ja vihreän Toyotan. Suomessa taksit ovat pääsääntöisesti uusia tai uudehkoja, Norsunluurannikon taksikirjoa katsoessa tulee mieleen että poikasena ollessa kirjoittajalla oli jäärata-autoinakin parempikuntoisia autoja. Katsastus on - kuten Suomessakin - jokavuotinen rituaali, mutta muutama tuhatlappunen paikallista valuuttaa saa katsastusmiehen lyömään leiman paperiin, joskus näkemättä koko autoa. Mielenkiintoinen seikka liikenteen näkökulmasta Norsunluurannikolla on, että maassa ei ole promillerajoja.

Kirjoittaja työskentelee Konecranesilla käyttöönottoinsinöörinä.

Teijo Markkanen
teijo.markkanen@konecranes.com
puh. 040-568 0140



Marcel Theophile uskollisen Mersu-vanhuksen puikoissa



Vetku Onnittelee

merkkipäiviään
viettäviä jäseniään.



Raikas	Mettälä	ELIMÄKI	60 v	9.1.2008
Kari	Helenius	SAVITAIPALE	60 v	20.1.2008
Gilbert	Söderholm	PARGAS	50 v	10.2.2008
Kari	Rimpisalo	TORNIO	50 v	19.2.2008
Jouko	Suutari	KORHOLANMÄKI	50 v	20.2.2008
Jorma	Juvonen	JUANKOSKI	70 v	27.2.2008
Jarmo	Perkola	SÄKYLÄ	60 v	3.3.2008
Kauko	Nikula	KYTÖKYLÄ	60 v	4.3.2008
Lars	Enjala	KERAVA	60 v	18.3.2008
Markku	Laurinkoski	HINTHAARA	60 v	19.3.2008
Mikko	Yliranta	NÄRVIJOKI	60 v	20.3.2008
Reijo	Erkkilä	SÖÖRMARKKU	50 v	23.3.2008
Jorma	Kuhmonen	PIEKSÄMÄKI	60 v	30.4.2008



Tilastojen kertomaa

Museoajoneuvot – Museum vehicles

Ajoneuvolaji	Museoajoneuvoja	Museoajoneuvojen osuus ajoneuvolajista (%)	Keski-ikä
Vehicle	Museum vehicles	Museum vehicles, percentage of vehicle class	Average age
Yhteensä – Total	26 865	0,6	42,5
Autot yhteensä – All automobiles	16 216	0,5	43,3
Henkilöautot – Passenger cars	14 830	0,6	42,9
Pakettiautot – Lorries □ 3,500 kg	334	0,1	44,5
Kuorma-autot – Lorries > 3,500 kg	817	0,8	48,0
Linja-autot – Buses, coaches	50	0,4	52,2
Erikoisautot – Special automobiles	185	1,4	52,7
Moottoripyörät – Motor cycles	9 338	5,0	41,4
Mopot – Mopeds	1 093	0,6	39,0
Moottorikelkat – Snow mobiles	24	0,0	33,6
Traktorit – Tractors without road tractors	105	0,0	50,7
Moottorityökoneet – Motor-driven working machines	3	0,0	47,5
Perävaunut – Trailers	24	0,0	46,6
L5/L5e ²⁾	62	10,8	46,3

Voimaantulomääräykset 2006 -kirja on tarkoitettu ensisijaisesti ma-tarkastajille työkaluksi, mutta myös apuvälineeksi entistämistyön suorittajalle.

Kirjassa tarkastellaan kulloinkin kyseessä olevaan ajoneuvoon liittyviä määräyksiä, joista selviää, mitkä laitteet ja varusteet kuuluvat ajankohdaltaan esilläolevaan ajoneuvoon. Ajoneuvon nimikkeiden ja ajoneuvoluokkien osalta määräykset kerrotaan voimaantulopäivän määräämässä järjestyksessä, vanhimmasta uudempaan. Tarkastelussa seurataan ajoneuvon valmistusajankohdan mukaisia määräyksiä.

Kirjan on koonnut Lauri Myllylä, joka on vuosia ollut SA-HK:n teknisen valiokunnan puheenjohtaja ja jäsen sekä ma-tarkastajien kouluttaja, katsastusmääräysten asiantuntija myös ammattinsakin puolesta.

Tilaukset Automobiili-lehdeltä mieluiten sähköpostilla: automobiili@sahk.fi tai postitse Automobiili, Vanha talvitie 2, 00580 Helsinki. Hinta 15 € / kpl + postituskulut.



Läsh.Veteraanikuorma-autojen seura ry
PL 48
36201 KANGASALA

DAF
CT • FINLAND



Kuorma-auto kaikkiin tarpeisiin

Kaikilla kuljetustöillä on ainutlaatuiset vaatimukset, joten jokainen DAF-ajoneuvo on ainutlaatuinen ja rakennettu erilaisista ohjaamo-, alusta-, voimansiirto- ja akselikokoonpanovaihtoehtoista. Kolme ajoneuvokonseptia, XF, CF ja LF, yksi laatustandardi: paras. Ajoneuvoa tilattaessa asiantunteva DAF-myyjä auttaa asiakkaita valintaprosessissa huippuluokkaista ohjelmistoa käyttämällä. Tämä varmistaa, että tilattavan ajoneuvon suorituskyky vastaa asiakkaan tarpeita täydellisesti. Oli haaste sitten mikä tahansa, DAF ottaa sen vastaan.

DAF
CT • FINLAND

MYNTI

Länsi-Suomi

Olavi Mäntynen
0400 266 678

VARAOSAT

Pauli Puukari
050 325 5034

Etelä-Suomi

Jouni Nurmi
050 374 2488

HUOLTO

Juha Saarela
040 358 2484

Pohjois-Suomi

Auvo Leppänen
050 374 2832

CT Finland B.V.

Mestarintie 7
01730 VANTAA

Itä-Suomi

Matti Hämmäläinen
050 345 7301

puh 09 855 39016
fax 09 855 39090

Myyntipäällikkö

Hannu Aro
050 388 8461

info@ct-finland.fi
www.ct-finland.fi