

Veteraani Kuorma-auto



2-3/2006





VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY
PL 48, 36201 KANGASALA

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

Yhteystiedot 1.1.2007 alkaen:

Puheenjohtaja:

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

Sihteeri:

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

Jäsenet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wanhat Sisut ja Vanajat -kerhon yhdysmies

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

Vastaava museoajoneuvotarkastaja

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

VetKu 2-3/2006

ISSN: 1795-4452

Julkaisija: Veteraanikuorma-autojen seura ry,
Päätoimittaja: Veikko Hoppula Kangasala
Painos n. 600 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 veloittamatta, 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:

Oki Mikkonen Joensuusta ja Sisu K-26 SU/4500 4x4 vm. 1960 tukkiauto antamassa ääni- ja tylinäytettä kesällä 2006. Kuva Päivi Ala-Illomäki

Kuva-aineistoa tähän lehteen ovat luovuttaneet: Jari Ala-Illomäki, Päivi Ala-Illomäki, Arto Rummukainen, Olli Blomberg, Juhani Heino, Erkki Humpas, Tommi Aromaa, Olavi Sallinen / Vehoniemen Automuseo, Oy Sisu-Auto Ab, Veikko Hoppula, ELKA

SISÄLTÖ 2/2006

Info-sivu	2
Päätoimittajan porinat	3
Vetku tiedottaa	4
Puheenjohtajajalta	5
SKAL 70vuotta	6-7
Sisun 75-vuotis historiikki	8
Sisu-lahjoitus Vetkulle	9
Suomalaista Sisua vuodesta 1931	10-13
Savo-Karjalan keikka	14-17
Närko-palkinto 2006	18
Suus-Saimaan ympäriaajo 2006	19
Sähkösanomia	20
Kuorma-autoliiton aineistoa Elkassa	21
Hiili- ja pilketuotanto	22
Hallitus tiedottaa	23
Kirjajulkaisuja	24-25
Loska-ajot 2006	26-27
Wanha Walokuva kertoo	28-30
Kauppapaikka	31



Päätoimittajan porinat

Viestinnän laadusta – taas kerran.

Yhteisö viestii itsestään kaikella julkisella toiminnallaan. Suurelle yleisölle mielikuva yhteisöstä muodostuu joko positiivisena tai negatiivisena sen perusteella, miten kukin näkemänsä ja kokemansa mieltää.

Vetkun julkiset esiintymiset, ennen kaikkea aina hyvin runsaasti yleisöä keräävät "Keikkojen" kesätapahtumat, muokkaavat Seurasta syntyvää mielikuvaa tehokkaasti. On siis varsin tärkeätä Seuran maineen kannalta, että jokainen osallistuja omalta osaltaan "palvelee" yleisöä parhaalla mahdollisella tavalla. Keikkojen tiedottamisesta vastaavat rohkaisevat yleisöä tutustumaan läheisemmin kuorma-autoperinteen tallentamiseen. Luvataan, että osallistujat ovat valmiita kertomaan tarkemminkin esille tuoduista autoista ja niiden historiasta, kuin myös tästä arvokkaasta kulttuurityöstä, jota harrastajat tahoillaan suorittavat.

Jokainen varmasti parhaansa yrittääkin, mutta silti ei aina voi välttyä myöskään negatiivisilta kokemuksilta; Loska-ajon jälkeen ilmaantui Seuran web-sivujen vieraskirjaan - tosin monien myönteissävyisten kommenttien lisäksi - seuraavanlainen moite:

"Hienoja olivat kuorma-autot Tuulosen pihalla. Mukava kun jotkut viitsivät tämmöisiä rakennella, kovin nihkeästi vaan kertoivat autoistaan melkein pätylysti vastasivat kun jotain yritti kysyä. -nimimerkki utelias"

Web-sivuston toiminnasta vastuuta kantava Seuran varapuheenjohtaja pyysi ko. kirjoittajaa ottamaan kokemansa johdosta henkilökohtaisesti yhteyttä, voidakseen jatkossa mahdollisesti tehdä jotakin asian hyväksi, mutta tällaiseen rakentavaan palautteeseen tämä mielensä pahoittanut ei ollut suostuvainen. Hänelle riitti, kun Vetkulle oli tullut "lunta tuupan". Jäi siis selvittämättä, kuka/ketkä osallistujista mahdollisesti tähän "tylyyteen" oli haksahantanut ja millä tavoin.

Julkisella internet-sivustolla esitetty moite huonontaa yleistä mielikuvaa Seuran toiminnasta, vaikka olisikin vain aiheeton, kenties kirjoittajan oman pahoinvoinnin purkaus. Millähän keinoin saisi kansan ottamaan omakseen Pekka Mäkisen moton: "Kun olette tyytyväisiä, kertokaa se muille – jos olette tyytymättömiä, kertokaa se meille"?

Lehdistö, TV ja radioasemat sen sijaan ovat suorastaan hemmotelleet koko vuoden Seuraamme. Näille lähetetyt tiedotteet on julkaistu näkyvästi ja itse tapahtumista on laadittu nostalgisia reportaaseja. Tärkeä osuus tapahtumiemme ennakkotiedottamisessa on paikallislehdillä, sillä paikkakunnan "jokaisen kodin" lehti tavoittaa yleisön parhaiten. Moni näyttelypaikalle kurvannut autoilija on myös kertonut tulleen radiosta hetki sitten kuulemansa ohjelman houkuttelemana.

Ammattilehdistä erityisesti B-yhtiöt Oy:n kustantama Ajolinja, hyötyliikenneväen suosima "Trucker Magazine" on raportoinut kunnioittavaan sävyyn lähes jokaisesta Vetkun tapahtumasta.

Hyvää palautetta on tullut myös mm. TV1:ssä elokuulla esitetyn Antiikkia, antiikkia –ohjelman johdosta, jossa kerrottiin veteraanikuorma-autoharrastuksesta.

Olen koko Vetkun toimintaan osallistumiseni ajan arkistoinut kaikki käsiini saamani lehdet, jotka ovat meistä sivuillaan jotakin julkaisseet. Mappeihin on kertynyt satoja erilaisia julkaisuja valtakunnallisista päivä- ja ilta-päivälehdistä ammatti- ja aikakauslehtiin. Kirjo on mittava, ovathan ajoreittimme kulkeneet vuosittain aina uusilla seuduilla. Arkistossa ovat myös Olavi Sallisen keräämät hienot leikekirjat Pitkältä Keikalta ja Jäämeren Keikalta.

Saavat niitä sitten tulevat sukupolvet hämmästellä arkistoja pöyhiessään.





Museoajoneuvot - elävää historiaa

Kansallista Museoajoneuvopäivää vietetään vuonna 2007 kesäkuun 9. päivänä.

Valtakunnalliset päätapahtumat järjestetään Mobiliasa sekä Veteraanikuorma-autojen Seuran kesäkeikalla.



9.6. KANSALLINEN MUSEOAJONEUVOPÄIVÄ



Todellakin, tänä jouluna samaan kovaan pakettiin mahtuu Kontio, Vanaja ja yhdeksän muuta kuorma-autoa!

Vetkun tuottama **Satsia putkeen osa 1 -DVD** sisältää yhden-toista 1920-1960 lukujen kuorma-auton todella korkealaatuisen ajoäänitteen siihen yhdistettyine ulko- ja sisäpuolisine elävine kuvineen. Vanhojen kuorma-autojen tunnelman taustaksi esitellään myös autojen teknisiä tietoja, joiden perusteella kelpaa äänikuvaa analysoida ja arvuutella. Todenmukaisimmat jytinät saat tietenkin kotonasi olevilla teatterivahvistimilla, mutta kyllä television kauttakkin pääset tunnelmaan. Nupit kaakkoon ja rasat korville, sillä kohta jymää!

Myynti: Raimo Stenvall
0400-450 585,
raimo.stenvall@r-stenvall.fi
jäsenhinta ainoastaan 25,00 € + toimituskulut
(ei-jäsenille 30,00 € + toimituskulut).



Vetkun uusi hallitus perhepotretissa:

Vasemmalta Sture Palmgrén, Pernaja, Raimo Stenvall Tuusula, Markku T Koskinen Pornainen, Onni Sarjomaa Halikko, Jouni Kallio Kurikka, Raimo Mesiranta Kangasala, Lasse Hietsalo Elimäki, pj. Jari Ala-Ilomäki Sipoo, Veikko Hoppula Kangasala, Aulis Hartikainen Juankoski ja Olavi Nenonen Pieksämäki. Kuva: Juhani Heino



Puheenjohtajalta



Hyvät ystäväni kuorma-autoperinteen parissa!

Seuramme 19. toimintavuosi alkaa olla takanapäin ja valmistaudumme jo aloittelemaan uutta ajanjaksoa. Pieni vilkaisu myös taustapeiliin on lähes perinne tässä vaiheessa. Kehtaa sinne katsoa – taaksekin päin, mitä tulee Vetkun aikaansaannoksiin. Aktiivisten kuorma-autoperinteen tallennusta harrastavien jäsentemme joukko on edelleen kasvanut hyvää vauhtia, ja mikä ilahduttavinta, nyt on nähtävissä kiinnostuksen selvää lisääntymistä myös nuoremman kaartin riveissä. Jäsenmäärämme tulee vuoden vaihtuessa olemaan 520 ja rapiat päälle. Se on aika paljon!

Arvokkaita kuorma-autoyksilöitä tallennetaan ja kunnostetaan museointikelpoisiksi monissa autotalleissa hyvää vauhtia, noin puolen sataa vuodessa (näistä Vetkun MA-tarkastajien toimesta tarkastettuja 12 ja muiden SA-HK:n jäsenkerhojen tiliin tarkastettuja n. 28). Syyskuun loppuun mennessä museokuorma-autoja oli koko maassa rekisteröitynä **720** kpl.

Kattojärjestömme, Suomen Autobiilihistoriallinen Klubi ry, sinnittelee mm. muutosvaiheessa olevan lainsäädännön kiemuroissa. 2007 tulee olemaan viimeinen vuosi, jolloin museoajoneuvoksi voidaan hyväksyä autot, joiden valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 25 vuotta. Seuraavan vuoden alusta lukien asetus edellyttää vähintään 30 vuoden täyttymistä. Keskustelua on käyty mm. siitä, onko aiheellista suorittaa uusinta-museoajoneuvotarkastus vanhan käytännön mukaisesti viidentoista vuoden välein, vaikkei nykyinen asetus sitä enää edellytäkään. SA-HK:n tiedotuskanavana toimii meillekin jäsenetuna jaettava tasokas Autobiili-lehti.

Pienessä Suomessamme on useampia valtakunnan laajuisesti toimivia museoajoneuvojärjestöjä, joiden näkemykset mm. em. asetuksen tulkinnasta vaikuttavat ajoittain poikkeavan toisistaan ja näinhän ei saisi olla. Olisikin korkea aika ryhtyä rakentamaan siltoja eri järjestöjen välille, olkoonpa ne sitten historian saatossa vaikka palaneet ja miten pahoin tahansa. Vain hyvällä yhteistyöllä on päästävässä oikeanlaisen kehityksen alkuun!

Vetkun 1.1.2007 aloittavaan hallitukseen on saatu uutta verta, kun Lammilla vietetty syyskokous valitsi ero- vuoroisten jäsenten tilalle uusia kasvoja. Pohjanmaan lakeuksia edustaa vatedes kurikkalainen Jouni Kallio, Antti Kauran jättäytyttyä pois monien työteliäiden hallitusvuosiensa jälkeen. Pitkän hallituskauden jätti taakseen myös Reino Lehtinen Anjalankoskelta. Kymenlaaksoislaharrastajien puolta pitää tästä lähin elimäkeläinen Lasse Hietsalo. Veteraanikuorma-autojen seura ry:n uudeksi puheenjohtajaksi valittiin aiemmin varapuheenjohtajana toiminut sipoolainen MMT Jari Ala-Ilomäki. Jari on jo ehtinyt monellakin tavoin tulla tutuksi suurimmalle osalle Seuran jäsenistöä, onhan hän toiminut myös SAHK:n hallituksessa Vetkun edustajana ja koko perhe on ollut aktiivisesti mukana harrastuksessa. Päivi-rouvan sujuvasta kynästä on lähtöisin pääosa tämänkin lehden sisällöstä. Toivotan sydämestäni Jarille menestystä Vetkun ruorissa! Luovutan vahtivuoron hänelle täydellä luottamuksella.

Mesiranta aloittaa hallituksessa myös uutena jäsenenä, toisen kangasalalaisen, Antti Prusin jäädessä lepuuttelemaan niinkään pitkän vastuunkantajaksonsa jälkeen. Hallituksen sihteeri-taloudenhoitaja vaihtuu vuoden vaihteessa, kun Sariina Mesiranta ryhtyy hoitelemaan järjestöruutiineja meidät taannoin pahasta pulasta pelastaneen Niina Kaurannan jälkeen.

Parhaimmat kiitokset koko Seuramme puolesta kaikille ahkerille puurtajille, niin hallitusvastuun taakseen jättäneille kuin toimikauttaan jatkavillekin!

Lämpimät kiitokseni kaikille Vetkun jäsenille erinomaisen hyvästä yhteistyöstä ja suurenmoisesta tuestanne puheenjohtajavuosiensa aikana!



Kuvat: Jari Ala-Illomäki & Arto Rummukainen

Vetkun järjestämä historiallinen kavalkadi juhlisti toukokuulla Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry 70 -vuotista taivalta.

Helsingin ydinkeskustan katuja kiertäneessä kulkueessa esiteltiin varsin laajasti suomalaisen kuorma-autoilun historiaa. Reitti päättyi Rautatien torille, jossa yleisö sai seurata myös valtakunnallista puunkuormaaja 2006-mestaruuskisan finaalia. Ajoittain vaikutti kyllä siltä, että historialliset hyötyajoneuvot varastivat shown, varsinkin siinä vaiheessa, kun halikkolainen Into Nikander ryhtyi käynnistämään puukaasu-Fordiansa!

Mukana olivat:

Ford AA/1930, Victor Ek Oy Helsinki (kappaletavaralava)

Chevrolet/1937, Stenvall, Raimo Tuusula (avolava)

Scania-Vabis/1938, Scan auto Oy Tampere (lava)

Volvo/1939, Vainikka Paavo Savitai-pale (säiliöauto)

Ford 098T "Hävittäjä"/1940, Nikander, Into Halikko (Lava, puukaasutin)

Fordson Thames/1949, Hietanen, Risto Helsinki (lava)

Volvo "Patanokka"/1951, Isotalo, Kari Vampula (puutavaravarustus, Joutsalainen)

Mercedes-Benz/1959, Veho Group Espoo (lava)

Scania -Vabis L5146/1956, Liukkonen Erkki Salo (Tynnyrikuorma)

Jyry-Sisu/1961, Ala-Illomäki, Jari Sipoo (soralava)

Vanaja 690/1967, Laine Eero Orimattila (puutavaravarustus, Joutsalainen)

Näiden lisäksi Seura oli tuonut esille myös Helsingin Messukeskukseen Logistiikka - Kuljetus 2006 -näyttelyyn kolme historiallisesti merkittävää museokuorma-autoa; Vetkun **Republic 20/1920**, Raimo Stenvallin **Ford 018 T/1940** sekä Oy Sisu-Auto Ab:n **Sisu SH-4/1935**.



Kolea kevätsääkään ei pidätellyt helsinkiläisyleisöä sisätiloissa, kun Rautatien torilla oli harvinaislaatuista nähtävää.



Orimattilalaisen Eero Laineen komea tukkiauto, Vanaja 690 herättää kunnioitusta missä liikkuukin.



Arvokkaasti kulki arvokas kolonna maamme arvokkaimmilla kulmilla. Kuvassa ensimmäisenä Oy Scan-Auto Ab:n Scania-Vabis/1938.



Juhlakalu kulkueen keulalla. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n nimikkoauto Sisu SH-6/1936. Rekisteritunnuksena kuorma-autoilijain etujärjestön, Kuorma-Autoliiton entinen lyhenne KAL.



Victor Ek Oy on hoitanut huolinta- ja kuljetustoimintaa jo vuodesta 1885. Markku T Koskisen kuljettama symboliauto Ford AA on vuodelta 1930. Vierellä tarpeellinen apumies Jani Laurinen.



Myös media vaatii osansa, kahvitausta huolimatta. Markku Koskinen haastattelussa.



Kahdenlaisia veljeksiä Ateneumin edustalla; suomalaiset kuorma-autoveljekset Vanaja ja Jyry-Sisu, sekä Sisun edessä Valtteri ja Konsta Ala-Illomäki.



Hävittäjä-Hopan konepellin alta kuuluu varsinais-suomalaisen lupsakas jutustelu; "vartokaas ny hetki vielä, kyl se kohta hörähtää".



Into Nikander kokeilee, joko pilkkeistä irtoaa polttokelpoista häkää. Heikki Parkkonen seuraa toimenpidettä tarkkana.



Sytytysvaiheessa lepattava lieska Fordin pilkepöntön kupeessa on nostalginen näky!



PETSAMOSTA TULIMAAHAN: SISUN 75-VUOTISHISTORIIKKI JULKAISTU



'Tavoitteena oli arvovapaa historiikki kotimaisen kuorma-auton taipaleesta' kertoi Olli Blomberg.

Sisu Airportin tiloissa Vantaalla oli 12.5.2006 aistittavissa suuren juhlan tuntua, kun Sisun 75-vuotista historiaa käsittelevä teos näki päivänvalon. Sisun 75-vuotisjuhlakirjan toteutusprojekti pantiin itse asiassa alulle jo vuonna 1998 yhtiön valmistautuessa viettämään 70-vuotisjuhliiaan. Projektin edettyä jo hyvän matkaa todettiin kuitenkin, että Sisun historiassa on pian tapahtumassa paljon sellaista, joka myös olisi syytä saada kokonaisuutta täydentävässä historiantalennusmielessä dokumentoiduksi. Niinpä kirjan julkaisu päätettiin lykätä vuoteen 2006. Kirjasta "Suomalaista Sisua vuodesta 1931 – Monialaosajasta kuorma-autotehtaaksi" tuliikin sitten komea yli 450-sivuinen, A4-kokoinen teos, joka esittelee Sisun historiaa niin yhtiönä ja tuotteenä kuin yhteistyökumppanina ja työnantajana.

Teoksen teksti- ja kuvaosuuksien päätoimittaja ja kokoaja, toimittaja ja tietokirjailija Olli Blomberg kertoi julkistamistilaisuudessa teoksen syntyvaiheista. 'Tavoitteena oli arvovapaa historiikki kotimaisen kuorma-auton taipaleesta' kertoi Blomberg. Mielenkiintoisinta oli kuulla myös Blombergin ja Sari Immosen etsintöjen tulok-



Sisu Airportin edustalle oli juhlan kunniaksi kerätty Sisun uusinta ja hieman vanhempaakin tuotantoa.

senä Karjaan tehtaan hiilikellarista löytyneestä 1/3 metrin korkuisesta pinosta papereita, joiden päällä oli teksti 'Gamla Volvopapper' eli Vanhoja Volvopapereita. Kyseessä oli, ei enempää eikä vähempää kuin ensimmäisten 74 valmistetun Sisun tuotantopöytäkirjat. Näiden dokumenttien avulla moni Sisun alkuaikaa koskeva uskomus sai tarkennusta. Myöhempien vuosien arkistomateriaalin määrä oli luonnollisesti moninkertainen, joten kokonaisuutena tehdyn tutkimustyön määrä on kunnioitusta herättävä.

Kiitospuheessaan Sisu Auton toimitusjohtaja Teppo Raitis ei hämmästellyt teoksen korkeaa laatua, olihan tekijänä mies, joka taannoisella autojen toimitusmatkalla Sveitsiin pystyi vastaamaan vanhojen Sisujen teknisiä yksityiskohtia koskeneisiin kysymyksiin valmistusnumeron tarkkuudella. Yhtiön tulevaisuudesta Raitis kertoi Sisun jatkossakin erikoistuvan siihen, missä se voi olla paras.

Läsnäolijoiden kesken virisi kirjan ja Sisun tiimoilta vilkas keskustelu. Todettiin mm. Sisua käytetyn Petsamosta Tulimaahan ulottuvalla alueella, kaikissa maanosissa ja, ettei mitään jäisi puuttumaan, myös Pohjoisella napajäätiköllä.

Teoksessa Sisun kaupallisia ja teknisiä saavutuksia kuvaillaan sekä asiatekstein että lukuisin Sisun historiaa tekemässä olleiden haastatte-

luin. Kokonaisuuden kruunaa yli 600 pääosin aikaisemmin yleisesti julkistamatonta kuvaa. Kirja onkin Sisun historiasta kiinnostuneelle ehdottoman mukaansatempaavaa luettavaa ja katseltavaa. Ilahduttavasti kirjassa esitellään myös autojen tekniikkaa, mutta syvällisempi paneutuminen historian tähän puoleen vaatisi luonnollisesti oman, vähintään yhtä mittavan kirjansa. Toivottavasti asiasta kiinnostuneet saavat jatkossa kotimaisten kuorma-autojen kiehtovasta tekniikan kehityksestä luettavakseen yhtä korkealaatuista teoksen.

Kirja on myynnissä myös Sisu Auton toimipisteissä ja Mobilia tieliikennemuseossa.

Teksti & Kuvat: **Jari Ala-Illomäki**



Sisu Auton toimitusjohtaja Teppo Raitis kiitteli toimittaja Olli Blombergiä odotetun korkealaatuisesta teoksesta.



Sisu Autolta huomattava lahjoitus Veteraanikuorma-autojen Seuralle



Sisu Auto luovutti SISU SH-4 kuorma-auton Veteraanikuorma-autojen seuralle Logistiikka-Kuljetus 2006 näyttelyn yhteydessä. Auton luovutti Sisu Auton toimitusjohtaja Teppo Raitis (oik.) Sisu Autosta ja sen vastaanottivat puheenjohtaja Veikko Hoppula ja varapuheenjohtaja Jari Ala-Ilomäki

Sisu Auto on lahjoittanut arvokkaan lisän Veteraanikuorma-autojen seura ry:n (Vetku) kokoelmiin.

Logistiikka-Kuljetus 2006 -näyttelyssä Helsingin Messukeskuksessa Vetkun osastolla näytteillä ollut vuoden 1935 mallinen SISU SH-4 kuorma-auto vaihtoi tallia 20. toukokuuta, kun SISU Auton toimitusjohtaja Teppo Raitis ja tiedotuspäällikkö Hannu Kuosmanen luovuttivat lahjakirjan sekä omistusta symboloivan mekaanisen kipin veivin Vetkun puheenjohtaja Veikko Hoppulalle ja varapj. Jari Ala-Ilomäelle.

SISU SH-4 on yksi vanhimmista säilyneistä SISU kuorma-autoista. Luovutusehtojen mukaan Vetku sitoutuu entisöimään ja kunnostamaan SISU:n ajo- ja esittelykuntoon. Vetku vastaa myös SISU:n ylläpidosta ja luovuttaa auton tarvittaessa Sisu Auton käyttöön näyttely- ja asiakastapahtumiin. Auton luovutus on osa SISU kuorma-auton 75-vuotisjuhlavuoden tapahtumia. Samalla se muistuttaa dynaamista nykypäivää elävän SISU kuorma-auton vahvoista juurista ja suomalaisen kuorma-auton pitkää historiasta, sanoo

Sisu Auton toimitusjohtaja Teppo Raitis.

SISU SH-4 valmistui alun perin linja-autoksi vuonna 1935. Auton kori tuhoutui sodassa ja se muutettiin kuorma-autoksi. Autossa on 6-sylinterinen Hercules bensinimoottori, jonka teho on 80 hv. Veteraanikuorma-autojen seuran tavoitteena on käynnistää auton kunnostusprojekti mahdollisimman pikaisesti yhteistyössä Sisu Auton kanssa. SISU tullaan rekisteröimään museoajoneuvoksi sekä asettamaan sen jälkeen jollakin sopivalla tavalla yleisön nähtäville. Näin myös nuoremmat sukupolven edustajat saavat mahdollisuuden tutustua suomalaisen kuljetuskulttuurin merkittäviin kehitysvaiheisiin, sanoo Vetkun puheenjohtaja Veikko Hoppula. Seura raportoi projektin etenemisestä säännöllisesti sekä jäsenlehdessään että internetissä.

Auton historiatietojen keruu ja täydentäminen ovat parhaillaan käynnissä, seuraavaksi päätetään tarkoituksenmukaisimman kunnostusprojektin laajuudesta ja toteuttamisesta.

Ote SLHS:n julkaisusta Hannu Kivilä, RANTATIEN PIONEERI, Hjalmar Holmström ja Loviisan seudun linja-autoliikenne:

Syksyllä 1966 Loviisan Sanomat kertoi Holmströmin vanhasta Sisu -kuorma autosta. Se oli alunperin vuonna 1935 hankittu linja auto, joka liikennöi ennen sotia Helsingin Loviisan ja Helsingin Kotkan linjoilla. Talvisodan sytyttyä se joutui puolustuslaitoksen käyttöön ja palveli uskollisesti Karjalan Kannaksella ambulanssina ja joukkojenkuljetusautona. Sodassa se sai niin paljon sirpalevaurioita, että Linja auton kori hajotettiin ja bussi muuntui kuorma autoksi. Vuonna 1941 Sisu joutui reserviin, mutta jatkosodan aikana sen kunnia oli kuulua "Kolmen Kannaksen Koukkaajiin" Se kuului 8. Divisioonan mukana olleisiin raskaan tykistön ajoneuvoihin, kiertäen Karhumäet ja Syvärit. Vihdoin siviiliin päästyään se palasi takaisin Holmströmille kotikaupunkiinsa Loviisaan, jossa sille riitti kaikenlaisia kuljetustehtäviä vielä vuosikausiksi. Heinäkuussa 1966 se pääsi vihdoon ansaitsemilleen "eläkepäiville" Ajettuja kilometrejä oli tuolloin takana pitkälti toista miljoonaa!



Rekisteristä auto on poistettu 15.7.1966 ja ollut siitä asti Sisu Auton omistuksessa. Auton viimeisin rekisteritunnus oli UD-948.



Suomalaista Sisua vuodesta 1931

Teksti ja kuvat: Olli Blomberg

Sisulla on takanaan kunnioitettava 75-vuotinen taival. Matkan varrelle on osunut sekä myötäileitä että vastaleitä. Monet innovaatiot ovat antaneet leimansa yrityksen toiminnalle ja sen valmistamille tuotteille. Käyttäjien luottamusta Sisuuun kuvastaa se, että lähes koko historiansa ajan Sisu on ollut raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröintilastoissa maamme kärkekkien joukossa.

Sisuja oli valmistettu vasta runsaan vuoden ajan, kun valtioneuvosto vuonna 1933 pyysi tohtori Juho Jännestä selvittämään aloittelevan suomalaisen autoteollisuuden vaikutuksia kansantalouteen. Syy selvityspyyntöön oli yksinkertainen: valtiohallinnon talousoppineet pelkäsivät kotimaisen tuotannon aiheuttavan "huomattavia tullitulojen pienennystä", kun ulkomaisten autojen tuonti vastaavasti vähenisi.

Pelon oli synnyttänyt O/Y Suomen Autoteollisuus A/B:n vuoden 1932 lopulla jättämä anomus tietyistä verotuksellisesta kevennyksestä jokaista valmistamaansa autoa kohden, jotta niiden hinta ei kohoaisi korkeammaksi kuin vastaavien ulkomaisten autojen. Tällainen vaara uhkasi, sillä korkean jalostusasteen omaavien ulkomaisten komponenttien tuontiverotus oli tuohon aikaan huomattavan korkea. Sisu halusi pysyä kilpailullisesti samalla lähtöviivalla kuin ulkomaiset merkit, mutta pyrki turvaamaan kotimaisen tuotannon jatkuvuuden.

Tohtori Jännes antoi 30.10.1933 lausuntonsa otsikolla "Kotimaisen kuorma- ja linja-auton valmistuksen kansantaloudelle aiheuttamat rasitukset ja hyödyt". Siinä todettiin: "Jos onnistuttaisiin saamaan maahan pysyvä autoteollisuus, joka valmistaa vaikkapa vaan 500 alustaa vuodessa, merkitsisi se noin 22 tai arvion epävarmuuden huomioonottaen noin 17-27 miljoonan markan vuotuista kansantaloudellista hyötyä ja tästä noin 5,5 miljoonan markan vuotuista

Monialaosajasta kuorma-autotehtaaksi

työpalkkalisäystä, jota vastassa ei nähdäkseen olisi muita menetyksiä kuin noin 700 000 markan tullitulon vähennys." (Vuoden 1933 markat saadaan euroiksi kertoimella 0,322, toim. huom.)

Tuotanto riskirahalla täysille

Lausunto otettiin mielihyvällä vastaan SAT:n johdossa, mutta mitään verotuksellisia kevennyksiä tai taloudellista tukea nuori autotehdas ei kuitenkaan saanut.

Huhtikuun 30. päivänä vuonna 1932 toimitusjohtajaksi nimitetyn insinööri Tor Nesslingin (1901-1971) johdolla yrityksessä "päätettiin näyttää niille". Henkiset voimavarat olivat vahvat, niin johdossa kuin tuotannossa. Kassavarat sen sijaan olivat usein lähellä nollaa, mutta vaikeuksista selvittiin Nesslingin muistiinpanojen mukaan "ylettömän kalliilla lainarahalla". Myös ahkeralla mainonnalla ja tuotetiedottamisella oli oma merkityksensä.

Joidenkin laadullisesti heikkojen rakenneosien alkuun aiheuttamat tekniset ongelmat voitettiin yksi kerrallaan. Kun moottoriksi vuodesta 1935 alkaen saatiin tuon aikaisen mittapuun mukaan luotettavaksi tunnettu amerikkalainen Hercules, Sisusta tulikin laadukas hyötyajoneuvo, joka monessa suhteessa päihitti tuonaikaiset kilpailijansa. Nimenomaan kokonaisuutaun vedoten SAT pyrki vakuuttamaan asiakkaille, että Sisujen jonkin verran korkeampi hinta korvautui tuotteen kestävyydellä ja maamme olosuhteisiin sopivana kuljetusvälineenä.

Tuotanto pyöri alusta alkaen "täysillä". Fleminginkadun ahtaista tehdastiloista valmistui juuri niin monta autoa kuin käytettävissä olevilla talous- ja henkilöstöresursseilla pystyttiin tuottamaan. Ja kaikki autot myös myytiin, varastoon niitä ei tarvinnut valmistaa. Jo 1930-luvun puolenvälin tietämissä Sisu-autojen toimitusajat saattoivat venyä yli puolen vuoden mittaisiksi, kun ulkomaisia merk-

kejä myytiin suoraan varastosta.

Ensimmäiset ajatukset tuotannon hajauttamisesta esitettiin ennen talvisodan alkua, mutta suunnitelmat toteutuivat vasta vuonna 1942, kun Karjaalle ryhdyttiin rakentamaan uusia tuotantolaitoksia ja vuotta myöhemmin Vanajan kuntaan Hämeenlinnan eteläpuolelle. Aluksi Karjaalle siirtyivät autonkorien ja raitiovaunujen valmistus. Kuorma-autojen valmistusta siirrettiin Karjaalle asteittain vuodesta 1950 alkaen. Vanajan tehtaalla Sisu-kuorma-autojen valmistus alkoi vuonna 1945 Yhteissisu Oy:n nimissä.

Osa raaka-aineista toimitettiin junalasteina uusille tehdasalueille rakennettuja pistoraitteita pitkin. Ratayhteyksistä oli hyötyä SAT:n myöhemmälle, varsin laajalle rautatiekaluston valmistukselle, johon kuului mm. ratatyövaunuja, radantarkastusautoja, vaihto- ja teollisuusvetureita sekä junanvaunuja.

Karjaalla ennätettiin tuottaa myös muuta kuin kulkuvälineitä. Esimerkiksi 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alussa tehtiin alihankintatyötä muun muassa paperikonevalmistajille. Samoihin aikoihin syntyi kuuluisa Sisu-nestemoottori, jonka käytölle eri sovelluksissa vain mielikuvitus asetti rajoja.

Karjaa vei uuteen aikaan

Karjaan tehtaat toimivat vuoden 1960 loppuun saakka erillisenä yhtiönä nimellä O/Y Karia A/B. Tuotantolaitoksista tuli pian SAT:n lippulaiva ja vuonna 1961 valmistunut 157 metrin pituinen autojen uusi kokonpanohalli vain vahvasti niiden asemaa.

Vuonna 1948 toimintansa lopettaneen Yhteissisu Oy:n seuraajaksi perustettu Vanajan Autotehdas Oy fuusioitiin Oy Suomen Autoteollisuus Ab:iin vuonna 1968. Vanajan tehtaille vakiintui tämän jälkeen nimitys "Sisun Hämeenlinnan tehtaas". Rinnan vuosille 1968-71 ajoittuneen Vanaja-tuotannon alasajon kanssa Kar-



jaalta Hämeenlinnaan siirrettiin linja-autoalustojen, terminaalitraktorien ja puolustusteknisten ajoneuvojen valmistus sekä Fleminginkadulta akselistojen valmistus.

Hämeenlinnassa keskityttiin sittemmin tuottamaan vain sotilasajoneuvoja ja materiaalinkäsittelykoneita. Liiketoimintayksikköjen nimiksi tulivat Sisu Defence ja Sisu Terminal Systems; ne yhtiöitettiin vuonna 1994. Edellinen liitettiin vuonna 1996 Patria-konserniin ja isännöi nyt yksinään Hämeenlinnan tehdasta. Jälkimmäinen siirrettiin samoin vuonna 1996 Tampereelle ja on nyt osa Cargotec Oyj -konsernia. Erillisenä tuotantoyksikkönä Hämeenlinnassa toiminut akselistotehdas yhtiöitettiin vuonna 1995 nimellä Sisu Akselit Oy ja eriytettiin perinteisestä tehdasalueesta sekä myytiin vuonna 1999 toimivalle johdolle.

Murrosvuosia

Sisu on elänyt voimakasta muutosten aikaa koko olemassaolonsa ajan. Valtion osakkuus yhtiössä alkoi vuonna 1968 vaatimattomalla 17,2 prosentin osuudella ja kasvoi nopeasti vuosien myötä. Toki valtion vaikutusvalta oli aikaisemminkin ulottunut yhtiöön; siitä esimerkkinä edellä mainittu Yhteissisu Oy:n perustaminen vuonna 1943 tarkoituksena turvata suomalainen autoteollisuus myös kriisiolosuhteissa. Yhteissisu purettiin vuonna 1948, toimintaa jatkoi samana vuonna perustettu Vajanajan Autotehdas Oy.

Talospireissä nimellä ”kolmikantataspöytä” tunnettu yhteistoimintamalli syntyi vuonna 1976, jolloin British Leyland International Limited ja ruotsalainen SAAB-Scania AB tulivat SAT:n osakkaiksi 10 prosentin osuudella, Suomen valtio omisti käytännössä loput. British Leyland -konsernin edeltäjä Leyland Motors Ltd. oli ollut Sisun vähemmistöosakkaana jo vuodesta 1964.

Vuosi 1981 oli Sisun 50-vuotisjuhlavuosi. Oy Suomen Autoteollisuus Ab lakkasi nimenä olemasta, kun yhtiön uudeksi nimeksi vahvistettiin Oy Sisu-Auto Ab (huomaa väliviiva). Tästä ajankohdasta voidaan katsoa Sisun voimakkaimman muutoskau-

den alkaneen – suunta oli hitaasti mutta vääjäämättä ja myös pakon sanelemana kohti yksityisomistusta. Raskaasti tappiollista toimintaa ryhdyttiin tervehdyttämään toisiaan seuranneilla ankarilla tehokkuureilla.

Merkittävä ratkaisu tapahtui vuonna 1994, kun yhtiöön liitettiin Valmetilta ostettu Valmet Transmec Ltd. Oy (siirtokoneet, metsäkoneet ym.). Syntyi rakenteellisesti monimutkainen Sisu-konserni, (Oy Sisu Ab) josta valtio omisti 76 ja Valmet Oy 24 prosenttia.

Vähitellen nimi Sisu liitettiin yhä useamman tuotteen merkin osaksi, muun muassa Valmet-traktorit ja -materiaalinkäsittelykoneet kantoivat sitä jonkin aikaa. Kuorma-autotoiminnoista vastasi marraskuussa 1994 perustettu Oy Sisu Trucks Ab. Tämä nimi muutettiin muotoon Oy Sisu Auto Ab (ilman väliviivaa) ylimääräisessä yhtiökokouksessa jo saman vuoden joulukuussa.

Tammikuussa 1997 solmittiin aiesopimus, jonka mukaan Sisu-konserni yhdistyi Partekiin vaiheittain saman vuoden aikana. Partek lisäsi nopeassa tahdissa omistustaan; vuoden lopulla Sisu olikin jo kokonaisuudessaan Partekin omistuksessa.

Muutokset jatkuivat, Kone Oyj osti Partek Oyj:n ja Sisu-organisaation sen mukana kesällä 2002. Ja jatkoa seurasi. Maaliskuun alussa 2004 suomalainen sijoittajaryhmä perusti perinteikästä nimeä kantavan omistajayhtiö Suomen Autoteollisuus Oy:n, joka osti Oy Sisu Auto Ab:n koko osakekannan Kone Oyj:ltä.

Tämän jälkeen on suunnitteluun, kehitykseen, valmistukseen ja markkinointiin liittyviä toimintoja uuden johdon alaisuudessa tehokkaasti ja huolellisesti harkiten hienosäädetty vallitsevien markkinaolosuhteiden ja esiintyvän mallistokysynnän mukaisiksi – unohtamatta jälleen virinnyttä kuorma-autojen vilkasta vientitoimintaa.

Tyttäriä ja tuontia

Sisulla on vuosikymmenien varrella ollut lukuisia osakkuus-, sisar- ja tytäryhtiöitä niin kotimaassa kuin ulkomailla. Yhtiöitä on perustettu ja eri-

laisten yrityskauppojen myötä otettu haltuun ja sen jälkeen joskus myös lakkautettu.

Näiden yhtiöiden ja osastojen toiminta on vaihdellut myynnistä ja maahantuonnista osavalmistukseen ja kokoonpanoon. Niiden kaikkien luetteleminen tässä yhteydessä on mahdotonta; mainitaan kuitenkin RS Hansa Auto Oy, jonka Sisu ja ranskalainen Renault V.I. vuoden 1997 alussa yhdessä perustivat markkinoimaan Sisu- ja Renault-merkkisiä ajoneuvoja Suomessa ja lähialueilla.

Sama tilanpuute pätee Sisu-nimen suojassa tai siihen läheisessä suhteessa toimineiden yhtiöiden valmistamiin, maahantuomiin ja edustamiin useisiin kymmeneen tuotemerkeihin. Ohjelmassa on ollut muun muassa veneitä, henkilöautoja, kevyitä ja raskaita hyötyautoja, perävaunuja, moottoripyöriä, mopoja, traktoreita, puukaasuttimia eli häkäpönttöjä, maanrakennus- ja maatalouskoneita, ajoneuvo-, teollisuus- ja venemoottoreita, renkaita, voiteluaineita, autotarvikkeita ja kuormatilarakenteita.

Artikkelin teksti koostuu viime toukuussa ilmestyneestä Sisun 75-vuotisjuhlakirjasta ”Suomalaista Sisua vuodesta 1931 – Monialaosaajasta kuorma-autotehtaaksi” lainattuihin otteisiin. Toimittaja Olli Blombergin kokoamassa 454-sivuisessa ja A4-kokoisessa teoksessa on paljon uutta tietoa Sisun historiasta – niin tekstinä kuin (pääsääntöisesti) aikaisemmin julkaisemattomina kuvina, joita on yhteensä noin 650. Teoksen painopiste on suomalaisessa Sisussa, käsitellen mm. Sisu-tuotteiden suunnittelua, kehitystä, valmistusta ja käyttöä – kaikkeen tähän osallistuneiden itsensä kertomana. Kirjaa on saatavana Sisun toimipisteistä sekä Mobiliasta.

Tämän artikkelin kuvitukseksi on arkistojen kätköistä kaivettu esiin muutama todellinen harvinaisuus eri Sisu-aikakausilta. Lisänä on kuvia VetKun jäsenistön entisöimistä Sisuista.

Mutta missä on Vajana? Sen aika tulee myöhemmin oman ja kattavan artikkelin muodossa.



1931

Sisu

1932



Ei mitään uutta auringon alla. Uusia Nalle-Sisu KB-24 -autoja matkalla Sisu-piirimyyjille vuonna 1955. Kuljetusrekkana Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n auto numero 6, Sisu K-28. Huomaa hiekanlevittimet vetoauton takapyörien edessä. Myös perävaunu oli Sisun omaa valmistetta. Yhtiön omassa autokalustossa oli tuolloin lähes kaksikymmentä erilaista ajoneuvoa.



Ei mitään uutta auringon alla 2: Nalle-Sisu KB-24 varustettuna "tehtaalla valmiiksi asennetulla" Telehoist-etukupillä.



U. & T. Luoman Pori-Helsinki -linjan avolavainen Kaukorah-ti-rekka Sisu K-28 kuvattuna ns. Tennispalatsin aukiolla Hel-singissä 1950-luvun alkupuolella.



Sisu S-322D vuodelta 1934 elokuvan Akseli ja Elina kuvauksis-sa kesällä 1970. Auton roolina oli näytellä autoilija-Laten "Nat-sua" eli Internationalia. Kuvassa oikealla Latea näytellyt Ismo Kallio, joka ei suostunut autoa filmauksissa ajamaan. Stunttina toimi legendaarinen Veikko "Veka" Nyman Sisun testausosas-tolta. Auton ensimmäinen omistaja oli Yhtyneet Paperitehta-at Oy:n Simpeleen tehdas, joka myi sen Viipuriin, Widingin Moot-toripajalle vuonna 1939. Sieltä auton tie evakuoinnin myötä vei Hämeenlinnaan, jonka jälkeen se täysin palvelleena lahjoitettiin Tampereen Teknilliselle museolle.



Ensimmäinen Kontio-Sisu K-26SU 4x4 koeajossa Paukkulan maastossa vuonna 1958. Tätä ennen oli valmistunut vain kaksi nelivetoista Sisua; epäonnistunut prototyyppi K-26SO ja Ville Kanasen raskasveturi K-36C6-SFL, molemmat vuonna 1955. Kuten kuvasta näkyy eivät Nokian Jyry-renkaat tarjonneet pa-rasta mahdollista pitoa. Tämä nimenomainen testiajo oli osa sitä kehitystyötä, jonka tuloksena vuonna 1964 esiteltiin kuului-sa "Proto-Sisu" eli maastokuorma-auto KB-45 4x4.



1938

SISU

1949

SISU

1956



Huimat olivat suunnitelmat 1960-luvulla. Osana Sisun ja Leylandin (johon myös Albion kuului) yhteistyötä tehtiin alustavia suunnitelmia integroidun kuorma-auton valmistamisesta. Yhtiöillä oli vastaavia projekteja myös linja-autopuolella. Piirros on Ola Karhun. Myös lähes kaikki muutkin valmistajat suunnittelivat tuohon aikaan tällaisia integroituja tavara-autoja, mutta jokainen tietää mihin suuntaan kehitys sittemmin kulki.



Entisöijille tiedoksi: kuva todistaa, ettei kaikissa Jyry-Sisuissa todellakaan ollut kromilistaa konepellin sivussa Jyry-Sisu -merkin alla/molemmin puolin. Aiheeseen liittynyt sitkeä juupas-eipäs -keskustelu voidaan siis lopettaa tähän. Todettakoon myös, että konepeltien sivuilla olleet alkuperäiset Kontio-, Jyry-ym. Sisu-merkit olivat seosmetallivalua.



Ensimmäinen asiakkaalle toimitettu M-sarjan Sisu oli tämä Kuljetusliike Vaano Oy:n M-162BPT 6x2 vuodelta 1970. Autossa oli 265-hevosvoimainen Leyland-diesel kokonaisuudessaan ollessa 26 tonnia. Tällä hytillä oli monta lempinimeä: lasikaappi, niitikoppi, nakkikioski, peltipurkki, sardinirasia, legopalikka, akvaario, ym. ym. Yhtä kaikki, maailman johtaviin raskaan liikenteen toimittajiin kuulut brittiläinen Pat Kennet nimesi sen vuonna 1980 omasta mielestään maailman parhaaksi kuorma-auton hytiksi.



Tämä superharvinainen, hieman kärsinytkin kuva esittää ainoaksi laatuun jäänyttä bulldog-Sisua. Vain yksi tällainen prototyyppi valmistettiin 1970-luvun alussa liittyen sittemmin SK-sarjana tunnetun Sisu-malliston kehitystyöhön. Alustana koeautossa oli modifioitu Kontio-Sisu. Tällä kyseisellä autolla legendaarinen Sisu-suunnittelija Olavi "Ola" Karhu "voitti" TVL:n Pallasunturilla järjestämän kilpailun, jossa mitattiin eri autojen suorituskykyä aurattaessa tietä ns. kärkiauralla.



1984



1986



1994



Sisu oli edelläkävijä esitellessään nokallisten kuorma-autojen lujitemuoviset lokasuojat ja konepeitot vuonna 1965. Ensimmäisenä ne tulivat 4x2-vetoiseen "TVL-malliin" Jyry-Sisu K-148SP. Kuvassa kuitenkin harvinainen 6x4-vetoinen K-149BP vuodelta 1966.



KARJALAN KUNNAINA JA SAVOLAISIA SOLMUJA - SAVO-KARJALAN KEIKKA 8.-11.6.2006

Teksti: Päivi Ala-Illomäki, Kuvat: Jari Ala-Illomäki, Päivi Ala-Illomäki, Veikko Hoppula, Erkki Humpas

Autoilukesän kohokohta, Veteraanikuorma-autojen Seuran kesäkeikka, houkutteli jälleen liikkeelle runsaan joukon kuskeja ja repsikoita veteraaniautoineen. Savo – Karjalan vaaramaisemat ja laulumaat houkuttelivat matkaan 68 autokuntaa. Vanhimmat veteraaniautoista olivat peräisin 20-luvulta, nuorimmat 70-luvun puolivälistä. Autoletka kiersi Savo – Karjalan uljaita maisemia esitellen monelle osallistujalle tuttuja kohteita, mutta myös vieraammaksi jääneitä paikkakuntia. Keikan ansiosta kartalle asettuivat niin Rääkkylä ja Kitee kuin Kesälahti ja Rantasalmikin, tutumpien Joensuun, Punkaharjun ja Savonlinnan rinnalle.

Varkain Varistaipaleelle

Osa autokunnista aloitti yhteisen matkanteon jo ennen keikan virallista lähtölaukausta. Pitkämatkaisimmat kokoontuivat yöpymään Joensuuhun, Heinävedelle tai Valamon luostariin. Varkaudessa kokoontunut ja Valamoon suunnitannut ryhmä sai seurakseen koleaan ja kuurosateisen sään. Sään puutteet korvasi pieni pysähdys kauniilla v. 1913 rakennetulla Varistaipaleen kanavalla, joka on Pohjoismaiden syvin ja putouskorkeudeltaan Suomen suurin sekä ainoa nelisulkuinen kanava.

Lähtökuopissa

Joensuu ja Suomen Kiitoautot Oy:n terminaali toivottivat keikkalaiset lämpimästi tervetulleeksi, ja aamu-unisimmatkin silmät aukesivat kahvin ja tuoreen vehnäsen ääressä. Ajokilpien ja aikataulujen jaon jälkeen veteraaniautot lähtivät tuttuun tapaan komeana letkana ja ikäjärjestyksessä matkaan, kohteenaan Joensuulainen Mantsinen Group Ltd:n konepaja. Alansa johtava kuormauslaittevalmistaja tutustutti vierailijat tuotantoonsa, ja ryhmän ihmeteltävänä oli mm. nosturi Mantsinen 100, vahva näyttö Mantsisen osaamisesta alallaan. Loviisan satamaan lähdössä ollut nosturi jätti oli kunniaporttina Vetkun saapuessa Mantsisen pihalle ja antoi myöhemmin työnäytöksen, jossa 8,5 tonnin kuorma nostettiin ja laskettiin vaivatta sekä tarkasti 19 metrin etäisyydestä katsojien hämmästellessä.

Toisaalla taas Myllyn Vanhat Autot -automuseo tarjosi menneen ajan elämästä kiinnostuneille tilaisuuden tutustua museon kokoelmiin. Naisvoittoinen seurue suoritti reipas-henkisen ja yhteislaulun siivittämän retkeilyn menneeseen maailmaan, jossa autojen lisäksi oli esillä mm. vanhaa kotien talousesineistöä, vaatteita, autokilpailupalkintoja, televisioita, putkiradioita, leikkiautoja, herätyskelloja ...sekä suurta ihastusta herättänyt, täysin toimiva, ja monen mielessä nostalgisia muistoja herättänyt levyautomaatti.

Mantsisen pihalla auringonpaisteessa nautitun hernekeit-tolounaan ja jälkiruuaksi maistuneiden pullakahvien jälkeen keulat käännettiin kohti Liperiä, jossa tien vierille oli kerty-



Sonja ja Carl-Johan Blombqvist saapumassa 1961 vuoden Scania-Vabis L55:llä Valamon Luostarin alueelle.



Joensuulaisen Mantsinen Group Oy:n suurkonepajan kauniiksi maisemoitu piha-alue sai uutta väriä Vetkun kolonnan vierailusta.



Jättiläinen. Mantsinen 100 RHC:n puomistolla taakkoja voi nostaa 23 metrin päältä ja siirtää ne nopeasti, tarkasti ja turvallisesti yli 40 metrin päähän. Portaattomasti liikuteltavassa ohjaamossa on äänen- ja värinänvaimennus, kuljettajan mukaan säädettävä hallintalaitteisto ja istuin, äänentoistolaitteisto ja jopa jää- ja kuuma-kaappi virvokkeita varten. Painoa tällä isolla virkkuukoukulla on 97 000 kg.



Elämys vailla vertaa. Arvinsalmen 60 -tonninen lautta sai tovin sukkuloida tosi tiukalla aikataululla, ennenkuin kaikki 70 museokuorma-autoa olivat siirtyneet Liperistä Rääkkylään.

nyt runsaasti yleisöä seuraamaan letkan etenemistä. Sää suosi keikan osallistujia ja kauniit, vehmaat maisemat ilahduttivat silmää. Kesäisen heleissä tunnelmissa letka päätyi Arvinsalmen lautalle. Veteraaniautolla tehty lossimatka oli monelle keikan nuoremmista osallistujista ainutkertainen kokemus, sen verran harvinaisia lossit nykyisin ovat. Vanhempien osallistujien muistilokeroista löytyi ylitystä odotellessa monta lossihin liittyvää muistoa ja tarinaa.

Kaunista Karjalaa

Lossin jälkeen autokunnat parkkeerasivat Rääkkylän kirkon tienoille. Kirkon katolla tarmokkaan näköisenä seisovan tuuliviirikukon silmien edessä avautuvalla niityllä rääkkyläisillä oli tilaisuus tutustua autovanhuksiin. Musiikista ja Kihauksestaan



Anttiikkiguru Wenzel Hagelstamin kiinnostus vanhoihin kuorma-autoihin on aitoa, onhan hän itsekkin aikanaan työskennellyt alalla sekä Söderteljessä Scanian tehtaalla, että Oy Scania Ab:n konttorilla Helsingissä. Tässä on käynnissä suosittu TV-sarjan kuvaukset Kesälahtelaisen Karjalan Kievarin pihalla.

tuttu Rääkkylä osoitti vieraanvaraisuuttaan maistuvien piirakka- ja pullakahvien muodossa, ja Nanna Nyholmin vastustamattoman kaunis kanteleensoitto ilahdutti ja virkisti matkalaisia siinä missä kahvikin. Kiinnostava kunnan ja kirkon esittely sekä Teppo Mikkosen lauluesitys päätti Vetkun vierailun Rääkkyläs-

sä ja aikataulun ahdistamana matkaa jouduttiin kiirehtimään kohti Kiteettä.

Kiteen keskustassa odotti runsas joukko Kiteeläisiä, jotka paikallisjoukkueen pesäpallo-ottelusta ja Vetkun keikka-aikataulun viiveistä huolimatta olivat jaksaneet kärsivällisesti odotella autovanhusten tuloa. Kiteen vaaramaisemat, kaunis sää ja vieraanvaraiset ihmiset tekivät vierailusta onnistuneen, ja Kiteen kaupungin koululla tarjoaman illallisen aikana ruokasalin täytti tyytyväinen puheensorina. Illan muu ohjelma Kiteesalissa oli kulttuuripitoinen. Monologinäytelmä konstaapelin yksinäisestä partiovuorosta, sekä mieskuoron komeat ja herkätkin lauluesitykset olivat illan miellyttävä päätös.

Halki metsien ja harjujen

Perjantai-aamu valkeni kauniina - kunnes kellon viisarit osoittivat yhdeksää, ja Kiteen keskusta peittyi hetkeksi siniseen savuun 68:n veteraanikuorma-auton valmistautuessa jatkamaan matkaansa kohti uutta päivää ja uusia kohteita. Kiteen kaupunki saatteli joukon matkaan kohti Kesälahtea, jossa Karjalan kievarilla päästiin aamupäiväkahville ja

kuumaksi kehkeytyneeltä auringonpaisteelta piiloon. Jäätelö maistui sillä aikaa, kun pihalla kuvattiin Anttiikkia, antiikkia –ohjelmasarjaan veteraanikuorma-autoista ja –autoilusta kertovaa osuutta. Pääosissa näyttivät olevan Wenzel Hagelstam, sekä Vetkun edustajina Veikko Hoppula ja kuorma-autovanhus Republic, joka suostui kuin suostuikin esittämään osansa muutaman ryypyn jälkeen.

Kesälahdelta siirryttiin suoraan Punkasalmelle, jossa FinnForest Oy tarjosi mielenkiintoisen tehdaskieroksen, sekä herkullisen lounaan. Tehdasalue ja kertopuun valmistusprosessi muodosti maallikolle vaikuttavan kokonaisuuden. Loistavat tutustumiskierrosjärjestelyt tekivät mahdolliseksi kuulla ja seurata pyöreän puun mielenkiintoista kulkua sahatavarasta lujaksi, tasalaatuiseksi ja mittatarkaksi kertopuuksi.

Punkasalmen lukion pihalla viivytettiin hetki näyttelyn muodossa, ja Punkaharjua kohti lähdettiin punkaharjalaisen erikoisuuden, kunnanjohtajan kolmepäiväisen virkamopon johdolla. Monelle aiemmilta kotimaan loma- ja työmatkoilta tutut Punkaharjun harju-maisemat ja Saimaan siintävät selät ovat aina yhtä vaikuttavia. Samaa metsiämme ja järviemme kauneutta ja monimuotoisuutta päästiin ihailemaan Suomen metsämuseossa Lustossa, joka oli keikan seuraava kohde. Luston laajat piha-alueet muodostivat ihanteellisen näyttelytilan autoille ja autokunnat pääsivät opastetulle tutustumiskierrokselle tutustumaan Luston näyttelyn saloihin. Näyttelyn hienoin osuus oli epäilemättä hiljaisuuden huone, joka kuva- ja äänimaisemineen sekä eläinefekteineen hiljensi vetkulaisetkin seuraamaan järviluonnon ihmeitä.

Suomen metsien hyöty- ja virkistyskäyttöä esiteltiin Luston tiloissa ansiokkaasti ja monipuolisesti. Näyttelyssä olisi toki kulunut vielä hetki ja toinenkin, mutta illan tehdessä tuloaan oli aika siirtyä majoitustiloihin. Suurin osa autokunnista matkasi hotelliin Ylämyllyn museobussin arvokkaassa kyydissä, mattimyöhäiset saivat lopulta ilokseen kaartaa hotellin pihaan veteraanipaloautolla, mikä ei ollut lainkaan hassumpaa. Komeam-



Lauri Pietarinen houkutteli daamivoittoisen seurueen Pohjois-Karjalan Automobiilikkerhon Sisu –postibussiin (1951) kuljettaen heidät nostalgiselle vierailulle Myllyn Vanhat Autot –museolle.

paa toki olisi vielä ollut jos olisi saatu se sireenikin soimaan! Seuraavan aamun aikainen ylösnousu innosti autokunnat vetäytymään yöpuulle ajoissa. Sitä ennen kuitenkin joku päätti valmistautua seuraavan päivän rientoihin vähentämällä autonsa penkkejä peittävän keinonahan liukautta vadelmalimsalla, toisaalla taas jo Joensuussa aloitetut Vetkun biopolttoainekokeilut saatiin lopulta onnelliseen päätökseen. Kokeilujen tuloksina Vetkun kemistiryhmä päätyi illan mittaan päissään lopputulemaan, jonka mukaan vesi jo itsessään palamistuotteena ei ehkä sitenkään sovellu edes veteraaniauton



Voiko olla sopivampaa paikkaa historiallisten arvojen kohtaamiselle valtakunnallisena Museoajoneuvopäivänä? Suomalaisen kuljetuskalustohistorian mittava näyttely Savonlinnan Maakuntamuseon pihalla taustanaan Kyrönsalmen kallioluodolla jo reilut 530 vuotta vihollisia ja säitä uhmannut Olavin Linna ja museon toisella puolella laiturissa legendaarinen höyrykuunari Salama.

polttoaineeksi, eikä vadelmalimsan käyttö istuimen sivutuen lisäajana ole täysin ongelmaton sekään.

Museoajoneuvon päivä

Tasan kello kahdeksan aamulla jyrähtivät veteraanikuorma-autojen moottorit käyntiin Luston parkkialueella, ja keikka lähti eteenpäin herättelemään savonlinnalaisia lauantain aamu-uniltaan. Savonlinnan maakuntamuseo Riihisäällä tarjosi veteraaniautoille arvokkaan pysähtymispaikan linnan kupeessa. Savonlinnan kaupungin tarjoaman lounaan lisäksi keikan osallistujat pääsivät nauttimaan aurinkoisesta säästä, kimaltavasta Saimaasta ja komeista ajoneuvoista runsaslukuisen savonlinnalaisyleisön ohella.

Savonlinna oli matkan kenties merkittävin kohde, olihan veteraanikuorma-autojen vierailu siellä osa valtakunnallista ”Museoajoneuvon päivä” –tapahtumaa. Veteraanikuorma-autojen seura luovutti tilaisuudessa kuljetusalan etujärjestölle Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL Ry:lle vetoamisen eri tahojen yhteistyön tehostamiseksi kuljetuskulttuurin perinnettä varten ja sen yhteiskunnallisen arvon kohottamisessa.

Keikan seuraava kohde, maitopitäjä Rantasalmi esitteli itsensä Linnasaaren luontokeskuksessa Oskarissa. Linnasaaren kansallispuisto käsittää yli 130 saarta. Alueella pesii Suomen tihein kalasääskikanta, Saimaan

norppia ja valkoselkätikkoja, joiden elämään ja järviluonnon suojeleminen päästiin perehtymään luontokeskuksessa.

Ruusuja ja rautateitä

Pieksämäellä, kesäkeikan viimeisessä kohteessa kiintoisina vierailukohteina olivat VR:n konepaja sekä Parhtarjun puutarhat. VR on ollut vaunun kaluston kunnossapitoon erikoistuneen konepajansa ansiosta iso työllistäjä jo pitkään Pieksämäen alueella. Konepajalla nähtiin vaunun kunnossapitotöiden lisäksi mm. modernisoitavana ollut runsaslukuisimman veturisarjamme, Dv 12:n yksilö. Mahtavalla V-16 rakenteisella, neliventtiilikantisella, 72 litran iskutilavuuksisella ja 1360 hv kehittäväällä MGO dieselillä varustettu, ja jo vuonna 1963 esitelty veturityyppi on modernisoinnin ansiosta tuttu näky rataverkolla pitkälle tulevaisuudessakin. Keikan osallistujista monet päättivät konepajan ihmeistä, kuten MGO –dieselin pää- ja sivukiertokankijärjestelmästä ja rautapyörien renkaista huolimatta lähteä tutustumaan Parhtarjun puutarhaan, joka on leikkoruusun ja sipulikukkien tuotantoon erikoistunut kukkapuutarha. Kasvihuonepinta-alaa on yhteensä 31 000 neliometriä, joissa kasvaa mm. 25 eri ruusulajiketta tulppaanien, hyasinttien, narsissien ja kesäkukkien ohella. Puutarhan nykyaikaisista ekologisista toimintatavoista kertoivat monet yksityiskohdat kuten jätevesiratkaisut maahan upotettuine suoja-altaineen, sekä 2005 valmistunut turvetta ja haketta käyttävä puutarhan oma lämpövoimalaitos. Ympäröiviä paikkakuntia kiertävä piharsumurskain kerää ja murskaa piharusuja ja -roskia edulliseksi polttoaineeksi, ja varmasti monet konepajan kiertäjäkin olisivat mielellään tutustuneet kyseiseen murskainajoneuvoon. Mielenkiintoisen ja elämyksellisen vierailun lopuksi puutarha yllätti vierailijat kukkalahjoilla, jotka varmasti vieläkin ilahduttavat saajiaan eri puolilla Suomea.

Pieksämäen hotelli Savonsolmussa keikkalaisten ilta kului rattoisasti hyvän illallisen merkeissä hyvässä seurassa. Hotellin uima-allas ja



sauna tarjosivat virkistystä, ja tanssihaluiset pääsivät ko-keilemaan parketin luistoa Matti Eskon ja orkesterinsa tahdissa. Iltajuhlissa Vetku palkitsi ansioistaan Erkki Humpaksen, Oki Mikkosen ja Lassi Pietarisen. Nuorimman osallistujan palkinnon pokkasi kotiin, tällä kertaa lopullisesti, Petro Lindfors. Suosituimman veteraanikuorma-auton yleisöäänestys oli keikan aikana kerännyt eri paikkakunnilta yli neljäsataa ääntä, ja ääntenlasku suoritettiin vielä yön myöhäisinä tunteina. Seuraavan aamun Vetku ry:n kokoukseen mennessä selvisi, että Savo-Karjalan keikan yleisösuosikkina Närkon lahjoittaman pokaalin sai omistukseensa Paavo Vainikka vm. -38 Volvo -säiliöautolla.

”Kyllä minä voin olla täällä vaikka kaksi päivää!”

Suvinen sunnuntaiamu oli aamiaisen jälkeen rauhallinen ja kiireetön. Vetkun kokouksen jälkeen suurin osa autokunnista suuntasi jo kohti kotia monta elämystä ja kokemusta rikkaampana. Pieni osa autokunnista jäi vielä Pieksämäen seudulle tekemään veteraanikuorma-autoilun historiaa: veteraaniautoista ja niiden ajamisesta kertovaa ääni- ja kuvatallennetta. Kuvaus- ja äänitysprojektiin lupautuivat mukaan autoineen Paavo Vainikka, Timo Volanen, Raimo Stenvall, Aulis Hartikainen, Olavi Nenonen, Carl-Johan Blomqvist, Tarmo Hirvi, Oki Mikkonen, Erkki Kleimola, Raimo Kuortti ja Jari Ala-Ilomäki. Paahteiset tunnit tien poskessa kuvaus- ja äänitysvuoroa odotellen eivät varmasti olleet ihanteellisimmin viettää kotiinlähtöpäivää, mutta veteraanikuorma-autoilijoille luonteenomainen porukkahenki oli kuitenkin vahva. Kiire loisti poissaolollaan, ja Raimo Kuortin suusta kuultiin epäilemättä klassikkoaineeksi omaava lausahdus: ”Kyllä minä voin olla täällä vaikka kaksi päivää!”. Ryhmän työn ja vaivan tulokset ovat ihailtavissa ja ostettavissa DVD –muodossa toivottavasti jo Loska-ajoissa. Vetku ry:n perinnettallennustyö ja sen tulokset, sekä veteraanikuorma-autoharrastus saadaan näin Savo-Karjalan keikan perintönä näyttävästi yhä laajemman yleisön tietoisuuteen.



Pieksämäki on aina ollut riippuvainen rautateistä. Keikan runsaskaan kalusto ei tukkinut tämän tavaravaunu- ja työkonelastusta valmistavan ja kunnossapitävän VR:n suurkonepajan laajaa pihaa.



Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry SKAL vietti Savonlinnassa liittokokousta, jolle Veteraanikuorma-autojen seura ry luovutti vetoomuksen 'suomalaisen kuljetuskulttuurin perinnettallennuksen yhteistyön tehostamiseksi sekä sen yhteiskunnallisen arvostuksen kohottamiseksi'. Kuvassa SKAL johtohenkilöiden VIP-ryhmä vastaanottotilaisuudessa.



Sisäministeri Kari Rajamäki ajoi varta vasten Savonlinnasta Rantasalmelle vetkulaisia tapaamaan. Hän kertoi arvostavansa suuresti perinnettallennustyötämme, luvaten omalta osaltaan tukea toimintamme edelleen kehittämistä.



Varsinaisen keikan päätyttyä toistakymmentä osallistujaa ryhtyi vielä vanhan kuorma-auton äänitallennustalkoisiin. Projektin organisaattori Jari Ala-Ilomäki syöksyi kärkeen milloin Joutsalaisen vajeripuomeissa, milloin taas autojen alustatiloissa. Mikrofonin kun piti kiinnittää mahdollisimman hyvin paikkoihin. Vuorossa savitaipalealaisen Tarmo Hirven Ford Thames/1954:n moottoritila.



Närko palkinto 2006

Paavo Vainikalle Savitaipaleelle.



Teksti ja kuva **Jari Ala-Illomäki**

Pikaisesti katsoen ei voi olla varma, kumpi kiittää paremmin; Närkön lahjoittama hoivanhoitoainen pokaali, vaiko Paavon säiliö-Volvon kytki? On se niin viimeisen päälle entistetty!

Kesäkuun 8.-11. ajatun Savo-Karjalan keikan yleisöllä oli tilaisuus reitin varren paikkakunnilla äänestää suosikkiaan. Nyt toista kertaa jaetun Oy Närkö Ab:n ajettaman komean pokaalin voitti Paavo Vainikka Savitaipaleelta vm. 1939 Volvo LV 94D -säiliöautollaan.

Auto on ensimmäinen Suomen Gulfin aikanaan maahantuomista viiden auton sarjasta. Viimeksi Pälkäneen palolaitoksella vesiautona ollen ja siten rakenteiltaan vielä alkuperäisen tyyppisen auton entisöinti oli aloitettu Kangasalla, kun se siirtyi Paavon omistukseen.

Auton entisöinti jatkui purkamisen, rungon oikaisun, alkuperäisen moottorin putkituksen ja koritöiden kautta alkuperäisiin Gulfin väreihin maalamiseen. Värykseltään ja etenkin takaosan runsaine yksityiskohtineen huomiota herättävää autoa vastavasta yksilöstä Paavolla on muistikuivia jo sotavuosilta Gulfin Lappeenrannan varikolta.

Lopputuloksena on upeaa katseltavaa ja ehdottomasti palkitsevaa arvoineen. Veteraanikuorma-autojen Seura onnittelee!

Traktorikirjaa koskevasta palautteesta

Rakentavin, ettenkö sanoisi ruuvaavin terveisin toimittaja-kirjailija **Vesa Rohila**

Viime numerossa eräs lukijapalaute koski Vetkun lehdessä 3-4/2005 olutta, Eilispäivän traktoreita -kirjasta kertovaa uutista. Suora lainaus lukijan kommentista: "Kyllä Bray valmisti useita satoja tasakokopyöräisiä Bray-Nuffield 4x4 -traktoreita." Tämä pitää paikkaansa (Nuffield 10/60 -pohjaisia noin 100 ja 4/65 -versioita suunnilleen 130), mutta Vetkun numerossa 3-4/2005 olleessa jutussa ei puhuttu Bray-Nuffieldeista, vaan Bray-Leylandeista, ja nämä Leylandin Bray-nelikot ovat harvinaisia. Niitä on valmistettu vain kourallinen. Mielenkiintoisinta tässä asiassa on se, että myös Suomeen tuli muutama tällainen nelivetotraktori.

Kiitos joka tapauksessa palautteesta. Mukavaa, että myös vanhat traktorit kiinnostavat veteraanikuorma-autojen ystäviä.



Tällaisia Leyland 470 Bray -malleja tiedetään maailmassa olevan vain viisi. Tässä vm. 1975. Kuva kirjasta Vesa Rohila, Eilispäivän traktoreita (Alfamer 2005)



Anttolan satamakuva: Suur-Saimaa tarjosi Anttolassakin lämpimät ja kauniit puitteet onnistuneelle tapahtumalle.

Saimaan Veteraanikuorma-autojen Seuran kesäkeikan Savo-Karjala -teema sai vauhdikasta jatkoa järjestyksessään 14. Suur-Saimaan ympäriajo -tapahtumassa 1 - 2.7.2006. Etelä-Karjalan vanhat ajoneuvot ry:n ja Mikkelin Mobilistien yhteisvoimin vuosittain järjestämään tapahtumaan osallistui tänä vuonna 144 ajoneuvoa joista vanhin vm. -23, nuorin vm -79. Joukossa oli myös viisi Vetkun jäsenautokuntaa.

Lappeenrannasta alkaneen ajon reitti kulki pitkin Saimaan ranta-raisemia Joutsenosta Imatralle, Ruokolahdelle, Puumalaan, Anttolaan, Mikkeliin, Ristiinaan ja Suomensiemelle päätyen Savitaipaleen ja Taipalsaaren kautta takaisin Lappeenrantaan. Sininen Saimaa loi kauniit puitteet tapahtumalle ja järjestäjillä tilauksessa ollut ihanteellisen kaunis kesäsääkin toteutui sataprosenttisesti.

Reitin aikana osallistujat kävivät kymmenellä eri tehtävärastilla. Osalla rasteista kysyttiin autokunnilta autoilun visaisia tietotaitoja, osa taas oli viihteellisiä ja humoristisia taitotehtäviä. Ympäriajon aluksi osa kilpailijoista osallistui asu-ajoneuvokilpailuun jossa Vetkun perinnettä nusharrastus sai runsain mitoin positiivista huomiota. Veteraanikuorma-autot osallistuivat asu-ajoneuvokil-

pailuun ansiokkaasti, sillä ammattilaisten sarjassa Olavi Nenonen De Sotollaan ja Pentti Heinonen Ford Pickupillaan saivat kunniamaininnat,



Pentti Heinonen lähti haastattelujen jälkeen joukon ensimmäisenä matkaan toisena ajopäivänä Mikkelistä.



Vetkulaista ajokalustoa esillä ajojen päätepisteessä Lappeenrannan Linnoituksen Katriinantorilla. Takana kaksi päivää ja 300 ajokilometriä.

ja aloittelijoiden sarjan toinen palkinto meni Sipooseen Jari Ala-Illomäen Jyry-Sisulle ja autokunnalle.

Hyväntuulinen ja ison vapaaehtois-henkilökunnan turvin toteutettu ajotapahtuma kerää joka vuosi uudestaan mukaan joukon moninkertaisia ajoihin osallistujia, mutta ensikertalaisillekin tapahtuma tarjosi paljon nähtävää ja koettavaa. Ajojen päätöspaikalla olleeseen vuoden 2007 ilmoittautumislomakkeeseen kertyi jo 95 nimeä.

Teksti: Päivi Ala-Illomäki

Kuvat: Jari Ala-Illomäki



Ajot tarjosivat visuaalisia nautintoja paitsi katsojille myös ajoihin osallistuville.



SÄHKÖ-SANOMIA:

Jyry-Sisu tarwittiin jälleen Neste Osake-Yhtiön töihin!

Ajast'aikaa 1.9. w.2006 elettäessä arwoisa jäsenemme ja Wetkun hallituksen pitkä-aikainen jäsen Reino Lehtinen, alias Repa tai Reiska, joutui tai oikeammin sanoen pääsi warsin mainittawattawalla tawalla edustamaan Weteraanikuorma-waunujen Seura ry:n perinnetallennustoimintaa. Kyseessä olewa tapaus käsittelee nyky-aikaisen Nesteoilin Porwoon Jalostamon lähettämön pitkäaikaisen herrasmiestyöntekijä Risto Ritarin kyyditsemistä hänen eläkkelle-jääntijuhlaansa wiimeisenä työpäiwänään. Puheena olewaan tehtävään Repalla oli pitkän kokemuksensa, taitonsa ja hywän huumöörin-luonteensa johdosta mitä erinomaisemmat edellytykset.

Tarinamme herrat owat jo wanhoja tuttuja wiime wuosi-tuhannelta. Hra Ritari ei tosin lähettänyt matkaan Repan ensimmäistä kuormaa silloisen Nesteen Porwoon jalostus-laitokselta Tapiolaan joulukuussa w. 1965, mutta jo vuonna 1967 Repan iso, 17 m3 wetoinen telirekka-waunu lähti Hra Ritarin laatimien asiakirjojen matkaan-saattamana. Nyky-aikaiset kuorma-waunut ottawat matkaansa jopa 50 m3 suuruutta olewia kuormia, mutta luultawaa on, että nekin jonakin päiwänä owat olewa osa asianharrastajien waalimaa historiaa.

Kahween-juonnin, kaakunsyönnin ja korkea-arwoisen seuran-pidon tauottua sankarimme asettautuiwat mukavasti Jyry-Sisun ergonomiseen ohjaamoon, tervehtiwät Nesteoilin työhelemään jääwälle rahwaksalle hywätisteiksi, ja siirtyiwät wauhdin yhäti kohotessa kohti korkeampia sfäärejä. Weteraanikuorma-waunujen Seura toiwottaa kaikkea parasta eläke-wuosille!

Kuwat ja teksti: Jari Ala-Ilomäki



Tämän lehden-numeron palkintotehtävä: Etsi Repan Auto! Kowin owat nyky-aikaiset öljyn-kuljettimet entisiä öljy-autoja suurempi-kokoisia. Wastaukset: 'Öljy-autokisa, Wetku, PL48, 36201 Kangasala (Tygareal) tai jari.ala.ilomaki@vetku.fi. Suuri-arwoiset palkinnot!



Wirallinen poseeraus wanhan nostalgia-waunun edustalla. Selkeästi aistittawissa on herrain juhlawan tapauksen edellyttämää wanhain-aikain arwokuutta tapailewa kaswoin-ilme.



Wiimeinen symbolinen matkaan-lähetäminen.



Tämän suoritettuuan tarinamme sankarit owatkin walmiita ratsastamaan kohti aurin-gonlaskua... Aika welikultia!



KUORMA-AUTOLIITON AINEISTOA ELKASSA

Teksti: Jukka Liukkonen

70-vuotisjuhlavuottaan viettävän Suomen Kuorma-autoliiton (nykyinen Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry) Elinkeinoelämän Keskusarkistoon (Elka) luovuttama aineisto on nyt saatu järjestettyä tutkimusta varten. Aineiston viitetiedot ovat nähtävillä Internetissä ja varsinaiset asiakirjat Elkan tutkijapalvelun tiloissa Mikkeliissä.

Kuorma-autoliiton arkistoaineistoa on Elkassa kaikkiaan lähes 80 hyllymetriä. Aineiston perusteella tutkijat saavat hyvän kuvan liiton harjoittamasta toiminnasta, josta jäsenyhdistysten edunvalvonta on ollut yksi tärkeimmistä. Tätä puolta liiton toiminnasta pääsee tarkastelemaan muun muassa liikennelupakortiston ja jäsenluetteloiden avulla. Aineisto sisältää lisäksi runsaasti kuljetustaksojen määrittelyä koskevaa aineistoa. Liittokokouksia koskevaa aineistoa on kertynyt neljän vuosikymmenen ajalta vuodesta 1959 lähtien.

Kuorma-autoliitto on ollut mukana kehittämässä kansainvälisen kuorma-autoliikenteen toiminta-edellytyksiä. Liiton arkistoaineiston joukossa onkin runsaasti IRU:n (International Road Transport Union) ja NLU:n (Nordisk Lastbil Union) kanssa käytyä kirjeenvaihtoa ja kokousaineistoa. Ulkomaisen yhteydenpidon lisäksi liitto on osallistunut vahvasti



Neuvotteluja on käyty myös itärajan takana. Tässä suomalaisen maantievaltuuskunnan näkymiä Leningradista huhtikuussa 1971 (Elka, Suomen Kuorma-autoliitto ry:n arkisto).

myös kotimaisen kuorma-autoalan ja liikenteen kehittämiseen, josta työstä arkistoon on kertynyt muun muassa liikenneministeriön ja eduskunnan kanssa käytyä kirjeenvaihtoa, sekä komiteatyöskentelyä koskevaa aineistoa.

Kuorma-autoliiton julkaisuista Elkaan on talletettu liiton tiedotuslehtenä toiminnasta Ammattiautoilija-lehteä, jota löytyy arkistosta vuosilta 1950 - 1986. Tätä sarjaa saamme toivottavasti vielä täydennettyä.

SKAL ry:n luovuttaman aineiston joukossa on jonkin verran lääninyhdistysten sekä suorite-alayhdistysten sekä kuorma-autoliikenteen eri sidosryhmien asiakirjoja. Näitä ovat muun muassa Ulkomaanliikenteenharjoittajat ry., Tavaralinjat ry., Maitolinjat ry., sekä Kuljetuskeskusten Liitto ry. Edellisessä Vetkun numerossa on mainittu tarkemmin eri kuorma-autojärjestöjen ja yhteisöjen Elkassa olevat aineistot, joita täydennetään nyt Kuorma-autoliiton arkiston mukana tulleella aineistolla.

Vetkun edellisessä numerossa lueteltiin eri kuorma-autoalan yritykset, joiden aineistoa on luovutettu Elkaan. Yritykset voivat luovuttaa asiakirjojaan joko lahjoittamalla tai tallettamalla aineiston säilytet-

täväksi Mikkeliissä. Elkaan pyritään saamaan säilytettäväksi tutkimuksen kannalta mahdollisimman arvokasta aineistoa, eli kaikkea yrityksessä säilynyttä aineistoa, kuten tositteita, ei säilytetä. Lisäksi turhien kaksoiskappaleiden säilyttämistä pyritään välttämään.

Niin kuorma-autoliikenteen kuin muidenkin alojen asiakirjat ovat pääosin vapaasti tutkijoihin käytettävissä. Laitoksen tutkijapalvelu toimii arkisin klo 8.00-16.00. Asiakirjoja lähetetään myös kaukolainaan Kansallisarkistoon, maakunta-arkistoihin ja Tampereen Yliopiston kirjastoon.

Aineistoja koskevien viitetietojen tutkiminen on mahdollista ajasta ja paikasta riippumatta. Elkan kotisivuilta www.elka.fi voidaan hakea tietoja säilytyksessä olevasta aineistosta. Valokuvarekisteri onkin ollut varsin suosittu nettipalvelu, jossa on mahdollista katsella ja tilata digitoituja valokuvia. Kuorma-autoliiton arkistossa on valokuvia muun muassa hiihtokilpailuista, sekä negatiiveja vanhoista kuorma-autoista. Tässä artikkelissa olevat kuvat ovat Kuorma-autoliiton arkistosta.

Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkisto (Elka),
Tutkijantie 7, 50100 Mikkeli
puh. (015) 321 340
fax. (015) 366 340
e-posti @elka.fi
www.elka.fi



Hiihtokilpailujen lähtötunnelmia Kuusamossa vuonna 1976 (Elka, Suomen Kuorma-autoliitto r.y:n arkisto).



(Ote Stuart Köhlerin tulevasta kirjasta "Puukaasujen aika")

Hiili- ja pilketuotanto

Kauppatiet katkeavat

Kun kauppatiet katkesivat II Maailmansodan sytyttyä polttoainetilanne muuttui heti kriittiseksi. Sekä maantie- että rautatieliikenne olivat riippuvaisia tuontipolttoaineista. Myös suurimpien kaupunkien asuntojen lämmitys oli paljolti hiilen ja koksinkin varassa.

Kun Suomen Talvisota vuonna 1939 alkoi, tuli nestemäisten polttoaineiden korvaaminen kotimaisilla tuotteilla välttämättömäksi. Alustavia suunnitelmia oli tehty jo varhain syksyllä 1939. Kun sota sitten marraskuun viimeisenä päivänä puhkesi, oli käynnistettävä laajamittainen toiminta puupolttoaineen hankkimiseksi kiinteistöjen lämmitystä, rautatieliikennettä ja autoja varten.

Maamme koko energiahuolto oli pikavauhdilla käännettävä kotimaisen polttoaineen varaan. Käynnistetty hiili- ja pilketuotanto joutui siten vaatimaan osansa niukoista halkovarannoista.

Metsästä energiaa

Sotavuosina 1940-44 käytettiin maassa kaikkiaan puuta erilaisiin tarkoituksiin yhteensä noin 30 milj. m³. Tuolloin käytön jakaantuma poikkesi oleellisesti sotaa edeltäneistä ja sen jälkeisistä ajoista, jol-

loin metsäteollisuuden vienti toimi. Halkojen kulutus sen sijaan nousi absoluuttisestikin. Enimmillään halkojen osuus oli jopa yli puolet koko hakkuumäärästä. Rautatiet oli suurin kasvun aiheuttaja, mutta merkitsevä tekijä oli myös kumipyöräliikenteen muuttuminen äkkipöytävetoiseksi.

Täsmällisten tilastotietojen puuttuessa voidaan arvioida, että autohiilien ja pilkkeiden tuottamiseen käytettiin noin vuosina yhteensä yli 1 miljoonaa m³ halkoja ja muuta tähän tarkoitukseen soveltuvaa puutavaraa. Tämän mukaan autojen pitämisen liikenteessä kulutti noin 3% puun vuosittaisesta kokonaiskulutuksesta ja vastaavasti 8-10% halkojen määrästä. Tämän puumäärän hankkiminen edellytti mittavaa työpanosta. Kun työvälineinä olivat vain poka-saha, kirves ja kuorimarauta, työn tuottavuus jäi varsin alhaiseksi. Tätä huononsi edelleen se, että suorituskykyisimmät miehet olivat rintamalla, joten hakkuutöissä oli paljon ikämiehiä ja lapsiakin. Tilastojen mukaan metsurin päivätyötulos oli keskimäärin noin 4 m³. Näiden perusteella voisi arvioida, että hiiltoon ja pilketuotantoon vuosittain tarvittavan puumäärän hakkuuseen tarvittiin yli 250 000 miestyöpäivää.

Keskimääräisillä ajomatkoilla hevonen toi tien varteen noin 10 m³ halkoja. Hevostyöpäiviä tarvittiin tämän mukaan yli 10 000/vuosi.

Myös työnjohtoa oli silloin erittäin runsaasti. Eräs nyrkkisääntö oli, että työnjohtajalla oli 10-15 hakkuumies-

tä. Kaukana totuudesta ei liene arvio, että autojen pitäminen liikenteessä vaati yhteensä lähes 400 000 miestyövuotta metsässä. Toisin sanoen hakkuun ja ajon parissa työskenteli näissä merkeissä metsässä joka arkipäivä yli 1300 miestä ja kolmisensataa hevosta. Hakkuu- ja varsinkin ajotyöt tehtiin tuolloin hyvin vahvasti talvipainotteisesti, joten todellisuudessa voidaan arvioida, että huippukaudella autojen polttoaineen hankinnassa ahersi metsissä kolminkertainen määrä miehiä ja hevosia. Vallitseva työvoimapula vaikeutti ajoittain suurestikin hakkuutöitä.

Heti sodan päätyttyä teollisuuspuun käyttö lisääntyi nopeasti, jolloin hiilto- ja pilkepuun suhteellinen osuus kokonaiskulutuksesta pieneni. Puunkäytön osalta palattiin vuosien 1946-47 aikana normaalioloihin nestemäisten polttoaineiden tuonnin vapautuessa.

Hiili- ja pilketuotannon työllistämisen ihmismäärän arvioiminen on vieläkin vaikeampaa, sillä töitä tehtiin niin teollisesti kuin talkoilla liiterin takana. Miilupoltossa suuri osa työajasta kului polton valvontaan, jolloin laskettu tuotos miestyöpäivää kohti jäi kovin alhaiseksi, kun tehokkaassa uunihiillossa lienee päästy kymmenekertaiseen tuottavuuteen. Pilkkeen teossa ero käsityön ja teollisen valmistuksen välillä saattoi olla vieläkin suurempi. Kokonaistyöpanokseen on vielä lisättävä halkojen autokuljetukset, sekä valmiin tavarankuljetukset jakelupisteisiin.



Metsähallituksen hiilimiilua ladotaan. Paikka tuntematon. (Molemmat kuvat omistaa Matti Mäkitie, jonka isä Ahti Mecklin toimi metsähallituksen pääjohtajana puukaasujen ajan viimeisinä vuosina.)



"Hävittäjä" varustettuna Svedlund hiilikaasuttimella hakemassa hiilikuormaa joltakin metsähallituksen hiiltämöltä.



Hallitus tiedottaa.

Vuonna 2007...

Veteraanikuorma-autojen seura perustettiin Kuopiossa 6.6.1987. Vietämme jo siis 20 v –juhluvuotta! Kuluneiden kahden vuosikymmenen aikana on kuorma-autoperinteen tallennustoiminnalle muotoutunut toimintamalli, jonka tulevaisuuskin ainakin nykyäkemyksen mukaan vaikuttaisi valoisalta. Julkisen esilläolon avulla olemme onnistuneet luomaan toiminnastamme positiivisen mielikuvan niin suuren yleisön kuin alan ammattipiirienkin keskuudessa. Yhteistyön kehittäminen ja jatkuva toimintamallin sopeuttaminen muuttuvaan ympäristöön takaa toiminnallemme hedelmällisen jatkon. Ilolla olemme saaneet todeta, että entistä useammat ovat panneet toimeksi hallussaan olevan tiedon tal-

lentamiseksi. Parhaita esimerkkejä tästä ovat mm. Kalervo Mesirannan muistelmat, jotka hän julkaisi yrityshistoriikin muodossa saatuaan ”kim-mokkeen” Vetkun kokouksessa. Useat jäsenemme ovat myös keränneet/luovuttaneet arkistoitavaksi monenlaista hallussaan ollutta perinneaineistoa.

Seuran puheenjohtajan sähköposti on toiminut tiedon tallennuspankkina erään alalla olleen henkilön muistelmille. Muutaman päivän välein (toisinaan useitakin päivässä) putkahtaa esiin etelä-hämäläiseen kuorma-autoliikenteeseen liittyviä yksittäisiä muistikuvia noin puolen vuosisadan ajalta. Persoonallista aineistoa alkaa olla koossa kohta pienen kirjan verran. Tämä tuntuu hyvältä!

Alkavan juhluvuotemme aikana tulemme jälleen näkymään aivan uusilla paikkakunnilla.

Kevätpäivän tasaus 2007 –ajo ja Seuran yleinen kevätkokous järjestetään Mäntyharjulla 24 – 25.3.2007. Luvassa on jälleen mielenkiintoisia yritysvierailuja ja ennen muuta hauskaa yhdessäoloa.

Keikka Päijänteen ympäri toteutetaan 7 – 10. kesäkuuta. Aikatauluja ja tapahtumajärjestelyitä hiotaan vielä.

Loska-ajolle on ideoitu alustavasti ajoreittiä, joka johtaisi mahdollisesti Tuusulan seudulle.

Toimintasuunnitelmaan on kirjattu Seuran ulkoisen viestinnän, erityisesti Internet-sivuston palvelutason kehittämistä. Työ onkin jo hyvällä alulla, projektia hoitaa Jari Ala-Ilomäki.

Tarkoituksena on tuottaa 20 v -juh-lajulkaisu paperille painatussa muodossa. Seuran uusi hallitus tulee nimeämään toimikunnan hanketta toteuttamaan.

Seuran esitelehtinen tarvitsee myös tietojen päivittämistä, joten nyt on oikea aika saattaa sekin uuteen uskoon.

Seuran kaluston kanssa tulee myös riittämään töitä. Republic 20:n ”ohjaamo-kate” on edelleen työn alla. Vasta lahjoituksena saamamme historiallisesti arvokkaan Sisu SH-4:n kunnostusprojekti tulee saattaa käyntiin. Myös näiden kummankin auton historiatiedoissa on vielä aukopakoja, jotka olisi pikaisesti pystyttävä täydentämään.

Perinteiden vaaliminen ja –tallentaminen on paitsi arvokas, myös ennen muuta hauska harrastus.

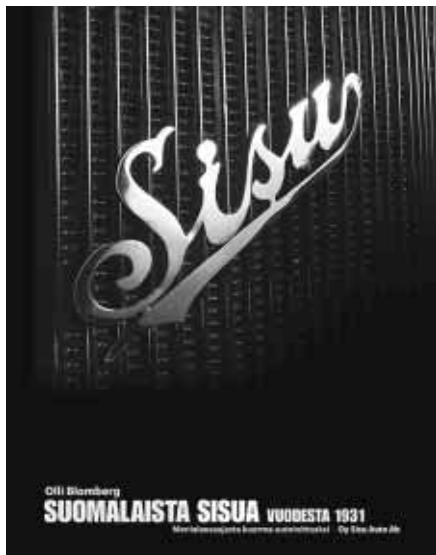
Kuva: Jari Ala-Ilomäki



Vanha keino on parempi kuin pussillinen uusia sanoja. Olavi ja Topi Nenonen näyttivät Savo-Karjalan keikalla väitteen toteen; pari pussillista kanelia katosi vaimon leipomistarvikkeista, mutta niinpä vuotanut vesipumppukin lopetti oikkuilunsa. . Veteraanimobilisti Teuvo Vuortio tarkkailee tilannetta.



Tuoreita julkaisuja sarjassa; Hyötyajoneuvot - kuorma-autot



Olli Blomberg:

SUOMALAISTA SISUA vuodesta 1931. Monialaosajasta kuorma-autotehtaaksi.

Tämä teos on mieleenpainuva matka suomalaisen Sisun värikäseen historiaan.

Elävä teksti monen mukana olleen itsensä kertomana ja lukuisat aikaisemmin julkaisemattomat kuvat nostavat jo yleisesti tunnetun Sisun-tiedon rinnalle arkistojen kätöistä paljon uutta. Pieni voi oikein toimien olla hyvinkin suuri – niin yrityksenä ja käsitteenä kuin myös tuotteena. Gummerus

2006, K, 454 s. Hinta 55,00 €. myynti: MOBILIA ja Sisun-Auto Oy



PUOLUSTUSVOIMIEN MOOTTORIAJONEUVOT 1919 - 1959

Markku Mäkipirtti

Koko: A4 (210 x 297 mm)

Sivuja: 224

ISBN: 952-5026-54-X

Keväällä 2006 ilmestyneen Puolustusvoimien moottoriajoneuvot 1960-2000 -teoksen seuraksi on nyt tullut vuosia 1919-1959 käsittelevä kirja. Esillä on valtaosa käytössä olleista kuorma- ja henkilöautoista, traktoreista ja moottoripyöristä. Alkuvuosisikymmenien ajoneuvokehitys tulee hyvin esiin 366 mustavalkokuvan, 32 mittapiirroksen ja 66 taulukon kautta. Kirjassa on myös otsikon aikarajoista poikkeava kappale panssariautoista vuonna 1918 sotasaaliiksi saadusta Izhorskij-Fiatista 2000-luvun suomalaiseen XA-361-Amos-kraanaatinheitinpanssariajoneuvoon.

Hinta: 39.50 €

Myynti: mm. MOBILIA



PUOLUSTUSVOIMIEN MOOTTORIAJONEUVOT 1960-2000

Markku Mäkipirtti

Koko: A4 (210 x 297 mm)

Sivuja: 224

ISBN: 952-5026-50-7

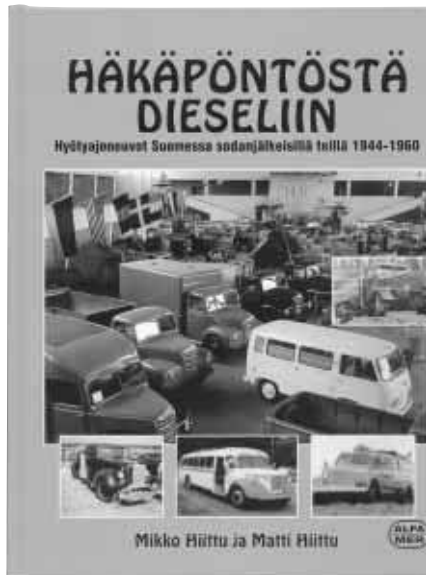
Kirja on ensimmäinen laaja katsaus vuosina 1960-2000 Suomen puolustusvoimien käytössä olleista moottoriajoneuvoista painottuen raskaaseen kalustoon. Teoksessa ovat kaikki käytössä olleet maastokuorma-automerkit ja -mallit sekä valtaosa kuorma-autoista. Mukana on myös hydraulivoimansiirron lyhyt historia puolustusvoimissa.

Neljän vuosikymmenen kehitys tulee hyvin esiin 380 mustavalkokuvan, 45 mittapiirroksen ja 40 taulukon avulla. Puolustusvoimien ulkopuolelta olevat harvinaiset neuvostoliittolaisperäiset ajoneuvot on selvitetty muita laajemmin. Erikoisajoneuvoja on esitelty eri vuosilta yli 100 kappaletta ja mukana on kuusi lavetinvetäjää sekä saman verran säiliöautoja ja 17 paloautoa. Asejärjestelmäajoneuvoja on 30 kappaletta.

Kirjan kirjoittaja on palvellut puolustusvoimien A-luokan ajoneuvotarkastajana ja siinä ominaisuudessa päässyt kokeilemaan lähes kaikkia kirjassa esiintyviä moottoriajoneuvoja sekä ollut mukana ajoneuvojen suunnittelussa, varustelussa, modifiointissa ja korjauksessa Kuljetusvarikolla vuodesta 1973.

Hinta: 39.50 €

Myynti: mm. MOBILIA



**Mikko Hiittu ja Matti Hiittu,
HÄKÄPÖNTÖSTÄ DIESELIIN**

Tuotenro: S185, ISBN: 9524720299

Satoja valokuvia entisöidyistä kuorma-, linja- ja paloautoista.

Sodanjälkeisen pula-ajan ja sitä seuranneen voimakkaan nousukauden aikaiset hyötyajoneuvot ja niiden kehitys tarjoavat mielenkiintoisen retken kuorma-, linja- ja paloautojen laajaan merkkikirjavaan maailmaan.

Tässä kirjassa on sodanjälkeinen vaikea aika kerrottu ja kuvitettu alkuperäisillä kuvilla, mainoksilla ja lehti-uutisilla. Kirjasta saa hyvän käsityksen kunkin ajanjakson kalustosta. Mukana on häkäpönttöjä, nostureita, erilaisia lavarakenteita ja rekkoja. Hinta: 27,9 € Alfamer Oy



**Vesa Rohila,
WANHAT RAKKAAT KONEET**

Tuotenro: S207, ISBN: 952-472-049-3

Kirja kertoo julkisuudessaakin tunnetuista, mutta myös vähemmän tunnetuista miehistä ja heidän rakkautensa ja intohimostaan vanhoihin koneisiin ja laitteisiin.

Kirjassa on esitely mielenkiintoisella tavalla vanhoja polkupyöriä, mopoja, henkilöautoja ja traktoreita sekä niiden omistajia. Mikä on heidän suhteensa koneeseensa, ja millainen historia laitteella on takanaan? Miksi juuri tämä masiina? Hinta: 27,90 € Alfamer Oy



**Kalervo Mesiranta,
KULJETUSYRITTÄJÄN TARINA.**

ISBN 052 - 92 - 0838 - 3

167 sivua, kuvia, karttoja. Omakustanne.

Kirjassa kerrotaan kuvin ja sanoin kangasalalaisen Kalervo Mesiranta ja hänen perustamansa kuljetusyrityksen Kuljetusliike Mesiranta Oy:n vaiheet, Kalervon elämän vaiheita sekä kuljetusyrityksen historiaa vuosilta 1942-1989. Teos käsittelee myös ulkomaanliikenteen vaiheita eri puolilla Eurooppaa ja Lähi-itää.

Teosta voi tiedustella Kalervo Mesirannalta (0400 238960), Kari Mesirannalta (040 911 3302)





Loska-ajot Tuuloksessa ja Lammilla 14. –15.10.2006 :

PERINTEITÄ JA UUSIA TUULIA

Pellava- ja sahtipitäjä Lammi isännöi tämän vuotisia Veteraanikuorma-ajotojen seuran loska-ajoja lokakuuisena viikonloppuna. Ennätykselliset neljäkymmentä kuorma-autoveteraania, joista ilahduttavan moni ensikertalainen, oli uskaltanut matkaan testaamaan ajopelin vesikelimoinaisuuksia. Tällä kertaa todella kenttäkelpoisiksi osoittautuivat sisumiehet Veli-Matti Reiniö ja Marko Haverinen. Sitkeä sadekehi haastoi veteraaniautojen enemmän ja vähemmän tehokkaat tuulilasinyyhkimet, mutta loskassa ja sohjossa ei kuitenkaan tällä kertaa kynnetyt kevätpäiväntasausajojen malliin. Ruskasta päästiin kylläkin nauttimaan täysin siemauksin.

Sahdin, pellavan -ja rievän pitäjä.

Kauppakeskus Tuulosen iso parkkipaikka toimi tämän kertaisten ajojen lähtöpisteenä. Rivakan renkaidenpotkiskelun ja Kauppakeskus Tuulosen sponsoroiman herkullisen aamiaisen ja jälkeen miesväki perehtyi

Lammin sahdin liikenteessä sahdin valmistuksen saloihin – näyttävät jotkut ostaneet koe-eriäkin matkaan. Toisaalla Voglian liikenteessä rouvasväki sai pikakurssin kotimaisen vaatetusteollisuuden nykytilaan. Löytyi liikkeen hyllyistä pellavaakin, ja joka tapauksessa monelle jotain mukavaa päälle pantavaa kotiin viemisiksi.

Aamukahvien aikana yhä reipastunut sade saatteli autoletkan liikelle kohti Tuulosrievän leipomoa. Komeissa uuneissa paistuivat komeat, ja ennen muuta herkulliset rievät, ja lämpimäisten kera olikin mukava jatkaa sateista matkaa. Liekö tuulilaseja huurruttanut sade vaiko lämpimän rievän höyryt, sillä kaikki tiet eivät vieneetkään seuraavaan kohteeseen eli Lammin torille. Pie-



Maankuulun Tuulosrievän perinteikäs leipomo on jo ulkoakin päin näyttävä rakennus. Lämpimäisrievät kelpasivat iloisen leipurin, Tarja Timosen seikkaperäisen tuote-esittelyn jälkeen perinneharrastajille.

Päivi Ala-Illomäki



Toimitusjohtaja Jouni Jokinen sai ajokilven muistoksi vierailustamme, Vetkun kirja-arkisto taas karttui historiikki-teoksella Lammin Osuuskauppa 100 vuotta.

nen kunniakerroksen jälkeen torikin toki löytyi. Lammin osuuskauppa tarjosi vahvistusta matkalaisille herkullisen lounaan muodossa, ja joukkio jakaantui jälleen uusiin vierailukohteisiin. Naisväkeä kiinnosti Lammin 550 –vuotias kirkko betonipaanukattoineen, ja Sirkka Välivehmas pitikin eloisan esitelmän kirkon historiasta.

Kirkon jälkeen rouvasväki siirtyi yllättävää auringon paistetta ihailleen läheiseen Lammin kunnantaloon. Lammilaisen opettajan ja kulttuuripersoonan Vilho Pietilän taidekokoelma siirtyi Lammin kunnalle testamenttilahjoituksena vuonna –56, ja oli nyt ihailtavana kunnantalossa omana näyttelynään. Pekka Halosen, Hugo Simbergin, Helen Sjerfbeckin, Juho Rissasen ja monien muiden nimekkäiden kotimaisten taiteilijoiden töitä sisältänyt kokoelma herätti ihastusta. Pellava-seinäisessä valtuustosalissa nautittu, vs. kunnanjohtaja Helena Hirviniemen tarjoamat kahvit maistuivat ja virkistivät.

Kuskiensa kiinnostuksen kohteina olivat Lammin betonin tuotantolaitos, sekä Arto Toukovalkaman tallit, joi-





den kätköissä oli runsas määrä vanhoja kuorma- ja paloautoja. Erityisesti huomiota herättävän laajasta kokoelmasta mieleen kuuluivat jääneen brittiläisen Motor Panels Ltd:n valmistamalla bulldog –ohjaamolla, jota kuulemma myös Ergomasteriksi kutsuttiin, varustettu harvinainen Vanaja B6-76 –paloauto.

Kun on juhla on sahtia, ja kun on sahtia on juhla.

Helsingin yliopiston Lammin biologinen koeasema toimi tämän kertaisen loska-ajojen pääte pisteenä. Majoittuminen ja rantasauna sahtitarjoiluineen ja uintimahdollisuuksineen, sekä Vetkun hallituksen kokous veivät oman aikansa, mutta illan pimeässä kaikki kokoontuivat jälleen perinteiseen yhteiseen illallistilaisuuteen. Hyvä ruoka maistui hyvässä seurassa, ja illan huipentumana nähtiin Vetkun tuottaman Satsia putkeen

–dvd:n maailman ensi-ilta. Veteraanikuorma-autojen omintakeinen äänimaailma liikkuvan kuvan kera nauhlitsi katseet valkokankaalle, ja yleisöllä oli tilaisuus todeta kuorma-autoperinteen tallennuksen saavutettua jälleen uuden virstanpylvään.

Sunnuntaiamuna ajojien osallistujat heräsivät kylmään, koleaan ja tuuliseen aamuun. Veteraanikuorma-autojen seuran syyskokous keräsi runsaan osanotajajoukon, jonka todistaessa Vetkun historiaan kirjattiin mm. puheenjohtajan vaihdos Wexi Hopulan luovuttaessa tehtävän Jari Ala-Ilo-mäelle. Lämminhen-

kisen loskakeikan viimeiset pako kaasut pölähtivät jäähyväisten merkiksi sateiseen syysilmaan – mutta kevätpäiväntasausajoissa Mäntyharjulla tavataan uusin kujein!



Vantaalaiset Marja Koskinen ja Risto Hietanen uhmasivat Tuuloksen ja Lammin seutujen sadekelejä 1951-mallisella Fordson Thames ETF-6:lla.



Osa yleisöstäkin saapui Neste Tuuloksen P-alueelle arvokkaasti muuseoautoilla; tässä Hämeen Mobilistien Pikku-REO –bussi vuodelta 1934.



Lammilainen veteraanikuorma-autoharrastaja Arto Toukovaalkama esitteli tallenteitaan Loska-ajon osallistujille. Tässä eräs harvinaisuuksista, bulldog-ohjaamoinen Vanaja B6-76 paloauto.



Hämeenlinnalainen Jukka Andersson kuittasi vuodeksi haltuunsa Loska-Ajo -kiertopalkinnon 2006 Olavi Salliselta. Jukan Ford V8 on vuosimallia 1935.





Vanhait valokuvat kertovat

Jäämeren tiellä oli v. 1940-41 käynnissä ennennäkemätön kuljetussavotta. Kaikki ei mennyt kuten olisi toivonut, joten ikäviltä vaurioiltakaan ei välttytty. Tässä koosteessa on muutamia Olavi Sallisen taltioimia kuvia Petsamon liikenteen vahinkotilanteista.



Ford 098T /1940 Hävittäjä rekalla Jäämeren tiellä SA kuva / (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Chevrolet /1939. Kuva Alpo Haaparanta Kuhmalahti (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Volvo kolarin jälkeen Paavo Ruokosen albumista (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Pohjolan Liikenteen Volvo. kuva Einari Ahon albumista. (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Volvon ensimmäisen matkan päätös Paavo Ruokosen albumista. (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Rekka nurin. Ajokin omistaja Kauko Jaakkola, kuljettaja stm. Jurva.



Ruotsalaisten Scania-Vabis yrittää ohittaa Volvoa. Ford V8 kuva Alpo Haaparanta, Kuhmalahti (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Sotamies Jurvan rekka nurin, ylösveto käynnissä. Ajokki Kauko Jaakkolan (vas.), stm. Jurva apukuljettaja, Paavo Ruokosen albumista. (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Ruotsalaiset kahvinajajit ajoivat montuun, kuljettajat kuolivat. Paavo Ruokosen albumista. (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Petsamon tiellä Eino Ahon kokoelmat. (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Jäämeren tiellä. Paavo Ruokosen kokoelmat (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Ford V8 kuva Alpo Haaparanta, Kuhmalahti (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Levis kuin Mäkisen eväät.
(kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Kolarin ajanut Hoppa Ivalossa, Erkki Mäkisen albumista.
(kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Rovaniemi 1940. Suomalainen kuorma-auto ja saksalainen maastovaunu Grupp TYP L2H ajoivat yhteen seurauksella, että Grupp työntyi Lapin Tavarain myymälän ovesta sisään. kuvnnut Seppo Rajala, Pauli Rajalan albumista (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Volvo auttamassa Ford /-39:ää korjaamolle. Paavo Ruokosen albumista (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Ford V8 kuva Alpo Haaparanta, Kuhmalahti (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Jäämerentien kuljetus päättyi pylvääseen, kuva Paavo Ruukonen (kuva: Vehoniemen automuseo/OAS)



Kauppapaikka

Myydään

Viime kesän keikkakuvaus DVD tai VHS -tallenteena.

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n Savo-Karjalan Keikka 2006 ajettiin n. 70 autokunnan voimin Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon kauniissa maisemissa. Videotallenne kuvaa mieleenpainuvasti niin maakunnan kauneimmat maisemat ja arvokkaat kulttuuri- ja yritysvierailukohteet kuin matkaa tehneet museokuorma-autotkin. Kuorma-autoliikenteeseen ja -kalustoon kuljettajineen liittyvän perinteen monimuotoisuus ja laajuus esitetään tunteikkaasti ja historiallisia arvoja kunnioittaen. Saatavana sekä VHS kasetteina että DVD levyllä. Pituus 1 h 38 min. Hinta 30,00 €/kpl, Veteraanikuorma-autojen seura ry:n jäsenille 25,00 €/kpl. Tilaukset seuran kerhotuotemyyjille

Kirsti tai Raimo Stenvallille Tuusulan automuseolle

puhelin 0400-450 585

sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi



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

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

Koko 12 kpl sarjan tilaajalle jäs. 266,00 €/srj + postituskulut.

Tilauksia voi lähettää joko seuran sähköpostiin info@vetku.fi tai kerhotuotemyyjille, Kirsti tai Raimo Stenvallille, puhelin 0400-450 585, sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi.

Keikat, joilta on kuvattu videotallenteet:

1989 Pitkä Keikka

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

1990 Jäämeren keikka

Petsamon liikenteen 50-v juhla-ajo
Rovaniemeltä Jäämeren rannoille

1993 Muistojen Magneettimäki

Petsamon liikenteen muistomerkin pystytysjuhla Inarin Kaunispäällä.

1995 Matkalla muistojen Petsamoon

Rovaniemi – Liinahamari

1996 Juhlakeikka Ka-100 v.

Helsinki – Karjaa – Salo – Perniö – Turku

1999 Kannaksen Keikka

Karjalan historialliset, muistorikkaat seudut kierrettiin

2000 Susirajan Keikka

Ilomantsi – Naarva – Uimaharju – Koli – Juuka – Nilsia – Juankoski

2001 Ahvenanmaan Keikka

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

2003 Kymenlaakson Keikka

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

2004 Pohjois-Suomen Keikka

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

2005 Etelä-Pohjanmaan Keikka

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

2006 Savo-Karjalan Keikka

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



Vetkun metallista lakkimerkkiä nyt saatavissa!

Myös muita kerhotuotteita, kuten suosittuja College-, piké- ja t-paitoja (myös pitkähihaisina ja 4-v painatuksella) löytyy varastosta.

Tilaukset kerhotuotemyyjille, Kirsti tai Raimo Stenvallille p. 0400-450 585 sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi

Myydään

2 KPL 7.00 – 20” renkaita. Hinta 350,00 eur/kpl.

Ostetaan:

Hyväkuntoinen ohjaamo **Volvo F 86** malli kuten kuvassa.

Ilmoitukset Raimo Stenvall, p. 0400-450 585





Läh. Veteraanikuorma-autojen seura ry
PL 48
36201 KANGASALA

NESTE OIL

