

Veteraani Kuorma-auto



2/2005



Säiliöautonumero





VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY
PL 48, 36201 KANGASALA

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

Puheenjohtaja:

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

Sihteeri:

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

Varapuheenjohtaja:

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

Jäsenet:

Markku T Koskinen
Kirveskoskentie 485, 07170 Pornainen
puh. 0400 449 009,
e-mail: markku.t.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

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

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

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

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

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

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

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

VetKu 2.2005

ISSN: 1795-4452

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

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

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

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

Numero 3.2005 ilmestyy 1.10.2005 ja siihen tarkoitettun aineiston tulee olla toimituksen käytettävissä 3.9.2005 mennessä.

YHTEYSTIEDOT

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

Kuvamateriaalia tähän numeroon ovat toimittaneet mm.

Olavi Sallinen & Vehoniemen Automuseon kokoelmat, Kalervo Mesiranta, Matti Vinhan kokoelmat, Oy Esso Ab, Marja-Riitta Ovaska/Länsi-Suomi -lehti, Jari Ala-Ilomäki, Reino Lehtisen kokoelmat, Veikko Hoppula, Rauno Tuovinen, Pauli Salo Jouko Virtanen

SISÄLTÖ 2/2005

Info-sivu	2
Sisällysluettelo	2
Päätoimittajan porinat	3
Mies tutuksi	4
Puheenjohtajalta	5
Kevätpäivän tasausajot	6-8
Uutisia Ruotsista.....	9
Kuorma-autoliikenne ja perinne	10-11
Palautetta lämmitinjutusta	11
Säiliöautoilijan muotokuba	12
Näin vuonna 1939	12-13
Vanhat valokuvat kertovat	14-18
Linja-auto 100 vuotta näyttely	19
Etelä-Pohjanmaan keikan kuvaus	20-21
Pienoismallit	22
SAHK valtakunnallinen retkeilyajo, Kuopio	22
Tervetuloa Kuhmoon / mainos	23
Keski-Uudenmaan Kuorma-autoilijat ry / mainos	23
Vanhat Vanaja / Sisu -autot / ajomainos.....	23
Albinon	24
Stacatruck	24-25
Osto / Myyntipalsta	26-27



Päätoimittajan porinat

Keväinen tervehdykseni Sinulle, VetKu nro 2:n lukija!

Kädessäsi on nyt kolmas varsinaisen lehden muodossa toimitettu jäsenetujulkaisu. Kaksi ensimmäistä numeroa ovat jo ehkä autaneet muodostamaan ainakin jonkinlaisen mielikuvan lehdestä. On siis mahdollista ottaa kantaa, tarvitaanko/ halutaanko jäsenistön keskuudessa yleensäkin omaa, erityisesti tavara-autojen historiaan ja perinteen tallentamiseen keskittyvää julkaisua, vai tuhlataanko tässä kenties ruutia aivan turhiin asioihin?

Parista kuulemastani rehellisestä (joita aina arvostan!) kommentista olen voinut päätellä, että ainakin osa jäsenistöstä on siirtänyt lehden "odottamaan aikaa, kun sen ehtii lukemaan".

Omasta kokemuksestani voin sanoa, että ainakin minulta nämä syrjään siirretyt lehdet jäävät helposti odottamaan määräämättömän pitkäksi aikaa. Joidenkin julkaistujen asioiden uutuusarvo saattaa tietysti tällöin hieman kärsiä.

Olenkin joutunut pohdiskelemaan, olisikohan perinteinen kirje sittenkin ollut tehokkaampi tiedottamismuoto? Siihen on toki helppo palata, jos niin todetaan.

Kirjeeseen tosin ei voida sisällyttää juurikaan historiallisia kuva- tai tietokoosteita, eikä sitä myöskään tuntuisi mielekkäältä jakaa eri sidosryhmille tai yhteistyötahoille informaationa seuramme toiminnasta. Toiminnastamme muodostuva yleinen mielikuva jäisi ainoastaan seuran ulkopuolisten tahojen luotavaksi.

Tavallisen jäsenkirjeen monistus-/postituskustannusten peittäminen jonkun toimintaamme tukevan yhteistyökumppanin lunastamalla "takakansimainoksella" tuskin myöskään tulisi kovin usein kysymykseen, joten niihinkin kuluvat

rahat olisi otettava pelkästään jäsenmaksu-tiloista.

Itse lehden sisällön tuottaminenhan on toistaiseksi onnistunut talkoilla, kuten seuramme muikin toiminta. Artikkelit ja valokuvat on saatu julkaistavaksi ilman kirjoitus- tai julkaisupalkkioita, mistä lämpimät kiitokseni kaikille avustajillemme! Kun itse toimitustyökin on toistaiseksi hoitunut ilman kulukorvauksia, on lehti tähän asti ollut seuralle jopa huomattavasti taloudellisempi ratkaisu kuin aiemmat jäsenkirjeet. Näin ei kuitenkaan voi olla aina. Jopa päätoimittajakin saattaa työn, levon sairauden tai muun henkilökohtaisen syyn vuoksi joutua laiminlyömään muuten sinänsä niin mielenkiintoisen hommansa. Tuki-ilmoitusten saanti on jo nyt osoittautunut melko työlääksi toteutettavaksi, huolimatta varsin hyvin kohdistetusta, potentiaalisestakin asiakaskunnasta.

Talkootyössä on aina muistettava, että se sisältää myös riskin hiipumisesta johon on hyvä varautua.

Lehden toimituskunnan kannalta on ensiarvoisen tärkeätä tietää, millaisia odotuksia jäsenillä on lehden sisällön suhteen. Onko nyt omaksuttu linja - joka pyrkii esittämään joka numerossa annoksen tavara-autohistoriaa, hieman opastusta tallennustoiminnan toteuttamiseksi sekä kuvauksia toteutetuista projekteista - pääpiirteissään oikein valittu, vai tulisiko sitä muuttaa? Ja jos, miten?

Edellisen numeron (1/2005) pääkirjoituksen osalta sain palautetta liiallisesta sivistyssanojen viljelemi-



sestä. Ja jälleen keran omastakin mielestäni täysin aiheellisesti. Kyllähän perinnetalennuksen harrastajien äänenkannattajan pitää pystyä vaihtamaan jäsenistön kanssa mielipiteitä ilman vierasperäisiä, ehkä vaikeasti tulkittavia sanoja tai ilmaisumuotoja. (Poistin juuri äskeisestä lauseesta sanan "kommunikoimaan" - pyrin siis kehittymään!)

Palautteen saaminen on siis todella tärkeätä. Ilman palautetta ei tapahdu kehitystä ja ilman kehitystä toiminta taantuu. Veteraanikuorma-autojen seura ry:n toiminta ei saa alkaa taantumaan, ei varsinkaan nyt, kun se ilmiselvästi kulkee kehityksensä suhteen aallonharjalla!

Lähetäkää hyvät ystävät pieniä viestejä toimitukseen. Puolesta ja vastaan. Pääasia että lähetätte. Kaikki viestintämuodot ovat sallittuja: sähköposti, kirjeet, kortit, puhelut, henkilökohtaiset kontaktit - kaikki käy! Tärkeätä on, että otatte kantaa, muutenhan päätoimittajakin luulee puuhastelevansa yksin. Ja saattaa vielä turhautua.

Muistatathan kuitenkin, että ennen kaikkea kaivataan julkaistavaksi lyhyehköjä, ytimekkäitä kirjoituksia, jotka kertovat jostakin tavara-autoliikenteeseen liittyvästä tapahtumasta tai henkilöstä, tai mielenkiintoisesta autosta tai työmenetelmästä. Ne ovat kaikki tallentamisen arvoisia.

Kynä käteen, ystävät!



Mies tutuksi: Into Nikander, Halikko, kunniajäsen nro 2.



Into Nikander kutsuttiin Veteraanikuorma-autojen seura ry:n kunniajäseneksi nro 2 vuonna 2003, kiitokseksi hänen merkittävästä panoksestaan suomalaisen tavara-autoperinteen ja historiantuntemuksen, erityisesti kriisiaikojen puukaasun käytön, tallentamisessa.

Halikkolainen Into Nikander syntyi Kuusjoella maatalon poikana, joten oikea työnteko tuli miehelle varsin tutuksi jo poikavuosilla. 15 -vuotiaana pojankluppina erään kartanon traktorikuskina toimiessaan hän sai ensimmäiset kunnon kosketuksensa kuorma-autoon. Kartanon mailta ajettiin tukkeja autolla, joka oli 1935 -mallinen Chevrolet. Letukan vaihteet olivat ehkä hieman konstikkaat käytellä. Kun auton kuljettaja ei saanut vaihteita kunnolla päälle ja edessä oli kunnon vastamäki, sai Into aina mäen alla ajo-vuoron. Häneltä kun pykälät menivät silmään kuten piti ja tukki kuorma nousi mäen päälle.

Autoilu-uransa Into aloitti elokuussa 1947, ostaessaan "puolikkaan" kuorma-autosta. Mies oli tällöin vasta 21 v:n ikäinen. Aloitettu yhteistyöyhtiö hajosi kuitenkin jo seuraavan vuoden keväällä, minkä jälkeen Into tavattiin Vaskion Liikenteen linja-auton ratin takaa. Tammikuussa 1949 hän sai siten jo oman liikenneluvan, ja siitä lähtien on valtaisa määrä Salon ympäristössä kasvanutta puutavaraa siirtynyt Nikanderin autoilla sahoille ja paperitehtaille ympäri Suomea. Kohteita voisi luetella paljonkin, mm. Vihavuoden saha Hauholla. Peräti 14 vuotta Into ajoi keskeytyksettä Yhtyneille Paperitehtaille Valkeakoskelle.

Puutavara on ollut koko ajan pääasiallisena kuljetusmuotona, joskin varsinkin yrityksen alkuaikoina piti 2-

akselisille autoille keksiä kesäajaksi myös muuta, mm. asfaltin ajoa.

Katkoksiakin puutavaran kuljettamiseen tuli joskus. mm. 1966 Into löi hanskat tiskiinkin, kun ei päässyt kuljetusehdoista yhteisymmärrykseen metsäpomon kanssa. Hän ajatteli vaihtaa kokonaan pois puunajosta ja keksi tilalle Kosanin kaasukuljetukset. Tapana oli, että kuljetusyrittäjä sai palkkansa myytyjen kaasupullojen mukaan. Toisinaan sattui niin, että kaasua ostavassa firmassa olikin käynyt kilpaillevan firman jakoauto ja täyttäneet varastot jo keski- viikkona, kun Into oman ajohjelmansa mukaan saapui täydellä kuormalla perjantaina. Seuraavalla viikolla

Into oli tietysti tarjoamassa pulloja jo tiistaina. Tuollainen kilpajuoksu ei tuntunut aina mielekkäältä. Esso, Kosanin pääedustaja, edellytti sopimuskuljettajien käyttävän jakoautoina Fordeja, jolloin he huolehtisivat auton rahoituksesta. Into Nikander ilmoitti ykskantaan, että hän rahoittaa autonsa itse!

Nikanderin "oikeat" tukkiautot ovat olleet lähes poikkeuksetta Volvoja, vain yksi 77 Scania on sattunut joukkoon. Tokihan 50 -luvulla piti tutustua Fordeihin, Natikoihin ja muihinkin "mopoihin", mutta niiden osuus jäi kuitenkin vähemmälle.

1959 Into osti ensimmäisen uuden Volvo Vikingin ja siitä alkoi kauan kestänyt yhteistyö Volvojen parissa.

Lihaa Neuvostoliittoon.

Nikander ajoi vuosina 1984 - 1990 lihaa Leningradiin. Parhaimmillaan "lihalinjalla" oli 4 autoa. Näihin matkoihin liittyy myös Inton mieleenpainunein kokemus autoilijataipaleellaan. Lienee talvella 1988, kun Leningradin varastoalueen läheisyydessä odoteltiin kuorma-autoissa purkuun pääsyä. Pakkasta oli koko ajan 22 astetta ja 5 päivän odottelun jälkeen alkoivat miehiltä vitsit loppua, ruoasta ja polttoaineesta puhumattakaan. Tarpeilleenkaan ei ollut varaa poistua auton välittömästi läheisyydestä, muuten kuorma ja koko auto olisi varmasti "sosialisoitu" alta aikayksikön. Tavalliseen siisteyteen tottunut mies alkoi jo kärsiä myös pe-

sumahdollisuuksien puutteesta, sillä lähes viikon oleskelu samoissa vetimissä kutitti ihoa kummasti. Polttoaineen plaraamisessa tahriutuneet kädet ja kasvot eivät nekään tuntu- neet enää tutuilta edes pelissä. Poltto- aineen loputtua totaalisesti tulivat viro- laiskollegat apuun; heidän autoillaan sai noudettua naftaa polttoaineese- malta. Autot ajettiin tiiviisti rinnakkain, jotta letku saatiin riittämään säiliöstä toiseen. Jäätymiseltä selvitettiin. Myös sitä mainostettua limppua ja jotakin särvintäkin järjestyi samaa reittiä. Ei- vätkä ystävät huolineet edes korvaus- ta avustaan. Yhteyttä pidetään joskus vieläkin.

Vetkun toiminnassa

Vetkun toimintaan Into tuli mukaan jo liha-ajo-aikoinaan, saatuaan ostetuksi Hakolalta Raahesta kaikille vetkulaisil- le tutuksi tulleen Hävittäjä-Fordinsa. Tällä sitten lähdettiin (moottoria avaa- matta) verestämään Petsamon muis- toja heti kesäkuussa 1990, kun ensim- mäinen Jäämeren ajo suoritettiin. Auto pelasi lähes koko matkan moit- teetta, kunnes paluumatkalla, n. 100 km ennen Rovaniemelle saapumista leikkasi kiertokangen laakeri. Loppu- matka tultiin sitten hurukyydillä. Ja V8 pääsi täydelliseen kunnostukseen.

Into toimi aktiivisesti Vetkun hallituk- sessakin Varsinais-Suomen alueen harrastajia edustaen lähes 10 vuoden ajan. Hänen perinnetallennustyönsä on kyllä huomattu jokaisessa tapahtu- massa, missä hän on puukaasuauton- sa käynnistänyt. Sankat ovat olleet kiinnostuneiden parvet, kun Into on värikkäällä varsinaissuomalaisella murteellaan pilkekaasuttimen saloja selvittellyt.

Marraskuulla tasaiset 80 lukemat ikämittariinsa saavuttava mies on pik- kuhuoltojen jälkeen kovassa ajokun- nossa. Pari vuotta sitten uusitut nive- let saavat kaipaamaansa liikettä joka päivä Märnummen "pakopaikassa". Pakopaikka on Inton autotallit ja siellä majailevat Ford 098 T 1940 ja Chev- rolet 1938 henkilöauto, molemmat puukaasulaittein varustettuina. Upeasti entistetyt Volvo-kuormurit ovat löytäneet uudet kodit toisten vet- kulaisten hoteista.



Puheenjohtajalta

Yhteiskunnassa arvostetaan kulttuuriryötä - vai arvostetaanko?

Onko tavara-autoihin ja liikennehistoriaan keskittyvä perinnetalennustyö lainkaan yhteiskunnallisesti arvostettua kulttuuriryötä? Laaja-alaisesti Suomen talouselämän kehittymistä ja historiaa tutkinut professori Ilkka Nummela kehotti kevätkokouksessamme pitämässään luennossa Vetkun jäseniä perehtymään, ja entistä aktiivisemmin tallentamaan kaikkea, myös "ei-autoon-liittyvää" kuorma-autohistoriaa.

- *Toivon veteraanikuorma-autoharrastajien olevan myötämielisiä siihen, että meidän tulisi saada enemmän kokonaisvaltaista tietoa kootuksi jonnekin. Paikka voi olla mikä tahansa, kunhan tiedämme, missä tieto on,* lausui professori.

- *Tallessa on hienoja autoja, autoista on myös kerätty tietoja. Autoon liittyvät paperit olisi saatava talteen jonnekin. Toivottavasti piirissä syntyä myös keskustelua, esim. millaisissa vaatteissa autoa on ajettu, tai miten ohjaukseen pyörästä on pidetty kiinni (vanhemmat autoilijat eivät koskaan pidä peukaloita ratin sisäpuolella).* Siinäpä meille historiantutkimuksen ammattilaisen vihjeitä, ettemme tuijottaisi liaksi pelkkää autoa!

Tallennuspaikkojahan meillä on tiedossamme useitakin, olemmehan toimineet kiinteässä yhteistyössä Kangasalla toimivan valtakunnallisen liikennealan erikoismuseo Mobilian kanssa sen perustamisesta lähtien. Myös Suomen elinkeinoelämän keskusarkisto Mikkelissä tallentaa mm. SKAL:n arkistot. Seuran julkaisut toimivat erinomaisesti tallennusmenetelmänä, niitä on helppo arkistoida ja niiden luettavuus on todennäköisesti turvatumpana vielä

vuosikymmenien kuluttuakin - toisin kuin tietokonekorppujen. Edelleenkin on osaltamme organisoimatta järjestelmällinen tiedon kerääminen laajalta kentältä. Sen käynnistämiseksi yritämme Seuran hallituksen voimin löytää tehokkaita keinoja. Tässä olisi esimerkiksi opiskelijoille erinomaisia tutkimus- ja näyttötyökohteita, joiden avulla voisi perehtyä varsin laajasti suomalaisen talouselämän, logistiikan ja tekniikan kehittymiseen noin vuosisadan mittaisella ajanjaksoilla. Sen verran Suomessa on kohta kuorma-autoliikennettä jo harjoitettu.

Vetkun toiminta lähtee yksityisten henkilöiden harrastuksesta ja halusta tallentaa hallussaan olevaa perinnetietoutta tuleville sukupolville. Yksittäisten henkilöiden harrastamisesta on alkunsa saanut myös mainittu Mobilia. Ellei Olavi Sallinen aivan omakohtaisesta halustaan olisi jo ammoin sitten ryhtynyt tallentamaan kuljetusliikkeensä historiaan liittyvää tietoutta, dokumentteja, valokuvia ja ajoneuvoja, tuskin koskaan olisi syntynyt Vehoniemen Automuseota ja sen perustalle sittemmin kehittyntä Mobiliaakaan.

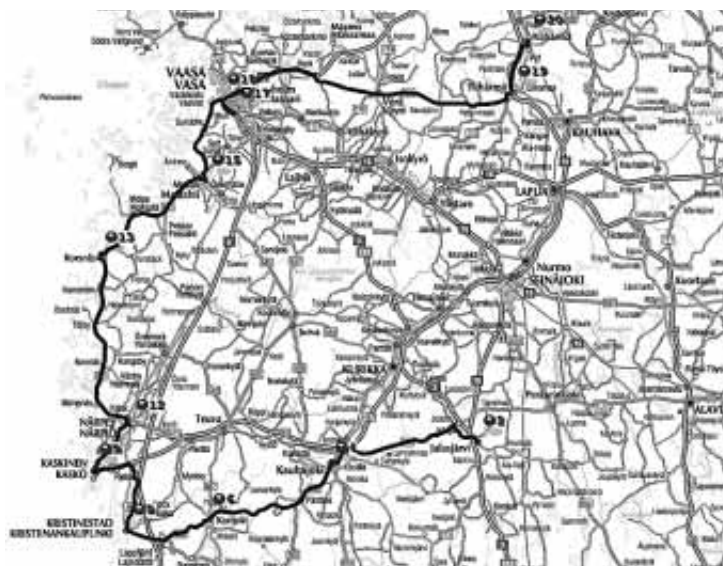
Harrastustoimintakaan ei voi nykymaailmassa pyöriä ilman rahaa. Veteraanikuorma-autojen seura ry:n toiminta rahoitetaan kokonaisuudessaan jäseniltä kannettavilla henkilöjäsenmaksuilla sekä toimintaamme tukevien yhtiöiden kannatusjäsenmaksuilla. Talous horjahtaa heti, kun lähes neljännes jäsenmäärästä unohtaa maksaa jäsenmaksunsa. Näin on valitettavasti päässyt jälleen käymään, siksi pyytäisinkin jokaista jäsentä tarkistamaan, onko jäsenmaksupankkisiirto edelleenkin unohtuneena VetKu-lehden nro 1.2005 väliin.

Lämmin kiitos kaikille toimintaamme kannatusjäsenyyden muodossa tukeville yhteisöille!

Olen erillistä lupaa kysymättä lisännyt kannatusjäsenien luettelon web-sivuillemme. Mikäli ette halua esiintyä siellä, toivon että annatte siitä palautetta.

Hyvää kesän alkua. Tavataan taas joukolla Etelä-Pohjanmaan Keikalalla!

-wexi-





- Päivi Ala-Illomäki -



Tuulikki, Vampulan yksityinen lentoasema tarjosi avarat puitteet autonäyttelyn järjestämiselle.

Tämän kevätajomuiistelun voisi aloittaa ylevän raamatullisesti: "Ja alussa Jumala LOI MAAn". Tai ehkä isänmaallisesti: "ei laaksoa, ei kukkulaa", mikä sekin liittyisi tämänkertaisten ajojen teemaan mainiosti. Tarinan luettavuuden ja jonkin asteisen järjestyksen ylläpitämiseksi aloitetaan kuitenkin alusta, siis kuorma-autotalista.

Päämääränä Eura.

Itse tarinahan alkaa jo kaksi viikkoa ennen Kevätpäiväntasausajoja, jolloin repsikalle tuli mieleen tehdä virallinen katoamisilmoitus miehensä. Kalenteri paljasti kuitenkin, että kevät tuo joillekin maalarin ja muurarin, mutta Vetkulaiselle myös ke-



Euran kunnanjohtaja Matti Lahtinen arvioi Vetkun puheenjohtajan Veikko Hoppulan ajoneuvo/asu -yhdistelmän melko onnistuneeksi kokonaisuudeksi.

vätpäiväntasausajot. Ja aivan oikein: kadonnut mies löytyi tallista rakkaan Sisunsa kiduksiin kaivautuneena. Muutamia tarkistuksia vain, kuulemma. Niin, ja nestekaasutoimisen moottorinlämmittimen pikainen asennus.

Seuraava muistikuva onkin sitten jo tien päältä, lauantailta 19.3. matkalla kohti Euraa. Takana viime hetken auton viimeistelyt, kassien pakkaaminen, virkistävä ja tehokas kahden ja puolen tunnin yöuni, sekä liikkeelle lähtö klo 5.17 - aikaan jolloin naapurin kukkokin vielä nukkui. Alkumatka kuluikin sitten silmäluomia auki -asentoon asetellessa. Kellon ollessa 6.53 alkoi näyttää siltä, että jarrupaineet ja sitä myöten kuskin verenpaineet olivat molemmat alkaneet nousta lääkärin määräämää korkeampiin lukemiin. Huumori riitti lääkkeeksi vain kuskin oireisiin; jarrupaineet vaativat kiintoavaimen kaivamista repsikan penkin alta. Muutaman tovin ja ehkä jokusen voimasanankin jälkeen autokuntamme taapersi vain vartin -osan toistakin - myöhässä ajojen kokoontumispaikalle Euraan.

Euran Esihistorian Opastuskeskuksessa Vetkulaiset pääsivät iloisen jälleennäkemisen ja kunnanjohtaja Matti Lahtisen tarjoman aamiaisen lisäksi nauttimaan kiinnostavasta esihistoria-aiheisesta näyttelystä. Aamiaisen yhteydessä

kuultiin kunnan esittelyn lisäksi myös Euran erikoispaperit Oy:n omistajan Riitta Vainiopekan kertovan yrityksensä erikoistuotteesta, ajopiirturiperista.

Joukon pirteimmiltä näyttivät ne viisaat autokunnat, jotka olivat tulleet paikkaseudulle jo edellisenä iltana. Pitkämatkaisemmankin aamuväsyneet silmät kirkastuivat viimeistään aamukahvin jälkeen esihistorianäyttelyn esineistöä katsellessa. Näyttely todisti vahvasti muinaisten sukupolvien sinnikkyudesta ja kauneudentajusta. Muinaispukujen, soittimien ja aseiden muotoilu ja koristelu kertoi menneiden sukupolvien pyrkimyksestä nousta elämässään ja toimissaan arkisen yläpuolelle. Sama toive elää varmasti meissä kaikissa nykyisinkin, vakuuttavana esimerkkinä Vetku ja sen autoharrastajat.

Museoita ja moottoriurheilua

Matkanteko aloitettiin seuraillemalla viehättävää reittiä läpi Kauttuan Ruukinpuiston maisemien. Säkylyään saavuttuamme autot parkkeerattiin Milpro Oy:n ympäristöön. Halukkaat pääsivät tutustumaan Säkylyän talvi- ja jatkosotamuseoon, sekä tekemään ostoksia sotilasvarustemyymälästä. Repsikka tosin tutustui lähemmin vain Milpron piha-alueen lumikinoksiin, sillä autonvahdiksi mukaan palkattu Lulu-koira kaipasi kärsivällisyyttä kysyneen aamun jälkeen jo ulkoilua ja liikuntaa.

Säkylystä matka jatkui talvisessa mutta aurinkoisessa säässä Köyliön kirkkosaaren kautta Vampulaan, Varova Oy:n johtajan Leevi K. Laitisen yksityiselle lentoasemalle. Köyliönjärven rantoja kiertävän Kirkkosaa-rentien maisemat tarjosivat omille itäuusmaalaisille silmilleni eksoottista tasaisuutta, komean koivukujan ja kevätaurinkoisia talvimaisemia upeimmillaan. Lentoasema Vampulan Tuulikki vastaanotti vieraat isännänviiri salossa liehuen. Veteraaniautot vastasivat tervehdykseen nostamalla salkoon oman lippunsa.

Alastaro oli varmasti kuskeillekin odotettu tutustumiskohde. Alastaron moottoriurheilurata tarjosi veteraankuorma-autoilijoille poikkeuksellisen tilaisuuden päästä autoillaan radalle,



ja vaikka ajettu kierros sujuikin näennäisen hillitysti ja arvokkaasti, repsikka oli havaitsevanaan paikka paikoin innostunutta kaasun käyttöä ja takarattaiden otteen lipeämistä. Alastaron kunnan tarjoamalla lounaalla moottoriradan ravintolassa kuulumme kunnanjohtaja Matti Tunkarin tervehdyksen, ja kiitokseksi vieraanvaraisuudesta hänelle ojenettiin Vetkun standardi. Moottoriratavierailun isäntänä toimi ansiokkaasti seuran kannatusjäsen ja radan omistajiin kuuluva Kari Isotalo, joka lounaan yhteydessä kertoi radan menneisyydestä ja tulevaisuudennäkymistä.

Vetkulaisten seuraava pysähdyspaikka oli Alastaron keskustaaajaman vanhan ajan tunnelmaa henkivä Talouskauppa, yksityinen kauppamuseo. Jo 90 vuotta täyttänyt kauppiasrouva oli tosin poissa hankkimassa kaupan alan lisäkoulutusta, joten häntä emme tällä kertaa tavanneet. Talouskaupan jälkeen siirryttiinkin suoraan museoiden nykypäivään Suomen maatalousmuseoon. Loimaalla sijaitseva maatalousmuseo Sarka avataan vasta kesäkuun alussa, siksi tutustuttavana olikin rakennustyön viime vaiheissaan oleva tyylikäs museorakennus ja siellä alullaan oleva toiminta. Maatalousmuseon tulevaa näyttely-, tutkimus- ja perinteentallennustyötä halusi Vetkukin olla tukemassa. Tässä tarkoituksessa useammankin veteraani-auton lavalla oli kulkenut eri puolilta Suomea joka sortin karhia, auraa,

Avaralla lentokentällä oli tilaa järjestäytyä



traktoria, savensekoittajaa ja monta muuta maatalouden tarvekalua, jotka luovutettiin vierailun yhteydessä museon haltuun.

Leppoisasti Loimaalla

Maatalousmuseon pihasta ajoneuvot kääntyivät vielä illan viimeiselle taipaleelle, ja Loimijoen rantaa seuraten päädyttiin lopulta Loimaalle. Ystävällisen näköinen kaupunki teki parhaansa ottaakseen matkalaiset vastaan vieraanvaraisesti. Autot saatiin turvalliseen, aidattuun yöpysäköintiin Vilakone Oy:n piha-alueelle, josta bussi kuljetti seurueen matkatavaroineen Loimaan Seurahuoneelle. Hotelli Seurahuone toivotti vieraat koirineen kaikkineen tervetulleeksi, ja pian osa väestä olikin jo asettumassa taloksi tai testamassa Loimaalaisen saunan löylyjä.

Löylynheiton, palaverinpidon, lepohetkien ja koirankävelytyksen jälkeen repsikkallakin alkoi olla nälkä. Aivan oikeaan aikaan tosin, sillä herkullinen illallinen salaatteineen, paistettuine muikkuineen ja höyryävine lihapatoineen odotti jo alakerran ravintolassa. Illallisen yhteydessä viiheteestä vastasi paikallisen murteen taitaja Loimaan Miina, jonka jälkeen

puheenvuoro luovutettiin Kari Isotalolle. Illallisen yhteydessä ajojen edustavimman kokonaisuuden muodostanut Jouko ja Heikki Virtasen autokunta Tottijärveltä palkittiin kiertopalkintokellolla.

Ruokailun jälkeen oli aika vaihtaa vapaalle. Osa matkalaisista vetäytyi pitkän päivän uuvuttamana nukkumaan, mutta useimmat jaksoivat jäädä seurustelemaan ja tanssimaan Veli Kuja-Halkolan ja Yötaivas -orkesterin tahdissa. Lattia todettiin liukkaaksi ja musiikkikin meni mukavasti jalan alle. Puolen yön jälkeen repsikan oli kuitenkin vetäydyttävä yöunille, aamuksi kun oli luvattu aikaisen ylösnousun lisäksi rouvasväelle omaa ohjelmaa.

Herkullisen sunnuntaiamiaisien jälkeen lupaukset saivat katetta. Vetkun sääntömääräisen kevätkokouksen aloittaessa nuijanheilutuksen poistuivat muut ihaillemaan aamuurinkoista Loimaata, osa jalan kaupungille, osan nouti Vetkun kustantama matkaopas tila-autollaan Loimaan kierrokselle. Oppaana toiminut Eija Martti kyyditsi kahdeksanhenkisen ryhmän ja yhden pienen koiran hilpeästi ja mukavasti Loimaan nähtävyydeltä toiselle. Retken aikana kuulumme Loimaan historiasista, mm. tarunhoitoisesta Prättä-Kitistä ja hänen ennustuksistaan, joiden vuoksi Kanta-Loimaan kirkon v. 1999 joulujumalanpalvelukseen ei



Ajotapahtumaa johtanut "venäläiskerraali" Kari Isotalo lentopaikan omistajien Tuulikki ja Leevi K Laitisen seurassa.



Alastaron Moottoriurheilukeskuksen tienoot olivat vielä hohtavien hankien peitossa.

uskaltautunut montaakaan sanankuulijaa. Pelättiinhan katon sortuvan kirkkokansan niskaan. Metsämaan idyllisen kaunis puukirkko tarkastettiin suntion johdolla. Metsämaalla hämmästeltiin myös Loimaan pelto- maisemalle epätyypillistä tiheää metsää, sekä sitä maiseman ainokaista mäkeä, joka osui reitille matkalla kohti Pahkapirtin puotia. Sieltä osui-



Vilakone Oy:n piha-alue oli hetken tunnustamattomassa tilassa, kun Raimo Kuortti jyräytti sunnuntaina Kontion käyntiin.

vat mukaan matkamuistoina erilaiset kotiteolliset tuotteet, joista kauneimpana mainittakoon taidokas tuohilaukku. Sitä varmasti saamme myöhemminkin ihastella Vetkun ajojen yhteydessä.

Paluumatkalla rouvasväen ottavat silmät kiinnittyivät erääseen pellonreunaan, johon oli koottu riviin vanhoja ajoneuvoja. Yhteisesti kuitenkin sovittiin, ettei paikasta mainittaisi hotellilla mitään, lähdön aikataulu ve-

nyisi muuten liikaa. Kaiken kaikkiaan rouvien "kirkottaminen" onnistui niin hyvin, että näin alkanut perinne saa toivottavasti jatkoa seuraavissakin ajoissa.

Kokousväki oli rouvien retken aikana saanut kokousrutiinit suoritettua ja sen jälkeen kuunnellut professori Ilkka Nummelan luentoa liikenteen historian merkityksestä yhteiskunnallisessa kehitymisessä. Luennossaan hän kehotti jäsenistöä laajentamaan näköpiiriään autokeskeisestä tarkastelutavasta laajempiin kokonaisuuksiin ja huomioimaan tämän mm. perinnettiedon tallentamisessa.

Kokousten ja kirkkojen jälkeen oli aika pakkautua jälleen bussiin. Kyyti vei matkailaiset takaisin Vilakone Oy:lle, johon tutustuttaessa repsikkakin kohtasi elämänsä ensimmäisen tankkilinjan jatkoliittimellä, oikean ja vasemmanpuoleisen korkeapaineasennelman, lauhduttimen vasemman kiinnityskorvakon ja monta muuta ihmettä ja kummaa, joiden olemassaolosta ei ennen ollut aavistustakaan. Nyt sitten tiedän, että osaava ymmärtää niistä rakentaa mm. monitoimikoneita sekä työlaitteita.

Maantie kutsuu

Mielenkiintoisen tehdasesittelyn jälkeen seurasi mielenkiintoinen kylmäkäynnistysnäytös Vilakoneen piha-

maalla, jossa kolmisenkymmentä vanhaa ja vieläkin vanhempaa kuorma-autoa heräteltiin ajoon. Yskitti- hän se määrä pakokaasuja jo sivus- takatsojaakin, paitsi sen Jyry-Sisun kohdalla, jossa oli jo alkutarinasta- kin tuttu moottorinlämmitin. Ja kun savu alkoi hälvetä oli aika lausua lämpimät kiitokset ajojen järjestelyi- hin osallistuneille ja sponsoreille, ha- lata vanhat ja uudet ystävät sekä kääntää keulat kohti kotia - matkae- väinä kulttuurista, perinteitä ja muka- via muistoja.

Olisiko suorastaan nähtävissä, että tämänkertainen Keväpäivänta- sausajo johdatti monien museovie- railujen, komeiden kulttuuri- maisemien sekä asiaan pureutuvan kokousluennon myötä Vetkulaisetkin pohtimaan yhä tiiviimmin oman kuor- ma-autoiluperinteensä säilyttämistä tuleville sukupolville. Perinteen ke- räämisen merkitystä on tosin vaikea nähdä nyt, kun asiat tuntuvat itses- tään selviltä ja jopa arkipäiväisiltä. Pidetään kuitenkin mielessä Juho Heinon kevätkokouksessa seuran jäsenille esittämä haaste muistel- mien kirjoittamisesta "mielummin ennen kuolemaa". Muistiin kirjoitettu- na kaikki sellainen tieto, joka koskee liikenteenharjoitusta, kuorma-autoja ja niiden kuljettajia sekä korjaamotoi- mintaa, on aarre sekä jälkipolville että nykypäivän Vetkulaisille.



Sympaattinen mytty Jyryn hanskaloke- rossa on tunnustettavissa Ala-Illomäen perheen apurepsikkaksi.



Kuulutus

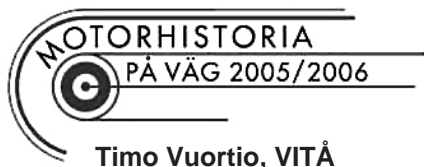
Automobiililiikenteestä 14 p:nä lokakuuta 1922 annetun asetuksen 12 pykälän 2 momentin mukaan kielletään täten kaikenlaisten tavaraliikennettä välittävien automobiilien sekä auto omnibussien eli matkailuautojen ajo yleisillä maan teillä tässä nimismiespiirissä toistaiseksi eli siihen asti kunnes toisin määrätään.

Loimaalla, Loimaan piirin nimismiehen konttorissa, helmikuun 17 p:nä 1925.
Edvin Bockström

Autoliikenne

Kuten nimismiehen kuulutuksesta tässä numerossa näkyy, on kuorma- ja matkailuautoliikenne Loimaan nimismiespiirissä toistaiseksi kielletty. Kielto johtuu siitä, että kirsä on teiltä viime päivinä melkein kokonaan sulanut, joten rasakaampi autoliikenne helposti aiheuttaa teille vahinkoa.

Loimaalaissyntyinen jäsenemme Pentti Ketola oli napannut Loimaan lehden kainaloonsa Kevätkokoukseen ja, luettuaan vierellä olevat kuulutukset, esitti kummeksuntansa: "Millä arvon vetkulaiset aikovat poistua paikkakunnalta, laskin juuri Vila-koneen pihalla seisseen alun neljätkymmentä kuorma-autoa?"



Timo Vuortio, VITÅ

Uutisia Ruotsista

Vanhoiden ajoneuvojen harrastus Ruotsissa on aika laajalle levinnyt, ja harrastaja on jo kaiken kaikkiaan yli 87 000 järjestäytyneenä johonkin niistä 124:stä kerhosta, jotka kuuluvat valtakunnalliseen kattojärjestöön, Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF). MHRF on tehnyt tutkimuksia ja yhteenvetoja jotka valottavat harrastusta ja sen merkitystä.

Kuinka paljon veteraaniautoja käytetään vuosittain? Tuloksena saatiin keskimäärin 870 km, kaikkiaan noin promillen luokkaa oleva ajosuorite ei aiheuta ongelmia muille autoilijoille. Olemme vastuuntuntoisia miljöötä ajatellen, käsittelemme akkuja, nesteitä ja romuja oikeaoppisesti, ajoneuvomme ovat päästöjen osalta puhtaammasta päästä.

Erään T-Fordin katsastuksen yhteydessä sitä verrattiin samana päivänä katsastettuihin nykautoihin ja T voitti kaikki, vaikka ei siinä mitään katalysaattoria olekaan!

Meitä on monta, >87 000!

Tuomme ajoneuvot kaikkien nähtäväksi eri tapahtumissa kuten ralleissa ja ajamme niillä teillä joilla niitä käytettiin uutenakin emmekä "piilota" niitä museoiden kätköihin.

Taloudellinen merkitys valtiolle tällä harrastuksella on samaa luokkaa kuin koko Ruotsin musiikkiteollisuuden viennillä. Noin 15 000 henkilöä saa elatuksensa harrastuksemme ansiosta (korjaamot, varaosien myyjät, lehdet). Meidän harrastusvälineillä rakennettiin valtion hyvinvointi

Jotta tätä harrastusta ja sen laajuutta ja merkitystä saataisiin päättäjien, median ja yleisön tietoisuuteen, järjestetään kuluva vuoden aikana erilaisia tapahtumia eri puolilla Ruotsia. Kuvanäyttelyitä, yhteistyötä museoiden, kirjastojen, kuntien, eri yritysten, koulujen ym kanssa on suunnitteilla.

29/5-11/6 ajetaan T-Fordilla Haparannasta Ystadiin koko maan halki. Muistoksi sille matkalle joka

tehtiin samanlaisella autolla 1925 toiseen suuntaan talviaikana neljässä päivässä 30000:en Ruotsissa myydyin Fordin kunniaksi.

(www.t-fordresan.nu)

11/6 järjestetään yleinen veteraaniajoneuvojen päivä Ruotsissa. Niin moni kuin suinkin halutaan esille, jotta voidaan näyttää kuinka monta niitä oikein on ajokunnossa. Vuoden päätteeksi, ensi keväänä järjestetään poliitikoille, päättäjille, eri valtionlaitosten ym edustajille informaatiotilaisuus Tukholmassa.

apahtumia/ralleja kuorma- ja linja-autoille 21 toukokuuta Tunga Rallyt Väst Göteborgin seudulla. 10 syyskuuta Tunga Rallyt - Åkarsvängen Södertäljen seudulla





Ilkka Nummela

Kuorma-autoliikenne ja perinne

(professori Nummelan alustus Veturin Kevätkokouksen yhteydessä Loimaalla 20.3.2005)

Suomen kuorma-autoliikenteellä on takanaan satakunta vuotta. Varma tieto liikenteen alkamisesta vaihtelee eri kirjojen mukaan. Sillä ei ole todellisuudessa suurta merkitystä, koska kysymys on todellisesta joukkoilmästä. Tänä päivänä suomalainen yhteiskunta on, Seppo Sainiota vapaasti lainaten, pitkälti kuorma-autoliikenteen varassa "kääntyvien etu- pyörien ansiosta". Tämä tarkoittaa samalla, että elämäämme ja talouttamme täällä on vaikea ymmärtää kokonaisuutena ilman kuorma-autoliikenteen osuuden huomioon ottamista. Tutkimuksellekin on ollut hankalaa hyväksyä ajatusta kuorma-autoliikenteen suuresta roolista logistisessa järjestelmässämme: kuorma-autot kuljettivat jo ennen talvisotaa enemmän tavaraa tonneina mitattuna kuin rautatiet - tonnikilometreinä mitattuna se tapahtui pari vuosikymmentä myöhemmin.

Nykyaikaisen auton keksimisessä oli pelkistetyksi kysymys polttomotorin ja vaunujen, joita usein oli vedetty hevosilla, yhdistämisestä. Kun kysymyksessä oli oikeastaan vanhastaan käytössä olleen lihasvoiman korvaamisesta konevoimalla, oli luonnollista, että autot tulivat osaksi jo olemassa olevaa yhteiskuntarakennetta. Niitä varten ei välttämättä tarvinnut rakentaa omaa erillistä liikenneverkkoa, kuten esimerkiksi rautateille. Aikaa myöten asiat ovat muuttuneet, niin autot kuin niitä ympäröivät yhteiskuntakin, ja aika usein, ilman että aikalaiset olisivat muutoksiin reagoineet.

Historiassa on ollut tapana jakaa teknologia kolmeen eri osaan: 1) Varsinaiseen tekniikkaan, 2) sen käyttöön liittyvään tietotaitoon ja 3) sen yhteiskunnallisiin vaikutuksiin. Kuorma-autoliikenteen menneisyyden osalta jokaisella osa-alueella on merkitystä.

Veteraanikuorma-autoilijat ovat omalta osaltaan tehneet tärkeätä työtä suomalaisen kuorma-autoliikenteen perinteen tallettamiseksi. Nämä ansiot eivät rajoitu pelkästään ajoneuvoihin, vaan itse kunkin on harastuksensa yhteydessä pitänyt pe-rehtyä niin kuorma-autoihin kuin niihin liittyviin asioihin. Vastaavasti liikenteen historiaa sinänsä tutkivan on oltava perillä eri aikakausien ajoneuvoista ja niiden asettamista rajoituksista.

Suomen kuorma-autoliikenteen historia voidaan karkeasti jakaa kolmeen osaan

1. Aikaan ennen ensimmäistä maailmansotaa
2. Maailmansotien välinen aika aina 1950-luvulle saakka ja
3. Uudenaikaisen kuorma-autoliikenteen aikakausi.

Tallella olevat vanhat kuorma-autot ovat jotakin poikkeusta lukuun ottamatta kahdelta jälkimmäiseltä jaksolta. Varhaisimman jakson kuorma-autoja ja liikennettä tutkivan on turvauduttava perinteisiin historian ja perinteen tutkimuksen keinoihin. Eri-laisiin arkistoihin, sanomalehtiin ja muualle on tallentunut jäänteitä kuorma-autoliikenteen ensiaskelista maassamme. Alan kirjallisuutta seuraavat ovat varmaan huomanneet, että tutkimus tuo koko ajan uutta tietoa pala palalta aihepiiristä myös aivan vanhemmista vaiheista. Olen-naista alan harrastajien kannalta on, että kuorma-autojen historiasta on olemassa talletettua tietoa ja että tieto on yleisesti saatavissa. Tällöin kuvaan tulevat lähinnä ammattimaisesti hoidetut arkistot, kirjastot ja museot. Ne auttavat myös yksityisiä tiedon kerääjiä ja tallettajia.

Kahden jälkimmäisen ajanjakson



kuorma-autoliikenteen varassa "kääntyvien etu- pyörien ansiosta". Tämä tarkoittaa samalla, että elämäämme ja talouttamme täällä on vaikea ymmärtää kokonaisuutena ilman kuorma-autoliikenteen osuuden huomioon ottamista. Tutkimuksellekin on ollut hankalaa hyväksyä ajatusta kuorma-autoliikenteen suuresta roolista logistisessa järjestelmässämme: kuorma-autot kuljettivat jo ennen talvisotaa enemmän tavaraa tonneina mitattuna kuin rautatiet - tonnikilometreinä mitattuna se tapahtui pari vuosikymmentä myöhemmin.

Nykyaikaisen auton keksimisessä oli pelkistetyksi kysymys polttomotorin ja vaunujen, joita usein oli vedetty hevosilla, yhdistämisestä. Kun kysymyksessä oli oikeastaan vanhastaan käytössä olleen lihasvoiman korvaamisesta konevoimalla, oli luonnollista, että autot tulivat osaksi jo olemassa olevaa yhteiskuntarakennetta. Niitä varten ei välttämättä tarvinnut rakentaa omaa erillistä liikenneverkkoa, kuten esimerkiksi rautateille. Aikaa myöten asiat ovat muuttuneet, niin autot kuin niitä ympäröivät yhteiskuntakin, ja aika usein, ilman että aikalaiset olisivat muutoksiin reagoineet.

Historiassa on ollut tapana jakaa teknologia kolmeen eri osaan: 1) Varsinaiseen tekniikkaan, 2) sen käyttöön liittyvään tietotaitoon ja 3) sen yhteiskunnallisiin vaikutuksiin. Kuorma-autoliikenteen menneisyyden osalta jokaisella osa-alueella on merkitystä.

Veteraanikuorma-autoilijat ovat omalta osaltaan tehneet tärkeätä työtä suomalaisen kuorma-autoliikenteen perinteen tallettamiseksi. Nämä ansiot eivät rajoitu pelkästään ajoneuvoihin, vaan itse kunkin on harastuksensa yhteydessä pitänyt pe-rehtyä niin kuorma-autoihin kuin niihin liittyviin asioihin. Vastaavasti liikenteen historiaa sinänsä tutkivan on oltava perillä eri aikakausien ajoneuvoista ja niiden asettamista rajoituksista.

Suomen kuorma-autoliikenteen historia voidaan karkeasti jakaa kolmeen osaan

1. Aikaan ennen ensimmäistä maailmansotaa
2. Maailmansotien välinen aika aina 1950-luvulle saakka ja
3. Uudenaikaisen kuorma-autoliikenteen aikakausi.

Tallella olevat vanhat kuorma-autot ovat jotakin poikkeusta lukuun ottamatta kahdelta jälkimmäiseltä jaksolta. Varhaisimman jakson kuorma-autoja ja liikennettä tutkivan on turvauduttava perinteisiin historian ja perinteen tutkimuksen keinoihin. Eri-laisiin arkistoihin, sanomalehtiin ja muualle on tallentunut jäänteitä kuorma-autoliikenteen ensiaskelista maassamme. Alan kirjallisuutta seuraavat ovat varmaan huomanneet, että tutkimus tuo koko ajan uutta tietoa pala palalta aihepiiristä myös aivan vanhemmista vaiheista. Olen-naista alan harrastajien kannalta on, että kuorma-autojen historiasta on olemassa talletettua tietoa ja että tieto on yleisesti saatavissa. Tällöin kuvaan tulevat lähinnä ammattimaisesti hoidetut arkistot, kirjastot ja museot. Ne auttavat myös yksityisiä tiedon kerääjiä ja tallettajia.

Kahden jälkimmäisen ajanjakson kohdalla veteraanikuorma-autoja on tallella huomattavasti lukuisammin. Tänä päivänä toista maailmansotaa edeltävältä ajalta alkaa olla vaikea saada talteen autoliikenteessä itse mukana olleiden omakohtaisia kokemuksia. Sen sijaan suullista perinnettä, esimerkiksi kertomuksia kylän ensimmäisestä autosta, on edelleen saatavilla. Kyseessä on aivan normaali inhimilliseen elämään liittyvä tarve saada siirtää aikaisempien sukupolvien kokemuksia seuraaville sukupolville kertomalla ja kirjoittamalla muistojaan. Monella vanhoja kuorma-autoja harrastavalla on hallussaan monenlaista omaan ajoneuvoon liittyvää kirjallista ja suullista perinnettä esimerkiksi auton vaiheista ja työtehtävistä. Tulevien sukupolvien kannalta olisi tärkeää, että tällainen tieto ei pääse katoamaan. Tämä koskee usein sangen arkipäiväisiä asioita kuten, mihin autoa on käytetty, missä sitä on säilytetty, miten kelirikot ja talvet ovat vaikuttaneet liikennöintiin, miten on selvitty varaosaongelmista jne.



Suomessa on edelleenkin monta kuljetusliikettä, jotka ovat aloittaneet hevospeleillä ja vaihtaneet myöhemmin ohjokset rattiin. Ne ovat hyviä esimerkkejä tavaraliikenteen asteittaisesta muuntumisesta. Vastaavasti lähemmäksi nykyaikaa asettuvat esimerkit, joissa kuljetuspalvelujen tuottaja on alkanut huolehtia asiakkaidensa varastointiin liittyvistä seikoista. Todellisuudessa tämän kaltaiset muutokset muokkaavat talouselämäämme ja yhteiskuntaamme asteittain. Kuorma-autot ovat siinä muutoksessa olennainen tekijä, joka on muuttunut ja joka on muuttanut ympäristöämme hämmästyttävällä nopeudella. Perinteestä kiinnostuneen silmissä romuttamot ja paperikeräykset ovat saaneet materiaalia turhankin sukkelaan.

Mielestäni on tärkeää, että kuorma-autojen ja kuorma-autoliikenteen merkitys saa ansaitsemansa painoarvon suomalaisessa historian tutkimuksessa ja perinteentallentamisessa. Tässä suhteessa veteraanikuorma-autoilijat ovat jo tähänkin asti tehneet arvokasta työtä. Nyt on aika saada muutkin innostumaan asiasta ja panostamaan siihen. Kuorma-autojen kohdalla kyse on, kuten monessa muussakin tämänkaltaisessa asiassa tiedon puutteesta: ei tiedetä kuka tietää ja mistä. Olennaista siis olisi tallentaa kuorma-autoihin ja nii-



Veteraanikuorma-autojen seura ry:n jäsenet kuuntelivat aktiivisina mielenkiintoista esitystä. Mieleen jäi myös, että meidän jokaisen tulisi edes omat muistelomme laittaa paperille - ja mieluummin jo ennen kuolemaamme, kuten Juhani Heino totesi.

den vaiheisiin liittyviä asioita ja saattaa ne muiden tietoon. Kyse voi olla hyvinkin yksikertaisilta vaikuttavilta seikoista kuin pukeutumisesta, kahvipaikoista, pahojen mäkien nimistä tai ties mistä.

Yhdistyksen lehti VetKu tarjoaa mielestäni erinomaisen foorumin kertoa sekä vanhoista kuorma-autoista, että niihin liittyvistä vaiheista.

Sopii vain odottaa kynämiesten ja -naisten panosta! Jos viisikymppiselle DDR ja IFA ovat menneisyyttä, niin ei ole ollenkaan varmaa, että lyhenteet avautuvat nykykoululaiselle samalla tavalla. Viisikymmentäluvun englantilaiset saattavat olla vielä suuremman ihmetyksen aihe. Aiheista tuskin tulee pulaa, lukijoita on varmasti.

PALAUTETTA LÄMMITTIMISTÄ

Päätoimittajalle

Lehtenne viime numerossa olleeseen artikkeliin "Sähköiset moottoriveden lämmittimet autoissa" tuon omakohtaisen kokemuksen asiaan 50-luvun puolivälistä. Toimin silloin autonkuljettajana VR:n "Ovelta - Ovelle" -yksikössä ja jo silloin oli osa - yleensä vanhoillisena pidetyn - rautatielaitoksen autokalustosta varustettu sähköisillä moottoriveden lämmittimillä.

Lämmittimet olivat lieriön muotoisia, pystyasentoon asennettuja, moottorin ylä- ja alavesitilan välille letkuilla yhdistettyjä yksiköitä. Ne toimivat oikeaoppisesti lämmittäen ta-

saisesti koko sylinteriryhmässä olevan nestemäärän, eivätkä, kuten nykyisin yleisemmin tunnetut, pistemäistä lämpöä antavat lohkolämmittimet.

Ongelmana oli joidenkin automerkkien moottoritilan ahtaus saada lämmitin ja letkut sijoitettua siten, etteivät ilmataskut estäneet nesteen vapaata kiertoa ja aiheuttaneet vastuslangan palamista.

Lämmittimien käytön edellytys oli, että veden sijasta käytettiin pakkasnestettä. Sillä estettiin mahdollisten sähköhäiriöiden aiheuttamat jäämisvauriot. Pakkasnesteen käytön li-

säntyminen lieneekin seurausta lämmittimien käytön yleistymiselle. Samalla niiden koostumus muuttui glygooli -perustaiseksi aiemmin tunnettujen alkoholipitoisten nesteiden sijaan.

Lämmittimet toimivat ilman kello-ohjausta periaatteella "töpseli seinään" ajopäivän päättyessä ja irti ennen seuraavan aamun käynnistystä. Poikkeusta eivät tehneet sunnuntait eikä pitkät juhlapyhätäkään. Ei tarvinnut sen ajan autojen kylmissään värjötellä!

Pentti Ketola, Vantaa



Säiliöautoilijan muotokuva

Kalervo Mesiranta
s.26.05.1930
Kangasala



Kalervo Mesirannan työura alkoi 12 vuotiaana juoksupoikana Kangasalan Autokorjaamossa vuonna 1942.

Asevelvollisuuttaan hän oli suorittamassa Karjalan Prikaatissa Kouvolassa, 3. Erillisessä autokomppaniassa, jossa peruskoulutuksen jälkeen toimi nuorempien ikäluokkien ajo opettajana.

Kuorma-autoilijan uransa hän aloitti 1950 luvun alkupuolella, kuljentaen mm. puutavaraa, soraa, livettä teiden pölynsidontaan, sekä rakennustarvikkeita, kuten rakennusteräksisiä ja sementtiä paikkakunnan kaupalliikkeisiin.

Säiliöautoliikenteen Kalervo Mesiranta aloitti vuonna 1955. Ensimmäi-

sen öljynkuljetussäiliön hänelle valmisti Metalliteko V. Mesiranta Kangasalta, joka pääasiassa oli peltisepäntiike, mutta ei se estänyt uuden tuotteen valmistuksen aloittamista. Tästä alkoi myös Säiliörakenne Velj. Mesiranta yhtiön toiminta. Nestemäisiä polttoaineita myi tuolloin OTRA Oy josta myöhemmin 1960 luvulla tuli osa Keskoa ja perustettiin KESOIL Oy.

Pääasiallinen toimiala oli nestemäisten polttoaineiden kuljetus aina vuoteen 1968 jolloin alkoivat tavarankuljetukset keski ja etelä Eurooppaan ja myöhemmin 1970 luvulla lähi-itään. Puoliperävaunu, jolla kuljetukset aloitettiin, oli myöskin Säiliörakenteen valmistama. Keski -ja Etelä

Eurooppaan kuljetettiin tehdasvalmisteisia taloja ja hirsihuviloita Saksaan, Sveitsiin, Ranskaan ja Italiaan sekä Hollantiin turvetta säkitettynä ja

myöskin televisioita ja vaate-tusteollisuuden tuotteita. Portugalissa oli Tiklaksella paitatehdas, johon kuljetettiin valmiiksi leikatut tuotteet ommeltavaksi ja

tuotiin saksasta kankaat Kauhajoelle leikattaviksi.

Iraniin, Irakiin ja Saudi Arabiaan vietiin pääasiassa rakennustarvikkeita suomalaisille rakennusliikkeille ja messuille näyttelytavaroita suomalaisilta yrityksiltä

Kangasalan KTK:n johtokunnan puheenjohtajana vuodet 1958 1978 ja myöhemmin johtokunnan jäsenenä. Säiliöautoliiton johtokunnan jäsenenä vuodet 1963 - 1971. Varapuheenjohtaja 1982 - 1989. Ulkomaanliikenteen harjoittajat Ry :n johtokunnan jäsenenä 1974 alkaen. Ulkomaanliikenteen harjoittajat ry:n puheenjohtaja 1983 - 1990. Kuorma autoliiton hallituksen jäsen 1983 - 1990. Kangasalan OP :n hallintoneuvoston jäsenenä 1969 - 1974 ja johtokunnan puheenjohtajana 1975 - 1990. Kangasalan kunnanvaltuuston jäsenenä vuodesta 1968 - 1984 ja vuodesta 1976 - 1982 kunnanhallituksen jäsenenä.



Näin vuonna 1939



Volvo LV 101 pickup 1939

Moni asia maailmassa muuttuu ja tekniikka varsinkin erityisen nopeasti !! 1920-luvun lopulla Ford T ja TT korvautuivat A ja AA malleilla.

1929 Chevrolet sai maineikkaan, pitkäikäisen ja pitkään valmistuksessa pysyneen 6-sylinterisen kansi-venttiili-moottorinsa.

Ensimmäinen Bedford-merkkinen auto valmistui

1931 (oli käytännössä likimain sama kuin USA-Chevrolet), Ford puolestaan toi 1932 omiin autoihinsa V-8 moottorin, jonka ansiosta teho alkoi riittää myös hyötyajoneuvoihin (60 tai 80/85 hv).

Ensimmäinen sarjavalmistainen diesel-kuorma-auto (Mercedes-Benz) tuli markkinoille -35 ja seuraavana vuonna mm Scania sai valmiiksi oman dieselinsä.

Nestejarrut alkoivat yleistyä niin, että tutuimmista käyttöautoista vain Ford luotti edelleen mekaanisiin jarruihin USA-malleissa vuoteen -39 ja englantilaisissa vielä pidempäänkin (mm Sussex).



Pulavuodet olivat ohitse ja vaurastuminen hyvällä alulla. Näin auto- ja liikenneasioita meillä Koti-Suomessa 1939: Vuoden -38 lopun rekisteritilastoa: (pakettiautoja ei tilastossa erotettu kuorma-autoista)

- ha:	26.179 kpl
- ka:	17.951 kpl
- la:	3.096 kpl
- autoja yhteensä:	47.226 kpl
- mp:	6.192 kpl

Poimintoja 30.12.37 annetusta asetuksista:

5.§ Autossa tulee olla mm.1) omnibusautossa sekä kaupunkialueella ammattimaisessa liikenteessä muussakin autossa ministeriön hyväksymän mallin mukainen suunta- viitta (siis vasta näissä pakolliset, uusi määräys)

8.§ Kelpoisuutena katsastusmiehen toimeen vaaditaan, että asianomainen on suorittanut insinööriutukinnon Suomen teknillisen korkeakoulun koneinsinööriolosastossa tai kotimaisen teknillisen opiston konerakennusosaston täydellisen oppikurssin, että hän esittämillään todistuksilla on osoittanut olevansa hyvin perehtynyt autoalaan ja liikenneasetuksiin ja että hänellä on kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttava ammattiajokortti. Varakatsastusmiehellä tulee olla voimassa oleva ajokortti (siis hakortti riitti) ja kokemusta auutoalalla.

10.§ 1) Auto on vuosittain ennen kesäkuun loppua omistajan toimesta tuotava uusintakatsastukseen 2) Milloin autoa käytetään ammattimaiseen liikenteeseen, tulee auton kotipaikan poliisiviranomaisen yhdessä katsastusmiehen kanssa määrätä uusintakatsastuksen aika ja paikka sekä toimittaa katsastus (määräys poliisin olemisesta paikalla amatilii- kenteen katsastuksessa oli voimassa vielä pitkään, mutta ei sitä ainakaan -50-luvulla enää juuri noudatettu)

23.§ Ajokorttiluokat olivat yksityis- tai ammattikortti, joka oikeuttaa kuljettamaan a) henkilö- tai pakettiautoa, b) kuorma-autoa, tai c) omnibus- ja seka-autoa. Lisäksi oli vielä moottoripyöräkortti, mutta erillinen kortti Fordin T-mallia varten oli jäänyt pois (kuten T-mallitkin liikenteestä)

26.§ Kohta 2 ajokortin saamisen eh- tona on c) että hakija on tunnetusti raitis ja säännöllinen ... f) milloin on kysymys omnibus- tai seka-auton ajokortista, että hakijalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus ammat- timaisessa liikenteessä tai kuorma- auton kuljettajana (siis esim. pelkkä kahden vuoden taksiajo riitti)

30.§ Suurimmat mitat ja painot: 1(ks.taulukko alhaalla)

4) Jos kahta usemmalla akselilla va- rustetussa autossa kahden akselin väli on 1,2 m pienempi, on näiden akselipainojen summaa pidettävä 1 momentissa tarkoitettuna akselipai- nona. Kuitenkin saa tällöin auton ko- konaispaino 1 momentin a ja b koh- dissa mainituilla teillä olla 1,5 t ja suurin akselipaino 1 t suurempi sekä kokonaispaino ja suurin akselipaino c ja d kohdan teillä 0,75 t suurempi kuin näissä kohdissa on sanottu (osattiin se selkeä lakikieli jo silloin- kin!).

31.§ 1. Nopeus on autolla ajettaessa sovitettava liikenneturvallisuuden vaatimusten mukaan ja siten, että kuljettaja kaikissa tilanteissa var- masti hallitsee ajoneuvonsa (siinä- hän se tärkein rajoitus oikeastaan onkin).

2. Pakettiauton, omnibusauton ja seka-auton nopeus ei saa ylittää 60

eikä kuorma-auton 45 kilometriä tun- nissa.

- sen aikaiset henkilöautot saivat siis nopeusrajoitusalueiden ulkopuolel- la ajaa vapaata nopeutta silloisilla teillä !!

- v 1939 tieliikenteen onnettomuuk- sissa menehtyi 201 henkilöä

Keveitä olivat kuorma-autot vielä - 30-luvun lopulla, miten lienee paino- ja nopeusrajoituksia noudatettu. Ai- nakin Veteraani Kuorma-auton 1/2005 numerossa olevien kuvien perusteella kuormat saattavat olla moninkertaiset sallittuihin verrattuna, ja tietysti ajettiin juuri niitä sivuteitä eli kaikkein heikoimpia. Tällä kalus- tolla ajettiin kuitenkin kaikki sotiem- me kuljetukset ja vielä monia vuosia sotien jälkeenkin, tosin silloin mm vähän suuremmin laillisin painoin.

Erilaisia ajoneuvoille ja tieliiken- teelle annettuja määräyksiä oli jo run- sas 150 A5 kokoista sivua lakien, asetusten ja ministeriön määräysten muodossa kaikkien huomautuksi- neen.

Lahdessa 15.2.2005

Reino Wallenius

Keijutie 5 C

15700 Lahti

(03) 752 6275, 0400-810 778



	kok.paino	akselip.	leveys
a) kestopieitt. I luokan tiellä tai kadulla	9 t	6,4 t	2,3 m
b) I luokan sora- tai puolikestopieitt.tiellä	8 t	5,7 t	2,2 m
c) II luokan tiellä	7 t	5 t	2,2 m
d) III luokan tiellä	6 t	4,3 t	2,2 m
e) IV luokan tiellä	4,5 t	3,2 t	2,2 m



VANHAT VALOKUVAT KERTOVAT

kuvat: Vehoniemen Automuseo ja
Olavi Sällisen kokoelmat

-Säiliöautot-



Nobel-Standart White 1946-47 polttoaineen kuljetuksissa ns. irtosäiliöillä. Kuva lienee jostakin autokilpailusta, keuililla Skoda, sitten White, Ford, -, Citroen.



Petkon ajossa Thames Trader 75



Nobel-Standart (Oy Esso Ab) Turku. Polttoaineen kuljetusta galvanoiduilla 200 litran tynnyreillä.



Fisher -merkkinen säiliöauto tuomassa bensiiniä Vehoniemen Matkailumajan Shell-jakelumittariin 10.6. 1934. Kuljettaja Eero Niininen, lokasuojalla istumassa Hilja Niininen.



Cadillac Type 55 Sedan /1917. Auto on tuotu käytettynä Suomeen v. 1920. Ollut August Eklöfin yhtiön käytössä v. 1934. Muunnettu paloautoksi, jossa käytössä vuoteen 1958. v. 1966 Oy Shell Ab osti hylyn ja rakensi siitä yhtiölle mainosauton, rekisteröitiin v. 1969. Moottori 5,24 V/8, vaihteet 3+1, mekaaniset jarrut takapyöriin.



Oy Shell Ab:n DAF säiliö-puoliperävaunuineen



Essolainen takaa.



Iltsmäen VPK:n Studebaker M-16-52 /1946 säiliö-paloauto.



Ford V/8 1938, takana Chevrolet 1939 bensiinikuormissa Liinahamarissa.



R.E.O. Speed Wagon 2 J 5 /1935, Olavi Sallisen Ukko-REO uudelleen "Petsamon tiellä".



Thames 1952 puisella lipeäkuljetussäiliöllä. Om. kangasalainen Kalervo Mesiranta. Lipeää käytettiin pölyn sitomiseen sorateillä. Puusäiliö kesti lipeän syövyttävää vaikutusta metallia paremmin.



Volvo VDA /1952, Kalervo Mesiranta.



Ford V8 85 hv /1939 öljykuormassa Petsamon tiellä. Kuljettaja Einari Ahoon joutunut rengashommiin.



Oy Esso Ab:n DAF säiliöauto lentokonepolttoaineen kuljetuksissa.



Bussing 4500 U, 6-syl. 4-tahtisella etukammiodiesel vaakamoottorilla varustettu tehokuljetin vuodelta 1955. 5.43 litrainen moottori kehitti 100 hv/2600 rpm. Vaihteet 5+1. Paineilmajarrut.



White 1946 -47 Oy Esso Ab



Henschel. Maidon säiliökuljetusta Tuottajain Maito-osuuskunnan piikkiin.



Tyhjien tynnyreiden matka Liinahamariin häiriintynyt tilapäisesti.



Polttoaineen kuljetusta Petsamon tiellä. Auton omistaja Oy Pohjolan Liikenne Ab.





*Sisun säiliöiden kyljet kuvastelevat suomalaista maalaismaise-
maa kauneimmillaan.*



*Oy Union Öljy Ab:n Vehoniemen Automuseo-
säätiölle lahjoittama Hollming-säiliöauto vm.
1980.*



ADR Transport Volvo.



Teksti ja kuvat: **Olli Blomberg**



Mobilian näyttelyteemana Maantien Ässät

Mobila Auto- ja tiemuseo Kangasalla avasi perinteiseen tapaan näyttelykautensa huhtikuun viimeisen viikonlopun aattona, mikä tänä vuonna tarkoitti päivämäärää 29.4.2005.

Näyttely liittyy olennaisesti Suomen Linja-autohistoriallinen Seura ry:n ja Linja-autoliitto ry:n yhdessä mobiilisoimaan "Linja-auto 100 vuotta Suomessa" -teemaan. Mobilian osalta tämä tarkoitti sitä, että yleisön nähtävänä on kolme "kantti-kertaa-kantti" -kauden onnikkaa ja viisi uudempaa joukkokuljetinta myöhemmiltä vuosikymmeniltä. Erilaiset linja-autoliikenteen kehitystä selventävät taulut ja vitriineissä esillä olevat kirjalliset tuotteet ja esineet täydentävät kokonaisuutta. Esillä olevat linja-autot: (ks taulukko alhaalla)

Kuten valveutuneet lukijat jo huomasivat, ei luettelon viimeinen auto ole linja-auto, vaan Lauttakylän Auto Oy:n käytössä ollut tankkausauto (kuva ohessa). Bussit voitiin tätä ketterää pientä säiliöautoa hyödyntämällä tankkata "lennossa" vuorojen välillä, esimerkiksi Lauttakylän linja-autoasemalla.

Takavuosina ei ollut lainkaan harvinaista, että bussiyriyksillä oli käytössään eri kokoisia kuorma-autoja. Niitä käytettiin mm. renkaiden ja varaosien kuljetuksiin sekä hinauksiin omassa yrityksessä ja apuautona linja-atorahdin kuljetuksissa silloin, kun kaikki mukaan tarkoitettu rahti ei mahtunut ko. vuorolla kulkeeseen bussiin.

Vielä 1930-luvulla jotkut vuorot perustuivat pelkän kuorma-auton

käyttöön, mikäli rahtia reitillä kulki, mutta ei matkustajia. Välimuodoksi kehittyilegendaarinen "sekajuna", linja-auton ja kuorma-auton yhdistelmä. Seka-autojen kulta-aikaa elettiin 1930-luvulla. Vuonna 1937, jolloin seka-auto rekisteröintilastoissa ensimmäisen noteerattiin erillisenä ajoneuvotyypinä, maassamme liikennöi yli 300 seka-autoa eli "kombineeria", (S. Köhler 1996).

Eräillä linja-autoyhtiöillä, muun muassa Kuopion Liikenteellä, on edelleenkin ajoittain pikavuorojen

"varavaunuina" autoja, joissa on vain muutama matkustajapaikka, lopun osan autosta ollessa väliseinällä matkustamosta eristettyä pelkkää kuormatilaa. Oman lukunsa nykyaikaisessa yhdistetyssä matkustaja- ja rahtiliikenteessä muodostavat modernit "kuormabussit", joissa on lyhyt matkustamo ja sen takana 40 jalan kontin kuljetusvarustus.

Palaamme lehtemme myöhemmissä numeroissa seka-autoihin ja niiden historiaan.



Merkki	Vuosimalli	Huomautuksia
Vomag	1919	Posti
International/Tampereen Autokoritehdas	1928	Alku Vapaaliitto
Diamond T/Tampereen Autokoritehdas	1929	Tampereen Mobilistit ry
Volvo LV85/Kaipio	1938	Veljekset Vekka-Liikenne
Commer Avenger/Autokori	1950	Yrjö Juslenius
Volvo B58/Kutter 7	1969	Lauttakylän Auto Oy
Volvo B57/Wiima M-68	1974	Espoon Auto Oy4
Scania BR145/Delta 400	1976	Ikaalisten Auto Oy4
Austin FGK-40/Säiliörakenne	1965	Lauttakylän Auto Oy4



TERVETULO A ETELÄ-POHJANMAAN KEIKALLE!

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n kesän 2005 päätapahtuma, Etelä-Pohjanmaan Keikka 2005, kutsuu seuran jäseniä tutustumaan jälleen täysin uusiin paikkakuntiin. Esittelemme perinnetalennusharrastustamme seuduilla, joilla ei Vetkun karavaani koskaan ennen ole kulkenut.

Kokoonnumme siis Jalasjärven Aikuis- koulutuskeskuksen pihalle torstaina 9.6. klo 9.00 mennessä. Jos haluat tulla jo keskiviikko-iltana, varaa majoitus suoraan JAKK:n hotellista hinta on n. 25 €/henkilö (riippuen tasosta) sis. aamiaisen. Huoneet on ehdottomasti varattava/vahvistettava viimeistään 27.05.2005 mennessä. Puh. 0201 458 309.

Vaatimaton osallistumismaksu (175 €/henk.) kattaa mm. autokuntakohtaisen ajokansion, ajoneuvoon kiinnitettävän keikkakilven, Lähtökahvit JAKK:lla, busikuljetuksen Vaasassa, majoituskulut (saunoineen ja aamiaisineen) Närpiössä, Vaasassa ja Härmässä. Lounaat ja päivälliset joka päivä to - la, iltajuhlien ohjelmakulut, sisäänpääsy maksullisiin tutustumiskohteisiin, Kahvitarjoilut useissa tutustumiskohteissa, muita satunnaisia järjestelykuluja

Edullisen keikan ovat tehneet mahdolliseksi utterat talkoomiehet sekä ne monet sponsorit, jotka osallistumalla järjestelykustannuksiin ovat halunneet tukea arvokkaaksi kokemaansa perinnetalennustyötämme. Olkaamme itsekkin tämän arvostuksen mukaisia!

Rentoa seikkailumieltä riittävä annos mukaan, Pohjanmaalla praakataan sopuasti!

Ilmoittautumislomake on tämän lehden välissä. Palauta 15.5.2005 mennessä! Majoituspaikat vaativat jo vahvistuksia !

E-P Keikan merkittävimpien tutustumispaikkojen esittely.

JAKK

JAKK on toimialoillaan aikuisten ammatillisen koulutuksen johtava valtakunnallinen erikoisoppilaitos. Oman alueemme elinkeino- ja yritystoiminnan kehittäminen on toimintamme toinen pääpilari. Teemme työtämme yhteistyössä muiden kehittäjien kanssa, toimimalla asiantuntijaverkon solmupisteenä. Uusina, kehittyvinä verkkoina JAKK:ssa ovat Epanet ja Carrefour. Epanetissä Etelä-Pohjan-

maan professuuriverkossa JAKK hallinnoi TTY:n lujitemuovitekniikan professoria ja Epanetin kautta käytettävissämmme on Tampereen ja Vaasan yliopistojen koko osaaminen. EU:n maaseudun tietokeskuksen Carrefour West Finlandin isäntäorganisaationa JAKK pystyy välittämään Euroopanlaajuisen verkon osaamisen ja yhteistyösuhteet alueemme ja alojemme käyttöön. Nuorisoasteella koulutamme yhteistyössä Tampereen, Vaasan, Seinäjoen, Lappajärven ja Nokian ammattioppilaitosten kanssa kuljetus- ja maarakennusalan opiskelijoita. Toimintatapamme on joustava. Toteutamme koulutuksia ja kehittämisprojekteja asiakkaidemme tarpeen mukaan - eri paikkakunnilla, oikean pituisina ja -muotoisina. Virtuaaliset oppimismenetelmät ovat JAKK:ssa laajasti käytössä. Toimipisteemme ovat Jalasjärvellä, Jyväskylässä, Tampereella ja Vaasassa.

IKH

Isojoen Konehalli Oy tuo maahan pääasiassa työkaluja, koneita, traktorin varaosia- ja tarvikkeita, kiinnikkeitä, maatalousrenkaita ja akkuja yli 30:sta eri maasta. Tuotevalikoimaamme kuuluu yli 35 000 nimikettä. Myynti tapahtuu Suomen markkinoille eri jälleenmyyjäverkostojen kautta sekä voimakkaasti kasvaville vientimarkkinoille. Vientimaita on yli 20. IKH on nuorekas, eteenpäin menevä yritys, joka hyödyntää 35-vuotiaan perheyhtiön parhaita ominaisuuksia. Koko henkilökunta on sitoutunut päämääräämme; hyvien asiakassuhteiden kehittämiseen. Yhdessä jatkamme menestystarinaa, jonka juuret ulottuvat jo vuoteen 1956, jolloin Antti ja Raili Alakortes aloittivat traktorien purku- ja myyntitoiminnan Isojoella. Alusta alkaen yrityksen periaatteena on ollut luottamukselliset suhteet asiakkaisiin ja kestävä yhteistyö.

Oy NÄRKO Ab

Oy Närko Ab on valmistanut perävaunuja ja kuorma-autojen päällirakenteita pian puolen vuosisadan ajan. Perheyri- tyst aloitti toimintansa 1950-luvulla Närpiössä Pohjanmaalla. Yritystä on kehitetty määrätietoisesti ja antaumuksella niin, että se on nykyään yksi Pohjoismaiden johtava perävaunujen ja raskaiden kuorma-autojen valmistaja. Oy Närko Ab on perustettu vuonna 1959. Se työllistää tehtaaltaan Närpiössä 150 työntekijää. Yrityksen liikevaihto on 33 miljoonaa

euroa. Närko toimitti vuonna 2004 noin 988 perävaunuyksikköä. Kotimarkkina- alueeksi Närkolla lasketaan on Suomi, Ruotsi ja Norja. Lisäksi vientiä on myös Venäjälle, Baltian maihin, Tanskaan ja Saksaan. Oy Närko Ab on osa Närko Groupia, johon kuuluu lisäksi perävaunukomponenttien osaava toimittaja Oy Trailer Rigg Ab sekä kotimaisten vihannesten ja perunatuotteiden tukku- kauppias Botnia Vihannes Oy Botnia Grönsaker Ab. Närko Groupin liikevaihto vuonna 2004 oli n. 59 miljoonaa euroa. Henkilöstö oli noin 340 ja myyntiä oli 15 maassa.

Tuotevalikoima

Närkon lavavaunujen tuotevalikoima sisältää suuren joukon erilaisia ratkaisuja ja myös mielenkiintoisia uutuuksia. Tuotteiden tekniset ratkaisut ja toiminnot heijastavat alan pitkäaikaisista kokemustamme. Lavarakenteet ovat kuuluneet Närkon tuotevalikoimaan yhtiönkoko toiminnan ajan. Tuotevalikoima Sisältää koko kirjon matalista "MEGA"-vaunuista aina suuriin, raskaiden kuormien vaunuihin saakka sekä asiakkaan toivomusten mukaan räätälöidyistä erikoislavoista kansainvälisten standardien mukaan rakennettuihin sarjatuotantolavoihin saakka. Närko alusta-osasto pyrkii aktiivisesti löytämään taloudellisesti kannattavia ja tarkoituksenmukaisia ratkaisuja. Närko on kasvanut yhdeksi Pohjoismaiden suurimmaksi alustavalmistajaksi asiakkaita ja markkinoita kuulemalla. Närkon alusta-osasto myy suoraan omille asiakkaille sekä toimii alihankkijana eri valmistajille. Närko-alustojen tuotevalikoima on korkealaatuinen ja se koostuu omista tuotteista, kuten erilaisten konttien kuljetukseen tarkoitetuista vaunuista ja keskiakseli-vaunuista sekä dollyista. Tuotanto kattaa myös erilaisten päällysrakenteiden (esim. umpi, hake, suora jne.) alustat. Närko valmistaa myös puu- ja hakevaunuja. Närkon hakevaunut rakennetaan materiaaleista, joiden avulla voidaan täyttää markkinoiden vaatimukset pienestä omapainosta ja luotettavuudesta (käyttövarmuudesta). Närkon puu- ja hakevaunuosasto panostaa uusiin toimintaratkaisuihin, jotta asiakkaan työ tulisi mahdollisimman joustavaksi. Panostukset luoviin rakaisuihin ja innovaatioihin on auttanut kehittämään uusia mielenkiintoisia rakenteita, joiden avulla metsä- tuotteiden kuljetuksia voidaan rationali-



soida. Asiakkaan tyytyväisyys tuotteen toimintaan ja ratkaisuihin on Närkon umpivaunuosaston ohjenuorana. Tuotevalikoima sisältää umpivaunut useimpiin kuljetuksiin: kappaletavara, kylmä pak-kaskuljetukset. Umpivaunuissamme on usein täysin avattava sivu. (Närko valmisti ensimmäisen täysin avattavan sivun jo vuonna 1974)

VAASA, KÄYTTÖAUTO OY & RJ-Auto Oy

Käyttöauto Oy on vuonna 1970 perustettu perheyhtiö. Yhtiö on ollut monimerkki-konseptin uranuurtaja Suomessa. Edustuksiimme kuuluvat Volvo-henkilöautot ja raskaat ajoneuvot, Renault, Land Rover, Jaguar, Audi, Volkswagen, Seat, Nissan, Chrysler, Jeep, Ford, Mercedes-Benz, Citroën, Honda, Mitsubishi ja BMW-henkilöautot, BMW-moottoripyörät sekä Mini. Merkkiedustusten vaihdellessa toimipisteittäin palvelemme kaikkiaan yhdeksällä paikkakunnalla: Alajärvellä, Alavudella, Jyväskylässä, Kauhajoella, Kokkolassa, Närpiössä, Seinäjoella, Tampereella ja Vaasassa. Katso eri toimipisteiden edustukset tästä. Käyttöauto Oy fuusioitui omistajataustaltaan yhteneväisen EP Auto Oy:n kanssa joulukuussa 2004. Fuusion myötä Käyttöauton merkkiedustus uusien autojen osalta kasvoi yllä lueteltuun 17 merkkiin.

Lukuisat tunnustukset lähes 35-vuotisen historian aikana kuvaavat parhaiten Käyttöauton korkeita tavoitteita ja laadusta tinkimätöntä ajattelua kaikiessa toiminnassa. Vuonna 2001 Käyttöauto sai valtakunnallisen yrittäjäpalkinnon.

Osoituksena ympäristöstä huolehtimisesta on ISO 14 001 -ympäristösertifikaatti, joka on myönnetty Käyttöauton toimipisteille Seinäjoella ja Tampereella. Käyttöauto on enemmän kuin autokauppa!

TERVETULOA POWERPARKIN ELÄMYSMAAILMAAN!

Etelä-Pohjanmaalla sijaitseva PowerPark on satumainen monitoimipuisto, josta on muodostunut keskeinen ja merkittävä matkailukohte Pohjanmaalla. Noin 70 hehtaarin PowerPark on kehittynyt maailmankuulun Mika Salo Circuit-kartingradan ympärille. Tasokas hotelli, ravintola, huvipuisto oheispalveluineen, leirintäalue ja Euroopan suurin kartinghalli ovat kaikkien käytettävissä halusitpa nauttia elämysistä perheesi kanssa tai järjestää monipuolisen yritystilaisuuden. Alueella on yhteensä yli sata vuodepaikkaa.

PowerParkin toiminta alkoi kesällä 2000, kun Mika Salo Circuit-kartingrata ja sen yhteydessä toimiva Pit Lane Café avattiin. Tämän jälkeen alue on kehittynyt huimaa vauhtia, uusimpana hankintana kesäksi 2006 valmistuva huikea puinen vuoristorata, joka on ensimmäinen laatuaan Euroopassa. Katseltavaa ja ihmeteltävää riittää kaikille. Alue laajenee edelleen ja esimerkiksi huvipuistoon on tulevalle kesäkaudelle luvassa useita uusia laitteita, erilaisia myyntipisteitä ja tuotteita.

Alueen omistaja ja pääideoija on vastikään teollisuusneuvoksen arvonimen saanut Jorma Lillbacka. Lillbackalla on

vahvat taustat myös kuljetuspuolen osajana, sillä hän omistaa myös Lillbacka Global Oy logistiikkayhtiön. Global on perustettu vuonna 1994, aluksi vastaamaan oman yritystoiminnan tuomiin tarpeisiin, eli Lillbackan konepajan materiaalikuljetusten ja valmiiden tuotteiden tuontiin ja vientiin. Perustamislähtökohdista toimi myös halu palvella Suomen metalliyrityksiä. Toiminta aloitettiin kahdella kuorma-autolla josta toiminta on laajentunut 25:een omaan ajoneuvoyhdistelmään sekä 34:een vakituiseen yhteistyökumppaniin. Globalilla on käytössään myös noin 200 traileria. Aluksi Global toimi vain kotimaan kuljetuksissa, mutta vuonna 1996 toiminta laajeni kansainväliseksi. Nykyään Globalin kumipyöräliikenne suuntautuu koko EU:n alueelle, konttiliikenne Kauko-Itään ja Pohjois-Amerikkaan sekä lentoliikenne joka puolelle maailmaa. "Maalla, merellä ja ilmassa" onkin jo tuttu käsite puhuttaessa Lillbacka Global Oy:n nykyisen toiminnan laajuudesta.

Globalin nykyisestä koosta kertoo jostain myös se, että palkkalistoilla on nykyään noin 70 ihmistä ja liikevaihto on 26 miljoonaa euroa. Härmästä käsin tapahtuvan toiminnan lisäksi toinen tärkeä toimipiste on Turussa, josta hoidetaan suurin osa kansainvälisestä toiminnasta. Lisäksi myyntikonttorit sijaitsevat Vaasassa, Tampereella ja Helsingissä. Uusin laajennus on vuonna 2004 aloitettu omien trailerien valmistus. Lillbacka Global on myös SKAL-organisaation jäsen.

To 9.6.2005	Jalasjärvi, JAKK	kokoontuminen, JAKK:n esittely		09:00
	Jalasjärvi		Lähtö	11:00
	Kauhajoki IKH	kahvit, Yritysvierailu, lounas		11:45
	Kauhajoki		Lähtö	14:45
	Karijoki,	Pyhävuori Tutustuminen susiluolan historiaan		15:23
	Karijoki, Pyhävuori		Lähtö	16:00
	Kristiinankaupunki	Ajo kaupungin halki, kaupungin esittely		16:45
	Kaskinen - Kaskö	Ajo kaupungin halki		17:44
	Närpiö - Närpes	Hotelli, mökit Majoittuminen, illanvietto		18:00
	Närpiö - Närpes	Aamiainen, yritysvierailu NÄRKO, paik. ohjelmaa		08:00
Pe 10.6.	Närpiö - Närpes		Lähtö	12:00
	Korsnäs			12:52
	Maalahti - Malax	Venemuseo, Museovierailu		13:30
	Maalahti - Malax		Lähtö	14:30
	Vaskiluoto - Vasklot			12:46
La 11.6.2005	Vaasa - Vasa	Autonäyttely, kaupunkikierrros, mahd. yritysvierailu		14:55
		Kaupunkikierrros, Majoittuminen hotelliin, sauna, illanvietto		19:00
			Lähtö	08:00
		Yritysvierailu, Autonäyttely		09:00
		Yritysvierailu, autonäyttely		13:00
Su 12.6.2005	Härmä	Autonäyttely, tutustuminen huvipuistoon		14:00
		Illanvietto		18:00
		Keikka päättyy, ehkä aamupäiväohjelmaa?		



Terve taas!

Tulinpa VetKun viime numerossa luvanneeksi, että "koeajaisiin" ja esittelisin jonkin kuorma-auto-pienoismallin. Koska tämän numeron teemana ovat säiliöautot, päätin valita koeajoon Volvo F 12:n sekä Ford Transcontinentalin.

"Koeajoni" aikana mietin samalla paranteluideoita, mitä pientä vakiomalleille kannattaisi tehdä, että niistä tulisi mahdollisimman aidon oloisia.



Volvo F 12 (Gorgi, Neste -mainoksin) pituus 205, korkeus 53, leveys 37 aks.väli 43, raideväli 30, renkaat 5.5 x 15

Aiheellista parantelumaalasta: Vilkut, ovien kahvat, tartuntakahvat keulasta, etu- ja takavalot, ylävalot, sekä etukulmien ilmanohjaimet.

Ford Transcontinental (Gorgi Major,

Esso -mainoksin) pituus 270, korkeus 71, leveys 60, aks.väli 64, raideväli 46, renkaat 5.5 x 20

Maalaukseen kaipaavat: Vilkut, ovien kahvat, Ford -teksti, takavalot, maski ja ilmastointikoneen ritilä.



Yhteiskuvassa mm: Mersu Agip väreissä, Ford Texacon väreissä, Dodge Shellin värissä, tuntematon merkki BP väreissä, Mack Bandagin väreissä sekä koe-ajotut Volvo Nesteen ja Ford Esson väreissä .

Terveisin: Matti Vinha, jäsen 88, Tervalahdentie 7, 34240 Kämenniemi 040 - 9006642

matti.vinha@mobilia.fi

matti.vinha@kolumbus.fi

Suomen Automaailma-Historiallisen Klubin, SA-HK:n XLVI valtakunnallinen Retkeilyajo ajetaan Kuopiossa ensi kesäkuun 3-5. päivinä.

Järjestysvastuussa on SA-HK:n Savon kerho, nyt jo kolmannen kerran. Edelliset ajotapahtumat olivat vuosina 1977 ja 1988. Savon kerho on perustettu 1971 ja sillä on jäseniä yli 150.

Retkeilyajon ohjelma:

Perjantai 3. 6. Entisöinnin laatukilpailu

Lauantai 4. 6. Retkeilyajon lähtö klo 9 alkaen Kuopio-hallilta torille, jossa ajoneuvot ovat ensimmäisellä rastehtävällä yleisön nähtävänä. Torilta startataan varsinaiselle ajoreitille, jolla on mittaa hieman yli 100 kilometriä. Vanhemmat ajoneuvot voivat halutessaan valita lyhyemmän, noin 30 kilometrin lenkin.

Matka suuntautuu kauniiseen savolaiseen järvimaisemaan Vehmersalmen suuntaan. Taukopaikkana

on Alahovin viinitila, jossa syödään lounas. Reitillä on myös nykyään jo harvinaiseksi käyneitä losseja. Ajojen päätepiste on Kuopio-hallilla, jonne ajoneuvot saapuvat klo 13 alkaen.

Kuopio-hallissa järjestetään automobiilien ja konepyörien näyttely lauantaina 4. 6. klo 10-19 ja sunnuntaina 5. 6. klo 10-15. Näyttelyssä on esillä yli 100 ajoneuvoa, vanhimpansa vuoden 1909 Sears-henkilöauto ja ilmeisesti Suomen vanhin International -kuorma-auto vuodelta 1911. Esillä on myös yhteistyökumppaneiden sekä alueen muiden harrastekerhojen kalustoa.

Lauantai 4. 6. klo 15 virallinen avaus ja asu-ajoneuvokilpailu. Retkeilyajon iltajuhla ja palkintojenjako alkavat klo 20.

Lisätietoja Retkeilyajosta antavat: "Pääjärjestelijä" Pentti Heinonen 050 5900900 ja tiedotusvastaava Risto Pennanen 0400 446766

Jos haluatte vanhojen ajoneuvojen

kuvia käyttöönnne, ottakaa yhteyttä tiedotusvastaavaan, tai Kuopion automuseon toimistoon 017-2820556 tai sähköpostilla:

sahk.savonkerho@dnainternet.net.

Tervetuloa seuraamaan Retkeilyajotapahtumaa!

Risto Pennanen, tiedotusvastaava

Puh: 0400 446766, tai 017-2811260

Sähköposti: retro.risto@luukku.com

PS. Muistakaa myös automuseomme, joka avautuu 1. 5. ja on auki ti-

su klo 11-17 sekä sopimuksen mukaan muulloinkin. Museo sijaitsee läh-

ellä Kuopion keskustaa osoitteessa Hannes Kolehmaisenskatu 2. Mu-

seon yhteydessä on myös viihtyisiä kahvio.

Talkoilla toteutettu oman automuseon kunnostaminen on ollut Savon kerhon suurin hanke viime vuosina.

http://kotisivu.dnainternet.net/automuseo/



jossa on myös Hotelli Kalevala, leirikeskus, talvisotamuseo, huvikeskus Kelo, Kalevala-kierros ja kuntoutuskoti. Näyttely- ja rompetorialueena on tasainen nurmikenttä, käytettävissä on myös hiihtokeskuksen huoltorakennus, jossa on kahvio, suihkut, sekä voimistelusalii, siellä näytteilleasettajat voivat yöpyä makuupussissa. Kalevala-kylän ympäristössä on erittäin viihtyisä lenkkeilyreitti. Samaa aikaan Kuhmossa on meneillään Kuhmon Kamarimusiikkiviikot, jossa käy noin 43 000 henkeä, lisäksi torilla on yrittäjien pystyttämä messuteltta, siinä käy n. 11 000 henkeä viikonlopun aikana, jonka takia majoituspaikat on varattava ajoissa.

Näyttelystä voi kysellä :
Juhani Korhonen 040-3114766
Antero Kyllönen 0400-355 527
Ilmo Pulkkinen 040-5336390

Kainuun mobilisoi järjestää 25-vuotis juhlanäyttelyn ja rompetorin Kalevalan hiihtokeskuksessa 22-24.7.2005. Näyttelypaikka sijaitsee 4 km keskustasta Suomussalmen suuntaan Kalevala-kylän kupeessa,



Keski-Uudenmaan kuorma-autoilijat Ry:n
60-vuotis juhlanäyttely
Tuusulan urheilukeskuksessa **21.5.2005, klo 10-18**
-vapaa pääsy
-paikalla alan merkittävimmät toimijat
-elävää musiikkia
-leppoisaa yhdessäoloa
-ravintolapalvelut

SKAL SKAL



Veteraanikuorma-autojen seura ry:n "Vanhat Sisut ja Vanajat" -merkkikerhon ensimmäinen valtakunnallinen koontuminen toteutuu Kuopiossa perjantaina **20.5.2005**. Tapahtumaan on ilmoittautunut n. 25 autoa sekä lisäksi lukuisa joukko kyseisten merkkien harrastajia. Autot osallistuvat omana osastonaan Suomen Kiitoautot Oy:n terminaaliin 21.5.2005 klo 9.00 avautuvaan näyttelyyn, jossa on esillä yhteensä lähes 70 museokuorma-autoa. Näyttelyn järjestää Kuopion kuorma-autoilijat ry. Vapaa pääsy.



Kuvassa Albion- merkin säiliöauto. Nämä olivat ensimmäisiä telivetoisia säiliöautoja pohjoisessa Suomessa. Teliveto olikin tarpeen tuolloin vielä niin huonokuntoisilla teillä. Huomaa kuvassa taustalla torninosturi, Aallon suunnittelemaa koskikeskusta vielä siis rakennetaan. Kuva: Rauno Tuovisen kokoelmat.

Kuvassa olevan Albionin kuljettajana istuu Eero Leinonen, Otto Leinosen poika. Otto sai hankittua muistaak-

seni kaksi Albionia, jotka olivat siihen aikaan erikoisia siinä mielessä että niissä oli vetävä teli. Teliveto oli-

kin tarpeen pohjoisen suomen heikkokuntoisilla teillä.

Alkuun Otto hoiteli ilmeisesti lähinnä Shellin polttoainekuljetuksia Pohjois-Suomessa Sisuilla ja niin kuin tuohon aikaan tavattiin; tynnyripelinä. Mutta myöhemmässä vaiheessa siirryttiin säiliökuljetuksiin ja muihin merkkeihin. Muistan hänen valitelleen heikkokuntoisia teitä ja myös kestävätkä renkaat olivat "kiven alla". Muistan Oton kertoneen kuinka hänellä oli yhteys mieheen, jonka välityksellä hän sai myös ulkomaisia renkaita. Kaupankäynti ulkomaille kun oli vielä säännösteltyä ja valuutta kovassa kurssissa.

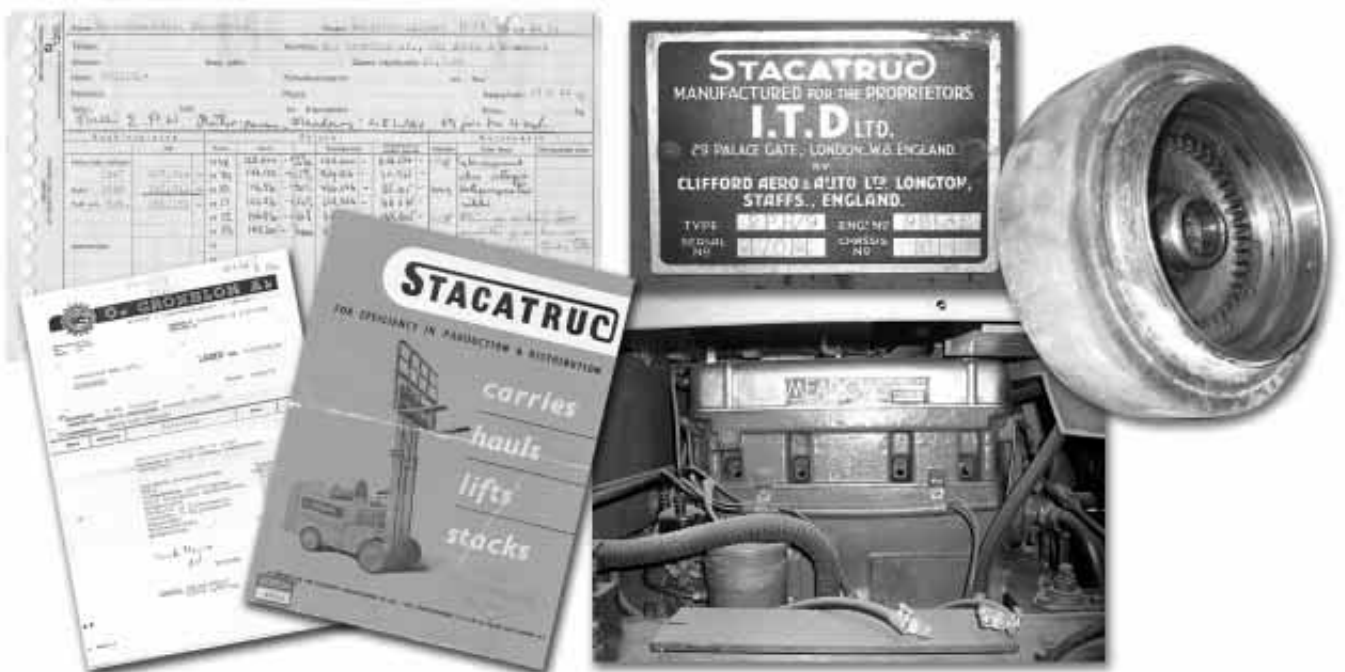
Usein auton apumiehenä istui tuohon aikaan "karikkapoika". Karikkapoika tarvittaessa hyppäsi ulos heittämään renkaiden alle pitoa parantamaan - mitä milloinkin.

Albionin kuva on otettu Oulun Tuiran silloilla. Kuvassa näkyy taustalla torninosturi. Alvar Aallon suunnittelemaa koskikeskusta siis vielä rakennetaan.

Rauno Tuovinen
Oulu

Stacatruc

Kirjoittajan tavoittaa puhelimitse 0400 499 928 tai sähköpostilla pauli.salo@kolumbus.fi





Stacatruc on haarukkatrukki. Vuosimallia en tarkasti tiedä, mutta kone on tullut Suomeen 1948 kaiketi uutena - eli pidän vuosimallina 1947. Trukin on tuonut maahan Oy Grönblom Ab Helsingistä, edelleenkin toimiva yritys, joka on sen toimittanut koneen Järvenpään Saha Oy:lle. Käsitöksen mukaan Sahan omistaja, Harjuvaara -niminen herrasmies, on ostanut koneen Englannista joidenkin messujen yhteydessä. On myös mahdollista että maahantuonti olisi Grönblomin oma ajatus.

Harjuvaara on ollut erittäin edistysellinen ja alan ja uusinta tekniikka seuraava henkilö, joten itse olen ensimmäisen vaihtoehdon kannalla, jota myös tukee entisten työntekijöiden muistelot ko koneesta. Trukki on ollut käytössä muutaman kymmenen neljän suuruisella betonisella junien lastauslaiturilla - ilmeisesti sahatavaran kuormauksessa - mutta eritoten se muistettiin siitä, että sillä purettiin junista kuormalavoille pinottuja betonisäkkejä. Sahan yhteydessä toimi jo silloin rautakauppa. Tietoa tukee myös konekorttiin tehty merkintä männänrenkaiden vaihdosta, muisteltiin betonipölyn syöneen moottoria aikalailla.

Trukilla ei voi ajaa ns. maalla, koska se on kovapyöräinen ja maavara on vain noin 5 cm. Työskentely on siis toisaalta ollut rajattu juuri lastauslaiturille. Käytössä kone on ollut noin kymmenkunta vuotta, konekortin viimeinen korjaus on 1956. Joskus 50-60 lukujen taitteessa kone on laitettu seisomaan radan varressa sijaitsevaan varastokoppiin, ja rasvattu säilytystä silmälläpitäen hyvin. Varasto oli lähes Järvenpään keskustassa laiturin vieressä. Vaikka laiturin alla oleskeli mm, Alkon mannekiineja, ei varastoon ikinä murtauduttu tai tehty muutakaan tuhoa. Koneen olemassaoloa ei kaikki työväkikään loppuvaiheessa enää tiennyt.

Isäni ryhtyi 1980 luvun alussa osakkaaksi yhtiöön, jonka nimi silloin oli Järvenpään puutavara Oy. Sitä kautta trukki siirtyi minulle. Olin tuolloin 10 -vuotias koltiaainen, tavattoman kiinnostunut kaikesta vanha tekniikasta jo silloin. Muistan kun menimme kerran, vuonna 1985 ko-

keilemaan onko moottori jumissa. Pyöritys veivistä ja kone tosiaan pyöri! Hyvä öljyäminen oli siis pitänyt sen vetreänä. Totta kai sitten täytyi yrittää konetta käymään - asia joka olisi saanut jäädä tekemättäkin. Haettiin vettä, akku ja bensaa, ruuvattiin vesiproput kiinni ja kokeiltiin. Ei lähtenyt, kärkivälillä tarkistettiin ja SE LÄHTI KÄYMÄÄN. Yli 25 vuotta seissyt moottori! Sen tunteen muistan vieläkin. Siinä paikassa muistaakseni sitten sovittiin että kone on tästä lähtien minun, eihän sillä ollut kuin romuraudan arvo yrityksen kannalta.

Myöhemmin se sitten siirrettiin kotiini lämpimään autotalliin ja siellä se on edelleenkin. Muuten tekniikka on täysin kunnossa mutta yksi imuventtiili on palanut tai jumissa, syynä voi olla juuri tuo käynnistys seisonnan jälkeen 25 vuotta vanhoilla öljyillä. Olen sittemmin availut moottoria jakopäästä eikä se juurikaan ollut pikeentynyt. Olen käyttänyt moottoria viimeksi vuonna 1995 puhdistuksen jälkeen, mutta venttiili on edelleenkin tarttunut auki. Ainakin se käydessä yskii kaasuttimeen tasaisesti ja kaasutin jäätyy jopa kesä helteellä. Vika ei ole täysin selvillä minulle.

Tarkoitus on avata moottori joskus, ensin on vaan selvitettävä tiivisteiden yms. valmistusmahdollisuudet. Muuten tekniikka toimii, kytkin irrottaa eikä luista, vaihteisto/vetopyörästössä on öljyt niin puurona ettei tule propusta ulos, mutta muuten pitäisi olla kunnossa. Varsinaisesti trukilla ei ole ajettu, nytkytelty edes taikaisin vaan pientä matkaa. Puomiston tiivisteet ei juuri vuoda mutta ovat tietysti kovettuneet, käyttöventtiilit liikkuu hyvin. Jarrupääsylinteri on huono, malliksi se käy mutta ei muuta, pyöräsylinterit taasen olivat hyvät, kumit vaihdoin uusiin kun vanhat vuoti. Koneessa on Locheedin jarrut, pyöräsylinterin kumit oli muistaakseni halkaisijaltaan 1 tuuma ja löytyivät rompetorilta. Pääsylinteri on edelleenkin haussa. Sähkölaitteet toimii, rele, latausmittari, laturi ja startti.

Koneeseen on alkuperäinen konekortti, ostolaskut, moottorin hajoitusosakirja ja esitevihkonen joka on

saattanut olla samalla käyttöohjekirja, tosin varsinaisia käyttö ja huolto-ohjeita siinä ei ole, tekniset tiedot kylläkin.

Kone painaa paperin mukaan 2 tons 16 cwt, nostoteho olisi 2 tons ja vetokyky 4 tons(?). Suurin nostokorkeus 9 ft. Moottori on merkiltään Meadows tyyppi 4el/av. Teholukemat ovat hiukan outoja, eri paikoissa ilmoitetaan mm. 22,4 H.P. tai 46 B.H.P at 2000 r.p.m. Konekortissa 59 jarr. hv.

Moottori on kansiventtiilimoottori, Zenith kaasutin on imusarjan alapuolella (onko se nyt sitten ylämuksutin), 4-sylinterinen vesijäähdytteinen valurautamoottori. Vesipumppu ja laturin ja startin päädyt on messinkisiä.

Virranjakaja on kärjellinen. Mielestäni ikäisekseen edistysellistä tekniikkaa työkonetyössä olevassa moottorissa. Kytkin on tavallinen 1-levykytkin ja vaihteisto 2 nopeutta eteen ja taakse, nopeudet ilmoitetaan 1-7 m.p.h forward 1-4 m.p.h reverse. Pyörän navoissa on vielä ns kiinteä alennusvaihe, eli vetoakselin päässä on ratas joka kiertää pyörän sisällä olevaa hammaskehää. Vetävissä pyörissä on nestekäyttöiset rumpujarrut. Ohjaavalla akselilla on lisäksi lehtijouset, rakenne jota en muutoin ole trukeissa tavannut. Ratkaisulla on saatettu vaimentaa moottorin värinöitä runkoon, esitevihkosessa näet mainitaan: Engine mounted on Silent Bloc Fittings, two point suspension. (surkea englannin kielien taitoni ei riitä tällaisten arvoitusten ratkomiseen)

Hyvinkään kirjastossa on kirja (Trukkien maailman historia, - tai jostain sinnepäin), jossa on asiaa Stacatruc merkistä. Ymmärsin, että on ollut jonkinlainen edelläkävijä alalla joskus, mutta tehdas on myyty sittemmin Clarkille. Internetissä jopa mainitaan jossain yhteydessä Clark-Stacatruc -merkkisiä uusia trukkeja. Pitäisin konetta suht. erikoisena, ei noin vanhoja trukkeja Suomessa ole kaiketi kovin paljoa ollut. Kaikenlainen tietolisa on itsellenikin tervetullutta.

Pauli Salo



Ostetaan:

Vidal pakettiauton tasauspyörästö, ohjaamo ja 16" levypyörä. Nopeus- ja matkamittari sekä 5.5/6.00 - 16" renkaita. Myös muut ko. auton pisteosat huomioidaan.

Lauri Rusi puh. (019) 664 8092

Entisöitäväksi Scania LBS 141 62. Mielellään ajokuntoinen. Puh.nro. 0400-161368, Marko Tornikoski, Kokkola. Sähköpostiosoite marko.tornikoski@regionline.fi

Ostan Volvon peltisen merkin, jota on käytetty esim. vanhemmissa kuorma-autoissa, linja-autoissa ja traktoreissa nokalla. Ei törkeillä hinnoilla! (minut tavoittaa parhaiten sähköpostilla)

Sami Saari
Metsäläntie 8 E 15
60510 Hyllykallio
(sami.saari@netti.fi)
.050-5377954

Noin -75 vuosimallin Scania 140 tai 141, 4x2 tai 6x2 pystynokka rekanveturi. Miel. ajokuntoinen. kädentaidot/tilat pikkuisen rajalliset.

Janne Puskala
Lapiosarvenpolku 5
37560 Lempäälä
040 900 4971
E-mail: janne.puskala@agtuvi.fi

Haluaisin ostaa Scania Vabis 56 takajarrurummun 5" hihnoilla (rummun halkaisija 420 mm ja syvyyttä 190 mm)

Janne Partanen, p.040 528 0000

Myydään:



Mercedes-Benz 913 / 1971

Museoreksiterissä, kokonaisuudessa 9 000 kg, omamassa 3750 kg. Kiinteä kappaletavaralava, pituus 5 m,

16" pyörät. Matti Eskola, Lahti
0400 351 318

Sisu-viestejä vuosilta 1974 - 2005 Hajanumeroita vuosilta 1974 - 1983, 1984 - 2005 täydet vuosikerrat. Hinnat: 1987 ja vanhemmat á 10 €/kpl, nuoremmat 5 €/kpl.

Tiedustelut
Jukka-Pekka Heinonen
044-5081947
Raimo Heinonen
03-3415375

Paloauton kori -40-50-luvulta, sisällä säilytetty uuden veroinen, voi tehdä vaikka seka-auton. **Volvo Lv 192** -40-luvulta ajettu vain pari tuhatta km **Volvo Pv 833** -pickup -50-luvulta, **Volvo Titan** tms. ruosteeton hytti. K-a hytti 50-luvulta, SA-mallisia jousella varustettuja vetokoukkuja 40€ **Scania-Vabis L 51 ja 71**, **Ford -47** seka-auto ajettu hyvin vähän, Ford AA osia kuten kunnostettuja jousipakkoja, 7.50x20 renkaita Volvon vanteilla 60€

Teuvo Vuortio, Oulu
0400-399419, 08-344318



Chevrolet, Malli C 60 4x4 "Unrra"

nosturiauto
Vuosimalli 1944, mr
T Nisula Muurame
puh. 0400 828 441



Volvo N86 säiliö-auto vm-66

Tiedustelut 044-2919271
Janne Leimunen



Myydään **GMC CCKW -353 vm 1942** rek.nro MR-499 Miehistönkuljetusauto. Ollut Normandian maahannousjoukkojen käytössä. Alkuperäisvarusteissa. Tiedustelut: Kalervo Mesiranta, puh.03-3773702

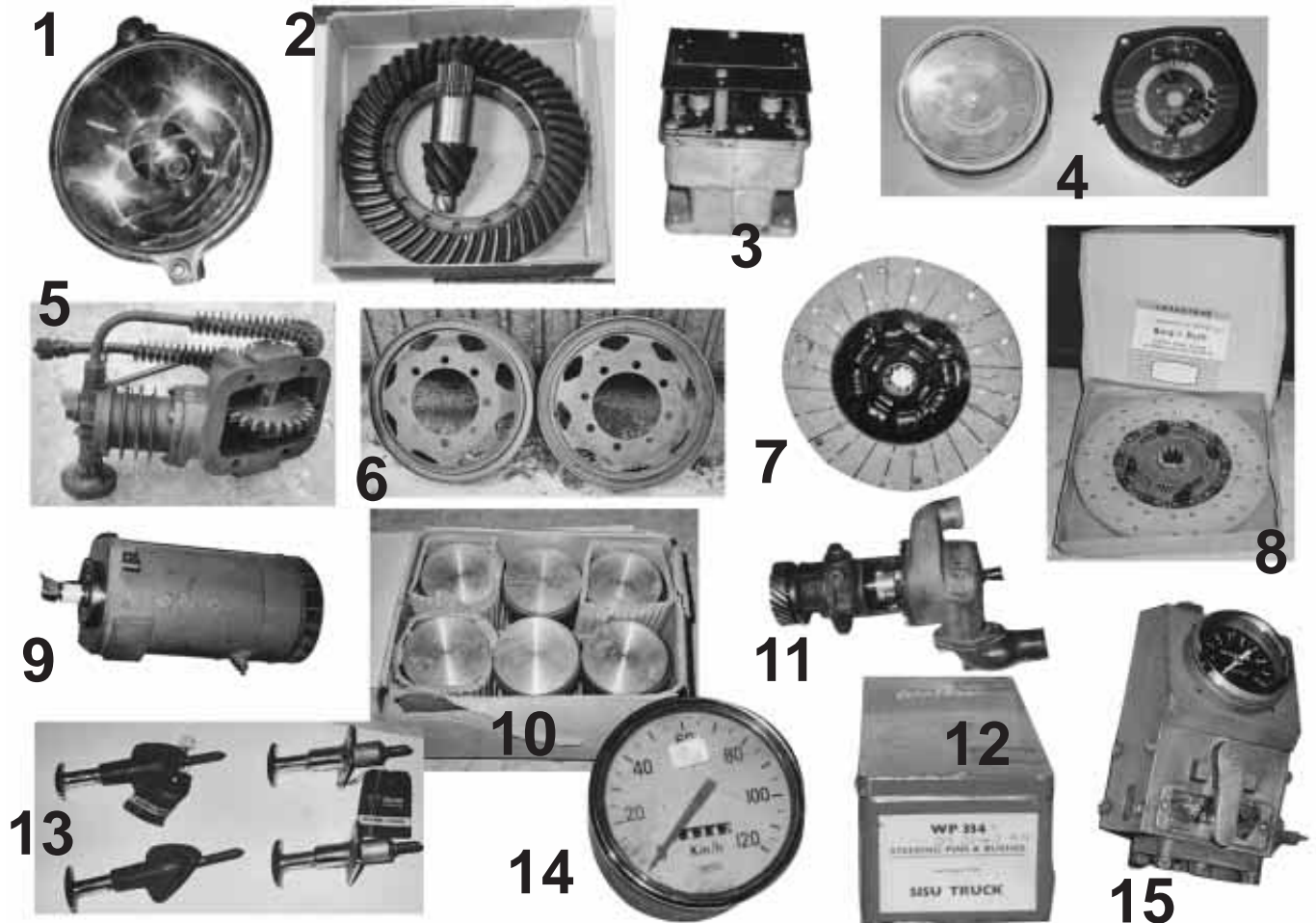


Kuorma-auton täysperävaunu kuusikymmentäluvun alusta. Sisun valmistama, kuuden metrin rahtilava, viisijatkoinen Nummi nousukippi ja aukeavat laidat. Renkaat 10x20 Sisun pikkunapavanteella. Jouset, jousenkorvat ja navat samannäköiset kuin vanhoissa Sisuisissa. Myynnissä kesäkuun puoliväliin saakka, sen jälkeen teen tästä traktorin viljäkärryn. Kuvia saa sähköpostilla. Kärry on Lapualla.

Tiedustelut puh. 040-577 5645
sähköposti: e0300081@puv.fi

Myisin International Loadstar 1600 -70 etu- ja taka-akselit tykkivanteineen ja renkaineen. Renkaat ovat kohtuukuntoiset ja hintaa koko pakeilla 400,00 €. Löytyy myös muitakin Natican osia, esim.jäähdytin. Tiedustelut Olli Kokkonen puh.040 533 5325.

Ford kuorma-auto 698T - 158 "keltanokka" vuosimalli 1946 entisöinti-projekti. Paperit löytyy. Soittakaa! puh: 040 504 2010.



Myyn vapaastihengittävä LEYLAND-680 moottorin. Ollut ratakuorma-autossa.

Timo Nousiainen,
puh. 040 741 0201



Nyt saatavana erittäin hyvälaatuisia metallisia pienoismalleja, mm. Hävittäjähopasta vm 40, Chevrolet vm 46, GMC vm 46 sekä paljon muita. Autot ovat 1:16 mittakaavassa ja n 30 - 40 cm mittaisia. Niissä on aukeavat ovet ja konepelti sekä runsaasti tarkkoja yksityiskohtia. Nopeat toimitukset.

Tiedustelut: Pentti Ruuska Lahti

pentti.ruuska@pp2.inet.fi tai
puh 0400-131288 tai 03-7517527

Bedford vm. 1959 hintapyynti
1000,00 €.

Lisätietoja: Terho Kaipainen
Puumala
puh. 050 371 7158
(015) 4681 216

Myydään, (ks.kuva yllä)

1. Bosch -merkkinen etuvalonheitin 20-luvulta. Ø 20 cm.
2. Vetopyöräpari 7/48 Mercedes-Benz, varaosa nro 322 350 0139
3. "Salamakatkaisin" (12V/24V käynnitys) Bosch. Uusi. Kät. mm. Sisu, Vanaja, MAN, M-B, Magirus.
4. Opel Blitz k-auton 1940-1945 moottorin kierroslukumittari, polttoaine/öljynpainemittari
5. Opel Blitz k-auton 1940-1945 ilmakompressori, vaihteistoon kytkettävä.

6. Opel Blitz k-auton 1940-1945 levypyöriä 2 kpl

7. Kytinkeskiö Ford V8 1940 (mm. "Hävittäjä", GAZ-51)

8. Kytinkeskiö Borg & Beck. Sisu/Vanaja, Sisun AVG-01 -vaihteisto

9. Latausgeneraattori (Uusi, valmistaja Oy Strömberg Ab) Sisu/Vanaja bensiinimoottori AMI - Hercules.

10. Mäntäsarja Hepolite Ø 102 mm 4.00" +0.30. Sisu/Vanaja (Hercules) Uusi 6 kpl srj.

11. Vesipumppu, uusilla osilla korjattu. Sisu AMI (Hercules)

12. Olkatappisarja Sisu 31-42 mm. WB 334 (uusi)

13. Konepellin lukot Scania-Vabis, uudet, 4 kpl.

14. Nopeus/matkamittari Smith. Scania-Vabis

15. Ilmajarrujen ilmanlisäysventtiili mittareineen. Vanaja.

puh. 0400 630 753 / Olavi



TYTYVÄISTEN AMMATTILAISTEN D-VERKOSTO VAHVASSA KASVUSSA



Yhä tiheämpi ja laajempi Teboilin D-verkosto sekä D-kortin monipuolinen käytettävyys 24h/vrk ympäri Suomen antavat monta hyvää ja etenkin taloudellista syytä olla D-kortin tyytyväinen omistaja. D-verkostossa on 200 D-automattia ja yhteensä yli 400 tankkauspaikkaa. Vuonna 2005 avaamme yli 10 uutta D-automattia.

Tilaa Teboil D -kortti.

Soita 0204 700 242 tai nouda hakemus Teboil-huoltamolta.

Voita matka F1-kisaan. Osallistu osoitteessa www.teboil.fi



TEBOIL

huoltaa autoja ja ihmisiä