

Veteraani **KU**orma-auto



1-2/2007





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 1.1.2007 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.fi

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
PL 864, 07930 Pernå
Puh. k: (019) 636 204, m: 0500 315 271, fax: (019) 636 204

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

Wanhat Sisut ja Vanajat -kerhon yhdyshenkilö

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 1-2/2007

ISSN: 1795-4452

Julkaisija: Veteraanikuorma-autojen seura ry,
Päätoimittaja: Veikko Hoppula Kangasala
Painos n. 700 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- tahtoille.

ILMOITUKSET

Takakannen ilmoitustila on varattu Seuran yhteistyökumppaneiden lunastettavaksi erillisen sopimuksen mukaan. Tekstisivujen Osta-Myy-Vaihda -palstalla Seuran jäsenistön ilmoitukset julkaistaan veloitusetta, muiden halukkaiden ilmoitushinnat sopimuksen mukaan. Lehti julkaisee ainoastaan tavara-autoperinteeseen 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:

Pornaislaisen Matti Haikosen tuore kuorma-autohistoriatallenne, Scania-Vabis L56 / 1965 omimassa elementissään kotiseututiellään. kuva Jari Ala-Ilomäki

SISÄLTÖ 1-2/2007

Info-sivu	2
Päätoimittajan porinat	3
Kiito-linjat	4
Puheenjohtajajalta	5
Kevätpäiväntasausajot	6-7
Vetku esittelee	8-9
Republic historia osa 1	10-11
Toimintakertomus v 2006	12-13
Vetkun juhlakeikka Päijänteellä	14-17
Vetku esittelee	18-19
Tiekonehistoriallinen seura ja Mobilia	19
Erkki Mäkisen muisto säilyy ja työ jarkuu	20
Vetku onnittelee	21
Vaatteet aatteiksi Vetkun ajotapahtumissa .	22-23
Jalavan kauppa	24-25
Pertti Lähivaara pelastaa puutavara-autoilun historiaa	26-29
Kauppapaikka	30-31



Päätoimittajan porinat

Viestintä uusilla urilla –Vetkussakin.

Tätä lehteä on odotettu kuin kuuta nousevaa. Olen syvästi pahoillani, että jo monenkin kunnouksen ajan. Tässä se nyt vihdoinkin kuitenkin on, ja seuraavakin numero valmistunee vielä tämän vuoden puolella.

Vetkun sisäinen ja ulkoinen viestintä on ajan hengen mukaisesti siirtynyt entistä enemmän sähköisen median varaan. Jäsenistön keskinäiset viestit kulkevat sähköpostilla kiitettävän nopeasti ja lähettämäänsä saa vastauksen liitetiedostoineen, ennen kuin kunnolla ehtii päättää kääntämään.

Hyvään aikaan sattuukin tämä kehitys, sillä Itella, tuo entinen Suomen Posti Oyj, on ryhtynyt määräämään, mihin osoitteeseen suomalaiset saavat pyytää postinsa kantamaan. Syyskokous/Loska-ajo -kutsukirjeitä kiikutti Posti-Pekka takaisin lähettäjälle maininnalla ”Osoite epäselvä” mm. siksi, että kuoreen painetussa osoitelapussa oli ”vain” henkilön nimi sekä katuosoite, jossa sijaitsee hänen omistamansa yritys, mutta siitä puuttui ko. yrityksen nimi. Yrityksen posti taloon kyllä kannetaan.

Toisessa esimerkkitapauksessa lähettäjälle palautettiin erään ala-asteikäisen jäsenemme posti, jonka hän on toivonut kannettavaksi perinteiseen tapaan pappansa omakotitalon laatikkoon - yhdessä kun ovat aina tätä Vetku-toimintaa harrastaneet. Itellan mielestä kirjettä ei voi pudottaa ko. postilaatikkoon, koska henkilö ei virallisesti asu kyseisessä osoitteessa. Kaiken ne siellä tietävätkin?

Onkohan kyseessä uusi rahastuskeino, sillä Vetku maksaa täyden kirjeenkantomaksun myös jokaisesta vastauslähetyksestä – näissä tapauksissa kahteen kertaan.

Siksikin olisi hyvä entistä enemmän hyödyntää sähköpostia myös tapahtumiin ilmoittautumisissa.

www.vetku.fi on näyteikkunamme ulkoiseen maailmaan. Nettisivuston uudistusprosessi on edennyt mallikkaasti, jos kohta on eräillä tahoilla vaatinut verta, hikeä ja varmaan vähän kyneleitäkin.

Sivuston uusi rakenne ja toteutusalue antavat sille mahdollisuuden edelleen kehittyä tavara-autohistorian kattavana ja vuorovaikutteisena tietopankkina, kuten toimintasuunnitelmassa oli tavoitteeksi asetettu. Käytettävyyttä ja tiedon löytämistä pyritään edelleenkin helpottamaan ja tässä ovat suureksi avuksi tietenkin käyttäjien kommentit, joten antakaahan sitä palautettakin.

Tarkoitushan on, että sivusto houkuttelisi alan historiaa ja perinnettä tuntevia kirjoittamaan tietojaan talteen ja toimisi täten yhteisenä kanavana tietojen siirtämiselle ja tallentamiselle.

Hei taas, tapaamisiin netissä ;-)
wexi





Kiito-linjat

kirj. tuntematon runoilija Vaasan vankilassa vuonna 1954.
(Ote julkaisusta "Ja niin me aloitimme tavaralinjaliikenteen", Ilveskiito Oy 1982).

E. Aihisen Turusta Vaasaan käy tie,
ain´joka päivä kuormia vie,
he Turusta Vaasaan ja takaisin
ja kilpaavat kanssa Hellbergin.
Taisto Aaltonen, Aihisen Sisulla
hän kulkee ain´ Vaasan linjalla,
vuoroon kanssa Laitisen,
sekä Simulan ja Turtiaisen.
Nuo Sisu ja Leyland Hellbergin,
myös ovat Vaasassa päivisin,
Hans Evald Leylandin ratissa,
on Vaasan tyttöjen hurmaaaja.
Y. Auramaan Sisu Eurasta,
se kulkee myös kiito-linjaansa,
Raumalta Poriin ja Vaasahan,
Erkki Alhontaustan ohjaamana.
On Turku- Helsinki linjalla,
nuo Vahlstenit ja Lintula,
on Leino, Saari ja Nurminen,
sekä Tuominen ja Salonen.
Myös Vainio ja Nohkola,
he ajavat Helsingin linjalla,
ja näkeepä Helsingin kaduilla,
myös Piiran ja Auramaan.
Ja Porista Helsinkiin ajavat,
nuo Alamäet ja Satomaat,
ja S&E Nummi ja Luomat,
niin myös Mäkinen & Pohjola.
Luoman rekka-Volvoa on yhdeksän,
sitä ajelee R. Santikka.
Volvolla Porista Helsinkiin,
olen mennyt hänen kanssaan mo-
nesti.
Vaasasta Helsinkiin Wahlroosit,
sekä Lillträskit ja Fredmanit,
myös Lumiahot ja Borgwardi,
sekä Paloluoto ja Leylandi.
Unto Kainulainen Vaasasta
ajoi Helsinkiin kolmella autolla,
oli Borgwardi Mercedes,
sekä varavaunu Hercules.
Saarikoskella ja Väyliöllä,
heillä myös Sisu ja Vanaja,
joilla Jyväskylästä Vaasahan,
aina kiito-linjaa ajavat.
Ja Äänekoskelta Vanaja,
on Leppäsen Paavon omistama,
ajaa Vaasahan halkokuormia
ja vie pohjanmaalle jauhoja.
Tampere-Vaasa linjalla,

on Paloposki ja Anttila,
ja Tampereen kautta Helsinkiin,
ajaa Paulamäen Borgwardi.
Viitalähteen Matti Isojoelta,
ajaa Vaasaan kuormalinjaansa,
omalla Fordson Thamesilla,
aina kolme kertaa viikossa.
Ja Mikkelistä Helsinkiin,
liikennöi vaunut Wredforsin,
ja usein näkee Wredforsilla
varavaunuja linjalla.
Mäntsälästä Mikkola,
ajaa myös kiito-linjoja,
ja Helsinki-Lahti linjalla,
myös bensiiniä kuljettaa.
Lillträskin rekka-Mersulla,
oli hiukan huonoa tuuria,
kun kerran Kokemäellä,
oli ojassa pyörät ylöspäin.
Myös Luoman rekka-Volvolla,
oli pyörät kohti taivasta,
kun safööri nukahti rattihin,
niin Volvo myös tieltä poikkesi.
Sven Dahlback ja Helge Norrgådi,
myös Mersulla metsään poikkesi.

Helge nukahti Mersunsa ratissa,
Sven Dahlback sai siinä surmansa.
Kiito-linjan miehillä raskas on työ,
kun päivät ei riitä, he ajavat yön.
Ei auta vaikkakin väsyttää,
heitä coffein-tabletit virkistää.
Nuo automiehet on iloiset ain;
he eivät sure, he nauravat vain.
Ei heille tarvitse sanoa,
että älä unohda hymyä
Kun automies hermonsä hallitsee,
hyvä ystävyys maantiellä vallitsee.
Ain´ toiselle apua annetaan,
ilot, surut yhdessä jaetaan.
Mulle auton ääni tuttu on tuo,
ja tieni kulki ain´ autojen luo.
Nyt vaellan ristikon varjossa vaan,
mutta autoja en voi unhoittaa.

Sanon automiehille terveiset,
ja toivotan onnea matkalle,
ja joskus teidät kun nähdä saan,
niin hymyllään kun tavataan.

Terveisin. tuntematon runoilija.





Puheenjohtajalta

K.-A. Harrastaja ja yhteensä Punaiset Laput

Tervehdys kaikille! Kiitokset luottamuksestanne. Pääsiin kylläkin melko isoihin saappaisiin, joita Veksi oli vieläpä hyvin rasvannutkin, mutta parhaani tieteenkin yritän harrastuksemme eteen. Eikä sen puoleen, jos nyt jonkun yhdistyksen puheenjohtajaksi ryhtyy, niin se on sitten kyllä ainakin minun kohdallani Vetku.



Mutta on sanottava, että kokemukseni Vetkulaisista ovat olleet niin hienoja, että mielelläni tähän hommaan aloin. Reilu yhteishenki on vallinnut ja turhan toistemme kanssa kilpailemisen asemesta on loistanut pikemminkin toistemme auttamisen henki. Taisipa Hoppulan Veksi vanhoilla nettisivuilla osuvasti mainita seuran tilaisuuksissa vallitsevan 'reilun automiesmäisen hengen'. Ajattelin tuota toiminnan ja tapahtumien henkeä ja törmäsin kansalliskirjailijamme Aleksis Kiven Nummisuutareiden toteamukseen:

Hiiteen kaikki mielen mustuus,
me suoritamme itsemme tästä retkestä kuin enkelit.
Asiat käyvät hyvin, peijakkaan hyvin,
eikä yhtään syytä päätä kallistella.

Noinhan ne asiat elämässä useinmiten menevät ja mielestäni tuo sopii varsinkin keikkojen motoksi hyvin. Lähtökohtana keikoilla on tieteenkin edustava museokuorma-autoharrastuksen esittely kuskin ja repsikan ajamukaisia vaatteita myöten. Ei siis surra keikan järjestelyiden mahdollisia pieniä epäkohtia, tunnetustihan elämme epätätydellisyyden maailmassa, vaan nautitaan ennen kaikkea loistavasta seurasta!

Mutta eivät kaikki näkymät museoautorintamalla silti ole pelkästään ruusuisia. Uusin suuntaus ja milteipä muoti näyttää olevan toiminta valtakunnallista keskusjärjestöämme SA-HK:ta vastaan. Käytännön ilmenemismuotonsa tämä on saanut nettifoorumin asiattoman kirjoittelun lisäksi siinä, että aluerkerhot ovat antaneet jäsenilleen mahdollisuuden kuulua pelkästään ko. aluerkerhoon, eli jättää SA-HK:lle tilitettävä osuus jäsenmaksusta maksamatta. Kyse on reilusta parista kymmistä, joka mielestäni ainakin aktiiviseen harrastukseen kuluvan rahan rinnalla on mitätön summa ja tulee hyvinkin takaisin pelkästään tasokkaan Automobiili -lehden muodossa.

Kenenkään ei pidä unohtaa, että ainakin museokuorma-autoharrastus ilman SA-HK:n kaikille museoautoharrastajille ajamia etuja olisi useimmille taloudellisesti kohtuuttoman raskasta normaaleine vakuutusmaksuineen ja käyttövoimaveroineen. Mutta näinhän se tapaa mennä: saavutetut edut tuntuvat itsestäänselvyyksiltä ja vapaamatkustajia riittää.

Eikä tilanne museoajoneuvojen osalta ole mitenkään seestyneessä vaiheessa. Tulollaan on uusi harasteajoneuvoluokka muunnelluille ajoneuvoille, joita ei käytetä ympärivuotisesti. Näille tulisi aivan aiheesta samantyyppiset edut kuin museoajoneuvoillekin: rajoitettu käyttöaika ja siihen suhteessa alhaisempi vakuutusmaksu. On esitetty, että ajoon lähtö ilmoitettaisiin tekstiviestillä ja viranomaiset osaisivat kohdentaa ilmoitusvelvollisuuden valvonnan poikkeavien, vaikkapa punamerkkisten, rekisterikilpien perusteella. Yleisen hallinnon yhdenmukaistamisperiaatteen johdosta on nähdäkseni mahdollista, että myös museoajoneuvot ovat vaarassa mennä samaan ajoneuvoluokkaan. Ajaisimme sitten punakilpisillä museokuorma-autoilla... Kuulostaako houkuttelevalta? Mielestäni ei. Tätä vastaan ainakin SA-HK tekee parhaansa.

Kaikki SA-HK:sta saamamme hyöty ei siis ole kouriintuntuvaa vaan suuri osa on taustalla tehtävää edunvalvontatyötä. Vetkussa on perinteisesti ollut vain SA-HK:n jäsenmaksun maksavia jäseniä. Mielestäni varsinkin museokuorma-autoharrastajien saavuttamat edut ovat niin huomattavat, että on kunnia-asiamme maksaa tuo reilu parikymppinen. On tämä sen arvoista hupia!

Jari Ala-Ilomäki



Kevätpäiväntasausajot 31.3. – 1.-4.2007

- Mäntyharjulle pojat lähti reissulle

Tämän vuotiset kevätpäiväntasausajot keräsivät talviunesta herätellyt veteraanikuorma-autot kokoon Mäntyharjun keskustaan maaliskuun lopussa. Kolmekymmentä autokuntaa oli lähtenyt reissulle ulkoiluttamaan autotalliensa aarteita kauniiseen kevätsäähän, ja Mäntyharjulla vietettiin hyväntuulinen viikonloppu vanhojen autojen ja vanhojen ystävien hyvässä seurassa.

Mäntyharjua pitkin ja poikin

Kevätpäiväntasausajot alkoivat osallistujien osalta maukkaasti Mäntyharjun kunnan tarjoaman aamiaisen merkeissä, ja kunta tuli muutoinkin keikan aikana tutuksi. Mäntyharju on perinteisesti tunnettu kesäasukkaiden onnelana, mutta tarjoaa työtä ja kodin myös n. 6500:lle vakitukselle asukkaalle. Kunnassa on vahva teollisuus, johon veteraanikuorma-autoilijat pääsivät tutustumaan Veisto Oy:n tiloissa. 40-vuotias Veisto on maailman johtavia sahakoneiden valmistajia ja viennin osuus on yli puolet myynnistä. Teknologian taso huimasi synkronoimattomiin vaihteistoihin totuneiden päävärkkiä.

Muita keikan kiintoisia vierailukohteita olivat Juhani Pietikäisen v. 1978 perustama Rekkavaruste Pietikäinen Oy sekä museoautokokoelma. Pietikäisen yritys tarjoaa raskaan kaluston ja päälirakenteiden huolto-, myynti- ja korjauspalveluja Mäntyharjulla sijaitsevassa toimipaikassaan. Veteraaniautoilijoiden sammumattoman kiinnostuksen herättiväntä entisöitävänä oleva pallonokka-Scania sekä piha-alueen lukuisat kuoma-autoihiot. Rekkavarusteen tarjoamat päiväkahvit juotiin yrityksen tiloissa. Vierailukohteista vaikuttavin lienee kuitenkin Juhani Pietikäisen Vuorinmessä, kauniilla järvenrantarinteellä sijaitsevan kodin museoauto- ja taidetkokoelmat. Talleissa nähtävillä olevat uudemmat ja vanhemmat auto-

aarteet, piha-alueen veistokset ja istutukset, sekä kodin taide-esinekokoelmat tarjosivat runsaasti silmäniloa. Liekä puheenjohtajan suupielistä E-tyyppi Jaggen sisustukseen tasaisesti juossut kuola jo saatu siivottua?

Ajot kruunasi sunnuntain vierailu Oy Woikoski Ab:n tuotantolaitoksille. Suomen vanhin kaasuntuottaja on perustettu jo 1882 ja toimii nykyään maanlaajuisesti. Yritys on alusta alkaen kuulunut Palmbergin suvulle, ja perinteiden sekä oman historian arvostus näkyi myös tuotantolaitoksen upeasti entistetyissä rakennuksissa. Clas Palmberg tarjosi mielenkiintoisen kiertokäynnin tuotantolaitoksen eri tiloissa, mutta myös museoautokokoelma vanhoine Eltsun kilpureineen sai ansaittua huomiota mukana olleilta.

Perinteitä ja yllätyksiä

Kaikille aisteille iloja tarjosivat Mäntyharjun maisemat hiekkaisine mäntykankaineen, vanhan kirkonkylän miljöineen, sammaleisine kuusimetsineen ja kirkkaassa auringonpaisteessa sulavan jään kirjomine järvenselkineen. Näkemisen ja kokemisen arvoinen oli myös Vanha Virransalmentie ja museosilta. Ennen sillalle ja siellä odotavien kameroiden ristitu-

leen joutumista autoletkaa odotti kuitenkin yllätys, poliisiratsia punnitukseksi.

Poliisipartion mielenkiinto kohdistui veteraaniautojen taka-akselipainoon, joka punnittiin samalla kun kuskit saivat esittää varman tietonsa tai vaihtoehtoisesti valistuneen arvauksensa oman autonsa taka-akselipainosta. Useimpien tieto olikin vain arvailua, mutta löytyipä kuskien joukosta yksi tietäjäkin.

Vuonna 1937 valmistuneen museosillan ylitys sujui useimmilta ongelmitta, mutta korkeampien autojen kuskeille sillan teräsristikkorakenne oli aiheuttaa harmaita hiuksia ja ahtaata paikan kammoa. Hitaasti ja varovasti kiihuhtaen kaikki kuitenkin mahtuivat teräsrakenteiden alta naarmuitta.

Orilammen majalla yöpyneet autokunnat viihtyivät savusaunassa, maukkaan ruuan ääressä seurustellen, sekä elävän musiikin tahdissa tanssilattialla pyörähdellen. Ajoihin osallistujille oli jälleen tarjottu tuhti annos kulttuuria, teollisuutta, maantiedettä ja kuljetuskulttuurin historiaa, unohtamatta kuitenkin Vetkun ajoissa tärkeintä, eli mukavaa yhdessäoloa.



Clas Palmberg kertoi Voikoskella Onni Vilkkään (?) aikanaan Monte Carlossa (?) luotsaaman Allardin vaiheista kiinnostuneille Vetkulaisille.



Veteraanikuorma-autoilija Markku T. Koskinen ihailmassa BMW Isettän muotoilua.



Autoilija Tuure Hulmi arv. rouva vänkäreineen Virransalmen museosillan maisemissa.



Salme Lehtisen ikuiselta vaikuttavan nuoruuden salaisuus: Veiston messinki-rouhe!



Autoilija Hannu Valkonen esitti keikan yleisötilaisuuksissa autoiluaiheista musiikkia. Kostajan kookkaasta varresta johtuen mikkiä pidelleen lyhyempikasvuisen pj:n käsi pakkasi väsymään useampisäkeistöisissä kappaleissa.



Vuoriniemessä muistettiin keikan pääisäntäparia Pietikäisiä Vetkun Republic -taululla.



Vetkulaisten autoja odottamassa kuskien paluuta Voikoskella.



Vetku esittelee

Kallion Jouni Kurikasta

Moon syntyny 1964 Kurikas autooli- ja/autonkulijettaja perheeseen. Kiinnostuksen autoihin moon imeny jo äirin mairos. Erityisesti kuorma-autojen paris tuli oltua häjyysenä, ku me- lekeen koko suku sai leipänsä au- toosta tavalla tai toisella. Ei moltu mun velijen kans koskaa ammatetta- vina, oltihin isännän joukos ajos. Hie- tamontut ja rakennustyömaat tuli meille tutuiksi. Sosiaalipuoli taitaas nykyään ottaa asiahan kiinni rankalla kärellä, mutta meillehän soli Ameriik- kaa.

Mobiiliista moon ollu kiinnostunu koko ikäni. Aloon harrastamahan vanhoja autoja 1989 ku mä rehasin muorivainaan Warren pelloilta, johona soli ollu 15 vuotta, kotia tallihin. Koto- väki sanoo mulle monta kertaa jotta; "Pitääsköhän sun mennä vähä nuppi- nikkaris käymähän?" Warrehen mä kai sitte tunnin vähä jotaki lukkarirrak- kautta ku meillä oli sellaanen ku molin kakara.

Toinen mun harrasteautoostani

Kaania-Vaappis kuuluu kans likitte mun muistoohi ku molin kakara. Useempi voo-rokausi on tullu istuttua ja nukuttuaki nenä Kaanian kopis. Isäntä penkillä ja mä laattias.

Kauan aikaa mä suunnittelin kuor- ma-auton entisöömistä. Herran vuonna 1999 mä sitte ostin Kaania- Vaappiksen. Ensimmäisen talaven jäläkehen meni tilat alta ja piti vähä funteerata, notta "Mitäh ny?"

Omaa hallia alootin tekemähän 2001. Ku halli tuli valamihiksi, aloon rojektin uurestansa ja 2005 Kaania sai MR-kilvet. Kerhotoiminnas moon ollu joukos vuoresta 2000 ja ny moon Seinäjoen seurun mopilistiis puheenjohtajana.

Fräkäämisteni rahootuksesta vas- taa Vaasan Wärtsilä johona moon ollu monttöörinä vuoresta 1982. Jokku vetkulaasista kävi meitä katto- maski 2005 Etelä-Pohojanmaan kei- kalla. Auton-, riisseli- ja moottori- asentaja muston koulus tullu. Mele- keen peljästyyn ku mut valittiin Vet- kun hallituksehen. Son kunniahom- ma mulle, kiitti ku luotatta tuolla lailla



muhun. On hienoa olla joukos näin välittömäs ja rennos sakis ku kaikki vetkulaaset jotka moon rookannu.

Hywää syksyä vaa. **Jouni.**



Tervehdys! Olen

Lasse Juhani Hietsalo

Elimäeltä, ikä 60v. Tienaan näitä harrasterahoja ajamalla ADR-Haan- pään ME-PA:lla liimaa, vaneria ja sellua - vietin tässä hiljattain 40-vuo- tis "taiteilija-juhlaa".

Kunnostimme poikien kanssapalo- kunnan 1953 mallisen VOLVON mu- seoajoneuvoksi. Sitten alkoi tehdä mieli omaa autoa. Kuopiosta Frimo- digeilta ostettiin VOLVO vuonna 2003. Sen jälkeen onkin kaikki Vet- kun keikat ajettu. Museokaluja ei ole muita kuin Volvo, traktori on vähän haaveena.



Vetku esittelee

Toimin myös Elimäen VPK:ssa, olen hallituksen puheenjohtaja. Omakotitalon hoitoa lenkkeilyä ja talvisin circuit-jumpaa hyvässä seurassa.

Vetkun nettisivuja seuraan säännöllisesti, sivut ovat hyvät ja päivitys toimii kiitettävästi - tietoa tulee!

Keikat ovat toiminnan kohokohtia,

valitettavasti aikataulut vaan aina liian tiukkoja.

Veteraanikuorma-autoja ja -harrastusta tulisi mielestäni esitellä enemmän erityisesti nuorten omista tilaisuuksissa. Perheeseeni kuuluvat vaimo Eija, poika Ilkka ja tämän vaimo Ani sekä vaarin silmäterä Venla. Eija on innolla mukana har-

rastuksessa, autoilijan tytär kun on. Autotallin pihalla kasvanut ja "Kempsun" hytissä kauppa leikkinyt Ilkkakin ajelee joskus vanhuksella ja auttelee remonteissa.

Seuraavia keikkoja odotellen.

Lasse

Seuran jäsenistön on hyvä tuntee hallituksessa istuvat ja muut luottamushenkilöt, jolloin yhteydenottoakin on aina helppoa. Tässä numerossa esittelemme osan tämänhetkisestä hallituksesta. Seuraavissa numeroissa lisää...

Jari Ala-Ilomäki

Olen syntynyt v. 1961 Riihimäellä, mutta valtaosan elämästäni armeijaan menoon saakka vietin Kouvolassa. Nykyisin asun metsän keskellä Sipoossa. Olen työssä Metsäntutkimuslaitoksella puunkorjuun tutkijana.

Vanhat autot ovat aina kiinnostaneet minua. Niin myös muutkin autot, junat, laivat ja koneet ylipäätään. Kuorma-autoharrastukseni alkutahdit soitettiin 1960-luvulla mökkitietä hiekoittaneessa kuorma-autossa Jaalassa. Olin myyty, vaikka auto ns. vika-merkkinen olikin. Hienotunteisuusyistä jätän merkin sanomatta, vaikka hieno auto sekin oli. Uskonvahvistusta sain nähdessäni Kouvolan kaupungin tummanvihreän Kontio-Sisu aura-auton talvisin 1960- ja -70 -lukujen taitteessa: komea auto ja komeat äänet!

Tästä kului kolmisenkymmentä vuotta epätietoisessa rajatilassa. Erietyisesti suomifilmien pätkät, joissa vilahti ohi Sisu tai Vanaja saivat aikaan sydämentykytystä. Lopullisesti tulin järkiini (eräiden mielestä kadotin sen viimeisetkin rippeet) syksyllä 2002 hankkiessani oman Jyry-Sisuni. Hankin auton museokatsastettuna, koska mielestäni lapsilla tulee olla paitsi tietoisuus jatkuvasti autotallissa olevasta isästä myös vähintään näköhavaintoja. En ole katunut valintaani

enkä osaa sitä edes hävetä, sillä meillä on ollut vaimoni Päivin ja lasten kanssa tosi hauskaa Vetkun keikoilla.

Harrastan toki muutakin: valokuvausta olen harrastanut vaihtelevalla innolla ja aihepiireillä reilu kymmenvuotiaasta, rautateitä sekä veneilyä keskimootoriveneellä Saimaalla. Kaikki nämä tyydyttävät paitsi tekniikan parissa puuhaamisen niin myös estetiikan kaipuutani. Viimeksi mainittu selittää myös Sisun ja Vanajan

pääsyn listani kärkeen jo varhain. On oikeastaan käsittämätöntä, että nämä suomalaiset työkalut on osattu muotoilla miehekkäin mutta herkin vedoin niin kauniiksi käyttöesineiksi. Nostan muotoilusta vastaaville mielelläni hattua!

Vetkun toiminnassa on mielestäni parasta ystävyyshenkinen leppoisuus ja kilpailuhengen puute. Pidetään Vetku sellaisena!





Reni Hildeen, SA-HK:n ja Tampereen kerhon perustajajäsen.

PELASTAVA ENKELI

REPUBLICIN pelastumisesta jälkipolville saamme kiittää Kai-Lauri Bremeriä ja sattumaa. Hän oli lähtenyt 1958 kokeilemaan mopo-pyöräänsä ja kait sattumoisin ajeli Lepävaaraan. Siellä oli radan varressa parikin romista, jotka olivat meikäläisten aarreaittoja. Romikseen tullessaan hän näki puoliksi tuhotun kuormurin, jossa oli umpikumiset pyörät ja tuhoaan odottamassa vielä viimeisen useamman auton sarjasta. Se viimeinen oli REPUBLIC.

Kai-Lauri, Georg von Pfaler, Martin Ekman ja ehkä muitakin keräsivät pikakolehdin ja ostivat viimeisen Republicin romiksesta. Minä sain hälytyksen kun tarvittiin porukkaa siirtämään auto pois. Onneksi Jorilla oli Willys-jeeppi joka valjastettiin eteen ja saatiin pois polttopillin ulotuvilta. Siinä hinauksessa muistelen vuorotelleni Olavi Heldan-nimisen kaverin kanssa "repun" ratissa. Muistelenpa kaverini Reijon todenneen ettei auto kiemurrellut Olavin ohjaamana yhtä paljon kuin minun käsissä. Vuosien seisonta ennen romista ei ollut ainakaan herkistänyt ohjausta!

SUURI INNOSTUS AUTOVANHUUKSIIN

Minä olin koulutoverini Reijo Rallin

VARHAISIMPIA MUISTELOITANI REPUBLIC-KUORMA-AUTOSTA

kanssa nuorin siinä porukassa, joka hääri kanttiautojen kimpussa. Ne oli silloin pelkkää romurautaa. Loppuun ajettuina niistä ei enää ollut vakavaan käyttöön. Uusia jo sai ja niinpä "kantti kertaa kantti kertaa lippa" oli jo auttamattomasti ohitettu vaihe Suomen autoistumisessa.

VEIVI OLI KORVAAMATON APU

"Repu" oli niin kankea lykittävä ettei sitä pienellä joukolla saanut edes liikkeelle. Osansa jäykkyyteen oli varmastikin ties kuinka pitkä seisominen ennen kuin matka romikselle alkoi. Tehokkain keino sen, ja muiden "hengettömien" vanhusten liikuttelomiseksi yksinkin oli panna vaihde sisään ja veivata. Sillä lailla siirreltiin lukemattomia kertoja autoja.

"Repun" moottori ei iloksemme ollut jumissa, joskin isot pojat olivat kyllä sitä mieltä että moottorista oli se "suuri henki" kyllä mennyt manan majoille. Minä olin niinä aikoina kassannut yhden palapeli auton, Chevrolet International vm 1929, jonka isä oli tutultaan purettuna ostanut. Olinpa herättänyt kateissa olleen hengenkin siihen. Muistikuvani siitä on vieläkin elävänä mielessä. Fabianinkatu 5:n pihalla kun letukkaa kokoilin niin moni utelias seurasi hommaa ikkunastaan. Kun rupesin sitä käyntiin veivaillemaan ja kun ekat paukahdukset tuli pakosarjasta komeiden lieskojen kera niin ikkunoita avautui, mutta kun pakoputkiton kutonen räjähti käyntiin umpipihalla erittäin kaikuvalla paukkeella ja rätinällä, niin ensin avautui vielä useampi ikkuna ja sitten kaikki kiireesti sulketuivat. Eiköhän naapurit ymmärtäneet voiman komeata ääntä?

MIKSEI SE KÄVISI?

Tietenkin heti kohta nousi esille kysymys siitä olisiko "repun" suuri henki mennyt todella ja lopullisesti manan majoille vai

voisiko sen vielä houkutelulla ilmeneeraantumaan. Ilmottauduin ryhtyvänä suureksi poppamieheksi ja kutsuvani moottoriin kateissa olevan suuren hengen paikalle. Realistisemmat olivat sitä mieltä ettei se enää käy. Nuoruuden itsevarmuudella totesin: "miksei se kävisi?" Niinpä irrotin kaasuttimen ja magneeton johtoineen ja tulpat ja vein kotiin. Äidin iloksi puhdistelin niitä keittiön tiskipöydällä, ehkä salaa tiskiharjallakin. Tulpat sain jossain oikein hiekkapuhallettuakin ja tarkistettua vanhempien automiesten muistamalla Champion-puhdistus- ja kipinän testauslaitteella. Sellainen lienee jokaisen tosi-mobilistin verstaassa?

Sen yksityiskohdan muistamme molemmat siskoni kanssa kun halusin kokeilla purettun, puhdistetun ja jälleen kasatun magneeton mahdollista toimintaa. Mitään aavistamaton sisko piti kuuliaisesti syytysjohdon päästä kiinni ja minä riuskasti pyöräytin magneetta. TOIMI! - mutta uusintakokeeseen hän ei enää suostunut.

JA TAAS VEIVATAAN

Seuraavana viikonloppuna kiikutin kaasuttimen, magneeton ja tulpat ynnä vähän bensaa paikkaan jossa "repua" silloin säilytettiin. Se oli muistaakseni Mankkaalla erään isohkon kivilavetan entinen lantala! Ruuvailin vehkeet paikoilleen, ava-





sin ryyppykuppien hanat ja annoin alkuryypyt. Sitten veivin kampeen kiinni - ote oli muuten tietenkin sellainen, että sormet ja peukalo ovat SAMAN suuntaiset, että jos potkaisee takaisin niin peukalo ei vahingoitu.

SUURI HENKI PALAA RUUMISEEN

Aikani veivailtua ja porukan naureskellessa sain Olavi Heldanilta inhimillistä myötätuntoa niin paljon että hänen aikamiehen voimin pyöräytti veiviä ja silloin "suuri henki" palasi paukkuen ja savuten Republiciin. Koekilua jatkettiin niin että viriteltiin tilapäinen bensan syöttö ja niin minä ajoin ylpeänä kaaran muutaman metrin ulos lantalasta ja taas takaisin, tehtiinpä pihalla pieni lenkkikin. AK:n vuosijuhlaankin pääsi "repu" osallistumaan, siitä on mm. Hesarissa kuva, minä seison sillä kertaa hattu päässä lavalla, kun siihen aikaan en omistanut kuormuri-korttia.

Moottori oli - ja toivottavasti on edelleen - ällistytävään sitkeä. Kun "repu" vietiin aluksi Traderin hinauksessa Porkkalaan, niin Jorvaksen tieltä mäkeä ylös se ajettiin omin voimin. "Stunk - stunk" se hyvin harvakseltaan käyden ponnisteli mäkeä ylös. Jokaislla kierroksella luulin sen siihen paikkaan tikahtuvan, mutta ei, uusi "stunk" seurasi toistaan uskottoman harvakseltaan.

RUNGON OIKAISU

Viimeinen erikoisempi tapahtuma oli se kun runko oikaistiin. Siitä lähtien kun se romiksesta pelastettiin "repu" runko oli kiero. Oikea takakulma oli ylempänä kuin vasen. Korjausta suunniteltiin erilaisin konstein, mutta mitään konkreettista ei saatu aikaan. Oikea jousen riipuke oli toisinpäin kuin vasemmalla. Diagnoosi oli että jokin oli vääntänyt rungon kieroksi ja että ihan pienellä voimalla palkkeja ei suoraksi saataisiin.

Kerran oltiin taas kerääntyty taloksiin Upinniemen tien varressa olleeseen talliin, eli entiseen venäläisten ruokalaparakkiiin. Katselin sivulta kieroä "repu" ja sitten yhtäkkiä sain päähäni että nyt se oikaistaan. Sa-

noin jotain siihen suuntaan vieläni seisovalle Jorille (Georg von Phaler) ja otin lattialta ehkä 3 metrin mittaisen lankun ja pujotin sen oikean palkin yli ja vasemman alle. Joitakin sarkastisia kommentteja kuulin, mutta Jori tuli apuun ja yhteispainollamme rytkäytimme lankulla runkoa niin että oikea riipuke lupsahti nätisti oikeaan asentoonsa ja niin oli runko suorassa! Kyllä oli kavereiden ilmeet näkemisen arvoiset!

Siihen ne minun panokseni RE-

PUBLIC:n hyväksi taisi rajottuakin. Onneksi monet muut ovat uhrautuneet enemmän ja pidempään, niin että nyt saamme ihastella vanhusta entistä suuresti somempänä.

Renin muistelot Republicin nykyelämän alkutaipaleesta aloittavat juttusarjan, johon jatkoa on odotettavissa seuraavissa numeroissa.



Savitaipaleen osuuskaupan ensimmäinen kuorma-auto. Kuvat Aira ja Paavo Vainikan kokoelmista.





Veteraanikuorma-autojen seura ry:n

TOIMINTAKERTOMUS vuodelta 2006

JÄSENISTÖ

Veteraanikuorma-autojen Seura ry:n jäsenmäärä oli toimintavuoden 2006 päättyessä 519 henkilö- tai yhteisöjäsentä. Toimintavuoden kuluessa Seuraan on liittynyt 40 uutta jäsentä. Kannatusjäsenyyden muodossa seuran toimintaa ovat tukeneet:

KARI ISOTALO OY Vampula, KULJETUS-VAINIKKA KY Savitaipale, MESI-AUTO OY Kangasala, NÄRKO FINLAND AB Närpiö, OY POHJOLAN LIIKENNE AB Helsinki, RAHTARIT RY Tampere, OY SCAN - AUTO AB, OY SISU AUTO AB Karjaa, SUOMEN KIITOAUTOT OY, SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL ry, UOTINEN OSMO Mansikkämäki, VEHO GROUP OY AB

HALLINTO

Seuran hallitus on pitänyt toimintavuoden kuluessa yhteensä neljä kokousta. Kokouksia on järjestetty matkakulujen tasaamiseksi vuorottain eri jäsenten kotipaikkakunnilla sekä Seuran tapahtumien yhteydessä. Hallituksen jäsenille ei ole suoritettu matkakustannusten korvauksia tai kokouspalkkioita. Hallituksen keskuudessaan nimeämät työryhmät ovat lisäksi kokoontuneet tarvittaessa useita kertoja tapahtumien valmistelukokouksiin, joita eniten aiheuttivat Kevätpäivät, Savo-Karjalan Keikka sekä Loska-Ajot.

Seuran puheenjohtajana on toiminut Veikko Hoppula Kangasalta ja varapuheenjohtajana Jari Ala-Ilomäki Sipoosta.

Hallituksen varsinaiset jäsenet joista toimikautensa jälkimmäistä vuotta:

Antti J Kaura, Kauhajoki
Antti Prusi, Kangasala
Sture Palmgren, Pernaja
Jari Ala-Ilomäki Sipoo
sekä toimikautensa ensimmäistä vuotta:

Onni Sarjomaa, Halikko
Aulis Hartikainen, Juankoski

Olavi Nenonen, Pieksämäki
Varajäsenet:
Markku Koskinen, Pornainen
Erkki Mäkinen, Juankoski
Raimo Stenvall Tuusula
Reino Lehtinen, Anjalankoski

Hallituksen työskentelyyn ovat vakiintuneen tavan mukaan osallistuneet kaikki jäsenet tasaveroisina.

Hallituksen sihteerinä ja Seuran taloudenhoitajana on toiminut Niina Kauranta, Kangasala.

TALOUS

Seuran taloudenhoitajana on toiminut sihteerinä Niina Kauranta. Kirjanpidon ja siitä johdetun tilinpäätöksen on laatinut tamperelainen tilitoimisto MPR-Laskenta Oy, jonka toiminimi on yrityskaupan myötä muuttunut TALENOM Oy:ksi.

Hyväksytyn toimintasuunnitelman mukaisesti Seuran toiminta on rahoitettu pääasiassa jäsenmaksutuloilla.

Kerhotuotemyynnistä on huolehtinut Raimo Stenvall.

Ajotapahtumien kustannukset on katettu osallistumismaksuin sekä keikkakohtaisilla sponsorituilla.

TIEDOTUS

Sisäinen: Seura on julkaissut toimintavuoden aikana VetKu -jäsenlehteä. Jäsenistölle on jaettu toimintakauden kuluessa yhteensä 3 jäsenlehteä, yksi oli kaksoisnumero, sekä näiden lisäksi yksi erillinen jäsenkirje.

VetKu -lehden vastaavana päätoimittajana on toiminut seuran puheenjohtaja Veikko Hoppula.

Kevät- ja syyskokouksen yhteydessä sekä Savo-Karjalan Keikan aikana on järjestetty lisäksi erilliset informaatiokokoukset, jolloin jäsenistöllä on ollut tilaisuus kuulla Seuran toimivan johdon edustajia ja toimihenkilöitä sekä antaa palautetta ja evästyksiä tulevan toiminnan kehittämiseksi.

- Ulkoinen: Seuran tapahtumista on ennen niiden toteuttamista laadittu erilliset lehdistötiedotteet, joita on toimitettu sekä paikallisille- että valtakunnallisille tiedotusvälineille. Tiedotejakelun suuruus on ollut n. 40-60 kohdistettua tiedotetta/tapahtumaa.

Seuran Internet-sivuston ylläpidosta on alkuvuoden vastannut Veikko Hoppula, joka on hoitanut myös muun ulkoisen tiedotustoiminnan. Internet -sivusto on toimintavuoden kuluessa uudistettu sekä ilmeeltään, että sisällöltään ja sen ylläpitovastuu on siirtynyt varapuheenjohtaja Jari Ala-Ilomäelle. Sivuston päivitysrutiinit on hoitanut Kuusamon Multimediapajan opiskelijat pajaohjaaja Teijo Sarajärven ohjauksessa.

Sivustoon on lisätty aineistoa pitkin toimintavuotta.

Ulkomaiset viestintätarpeet on hoitanut varapuheenjohtaja Jari Ala-Ilomäki.

Ruotsinkielisessä viestinnässä on avustanut Sture Palmgren.

TAPAHTUMAT

Kevätpäivän Tasaus 2006 -nimellä järjestettiin 1. -2. 4.2006 kokoontumisajo Nokialta Siuron kautta Karkkuun. Ohjelmaan sisältyi yritysvierailut Nokian Renkaat OyJ:n logistiikka-keskukseen sekä Purso oy:n tuotantolaitoksiin. Museokuorma-autoja oli ajossa mukana 29. Tapahtuman järjestelyistä vastasivat Antti Prusi sekä seuran puheenjohtaja.

Perinneautoilua parhaiten edustavasta asu-/ajoneuvokokonaisuudesta päätettiin antaa ”Paras kokonaisuus” -kiertopalkinto nokialaisen Kaveli Vähä-Tahlon ja 10 -vuotiaan Mikael Marjamäen GAZ-51 -autokunnalle.

Seuran kevätkokous pidettiin Kevätpäivän Tasaus 2006 -tapahtuman yhteydessä Hoikan koulutus- ja kuntoutuskeskuksessa Karkussa.

Kuorma-autohistoriallinen kavalkadi järjestettiin Helsingissä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n 70 -vuotisjuhlallisuuksissa. Ajon järjestelyistä vastasi Jari Ala-Ilomäki.

Savo-Karjalan Keikka 8-11.6.2006



Joensuusta käynnistetty keikka kulki Rääkkylän, Kiteen, Punkaharjun, Savonlinnan ja Rantasalmen kautta Pieksämäelle. Reitin pysähdyspaikkakunnilla järjestettiin yleisölle museoajoneuvonäyttelyitä ja esiteltiin vanhoja automiesten työskentelytapoja. Punkaharjulla tutustuttiin Finn-Forestin tuotantolaitoksiin ja Luston näyttelyyn, sekä esiteltiin yleisölle mm. puutavarakuljetusten historiaa. Pieksämäellä vierailtiin VR:n konepajalla ja Partaharjun puutarhalla.

Savonlinnassa luovutettiin 10.6.2006 Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle vetoomus 'eri tahojen yhteistyön tehostamisesta kuljetuskulttuurin perinnettälleen arvostuksen kohottamisessa'.

Tapahtuma oli osa valtakunnallista 'Museoajoneuvon päivä' -tapahtumasarjaa. Ajotapahtumaan osallistui 70 museokuorma-autoa / 129 henkilöä. NÄRKO-palkinnon voitti Paavo Vainikka Savitaipaleelta Volvo LV 94 D /1939-säiliöautolla.

Seuran kiertopalkinto myönnettiin monilla ajokeikoilla henkilökohtaisia kuljetuspalveluita pyyteettömästi hoitaneelle espoolaiselle Erkki Humpakselle. Tapahtuman järjestelyissä avustivat seuran puheenjohtajaa Osmo ja Teppo Mikkonen sekä Olavi Nenonen ja Jari Ala-Ilomäki. Nuorimman keikalle osallistuneen jäsenen kiertopalkinnon sai omakseen Petro Lindfors.

Keikasta tuotettiin videotallenne kurikkalaisen Juha Haapaniemen toimesta.

Jari Ala-Ilomäen ohjauksessa taltiointiin vanhojen kuorma-autojen äänimailmaa DVD-levylle. Tuote, Satsia Putkeen, osa 1 julkaistiin virallisesti Loska-Ajon yhteydessä.

Loska-Ajo 14 - 15.10.2006

Syksyn 2006 Loska-Ajo käynnistyi NESTE-Tuuloksen liikennepalveluasemalta Tuuloksesta. Mukana tapahtuman järjestelyissä oli 100-vuotias Lammin Osuuskauppa. Ajon aikana vierailtiin Tuulos Rievan leipomolla, Arto Toukovalkaman museoautohalleilla, Lammin Betonin tuotantolaitoksilla sekä Voglian ja Lammin Sahdin tehtaanympäristössä.

Olavi Sallisen lahjoittaman Loska-Ajopokaalin sai vuodeksi haltuunsa hämeenlinnalainen Jukka Andersson 1935-mallisella Fordilla.

Loska-Ajo-palkinto myönnetään vuosittain vanhimmalla, aiemmin samasta aiheesta palkitsemattomalla kuorma-autolla ajoon osallistuvalla henkilölle. Tapahtumaan osallistui kaikkiaan 40 museokuorma-autoa.

Seuran syyskokous pidettiin Lammin biologisen aseman kokoustiloi-
sa 15.10.2006. Tapahtuman järjestelyistä vastasivat Jari Ala-Ilomäki sekä seuran puheenjohtaja.

KALUSTO

- Ilmailulaitoksen Seuran hallintaan luovuttamalle Sisu L-131 CVT vm. 1973 kuorma-autolle on toimintavuoden kuluessa tehty jonkin verran kohentavia kunnostustöitä Mesi-Auto Oy:n toimesta.

Seuran Republic-20 vm. 1920 on ollut säilytyksessä lämpimässä tallissa lukuunottamatta Savo-Karjalan Keikkaa, jonka aikana se esiintyi mm. Kesälahdella filmatussa Antiikkia, antiikkia -TV-ohjelmassa, sekä Logistiikka-Kuljetus 2006 messuja.

Sisu Auto Oy lahjoitti Logistiikka ja Kuljetus 2006 -messujen aikana Seuran omistukseen Sisu SH-4 /1935 kuorma-auton.

MUU TOIMINTA

Seura on toimintakauden aikana kuulunut itsenäisenä jäsenjärjestönä Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi ry:een, sekä taustayhteisönä Mobilia-säätiöön.

SA-HK:n hallituksessa on toiminut Jari Ala-Ilomäki Sipoosta edustaen Veteraanikuorma-autojen Seura ry:tä. Mobilia-säätiön edustajistossa Seuran edustajana on toiminut Veikko Hoppula Kangasalta.

Seuran arkistoa on säilytetty Mobilian kokoelmahotellissa.

Seuran museoajoneuvotarkastustoiminnasta vastaavana on toiminut Arto Rantala Tampereelta.

Vanhat Sisut ja Vanajat -kerhon vetäjänä on toiminut Hannu Kettunen Juankoskelta. Kirjattuja jäseniä kerhossa oli vuoden 2006 lopussa n. 120 henkilöä. Kerho toimii em. merkkiharrastajien yhdyssiteenä ja kotimaisen kuorma-auton historian ja perinteen vaalijana. Toimintavuoden kuluessa kerho on tuottanut ja jakanut jäsenilleen värikuvallisen autoluettelon sekä aktivoinut uusia merkkiharrastajia mukaan toimintaan.

HALLITUS

Veikko Hoppula
puheenjohtaja, 2006



'Vetku fan club Rääkkylä, kesällä 2006'. Kuvaaja JAI



VETKUN 20-V JUHLAKEIKKA PÄIJÄNTEELLÄ

8. – 10.6.2007

Teksti: Päivi Ala-Illomäki

Kuvat: :Päivi Ala-Illomäki (PAI) ja Jari Ala-Illomäki (JAI)

Veteraanikuorma-autojen Seura ry juhli 20 –vuotista taivaltaan Päijänteeseen kesäisissä maisemissa kesäkuun alussa. Vääksystä liikkeelle lähtenyt ja Jyväskylään päätynyt kolmi-päiväinen Päijänteeseen keikka oli jälleen houkutellut mukaan veteraanikuorma-autoharrastajia ympäri Suomen.

Vetkun Päijänteeseen keikalle osallistuneista seitsemästäkymmenestä autosta autonäyttelyiden varmoja veto-aulojoja olivat vanhukset Republic 20, Ford A ja Ford AA, kaikki kaukaa 1920-luvulta. Mukana olivat myös suomalaisen kuorma-autovalmistuksen klassikot Sisu ja Vanaja runsaasti edustettuna, sekä iso joukko muita autoharrastajille tuttuja että tuntemattomampiakin merkkejä ja malleja. Varttuneen nuorison varauksettoman huomion sai erityisesti aito Hurriganes-yhtyeen Scania-Vabis B56 keikkabussi/muuttoauto vuodelta 1965, tuo monta niin ihanaa tunteenilmaisua kylkiinsä saanut tummanvihreä komistus. Tällä kertaa nuorin keikalle lähteneistä autoista oli koskuelaisen Jussi Piirron Volvo N 7 vm. –77.

Vääksystä itäpuolta Jämsään

Hotelli Tallukan pihalta Vääksystä veteraanikuorma-autojen näyttävä letka kaarsi ensimmäisenä päijät-hämäläisten viljapeltojen halki mutkittelevaa Kolunkulman kylätietä Vesivehmaalaisen autoharrastajan ja maanviljelijän Antti Vähälän tilalle, jossa toimii yksityinen Antin Automuseo. Kymmenien entisöityjen autovanhusten suojaksi oli tyylikkäästi kunnostettu tilan pihapiirin vanhoja rakennuksia. Näyttely sisälsi autojen, traktoreiden ja muiden ajopelien lisäksi myös hauskana yksityiskohtana näytteitä autojen vuosimallien mukaisesta vaatemuodista.

Vääksyn kanavan ja Pulkkilanharjun kansallismaisemien jälkeen auto-



Matka oli vasta alussa, mutta helle painoi päälle. Lavan varjossa Antin Automuseon pihalla huilaa Raimo Kuortti.

kolonna pysähtyi pieneen, tuhannen asukkaan Luhankaan, jossa tervetuliaissanat lausui kunnanjohtaja Reijo Urtti. Keikan osallistujat nauttivat lounaasta ja harmonikkamusiikista venesatamassa Päijänteeseen kirkkaiden vesien äärellä. Luhankalaiset saivat samalla mahdollisuuden tutustua kuorma-autoilun historiaan ja koemeisiin veteraaneihin.

'Halusin esitellä vetkulaisille 20-v keikalla Keski-Suomen ominaispiirteitä: vesistöjä siltoineen, mutkia ja jyrkkiä mäkiä' kertoili järjestelyjen päävastuun kantanut, vm. 59 Ford Traderilla ja pokkarekalla ajanut muuramelainen Tapio Nisula. Luhangasta matka jatkuikin kohti Jämsää haasteellisella nostalgiatapaileella, jolta ei puuttunut mutkia, mäkiä, hiekkaa sekä pölyä, jonka seassa näköyhteys edelliseen autoon paikoin katosi. Letkan edetessä kesäpäivän lähes 30 asteisessa helteessä läpi Tommolankylän autokunnat saivat konkreettisen näytteen kuorma-autoilun historian kuskien työoloista. Silloin tosin helteisen pölyiset tai vaihtoehtoisesti märät ja saviset tiet olivat karua arkea, eivätkä vain nostalginen poikkeus. Suur-Jämsän Moottoriklupin masinistit ilahduttivat Jämsässä ensimmäisen ajopäivän lopuksi vetkulaisia koneillaan ja rompetorilla tehtiin löytöjä.

Illanvietossa Jämsän Äijä Erkki

Lehtonen viihdytti ruokailevaa juhla-kansaa harmonikan- ja suunsoitannallaan. Viihdetalkoisiin osallistuivat myöhemmin illalla Vetkun harmonikkaduo, -trio ja loppuillasta jo –kvar-tetti kera solistiryhmän.

Päijänteeseen länsirantaa Jyväskylään

Lauantaipäivä alkoi autonäyttelyllä Muuramelaisen Harvia Oy:n pihalla. Saunatehtaalla tutustuttiin kiukaiden ja jaunasisustusten valmistuksen historiaan ja nykypäivään. Keikan ainutlaatuisen runsaslukuinen naisosallistujajoukko suuntasi seuraavaksi höyrylaiva s/s Suomelle ja Päijänteeseen sinisille selille. Samaan aikaan veteraanikuorma-autojen muodostama letka matkasi poliisisaattueen ohjaamana läpi Jyväskylän. Keikan päättävä Valtakunnallisen Museoajoneuvopäivän kuorma-autonäyttely järjestettiin Jyväskylän yliopiston Agora –keskuksella, jossa tutkijatohtori Narciso González Vega esitteli vetkulaisille Agora Innoroad Laboratorion toimintaan kuuluvaa ajokäyttäytymisen tutkimusta. Hänen tutkimusaineistonsa koskee väsymyksen vaikutuksia ajokäyttäytymiseen. Ajosimulaattorissa voi mm. itse kokeilla, miten väsymys vaikuttaa ajokykyyn. Pitkän ajopäivän pölyt ja väsymys huuhdottiin kuitenkin illemmalla pois hotelli Alban saunassa.

Agoran paikoitusalueella järjestetyssä 20-v juhlanäyttelyssä yleisö sai äänestää omaa suosikkiaan ja jaettavan Närkö –palkinnon vei jo toisena vuotena peräkkäin Paavo Vainikka Savitaipaleelta. Tällä kertaa voitto irtosi komealla ja todella harvinaisella vm. 1962Vanaja NT-69:lla, tuttavien kesken Möhkö-Vanajalla. 'Auto on ollut Kymen Uittoyhdistyksellä, joka on kuljettanut sillä mm. uiton kuluveineitä. Auton keulassa olevaa vinskiä on käytetty veneiden siirtoon lavalle',



kertoi Vainikka. 4x4+2 –vetotapainen auto on niin korkea, että keskimittainenkin joutuu ponnistamaan tosissaan päästäkseen ohjaamon ai-noalle askelmalle.

Yleisöäänestyksen palkinto jaettiin 20-v juhlaillallisella, jonka tunnelman luontiin osallistui ansiokkaasti Oy Sisu Auto Ab. Illallisella palkittiin myös keikan pääjärjestäjä Tapio Nisula, joka sai vuodeksi haltuunsa Kanttiautoreliefin veteraanikuorma-autoharrastuksen hyväksi tehdystä työstä. Vanhojen, kuorma-autoilua käsittelevien lehtileikkeiden keräys Vetkun arkistoon toi Kai Forsbomille illan lehdistöpalkinnon, taivalkoskelaisen Jalavan Kaupan lahjoittaman autoilijanlakin. Raskaan ja kuuman sarjan palkinnon kävi pokkaamassa kovinta onnea kohdannut Erkka Liukkonen. Palkitsemisperusteena oli renkaan puhkeaminen hellesäässä vain muutama sata metriä ennen keikan alkupistettä ja siitä seurannut hikinen urakka.

Energinen sunnuntai –ei pelkää kotiinlähtöpäivä

Päijänteen keikan päätöspäivänä kiireettömimmät osallistujat pääsivät vielä tutustumaan Jyväskylän Energia –yhtiöiden toimintaan voimalaitoksineen. Tilaisuus alkoi runsaalla ja herkullisella brunssilla, jonka jäl-

keen yritysesityksessä vas-tannut Tapo Lehtoranta kertoi energiapuun hankinnan haasteista. Hän peräänkuulutti entistä enemmän tarjontaa kuljetusyrittäjiltä, joita onkin runsaasti mukana Vetkun toiminnassa. Konttorilta siirryttiin turbiinien ääreen energian tuotantopaikalle Rauhahalden voimalaitokseen. Kylmimpänä vuodenaikana päivittäin 80 täysperävaunukuormaa puuta ja turvetta nielevä voimala massiivisine kattiloineen oli vaikuttava elämys.

Päijänteen keikalla oli mukana myös taidemaalari Anna-Leena Vilhunen, joka lapsuuden kuorma-auto-muistojen houkuttelemana oli lähte-

nyt etsimään vaikutteita ja elämyksiä veteraaniautojen parista. Vieraamme viihtyminen vahvasti käsitystä, että Vetkulaiset ovat reilua porukkaa ja keikka onnistui jälleen täydellisesti. Uudestaan lupasi tulla Volvo N-86 vm. –66:llaan myös Eero Mikkola, ensikertalainen Vetkun keikalla, mutta kuorma-autokuljetuksista sitäkin vahvemman kokemuksen omaava veteraani. Keikkaelämykset koettiin niin positiivisiksi, että niiden voimin jaksaa taas, toimipa sitten tavanomaisemman leivänhankinnan, kuvataiteen tai kuljetuskulttuurin perinteyön saralla.



Hyvin suunniteltu on puoliksi tehty. Tässä tapauksessa taisi tulla liki valmista, ainakin suunnittelijoiden luvusta päätellen. Vas.Veikko Hoppula, Erkki Humpas, Tapio Nisula, Pertti Lähivaara, Henri Hartikainen ja Ritva Mäkinen

Ohjeita Vetkun keikalle osallistujille.

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n hallitus on hyväksynyt ajotapahtumissa noudatettavat säännöt. Ohessa sääntöihin perustuvia toimintaohjeita, joita noudattamalla varmistamme Keikan onnistumisen omalta ja ystäviemme kannalta.

1. Seuran museokuorma-autojen kavalkadissa, jollaisia Keikat ovat, tulisi kaikkien osallistuvien autojen olla joko museorekisteröityjä tai kuntonsa ja ikänsä puolesta sellaiseksi luokiteltavissa. Niissä ei myöskään tulisi olla mainoksia, jotka eivät sovellu ajokäyttöön.
2. Kuljetushenkilöstön asusteiden, kuten auton kuormankin tulisi sopia auton ikäkauteen.
3. Pyri aina noudattamaan annettua aikataulua, erityisesti lähtöjen tulisi tapahtua ripeästi. Vältä sekoittamista sovittua ajotapahtumasta.
4. Saavuttaessa pysähdyspaikkaan, siirry ripeästi johtoauton läheisyyteen, jossa yleensä annetaan ohjeita jatkotoimenpiteitä varten.
4. Huolehdi polttoaineen riittämisestä. Hanki mukaasi varapolttoainetta, jos epäilet sen loppuvan kesken jonkin ajotapahtuman aikana.
5. Yleisötilaisuudet ovat tarkoitettuja kuorma-autoperinteiden tallennuksen edistämiseksi, suhtauduthan yleisöön sen mukaisesti.
6. Muistathan, että myös ajotapahtumissa noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä. Esimerkiksi siirtymätaipaleiden maantiesuukilla pidämme huolta riittävästä turvallisuusväleistä ja annamme muulle liikenteelle mahdollisuuden turvallisiin ohituksiin.
7. Seuraa, että takanasi ajava auto pysyy mukana. **Risteyksen jälkeen muista seurata taustapeleistä, ettei seuraava auto vahingossa aja väärään suuntaan ja vedä kaikkia takanaan tulevia mukaansa.**
8. Mikäli joudut poikkeamaan järjestäjien laatimalta ajoreitiltä tai jättäytymään pois kolonnasta, muista ilmoittaa siitä järjestäjille.
9. Kun liikumme poliisisaattueessa, toimimme annettujen erityisohjeiden mukaan. Esimerkiksi kaupunkialueella saattaa olla risteyksiä, joissa poliisin antama ohje sallii ajamisen "päin punaisia". Tällöin risteyksessä on yleensä liikenneohjaaja.. Kaupunkialueella poliisin ohjaamana liikkuva kolonna tulee pitää yhtenäisenä niin, ettei risteyksissä joukkoon tule siihen kuulumattomia ajoneuvoja. **Pidä huolta, etteivät autojen välit kasva liian suuriksi!** Varovaisuus on aina valttia, sillä kaikki muut autoilijat eivät aina tiedosta tällaista erityismenetelyä.

"Ajomestari" antaa megafonilla varoitussignaalin 5 min. ennen liikkeelle lähtöä sekä lähtömerkin.



Päijänteen keikan näkyvyys mediassa alkoi lupaavasti. Veikko Hoppula radio Päijät-Hämeen Tapani Ripatin haastateltavana Hotelli Tallukan pihalla Vääksyssä.



Veteraanikuorma-autonäyttely Jyväskylän Yliopiston Agorakeskuksen pihalla herätti myös ministeri Mauri Pekkarisen mielenkiinnon.



Kaikki oli lasin putsausta vaille valmista keikan päätösnäyttelyyn Jyväskylässä. Puunauspuuhassa Raimo Stenvall.



Kukaan ei ole väittänyt veteraanikuorma-autoharrastusta lasten leikiksi. Kuorimakamelina Jyväskylän helteessä Lasse Hietsalo.



Jyväskylän iltajuhlaa sponsoroineen Oy Sisu-Auto Ab:n Hannu Kuosmanen luovutti vm. 1935 Sisu SH-4:n asiakirjat vakaiden käppenpuristusten saattamana Vetkulle. Vetku kiittää arvokkaasta lahjoituksesta!



Keikan pääjärjestäjä veivaa yön levännyttä Republicia onnistuneen keikan päätteeksi käyntiin.



Kaupparatsu Koskisen myötä kiivas varaosien kaupankäynti alkoi missä letka sitten pysähtykään.



'Ei huomista päivää voi tietää, se ilon vai murheenko suo'. Seppo Kotajärvi soitti erään viimeisimmistä keikoistaan Päijännteellä. Vetku muistaa ilolla.



Närkö –palkinnon voitti Savitaipalelainen Paavo Vainikka, tällä kertaa komealla vm. 1962 Vanaja NT 69:llä.



Pertti Lähivaara oli taas satsannut Vetkun julkisuuskuvan eteen, tällä kertaa yleisöä kovasti kiinnostaneella vm. 1963 Scania-Vabis L 76 puutavara-autolla.



Päijännettä kiersi myös Ganes –elokuvan myötä ajankohtainen Jari Ollilan Scania-Vabis B 56 vm. 1965, aito Hurriganes –keikkabussi.



Vetku esittelee



Raimo Mesiranta

Olen 56-vuotias korjaamoyrittäjä Kangasalta. Perheeseeni kuuluvat vaimo Sirpa sekä jo aikuiset tyttäret Anu ja Sariina. Koko perhe on museohenkinen ja Vetkun toiminnassa mukana.

Olen aina ollut kiinnostunut kuorma-autoista ja olen tehnyt työtä niiden parissa koko ikäni. Raskaan kaluston asentajana olen toiminut yhteensä 41 vuotta, joista viimeiset 14 yrittäjänä Mesi-Autossa. Työssäni olen joutunut ratkomaan myös museoajoneuvojen ongelmia, mikä sytytti omankin kiinnostukseni veteraanikuorma-autoihin ja Vetkun toimintaan. Mesi-Auto oy on ollut Vetkun

kannatusjäsen jo usean vuoden ajan.

Vapaa-aikaa minulla on valitettavan vähän. Se vähä kuluu omakotitalomme askareissa, museoautojen ja vetkulaisten parissa.

Vetkun toiminnassa keikat ovat vuoden kohokohtia. Tapaamme eri puolella Suomea ja tutustumme erilaisiin toiminta- ja tuotantolaitoksiin. Kiertelymme ohessa saamme esitellä muillekin tallentamaamme kuljetuserinnettä vanhoilla autoilla ja ajan hengen mukaisilla asuilla. Keikoilla aina mukava, leppoisa henki mukana.

Sarjomaan Onni Halikosta

on toiminut jo vuosikaudet Vetkun hallituksen jäsenenä. 65-vuotias syntymäpäiväkahvi oli vähältä päästä Onnilta jäähtymään 4.11.2007, kun Vetkun toimitus sattui juuri silloin iskemään. Onni otti kuitenkin aikaa kertoakseen pyynnöstä tarinansa:

- Raskaan kaluston remonttihommat aloitin Suomi-Trailerissa 18 vuotiaana, jossa viihdyin 12 täyttä vuotta. Oman raskaan kaluston korjaamon perustin Halikkoon 1972. Toimin myös paikallisena Jyki ja Närkö –sopimushuoltona. Verstaaltani saivat leipänsä lisäksi parhaalle aikaa kolme kaveria. Vuonna 2000 siirryin sitten vapaaksi taiteilijaksi.

Veteraanikuorma-autoharrastukseen juutuin, kun toinen halikkolainen, Into Nikander haki joskus apua omien entisöintiprojektiansa kanssa. Olin hänen kaverinaan pari kertaa mm. Karjaan Truckers Festareilla. Into sitten houkutteli minuakin hankkimaan omankin auton. Aluksi kyttäilin 50-luvun Scaniaa, mutta sopivaa ei osu-

nut kohdalle. Myöhemmin Into antoi vinkin Joroisilla kaupan olevasta Volvo 495:stä, joka lopulta jäikin käteeni hintapyynnön puolittuttua sitkeän tinkaamisen jälkeen. Titan siirtyi minun talliini syksyllä 1993. Saman tien anoin myös Vetkun jäsenyyttä.

Auton entisöinti oli sikäli tiukkaa haaste, että sillä oli mielestäni päästävä heti seuraavana kesänä (1994) Savon keikalle.

Volvon valmistuttua ostin salolaiselta purkamon omistajalta tämän itseään varten vuosia tallentaman "Reinin-Fordin" (Ford G-398 TS / 1952), jonka sitten kesän 2001 Ahvenanmaan keikalle sain kuntoon ja museoajoneuvorekisteriin.

Muista vapaa-ajan harrastuksistani voisin mainita Autojoukkojen killan, jossa olen ollut mukana armeijasta (2ErAutoK Turku 1962-63) asti. Olen osallistunut myös asuinseutuni Autoteknillisen Yhdistyksen toimintaan.

Vetkusta puheen ollen, mielestäni



Seuran jäsenmäärän raju kasvu aiheuttaa paineita ajokeikkojen lisäämiselle; kannattaisi miettiä kesän keikkojen jakamista tulevaisuudessa vaikkapa ikäryhmien perusteella



Vetku esittelee

kahteen erilliseen tapahtumaan. Järjestäjävoimiamhan se tietysti vaatisi lisää.

Nuorten harrastajien mukaan saaminen tuntuu olevan iso haaste kaikissa harrastejärjestöissä. Hyviä ideoita tilanteen korjaamiseksi ei vaan ole tullut esiin.

Parasta mitä Vetku on minulle tarjonnut, on se, että tässä puuhassa saa todella hyviä ystäviä ympäri

maata. Leimaa-antavaa on se hyvä porukkahenki, joka Vetkussa vallitsee. Aikanaan, tullessani itsekkin uutena mukaan toimintaan, sain heti kokea, että minut otettiin mukaan kuin vanhana kaverina. Kehittämisehdotukset huomioidaan ja rakentavaksi tarkoitettu palaute ymmärretään oikein. Mielenkiintoisin tapahtuma minun osastani oli Kannaksen keikka – se ylitti kaikki ennako-

odotukset ja jopa pienet pelotkin! Eräs mieleen jäänyt tapaus oli TV-kokki Harri Syrjäsen ohjelmanauhoitus. Yllättävää oli esimerkiksi se, että Soppamies hallitsi Reinin Hopan kytkimen kaksoispolkaisut ja välikaasut ihan omasta takaa.

TIKONEHISTORIALLINEN SEURA MOBILIAN TAUSTAVOIMIIN

Tieurakoitsijoiden ja konekauppiaiden sekä alan järjestöjen toimesta tammikuussa 2006 perustetusta Tiekonehistoriallinen Seurasta tuli Mobilian säätiön 27:s taustayhteisö 24.10.2007 allekirjoitetulla sopimuksella.

Tiekonehistoriallisen Seuran taustavoimina on huomattava osa suomalaisen tieurakoinnin ja konekaupan keskeisimmistä toimijoista. Tällä hetkellä yhdistykseen kuuluvat: Destia, Infra ry, Kesälahden Maansiirto Oy, Konekesko Oy, Koneyrittäjien Liitto ry, Lemminkäinen Oyj, Maarakentajien Hämeen piiriyhdistys ry, Matti Janhunen Oy, Rotator Oy, Suomen Maarakennuskonehistoriallinen seura, Rolac Oy, Suomen Tieyhdistys, Tiehallinto, Vilakone Oy ja Wihuri Oy Tekninen kauppa. Yhdistyksen puheenjohtajana toimii Risto Peltari Destiasta.

Tiekonehistoriallisen ja Mobilian yhteistyön tavoitteena on edistää yhteistyöllä tiekoneiden ja muiden tienrakentamiseen ja kunnostamiseen liittyvän materiaalin säilyttämistä ja kunnostamista sekä materiaalien käyttöön liittyvän historiatiedon tallentamista.

Kokoelma käynnistyi Destian lahjoituksella

Tiekonehistoriallinen Seura ry on ottanut vastaan ensimmäisen konealahjoituksen Tiehistoriallisiin kokoel-

miinsa. Ensimmäisenä kokoelmiin liitettiin Destian lahjoituksena Valtra L 1112 M –tienhoitotraktori.

Valtra on vuosimallia 1982 ja se dokumentoi hyvin sekä suomalaisen tiekoneen-rakentamisen historiaa että tienpidon organisoinnissa 1980- ja 1990-luvuilla tehtyjä muutoksia. Traktorin kyljessä on maalattuna jo hieman jopa legendaariselta vaikuttava kirjainyhdistelmä TVH. Koneen on Valmetilta ostanut Tie- ja vesirakennushallitus, josta vuoden 1990 organisaatio uudistuksen jälkeen muo-

dostettiin Tielaitos. Tielaitos puolestaan jakautui vuonna 2000 Tiehallinnoksi ja nykyiseksi Destiaksi.

Kokoelmien kartuttamista tullaan yhdistyksen toimesta jatkamaan. Tavoite on, että kokoelmiin karttuu tavallisimpia tienrakentamisen ja kunnossapidon laitteita erityisesti 1970-1990-luvuilta.

Tiekonehistoriallinen Seura ry:n kokoelmien ylläpidosta ja säilytyksestä vastaa Mobilian yhdistyksen ja Mobilian säätiön allekirjoittaman palvelusopimuksen mukaisesti.





Erkki Mäkisen muisto säilyy ja työ jatkuu.



Joukostamme poistui helmikuussa 2007 mies, joka teki pitkän ja ansiokkaan päivätyön niin kuljetusyrittäjänä, monissa luottamustehtävissä kuin kuorma-autoperinteen tallennuksessakin.

Erkki Mäkinen syntyi Juankoskella lokakuun 22. päivänä 1947 Martti ja Alva Mäkisen perheen esikoiseksi. Perheen muut lapset olivat Pentti ja Kaija. Martti-isä oli Karjalan siirtolaista ja Alva-äiti Juankosken naapurikunnan Kaavin tyttöjä. Luonnonkauneudestaan kuululla Kaunisharjulla sijaitseva, Mäkisille osoitettu siirtolaistila oli erotettu silloisen Kymi-yhtiön maista Karjalaan jääneen tilan korvaukseksi. Erkin vanhemmat lunastivat tilan ja jatkoivat maanviljelystä lypsykarjatilana.

Martti oli idearikas ja yritteliäs, todellinen monitaituri. Tilan lisäansioihin liitettiinkin melko pian ammattimainen liikenne kuorma-autolla ja henkilöautolla. Näin ollen ei tarvitse ihmetellä, mistä Erkki jo lapsena sai kiinnostuksen autojen, koneiden ja laitteiden korjaukseen ja käsittelyyn.

Erkki varttui ja aloitti koulunkäynnin. Koulussa hänen mieliaineitaan olivat tekniset työt (puutyö) ja urheilu. Hän oli käsistään kätevä . Koulussa valmistuneet käsityöt, pöydät, tuolit ja kaapit ovat vieläkin perheen käy-

tössä. Liikunnassa hän oli hyvä lajissa kuin lajissa. Talvilajeista mainittakoon hiihto ja pikaluistelu, jossa hän voitti Kuopion läänin koulujen mestaruuden v.1963. Nuoruusvuosinaan hän harrasti myös yleisurheilua, mm. pikamatkoja ja joukkuelajeista pesäpalloa.

Erkki auttoi vanhempiaan maataloustöissä ja silloisen kuljetuskaluston huollossa ja korjauksessa. Erkki suoritti asevelvollisuutensa 3.erillisessä autokompaniassa Kouvolassa v.1966, jonka jälkeen hän siirtyi erilaisiin autonkuljetustehtäviin isänsä yritykseen.

Mäkisen autot ajoivat mm. maansiirtotöitä, taksia ja ambulanssia, sekä eri kauppaliikkeiden ajoja. Osa autoista oli vuokralla Kymi-yhtiön Juankosken kartonkitehtaalla vuodesta 1963 alkaen. Sitten alkoivat Suomen Metallikutomon työt. Erkki siirsi Metallikutomon koneet Malmilta Juankosken uuteen tehtaaseen. Valmiin viiran ajo Juankoskelta Suomen paperitehtaille alkoi tehtaassa valmistuessa 60-70 lukujen vaihteessa jatkuen yhä edelleenkin. Tämä on nykyajan kuljetusliikkeelle merkittävän pitkä yhtenäinen työsarka, joka omalla tavallaan kertoo toiminnan ja toimijoiden luotettavuudesta.

Martti-isä kuoli lokakuussa 1972 ja 1973 vuoden alusta perustettiin Mäkisen Kuljetusliike, jonka omistivat Alva-äiti ja Erkki ja nuorempi veli Pentti puoliksi. Kalustoa uusittiin ja firmaa kehitettiin. Uusi halli valmistui vuonna 1976. 1978 Alva-äiti jäi pois yrityksestä jatkaen yksityisenä taksiryrittäjänä.

Erkki muistetaan auttavaisena ja huomaavaisena ammattivehjänä ja kaikkia apua tarvitsevia kohtaan. Uuden hallin myötä huolto- ja korjaustyöt olivat mielekkäämpiä ja töitä tehtiin tarvittaessa jopa ympäri vuorokauden. Mäkisen Kuljetusliike työllisti, koulutti ja opasti monia juankoskelaisia autonkuljettajia.

Kunnanvaltuustoon Erkki valittiin vuonna 1988, jossa hän toimi yhtäjaksoisesti 12 vuotta. Hän oli kunnanhallituksen jäsenenä ja lisäksi kunnan erilaisissa luottamustoimissa. Ammattiyhdistystoiminnassa Erkki oli Juankosken kuorma-autoi-

joiden puheenjohtajana ja hallituksen jäsenenä sekä Kuorma-autoliiton liittokokousedustajana. Juankosken Yrittäjissä Erkki oimi myös. Juankosken Yrittäjien vuoden yrittäjän palkinnon Mäkisen Kuljetusliike sai vuonna 1976. Lions-clubin toiminnassa Erkki oli vuodesta 1974 lähtien. Muusta toiminnasta mainittakoon moottorikerho- ja reservialuupseeritoiminta sekä Koillis-Savon Wanhoiden Ajoneuvojen harrastajat.

Erkki oli tiedetty myös luontoarvoja kunnioittavaksi mieheksi, mistä eräänä osoituksena toimi myös hänen kuusikymmenluvun puolivälissä ystäviensä kanssa vaeltama rankka mutta kaunis Karhunkierros Kuusamon ja Sallan vaaramaisemissa.

Tulevan puolisonsa Erkki tapasi vuonna 1964. Ritva, joka oli piirin parhaita hiihtäjiä, on lähtöisin Tomukorven urheiluvasta perheestä Kaavilta. Avioliitto solmittiin vuonna 1968. Petri syntyi 1969, Pekka 1974 ja Niina 1979. Lapsenlapsia on jo seitsemän.

Musiikin ja tanssin ystävinä Erkki ja Ritva ovat vuosia olleet mm. Seinäjoen Tangomarkkinoiden vakiokävijöitä.

Mäkisen Kuljetusliikkeen toimintaa jatkavat nykyisin Pentti -veli ja Petri-poika sekä veljenpoika Panu. Kuljetusliikkeen sihteerin tehtäviä on alusta asti hoitanut Erkin vaimo Ritva. Pojista Pekka on myös kuljetusalalla autokorjaamotoiminnassa. Niina -tytär on töissä tehtaassa, jonka koneet isä aikoinaan Malmilta Juankoskelle siirsi.

Veteraanikuorma-autojen seuralle on Erkki antanut todella merkittävän panoksen, olihan hän jo niiden neljäntoista henkilön joukossa, jotka perustivat Seuran Kuopion jäähallin kabinetissa 1987.

Seuran hallitukseen Erkki on kuulunut lähes koko seuran olemassaolon ajan, pitäen tehtävässään aina erityisesti kotiseutunsa puolta. Erkki toimi pitkään myös Seuran edustajana valtakunnallisen ajoneuvohistorian kattojärjestön, Suomen Automobiilihistoriallisen Klubin hallituksessa. Ystävien lisäksi Erkille olivat tärkeitä Seura, sen toiminta ja kehittyminen.

Lähes kaikilla Vetkun keikoilla mu-



kana ollut Mäkisen Mersu vm.1960 on Mäkisen Kuljetusliikkeen omaa kalustoa. Se oli alkuaan em. Kymi-Yhtiön Juankosken tehtaan ajossa vuoteen 1973.

Auto seisojoi joitakin vuosia Mäkisen varastossa. Sieltä se otettiin entisöintiin Erkin, Pentin ja poikien serkun Jukka Mäkisen toimesta. Auto val-

mistui ja Mäki set olivat jo autollaan mukana Vetkun ensimmäisellä matka-ajolla, "Pitkällä Keikalla" 1989. Mersu museokatsastettiin vuotta myöhemmin v.1990, jonka jälkeen se on tehnyt laajalti tutuksi alan perinneharrastusta.

Erkin uutera työ ei mennyt hukkaan, kuorma-autoperinteen tallen-

nus jatkuu niin Juankoskella kuin koko valtakunnassakin.

Lapsuudenystäväänsä muisteli Hannu Kettunen yhdessä vaimonsa Annikin, sekä Aulis Hartikaisen ja Liisa Savolaisen kanssa.

Vetku Onnittelee

merkkipäiviään vuonna 2007
viettäviä jäseniään.



80 vuotta

Matti	Herajärvi,	KYLÄJOKI	26.2.2007
Kalervo	Myllymäki	SEINÄJOKI	20.4. 2007
Martti	Kuva	VANHAMÄKI	8.7. 2007
Mikko	Eerilä	VAMMALA	13.8. 2007
Martti	Pyökkönen	SIILINJÄRVI	26.9. 2007
Veikko	Honka	TEMMES	16.10. 2007

70 vuotta

Hannu	Rintakoski	HÄMEENKYRÖ	22.1. 2007
Pentti	Kuosmanen	PYHÄSALMI	19.3. 2007
Lasse	Siiriäinen	HELSINKI	13.4. 2007
Matti	Anttila	ALAVUS	19.7. 2007
Teppo	Mikkonen	KITEE	22.7. 2007
Raimo	Stenvall	TUUSULA	29.10. 2007
Alf	Pätt	SMEDSBY	2.11. 2007
Keijo	Pajunen	KANGASALA	27.12. 2007
Tauno	Töttölä	ETELÄINEN	30.12. 2007

60 vuotta

Esa	Pyyhkäläinen	HELSINKI	4.1. 2007
Ilkka	Martineero	TURKU	24.1. 2007
Aarto Aulis	Torvasti	NUMMINEN	6.2. 2007
Reino	Kuikka	RAUMA	9.3. 2007
Eino	Koivulehto	PUNKALAUDUN	18.03. 2007
Keijo	Jolkkonen	YLÄMYLLY	31. 3. 2007
Reijo	Salminen	KOTKA	11.4. 2007
Timo	Suistola	OULU	30.4. 2007
Juhani	Partanen	IISALMI	15.5. 2007
Keijo	Leivo	ELIMÄKI	20.6.2007
Tapani	Ala-Kauppila	KAUHAJOKI	21.6. 2007

Jukka	Laitinen	VIITASAARI	9.7. 2007
Osmo	Hyvönen	TORITTU	14.7. 2007
Alpo	Penttinen	NOUSIAINEN	17.9. 2007
Esa	Halttunen	TOLOSENMÄKI	9.10. 2007

50 vuotta

Veikko	Kankala	TIRVA	6.3. 2007
Pertti J.	Kangas	KANKAANPÄÄ	9.4. 2007
Seppo	Hallikainen	ESPOO	7.5. 2007
Jari	Krouvila	MASKU	9.5. 2007
Kari	Siitonen	SAARI	20.5. 2007
Pekka	Lapatto	ANJALANKOSKI	29.6. 2007
Pertti	Palovaara	KURTAKKO	24.7. 2007
Pekka	Ylikerälä	PUDASJÄRVI	26.8. 2007
Olavi	Nenonen	PIEKSAMÄKI	30.8. 2007
Matti	Kunnas	KYMI	7.9. 2007
Heikki	Oja	NOUSIAINEN	29.9. 2007
Ari	Penttilä	PUDASJÄRVI	4.10. 2007
Hannu	Ilonen	NURMO	2007

Parhaimmat onnitelumme myös kaikille niille merkkipäiviään viettäville, joiden nimet puuttuvat edellä mainittujen joukosta!

Vetkun jäsenrekisterin tiedot ovat edelleenkin puutteellisia monilta osin. Seuran sihteeri ottaa hyvin mielellään vastaan täydennyksiä ja korjauksia, esim. sähköpostilla sihteeri@vetku.fi .

Seuran pöytästandaari luovutetaan hallituksen erillisellä päätöksellä henkilölle tai yhteisölle, joka merkittävästi toiminnallaan on edistänyt kuorma-autokulttuurin perinteen tallentamista tai seuran toimintaa. Luovutus voi tapahtua myös merkkipäivien yhteydessä.



VAAKTEET AATTEIKSI VETKUN AJOTAPAHTUMISSA

Vanhat autot ovat pääosassa missä tahansa museoautotapahtumassa. Vielä ilmeisempää ja itseltään selvempää tämä on Veteraanikuorma-autojen Seuran ajotapahtumissa, ovathan autot ääniltään ja kooltaan sitä luokkaa, että ne herättävät huomiota. Autot ja osallistujat ovat siis erityisesti kansan katseiden ja kiinnostuksen kohteina. Alan miehet ja muut asiantuntijat muistelevat perien kestävyyttä, potkivat renkaita, keskustelelevat moottoreista, pohtivat ilma- ja nestejarrujen eroja, tiedustelevat kantavuuksia – ja kertaavat omia ajokokemuksiaan vanhoista Sisuista, Vanajista, Volvoista, Scaniaoista, Fordeista...

Tämä on mukavaa ja tuttua kaikille mukana olleille. Asioita vierestä ja välillä vähän taaempaa seuraavan korviin kantautuu jokaisessa ajotapahtumassa myös toisenlaisia muisteluita. Niissä vertaillaan kuosia ja mallia, kyselee alkuperästä; arvaillaan, hämmästellään ja kokeillaan, onko materiaali varmasti sitä samaa kuin silloin ennen... Näiden muistelusten ja ihasteluiden kohteena ovat kuskien ja repsikoiden ajanmukaiset ja auton vuosimallia vastaavat vaatteet ja asusteet.

Veteraanikuorma-autojen seuran tärkeimpänä päämääränä on tallentaa ja tuoda esiin kuorma-autoperinnettä. Seuran päätöksen mukaan julkisissa esiintymisissä noudatetaan näyttävän kokonaisuuden tavoitetta. Kokonaisuus muodostuu autoista kuskeineen ja repsikoineen, vaatteita ja varusteita myöten. Autot henkilöineen toteuttavat Seuran perinnettä. Innokaimmat ihailijat ovat autoon tutustumisen ohella käyneet omin sormin kokeilemassa sarkatakin, flanellipaidan, nahkajatsareiden ja crimpelemekon aitoutta. Koettu kokonaisuus on kirvoittanut monta lapsuus – ja



Vaikka SA M36 –kuosi olikin erittäin yleinen automiesten asuste 50 – 60 –luvulla, ei sitä voida pitää ainoana oikeana pukeutumistyylinä. Kun Vetkun yleisötilaisuuksissa pyritään pukeutumaan ajokin aikakauden mukaisiin asusteisiin, on hyvä etsiä ideoita vaikkapa vanhoista valokuvista.

nuoruusvuosien automuistelusta.

Ajanmukainen pukeutuminen merkitsee kullekin autokunnalle eri asioita, ei automaattisesti pussihousuja ja flanellipaitaa. Siinä missä 1920...1950 -lukulaiset koluavat omia ja naapureiden ullaakoita etsien luonnonkuituja: villapaitoja, nahkatukkeja, sarkahousuja ja flanellipaitoja, kulkevat nuorempien vuosikymmenten autokunnat toreilla ja turuilla hakien luonnonkuitujen ohella teko- kuituja: nylonpaitoja, toppatakkeja ja teryleenihousuja. Ja toisaalta varsinkin 80 -lukulaisille sopivat jo farkut. Kuskien työvaatteina on kautta aikojen käytetty materiaaleiltaan ja malleiltaan työhön soveltuvimpia vaatteita, mutta kulloisenkin aikakauden muoti on yleensä jättänyt jälkensä niihinkin. Autokunnan muiden jäsenten vaatetus kuvastaa enemmän kunkin aikakauden muoti-ilmiöitä, koska soveltuvassa arkipukeutumisessa muodilla oli vielä huomattavampi merkitys.

Autokunnilla on haasteellinen tehtävä perehtyä autonsa aikakauden mukaiseen pukeutumiseen. Mallien, värien ja kuvioiden valinnassa hyvänä apuna ovat muistikuvien ohella valokuvat, lehtikuvat, mainokset,

vanhat filmit ja kaikki mahdollinen eteen osuva aikakauden kuvamateriaali. Soveltuvien vaatteiden löytäminen on ongelma sinänsä. Suomalaiseen arvokkaaseen käsityöperinteesen kuuluvien räsymattojen valmistaminen on valitettavasti vienyt uusiokäyttöön paljon sellaisia vaatteita, jotka nykyään olisivat veteraanikuorma-autokuntien yllä ajotapahtumissa. Jos aidon vaateen hankkiminen on vaikeaa, on turvaututtava näköisvaatteeseen. Tärkeintä on, että ajanmukaisuuden vaikutelma ja näyttävän kokonaisuuden tavoite toteutuvat.

Veteraanikuorma-autojen Seuran ajotapahtumat komeine autoineen, sekä ajanmukaisine vaatteineen ja asusteineen ovat osallistujille ja yleisölle enemmän kuin osiensa summa. Se on ainutlaatuinen ja kokonaisvaltainen matka menneeseen -elämys, jonka voi yhdessä tehdä ja tarjota vain Veteraanikuorma-autojen Seura.

Teksti: Päivi Ala-Illomäki
kuvat Jari Ala-Illomäki, Vetku ja Olli Blombergin kokoelmat



1926



1938



1958



1968



1973



Edustava näyte automiehen silmänruokaa kultaiselta kuusikymmenluvulta.



Jalavan Kaupassa voit aistia menneen ajan tunnelmaa nykyajan puitteissa.

Eräänä päivänä 1870-luvun lopulla pienessä Vienankarjalaisessa Hirvensalmen kylässä Jakowleffin perhe pakkasi laukkunsa ja suuntasivat askeleensa länteen. Stephan oli saanut kipinän lähteä kauppiaksi Taivalkoskelle. Jakkilanvaaralta löytyikin 1700-luvulla rakennettu talo, joka oli sopiva ensimmäiseksi kaupaksi. Siellä Stephan myi kankaita, lamppuöljyä, sokeria, jauhoja ja muita ruokatarvikkeita. Monet oravannahat vaihtoivat omistajaa, sillä raha ei ollut vielä yleistynyt maksuvälineenä. Muutamien vuosien jälkeen Stephania alkoi kiehtoa oman kaupan rakentaminen ja se saatiin valmiiksi vuonna 1883.

Stephanin poika Nikolai teki isänsä kanssa pitkiä kauppamatkoja Arkan-geliin ja jopa Pietariin asti. He veivät sinne hevoskyydillä eläinten nahkoja ja toivat mukanaan mm. kankaita, niipuuuokkeja ja tupakkaa. Vienasta tuotiin jääsiikaa, lohta, riistaa, nahkoja ja jopa muutama ”karhunkroppi”.

Joidenkin vuosien jälkeen kauppiaan ura Taivalkoskella ei enää kiehtonut Stephania, joten hän pakkasi laukkunsa 1900-luvun alussa ja matkusti nuoren vaimonsa kanssa vanhoille kotiseuduilleen. Kaupan pitoa Taivalkoskella jatkoi Nikolai yhdessä veljensä Mikon kanssa.

Vuonna 1922 rakennettiin pihan toiselle puolelle matkalaisten pirtti

oravannahoista saaduilla rahoilla. Pitkien matkojen takia kaupassa ei käyty pikaisesti, vaan matkaan kului hevospelillä parikin päivää. Eteisen kaapista jokainen saattoi ottaa porontaljan tai olkipatjan jolla nukkua ja reppu pantiin tyynyksi pään alle. Yleensä matkalaisilla oli repussa omat eväät. Leipää leikattiin puukolla paksu viipale, rasiasta lisättiin reilu kerros voita ja lopuksi saattettiin leikata vielä kelpo siivu lihaa tai makkaraa päälle. Palanpainikkeeksi hörpättiin pullosta maitoa tai piimää. Aamulla Marina-emäntä keitteli puurot ja kahvit, joita matkalaiset herättyään saattoivat ostaa aamupalaksi elämänluukulta.

1930-luvulla matkalaisten pirtin jatkoksi rakennettiin kauppiaiden asunto, jonne Nikolain poika Janne muutti vaimonsa Bertan kanssa. Janne teki töitä isänsä rinnalla myyden verkkoja, oravannahkoja ja metsästystarvikkeita. Hänellä oli Taivalkosken yksi ensimmäisistä autoista, vuoden 1928 Chevrolet, jolla hän teki kauppamatkoja Ouluun. Aikataulut eivät olleet silloin läheskään niin tiukkoja kuin nykyään. Riitti kun pääsi perille. Ja jos sopivasti sattui, matkan varrella saattoi järjestää vaikka tanssit tai ottaa neuvoa antavat muiden kulkijoiden kanssa. Aina eivät matkat kuitenkaan olleet pelkkää hauskuutta. Joskus huonolla kelillä jyrkän mäen alla piti kuorma purkaa ja kantaa mäen päälle. Tämän urakan jälkeen ajettiin auto mäen päälle ja pakattiin tavarat takaisin kyytiin. Sitten vasta saattoi matka jatkua eteenpäin.

Näihin aikoihin Mikko oli jo jättänyt kauppahommat muille ja istui päivät matkalaisten pirtissä vakiopaikallaan elämänluukun vieressä uuniin nojaten. Sieltä hän jututti matkalaisia ja intätti Simos-likkaa milloin mistäkin asiasta. Useasti päivän mittaan likka hermostui Mikolle ja teki suutuspäis-

sään lähtöä mutta Mikko käski hänet kahvikupposelle elämänluukulle. Siinä he istuivat kunnes likka oli rauhoittunut ja palasi paikalleen pirtinpenkille. Eikä kestänyt kauan kun intto alkoi taas. Sanoivat, että aihe ei ollut koskaan sama ja sillä menolla kahvia kului noin 20-30 kuppia päivässä. Sitä inttoa oli matkalaisten mukava kuunnella yhä uudestaan sillä se ei ollut ainoastaan muutamia kertoja kun miehet ottivat toisistaan mittaa sanoin. Matkalaisten pirttiin kului penkin ja jalkojen jäljet muistoksi näistä inttohetkistä.

1960-luvun lopulla Janne osti kaupan itselleen ja kauppiaan alkukin oli jo kasvanut pahimmista vintiövuosista siihen ikään, että koulut oli käyty ja töiden teko alkoi isän opissa. Hän opetteli ottamaan mitat housuja varten, möi elintarvikkeita ja isännille sopivat panokset ja verkot. Asiakkaat olivat hyviä tuttuja ja heidän kanssaan rupateltiin joskus pitkäkin tovi. Kauppias saattoi istuskella asiakkaiden kanssa tupakalla tai kahvilla ja siitä he oppivatkin hakemaan kauppiasta kamareista ja myöhemmin kahvilasta, jos ei sattunut olemaan kaupan puolella.

Ari osti kaupan isältään vuonna 1983, tasan sata vuotta sen perustamisen jälkeen. Toiminta muuttui siten, että elintarvikkeiden myynti lopetettiin ja pari vuotta myöhemmin aloitettiin kesäkahvilan pito. Kaupassa myytiin nyt vaatteita, kalastus- ja metsästystarvikkeita. Myös matkalaisia majoitettiin samaan pirttiin kuin ennenkin. He saivat kokea vanhan ajan tunnelmaa vedenhakuineen, uuninlämmityksineen ja olkipatjalla nukkumisineen. Tunnelmasta puuttuivat vain Jalavan Mikon ja Simos-likan inttotuokiot.

Samoihin aikoihin kauppias alkoi katsella Jakkilanvaaralla olevaa komeaa hirsitaloa ajatuksenaan saada



se siirretyksi kaupan yhteyteen. Pitkän paperisodan päätteeksi rakennus sitten siirrettiin kaupan jatkeeksi vuonna 1997 ja siitä tuli uusi kahvila. Se toi tullessaan mahdollisuuden järjestää isompia juhlia ja tilaisuuksia. Pirtissä onkin vietetty monia häitä ja kastetilaisuuksia sekä jätetty jäähyväiset rakkaimmille muistotilaisuuksissa. Kahvilassa leivotaan päivittäin herkullisia kotileivonnaisia ja suussa sulavien munkkien maine onkin jo kiihtynyt pitkälle. Emännän käsissä syntyy ryhmille ja erilaisiin pitoihin myös maittavat ruuat, kuten lohisoppa ja poronkärstys.

Ajat ovat palaamassa takaisin kiertävien laukkukauppiaiden ajoille. Kauppiassa virtaa hyvin levoton kuljijan veri ja hän kiertääkin kesäisin ympäri Suomea erilaisilla markkinoilla. Hän ei jää vain odottelemaan asiakkaita tulevaksi kauppaan vaan lähtee heidän kotiseuduilleen kertomaan hänelle tärkeästä kaupasta ja

myy samalla pussihousuja, flanellipaitoja, jatsareita ja muita perinnevaatteita. Näillä reissuilla tapahtuu useasti mitä ihmeellisimpiä pokloomeja eli kommelluksia ja melkein aina tarvitaan hereillä olevaa kartanlukijaa. Lähiseuduilla kartanlukijakin saa hieman huokaista, mutta jo Porsion jälkeen on taas oltava virkeänä.

Kauppias osti alkuvuodesta 2006 karamellikoneen, jolla voi itse tehdä uskovaisten pastillit ja tehdas onkin pyörinyt ahkerasti vuoden mittaan. Samassa rakennuksessa on myös Suomen ainoa rytykeppitehdas, jossa valmistetaan vanhanajan ruokosauvoja. Loppuvuonna vanhaan, mutta remontoituun navettaan avattiin Hilvana Lahjapuoti, jossa myydään niin kotimaisia kuin ulkolaisia yksilöllisiä lahja- ja käyttöesineitä.

Ajat ovat muuttuneet 124 vuoden kuluessa, mutta paljon on myös säilynyt ennallaan. Tunnelma kaupassa ja kahvilassa on leppoisaa ja kiireetön.

Kauppiaan löytää usein kahvilan puolelta jututtamasta kävijöitä tai muuten vain kuluttamassa aikaa.

Vaikka Jalavan miehet ovatkin olleet koko kaupan historian ajan keulakuvina ja liikkeen johtajina, taustalta löytyvät vahvat naiset, jotka ovat pitäneet slaavilaiset uneksijamiehenä kurissa. He ovat vaikuttaneet suuresti omalla panoksellaan kaupan toimintaan ja sen olemassaoloon. Jalavan naisista saisi kirjoitettua aivan oman tarinan ja heidän näkökulmastaan kaupan menneisyys ja nykyisyys näyttäisi varmasti erilaiselta.

Anne Sällinen Jalavan kauppa

Tervetuloa Taivalkoskelle Jalavan Kauppaan!

Historiallisesta ympäristöstään huolimatta Jalavan Kauppa ei ole museo. Monipuolisista valikoimistamme löydät myös perinteiset tuotteet kuten saapashousut, diakonaalitakit, flanellipaidat, jatsarit ym.

Kodikkaassa ympäristössä tarjoamme vahvaa kahvia, tuoreita kotileivonnaisia, virvokkeita ja jäätelöä.

Järjestämme ryhmille ruokailun tilauksesta. Jalavasta saat kotiruokaa, jonka valmistamme alusta alkaen itse kunnon ruoka-aineista.

Pihapiirissä on myös Hilvana Lahjapuoti, jossa on monipuolinen valikoima lahja- ja käyttöesineitä.

Jalavan Kauppa ja Pirttikahvila

Mikonkuja 2, 93400 Taivalkoski

Puh. 08-841 005

ari.jalava@jalavankauppa.inet.fi

www.jalavankauppa.net

Avoinna ympäri vuoden





Pertti Lähivaara



pelastaa puutavara-autoilun historiaa



Lähivaaran hallin autokatoksessa on tallessa pitkä pala puun autokuljetusten historiaa. Vihreässä Volvossa on nosturina Record – ensimmäisenä Suomessa käytössä ollut ruotsalaisten kehittämä vajer nosturi.

Pertti Lähivaara on mukana myös Veteraani-kuorma-autojen seura Vetku ry:n toiminnassa. Vanhoilla autoilla osallistutaan yhdistyksen erilaisiin tapahtumiin ja matka-ajoihin. Tänä vuonna kesäkeikka kiertele Lähivaaralle hyvin tutuissa maisemissa Savossa ja Karjalassa. Tämä näyttävä joutsalaisella varustettu puutavara-Volvo on vuosimallia 1953.



Kiire ei kuulu vanhojen autojen entisöijän sanastoon. Tämä 1932 mallin Volvo on ollut tekeillä puolenkymmentä vuotta. Entisöintiyön ohella on auton historiakin pikkuhiljaa selkiytynyt. - Auto lienee tuhoutunut aika pahasti sota-aikana, jolloin se on toiminut lentokentällä koneiden käynnistysautona. 1949 se on rakennettu Kouvolassa paloautoksi.



Kuopiolainen pitkän linjan puutavara-autoilija Pertti Lähivaara tallentaa suomalaista kuorma-autoilun historiaa, on tallentanut jo vuosia. Lähivaara on entisöinyt jo lukuisan määrän menneiden aikojen kuorma-autoja, valtaosan niistä aikansa täydellisin puutavaravarustein. Entisaikojen autojen entisöinti ei ole Pertti Lähivaaralle pelkkä harrastus. Miehen eleistä, innostuksesta ja puheista huomaa helposti, että toiminnalla on laajempi merkitys ja tavoite; todellinen halu tallentaa suomalaisen yhteiskunnan rakentamiseen olennaisesti kuuluvaa kuljetusalan historiaa.

– Tarkoitus on että saisi puutavara puolen historian jotenkin jäämään tuleville polville, myöntää Lähivaara, joka itse kutsuu harrastettaan siunatuksi hulluudeksi.

- Toivottavasti tätä hommaa joku joskus arvostaa, vaikka kuorma-autopuoli ei nyky-Suomessa juuri arvostusta saa.

Pertti Lähivaara on osallistunut puun autokuljetuksen historian keräämiseen muutenkin. Pitkäaikainen kuorma-autoliiton ja Metsäalan kuljetusyrittäjien järjestömiehen on ollut vahvasti mukana mm. Itä-Suomen paikallisyhdistyksen historiatyössä.

– Kun olin puujaoston puheenjohtajana, päätimme koota myös tšekäläisestä puunajon historiasta mahdollisimman paljon aineistoa, kuvia, lehtileikkeitä ja varsinkin aikansa puutavara-autoilijoiden tarinoita aivan talosta taloon kiertämällä. Olli Blomberg koostaa tuosta aineistosta kirjaa.

Oma historiakin talteen

Pertti Lähivaara aloitti autojen entisöinnin 1990-luvun alkupuolella.

– Kiinnostusta oli toki aiemminkin, mutta ei ollut aikaa eikä tilojen puolesta mahdollisuuksiakaan, kertoo Pertti.

– Kun rakensimme uudet hallitilat, niin siitä se alkoi. Ensimmäinen entisöintikohde oli vuoden 1942 mallinen neliveto-Volvo. Sen jälkeen Pertin käsissä on valmistunut reilut puolenkymmentä toinen toistaan komeampaa ajopeliä Parast´aikaa hallissa on työn alla kolme kuorma-autoa. Vanhin on vuoden 1932 Volvo ja uudemmat, Pertin omaankin puunajohistoriaan tiukasti kytkeytyvät Volvo Viking vuodelta 59 ja Scania 76 vuodelta

1961.

– Vielä kun jostain löytäisi sopivan ”Mannen”, ja saisi sen tehtyä, niin sitten tämä saa minun osaltani riittää. Sellaisella minä aloitin puunajon kun 60-luvun alussa sain ajokortin. Puuttuva MAN 635 täydentäisi Lähivaaran suvun puunajohistorian alkuvuodet.

– Puuta on ajettu yhtäjaksoisesti vuodesta 1959. Toki jo Korean sodan aikana oli yhdellä Letukalla oltu puunajossa.

Palkitseva harrastus

Vanhojen autojen entisöinti on harrastus, jossa aika on suhteellinen käsite. - Sitä tehdään mikä milloinkin kiinnostaa ilman tarkkoja aikatavoitteita. Aina joskus kun jotakin on tarpeeksi katsellut, päätän, että nyt tuole pitää tehdä jotain ja niin homma etenee taas palasen eteenpäin. Nyt teen tätä hyttiä, joka on vuoden odotellut vuoroaan.

- Hytti on tehty käsityönä ja varmaan niin, että toinen mies on tehnyt toisella ja toinen toisella puolella, eikä kummallakaan ole ollut suorakulmaa, nauraa Pertti.

Parasta entisöintipuhassa on niin Pertin kuin monen muunkin alan harrastajan mielestä auton kasausvaihe.

– Kun jonkun osan saa paikalleen, niin aina tulee hyvä olo. Tietysti se suurin ja paras hetki tulee silloin, kun ensimmäisen kerran lähdetään liikkeelle.

Pelkkää riemua ei entisöinti aina ole, vaikka olisi kuinka intoa täynnä. - Joskus kun kaikki on aivan levällään tulee eteen myös toivottomuuden hetkiä. Silloin pitää lopettaa ja tehdä jotain muuta. Työtä helpottaa paljon kun ottaa auton purkuvaiheessa mahdollisimman paljon kuvia eri puolilta ja eri suunnista. Niiden avulla ratkeaa monta pulmaa. Tämän auton konepeitossa on pari reikää kummallakin puolen enkä millään muista mitä niissä on ollut, harmittelee Pertti kasausvaiheessa olevan 1932 mallin Volvon vierellä.

– Se tietää aina lisätyötä, kun on yritettävä etsiä samanlaisesta autosta kuvia joista näkisi miten yksityiskohdat ovat alun perin olleet.

Vanhat autot ovat yksilöitä

Kuorma-autojen entisöinnissä eteen tulee monenlaisia pulmia.

- Kukaan ei voi aivan tarkkaan sanoa tai tietää millainen vanha kuorma-auto on alun perin ollut. Autot on monesti kasattu niistä osista, mitä on satuttu saamaan, aloittaa Pertti vastauksensa kysymykseen museoajoneuvon vaatimuksista.

– Se väki, joka ennen sotia ja heti sotien jälkeen on ollut kuorma-autopuolella, niin he ovat käyttäneet melkoista luovuutta. Kun historiaa tonkii, huomaa äkkiä, että yhtä oikeaa tapaa ei ole.

Lähivaara ottaa esimerkin 50-luvulta, kun Suomessa dieselöitiin bensa-autoja.

– Bensakoneen tilalle katsottiin vain vastaavankokoinen moottori, jos sellaisen sattui saamaan.

Suurimmat erot näkyvät tietysti päällirakenteissa.

- Niitä on joka lähtöön, niin monenlaista päällirakennetta on ollut, kun on ollut pieniä pajojakin. Minun mielestäni päällirakenteiden kohdalla ainoa ja tärkein asia on että niiden täytyy toimia. Tietysti museotarkastajat aina joskus asioihin tarttuvat ja purnaavat, mutta kun se vaan silloin oli täyttä elämää. Se pitää sellaisena myös hyväksyä, toteaa Pertti Lähivaara.

Onnenpotkuja ja lottovoittoja

Vanhojen autojen rakentelu on usein myös onnenkauppaa ja sattumalla voi olla suuri merkitys, sen on Pertti Lähivaarakin kokenut. Hänellä on kymmeniä omakohtaisia tarinoita siitä, miten hän on päässyt jonkun osan, laitteen tai joka koko autonkin jäljille.

Lähivaara kertoo värikkään tarinan siitä kuinka hän lähti hakemaan ostamaansa hyväkuntoista joutsalaista nosturia ja paikanpäällä se osoittautuikin lähes käyttämättömäksi Recordiksi.

– Se oli oikea lottovoitto. Lähes yhtä monivivahteinen on tarina 59-mallin Volvon löytymisestä. Kaiken kaikkiaan aihoiden, vanhojen osien ja tarvikkeiden löytäminen muuttuu koko ajan vaikeammaksi. Perinteiset rompepäivät ovat nyttemmin paljolti muuttuneet jo kirpputoreiksi, niistä ei juuri enää sopivaa osaa tahdo löytyä.

Pertti Lähivaara on aktiivinen veteraanikuorma-autojen seuran Vetkun



jäsen.

– Vetkun jäsenten kautta saa aina tietoa. Monet jäsenet tietävät mitä kenelläkin on tekeillä ja vihjaavat kyllä jos saavat tietoonsa kiinnostavia kohteita tai hyviä osia.

Pertti Lähivaara on tehnyt jo ison työn ja pelastanut pitkän jakson suomalaisen puunajon historiaa.

- Nyt on jo jonkun muun vuoro. Jos minä sen Mannen vielä löydän niin sen teen ja sitten saa olla.

Pertin tietojen mukaan puuautojen entisöintiprojekteja on ainakin valmis-

teilla ja asialla on nuorempia miehiä.

– On hyvä, että joku ryhtyy asialle ja entisöi lisää, iloitsee Pertti.

- Minä en mene hydraulikkaan asti, toivottavasti joku jatkaa 60 - luvun lopulta, ajoista jolloin hydraulinosturit yleistyivät. Sehän mullisti koko puunajon.

Mitä maksaa?

Vanhojen autojen harrastajalta ei koskaan saa kysyä paljonko se maksaa. Minä kuitenkin kysyin. Siis, pal-

jonko tämä maksaa?

– Riittävästi, vastaa Pertti. Mutta sanoppa sinä paljonko maksaa, kun nuoret miehet lähtevät joka viikonloppu moottorikelkalla metsään. Siitä ei jää mitään, vain jälki lumeen. Joku taas kerää postimerkkejä, joku jotain muuta. Minä teen tätä. .



Pertti Lähivaaran ensimmäisenä entisöimän 1942 mallisen Volvon puuvarustus on monipuolinen. - Tässä on koko kuormausvehkeitten historia ajalta ennen vajerinostureita. Autolla voi tehdä vaikka kolmenlaista lastausnäytöstä, naruilla, käsivinsillä ja konevinsillä.



Tämä Vuoden 1940 Volvo Lv 290 D on entisöity Petsamon-Liinahamarin liikenteen rekaksi. 150 hevosvoimiseen auto on ollut aikansa voimapaketti Jäämerentiellä. Lavarakenteista ei ollut olemassa tarkkoja mittoja, mutta vanhojen valokuvien perusteella oikea koko löytyi. - Laskimme kuvasta montako tynnyriä samanlaisen lavalle oli sijoitettu ja teimme mitoituksen sen mukaan.



Tässä se on, aito ja alkuperäinen mäki-Pekka. -Näitä repsikka juoksutti takapyörän taakse, kunauto pysähtyi mäkeen. Sain tämän tutulta Sallasta. Sanoi, että hän on tätä tarpeeksi säilyttänyt, pidä sinä sitä nyt.



Entisöinti tehdään sisustusta myöten viimeisen päälle.



Pertti Lähivaaran entisöimistä autoista suurin osa on Volvoja, toki mukaan mahtuu kotimainen Vanaja ja parhaillaan työn alla oleva Scania.



Entisöintiin sopivat aiheet 1900 luvun alkuvuosikymmeniltä alkavat Suomessa olla kiven alla. - Sota-aikana tuhoutui suuri osa vanhasta kuorma-autokannasta ja sotien jälkeen taas moni jäljelle jäänyt katkottiin perävaunuksi, selittää Pertti Lähivaara. Yksi nyt työn alla olevista entisöintiprojekteista on vuoden 59 -mallinen Volvo Viking. -Silloin kuorma-auton alustoja tuotiin Suomeen ilman ohjaamoja. Tämä on Kiitokorin Kausalassa valmistama ohjaamo. Samaa hyttiä asennettiin silloin myös Sisuihin.

teksti ja kuvat:
www.metsatrans.com /
Esko Savinainen

SA-HK:n Tekninen valiokunta muistuttaa...

Että museoajoneuvoja koskeva laki muuttuu 1.1.2008 mm. siten, että "uusien" museoajoneuvojen vähimmäisikä on 30 vuotta. Tämä merkitsee sitä, että ajoneuvot jotka MA-tarkastetaan vuoden 2007 aikana 25-vuotissäännön mukaan on ehdottomasti myös katsastuksessa hyväksyttävä museoajoneuvoksi tämän vuoden puolella.

Museoajoneuvo hyväksytään rekisteröinti- tai muutostarkastuksessa museoajoneuvoksi.

Jos esim. -81 valmistunut ajoneuvo hyväksytään museoajoneuvoksi tämän vuoden puolella 25 vuoden säännön perusteella, voidaan se rekisteröidä myös ensi vuoden puolella, jos rekisteröintikatsastus on voimassa (3 kk).

"Normaalitapauksessa" MA-lausunto on voimassa 6 kuukautta, jona aikana ajoneuvo on katsastettava ja rekisteröitävä. Ei siis jätetä MA-lausuntoa lepäämään!

Moni harrastaja on kysynyt miten suhtaudutaan, jos joulukuun lopussa MA-tarkastuksessa joku "pienempi asia" on jäänyt hoitamatta tai jos katsastus on keskeytetty. Lyhyt ja ytimekäs vastaus on, että silloin ajoneuvosta ei tule museoajoneuvoa!

Tekninen valiokunta/Dage Groop

Toimituksen huomautus: Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) parhaillaan käynnissä oleva massiivinen tietojärjestelmä uudistus saattaa aiheuttaa viivettä myös museoajoneuvojen rekisteröinteihin, mutta sillä seikalla tuskin on vaikutusta lakisäätöihin määräaikoihin.

- Sen tärkeän leiman saanti saattaa kyllä siirtyä.



Kauppapaikka

MYYDÄÄN:



Upea joululahjavinkki kuorma-autohistoriasta kiinnostuneille!

Päijänteen Keikka 2007 -tapahtuman parhaat 90 minuuttia tallennettuna DVD:lle. Saatavana Vetkun kerhokaupasta

Kirsti tai Raimo Stenvall p. 0400-450 585 sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi
Hinta Seuran jäsenille 25,00 €/kpl, (ei-jäs. 30,00 €/kpl). Postituskulut lisätään.



SATSIA PUTKEEN osa 1 –tallennetta vielä saatavissa.

Tallenne esittelee nuoruuden voimalla jyräävien vanhojen kuorma-autojen tunnelmaa kuvan ja todella laadukkaana äänen keinoin. Äänessä on pyritty autenttiseen lopputulokseen. 28 minuuttia aitoa tunnelmaa on parhaimmillaan laadukkaalla kotiteatteri- tai stereolaitteistolla kuunneltuna.

DVD-levyn hinta koteloineen 30,00 €
Tilaukset: jari.ala-ilomaki@vetku.fi
tai Vetkun kerhotuotemyynti,
Kirsti tai Raimo Stenvall p. 0400-450 585
sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi
Katso netistä!
www.vetku.fi/ Video / Ääni

Vetkun kerhotuotteita ostamalla tuet seuramme toimintaa.

Keulamerkki veteraanikuorma-autoon

Metallinen, valettu Veteraanikuorma-autojen seura ry:n tunnusmerkki jäähdyttimen säleikköön kiinnitettäväksi. Pyöreä, halkaisija 80 mm. Varustettu kahdella ruuvikiinnittimellä.

Hinta 40,00 €/kpl.



Lakkimerkit

Metallinen, valettu lakkimerkki auton aikakauden mukaisessa ajurinlakissa on jokaisen vetkulaisen tunnus.

Hinta 20,00 €/kpl



T-paidat ja colleget Seuran logopainatuksella

Lämmin, vahva college, väri harmaa, edessä 1-v logopainatus tummansinisellä. varastossa kokoja: M, L, XL. Hinta: 25,00 €/kpl

Kauluksellinen T-paita, värit valkoinen ja sininen, edessä 1-väri logopainatus tummansinisellä (sinisessä paidassa valkoisella). Hinta 15,00 €/kpl

Harmaa T-paita, edessä tyylissä logopainatus mustalla sinisellä

Aikuisten koot, hinta 10,00 €/kpl

Pikkukuskien koot hinta 8,00 €/kpl

Laadukas musta T-paita hienolla Vetkun 5-väri logopainatuksella.

Pitkä- tai lyhythihainen.

Hinta 25,00 €/kpl

Lähetyskulut lisätään.

Vetkun kerhotuotemyynti,

Kirsti tai Raimo Stenvall p. 0400-450 585
sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi



Yhtenäiset infokyltit museokuorma-autonäyttelyihin.

Tiedustelut mahdoll. yhteishankinnasta Raimo Mesiranta raimo.mesiranta@mesiauto.fi
p. 0400 631 644.



Myydään sekalaisia varaosia, jotka ovat kulkeutuneet Vetkun haltuun. Tunnistaa voi kuvista www.vetku.fi/kauppapaikka/ "vetku myy"

Tiedustelut Markku T Koskinen, Pornainen, p. 0400-449 009
sähköposti
markku.tapio.koskinen@kolumbus.fi



Öljysuodattimia

Leyland 0.680 moottoreihin, ainakin versioon 109 D (1960-61) saakka. Suodattimet ovat Teho Filterin valmistamia, tyyppi 5113. Mukana kotelon kannen tiiviste sekä suodattimen ja kotelon väliset kumi-tiivisteet.

Suodattimen mitat (mm) ovat:

- suodatinosan korkeus 245
- suodatinosan halkaisija 110
- yläosan öljylähdön korkeus 24
- yläosan öljylähdön ulkohalkaisija 44.

Jari Ala-Ilomäki
p. 044 310 0680

jari.ala-ilomaki@vetku.fi



VANAJA roiskeläpät

hinta 35€/pari

Vanaja-logolla varustettuja roiskeläppiä voi tiedustella

Raimo Stenvallilta, puh. 0400-450 585



Myydään entisöinnissä ylimääräiseksi jäänyt **Volvo F 85:n hytti.**

Tiedustelut Raimo Stenvall Tuusula

p. 0400 450 585

raimo.stenvall@r-stenvall.fi



Kevätpäivän tasaus 2007 –keikkatallenne. Koe tai verestä muistoja vetkulaisten seikkailuista mäntyharjun poikien maankuuluilla reissumailla! Mikkelin Mobilistit ry on tuottanut tallenteen Vetkun Kevätpäivän tasaus 2007 -ajotapahtumasta. Tallenne on nyt saatavana hintaan DVD 20€ + postikulut ja VHS 25€ + postikulut.

Vetkun aiemmista keikka-ajoista kuvatut videokooosteet muunnettuna DVD-versioiksi.

Jäsenhintaa vain 25,00 €/kpl (ei-jäsenille 30,00 €/kpl) + postituskulut yksittäin tilattaessa.

Koko sarja (13 kpl v. 2007) erikoishintaan jäs. 286,00 €/srj (ei-jäs. 390,00 €/srj) +postituskulut.

Vetkun kerhotuotemyynti,
Kirsti tai Raimo Stenvall
p. 0400-450 585
sähköposti:raimo.stenvall@r-stenvall.fi

Keikat, joilta on kuvattu videotallenteet:

1989 Pitkä Keikka

Vetkun ensimmäinen ikimuistoinen matka-ajo
Rovaniemi – Oulu – Iisalmi – Kuopio – Mikkeli - Lappeenranta

1990 Jäämeren keikka

Petsamon liikenteen 50-v juhla-ajo
Rovaniemeltä Jäämeren rannoille

1993 Muistojen Magneettimäki

Petsamon liikenteen muistomerkin pystytysjuhla Inarin Kaunispäällä.

1995 Matkalla muistojen Petsamoon

Rovaniemi – Liinahamari

1996 Juhlakeikka Ka-100 v.

Helsinki – Karjaa – Salo – Perniö – Turku

1999 Kannaksen Keikka

Karjalan historialliset, muistorikkaat seudut kierrettiin

2000 Susirajan Keikka

Iloantasi – Naarva – Uimaharju – Koli – Juuka – Nilsä – Juankoski

Tilaukset:Arja Vähämäki

puh. 0440-161 925

arja.vahamaki@dnainet.net



Esintäkuulutus

Veteraanikuorma-autojen seuran Republic 20:n lavaan on kiinnitettyä auton maahantuojan ja kokoonpanijan, S.O.K. - osuusliikkeen, valettu metallinen liiketunnus (ks. kuva). Kuvion halkaisija on n. 40 cm. Etsimme paria liiketunnukselle.

Vihjeet esim. sähköpostiin info@vetku.fi

2001 Ahvenanmaan Keikka

Halikko – Naantali – Turku – Mariehamn – Eckerö – Geta – Bomarsund – Kastelholm – Långnäs

2003 Kymenlaakson Keikka

Tuusula – Pornainen – Porvoo – Loviisa – Kotka – Vaalimaa - Hamina – Anjalankoski – Kouvola – Verla – Orilampi

2004 Pohjois-Suomen Keikka

Oulu – Pudasjärvi – Taivalkoski – Kuusamo – Suomussalmi – Vartius – Kuhmo – Sotkamo

2005 Etelä-Pohjanmaan Keikka

Jalasjärvi - Kauhajoki - Lapväärtti - Närpiö - Maalahti - Vaasa - Isokyrö – Alahärmä

2006 Savo-Karjalan Keikka

Joensuu – Liperi – Rääkkylä – Kitee – Kesälahti – Punkaharju – Savonlinna – Rantasalmi – Pieksämäki.

2007 Päijänteen Keikka

Vääksy - Vesivehmaa - Luhanka - Jämsä - Muurame - Jyväskylä
JUURI ILMESTYNYT UUTUUS. pit. 90 min.





Läh.Veteraanikuorma-autojen seura ry
PL 48
36201 KANGASALA

RASKAAN SARJAN PALVELUA

**Vuola-Yhtiöt tarjoaa kokonaisvaltaista palvelua
raskaan kuljetuskaluston ammattitarpeisiin.**

Autojousi Ky Vuola

Kaikki jousikorjaukset sekä varaosat
kuorma-autoista kaupunkimaastureihin ja matkailuautoihin.

Perävaunu Ky Vuola

Kuorma-autojen ja perävaunujen huollot, korjaukset
sekä varaosat kaikkiin malleihin ja merkkeihin.

DAF Finland Oy

Vuoden kuorma-autoksi valitut DAF – kuorma-autot ja VDL – bussit.
Kauttamme löytyy kaiken merkiset käytetyt kuorma-autot ja bussit Euroopasta.



Voivalantie 28, 20780 Kaarina.
Puh. 020 711 8830 / Fax 020 711 8831
vuola@vuola.fi / www.vuola.fi

VUOLA
ajoissa apuna