

# Veteraani Kuorma-auto



2/2008





**VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY**  
**PL 48, 36201 KANGASALA**

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

Yhteystiedot 1.1.2008 alkaen:

**Puheenjohtaja:**

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

**Sihteeri:**

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

**Jäsenet:**

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

Veikko Hoppula  
Pikilangantie 7, 36200 Kangasala  
puh. k: (03) 3790 715, m: 040 411 6483  
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  
Marjapolku 1 A, 61300 Kurikka  
puh. m: 040 500 3212  
jouni.kallio@netikka.fi

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  
olavi.nenonen@on-kuljetus.inet.fi

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

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

**Wanhat Sisut ja Vanajat -kerhon yhdysmies**

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

**Vastaava museoajoneuvotarkastaja**

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

**VetKu 2 / 2008**

**ISSN: 1795-4452**

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

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

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

**ILMOITUKSET**

Takakannen ilmoitustila on varattu Seuran yhteistyökumppaneiden lunastettavaksi erillisen sopimuksen mukaan. Tekstisivujen Osta-Myy-Vaihda -palstalla Seuran jäsenistön ilmoitukset julkaistaan 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:**

Kauniit ja Voimakkaat synnyinkotinsa edustalla. Vanaja automerkin 60 -vuotispäivän kunniaksi kokoontuivat juhlakalut perhepotrettiin tehtaan piha-alueelle. Kuva Jari Ala-Ilomäki.

**Artikkeleiden kuvat::**

Ilman mainintaa: Vetkun arkisto. JAI (Jari Ala-Ilomäki), PAI (Päivi Ala-Ilomäki), VH (Veikko Hoppula), Andres Vaher (AV).

**SISÄLTÖ 2/2008**

<b>Info-sivu</b> .....	2
<b>Päätoimittaja ja puheenjohtaja</b> .....	3
<b>Muistoja Bedford SL:n ympäriltä</b> .....	4-5
<b>Jari Ala-Ilomäki Mobilian säätiön hallitukseen</b> .....	5
<b>Kevätpäivän tasaus</b> .....	6-9
<b>Vetku esittelee</b> .....	10-11
<b>Kuorma-auton lavan suistolistat</b> .....	12
<b>Museoajoneuvopäivä 2008</b> .....	13
<b>Maailman vanhin nosturi</b> .....	14
<b>Postia toimitukselle</b> .....	15
<b>Työkoneista</b> .....	16
<b>Kirja-arvostelu</b> .....	17
<b>Eestin keikka</b> .....	18-24
<b>Hyötyajoneuvolahjoitus Vetkulle</b> .....	25
<b>Murosen Vanaja-malli</b> .....	26
<b>Kaupapaikka</b> .....	27





## Päätoimittajalta

### Pitäisikö Retuperälle perustaa WPK?

Eräs kollega, ajoneuvohistorian omanatuntona useinkin kol-kutteleva perustajamobilisti, on muistuttanut muistuttamasta päästyään, ettei Vetku tee tarpeeksi pakettiautoperinteen tallennuksen hyväksi! Hienoilla isoilla kuorma-autoillaan vaan herrastelevat ja useimmat vielä dieselkäyttöisillä. Samaan aikaan pakettiautojen historiantallennus maassamme on tyystin retuperällä!

No, Veteraanikuorma-autojen seura on alun perin syntynyt siitä, että juuri kuorma-autoihin liittyvää historiaa arvostavat henkilöt ovat lyöttäytyneet yhteen saadakseen aikaan tehostusta omalle tallennusharrastukselleen. Arvokkaaksi kokemansa perinteen vaalimiseksi ja sen esittelemiseksi nuoremmille ryhdyttiin jo 1980 -luvulla järjestämään näyttäviä matka-ajoja vanhoilla kuorma-autoilla, joita jäsenet ovat entistäneet alkuperäistä vastaavaan kuntoon.

Mikään ei estäne myöskin pakettiautoperinteen vaalijoita tekemästä samoin? Vetku toimii jo sääntöjensäkin mukaan kaikkien vanhojen tavara-autojen harrastajien yhdyssiteenä, joten seuran toimintaan sopii erinomaisesti, jos pakettiautoharrastajat perustaisivat oman jaostonsa hyväksi koettuun tyyliin 'merkkikerho Wanhat Sisut ja Vanajat'.

Asian tärkeyden ymmärtävät henkilöt vaan pikaisesti koolle ja esitys Vetkun syyskokoukselle Wanhat pakut -kerhon perustamiseksi. Mahtaisikohan idean isä itse innostua kerhon kummiksi, ehkä jopa koollekutsujaksi?

Kerhon nimeksi saattaisi joku ehdottaa Wanhojen Pakettiautojen Kerhoa vaikkapa jo nostalgiselta kalskahtavan WPK -lyhenteen vuoksi.

Wexi



## Puheenjohtajalta

### Nostalgia-ryöppy

Kevätpäivän Tasaus Vanajateemoinen oli menestystarina. Tarjolla oli mielenkiintoista ohjelmaa osallistujille, nähtävää yleisölle ja ainutlaatuisen seminaari, joka kiinnosti kaikkia paikalla olleita. Tapahtumasta vastanneet saavat syystäkin olla ylpeitä saavutuksestaan.

Vanaja automerkillä on suuri kiinnostavuusarvo. Tähän vaikuttaa tietysti kotimaisuus; isänmaallinen tuki tulee olla näinäkään aikoina, kun lehdistä saamme miltei päivittäin lukea venäläisten valloittavan pyhintä Suomea pala palalta. Lisätekijänä kiinnostavuudessa on se, että merkkiä ei enää valmisteta. Viimeisten vuosikymmenten aikana elintaso on saavuttanut tason, jolla tähän kaihomielisyyteen on lopultakin varaa. Käytännössä tämä tarkoittaa mm. harrastustamme: rahan ja ajan käyttämistä menneen ajan hyödyttömäksi käyneen tavaran säilyttämiseen ja kunnostamiseen.

Ainakin Vetkun Internetsivuston keskustelualueella kiinnostus Vanajaa kohtaan sai piristysruiskeen. Keskustelu aiheista ja museokatsastusasioista on vilkasta. Tämä on juuri se, mitä palvelemaan sivusto on luotu. Vanajan tiimoilta aktivoituttiin viime hetkillä. Asioita muistavat henkilöt ikääntyvät, kuten vanhan kuljetuskulttuurin tuntijat yleensäkin. On siksi valitettavaa, että Vetkun rahoitusanomus kuljetuskulttuurin hiljaisen tiedon tallentamiseksi ei saanut vastakaikua valtiotaholta. Vanajan asiassa, kuten muussakin historiatutkimuksessa, on myös syytä muistaa yhteistyön voima. On houkuttelevaa tehdä työtään muilta piilossa, mutta lopputulos ei näin ole paras mahdollinen. Vetku tarjoaa tukensa esille tuleville tutkimus- ja julkaisuhankkeille ja yhteistyön ehdoista tällaisen asian kyseessä ollen varmasti sovitaan. Ainakin oikolukeminen olisi syytä antaa ulkopuolisten hoidettavaksi.

Tämän kirjoituksen kuvaaman menestystarinan sisältönä on paljolti Vanaja. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteivät muutkin kuorma-automerkit nauttisi Vetkun tukea. Kyse on jäsenten omasta aktiivisuudesta. Osallistukaa: perustakaa merkkikerhoja, kirjoittakaa VetKu -lehteen kokemuksistanne, tarjoutukaa tapahtumien järjestäjiksi, kaikki tämä saa Vetkun tuen. Pienelle aktiivisten joukolle nykyinen meno käy pitemmän päälle turhan raskaaksi.

ps. Myös Eestin keikka oli täydellinen menestys! Siitä enemmän keikkajutussa.

Jari Ala-Ilomäki





## Muistoja Bedford SL:n ympäriltä

Teksti ja kuva: Kauko Uronen

Muistelullaan savitaipalelainen Kauko Uronen haluaa muistaa ja arvostaa kaikkia niitä, jotka puoli vuosisataa sitten Suomessakin touhuvivat kuorma-autojen parissa erilaisissa tehtävissä. Nykypäivään verraten kehittymätön kalusto ja sen ajan tosi vaikeat tie- ym. olosuhteet tekivät ajosta hyvin raskaan ja työlään.

Jo kymmenvuotisella ja erittäin raskaalla työkokemuksella minäkin 22 -vuotiaana 1957 innostuin hankkimaan oman kuorma-auton – kuvan mukaisen ison Petterin, Bedford SL:n, vuosimallia 1952.

Autossa oli ajalle hyvin tyyppillinen bensakone 110 hv, hyvä ominaisuus tuplaperä, sekä iso kantavuus 6200 kg. Renkaat olivat 9.00-20", kuormalava 5 m mittainen.

Näillä eväillä ja kovilla työhaluilla jouduin mukaan siihen, aikansa hyvin monenkirjajaan autokaluston kirjoon, eli opiskeluni oli alkanut riittävän vaikeissa olosuhteissa. Asuinpaikkani ja ajoni tiet olivat erittäin mäkiiset ja heikkokuntoiset, joten isommista vastamäkilöistä selvitäkseen isoilla kuormilla vaati suorituskykyä autolta, kuskilta, joskus apumieheltäkin!

Sen ajan autoissa oli varsinkin vastamäissä vaihteiden hyvä käsitteleminen kuskien taidon mitta ja mäen nousun edellytys. Välikaasulla ja kaksoiskytkennällä vaihtaminen piti hallita. Monelle sen ajan kuorma-autokuskille olivat isoimmat ylämäet vaikeita suuremmilla kuormilla, kun moottorin teho ei yksinkertaisesti vaan riittänyt. Jopa kesäkelillä mäenousu saattoi onnistua ainoastaan ns. kepulikonsteja käyttäen.

Tästä aivan laittimmaisesta konstista olen nähnyt esimerkin, kun koivutukeilla lastattu puoliperävaunullinen Austin uupui pahaan ylämäkeen. Rivakka apumies vei "Pekaksi" kutsutun toppari-nuijan pyörän taakse, että auto pysyi paikoillaan sen aikaa, että mukana kuljetetut, takaosastaan korkeammat apupukit saatiin asetetuksi vetopyörien taakse. Näiden pukkiin päälle auton raskain akseli varovasti laskettiin nuija-topparin varaan.



Bedford SL / 1952 n. 23 m<sup>3</sup>:n kuormassa Partakoskella 1958. Kuvassa apumiehenä ollut Seppo Kunttu.

Tuossa hommassa kuljettajan ja apumiehen hyvä yhteistyö oli tärkeää. Tiukoilla oli tuolloin jarrupolkimen painaminenkin, on kerrottu jopa Fort Thamesin peräseinän pullistuneen kovemmissa jarrutuksissa. Pukeille perinyt auto sai vähän apuja hyökäten kytkin savuten pienen matkan eteenpäin. Isompi mäki vaati yleensä monta onnistunutta pukitusta.

Autojen talvikäynnistys on aina oma lukunsa kovilla pakkasilla ilman tallin tai sähköän apuja. Niinpä mekin jouduimme joskus avotulella moottoria lämmittämään tulipalovaaraa uhmamaten. Erikoista oli, kun pienessä peltipurkissa kuumennettiin bensaa melkein kiehuvaan jotta kuski startatessaan kaatoi kaasariin samalla kun apumies nokkaveivillä pyöritti avuksi.

Koska suurin työmuotoni oli puutavarajon ajo, kerron sen että näillä main ensimmäiset koneelliset kuormaajat tulivat 50 luvulla, niitä käytettiin yleensä tukkien kuormauksessa. 60 luvulla oli ns. kantosavotta-aika, jolloin yritettiin autoilla (vaijerikäyttöiset puominosturit) hakea puut kannolta. Myös samoihin aikoihin siirryttiin ajossa kokonaan kuorimattomiin tuoreisiin puihin. Aikansa valtteja metsäajossa olivat neliveto autot ja telivehkeet tekivät tukin ajossa puoliperä-

vaunut tarpeettomaksi.

Kertomaani aikaan autojen tekniikan kehityksessä tapahtui tietysti kehitystä. Mm. aikanaan kova sana, alipaine tehosteiset (servo) jarrut olivat kuorma-autoissa jäämässä pois ns. ilmastehosteisten tieltä. Tehostamaton ohjausta kevennettiin välitystä tiuhentamalla tai suurentamalla ohjauspyörää. Eräässä Mersun mallissa muistan nähneeni hyvin ison ohjauspyörän. 1957 paikkeilla uudet k-autot olivat enimmäkseen muuttumassa diesel peleiksi, jonka vaiheen keulassa olivat pikku Mersut hyvine maineeseen vaikkakin niiden pieni moottoriteho, n. 90 hv, kävi usein vähäksi. Oli tuolloin käytössä Ford Thames -malli pikku dieselillä, teho muistaakseni vain n. 70-80 hv. Muiden joukossa ponnisteli seutukunnan ainoa Unkarilainen Cepel hyvin pienellä nelosdieselillä. Varmaan kulutti vähän, mutta työteho oli myös aivan olematon. Isohko ohjaamo täytti liian paljon lyhyestä rungon pituudesta. Tuolloin moniin besakonealustoihin vaihdettiin dieselmoottori, joksi yleistyi 108 hv Perkins. Muistaisin, että tämän kovasti yleistyneen moottorin heikkous oli alipaine säätoinen kierrosnopeuden säädin. Jos tiukassa ylämäessä vedätti kierrokset loppuun, niin väki-



sin perivä auto pakotti moottorin käyntiin takaperin. Näin syntyi vaikeasti hallittava tilanne, kun täysillä kierroksilla raivoava moottori ei totellut mitään hallintalaitteita. Kuulemma joskus on pitänyt pysäyttää moottori rikkomalla syöttöputket. 1958 talvipakkasaamuna kertoi Eräs Perkinsin kuljettaja polttaneensa melkein koko Hesarin imusarjassa, ennenkuin lähti moottori käyntiin.

Moottoritehojen ja kuormituksen noustua myöskin autojen perät akseleineen joutuivat kovalle. Niistä paljon puhuttiin ja niitä kestävyysmuksien mukaan luokiteltiin, olivathan ne auton kalleimpia osia.

Petterissäni oli tietävästi suurin Eaton malli joka kesti kyllä hyvin, mutta vetoakseleiden laippakiinnitys pyörien napoihin vaati korjaamista. Alkupään dieseleissä oli kaksi merkkiä jotka tyhjä käynnillä matkivat röhkimällä sian ääntä, BMC ja Leyland. Kertomaani aikaan bensiini kuorma-autoissakin oli vielä moottorin nokka-veivi ja nuolivinkkarit, yksi takavaloriitti. Hytin sivuihin piti olla maalatuina kantavuus, kokonaispaino ja suurin akselipaino -merkinnät.

Siihen aikaan korjaamopalveluja oli ainakin täällä maaseudulla melko

vähän, joten kuorma-autojenkin korjauksia tehtiin omatoimisesti jopa maastossa, kuten ohessa kerron.

Talvella 1958 oli pakkasta n.20 astetta ja etäällä asumuksista metsässä teimme propsi kuormaa. Autoa siirtäessä totesin kytkimen olevan täysin toimimaton, joten ei muuta kuin siinä paikassa vaihde laatikko pois ja kytkin keskiöstä löytyi vika jonka korjatuamme kasasimme osat paikalleen ja vielä samana päivänä veimme kuorman Kotkaan.

Vaikka Bedfordin vaihdeloita olikin nykyisiin verraten melko kevyt käsitellä ihan miesvoiminkin, haittana oli kova pakkanen, jota yritettiin torjua lämmittämällä avaimia palavan teräskannan lämmöllä.

Autoni ohjaamoon haettiin talvella lämpöä lisää siten, että sisällä olevaan moottorin päällyskoppaan itse asensin lautasventtiilin. Venttiilistä tuli lämmön lisäksi sisälle myös melua, vieden oikeasta korvastani kuulon jo aikaisin.

Täällä Savitaipaleella oli ainakin yksi taitava hitsari, Pylkön Taavetti. Kerrankin hän hitsasi laipan juuresta katkenneen vetoakselin jota emme enää saaneet rikki kovassakaan revityksessä. Juuri tuohon aikaan mie-

lestäni haettiin eritavoin vääntöä lisää ja siksi tiukille joutuivat voimansiirto laitteet kuten vetoakselit, perät ym. Näiden kestävyys tai heikkous merkitsi paljon. Mielestäni iso Bedford oli kuitenkin hyvin tehokas kuormansa kuljettaja vaikeissakin olosuhteissa.

Hyvin kirjavaan autovalikoimaan kuuluivat monet erikoisautot, kuten GMC, White ("Vaitti") ym. Kaikista automalleista varmasti löytyi ominaisuuksia sekä hyviä että huonompia, joita parhaiten arvosti tai soimasi käyttäjä. Käsin kuormauksen aikana työ oli erittäin raskasta josta kertonee se, kun mekin kahteen mieheen nuorina ajoimme lyhyeltä matkalta uitettavaa ropsia pitkänä kesäisenä päivänä joskus viisikin isoa kuormaa - yli sata vanhaa mottia! Poikkeustilanteissa olen yksin lapioinut autooni viiden kuution sorakuorman. Kuorma-autoilijat saivat joskus apua myös perheen naisväeltä, jota osuutta haluan arvostaa. Sain ja jouduin opettelemaan autonkuljettajan ja apumiehen työt erittäin monenlaisilla vehkeillä ja -olosuhteissa. Saamani eväät kokemuksineen olen hyödyntänyt toimimalla linja-auton kuljettajana 43 vuoden ajan.

## Jari Ala-Ilomäki Mobilia säätiön hallitukseen.

Mobilia auto- ja tiemuseota pitää yllä Mobilia säätiö, jonka taustavoimina on 28 auto- ja tiealan yhteisöä, mukaan lukien Veteraanikuorma-autojen seura ry. Säätiössä mukana olevat yhteisöt vastaavat säätiön sääntömääräisestä toiminnasta edustajistojen ja hallitustyöskentelyn kautta. Säätiön kotipaikka on Kangasala ja se on rekisteröity säätiörekisteriin 30.1.1986.

Mobilia säätiön hallintoelimiä ovat edustajisto ja hallitus. Edustajisto ohjaa säätiön toimintaa ja siihen on nimetty jäsenet kaikista säätiön taustayhteisöistä.

Edustajistossa Vetkua edustaa Veikko Hoppula, varajäsenenään Raimo Mesiranta.

Mobilia säätiö on valinnut 20.5.2008 pitämässään kokouksessa uuden hallituksensa seuraavaksi kolmivuotiskaudeksi. Vetkun puheenjohtaja Jari Ala-Ilomäki valittiin säätiön hallitukseen Vetkun ja SA-HK:n edustajana. Varajäseneksi valittiin niinikään Vetkunkin jäsen, SLHS:n puheenjohtaja Jari Kurkinen.

Hallituksen muut jäsenet ovat Matti Höyssä Tiehallinnosta puheenjohtajana sekä Kai Heng Puolustusministeriöstä, Kalevi Lintula A-Katsastus Oy:stä, Tarja Törmänen Kangasalan kunnasta, Anna-Kaisa Lehtinen Rahditarit ry:stä ja Eero Nieminen Tampereen Autoteknisestä Yhdistyksestä.

Säätiön asiamiehenä toimii Kimmo Levä.

Mobilia säätiön tehtävänä on suomalaisen tieliikenteen historian tallentaminen, tutkiminen ja esittäminen. Tehtävänsä säätiö toteuttaa sääntömääräisesti:

- tallentamalla tieliikenteen historiaan liittyvää esineistöä, valokuvia ja asiakirjamateriaalia

- harjoittamalla tieliikenteen esineistön historiaan ja perinteeseen liittyvää tutkimustoimintaa

- järjestämällä näyttelyjä, joissa esitetään suomalaisen tieliikenteen ja tieliikenteeseen liittyvän esineistön historiaa

- harjoittamalla julkaisu- ja konservointitoimintaa
- konservoimalla ja entisöimällä esineitä





# Vanajan syntysijoilla

Kevätpäivän Tasaus 5.-6.4.2008

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

Vetkun vuoden 2008 Kevätpäivän-tasausajot rakennettiin suomalaisen kuorma-autoteollisuuden ja sen historiallisen saavutuksen, Vanaja kuorma-auton 60. juhlavuoden kunniaksi Vanaja -teeman ympärille. Osallistujat perehdyttiin syvällisesti niin Vanajan synnyinseutuun, tuotantoon, Vanajan perillisiin kuin autoon itseensäkin. Kokoon oli saatu 11 kappaleen joukko itse juhlakaluja muiden 49 ajoihin osallistuneen veteraani-kuorma-auton rinnalle.

## Alkutahdit

Kevätpäiväntasausajot aloitettiin lauantai-iltana kolean ja utuisen tuulen käydessä luihin ja ytimiin Patria Land and Armanentin ja Sisu Axlesin yhteisellä pysäköintialueella. Kokoontumispaikalle kerääntyi tavallistakin runsaampi joukko aktiivisia vetkulaisia, lieneekö ajojen teema houkuttelut mukaan harvemmin ajoihin osallistuvakin. Uusia kasvoja ja autojakin nähtiin ilahduttavasti. Yhdessä jos toisessakin kuorma-autotallissa oli aamutuimaan herätelty talviunilta moottoreita eivätkä kaikki autot tuntu- neet vielä Hämeenlinnaan saavut- tuaankaan olevan vakuuttuneita ke- vättalvisen ajelun tarpeellisuudesta. Patrian asiakaspalvelupäällikön, myös Hämeen Mobilistien puheen- johtajana tuntemamme Juha Gynthe- rin tarjoamalle aamiaiselle kaikki osallistujat kuitenkin hienosti ehtivät.

## Vanajan syntymäkoti ja sen perilliset

Vanajan kunta antoi aikanaan nimen Suomen autohistorian kunniakkaille lehdille päätyneelle kotimaisen au- tonrakennuksen huipputuotteelle. Nimi jäi elämään, vaikka kunta itse sittemmin liitettiin Hämeenlinnaan. Vanajan autotehtailla saivat autohis- toriasta kiinnostuneet tuhdin tietopa- ketin Vanaja kuorma-auton vaiheista ja merkityksestä. Patria Land and Ar-



Raatihuoneen juhlasalin täyttävä yleisö kuuntelee Olli Blombergin esitystä. (JAI)



Ihailtaan Republicia, joo. Mutta ei nyt tehrä tästä mitään numeroo. Tähän on kuitenkin maailman ainoa. (PAI)



Tällaisia ovat Vanajan perilliset suoraan alenevassa kuorma-autopolvessa: tehdasval- mis Sisu Rock C600 -maansiirtoauto. (JAI)





Keikoilla ennen näkemättömiä Vanajia: Tuure Hulmin T47R vm. 64, Olavi Nenosen T69R vm. 65 ja Postimuseon KK3 vm. 66. (JAI)



Hämeenlinna 5.4.2008: torintäydeltä museokuorma-autoja ja kiinnostunutta yleisöä. Ja sama meno jatkui sunnuntaina. (JAI)



Kolea kevätaamua kunnioitti läsnäolollaan harvoin nähty Fordson Sussex vm. 1938, tällä kertaa Idänpään ja ympäristön VPK:n väreissä miehistönään Kalle ja Sini Eskelinen. Näitä autojahan käytettiin aikanaan mm. puutavaran ajoin. (JAI)



Petri Töykkälä Lohjalta osallistui Vetkun ajoihin ensimmäistä kertaa, ajokkina Sisu R142 vm. 1978. Täydessä työikätyössä Petrillä on upeakuntoinen Sisu M168 8x2 vm. 1984. (JAI)



Suomen Pukutehtaan Liisa Paavilainen toivottaa naisjaoston pääjoukkoa Jyrki Haapasella vahvistettuna tervetulleeksi tutustumiskäynnille. (PAI)



Arto Toukovalkaman erittäin harvinainen Vanaja TB6-76 vm. 1970 letkan uusimpana Vanajana matkalla kohti Ruununmyllyä. (JAI)

mamentin tehtailla Juha Gynther esitteli tehtaan syntyä ja Vanajaperintöä sekä tuotantolaitoksen nykyistä toimintaa. Kehitys on ollut huomattavaa, se on sanottava, vaikka huipputuotteita on kautta aikain valmistettu! Vertailu joidenkin muiden sotilasajoneuvotuottajien kalustoon oli Patrian eduksi lähinnä murskaava.

Sisu Axlesin puolella Petri O Henriksson esitteli akselitehtaan kovia faktoja sekä mairittelevia asiakassuhteita ennen jakautumista ryhmiin Henrikssonin ja Meriläisen vetämille tehdaskierrokselle. Tehtaalla vetkulaiset saivat käsityksen nykyaikaisen menestyvän raskaansarjan akselivalmistajan toimintatavoista. Tehdasvierailujen loppuksi nautittiin Sisu Axlesin tarjoama maittava lounas. Kaiken kaikkiaan osallistujien sydäntä lämmitti nähdä Vanajan alansa korkeinta teknologiaa edustavien perillisten menestyvän valitsemalla urallaan, itse Vanajan valmistuksen lopettamisesta huolimatta. Vanajan perinnön voi sanoa edelleen suurelta osin elävän vierailtujen tehtaiden ja Sisun kautta.

Ennen lähtöä syntysijoiltaan keikan Vanajat kuljettajineen kokoontuivat vielä valokuvattavaksi edustavaan riviin vanhan autotehtaan rakennuksen edustalle paikalle, jossa niin moni tuotannon loppuaikojen kuva on otettu. Matka Vanajanlinnan ja Ruununmyllyn kautta Hämeenlinnaan tehtiinkin sitten Vanajien vetämänä, mikä oli omiaan herättämään paikallisten ihmisten kiinnostusta niin maallista kuin kaupungissakin.

## Hämeenlinna ei ole pelkkää Vanaja kuorma-autoa...

Vetkun kauniimpaa sukupuolta kunnioittavien perinteiden mukaisesti autopainotteisuuden oheen oli järjestetty naispuoleisia repsikoita kiinnostavaa oheisohjelmaa. Bussilastillinen väkäreitä kiersi Vanajamies Jyrki Haapasen johdolla Hämeenlinnan seutua tehden myös yritysvierailun Suomen Pukutehtaalle. 1922 perustettu Valtion Pukutehdas pelastettiin Jaana Paavilaisen toimesta lopettamisuhan alta vuonna 2007. Samassa yhteydessä tehtaan nimi vaihdettiin nykyiseen muotoonsa. Paavilainen työntekijöineen jatkaa pukutehtaan toimintaa perinteitä kunnioittaen. Vanhoja malleja toteutetaan nykyaikaisin materiaalein päivittäen näin armeijan ja virkamiesten vaatemallistot.

Suomen Pukutehtaaseen ja sen myymälään tutustumisen jälkeen bussi vei ryhmän kierrokselle Hämeenlinnan kauniisiin maisemiin. Retken aikana nähtiin Aulangon kylpylä puistoinen ja golfkenttineen, Aulangon puiston luonnonsuojelualaue romanttisine ankkalampineen ja huvimajoineen, sekä Katajiston kartanon kaunis vanha pihapiiri puutarhoineen. Hämeen linnan museo- ja puistoalue oli huhtikuudessa karuudessaankin kaunista katseltavaa.

## Näyttely Hämeenlinnassa

Lauantai-iltapäivän loppuun veteraani-kuorma-autojen letka siirtyi tavoilleen uskollisesti rauhallista marssivauhtia

Hämeenlinnan torille. Kolonnan kulua ja pysäköintijärjestystä olivat varmistamassa aktiiviset Sisu-veteraanit Hämeen Mobilistien iskuryhmän avustuksella. Café Kukon asiakkaiden ilo ja hämmästyksesi oli silmin nähtävä, kun komea kuorma-autoletka kaartoja kahvilan ikkunan editse torin suuntaan. Kylmästä kelistä huolimatta torille oli kerääntynyt runsaasti asiasta kiinnostunutta yleisöä.

Komean Vanajarivistön lisäksi yleisön jakamattoman kiinnostuksen kohteena oli Vetkun Republic 20 vm. 1920 kuorma-auto. Ja mikä ettei olisi kiinnostanut, olihan Republic saanut talven aikana alkuperäistä vastaavan pellavakankaisen ohjaamokatteen suojelemaan arvon kuljettajaa sään rasituksilta. Luotettavalta taholta saatu tieto kuitenkin antaa ymmärtää, ettei kuomu juurikaan estä raitisilmakiertoa kyseisen auton ohjaamossa.

## Illan päätteeksi

Autokunnat pääsivät lauantapäivän komeaksi loppuun pysäköimään ajokkinsa Suomenkasarmin paikoitusalueelle ja majoittumaan Hotelli Cumulukseen. Kasarmin saunan jälkeen oli aika siirtyä nauttimaan ruumiin- ja hengenravintoa upseerikerhoravintola Seiskaan. Ruokailun jälkeen alkaneen virallisen ohjelman aikana perinteinen Paras kokonaisuus -palkinto ojennettiin Aulis Hartikaiselle ja Liisa Savolaiselle. Satsia Putkeen! Osa 2 - Vankat Vanajat DVD:n maailmanensi-ilta tutustutti yleisön Vetkun viimeispäivän perinnetalennussaavu-





tukseen. Maailmanensi-iltansa sai myös toinen tallenne, Markku Kosken ideoima ja Torsten Lemströmin kuvaama autenttiseen 70-luvun super-8 kaitafilmimateriaaliin perustuva Väiskin Vanaja -DVD.

## Vanajan hengessä historiaa esitellen ja tallentaen

Sunnuntaipäivä alkoi Vanajapainotteisesti aihepiiriin keskittyneen seminaarin alkusanojen lausumisella kello 10 Hämeenlinnan raatihuoneen täydessä juhlasalissa. Toimialajohtaja Jouko Kettusen lausuman Hämeenlinnan kaupungin tervehdyksen ja Vetkun pj. Jari Ala-Ilomäen avauspuheenvuoron jälkeen ääneen pääsivät sekä Vanajan historian tuntijat että Vanajalla leipänsä ansainneet.

Hämeenlinnan kaupunki kestitti Vetkun väkeä Raatihuoneen viihtyisässä ravintolassa tarjoamallaan lounaalla. Repsikoiden ohjelmaan kuului lisäksi tutustuminen Hämeenlinnan torielämään. Kuuluisilla kalamarkkinoilla toriväen päivän pääpuheenaihe tuntui olevan Vetkun kuorma-autonäyttely. Markkinatuliaisina kasseihin pakattiin saaristolaisleipää ja kalasäilykkeitä.

Sunnuntaipäivän antiin olivat tyytyväisiä Vetkun näyttely-yleisön lisäksi myös Vanajaseminaarin osallistujat ja järjestäjät. Ensikertalaiset Vetkun keikalla, vm. -79 komeaa Karhu Sisuaan ulkoiluttaneet Matti ja Anne Silerinne Espoosta, kiittelivät järjestelyitä sekä porukkahenkeä ja ilmoittivat tulevansa mielellään toistekin. Heidän käsityksensä tuntui olevan vallitsevana muidenkin osallistujien keskuudessa.

Keikka seminaareineen tuntuu poikineen innostuksen piikin erityisesti Vanaja -merkkisten veteraanikuorma-autojen harrastukseen. Suuret kiitokset kaikille erittäin onnistuneiden keikan seminaarin järjestelyihin osallistuneille sekä yleisölle. Seminaarin anti sisältyi lyhentämättömänä ajoista julkaistavalle DVD-talenteelle. Toivottavasti se välittää keikan antia myös niille, jotka tällä kertaa eivät päässeet mukaan.



*Mikäpä kiinnostaisi automiehiä enemmän kuin autojen tai niiden osien valmistus. Sisu Axlesin Raimo Meriläinen kertoo akselinvalmistuksen vaiheista otolliselle seurakunnalle.*



*Nuorissa on veteraanikuorma-autoharrastuksenkin tulevaisuus, mitä ei pitäisi koskaan unohtaa! Ainakin kuvan nuoriherra oli haltioissaan näyttelyn annista. (PAI)*



*Sunnuntain Vanajaseminaari alkoi asiakaan kuuluvan lipun nostolla salkoon. (JAI)*



*Täysi luentosali vetkulaisia kuuntelee Patria Land and Armamentsin Juha Gynterin värikästä esitystä entisen Vanajatehtaan vaiheista.*



VETKU ESITTELEE –

*Veikko Hoppula*

Kysymyksillä heitteli Jari Ala-Ilomäki.

### **Kerro aluksi itsestäsi.**

-Olen vuosimallia 1948. Kaiketi vähän puutteellisista aineksista rakennettu, sentään kohta sodan jälkeen. Lapsuuteni kului maalla tyypilliseen tapaan, eli erittäin monipuolisiin töihin sai osallistua sen mitä kunto suinkin kesti. Nuoruuden harrastuksiini kuuluivat erilaisten sähkökojeiden rakentelu, valokuvaus, partiotoiminta, kaitafilmaus ja videokuvaukset, sitten vähän myöhemmin autojen roppaaminen. Olen aina nauttinut yhteisten asioiden eteen tehtävästä työstä, josta esimerkkinä vaikkapa opiskeluaikoina Teknillisen oppilaitoksen oppilasyhdistys. Hoitamani kioskin tuotoilla luokkamme teki mieleen painuneen opintomatkan Lontooseen koulun päättyessä.

Aikuisempänä olen oppinut mm. että matkailu avartaa ja kehittää suvaitsevaisuutta. Ihmisiä elää eri puolilla maailmaa mitä erilaisimmissa olosuhteissa – onnellisina.

Itselleni tuottaa mielihyvää kaikenlaisen uuden kokeminen ja näkeminen, siksi varmaan olen pyrkinyt Vetkunkin tapahtumia viemään aina uusille alueille.

Mielestäni mitkään asiat eivät saisi polkea paikallaan, vaan kehityksenkin pitäisi jatkuvasti kehittyä. Niinhän maailma pyörii.

### **Mistä sait innostuksen veteraani-kuorma-autoharrastukseen?**

-Valmistuttuani 1960-luvun puolivälissä Tampereen ammattikoulun auton asentajan opintolinjalta sain ensimmäisen työpaikkani Vanajan Autotehtaan korjaamolta Hämeenlinnasta - ja olin myyty raskaalle kalustolle.

Opiskelujen jälkeenkin kuorma-autokorjaamo oli luonnollinen valinta työpaikaksi. Myös myöhempi urakehitys piti edelleen tiiviisti kiinni raskaassa kalustossa, sillä neljännesvuosisadan verran leipäni irtosi suuren kuljetuskonsernin ajoneuvokunnossapidon eri tasoista johtotehtävistä.

Veteraanikuorma-autojen seuran jäseneksi ilmoittauduin heti, kun näin ensimmäisen asiaa koskevan ilmoituksen Ammattiautoilija -lehdessä syksyllä 1987. Liittoutumispaineita alan miehiin lisäsi viisi vuotta työkaiveriporukalla pakerrettu vanhan kuorma-auton entistämiprojekti.

### **Omat projektit aikaisemmin ja tänään?**

-Ensimmäisen entistämiprojektini alkoi vuonna 1982. Se oli silloisen työnantajani omistama Ford AA vm. 1929, puukaasulaittein varustettu kuorma-auto – VR:n ensimmäinen kotiinkuljetusauto. Häkäpöntön voimin osallistuimme projektin valmistuttua työtoverini Aatos Heinen kanssa lähes kaikkiin Vetkun kokoontumisiin, kunnes Seuran jäsenet kesällä 1998 toivat syntymäpäivälahjana minulle oikein ikiomaksi 1956 -mallisen Opel Blitzin. Seuraavan syys- ja talvikauden asuin enemmän verstaalla kuin kotona, mutta niinpä Blitzin kanssa osallistuttiinkin jo Kevätpäivän Tausaus 1999 -ajoihin. Ja siitä eteenpäin tietenkin jokaiseen mahdolliseen Vetkun matka-ajoon ja kokoontumistapahtumaan, sekä moniin muihin ajotapahtumiin. Kerran - pari kesässä kävelytän myös Opel Olympia Recordia, se on vuoden 1960 mallia. Tallissa on jo tovin odotellut inspiraatiota sivuvaunullinen M-650 moottoripyörä vm. 1970.

### **Missä kaikessa muussa olet mukana ja mitä teet vapaa-ajallasi?**

Veteraanikuorma-autojen seura on

vienyt kaiken liikenevän aikani niin tiiviisti, ettei muussa ole juuri mukana voinutkaan olla – tietenkin leipätyötä lukuun ottamatta. Jäätyäni työstä vapaalle jalalle sain sentään rakennetuksi pienen vapaa-ajan mökin synnyinseudulleni Aitooseen, joten luotan mahdollisen tulevan vapaa-aikanikin kuluvan mukavasti – sitten kun sellaista joskus löytyy.

### **Minkälaisia terveisiä sinulla olisi: -Vetkulle?**

Seuramme on saanut vankan jalansijan suomalaisen kuljetuskulttuurin perinteen ja historian tallennuksessa ja sen edelleen kehittämiseksi on määritelty selkeät arvot, tavoitteet ja visio. Näistä tulisi pitää kiinni myös tulevaisuudessa siten, että toiminnan arvostus yhä paranee niin yhteiskunnallisella kuin yksilötasollakin.

### **-VetKu -lehdelle?**

Asiallisesti toimiva viestintä luo ja ylläpitää mielikuvaa yhteisön toiminnasta sekä ulkoisesti että sisäisesti. Nykytilanteessa painettu ja sähköinen media täydentävät sopivasti toisiaan ja niille kummallekin on selkeästi oma kenttänsä. Molemmat vaativat kuitenkin koko ajan runsaasti panostuksia pysyäkseen kiinnostavina ja arvostettuina tietolähteinä.

VetKu -lehden tuottaminen olisi syytä pikaisesti järjestellä uudelleen. Pelkkänä harrastuksena ja talkootyönä toimittaminen käy ajan mittaan tekijöille ylivoimaisen raskaaksi niin taloudellisesti kuin henkisesti, mikä puolestaan vaarantaa lehden ilmestymisen. Seuran tarkoitukselliset tuntevat toimitus ja ammattitaitoinen, ajoneuvohistoriaa ymmärtävä sivunvalmistus yhdessä laadukkaan painoasun kanssa varmistaisivat lehden aseman jatkossakin jäsenistöä ja sidosryhmiä yhdistävänä tekijänä.

### **-vetkulaisille?**

Koko kuluneiden parin vuosikymmenen ajan, minkä olen saanut Vetkun toimintaan osallistua, olen saanut kuulla tyytyväisyyden ilmauksia hyvästä porukkahengestä, joka seurassa vallitsee. Yhteistyö ei todellakaan ole rakoillut sen enempää hallitustyöskentelyssä, tapahtumien järjestelyssä kuin toiminnan kehittämistä-





voitteista sopiessakaan. Tämä näkyy myös aikaansaannoksissamme. Lippu liehuen, ylpeyttä ja onnistumisen aitoa iloa tuntien vaan edelleenkin eteen päin yhteisten tavoitteiden hyväksi - jokainen vetkulainen! Siinä on riittävästi eväitä tulevillekin toimijoille, ja me (liiankin-?)pitkään mukana olleet voimme hyvillä mielin tehdä tilaa uusille harrastajille ja -ajatuksille.

### **-automobiilialan järjestöille, kuten SA-HK?**

Globalisoituminen tuntuu suomalaisessa harrastuskentässäkin. Suomi kaiken kaikkiaan on yksinään pieni ja voimaton vaikuttaja esimerkiksi EU:n lainsäädäntöorganisaatiossa, ellei saa tukea muilta jäsenvaltioilta. Etujen valvonnassa on painoarvoa saatavissa ainoastaan riittävällä joukkovoimalla, jota kaikenlainen hajauttaminen heikentää. Suomalaisten ajoneuvohistorian harrastejärjestöjen tulisi ehdottomasti luoda tiivis yhteistyömuoto, joka toimisi kiinteässä kanssakäymisessä kansainvälisen alan kattojärjestön kanssa. SA-HK:n kansainvälisillä yhteyksillä on pitkät perinteet, joita ei kannata heittää hukkaan. Yhteistyön nimissä ei myöskään mikään taho saa itsekkäästi ajaa vain omaa etuaan, vaan edunvalvonnan on toimittava aidon demokraattisesti.

### **Mitä mieltä olet Vetkun nettisivuista?**

Internet-sivuston merkitys yhteisöjen "käyntikorttina" kasvaa edelleen. Tässä mielessä Vetkun sivusto nykyisessä muodossaan palvelee yleisöä hyvin. Vetkun sisäistä toimintaa ajatellen sivustoa tulisi kehittää jatkossa siten, että siitä muodostuisi jäsenistöä palveleva tietopankki, eräänlainen Intranet -versio. Täällä jäsenet voisivat etsiä ja löytää sekä myös tuottaa lisää tarvittavaa tietoa mm. tiettyjen merkkien ominaisuuksista, entistämishojeita, vihjeitä varaosista ja kirjallisuudesta ym.

### **Miten Vetkun keikkoja ja muuta toimintaa tulisi mielestäsi kehittää?**

Keikkojen tavoitteena on ollut esitellä yleisölle suomalaista kuljetuskulttuuria ja -historiaa sekä kaluston kehity-

tymistä menneiden vuosikymmenten aikana. Siksi keikoille on pyritty joka vuosi löytämään aina uusia kohteita, jolloin mahdollisimman monet ovat voineet toimintaamme tutustua. Osallistujille parin vuosikymmenen keikat ovat tehneet tutuksi valtakunnan jokaisen kolkkan. Keikat ovat omiaan myös lujittamaan sitä tärkeätä yhteenkuuluvuuden tunnetta. Ongelmaksi on muodostumassa niiden suuri suosio. Keikoista on kehittynyt suurtapahtumia, jotka asettavat jo monilla paikkakunnilla ylittämättömiä vaatimuksia mm. majoitus- muonitus- ja vierailukohteiden kapasiteetille. Eikä seuran, yleensä hyvin pieni, järjestelytalkooporukkaan aivan helpolla pääse.

Eräs mahdollinen toteuttamismuoto olisi festivaali -tyyppinen kokoontumisajo jollekin paikkakunnalle, missä yhteistä aikaa vietettäisiin leppoisasti seurustellen ja ohjelmasta nauttien.

### **Miten jäsenet saataisiin aktivoitua kirjoittamaan lehteen ja sillä tavoin tallentamaan perinnettä?**

Siinäpä kysymys, jonka VetKu -lehden päätoimittajan pestissä olen itsekin esittänyt useita kertoja – ja jäänyt edelleen vaille vastausta. Auttaisiko esimerkiksi kirjoituspalkkion maksaminen, tähän astihan koko toimitustyö on hoitunut talkoilla? Lehden olemassa oloa ei silti kukaan toistaiseksi ole asettanut kyseenalaiseksi.

### **Mitä voimme tehdä nuorten harrastajien hyväksi?**

Seuralla olisi paljon erilaisia mahdollisuuksia tukea ja avustaa nuoria kuorma-autoperinteen tallentajia, mikäli heitä vaan jostakin ilmaantuisi. Aikanaan asetettu nuorimman keikalle osallistujan palkintokin menetti hie-man alkuperäisestä tarkoituksestaan, kun yksi ja sama henkilö oli viiden peräkkäisen keikan nuorin osallistuja. Tukimuotoina voisivat tulla kysymyksen esimerkiksi taloudellinen tuki ja tiedon hankinta jonkin sopivaksi katsottavan projektin toteuttamiseksi, varaosien ja tarvikkeiden luovutus, jäsenten työtalkoot ym.

### **Minkälainen perhe sinulla on ja miten perhe suhtautuu harrastukseesi?**

Rehellisesti sanoen juuri perheen suuntaan minulla on tasaisen huono omatunto, kun Vetku on täyttänyt lähes kokonaan työn ulkopuolisen elämäni pari viimeisintä vuosikymmentä. Ei sillä, ettenkö olisi itse todella nauttinut joka hetkestä ja olen myös hyvin onnellinen, että Vetku on kehittynyt tuona aikana sellaiseksi kuin se tänä päivänä on. Tämäkin lie-nee juuri sitä onnistumisen iloa? Seija, vaimoni, on sentään urhoollisesti ainakin yrittänyt ymmärtää, että kun johonkin ryhdyn, siihen panostan täysillä ja pyrin myös aina tekemään parhaani. Maarika, paljon ulkomailla-kin miehensä kanssa asustellut aikui-nen tyttäreni, ei ilmeisesti niinkään ole joutunut kokemaan suuria menetyksiä näiden isin harrastusten takia.

### **Mikä on mielestäsi parasta Vetkussa ja veteraanikuorma-autoharrastuksessa?**

Seuramme parasta antia on varmaankin se jäsenistön keskinäinen sosiaalinen kanssakäyminen, jonka innoittamana itse kukin jaksaa vuodesta toiseen innostua puurtamaan jonkin uuden yhteisen tavoitteen hyväksi. Olkoonpa kyseessä uuden keikan järjestäminen ja sille osallistuminen, lehden tekeminen tai vaikkapa jonkin täysin uudenlaisen historiatallenteen aikaansaaminen.

### **Kerro jostakin mielenkiintoisesta tapahtumasta, joka liittyy harrastukseen.**

Suuria hetkiä, jolloin on pitänyt ihan pysähtyä vetämään syvään henkeä silkasta nautinnosta, mahtuu paljonkin pitkän puheenjohtajakauteni varrelle. Ehkäpä eräs arvokkaimmista sellaisista hetkistä saatiin kokea vuonna 1993 Kaunispään tunturin pohjoisrinteellä, kun olimme saaneet pystytetyksi legendaarisen Magneettimäen varrelle muistomerkin Petsamon liikenteen veteraanien kunniaksi. Silloin todella tunsin tehneensä osuutensa jostakin arvokkaasta, joka tulee säilyttämään erään hyvin tärkeän osan suomalaisen kuljetuskulttuurin historiasta myös tuleville sukupolville.



## Kuorma-auton lavan suistolistat

**Kun entisenä katsastusmiehenä olen katsellut veteraanikuorma-autoja, olen todennut joitakin poikkeamia oman virkamiesaikani vaatimuksiin ja käytäntöihin nähden.**

**Alla oleva teksti perustuu lähinnä muistini mukaiseen omakohtaiseen kokemukseen varakatsastusmiehenä Helsingissä 1959-62 ja päällikkönä Kotkassa ja Kouvolassa 1962-68.**

Varsinkin ennen kuin katsastus 1968 siirtyi Autorekisterikeskuksen alaiseksi, saattoivat käytännön vaatimukset eri katsastusalueissa, joita oli 1-3 kpl "vanhaa" lääniä kohden, vaihdella melkoisesti. Eli, niin kuin entinen virkaveljeni Ilkka Jokivaara, joka jäi eläkkeelle Lohjan katsastusalueen päällikön virasta, aikoinaan totesi: "Laki on kuin Villissä Lännessä eli riippuu siitä millainen sheriffi revolveria heiluttaa".

Lakien ja asetusten määrä oli vielä omana katsastusmiesajanani hyvin suppea tähän päivään verrattuna. Ei ollut EU- eikä juuri muitakaan kansainvälisiä määräyksiä. Jos selvää ohjetta ei silloisista pumaskoista löytynyt, oli Helsingissä tapana soittaa Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön yli-insinööri Mikael Töttermanille, joka heti tai hetken mietittyään antoi tulkintansa, joka kirjattiin puhelinmuistioon pysyväksi tiedoksi.

Ensimmäiset varsinaisesti suorittavan portaan katsastusmiesten valtakunnalliset koulutustilaisuudetkin pidettiin vasta loppuvuonna 1967 Helsingissä ja alkutalvella 1968 Jyväskylässä, sitä ennen oli ollut vain päälliköiden neuvottelupäiviä vuosittain. Katsastustoimihan oli aloitettu valtakunnan tasolla jo 1922 !

Suistolistan tarkoitus oli muodostaa lavan sivulle yhtenäinen suoja, joka peitti saranat, lukot tms. ulkonemat, jotta lavan reuna ei aiheuttaisi repeämiä esim. osuessaan toisen ajoneuvon kylkeen tai tallin ovenpielleen. (1.2.1938: --- eikä myöskään autokorissa saa olla siten ulkonevia lukonripoja, hakoja tai muita laitteita, että niistä voi olla vaaraa tai haittaa liikenteessä.)

Rakenteita oli useita, esim.:

1) Pelkkää puulistaa ei hyväksytty. Puisen päistään viistotun suistolistan päälle sovitettiin joko lattarauta tai kupumainen muotorauta, joka kiinnitettiin uppokantaruuvein puulistaan. Ko. raudan päät hitsattiin kiinni lavan sivulaitojen päiden mahdollisiin teräksiin pystyvahvikkeisiin tai käännettiin puisten sivulaitojen sisäpuolelle.

2) Suistolistoina käytettiin pelkkää teräsputkea, jonka päät litistettiin kiilamaisiksi ja kiinnitys lavan sivulaitojen päihin kuten yllä.

3) Putken sijasta saattoi olla myös U-tai muu muotorauta selkä ulospäin ja jälleen päät viistottuina

PS. 1) Peilit

Kovin tuntuvat alla olevat minimi vaatimattomilta tämän päivän ajoneuvoja ja liikennettä ajatellen

1.2.38: autossa tulee olla "peruutuspeili"

1.6.48: muussa kuin henkilöautossa peilin tulee olla korin ulkopuolella vasemmalla sivulla

1.12.57: muussa kuin henkilöautossa tulee olla peilit kummallakin puolella koria, peilin pinta-ala vähintään 70 cm<sup>2</sup>

PS. 2) Roiskeläpät yms.

Jos halutaan auton olevan tarkalleen oman käyttöaikansa kunnossa myös varusteiltaan, niin tulee muistaa mm roiskeläpät ja painomerkinnot vasemmalla sivulla (kantavuus, kokonaispaino, akselipaino)

**Reino Wallenius**

Keijutie 5 C

15700 Lahti

(03) 752 6275, 0400 810 778

reino.wallenius@dnainternet.net



*Lattarauta kiertyy oikeaoppisesti puisen suistolistan pyöristetyn pään ympäri.*



*Myös metalliputkesta valmistettu, virtaviivaiseksi viistetty lista oli hyväksyttävissä.*





# Museoajoneuvon päivä 2008 oli menestystapahtuma.

Teksti ja kuvat: **Martti Piltz**



*Yli 100 -vuotias Höyrylaiva Wellamo sai kaipaamaansa polttoainetäydennystä – pari mottia kuivia koivuhalkoja – toisen puuta polttoaineenaan käyttävän kulkuneuvon, lähes 70-vuotiaan kuorma-auton avustuksella.*



*Into Nikander osallistui puukaasukäyttöisellä Hävittäjä-Fordillaan Mobilian Museoajoneuvon päivävään 2008.*



*Rahtarit-liikennepuisto on saavuttanut tulevien automiesten jakamattoman suosion.*

Mobiliassa Museoajoneuvopäivässä kävi noin 3500 kävijää, veteraaniajoneuvoja esittäytyi noin 300, joista autoja runsaat pari sataa. Lisäksi veteraanimoottoripyöriä ja vanhoja veloja, eli polkupyöriä.

Tapahtuma järjestettiin kuluneena kesänä kolmatta kertaa; VetKu oli tapahtumassa näkyvästi mukana sekä runsasta huomiota erityisesti Virossa saaneella Eestin Keikallaan, että Mobiliassa. Toki jäsentensä myötä yksittäisinä osallistujina hyvin monilla muillakin paikkakunnilla.

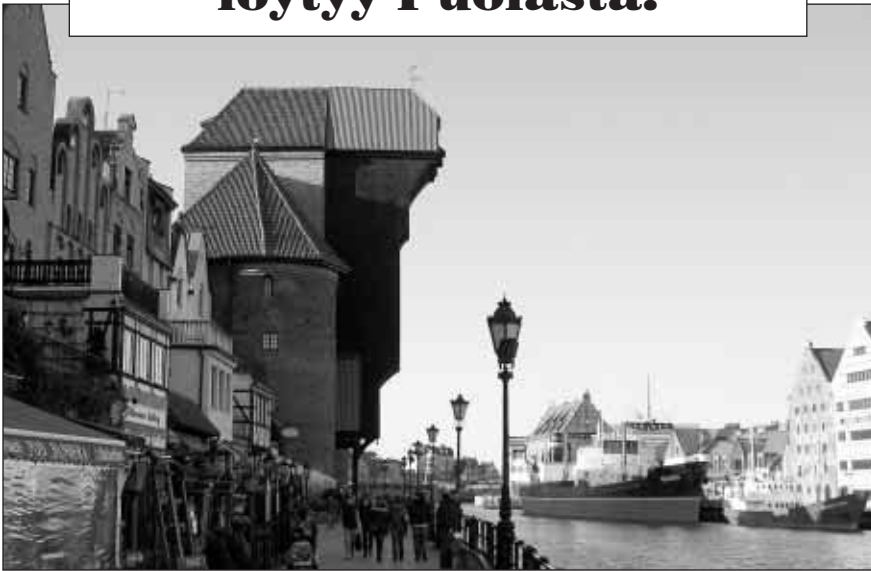
Vetkun kunniajäsenen, halikkolainen Into Nikander sai jälleen ansaitusti runsaan huomion esitellessään puukaasukäyttöisen kuorma-autonsa käynnistysrituaaleja. Yhteisen polttoaineen lastaaminen Hävittäjä-Fordin lavalta höyryhinaaja Wellamon kyytiin Mobilian laivalaiturilla oli varmasti kaikille paikalla olleille ikimuistoinen elämys.

Yli 100 -vuotias Wellamo on Perinelaivarekisterissä, eli se on arvioitu historiallisesti merkittäväksi alukseksi.

Internetin kautta oli löydettävissä kaikkiaan 15 eri tapahtumaa Museoajoneuvonpäivä-nimikkeellä, joista 4 Tampereen seudulla. Menestyksen innoittamana järjestäjät ovat päättäneet toteuttaa tapahtuman myös vuonna 2009. Ohjelmistoa ja yleisötapahtumien sisältöä kehitetään saatujen kokemusten perusteella.



## Maailman vanhin nosturi löytyy Puolasta.



Danzig, tänä päivänä Gdanskin nimellä tunnettu kaupunki oli jo 1200-luvun lopulta lähtien tärkeä satamakaupunki Itämeren alueella. Pohjois-Puolassa Gdanskinlahdella sijaitseva kaupunki ja sen reilu pari tuhatta asukasta sai elantonsa kaupankäynnillä. Saksasta itäänpäin levinnyt yksittäisten kauppiaitten yhteenliittyminen omien etujen puolustamiseksi sai siinä määrin merkittävät mittasuhteet että syntyi Hansaliitto, johon myöhemmässä vaiheessa liittyi myös kaupungeja. Danzigista tuli Hansaliiton jäsen vuonna 1361 ja oli toinen puolalaisista kaupungeista Krakovan ohella. 1300-luvun puolivälissä Danzigillekin taloudellisia etuja tuonut Hansaliitto

ja sen vaikutukset näkyivät mm. väestön kasvuna ja kaupankäynnin vilkastumisena. Kaupunkiin alettiin Veiksel-joen varrelle rakentaa laivojen lastaamista ja purkamista helpottavaa nosturia. Ensimmäinen dokumentti nosturin rakentamisesta Danzigiin löytyy vuodelta 1363. Tätä vuonna 1444 valmistunutta Sary Zuraw-nosturia pidetään maailman vanhimpana toimintakuntoisena nosturina.

### Keskiaikainen tekniikka

Nosturissa on kaksi 2000 kg:n nostinta joissa kummassakin valtava, useita metrejä läpimitaltaan olevan köysikela. Molempien nostimien köysi johdetaan köysikelalta kahden taittopyö-

rän kautta ulos. Alempi nostin - jonka nostokorkeus on 11 metriä - on purkanut ja lastannut laivat. Ylempi, nosturirakennuksen tornissa sijaitseva 22 metrinnostokorkeudella oleva nostin on laskenut laivojen mastot alas purku- ja lastaustapahtuman ajaksi. Molempien nostimien kuormauselimenä on koukku, alemmassa yksinkertaisella köydellä ja ylemmässä kaksinkertaisella.

Pyörivä liike massiiviselle köysikelalle saatiin aikaan jalkavoimin polkamalla. Tarina ei kerro kuinka monta miestä on tarvittu polkemaan köysikela.

### Suosittu matkailunähtävyys

Kulttuurihistoriallisesti arvokas Sary Zuraw on tänä päivänä suosituimpia turistinähtävyyksiä Gdanskissa. Nosturin uljas olemus kohoaa kymmeniä metrejä korkeana piirtämään itsensä turistien mieliin. Valtavat ankkurit nosturin seinustalla kertovat vanhan tarinan reippaan puolivuosituhannen takaa. Tämän vuoksi Sary Zuraw on vakuutettu mm. tulipalon varalle varsin huomattavasta summasta.

Tuhannet ihmiset viettävät etenkin viikonloppuisin aikaa Veiksel-joen hellässä huomassa ihastellen museolaiva SS Soldekia ja vuosisatojen takaista perinnerakentamista, tästä kuuluisimpana esimerkkinä lienee Bazylika Mariacka, suom. Mariankirkko joka on maailman suurin tiilestä muurattu katedraali. Kirkkoon mahtuu peräti 25 000 sanankuulijaa.

Teksti ja kuvat: Teijo Markkanen







## Postia toimitukselle :)

Toimitukseen on saapunut kortti jäseneltämme Reino Lehtiseltä, tällä kertaa ei kuitenkaan Anjalasta vaan Kiinasta! Repa kertoo leipääntyneensä jatkuvaan hellapuiden tekoon talvisessa vesisateessa ja kaivanneensa vaihtelua. Sitä on kuulemma saatuakin, sillä Kobin autiomaassa, josta kortti on lähetetty, oli niin kuumaa ja kuivaa, että postimerkkikin piti ommella kiinni! Toisaalta kenraali talvinkin näytti ankaramman puolensa. Himalajallakin oli kolmatta meetriä lunta, joka Repan mukaan 'vähä haittas' Jyryn etenemistä. Pahaksi onneksi, Beijingin Essolta, jonka portilta kuva on ilmeisesti räpsästy, oli suosittu kyppituumiin sopivat lumiketjut päässeet loppumaan.

'Liu hau' lopettaa Repa matkareporttinsa leikkisästi paikallisella murteella ja lupaa yrittää Kevätpäiväntausaukselle Suomeen. Toimitus kiitte-



lee ja toteaa mm. mielenkiintoisia matkakertomuksia saavan tulla kaikkien iloksi ja ylösrakennukseksi enemmänkin.

Lahikainen Eino	KANGASNIEMI	80 v	16.7.2008
Meri Mikko Lennart	PORRAS	80 v	28.9.2008
Mattila Onni	NAHKELA	80 v	7.10.2008
Hollanti Kaarlo	PYHÄJÄRVI	80 v	17.10.2008
Pesonen Veijo	JÄRVENPÄÄ	70 v	4.5.2008
Mäki-Laurila Jaakko	ROISMALA	70 v	16.7.2008
Ojala Vaito	SÄYNÄTSALO	70 v	3.8.2008
Perttula Mikko	KEURUU	70 v	23.9.2008
Honkaniemi Kalevi	PARKANO	70 v	4.12.2008
Niva Kari	ROVANIEMI	70 v	11.12.2008
Siltala Teuvo	ALAVUS	70 v	18.12.2008
Virtanen Jouko	NOKIA	60 v	22.5.2008
Rajaniemi Seppo	SEINÄJOKI	60 v	4.6.2008
Kivimäki Esko	JALASJÄRVI	60 v	26.6.2008
Oksanen Tapio	HELSINKI	60 v	2.7.2008
Virtanen Erkki	ÄHTÄRI	60 v	9.7.2008
Korpi Jouko	MANTILA	60 v	10.7.2008
Niittymäki Asko	YLÄNE	60 v	22.7.2008
Hoppula Veikko	KANGASALA	60 v	26.7.2008
Kaura Antti J	KAUHAJOKI	60 v	29.7.2008
Saikko Martti	LAPPEENRANTA	60 v	4.8.2008
Lampinen Esa	ANJALANKOSKI	60 v	22.8.2008
Blomberg Olli	KUOPIO	60 v	29.8.2008
Halonen Heikki	KUOPIO	60 v	29.8.2008
Wiklund Pauli	KYLMÄKOSKI	60 v	11.9.2008
Kettunen Hannu	JUANKOSKI	60 v	16.9.2008
Bergström Matti	HYVINKÄÄ	60 v	23.10.2008
Jätinvuori Vesa	TURKU	60 v	8.11.2008
Suutarinen Leila	KANGASALA	50 v	10.5.2008
Hulmi Tuure	SÄKYLÄ	50 v	13.7.2008
Poussa Antti	PARKANO	50 v	23.8.2008
Lahti Pekka	HUISSI	50 v	24.8.2008
Piesanen Kari	ESPOO	50 v	21.10.2008
Nordman Jukka	HOLLOLA	50 v	24.10.2008

## *Vetku Onnittelee*

**merkkipäiviään  
viettäviä jäseniään.**





## TYÖKONEISTA



Teksti ja kuvat: Martti Piltz

*Autoilija Valde Hyvärinen Sotkamosta kehitteli vuosia Vuokatti-vallinleikkajaa. Eräässä kehitysvaiheessa 1950-luvun alussa hänestä tuli aikansa mediajulkkis, kun sukset menivät ristiin virkamiesten kanssa. Toisaalta TVH maksoi hänelle palkkaa kehitystyöstä, koekäytti prototyyppejä ja laite voitiin patentoida Pohjoismaissa. Vallinleikkaajia ostettiin vuosittain noin 5 kappaletta, kun varsinaisia lumiauroja hankittiin noin sata. Kuvassa olemme hämmentyneitä ja onnellisia, kun olemme osanneet kiinnittää häkkyrän autoon, jonka varusteena se aikoinaan on ollut.*

Veteraaniautoinnostuksessa on jäänyt hieman syrjemmälle se tosiasia, että niiden käyttöön on liittynyt usein monenlaisia apuvälineitä. Toki "Pilneesin vitonen" säilyy tieliikenteen historian tärkeimpänä työkaluna vielä pitkään, mutta hieman korkeamman tekniikan tason laitteita on käytetty jo yli puoli vuosisataa. Vanhoille työkoineille tyypillistä ovat yksinkertainen mekaniikka ja suuret ainespaksuudet. Toisin sanoen ne säilyvät hyvin, kun ensiksi pinta on sopivasti ruosteen oksidoima.

Tänä vuonna Mobilia on koonnut näyttelyn tiekoneista. Suurin osa kalustosta kuuluu Tiehallinnon Tiemu-seokokoelmaan. Kun näyttelyä rakennettiin, kävi ilmi, että niitä on tutkittu sängen vähän, mikä sinänsä on tyypillistä; Suomessa ei ole kirjoitettu työkoineiden, saati tietyökoineiden historiaa. Toki ajoneuvoliikennekin on jäänyt muutaman harvan tutkimuksen varaan.

Melko yleiseltä näyttäisi kehitys, että Yhdysvalloista on ostettu Ruotsiin joku ihmelaite, joista käyttökel-poisimpia on joku lukemattomista ruotsalaisista konepajoista, useinkin

maatalouskonepajoista, alkanut valmistaa. Lisenssit ja luvat näyttävät unohtuneen pitkälle matkalle. Yleensä melko nopeasti, vain muutaman vuoden viiveellä, koneiden valmistus on siirtynyt Suomeen. Tapoja on ollut monia; joskus ruotsalaiset ovat perustaneet tänne yrityksen joka alkoi valmistuttaa alkuperäisen kaltaista

laitetta tai sitten suomalainen konepaja on kehittänyt vastaavan, mutta hieman omaperäiseksi muunnetun laitteen. Sekä ruotsalaisten, että suomalaisten konepajojen koko on vaihdellut. Varhaisvaiheessa, ennen toista maailmansotaa, verstaat olivat yleensä suuria. Toisen maailmansodan jälkeen moni pieni verstaas kasvoi suureksi työkoineiden yleistyessä. Myös sotateollisuuden konvertointi rauhan aikaan synnytti tärkeitä tuotteita, kuten Vammaksen kaivurin ja tiehöylät, Valmet-traktorin, Lokomon tietyökoineet, joista erityisesti tandem-tiehöylät ja täryjyrät olivat etevä laitteita. Kehitys johti osaamisen ja insinööritaidon kasvuun ja omaan tuotekehitykseen, joka 1990-luvun lama-vuosina romahti ja sittemmin kuivui melkein olemattomiin.

Erään toistaiseksi erittäin vähän hyödynnetyn tietolähteen tarjoaa Tie- ja vesirakennushallituksen hankinta-asiakirjat. TVH oli valtion rakentajaorganisaatio, joka rakensi kanavat, satamat, lentokentät, tiet ja aluksi rautatietkin, joten monenlaista vehjettä on rukkasten ja "pilneesin vitosen" kaveriksi tarvittu. Asiakirjoja on Tiemu-seon arkistossa Mobiliassa ehkä noin parikymmentä metriä. Sarja on täydellinen ja katkeamaton 1920-luvulta 1980-luvun alkuun. Ainut poikkeus on "Maailmanpankin" lainoilla vuosina 1964-1968 hankitun kaluston paperit, jotka on tallennettu Kansallisarkiston "MALA-arkistoon".

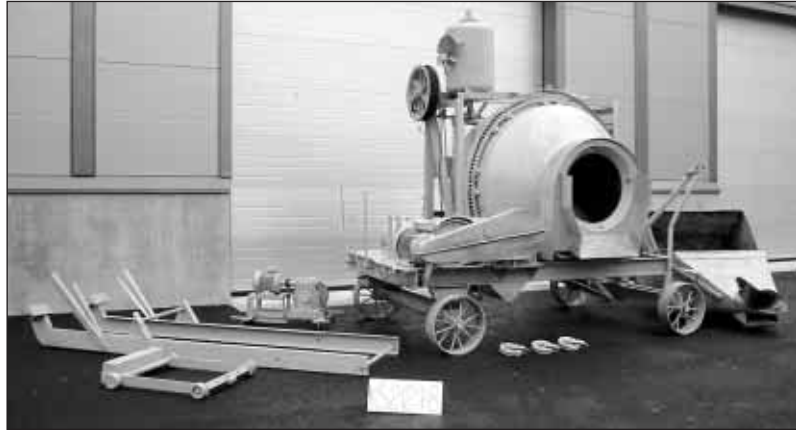


*Kanavatyömailla kuten Lempäälän tai vielä enemmän Saimaan kanavalla tarvittiin sementtiä suunnattomia määriä. Kaikki sementti tehtiin paikan päällä, vielä 1960-luvun alussa sementti kovettui heti, eikä sitä voitu kuljettaa kovin kaukaa. Sementin siirrossa työmailla siirryttiin kottikärryistä pieniin keikkavaunuihin dumpperiin. Tämä on saksalainen Potratz, jota vauhdittaa aikanaan yleinen Hatz-diesel. Yleisimpiä olivat englantilaiset Thwaites- ja Benford-dumpperit, mutta muutamia Fiskarsin Tuuppereitakin hankittiin.*





TVH:n hankinta-arkisto avaa monenlaisia näkymiä kaluston, esimerkiksi tiehoitoautojen hankintoihin. Niistä voi saada melko toisenlaisen käsityksen niiden kehittämisestä, rakentamisesta, laadusta ja vaikkapa tarjouskilpailujen tiukkuudesta kuin tunnetut alan kirjojen toistamat uskomukset. Toisaalta myös hankintaprosessi valottuu hyvin; voipa sanoa, että melkein liijykynä ja sadan tiehoitoauton kauppa prosessina on yhtä vaativa. Virkamiehet ovat olleet tarkkoina, mutta poliitikot ovat saattaneet valita moottorit hankittaviin autoihin. Myös tietöiden koneellistaminen on usein tapahtunut niin, että TVH on hankkinut maailmalta jonkun vempelen, jota on koekäytetty ja sitten tarjottu kotimaisille konepajoille valmistukseen. Useihin asiakirjoihin liittyy aidot ja alkuperäiset esitteet.



*Sementin sekoittimina annoskoneet olivat yleisimpiä. Mallit tulivat joko Saksasta, Tanskasta tai Ruotsista. Niitä valmistsivat monet konepajat, mutta yleisimpiä olivat Haikosen ja Kekkonen sekoittimet. Niiden koko kasvoi työmaiden suurentuessa. Siltatyömailla 350 litran sekoitin oli yleinen, kanavatyömailla käytettiin 500 ja 750 litran patoja. Jo 1960-luvun puolivälissä siirryttiin jatkuvakäyttöisiin sekoittimiin kunnes tulivat kuljetettavat sementit. Olisi mielenkiintoista nähdä työnäytös tällaisella koneella, josta mainoksen mukaan valmistuu joka toinen minuutti uusi mälli.*

Jari Ala-Ilomäki

## AJONEUVOT SUOMESSA 1 VANAJA



**Markku Mäkipirtin viimeisin teos käsittelee Vanajaa. Kirja tyydyttää monen legendaarisesta kotimaisista kuorma-automerkeistä kiinnostuneen tiedonjanoa.**

Autokirjojen laajassa kentässä Markku Mäkipirtti asettaa viisaasti rajansa jo esipuheessa. Ajoneuvot Suomessa 1 Vanaja on kirja nimen omaan Vanaja kuorma-autoista. Autojen käyttäjät ja heidän tarinansa rajataan ulkopuolelle, ehkäpä tuleviin teok-

siin. Tämä on tavallaan harmi, mutta jotakin aluetta on pakko painottaa toisten kustannuksella kokonaisuuden hallitsemiseksi.

Kirjassa esitellään lyhyesti Vanajan autotehtaan synty sodanjälkeisessä Suomessa. Tässä, kuten muissakin yhteyksissä käytetään onnistuneesti vanhoja lehtikirjoituksia tuomassa kytkentää ajankuvaan. Näin lukija saa käsityksen siitä, millainen Suomi oli ja mitä asioista puhuttiin. Myös vanhat mainokset sisältävät mielenkiintoista tietoa: kotimainen ei pulakauden korviketuotannon jälkeen ollut välttämättä mainesana. Kotimaista autoa oli mainostettava sen ulkomaisilla osilla.

Kirjassa käsitellään Vanajan autotehtaan tilastotietoja varsin monella tavalla jaoteltuna. Keskittyminen joiltain osin Hämeen läänissä vallitsevaan tilanteeseen saattaa vaikkapa savolaislukijaa häiritäkin, koko maan tilanne olisi kiinnostavampi mutta sen hankinta ehkä suuremman työn takana. Myös käytettyjä moottoreita ja voimansiirtorakenteita esitellään, missä yhteydessä käytettyjen kuvälähteiden maininta olisi palvellut kiinnostunutta lukijaa. Murtoviivakuvaajina esitettyjen tilastotietojen luettavuus on osin huono.

Kirjan ehdottomasti parasta antia on Vanajan malleittainen esittely runsaine kuvineen. Voisi sanoa, että Vanajan mallimerkintäjärjestelmä avautuu lukijalle kiitettävästi. Lehtileikkeiden mukavasti rydyttämä osio on nautittavaa luettavaa ja katseltavaa. Mukana on monia ennen julkaisemattomia kuvia. Vastaavasti jotkin uudet kuvat ovat tekniseltä laadultaan huonoja ja joidenkin autojen osalta esiintyy tarpeetonta toistoa.

Kokonaisuutena voi sanoa, että Markku Mäkipirtti on tehnyt hienon ponnistuksen kotimaisen kuorma-autonvalmistuksen historian tallentamiseksi. Huolellisemmalla viimeistelyllä muutamat kirjan virheetkin olisi ehkä saatu karsittua. Käsikirjoituksen antamisella toisten asiasta tietävien luettavaksi on tunnetusti paitsi tärkeää niin myös vaikeaa. Kriittistäkin palautetta tavallisesti saa, mutta asiallisten kommenttien huomioon ottamisella teoksen laatu nousee huomattavasti. Useammat aivot päätyvät parempaan ja oikeampaan lopputulokseen. Tuntee vaan, että näitä kirjoja kirjoitetaan ikään kuin piilossa, mistä lopputulos aina kärsii. Mutta tällaisenaankin tulos on kiitoksen arvoinen. Jään odottamaan vastaavaa mallikohtaista kirjaa Sisusta.



## Vetkun Eestin keikka 4.-8.6.2008

- Muu maa mansikka?



Tallinnan aloituskuhinoiden jälkeen seuraava seesteisempi hetki tavoitti vetkulaiset lounastauolta Türisalun rantajyrkänteeltä. Taka-alan maanpinnan reunasta on kymmenien metrien pystysuora pudotus mereen. (JAI)

Jari ja Päivi Ala-Ilomäki

**Kaikki alkoi ideasta matka-ajosta ulkomailla. Eesti on meitä mukavasti lähellä ja kuitenkin sopivasti eksoottinen matkakohde. Eestin olosuhteet tulivat tutuiksi etukäteiskartoituksen aikana, mutta pystyttäisiinkö lähes 40 museokuorma-auton joukkoa sittenkään hallitsemaan vieraisissa oloissa. Keikka oli hieno elämys ja kaikki sujui pääosin hyvin, vaikka pieniltä vaikeuksilta ei vältyttykään.**

### Hyvin suunniteltu on puoliksi tehty

Kesäkuun 4.-8. järjestetyn Eestin keikan taustalla oli puheenjohtajan ehdotus käydä vaihteeksi ulkomaillakin. Kun pj. oli sopivasti aloittanut eestin kielen opinnot ja seuran jäsenistä löytyi innokas yhteistyökumppani, noin puolet ajastaan Eestissä asuva ja siellä autoalalla toimiva Esa Pyyhkäläinen, oli suunta selvä: Eestiin mennään! Päätökseen vaikutti toki myös lähihistoria: valtaosaa keikoille osallistuvista autoista ei Eestissä ole koskaan nähty, joten kiinnostunutta yleisöä oli odotettavissa.

Suunnitelman akilleen kantapää oli luonnollisesti autojen kuljetus Suo-

menlahden yli, mutta tämäkin asia ratkesi Tallink Silja Oy:n toimitusjohtaja Keijo Mehtosen ymmärtäessä kuljetuskulttuuriasian tärkeyden päälle. Keikka päätettiin tehdä Eestin tasavallan 90. juhluvuoden kunniaksi, minkä johdosta sen nimikin jätettiin hieman epäsuomalaiseen Eestin keikka -muotoon. Virohan on tunnetusti eräs Eestin maakunnista, vaikka koko tasavaltaa suomen kielellä Virokki kutsutaankin.

Keikkaa edelsi kaikkiaan yli vuoden kestänyt työläs selvitys- ja järjestelytyö. Erityisesti majoituskapasiteetin löytäminen keikalle arvioiden mukaan osallistuvien noin 40 museokuorma-auton kuljettajille väkäreineen tuotti päänvaivaa. Järjestelyt eivät olisikaan onnistunut ilman Eestin pää-yhteistyökumppaneita, joista Rosqvist Oü:ta ja Eesti Autoklubia edustava Raik Zäuram oli tärkeimpiä. Eestiläiset ovat sukulaiskansaa ja asuvat naapurimaassa, mutta monet asiat poikkeavat silti Suomesta. Taustatyö tuotti tulosta, majapaikat löydettiin ja varattiin, ja näin mukaan pääsivät Suomesta kaikki 38 ilmoitautunutta autokuntaa Pyyhkäläisen Esan liittyessä joukkoon Tallinnasta.

### Keikkapäiväkirjasta

#### Keskiviikko 4.6.

Keikka alkoi kokoontumisella 4.6. Helsingissä Finlandia-talon pysäköintialueelle, jonne kaikki mukaan ilmoitautuneet saapuivat aamulla hyvissä ajoin. Täältä lähdettiin kansanedustaja Leena Harkimon saatesanojen myötä sujuvasti poliisisaattueessa kohti Länsisatamaa. Jo tässä vaiheessa saatiin esimakua tulevasta: katuvieriltä ja rakennustelineiltäkin kännykkäkamerat suuntautuivat kohti Vetkun museokuorma-autokolonnaa. Matkalaisten iloksi myös epävakaa ja pilvinen sää oli vaihtunut perinteiseksi Vetkun kesäkeikkojen helteeksi.

Autot saatiin hyvässä järjestyksessä m/s Superstarin autokannelle. Eikä tehnyt tiukkaakaan: pieniä ovat Vetkulaisten autot autolautan mahassa. Laivalla nautittiin buffetaamiainen mairinnousua odotellessa.

Vastarannalla Eestin järjestävä seura olikin jo odottamassa: Tallinnan sataman D-terminaalissa keikan osallistujia tervehti Esa Pyyhkäläisen International KB3 vm. 1941 hinausauto sekä Eesti Autoklubilta GAZ bussi vm. 1976 ja moderni M-B Sprinter hinausauto. Paikallisten järjestelyjen ensiluokkaisuus tuli esille monesti, ja se alkoi jo satamasta



Kansanedustaja ja Liikennevaliokunnan jäsen Leena Harkimo lähettää vetkulaiset matkaan Helsingissä Finlandia-talon pysäköintialueelta. (PAI)





Hyvin mahtuivat Vetkulaisten 38 autoa M/S Tallink Superstarin ruumaan, eikä tehnyt tiukkaakaan. (JAI)



Tallinnan sataman D-terminaalissa olivat keikkalaisia odottamassa Rene Soll, Esa Pyyhkäläinen ja Raik Zäuram sekä Eesti Autoklubin vm. 1976 GAZ V-8 bensiinimoottorinen bussi ja Esa Pyyhkäläisen International KB3 vm. 1941 hinausauto. (AV)

matkalla Raatihuoneen torille: Sprinter veti letkaa keltaiset hälytysvalot vilkkuen ja peräpään vartijana toimi GAZ bussi. Kenenkään ei pitänyt eksymän, vaan Tallinnan hieman totutusta poikkeava liikenne taisi kuitenkin tehdä joillekin tepposet, ja muutama autokunta teki jotakuinkin hallitun kunniakerroksen ennen Raatihuoneen toria.

Autonäyttelyyn Raatihuoneen torille kaikki kuitenkin lopulta selvisivät. Ja millainen näyttely se olikaan! Ympäristönä keskiaikainen torimiljö, yleisönä joukoittain välittömiä tallinnalaisia ja ilma sellainen, jota tänä kesänä lomalaiset ovat haikailleet. Vetkun näyttely oli osa Tallinnan vanhankaupungin päiviä ja yleisön kiinnostus oli sen mukainen: kielikynnys ei ajatusten vaihtoa juuri haitannut, vaan moottoreista, voimansiirroista ja kokemuksista vaihdettiin mielipiteitä su-

juvasti. Tallinnan apulaiskaupunginjohtaja Jaanus Mutlin ja Vetkun pj:n puheiden jälkeen letka suuntasi vanhankaupungin läpi länteen kohti Türisalun rantajyrkännettä ja kenttälounasta. Poistuminen Tallinnasta osui parhaaseen ruuhka-aikaan ja Enskan sekä Hanskin liikenneohjelmia seurannut sukupolvi oli ilmeisesti vähemmistönä, joten pieniltä letkan hajoamisilta ja joiltakin eksymisiltäkään ei voitu välttyä. Aikataulu oli tämän seurauksena tilapäisesti lähinnä ohjeellinen.

Reitin valinnassa eräs johtoajatuksesta oli tarjota osallistujille näkymiä, joita ei Suomessa tapaa. Türisalun rantajyrkäne tarjosi niitä parhaasta päästä: meren aallot ovat syöneet rantaan kymmeniä metrejä korkean pystysuoran jyrkänteen. Sanomattakin on selvää, että lounas maistui tässä ympäristössä tavallistakin paremmalta. Matka jatkui nyt hyvässä järjestyksessä kohti Haapsalua ja majoipaikkaa, jossa ruokailun jälkeen uni maistui pitkän, kuuman ja pölyisen päivän jälkeen jokaiselle.

#### Torstai 5.6.

Torstai 5.6. alkoi autonäyttelyllä Haapsalun rautatiemuuseumiksi kunnostetulla entisellä rautatieasemalla, jossa

apulaiskaupunginjohtaja Talis Vare toivotti vetkulaiset tervetulleiksi. Täälläkin kiinnostunutta yleisöä riitti naru-letkana kulkevista lastentarharyhmisestä lähtien. Näyttelyn aikana halukkaat vetkulaiset pääsivät GAZ -bussikyydillä tutustumaan vuonna 1279 perustetun Haapsalun keskiaikaiseen keskustaan linnanraunioineen. Paikalliset elintarvikeliikkeet varustivat matkalaisia tulevan päivän rasituksiin mm. kirsikkakompotilla, Kalevin suklaalla ja Mulinaadi -limonaadilla. Näyttelyn päätyttyä letka ajoi kierroksen Haapsalun kaduilla ja suuntasi kohti Kurtnan moottoripyörämuseota.

Matkalla nautittiin erinomainen seljankalounas Riisiperessä ja tutustuttiin myös pölyävien sorapintaisten teiden romantiikkaan. Kurtnaan saavuttaessa yleisöpaljous jatkui. Joka paikassa näytti olevan iloisia ja kiinnostuneita ihmisiä kännykkä- ja tavallisine kameroineen. Myös Eestin keikan näkyvyys mediassa oli jotain ennen kokematon. Paitsi ennakkojuttuja maan autolehdistössä sai keikka osakseen näkyvyyttä kaikissa vierailukohteiden lehdissä, valtakunnallisessa televisiossa sekä nettilevityksessä. Oletus keikan kiinnostavuudesta oli oikeaan osunut. Keikkaa kutsuttiin yleisesti liikkuvaksi museoksi, mikä piti täysin paikkansa, kun otetaan huomioon myös autojen henkilöstön ajanmukainen pukeutuminen. Vierailukohde Kurtnan moottoripyörämuseo tarjosi vastaavasti nähtävää, jota Suomessa ei taatusti näe. Idyllinen ympäristö myllylampineen tarjosi myös silmänruokaa.

Matka jatkui kohti Laagriä, jossa



Raik Zäuram kantoi suurimman vastuun Eestin puolen järjestelyistä. Kuvassa Raik ohjaa letkaa sataman D-terminaalissa. (AV)



saavuttiin hotellin parkkialueelle Veteraanikuorma-autojen seura ry:n parhaiden perinteiden vastaisesti yli puoli tuntia etuajassa. Tästä tulikin heti huomautuksia, joten seura tekee voitavansa, jotta tilanteen toistuminen vältettäisiin. Laagrissa sijaitsi yöpymispaikan lisäksi Esa Pyyhkäläisen mielenkiintoinen museoautokoelma, jota katsomaan GAZ -bussi halukkaat kuljetti. Eestin Autoliiton tiepalvelumiesten apu oli myös ensimmäistä kertaa todella tarpeen. Osmo Mansikkamäen vm. 1946 Keltanokka-Fordin startin johdon löystyneen mutterin aiheuttama kipinä oli syönyt pultin kierteet tiepalvelumiesten uusittavaan kuntoon. Päällysteiden epätasaisuuksista ja tietöiden tärinästä kertoi omaa kieltään myös reitin varteen pudonnut ojakeppi, jonka lopulta tuntomerkkien perusteella mutta kuitenkin liian myöhään tunnisti omakseen varapj. Wexi Hop-pula, kiinnitettyään ensin uudestaan matkan aikana irronneen ikkunakammen. Pj. Ala-Ilomäkikin oli jo Haapasalussa kiristellyt Sisun vuotavan paineputken, joten paineet nousivat taas jarruissa, ja otsasuonissa hiukan helpotti. Tielle ei siis jääty, vaan matka jatkui sujuvasti aamun koittaessa.



Tallinnan apulaiskaupunginjohtaja Jaa-nus Mutli antoi Raatihuoneentorilla järjestetyssä näyttelyssä suuren tunnustuksen Vetkun Eestin keikalle ja toivotti Vetkulaiset tervetulleiksi ensi vuonnakin. (PAI)



Ahdasta Raekoja Platsilla Tallinnan vanhan kaupungin keskustassa. (VH)

### Perjantai 6.6.

Aamu alkoi suunnan 180 asteen muuttamisella. Täyskäännöksen tekeminen Eestin moottoreilla poikkeaa kuitenkin meikäläisestä: varsinaista rampia tien toiselle puolelle ei aina ole, vaan vastaantulevan liikenteen joukkoon soluttaudutaan oman kaistan vasemmalla puolella olevalta tasoliittymältä. Keikka jatkui kuitenkin sujuvasti poliisin suosiollisella avustuksella kohti itää ja Jägala-Joan niagaramaista putousta. Tallinna-Narva moottoritien betonipäällysteinen alkuosa kuuluu olevan saksalaisten rakentama. Siihen nähden kunto oli hyvä, mutta todellisuudessa pinnan laatu laattasaumoinen rassasi veteraanikalustolla matkaavia. Jägala-Joan putous on todellakin kuin pienoismalli kuulusta Niagaran hevosenkenkäputouksesta: terävä, kaareva ja pystysuora. Eestin geologia poikkeaa kaikkiaan paljon meikäläisestä. Peruskallio piilottelee paksujen maakerrosten alla ja erikoista tulitukilla sytytettävää sedimenttiäkin on. Tuosta palavasta kivistähän Eesti saa valtaosan sähköenergiastaan. Putouksella nautittiin maittava välipala, jonka jälkeen edessä oli keikan pisin siirtymä nyt hyväpintaista moottoritietä pitkin kohti Rakverea.

Matkalla kohti Rakverea havaittiin seuraava tekninen ongelma. Kurt Björkbomin Ford 82C:n vm. 1938 laurin katkennut pultti piti irrottaa riäs-

tään ja uusia. Eipä hätää, tiepalveluystävämme ottivat Fordin hinaukseen ja veivät korjaamolle Rakvereen. Kurt ehti vielä mukaan näyttelyyn Rakveren torille eikä ystävällinen palvelu ollut hinnan kiroissa! Rakveren torilla vetkulaiset otti vastaan apulaiskaupunginjohtaja Ain Suurkaev. Puheenjohtajan tervehdyksen ja pöytästandardin luovuttamisen jälkeen vuorossa oli rouva Aira Vainikan tuoma tervehdys Rakveren ystävyyskaupungilta Lapeenrannalta. Ryhmä ruokaili kahdessa osassa Rakveren jo 1200-luvulla perustetun ja monet vaiheet kokeneen linnan krouvissa, jotta runsaslukuisen yleisön palvelu torilla olisi varmistettu. Ruokalista linnan krouvissa oli asianmukaisesti keskiaikaisen maittava, ja ruokailijoiden mieltä ilahduttivat myös historiallisesti pukeutuneet tarjoilijat ja muu linnan väki.

Rakveresta letka suuntasi Itä-Eestin lehtevien maisemien halki majoi-tuspaikkaan Suomenlahden rannikolle Käsmun viehättävään kylään entiseen neuvostoaikaiseen pioneerileiriin. Venäläistyyppisessä, alkuperäiskuntoisessa saunassa saunomisen jälkeen siirryttiin suureen ruokasaliin illalliselle ja asianmukaisten iltapuheiden jälkeen nukkumaan tupiin.

### Lauantai 7.6.

Lauantai alkoi tutustumisella Käsmun merimuseoon. Käsmu on vanhaa





Torstapäivä alkoi näyttelyllä Haapsalun Rautatiemuseolla. Täälläkin eestiläisten innostus museokuorma-autoasiaan oli konkreettisesti havaittavissa: päiväkotilapsetkin tuotiin tutustumaan entisaikojen kuormajuhtiin. Onkohan Suomessa tapahtunut vastaavaa? Kätevänä turvajärjestelynä toimi köysi, josta jokaisen tuli pitää kiinni.



Paikalla olleen entisen Ristin kunnan ZIL paloauton vm. 1966 sivuventtiilikuutostekniika kiinnosti vetkusia. (JAI)

suomalaisten kesämaata ja merenkulkijoiden asuntokenttää, joten museolla oli monta tarinaa kerrottavanaan. Seuraavana kohteena oli kartano, joista Eesti onkin kuuluisa. Maanomistusolot olivat Eestissä ennen neuvostoaikaa valtaosiltaan Suomesta poikkeavat. Lähes kaikki maa oli tavallisesti saksalaisperäisten kartanoiden omistuksessa. Niinpä raunioituneita kartanoita riittääkin.

Vetkulaiset pääsivät tutustumaan entisöityyn Palmsen kartanoon, jonka kunnostus aloitettiin jo neuvostoajalla. Kartano herrasväentiloineen, kellarin keittiöineen, viinikellareineen, puutarhoineen, huvimajoineen ja ajoneuvomuseoineen teki lähtemättömän vaikutuksen. Ruoka syötiin tällä kertaa kartanon ravintolaksi muutetussa vanhassa navetassa, jonka seinäteksteistä saatettiin tavalla paikallisen neuvostoaikaisen kolhoosin ennätyksiä maidon tuotannossa. Yleisö oli kartanon kaupan pysäköintialueellakin runsaslukuinen.

Varsinaisesta matkaohjelmasta oli jäljellä viimeisenä vaan ei vähäisimpänä kuusalulaisen Tõnu Piiberin ja Kuusalun kunnan järjestämä näyttely Kuusalun kunnantalona toimivan Kiiun kartanon edustalla. Täälläkin veljeskansa otti vieraansa avosylin vastaan. Tarjolla oli kansantanssiryhmä Viimikud:en esitys, kahvitarjoilu Kiiun tornilla, eestiläisten autoharrastajien autonäyttely sekä viimeksi mainittuun liittyen tietysti mielenkiintoisia keskusteluja. Kauniit olivat Kuusalun

tanhuavat tyttäret, mutta aikataulu kutsui keikkalaisia eteenpäin kohti Laagria ja keikan viimeistä illallista. Matkalla kohti Laagria todettiin Rahtarit ry. varsin tunnetuksi järjestyksi Eestissäkin. Rahtareiden pj. Kimmo Puntti pysäköi Tuusulan VPK:n entisen, sinistä vilkuttavan paloauton mm. Tallinna-Narva moottoritielle poikittain ja otti rutinoitunein ottein pysäytyslätjän kouraan. Veljeskansalaiset tottelivat kuuliaisesti sukulaismiestä ja näin Vetkulaiset pääsivät etenemään ripeästi suuremmin muuta liikennettä häiritsemättä.

Ilta piti sisällään keikan nuorimman autoilijan Topi Nenosen palkitsemisen, Vetkun kiertopalkinnon Kanttiautoreliefin luovuttamisen Esa Pyyhkäläiselle sekä Vetkun pöytästandaarin luovuttamisen Raik Zäuramille kiitokseksi yhteistyöstä. Sanomattakin on selvää, että Eesti Autoklubin tiepalvelumiehet saivat kukin todella ansaitun osansa kansan karttuisan käden kautta toteutetusta keräyksestä. Ilman paikallisia tiepalvelumiehiämme retken aikataulu olisi pettänyt, mutta heidän avullaan ongelmatilanteetkin ratkesivat ilman viivytyksiä. Suuri kiitos teille, Rene Soll, Peeter Müürisepp ja Andres Vaher.

### Sunnuntai 8.6.

Aamulla letka lähti toistaiseksi viimeiselle etapilleen Eestissä kohti Tallinnan sataman D-terminaalia. Sunnuntaiamun vähäisen liikenteen myötä matka sujui vaivattomasti ja kaikki

pääsivät ajoissa laivan suureen ruumaan. Jäljellä oli merimatka seisovine pöytineen, sekä kaikilla näyttelypaikoilla järjestetyn Yleisön suosikkiäänestyksen voittajan palkitseminen Närko-palkinnolla Helsingin länsisatamassa. Närko-palkinnonhan voi voittaa samalla autolla vain kerran ja nyt suuren eestiläisyleisön makuun suosi Kurt Björkbomin Ford 82C:ä vm. 1938.

### Lopputulema

Keikan aikana ennakoitujen riskien hallinta onnistui ja hallitsemattomien riskien osalta onni oli myötä. Ensinnäkin, ainakin tätä kirjoitettaessa on todettava, että kesän ehdottomasti parhaat säät suosivat retkeläisiä. Toiseksi, vastaanotto veljeskansan taholta oli odotettuakin sydämellisempi. Kaikkialla, yhtä hyvin kaupungeissa kuin taajamissa tuntui olevan eestiläisiä vilkuttamassa joko kameroineen tai ilman niitä, aina leveä hymy huulilla ja peukalo pystyssä. Mutta ennen kaikkea Eestin puolen yhteistyökumppaneiden panos oli keikan onnistumista ajatellen ratkaisevan tärkeä, joten suuri kiitos teille vielä kerran!

Kansojen lähentämiseen tarvitaan positiivista kulttuuriryötä. Vetkun työ kuljetuskulttuurin saralla muistetaan varmasti Eestissä juuri tällaisena, puhumattakaan niistä lukemattomista positiivisista kokemuksista, joita matkalla mukana olleet toivat tuliaisinaan - autokuormittain.





Letkan puoliväli saapuu Juha Juvelan Jyryn johdolla järeiden jalojen ja puoliijalojen lehtipuiden reunustamalla tiellä kohti Käsmun moottoripyörämuseota. (AV)



Säät olivat Eestin keikalla etenkin nahkatakkimiehille turhankin helteiset, seikka, jota kesän kuluessa on tosin oppinut arvostamaan. Peeter Müürisepp ja Osmo Uotinen hakevat varjopaikkaa Osmon Keltanokka-Fordin varjosta. (AV)



Lounas Rakveressa nautittiin keskiaikaisen linnan krouvissa. Paluumatkalla Juhani Heino puusuttaa täysin säiliöin oikopolun ylämäessä. (JAI)





Perjantain ensimmäinen pysähdys oli Jägala-Joan pystysuoralla putouksella, jossa nautittiin sämpyläkahvit. (AV)



Palmsessa, kuten muuallakin, yleisöä ja keikan osallistujia viihdytti Jussi Piirto sirkusorkesterilla. (JAI)



Lauantaina tutustuttiin aamulla mm. Palmsen kartanoon, jonka puodin paikoitusalueelle autot kokoontuivat kattohaikeiden valvonnassa. (JAI)



Eestin kielen pikakurssi laagrilaiseen tapaan: ilus auto = kaunis auto. (JAI)



Hyvässä seurassa ja Jägala-Joan kauniissa ympäristössä juttukin luisti. (RM)





Jo laivamatkan ajan kuultiin kommentteja, joiden mukaan vetkulainen seurue oli 'varmaan joku kansantanssiryhmä'. Pettymysten välttämiseksi Pirjo Halttunen ja Raimo Kuortti näyttivät Jussi Piirron säestäessä jenkan mallia Haapsalun keskiaikaisen keskustan kadulla. (AV)



Majoituttuaan toiseen yöpymipaikkaan Laagrissa oli halukkailla jälleen mahdollisuus nauttia nostalgisesta GAZ-bussikyödistä ajalta ennen ilmajousitusta matkalla tutustumaan Esa Pyyhkäläisen monipuoliseen museoautokokoelmaan. (JAI)



Rakveren keskustorilla järjestettiin perjantaina autonäyttely, jonka yhteydessä apulaiskaupunginjohtaja Ain Suurkaev (kesk.) vastaanotti ystävyyskaupunki Lapeenrannan lähettämän tervehdyksen Aira Vainikalta. (PAI)



Keikan viimeinen näyttely järjestettiin Kuusalussa, jossa vetkulaisia tervehti kansantanssiyhtye Viimikud. (AV)



Perjantaiamun dramatiikkaa Laagrissa: Erkki Mikkola ottaa ns. äkkilähdön luultuaan naapurina yöpyneen ruotsalaisen asuntoauton syttyneen tuleen. (JAI)



Retken päätöspisteessä Helsingin länsisatamassa luovutettiin yleisön suosikin Närkö-palkinto vm. 1938 Ford 82C:llä osallistuneelle Kurt Björkbomille. (PAI)





# Hyötyajoneuvoharvinaisuus Vetkulle

Northport Oy, Finnairin maakalustopalveluista vastaava tytäryhtiö, on lahjoittanut Vetkulle 2.4.2008 päivättyllä lahjoituskirjalla kuorma-auton alustalle rakennetun matkustajaporrasauton.

Auton luovutti Northport Oy:n kalustopäällikkö Mauri Huttunen, joka oivalsi historiallisesti merkittävän, ensimmäisen Finnairille rakennetun porrasauton säilyttämisen arvoiseksi.

Alusta on Ford D 300, vuosimallia 1969. Porrasrakenteen on toimittanut Nummela-yhtiö niinikään vuonna 1969.

Ajoneuvo on monellakin tapaa historiallinen erikoisuus, onhan se toiminut merkittävässä tehtävässä mm. vuonna 1975 järjestetyn ETYK -huipukokouksen aikana. 90-luvun alussa auto siirtyi palvelemaan Rovaniemen lentokenttää, josta se palasi toimintojen uudelleenjärjestelyn yhteydessä takaisin Helsinkiin 2005. Nykyinen lentokalusto tarvitsee huomattavasti suurempikokoiset portaat.

Toistaiseksi näiden harvinaisten "lentokoneportaiden" säilytyksestä



Vastaanottotilaisuudessa Stenvall-yhtiöiden hallissa portaiden kantavuutta testasivat (vas) Jari Ala-Ilomäki, Raimo Stenvall, Mauri Huttunen Northport Oystä, Veikko Hoppula ja Raimo Mesiranta.

ovat Vetkun puolesta huolehtineet Raimo ja Kirsti Stenvall, joten moni Tuusulan automuseolla kesän aikana

vieraillut onkin hieraissut silmiään. Onhan Helsinki-Vantaan lentokentälle kuitenkin jonkin verran etäisyyttä.

## VETKU KIITTÄÄ!

Kuorma-autoperinteen tallennustyö on harrastuksena hauskaakin hauskeempaa, jonka hohdokkuus korostuu erityisesti juuri yhteisten kokoonumis- ja matka-ajojen aikana. Massiivisiksi paisuneet yleisötapahtumat ja kohdevierailut vaativat aina myös massiivisia järjestelyitä, joiden toteuttaminen olisi usein jopa mahdotonta ilman avuliaita yhteistyökumppaneita. Jäsenistön talkootyö ei siinä yksin riitä.

Alkuvuoden 2008 esiintymisten toteuttamisessa Seuraamme ovat eri tavoin tukenneet erityisesti seuraavat henkilöt ja yhteisöt, joille haluamme osoittaa mitä nöyryimmät kiitoksemme:

### Kevätpäivän tasaus 2008 – Vanaja 60 v

Hämeenlinnan Sisu-veteraanit  
Hämeen Mobilistit ry iskuryhmä  
asiakaspalvelupäällikkö Juha Gynther / Patria  
myyntijohtaja Petri O Henriksson/  
Sisu Axles

apulaiskaupunginjohtaja Juha Isosuo / Hämeenlinnan kaupunki  
toimialajohtaja Jouko Kettunen  
Hämeenlinnan kaupunki  
professori emerit. Antti Saarialho  
kirjailija/toimittaja Olli Blomberg  
aluejohtaja Pauli Pakari  
tekn. Olli Viitanen  
autoilija Pentti Äijälä  
toimitusjohtaja Jaana Paavilainen / Suomen Pukutehdas Oy  
tiedotuspäällikkö Hannu Kuosmanen / Oy Sisu-Auto Ab  
puolustusvoimat / Läntinen  
maanpuolustusalue  
kuljetusliike Kari Vuorenpää  
autoilija Jukka Andersson  
Kaus-Kantolan Autokatsastus

### Eestin Keikka 2008

kansanedustaja Leena Harkimo  
toimitusjohtaja Keijo Mehtonen,  
Tallink Oy

Esa Pyyhkäläinen  
Raik Zäuram, Rosqvist yhtiöt/Autoabi  
Eesti Autoklubin autoabi -huoltojoukkue  
Andres Vaher, Peeter Müürisepp ja Rene Soll.  
apulaiskaupunginjohtaja Jaanus Mutli,  
Tallinnan kaupunki  
apulaiskaupunginjohtaja Talis Vare,  
Haapsalun kaupunki  
apulaiskaupunginjohtaja Ain Suurkaev,  
Rakveren kaupunki  
Tony Pildur, Kiiun kartano ja Kuusalun kunta  
..ja tottakai suuret kiitokset ansaitsee myös Eestin keikka -idean isä ja järjestelyt tulkkauksia myöden hoitanut puheenjohtajamme Jari Ala-Ilomäki.

Kiitoksemme myös monille muille talkoolaisille, jotka ovat eri tavoin avustaneet niin tapahtumien järjestelyissä kuin muussakin toiminnassamme!

wexi



Veikko Muronen ja uusi Vanaja-malli.

Vuoden 1995 viimeisenä päivänä, eli uuden vuoden aattona, soitti helsinkiläinen DI Veikko Muronen, entinen Vanajan Autotehtaan pääsuunnittelija toiselle entiselle vanajalaiselle, Veteraanikuorma-autojen seura ry:n silloiselle puheenjohtajalle, Veikko Hoppulalle. Hyvän uudenvuoden toivotusten lisäksi hänellä oli arvokasta asiaa. "Olemme vaimoni Ullan kanssa jo niin monta vuotta säilyttäneet asuntomme vaatekomerossa puusta valmistettua Vanajan ohjaamon suunnittelumallia, että voisimme luovuttaa sen vastedes Vetkun säilytettäväksi, jos otatte vastaan".

- Lähdenkö heti hakemaan, kuului vastaus, joka ei sen enempää miettimistä kaivannut. No, ihan niin kiirettä ei sentään ollut tarvetta pitää, olihan malli ollut hyvässä säilössä jo lähemmäs kolme vuosikymmentä. Tammi-kuun alkupäivinä 1996 sitten työkaiverukset Hoppula ja Pentti Ketola piipahtivat lähistölle suuntautuneen työasiensa myötä Murosilla päiväkahvilla, jolloin malli sai kyydin kohti Kangasala. Luovutustilanteessa Veikko Muronen muisteli mallin syntyvaiheita ennen kaikkea niiden teknisten perusvaatimusten kannalta, jotka olivat lähtökohtana uudelle menestystuotteelle.

*Artikkeli on julkaistu 1996 Veteraanikuorma-autojen seura ry:n juhla-julkaisussa "Kuorma-auto 100 v.". "Ylei-*

## "Muros-Vanajan" taustaa.

Teksti ja kuva Wexi

*sön pyynnöstä" julkaisemme nyt jo edesmenneen Veikko Murosen muistelu tässä uudelleen Vanajan juhla-vuoden kunniaksi. Alkuperäiseen tekstiin on tehty pieniä täydennyksiä.*

Vanajan viimeinen malli

### VEIKON SYLIVAUVA

Helsinkiläinen diplomi-insinööri Veikko Muronen oli suunnittelemassa Vanajan viimeistä mallisarjaa 505/690. Muronen on tehnyt pitkän päivätyön hyötyajoneuvojen parissa sekä Suomessa että ulkomailla.

Vuodet 1966-71 tuotannossa oleelle autolle asetettiin suunnitteluvaiheessa tietysti monia tavoitteita ja toivottiin hyviä ominaisuuksia. Tässä niistä tärkeimpiä, suoraan suunnittelijan suusta. Myös rouva Murosen käden jälki näkyy viimeisessä Vanajassa.

- Kyllähän auton teko silloin vuoden 1966 aikoihin melko työlästä oli. Veikko suunnitteli ja piirsi päivät työmaallaan ja esitteli sitten illalla minulle aikaansaannoksiaan. Monet monituiset yökaudet siinä sitten luotiin uutta kitsiä ja heitettiin edellisiä kuvia roskikseen, rouva Muronen muistelee. Mutta kerran se sitten syntyi. Mallia olemme hellineet kuin sylivauvaa.

Tekninen suunnittelu olikin sitten insinööritason tiedettä.

### Pieni päältä. suuri sisältä

Käyttäjien palautteesta lähtee liikkeelle uudistusten tarve. Leikkimieliset nimet tuotantomalleista, esimerkiksi "piikkinokka" ja "latohytti" antoivat vihjeitä suunnittelijoille.

Vanajalla päätettiin, että keskitytään vain nokkamalliin, koska silloin oli tämän mallin valtakausi. Bulldogithan tulivat valta-asemaan 10 -15 vuotta myöhemmin.

Auton ulkonäön tulisi olla edustava. Ohjaamon olisi oltava ulkoa pieni ja sisältä suuri. Hytti ja nokka -yhdistel-

mä tulisi olla sama kaikille kokoluokille ja moottoreille.

Hytti, nokka, maski ja lokasuojat rakennetaan yhteen erillisellä kokoonpanolinjalla ja maalataan ennen asennusta alustalle. Näin tullaan toimeen pienillä maalauks- ja kuivaustiloilla, kun painavin osa, alusta, on poissa maalattaessa.

### Kikkailua

Autossa on oltava 6 tonnin etuakselipaino, mutta silti pitkä lavaylitys. Rekakäytössä vetopöytä tulisi asentaa lähelle taka-akselia. Tähän päästään, kun tehdään laajat vaihtelurajat rakenneosille. Tyyppikatsastukseen valitaan malli, jossa on vahvistamaton taka-akseli sekä jousitus ja etupäässä painavin moottori ja vaihteisto. Näin kuorman painopiste siirtyy lähelle taka-akselia ja haluttu tavoite saavutetaan. Mallisarjan suurimmille moottoreille ja varustusratkaisuille anotaan painovahvistus erivapaudella, joka perustuu hyväksytyihin mittoihin. Kilpailijat eivät tajunneet tätä systeemiä.

Vanajan tuli olla ykkönen myös metsäajossa. Tähän tarkoitukseen tulevat autot varustetaan 14 -vaihteisella vaihdelaatikoilla, jolloin saadaan 100/100 auto. Tämä tarkoittaa sitä, että huippunopeus on 100 km/h ja kokonaisvälitys on 1: 100. Eli moottori pyörähtää 100 kertaa, kun pyörä yhden kerran. Näillä autoilla kuormat kulkivat, vaikka olisivatkin nykyisin EU:n kauhistus.

Telirakenne varustetaan napavälityksellä, mutta telin nostolaitteisto säilytetään entisenlaisena. Telipyörät voidaan näin nostaa kaikissa kuormitusolosuhteissa. Salaisuus tälle on takajousen alle sijoitettu apupakka ja vahva nostohydrauliikka.

Näin siis syntyi kaikkien aikojen kauneimmaksi kuorma-autoksin tituleerattu Vanajan 505/690 -mallisarja.





## Kauppapaikka



### Hullujusseja Ja Pillareita - Uutuuskirja kirjakustantamo Alfameriltä

Hullujusseja ja Pillareita on maanrakennus ja -siirtokoneiden historiaan syventävä kirja, jossa esitellään Suomessa käytössä olleita maansiirtokoneita.

Kirjan kuvituksessa on käytetty hyväksi muun muassa Suomen Maanrakennuskonehistoriallisen Seuran kuva- ja esitearkistoja, Intra ry:n arkistoja sekä alan lehdissä julkaistuja ammattilaisten ja harrastajien kuvia ja artikkeleita.

Tämä kovakantinen, runsaskuvituksinen kirja on täydellinen tietopaketti raskaasta maansiirtokalustosta sekä sen historiasta kiinnostuneille.

Alfamer Oy  
"Kirjoja, joita miehet oikeasti lukevat"  
Hämeentie 68  
00550 HELSINKI  
Puh. (09) 774 2810  
Fax (09) 774 281 11  
tilaus@alfamer.fi  
www.alfamer.fi



**Ford Thames Trader 40** kuorma-auto. 6 syl. bens, vm. 58. Entisöity alkuperäiseen malliin, museorekisterissä. Varustettu mekaanisella vaihtolavalla. Tehkää rohkeasti tarjouksia ja/tai sopikaa näytöstä! Puh. 0500 526 878 arkipäivisin. Sijainti Turku.  
Veijo Kummala, Turku



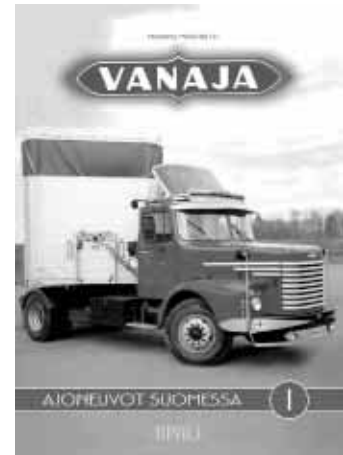
### GMC ja Rheinin Ford

GMC on aikoinaan palvellut Sveitsissä lentokentän vaahtosammutusautona ja Reinin-Hoppa on Tampereen palolaitoksen vanhaa kalustoa. Autot ovat Kangasalla.

Tiedustelut p. 040-535 3422  
tai s-postilla: mairnu@utu.fi



Loimaan seudulla kaipaa uutta hyvää kotia **Chevrolet 1928?** henkilöautosta aikanaan rakennettu lava-auto. Auton historia on tiedossa, mutta paperit vielä hakusessa. Taka-akseli ja -istuin ovat palvelleet jo uusiokäytössä, mutta mahdollisesti vielä löydettävissä.  
Lisätietoja voi kysellä Kurrelta p. 0500 20 4057



Tämä teos esittelee yhden maailman parhaista kuorma-automallistoista, vuosina 1948–71 valmistetun Vanajan. Se kertoo tarinan pienestä autotehtaasta, joka pystyi ottamaan käyttäjän toivomukset huomioon rakentamalla ihanteellisen auton haluttuun työtehtävään. Vanaja rakensi muun muassa tienhoitoautoja, raskaita lavetinvetäjiä sekä vahvoja puutavara- ja maansiirtoautoja, joilla sodanjälkeistä Suomea rakennettiin. Kuorma-autosta kehittyi kahdessakymmenessä vuodessa myös liikenneoitoajien arvostama linja-auto.

Markku Mäkipirtin neljäs teos sisältää yksityiskohtaisen esittelyn Vanaja-tehtaan kuorma-autotuotannosta tuotantolukuihin ja teknisine tietoineen. Mukana on 230 kuvaa 88 eri Vanaja-mallista. Alkuperäiskuvien lisäksi kirjan sivuilla komeilevat entisöidyt autot, jotka muistuttavat merkin historiasta niitäkin sukupolvia, joille Vanaja on vain paikannimi Hämeenlinnan kupeessa.

Koko A4, 176 sivua, ISBN: 978-952-5026-72-6

Saatavissa hyvinvarustetuista kirja-kaupoista kautta maan, suoraan kustantajalta Apali Oy, puh 03-2700 500 tai internetistä osoitteesta [www.apali.fi](http://www.apali.fi)

Orimattilassa 30/40 -luvun vaihteen **Oldsmobile kuorma-auton osia.** (autossa on ollut 6 -syl. suora bensakone). Tallessa on vaihdelaatikko, "Delco-Remy" -startti, virranjakaja, nopeusmittarin asteikko ja ohjaussimpukka.

Jos osille on tarvetta niin ottakaa yhteyttä.

raimo.mikkola@phnet.fi  
p. 050 430 8097  
tai Pauli Mikkola 03-779 7105



Läh.Veteraanikuorma-autojen seura ry  
PL 48  
36201 KANGASALA

## Vetkun Kannatusjäsenet:

**Mesi-Auto oy**

MESI-AUTO OY Kangasala

**Pohjolan Liikenne**

OY POHJOLAN LIIKENNE AB Helsinki

**Sisu Auto**  
Sisu & Renault Trucks

OY SISU AUTO AB Karjaa

**SKAL**  
SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL ry

PURE QUALITY  
**TEHO FILTER**  
SUOMI • FINLAND

Suodattimia mitä ihmeellisempiin ajopeleihin...

TEHO FILTER Oy

**SCANIA-VABIS**

OY SCAN-AUTO AB

K. A. LÖFGREN KY

**VEHO**

VEHO GROUP OY AB

**Tallukka**  
Tekee hyvää.

Tervetuloa uudistuvaan hotelli Tallukkaan!

**NÄRKÖ**

OY NÄRKÖ FINLAND AB



Veteraanikuorma-autojoiden perinteiset jalkineet valmistaa ja myy

TÖYSÄN KENKÄTEHDAS OY

*Kuljetustilike Raimo Stenvall*

STENVALL-YHTIÖT

Raskaankaluston varaosaliike varastostamme varaosat kuorma- ja linja-autoihin sekä täysi- ja puoliperävaunuihin.

TAMPEREEN AUTOVARAOSA OY

**ASOMA®**

Asoma Oy on suomalainen perheyrittys, jonka päätuotantoala on muovituotteiden valmistus ja myynti.

AIRA JA PAAVO VAINIKKA