

Veteraani KUorma-auto



3-4/2007





VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY
PL 48, 36201 KANGASALA

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

Yhteystiedot 1.1.2008 alkaen:

Puheenjohtaja:

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

Sihteeri:

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

Jäsenet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 museojoneuvotarkastaja

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 3-4/2007

ISSN: 1795-4452

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

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

Julkaisua tuotetaan vähintään neljä numeroa vuodessa. Jake- lu toteutetaan postitse Seuran jäsenistölle ja kannattajajäsenil- le sekä myös yhteistyökumppaneille ja alaan liittyville viran- omaistahoille.

ILMOITUKSET

Takakannen ilmoitustila on varattu Seuran yhteistyökumppa- neiden lunastettavaksi erillisen sopimuksen mukaan. Tekstisi- vujen Osta-Myy-Vaihda -palstalla Seuran jäsenistön ilmoituk- set julkaistaan veloituksetta, muiden halukkaiden ilmoitushin- nat sopimuksen mukaan. Lehti julkaisee ainoastaan tavara-au- toperinteeseen ja sen tallennukseen liittyviä ilmoituksia.

ARTIKKELIT

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

KANNEN KUVA:

Perinteitä vaalitaan ja bensiiniä poltetaan toisinaan myös talvi- sissa olosuhteissa, kuten keväällä 2006. Kolonnassa Aarne Langin Ford 1936, Matti Lehdon GMC 1942, Raimo Mesiran- nan GMC 1954, Kalevi Vähä-Tahlon GAZ 1955, Veikko Hop- pulan Opel 1956. Kuva Retro Auto Moto -lehti/Veli Tirkkonen. Kuvat, joissa ei ole mainittu lähdeä ovat Vetkun kokoelmista.

SISÄLTÖ 1-2/2007

Info-sivu	2
Päätoimittajan porinat	3
5 vuosikymmentä sitten	4
Puheenjohtajajalta	5
Vanajan äänet purkkiin	6-8
Mobilian investoinnit liikkeelle	9
Vetku esittelee	10-11
Sture Palmgren, Pernaja	12-13
Sahk tiedottaa	14
Tunnustelijat eteen - mars !	15
Loska-ajot	16-18
Vanha valokuva kertoo	19
Paas poiketen Punkalaitumelle	20-21
Vetkun toimintasuunnitelma vuodelle 2008	22-23
Vetku esittelee	24-25
Kuvataiteilija keikalla	26
Pikkupoikien elämää...	27
Repsikka-nimen alkuperästä	27
Sitä sun tätä	28-29
Kauppaipaikka	30-31



Päätoimittajan porinat

Pyyteetöntä historiantallennusta

Kuljetuskulttuurin ja hyötyliikenteen historian esittely maamme autoistumisen ajan alkuvuosilta olisi varsin puutteellista ilman taltioituja ajoneuvoja. Kalustossa ja sen käytössä tapahtuneen huiman muutoksen voi ymmärtää vain, kun näkee eri vuosikymmenten kuljetusvälineet liikkeellä, mieluiten tietysti perinteisissä olosuhteissa.

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n toimintatapa - tuoda museoajoneuvot ajanmukaisen oheisrekvisiitan kera säännöllisin välein suuren yleisön nähtäviksi - on ollut onnistunut valinta.

Ajotapahtumien saaman runsaan myönteisen julkisuuden myötä kiinnostus ajoneuvohistoriaa kohtaan on lisääntynyt ja paljon arvokasta aineistoa on sen myötä saatu tallennetuksi.

Veteraanikuorma-autojen matka-ajojen yhteydessä järjestettävien yleisötaphtumien aikana pitäisikin jokaisen auton kuljettajalla oikeastaan olla jatkuvasti tallentava nauhuri ajopukunsa taskussa. Lukemattomia arvokkaita historiatietoja saisi tallennettua, koska nuoruudenaikaisen ajokin näkeminen liikkeellä palauttaa tehokkaasti iäkkäämmänkin alan henkilön mieleen mitä tarkempia muistikuvia merkittävistä tapahtumista ja kokemuksista.

Hatunnoston ja syvän kumarruksen ansaitsevat erityisesti ne kuorma-autoperinteen harrastajat, jotka voimiaan ja kustannuksiaan säästämättä ovat kunnostaneet ja taltioineet historiallista kalustoa säilyttääkseen tietoisuuden tästä suomalaisen yhteiskunnan rakentamisen tukipylvästä.

On hyvä muistaa sekin tosiasia, että jokainen ajokeikka, paitsi aiheuttaa joskus mittaviakin välittömiä kustannuksia, myös kuluttaa ajoneuvoa, jonka on kuitenkin tarkoitus säilyä hamaan tulevaisuuteen. Ja taas kysytään harrastajan kukkaronnyöreiltä joustavuutta, sillä museoajoneuvokin vaatii jatkuvaa kunnossapitoa säilyäkseen toimintakunnossa.

Alan museoita tuetaan yhteiskunnallisella rahoituksella, mikä on tietenkin aivan oikein – taloudellisia edellytyksiä esim. tutkimustoimintaan tuskin muuten olisi. Museoidenkin kokoelmat olisivat kuitenkin varsin rajallisia ilman perinneasioita kunnioittavien yksityishenkilöiden panostusta. Maamme johtava tieliikenteen erikoismuseokin on perustettu yksityisen harrastajan alulle panemana. Museoiden näyttelyissä kuljetushistoriaa pystytään esittelemään ainoastaan pienen kalustonäytteen avulla, eikä niissä juurikaan ole mahdollisuutta esitellä liikkuvaa kalustoa. Museoon päästäkseen on myös aina matkustettava jonnekin ja niistä useimpiin vielä ostettava pääsylippu, ennen kuin historian kulkuun pääsee tutustumaan.

Veteraanikuorma-autojen seura ry tuo elävän kuljetushistorian esittelyn yleisön luokse – eikä pyydä edes korvausta vaivoistaan tai kustannuksistaan. Tämä lienee on todellista pyyteetöntä kulttuuriryöä?

Jälkeemme tulevat sukupolvet uskoakseni kunnioittavat ja arvostavat työtämme.

arvioi **Wexi**

PS. toivottavasti myös vuoden 2008 toimintasuunnitelmaan sisältyvä 'Kuorma-autoalan ikääntyvän henkilöstön keskuudessa tehtävä haastattelututkimus' -hanke saa julkista rahoitusta, jotta pystymme sen toteuttamaan. Hiljaisen tiedon taltioinnilla on todellinen kiire ennen sen lopullista katoamista





5 vuosikymmentä sitten...

Valmistui pelkosenniemeläisen Vesa Heikkilän Sisu K-25 SL/400 Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n Karjaan tehtaalta.

• Kalvolassa tapahtui vakava junaonnettomuus 15. maaliskuuta 1957 aamulla kello 9.45 noin kaksi kilometriä etelään Kuurilan rautatieasemalta metsäisessä kaarteessa. Pohjoiseen matkalla ollut moottoripikajuna 41 ja etelään matkalla ollut Hr1-sarjan höyryveturin vetämä yöpikajuna 64 törmäsivät toisiinsa. Onnettomuudessa moottorijunan vetovaunu (Dm4 1607) tuhoutui täysin, ja yöpikajunan veturi (Ukko-Pekka Hr1 1005) kaatui. Useita puu- ja metallirakenteisia vaunuja tuhoutui lähes täysin. Onnettomuu-

dedessa, joka on edelleen Suomen rauhahanajan pahin junaturma, sai surmansa 26 henkeä ja noin 50 loukaantui.

- Kuorma-autojen tuontisäännöstely loppui Suomessa.
- Neste oy perusti öljynjalostamon Naantaliin.
- Ensimmäinen Wankel-kiertomäntämoottori rakennettiin.
- Neuvostoliitto lähetti avaruuteen ensimmäisen "tekokuun", Sputnik1-satelliitin, jonka kulkua seurattiin tarkoin meilläkin.
- Laika (venäjäksi "Haukkuja") oli ensimmäinen elävä olento Maan kiertoradalla. se lähetettiin avaruuteen Neuvostoliitosta Sputnik 2:n mukana.

Laika oli Moskovan kadulta löytynyt sekarotuinen narttukoira, joka painoi noin 6 kg. Aluksi Laikan nimi oli Kurdrjavka ("Pikku kippura") ja sitä kutsuttiin lempinimillä Z'uts'ka ("Pikku kirppu") ja Limonts'ik ("Sitruuna"). Yhdysvalloissa lehdistö kutsui Laikaa nimellä Muttnik (mutt + Sputnik, jossa mutt tarkoittaa sekarotuista koira).

- Euroopan hiili- ja teräsunioni muutettiin Rooman sopimuksella Euroopan talousyhteisöksi (EEC).
- MTV perustettiin vuonna 1957, jolloin Ilmoittajien liitossa väläyteltiin ideaa amerikkalaistyyllisestä mainonnasta televisio-ohjelmien yhteydessä. TES-TV oli aloittanut jo pari vuotta aiemmin, ja Yleisradio oli vasta aloittamassa lähetyksiään Suomen televisio -kanavalla. Hanketta vetämään perustettiin Oy Mainos-TV-Reklam Ab.



SISU K-25 SL vm.1957 nro.46

Auto on valmistunut 4.12.1957 ja se on toimitettu 10.12.1957 Pääesikuntaan Helsinkiin. Puolustusvoimat huutokauppasivat auton 16.8.1989 Tampereen Kalkussa. Auton huusi Suonenjokelainen Timo Sorsa aikeinaan entisöinti. Sorsa ei kuitenkaan saanut auton entisöintityötä aloitettua, joten hän laittoi syksyllä 1991 ilmoituksen autosta Keltaiseen Pörssiin. Vesa Heikkilä huomasi ilmoituksen ja monien vaiheiden kautta kaupoihin päästiin. Vesa aloitti auton entisöinnin välittömästi vuonna 1992 muiden töidensä ohella. Entisöinnin yhteydessä autoon on lisätty mekaaninen kippilava. Auton hankintaan vaikutti suurelta osin se, että isänsä Veinin vuonna 1956 aloittaman kuljetusyrityksen ensimmäinen Sisu -kuorma-auto oli vastaavanlainen. Veini olikin huomattavissa määrin Vesan entisöintiapuna ja nautti silminnähdyn entisöintityöstä. Vesa saikin isältään monta hyvää neuvoa ja teknistä tietämystä. Veini odotti malttamattomana auton näkemistä priimakunnossa. Näin ei kuitenkaan suotu käyvän. Veini sairastui syöpään ja kuoli pari vuotta ennen auton valmistumista. Perhe muistaa hänen harmitelleen monta kertaa ennen poismenoaan, kuinka mukava auto olisi ollut nähdä valmiina. Auto on museokatsastettu 9.6.2004.

Entisöintiin osallistivat:

Vesa Heikkilä + koko perhe.
Veini Heikkilä
Sodankylän Autosähkö /
Tauno Tarsa (sähkötyöt).
Sisu Auto Rovaniemi /
Kauko Karjalainen.
PL-Center / Esa Piittinen,
Kemijärvi (maalaukset).
Sisu Auto Helsinki /
Tapani Heinonen
(kirjallisuus ja varaosat).
Vesan äiti Rauha Heikkilä,
Saunavaara. (verhoilutyöt)

Tiedot

Moottori: Bensiini.
Sylinteriluku. 6.
Iskutilavuus: 5,24.
Teho: hv / kierrosta minuutissa
110 /300.
Vaihteisto: Fuller 5-A-430SP,
5 vaihdetta eteen, 1 taakse.
Jarrut: alipainetehostetut nestejarrut.
Akselisto: kotimainen valmiste.
Ohjaamo: Kiitokori Oy, Kausala.
1. omistaja: Pääesikunta,
kuljetusosasto, Helsinki.
2.omistaja Vesa Heikkilä,
Pelkosenniemi.



Puheenjohtajalta



Kauhajokisten Antti ja Kirsti Kauran pojat ovat olleet nuoresta mukana keikoilla. Kesällä 1998 Jani (23) ja Janne (15) pukeutuivat pohojalaasperinteen mukahan, kuten vanhempansakin. Kuvan otti matkassa myös ollut Jaana (22).

Tervetuloa, nuoret harrastajat!

Vuoden 2007 ajelut on sitten likipitään ajeltu, ja viimeisiä vetelevää vuotta voi tarkastella jo taaksepäin vilkuillen. Vipattavista taustapeleistä voi havaita Vetkun jäsenmäärän jatkuvan kasvun, ainakin käyttäjien kommenttien perusteella onnistuneen internet – sivuston uudistuksen sekä entistäkin tasokkaamman VetKu-lehden.

Kesän säät olivat viime vuosina totuttuja epävakaisemmat, mutta kesäkeikka saatiin kuitenkin ajaa loistavissa oloissa. Jäsenmäärän kasvu tuo helposti mukanaan ongelmia etenkin kesäkeikan järjestelyihin. Jo nykyinen 70 autokunnan letka asettaa järjestävälle komitealle aikamoisia paineita mm. majoitus- ja liikennejärjestelyjen suhteen. Järjestäjien paineita pystyy itse kukin parhaiten keventämään noudattamalla VetKu-lehden numerossa 1-2/2007 esitettyjä 'Ohjeita Vetkun keikalle osallistuville' sekä tietenkin huolehtimalla asianmukaisesta ennakoilmoittautumisesta ja keikkamaksujen suorituksesta ajallaan.

Museoautojärjestöissä on yleisenä piirteenä jäsenistön korkea keski-ikä, mikä tuo mukanaan tiettyjä ongelmia mm. toimielimien jatkuvuutta ajatellen. Vetkussa ongelmaa on omiaan korostamaan harrastuksen luonne. Moni haluaa harrastaa nimenomaan omalla kuorma-autolla, vaikka auton omistaminen ei jäsenyyden edellytys olekaan. Kuorma-auton entisöinti ja säilytys edellyttää kuitenkin suuria tiloja, joiden hankinta sopii huonosti ainakin nuoren, kenties juuri opintonsa päättäneen kaupunkilaisperheen talonrakennusprojektin luomaan rahoitustilanteeseen. Kokonaan toinen juttu on jossakin vaiheessa kaavailtu C-kortin ikäräjän nosto. Sen seurauksena monelta nuorelta jäisi kuorma-autokortti ajamatta kokonaan, mikä olisi omiaan vähentämään sekä tulevien harrastajien että alalla työskentelevien joukkoa. Toivottavasti ainakin yksityisliikenteen C-kortin saa ajaa jatkossakin suoraan B-kortin tapaan.

Ymmärrettävästi jäsenistö siis on valtaosin ns. kypsähtyneeseen ikään ehtinyttä. Vaan onpa kuitenkin mukavasti lapsia aina keikoilla mukana, sillä altistukseenhan tämäkin harrastus usein perustuu. Ilahduttavaa on ollut havaita myös uusia nuoria (sana ymmärrettävä melko laajassa merkityksessä) vetkulaisia autoineen keikoilla ja muissa museokuorma-autotapahtumissa. Usein harrastaja valitsee itselleen nuoruusvuosiltaan tutun auton. Nuorten vetkulaisten kohdalla tämä tarkoittaa usein 70-lukuista lasikuitukeulaista autoa. Toivotetaan siis yhdessä muovinokat tervetulleiksi Vetkun letkaan!

Jari Ala-Illomäki

PS. Jäsenmaksulomake postitettiin käsissäsi olevan lehden mukana. Varmistetaanhan jokainen, että maksetaan SA-HK:n jäsenmaksuosuus jonkin jäsenkerhon kautta, mieluiten tietysti Vetkun!



Kohta kuusikymppisen **Vanajan** äänet purkkiin ja kuvat talteen.

Teksti ja kuvat Wexi

Puolikosteahko lokakuinen perjantai-aamu pyyhkii vasta räppää silmistään, kun Savitaipaleen Koulutielle kaartaa Vetkun äänitys-/kuvausryhmän kulkuneuvo. Aamun pimeydessä pyöritelty parin sadan kilometrin ajorupeama ei juurikaan tunnu rasittaneen, sillä koko porukka on täynnä innostunutta odotusta, miten vaativa taltiointiprojekti tulisi sujumaan. Ryhmän nokkamies ja koko tallennusidean isä, Jari Ala-Illomäki, tähyilee hieman huolissaan lounaiselle taivaalle, jossa ajoittain hieman turhankin tummat pilvenlonkareet vaeltelevat levottomasti.

Kosteus ja koleus kaikkoavat välittömästi vieraiden ajatuksista kun niin monesti koettu eteläkarjalainen vieraanvaraisuus taas kerran tulee esiin. Kuljetusliikkeen kahvihuoneen pöytä on katettu kuin pitoja valmistellen. Mahtava vadillinen munavoilla höystettyjä kuumia karjalanpiirakoita katoaakin hetkessä parempiin suihin. Paavo Vainikka myhäilee tyytyväise-



Laitteiston asennus on tarkkaa puuhaa. Jari kiinnittämässä moottorin ääntä tallentavaa mikrofonia karvapalloon.



Käskynjako käynnissä kuljetus Vainikan pihalla. Vas. Teuvo Pyöriä, Paavo Vainikka, Aira Vainikka ja Jari Ala-Illomäki.

nä, kuten aina, hän lienee vuosikymmenten kuluessa jo tottunut Aira-rouvansa tarjoiluihin. Paikalle on ilmaantunut myös niin ikään savitaipalelainen kuorma-autoperinteen harrastaja Teuvo Pyöriä.

Kahvittelun jälkeen ryhmä ryhtyy valmistelemaan työtä, joka heidät paikkakunnalle on tuonutkin, eli vanhojen kuorma-autojen äänimaailman tallentamista. Ensimmäisenä kunnian esiintymiseen saa Pyöriän Teuvon silmiinpistävästi laadukkaasti entistetty punainen Vanaja 505 vuodelta 1967. Erikoisrakenteisia mikrofoneja kiinnitetään strategisesti tärkeisiin kohtiin, jotta eri elementtien aiheuttamat äänet saataisiin mahdollisimman puhtaina talletetuiksi. Oman mikkinsä saavat mm. moottoritila, voimansiirto, pakoputki kuin ohjaamokin.

Kun mikrofonit saadaan kiinnitetyiksi luotettavasti, mutta kuitenkin joustavasti runkoa pitkin mahdollisesti johtuvien hälyäänien eliminoimiseksi, kulkee ohjaamoon repsikan puoleisesta oven lasista melkoinen johtonippu.

Johtonippua seurattessa törmää tietokoneeseen, jonka ruudulla seikkalevaa käyrästä tarkkailee herkeämättömän keskittyneenä äänitysspecialisti Vesa-Pekka Peräkylä. Hän

tuntuu olevan todellinen monitoimimies, koska saatuaan tietokone-tallentimen säädöt mieleisikseen, ottaa hän olalleen vielä raskaan videokameran, jota alkaa tarkennella kuljettajan istuimelle kiivennen Teuvon jatsarisaappaan kärkeen.

Jari antaa kuljettajalle vielä viime hetken käyttäytymisohjeita; "aluksi vain käynnistä auton ja annat sen käydä noin puoli minuuttia, jonka jälkeen tavanomainen sammutus. Ohjaajan merkistä suoritat uudelleen käynnistyksen, jonka jälkeen lähdet liikkeelle kuten liikenteeseen lähdetään".

Lähtö tapahtuu kohtalaisen jyrkän mäen alta ja kamera-auto ajaa koko ajan edellä yrittäen pitää etäisyyttä vakiona. Parin harjoitusajon jälkeen äänitystarkkailija on lopulta tyytyväinen purkittamaansa aineistoon, joten siitä vain siirtelemään kalustoa Paa-von Möhkö-Vanajaan.

Iso AEC liikuttaa autoa reippaasti. Edellä ajavan kuvausauton kuljettajalla on täysi työ vahtia, ettei Peugeotin takaluukussa kameraa käyttävä Jari saa Vanajan keulalla olevasta jyhkeästä vinnistä merkintää otsaluuhunsa. Aamua varjostaneet sadepilvetkin ovat ymmärtäneet väistyä jonnekin Saimaan suurten selkien



Posti-Telen hinausauto, Oulun ja Kuusamon postiautovari-koilla palvellut Vanaja VKK 6x6 /1958.



Pekka Lapaton Vanaja VKN 2/1960.



Arto Toukovaikaman komea bulldog-Vanaja on palvellut Hämeenlinnan palolaitosta.



Nokian Gummitehdas Oy on omistanut tämän Mobilian Vanaja V-48:n uutena, eli 1949.



Silmiä hivelevän kauniita kulttuuritallenteita savitaipalelaisen kuljetusliikkeen pihamaalla.



Vesa-Pekka Peräkylä syventyneenä moottorimusiikin sävelkulkuun.

tärkeän työme lähettyviltä, joten siltä osin kaikki on hyvin.

Samalla menetelmällä ryhmä purkittaa vielä Vainikan vihreän maitoauton, 1955 mallin Vanaja A2:n sekä järeän puutavara-auton Vanaja T6-69:n vm. 1967:n ominaismurinat, ennen kuin on jätettävä hyvästit Savitaipaleelle.

Myöhäissyksyn päivä ei ole pituudella pilattu ja niinpä hämärä alkaakin jo uhkailla, kun ryhmä ehtii Anjalan-koskelle, jossa Pekka Lapatto odottelee.

Kiirettä pitää, mutta ennen kuin pimeys lopullisesti estää kuvallisen taltiointin, on Pekan 1960 valmistettu puutavara-Vanajakin VKN 2 6x6 purkissa.

Yön aikana taltiointiryhmä on siirtynyt hämäläisiin maisemiin. Kangasalan Vehoniemenharjulle on jo saapunut valmiiksi useita autoja, tähän tuotteeseen nähden ajankoh- taisten Vanajien lisäksi myös tarkoi- tuksenmukaisuussyistä ”samoilla lämpimillä” tallennettaviksi sovitut Olavi Sallisen R.E.O. Speed Vagon 1935 sekä Magirus Deutz Pluto 1964, molemmat arvokkaita historiatallen- teita.



Kangasalle on ajellut Lammita myös Arto Toukovaalkama, jonka tal- leista löytyy mitä hienompia kuorma- autotallenteita. Parhaimmiston kuu- luu ilman muuta myös todellinen har- vinaisuus; bulldog-tyyppisellä ohjaa- molla varustettu paloauto-Vanaja...

Mobilian kokoelmista paikalle ovat Tommi Aromaa ja Reijo Kurkinen tal- koilleet työkaluja, joissa käytön jäljet ovat nähtävillä. Vanhinta päätä edus- taan Suomen Gummitehtaan Vanaja V-48 paloauto vuodelta 1949. Tam- pellan Hercules-lisenssillä valmista- ma moottori kirnuu 90 hv, mistä ei varmaankaan turhaa reserviä ole täy- ttä vesisäiliötä kuljetellessa jäänyt. Oulun ja Kuusamon postiautovari- koil- la aikansa palvellut hinuri, vuoden 1958 Vanaja VKK-6x6 kuten TVH:n tienhoitoautokin, VKN-13, vm 1959 Koliilta, ovat aikakautensa kaluston edustavia tunnusmerkkejä.

Roismalalaisen Jaakko Mäki-Lauri- lan taltioima puna-valkoinen Vanaja NB 69 edustaa Vanajan viimeistä, ehdottomasti edustavinta mallisarjaa vuodelta 1967.

Vehoniemen automuseon sulke- misaika mukautuu jälleen kerran asiakkaiden mukaan, kun talkoolaiset lopulta ehtivät nauttimaan Leilan tar- joamaa sitäkin maistuvampaa ”lou- nasta”.

Vielä on yksi sateen sävyttämä maanantai uhrattava tulevien suku- polvien hyväksi. Raimo Stenvallilta menee kunnanhallituksen kokouskin osin ohitse, kun pojat vaan jyräävät rekka-Vanajalla R 69:llä ylös alas Tuusulan Ristikiven mäkiä. Mutta on se sen arvoista!

Tallennusjengin rehkiminen on luonnollista jatkoa kesän 2006 aikana alkaneelle projektille, jonka tarkoi- tuse- na on tallentaa suomalaisen kuor- ma-autoilun historian tyypillisimpien työvälineiden äänimaailma kuvan kera laadukkaasti toistettavassa muodossa. Seuramme puheenjohta- ja Jari Ala-Illomäki on nähnyt tärkeä- si tallentaa vanhojen kuorma-autojen äänet siten, että tulevillakin sukupol- villa on mahdollisuus aistia se juhlava tunnelma, jonka voimaa uhkuvan kuorma-auton kiipeäminen ylös kylä- tien mäkeä 1900 –luvun puolivälin ai- koihin on aikalaisissaan herättänyt.

Liikkuvan kuvan avulla taas on esi-

tettävissä tekniikan kehittymisen tuoma muutos esimerkiksi kuljettajan ajokäyttäytymiseen. Vaadittiinhan ta- kavuosien kuorma-automieheltä hyvin erilaista ammattitaitoa kuin ny- kyisin. Esimerkiksi välikaasu tai kytki- men kaksoispolkaisu ovat nykykuljet- tajille jo lähes tuntemattomia käsittei- tä.



Aika pitkään mie väänsin kauppaa, mutta sit se syntyi, sanaili Pekka Lapatto.



Mobilian kalustovastaava Tommi Aromaa herkistelee Tampellan vuonna 1949 val- mistamaa Hercules –lisenssimoottoria äänityksiin.



Havainnekuva Mobilia Classics and Sports Galleryn sisätiloista.

MOBILIAN INVESTOINNIT LIIKKEELLE

Autojen huoltoon sekä kokous- ja juhlapavieraille uudet tilat

Mobilian liikevaihto tulee yltämään vuonna 2007 uuteen ennätykseen noin 1,2 miljoonaan euroon. Erityisen voimallista kasvu on ollut Mobilia service palveluissa sekä Mobilia elämys tuoteryhmään kuuluvissa kokous- ja juhlapalveluissa. Kasvu näkymät ovat edelleen hyvät ja Mobilia on käynnistänyt ja käynnistämässä merkittäviä investointeja entistä monipuolisempien palvelujen tarjoamiseksi.



Mobilian entisöintitoiminnan saavat uudet tilat. Mobilia service tuoteryhmään kuuluvien autojen kunnostus ja huoltotyötilat kaksinkertaistuvat noin 400 neliometriin. Kokous- ja juhlapalvelujen tarpeisiin rakennetaan uusi kokoustila ja nykyinen Mobilia sali

uusitaan perusteellisesti. Uusittu sali tulee tarjoamaan entisestäänkin viihtyisämmät ja toimivammat tilat kokous- ja juhlaikäyttöön. Työ alkaa joulusesongin päätyttyä ja valmistuu maaliskuun 2008 loppuun mennessä.

Autojen korjaamis- ja huoltotilojen sekä kokous- ja juhlapalvelutiloihin tehtävät investoinnit maksavat noin 320 000 euroa. Töiden urakoinnista vastaa rakennusliike Rannikon Aarre Oy Kangasalta.

Mobilia Classics and Sports –hanke eteenpäin

Mobilia käynnisti vuonna 2007 uuden palvelukonseptin kehittämisen. Palvelukonsepti on työnimeltään ”Mobilia Classics and Sports Gallery”. Siinä yhdistyvät hyvissä tiloissa säilyttäminen ja näyttelytoiminta. Tilat tullaan rakentamaan Mobilian nykyisen Kokoelmahotellin yhteyteen, rakennusvaiheena III. Tilaan rakennetaan korkealaatuiset säilytystilat noin 30-40 autolle siten, että niihin on myös yleisön mahdollista tutustua. Käytännössä tämä tarkoittaa, että tilaan rakennetaan 30-40 autotallia, joissa vähintään 2 seinää ovat lasisia.

Mobilia Classics and Sports Galleryn autotalleja vuokrataan yksityishenkilöille sekä yrityksille ja yhteisöille, jotka tarvitsevat vaivattoman ja turvallisen säilytyksen yksittäiselle ajoneuvolle (auto, moottoripyörä) tai muutaman ajoneuvon kokoelmalle. Hyvän säilytystilan lisäksi Mobilia Classics and Sports Gallery tarjoaa mahdollisuuden tuoda yksittäisiä autoja tai pieniä kokoelmia riskittömästi yleisön nähtäville.

Mobilia Classics and Sports Galleryn hankesuunnittelu valmistui keväällä 2007. Tilojen jatkosuunnittelu käynnistyy vuoden 2007 loppuun mennessä. Tavoitteena on, että lopulliset suunnitelmat valmistuvat keväällä 2008.

Tilojen pääsuunnittelija on Arkkitehtitoimisto Ritva Lahtinen Kangasalta. Rakennustyöt pyritään käynnistämään vuonna 2009. Mobilia Classics and Sports on ainoalaatuinen hanke Suomessa ja sen kokonaiskustannusarvio nousee noin 2,5 miljoonaan euroon.

Entistä monipuolisempaa myös netissä

Fyysisten tilojen ja niissä olevien palvelujen kehittämisen lisäksi Mobilia on saavutettavissa entistä paremmin myös internetin välityksellä osoitteesta www.mobilia.fi. eMobiliaan on avautunut useita kokoelmia ja tahti tulee vuoden 2008 aikana kiihtymään. Vuonna 2007 merkittävimmät laajennukset olivat Oy Teboil Ab:n kuva-arkiston ja Autoliitto ry:n esine-, kirjasto- ja arkistotietokantojen avaaminen.

Museokauppapalvelujen äärelle pääsee Mobilian omien kotisivujen lisäksi osoitteesta www.trafiikki.fi, johon Trafiikki-museot ovat avanneet yhteisen liikenne- ja viestintä aiheista materiaalia välittävän verkkokaupan.

Oy Teboil Ab:n kuva-arkistoon pääset osoitteesta www.mobilia.fi

Lisätietoja Mobilian hankkeista saa museonjohtaja Kimmo Levältä numerosta 040 900 6641 sekä sähköpostilla osoitteesta kimmo.leva@mobilia.fi.



Vetku esittelee

Aulis Hartikainen

Synnyin olympiavuonna 1952 Muuruvedellä, joka on nykyistä Juankoskea. Koska isä oli kuorma-autoilija, tarttui tuo autoilu ryysiini minullekin jo ihan pikkupoikana. Siitä tuli työ sekä harrastus. Ajokortin sain 1970 ja siitä lähtien on leipä ym. rahat hankittu tien päältä.

Maito eri muodoissaan on ollut se artikkeli, mitä on enimmäkseen kuljetettu, ohessa toki vähän muutakin. Isäni aloitti maidonajon jo vuonna 1956 tonkkakeräilyllä. 70-luvulla tuli käyttöön säiliökeräily, joka jatkuu edelleenkin. Samoin 70-luvun lopulla aloitettu meijerituotteiden jakelu kauppoihin ja laitoksiin.

Kuljetusliikkeen omistan yhdessä veljeni kanssa, meillä on tätä nykyä 4 kuorma-autoa.

Innostus vanhoihin vehkeisiin on kytenyt jossain määrin aina. Vetkun toimintaa olen seurannut seuran alkua ajoilta lähtien, jäseneksi liityin Mäkin Erkin houkuttelemana -90 luvun alkupuolella, jolloin hankin ensimmäisen projektini, Volvo Titanin. Sen sain museorekisteriin 1996.

Pari vuotta myöhemmin Lähivaaran Pertti antoi vinkin Vanajasta. Sehän tuli hankittua, siitä rakentelin maitoauton, jollainen isälläni aikoinaan oli.

Projektiautoja varastossa muutamia on mm. Ford F620, Kotio-Sisu vm 61, Scania-Vabis L55 vm.61 ja VW Transporter -73. Kuten niin kuin monilla muillakin, työ haittaa harrastusta aikalailta. Yhtään ei tiedä, tuleeko noista kaikista milloinkaan valmiita minun toimestani.

Vetkun keikat ovat mielestäni erittäin mukavia ja mielenkiintoisia, niitä on avovaimoni Liisan kanssa ajeltu molemmat yhtä suurella innostuksella. Monellekin yrittäjälle keikka on kesän kohokohta ja usein ainoa kesäloma. Niiden aikana myös tieto perinneasioista leviää tehokkaasti. Useinkin melko pitkät välimatkat varsinkin kevät- ja syyskeikoille vähän jarruttelevat lähtöintoa. Herääkin kysymys, voitaisiko "vetkun lipun" alla järjestää ns. alueellisia keikkoja vähän eri puolilla Suomea asuville harrastajille?

Joku talvikeikkahan voisi olla ihan hyvä juttu!?

Terveisin **Aulis**





Vetku esittelee



Pitkän linjan rekkakuski, liikenneneuvos Stenvall keikalla Tampereen Lielahdessa lokakuussa 2007.

Raimo Stenvall

Isäni on aloittanut ammattiliikenteen vuonna 1938, kun olin itse vuoden ikäinen, eli kotoa käsin minäkin olen autopistokseni saanut. Ajamaan opettelin 1940 -luvun lopulla 1934-mallin käsikipillisellä BB Fordilla. Lapio ja auto olivat työkalut. Kaikki kuormat tehtiin käsin, mullat, sannot, lumet, halot, laudat ja myös tukit. Vuonna 1956 meille tuli ensimmäinen traktori joka helpotti kuormauksia paljon. Tuhansia kuormia on tehty kuitenkin käsipelillä.

Vuonna 1953 ajoin ensimmäisen urakkani isän 40 Fordilla. Ajoimme Tuusulasta eri kohteista multaa ja savea Paijalan hautausmaalle 4 m3 kuormilla ja hinnalla 4 Smk / m3. Samaisen hautausmaan kivet on isoisäni ajanut vuosisadan alussa meidän pelloilta hevosella.

Vuosikymmeniä ja työkaluja on kulunut ja niiden aikana autojakin noin 500 kpl. Karavaani kulkee punavalkoisissa väreissä edelleen.

Vuonna 1986 kysyin silloiselta Avakuutuksen yhteyshenkilöltä, Jouko Ojalalta, tietäisikö hän missään minun vuosimalliani, eli 1937 -mallista kuorma-autoa. Pari viikkoa myöhemmin kävimme Joukon ja vaimoni Kirstin kanssa katsomassa Pusulas-

sa Letukkaa ja siitä alkaen olemme olleet museokuorma-autoharrastajia. Harrastuksen tuloksena syntyi Tuusulan automuseo syksyllä 2005.

Ensimmäinen keikkamme oli Kuorma-autoliiton 50 v -juhlakulkue Senaatintorilta Otaniemeen.

Monen harrastajan tavoitteena on ollut tallentaa joko ikäisensä auto, tai vastaava jolla on autoilunsa aloittanut. Oman yritykseni aloitin Morrik-sella 1959, vastaavan mallinen Austin on nyt museossamme. Fordin, vm. 1940 sai Kirsti lahjaksi täyttäessään 50 v. Auto on saman ikäinen kuin hän.

Fordiin liittyä meidän perheessä tärkeitä siteitä. Isäni Väinön ensimmäinen auto oli vm. 1924 Ford h-auto ja ensimmäinen rahtiauto vm. 1931 Ford AA. Sen jälkeen oli useampiakin Fordeja, joita tuli ajeltua ilman ajokorttiakin, kunnes 1955 sain erivapaudella ammattiajokortin. Ympyrä on sulkeutunut, taas on rekkaa ajettava erivapaudella.

Tallennettuna pitää olla tietenkin kuljetusliikkeen päämerkki Mersu sekä Volvo. Vanaja kuului kalustoomme vuodesta 1964 aina viimeiseen tehtaan valmistamaan 505-tyyppiin saakka. Parhailtaan työn alla on takaisin kotiin palannut Volvo F 86 vm. 1971 (UTX-2), jonka löysin Somerolta maratonjuoksun yhteydessä 2006.

Seuraava taltiointihaave, Mersu rekanveturi vm. 1976-82, on vielä haussa, toivottavasti löytyy.

Moneen olen joutunut mukaan. Tuusulan päättävissä elimissä olen ollut vuodesta 1973 alkaen, valtuustossa, hallituksessa, verotus-, liikunta- ja nyt vielä teknisessä lautakunnassa.

Lions-toiminnassa olen ollut 28 vuotta, olen Tuusulan I Melvis Jones -jäsen. Urheilu on minulle elämäntapa, jalkapalloseuran puh.joht. olen ollut 13 v. Kalevan kierrokseen olen osallistunut 21 v (109 lajia). Vuosittaiset Hiihdot Finlandia, Sulkava, Pogosta, Vuokatti, Pirkka, Tahko, Saariselän Vaskooli ja Pohjois-Italia ovat aina olleet lähellä sydäntäni. Kuten erityisesti Lappi ja Kiilopää.

Meillä kaikilla vetkulaisilla on mahdollisuus omalla paikkakunnallamme tuoda esiin vanhan auton harrastusta. Keikat ovat hyvä tapa esiintyä, niiden avulla meidät ja työmme opitaan tuntemaan. Se on parasta mahdollista mainosta perinnettallennukselle. Nuoria harrastajia pitäisi tuoda esiin enemmän esim. lehtijuttujen muodossa. Se antaisi potkua muillekin

Oli se hienoa että pitkänkin matkan päästä tänne Hyrylän Hävittäjien pitäjään tultiin onnittelemaan päivänsankaria lokakuuisessa Loska-Ajossa! Onnittelutilille kertyi 12 800 €, joka luovutettiin 24.11.2007. Siitä myös tuhannet kiitokset kaikille vetkulaisille. Hyvää harrastevuotta 2008!

Raimo





Sture Palmgren, Pernaja

Lähes puoli vuosisataa sitkeätä yrittämistä kuorma-autoilla.



Vanaja 1957 AEC 125 hp moottorilla. Takana näkyy hieman Sturen ensimmäisen Vanaja A2:n vm. 1958 keulaa.

Nuori mies aloitti kuljetusyrittäjän uransa vuonna 1960 suorittaen puutavarakuljetuksia Loviisan sahalle Tukkikuormia ajettiin aina vuoteen 1963 saakka David Brown 950 -traktorilla ja 53 mallin Austinista valmistetulla vetävällä perävaunulla. Alaikäisellä miehellä ei ollut mahdollisuuksia omiin liikennelupiin, joten luvat haettiin isän nimissä.

Seuraava ajopeli oli Loviisalaiselta yrittäjältä käytettynä ostettu, 16 m³:n hake- ja sahanpuru lavalla varustettu "Lehmänselkä" -Fargo, jossa oli Per-



David Brown 950 / 1960

kins B6 dieselmoottori. Tämä malli olikin erityisesti tunnettu käynnistysominaisuudestaan; jos sen pysäköit vahingossa varjon puolelle, ei ollut toivoa käynnistymisestä ainakaan ilman hehkutusta. Hehkulaitteena näissä malleissa oli imusarjaan liitetty "liekinheitin", eli KiGas -laite, valopetrolilla toimiva esilämmitin. 60-luvun alkupuolella kuorma-autojen suurin sallittu nopeus oli 60 km tunnissa. Sturen mukaan Fargoon oli jo tuohon aikaan asennettu automaattinen

nopeudenrajoitin; Moottorista katkesi välittömästi suihkuputki, jos nopeus nousi 70 kilometriin tunnissa. Uusia putkia rakennettiin näppärästi metritavarasta käsin muotoilemalla.

Ensimmäisen Vanaja A2/-58 kymppipyöränsä Sture osti Korpivaaralta. Kannentiivisteiden suurkuluttajana tunnetulla AEC -moottorilla varustetun auton hakelavan tilavuudeksi saatiin jo 30 - 32 m³. Rakas vastakappale Ami Anneli tuli kuvioihin ja hynntyyt lyötiin yhteen vuonna 1964,

juuri ennen kuin Suomen Puolustusvoimat kutsuivat miehen riveihinsä Dragsvigiin kahdeksaksi kuukaudeksi. Veljet saivat tuolloin jatkaa kuljetusyrittäjän ohdakkeisella polulla.

Helsingin Scan-Autosta Sture hankki armeijan jälkeen 1957 mallisen kymppipyörä-Vanajan, jolla ajettiin 1,8 m:n propisia mm. Siuntiosta Pyhtäälle, Stockforsin tehtaalle. 150 - 160 km:n keikkoja ajettiin kaksi vuorokaudessa. Kuormaus tähän autoon tapahtui täysin käsipelissä. Tehtaalla oli selkeä vaatimus pinon mitoista - sen tuli olla 4 m korkea. Aina sai heittää pölliä yläsuuntaan, oli paitsi sitten kyseessä lava tai pino!

Stockforsin tehtaan osti sittemmin Enso, joka lakkautti sen nopeassa tahdissa.

Kerran oli Sturenkin huumorintaju loppua kesken. Pitkän lauantaipäivän sileällä, jään peittämällä kalliolla kuormansa kanssa taistelleet automiehet alkoivat iltamyöhään jo melko "kypsiä" poikia. Paikalle tulleen metsäyönjohtajan tokaisu "onneksi tämä on teille vapaa-aikaa" kalahti kuin propispölli takaraivoon.

60-luvun puolivälissä Sture osallistui myös väylänrakentamiseen, tietöissä Kouvola - Ristiina - Mikkeli tiellä sekä Lauritsalan kanavatyömaalla. Työkaluna näihin aikoihin oli Volvo Starke. 1967 alkoivat kappaletavarakuljetukset ulkomaille, lähinnä pohjoismaihin, sekä vihanneskuljetukset parin syksyn ajan Pauligille.

60-luku oli Palmgreneilla myös perhesuunnittelun aikaa; Laila Else-May syntyi 1964 ja Sture Mikael 1967. Heistä molemmista tuli sittemmin vankka apu perheyrytykseen, vaatealan mallimestarikoulutuksen hankkinut Else-Maykin ajoi kontteja ja irtoperiä reilut 7 vuotta. Mikael taas viihtyy edelleenkin Scania R 420:n ratisa.

Käytettynä hankittu Scania 110 sai peränsä vuonna 1971 uuden Jykiperävaunun, joka oli ollut vain esittelyajossa Neuvostoliitossa. Loviisan ydinvoimalan rakennustyömaalla kului kolme ensimmäistä kuukautta, jonka jälkeen ajo vaihtui paperirullahylsyjen kuljetukseksi Spirolitin lukuun.

Ensimmäinen uutena hankittu auto yhtiölle tuli vuonna 1975, jolloin kalustokanta oli jo kolme autoa. Myö-



hemmin hankittiin vielä yksi lisää.

Scan Auto Oy toi 70-luvun lopulla maahan Dodge kuorma-autoja, joihin asennettiin Valmetin moottorit yhtiön toimipisteessä Loviisassa. Nämä siirtyivät yleensä Sturen toimesta Linnavuoren tehtaalta Loviisaan. Tavallinen kuormakoko oli 40 moottoria.

1982 aloitettiin merikonttien kuljetukset ensin yhdellä, sitten vielä toisellakin autolla. Paperirullahylysyjen kuljetus jätettiin liian tiukaksi käyneen hinnoittelun vuoksi Enson ostettua Spirolitin. Tässä vaiheessa autojen määrä väheni väliaikaisesti kolmeen, kasvaakseen taas myöhemmin parhaimmillaan viideksikin, joista yksi oli silloin myös Venäjän liikenteessä. Tätä nykyä vedetään kahdella Scanialla irtoperiä ympäri Suomea satamista, enimmäkseen kuitenkin Helsingistä.

Pahoilta vahingoilta liikenteessä on onneksi vältytty. Eräällä Helsingin ja Tornion välisellä keikalla kuitenkin sattui ikävä tapaus. Kuljettajan valppaus oli syystä tai toisesta herpaantunut ratkaisevalla hetkellä ja niin suistui auto tieltä osa lijoen sillan kaitteita mukanaan. Kontissa ollut 22 tonnin paperirullakuorma säästyi vahingoittumattomana ja nousi jokipenkereeltä ylös kahden raskaan nosturin voimin. - 38 000 mk:n korvausta vastaan. Vasta 62 000 km ajettu Volvo F 12 vaurioitui lunastuskuntoon.

Veteraanikuorma-autojen Seuran toiminnasta Sture ei ollut vielä kuulutkaan, kun Raimo Aarnio houkutteli hänet kumppanikseen Jäämeren Keikalle 1990. Keikka suoritettiin 38 - mallisella, oikealta ohjattavalla Scanialla. Matka oli siksi miellyttävä kokemus, että mies päätti hankkia oman museokuorma-auton tulevia keikkoja varten. International C 1300/-63, nelivetoinen paloauto, onkin sen jälkeen nähty ajokkina monissa Seuran tapahtumissa. Sture itse on toiminut jo vuosia aktiivisesti Seurassa, mm. sen hallituksessa ennen kaikkea ruotsinkielisen jäsenistön edustajana.

Volvo LV 290D vm. 1937 on varsinainen harvinaisuus, valmistenumeronsa perusteella sarjan alkupäähän sijoittuva auto. Viimeisin Sturen historiaaltiointi on Sisu K-28 vm 1954.

Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n



Scania-Vabis L75-46 / 1963 rek.tunnus ZX-908.

Helsingin tehtaalla luovutettiin 25.10 1954 tilaajalle, Aavasaksa Oy:lle, alusta nro 7819. Auto oli varustettu kolmen hengen vakio-ohjaamolla ja Michelin 9.00 - 20 ulkorenkailla.

Tilaajan toivomuksesta autoon vaihdettiin jo tehtaalla Leyland -dieselmoottori. Alkuperäinen bensiinimoottori luovutettiin kuitenkin myös auton mukana. Tämä päättyi sittemmin tukkiproomuja mm. Valkon satamassa avustaneeseen satamahinaajaan. Osa auton vaiheista on hämärän peitossa, mutta vuonna 1964 siihen tiedetään asennetun ns. "metsäelefantilla" varustetun Hiab-nosturin. Tästä alkaen autoa käytettiin rekiste-

röimättömänä työkoneena tukkien kuormauksessa.

Hyvin heikkoon kuntoon rapistunut vanhus on Sturen käsissä kokenut uuden syntymisen. Veteraanikuorma-autojen Seuran valtuutetut museoajoneuvotarkastajat Antti Prusi ja Reino Krouvila hyväksyivät entistämistyön kohteen laadukkaasti suoritetuksi ja katsastusviranomaisen lopullinen siunaus museoajoneuvoksi suotiin autolle 11.10.1999. Jälleen on pelastettu ja tallennettu yksi merkittävä palanen suomalaista kuorma-autohistoriaa.

Teksti: **Veikko Hoppula**
Kuvat: **Palmgrenin kotialbumista ja JAI**



MAO-30, Sturen entistämä Sisu K28 - 4500 / 1954. (JAI)



TIEDOTTA

Poiminta SA-HK:n hallituksen jäsenkerhotiedotteesta 2.2007 (lihavoinnit toimituksen)

7. Syyskokouksen 2007 valinnat

Jäsenmaksu säilyy entisenä, eli 24 E / jäsenkerhon jäsen.

Puheenjohtajana vuonna 2008 jatkaa Timo Kaunonen Kymen Automobiili-kerhosta.

Hallituksen erovuoroisten jäsenten tilalle valittiin: Jyrki Taipale Keski-Suomen Mobilistit, **Yrjö Kaasalainen Satakunnan Mobilistit / Veteraanikuorma-autojen Seura** ja Simo Pyykkönen Tampereen Seudun Mobilistit.

Edellä mainitun kolmen varsinaisen hallituksen jäsenen 1. varajäsen Jouni Kallio Seinäjoen Seudun Mobilistit / Veteraanikuorma-autojen Seura, 2. varajäsen Pentti Heinonen SA-HK Savon Kerho / Veteraanikuorma-autojen Seura, 3. varajäsen Antti Prusi Veteraanikuorma-autojen Seura / Tampereen Seudun Mobilistit.

Hyvää Uutta Vuotta 2008

toivottaa

SA - HK:n hallitus

Veroton lepo kun (käyttö)auto lepää

Marraskuun 2007 alusta voimaan astunut uusi asetus on harrasteauton omistajille ilouutinen. Kun ajoneuvo ei ole käytössä ei tarvitse maksaa vakuutusmaksua eikä ajoneuvoveroa! Tulevaisuudessa maksetaan ajoneuvovero ainoastaan todellisesta käyttäjasta.

AKE ilmoittaa:

“Liikennekäytöstäpoisto katkaisee ajoneuvoveron ja vakuutusmaksut

Ajoneuvon haltija tai omistaja voi 2.11.2007 alkaen tehdä ilmoituksen liikennekäytöstä poistamisesta. Liikennekäytöstäpoisto ei pääsääntöisesti koske L-luokan ajoneuvoja, kuten moottoripyöriä. Ajoneuvoveron maksuvelvollisuus päättyy poistopäivänä, ja poiston jälkeiseltä ajalta maksettu vero hyvitetään seuraavalla verolipulla. Vastaisuudessa ajoneuvoveroa siis maksetaan vain todelliselta käyttäjältä”.

AKE ilmoittaa myös, että poisto ja uudestaan käyttöönotto maksaa noin 10 / toimenpide. Ei riitä, että soitetaan vakuutusyhtiölle kertoen, että ajoneuvo poistetaan liikenteestä, vaan ilmoitus on hoidettava katsastuspaikalla tai vakuutusyhtiössä, missä ajoneuvo on vakuutettu. Rekisterikilpeä ei tarvitse luovuttaa poiston aikana.

Yllä kerrottu muutos ei vaikuta museoajoneuvoihin, mutta onhan se kauan kaivattu helpotus harrasteautoilijoille ja ”kesäautolle” jota ei talvella käytetä.

Lopputoteamuksena voidaan todeta, että tämä muutos on iso askel oikeaan suuntaan – ei makseta ellei ajeta!

Dage Groop SAHK tekninen valiokunta.



Lepäävä harrasteauto ei tule enää kalliiksi. Tosin tämä 1964 Kontio luovutettiin Raimo Kuortille sittemmin museorekisteröitynä, joten sen osalta vakuutusmaksuholet menivät muutenkin ohitse.



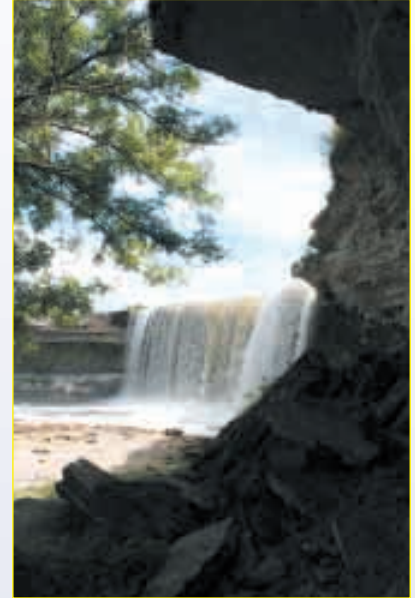
Tunnustelijat eteen - mars!

Testi ja kuvat **wexi**

Vaikka Vetkun piirissä matka-ajojen järjestämiseen alkaa jo jonkin tasoista rutiinia kertyäkin, edellyttää varsinkin maamme rajojen ulkopuolelle suuntautuva keikka melkoista esivalmistelua. Kesällä 2007 Seuran esitunnustelijat tekivät alustavan kartoitusmatkan Eestiin, jonka rohkaisemana varsinaista reittisuunnittelua uskallettiin ryhtyä toteuttamaan. Kahden päivän lenkin aikana varmistui mm, ettei veteraanikuorma-autojen kolonnavauhdilla ole mahdollista kiertää kaikkia Viron kiinnostavia kohteita – paitsi kaukaa. Myös mielenkiintoiset ja kauniit Länsi-Viron saaret, niin Hiidenmaa kuin Saarenmaakin on jä-

tettävä väliin, sillä salmien ylitys ottaisi liikaa aikaa. Mutta ei huolta, eteläisestä naapurimaastamme löytyy runsaasti tutustumisenarvoisia kohteita myös Suomenlahden rannikolta, niin länteen kuin itäänkin Tallinnasta. Haastavaa oli löytää riittävän isot majoituspaikat, missä 40 autokuntaa pytyy yöpymään ja ruokailemaan.

Kartoitus ei olisi onnistunut lainkaan niin sujuvasti ilman ystävällistä ja asiantuntevaa paikallisapua, jota kartoitusryhmälle tarjosivat nykyisin myös Tallinnaa asustava Esa Pyyhkäläinen sekä Puksiirabifirma Rosqvist Oü:n Raik Zäuram.



Näinkin mahtava putous löytyy matkan varrelta.



Raik Zäuram tuntee Eestin tiet keskimääräistä paremmin kahdestakin syystä; hän hoitaa tiepalvelu-toimeksiantoja, mutta myös organisoii itsekin osallistuen mittavia polkupyörä-ajoja jotka ulottuvat eri puolille maata. Neuvottelukumppanina Esa Pyyhkäläinen

Rakveren linnalla historian aistii joka solullaan.



Tunnustelijajoukkue sai nauttia ajan hengen mukaisesta kyydistä Eesti Autoklubin autoabi-bussissa.



Tuollakin olisi mielenkiintoista tutustuttavaa, tuntuu Jari tuumivan Sakun aidalla.



Laivaussopimus on syntynyt. Kuvassa vasemmalta neuvottelijat Raimo Stenvall, Jari Ala-Illomäki sekä Tallink Oy:n toimitusjohtaja Keijo Mehtonen.



Vuoden 2007 Loska-ajaja leimasivat kolme asiaa: usva, Stenvallin Raimon 70-v syntymäpäivät ja tietekin hyvä vetkulainen henki

Keikka käytiin Kiito-Simeonilta

Veteraanikuorma-autojen seuran perinteiset loska-ajot kiinnostivat lähes neljäkymmentä veteraanikuorma-autokuntaa. Räntää ja loskaa ei taivaalta tullut, mutta tihkusade seurasi keikkalaisia uskollisesti koko viikonlopun. Kiito-Simeonin pihamaalle usvaa uhmaamaan kokoontuivat vanhojen tuttuja lisäksi ensikertalaisina osallistujina Gilbert ja Marianne Söderholm vm. 1966 Scania-Vabis L66:lla, Seppo ja Tarja Tyyskä vm. 1969 Volvo FB-88:lla, Vesa Kauranne vm. 1976 Mercedes-Benz 1513:lla sekä Kalevi Luhtakallio ja Pentti Ketola vm. 1981 Dodge Power Ram 450:llä.

Retken aluksi Kiito Simeon tarjosi reilun aamiaisen, jonka jälkeen osallistujat saivat tutustua yrityksen tehokkaisuuteen ja uudenaikaisiin toimintoihin ja tiloihin sekä sisällä että ulkona. Tilat pitivät sisällään lähes kaiken huomattavan varaosavaraston ja mitattavan pesuhallin kautta jarrudynamometriin. Paitsi ruumiin ja hengen ravintoon, oli Simeoni, joka oli saanut nimensä tietenkin Seitsemän veljeksen mukaan, panostanut myös kuorma-autohistoriaan tuomalla komean telivetoisen Jyry-Sisunsa vastaanottamaan retkeläisiä.

Opin sauna autuas aina

TTS:n autoalan koulutuslinjalla saatiin kattava kuva autoalan koulutuksen muuttuvasta tilasta. Osa vetkulaisista totesi koulutustarpeen jopa yllättävän muuttuvaksi ja yritti parhaansa mukaan todistaa kelpoisuuttaan jatkossakin ilman suurempia koulutuksia. Totuus on kuitenkin EU:n herrojen sanelema eikä siinä hyväkään sukutausta auta. Tietokonepohjaiseen opetusvälineistöön oli mahdollisuus tutustua myös henkilökohtaiseen tuntuman kautta ja komeasta ajokaluustosta oli näytteitä pihalla.

Illan loppuhuipennusta enteili päivän kulttuuripanos. Ei iltaa Stenvallin luona ilman kaiman syntymäkotiin tutustumatta. Eli nykykielellä vetkulai-

LOSKA-AJOT 2007

-usvaa putkessa ja muutenkin



Teksti: Päivi ja Jari Ala-Illomäki

Kuvat: Jari Ala-Illomäki (JAI), Päivi Ala-Illomäki (PAI) ja Veikko Hoppula (VH)

Aamun ensi kajastuksen tunkeutuessa tihkusateen lomasta vetkulaiset valloittivat Kiito-Simeonin pihamarkin, tosin isäntien ystävällisellä avustuksella. (JAI)



Loska-ajojen osallistujat kokoontumassa puolimatkan krouviin Taaborinvuoren museoalueen pysäköintipaikalle Palojoelle. Paikalle kolonnan johdattelivat Marja-Liisa ja Markus Järvi Volvo PV 544:llään. (V.H)



Edustava valikoima 60-lukulaisia ruotsalaisvalmisteisia autoja matkalla Rajamäeltä Palojoelle. Etunenässä Tuure ja Merja Hulmi vm. 1964 Volvo Viking L485:llä. (PAI)



Stenvallin tallien pihalla oli nähtävänä myös Helsingin Pelastuslaitoksen museoautoja. Etualalla palopäällikön auto Plymouth Valiant V100 vm. 1969 ja takana raskas pelastusauto Magirus-Deutz RKW 10 Jupiter A-4x4 vm. 1958. (JAI)



Seppo Tyyskän hieno puutavaravarustein Tornivolv vuodelta 1969. Taustalla häämöttää Hämeenlinnan Mobilistien vm. 1943 REO linja-auto. (JAI)



Sihteeri ei pääse helpolla keikallakaan. Kaikenlaiset järjestelyt pitivät Sariina Mesirannan kiireisenä tälläkin kertaa. Jäsenrekisterin tietoja päivittämässä Turo Lemström. (VH)



Palojoen kallioita tarkkailee VR autotarkastaja evp. Pentti Ketola, joka matkasi insinöörieverstiluutnantti evp. Kalevi Luhakallion autossa. (VH)



Kiito-Simeon oli tuonut näytille komean perinneajoneuvonsa, kontinkuljetukseen varustetun telivetoisen Jyry-Sisun. (PAI)



set ajoivat autot mallikkaaseen muodostelmaan Taaborinvuoren pysäköintialueelle. Taaborin mielenkiintoisen museoalueen läpi käytyään retkeläiset saivat erinomaisen kiehtovan esittelyn Aleksis Kiven syntymäkodissa. Tuvassa istuttiin kuin seitsemän veljestä lukkarin opissa ja hämmästeltiin, kuinka paljon alkuperäistä esineistöä onkaan säilynyt. Että Aleksin saapasrenkikin oli paikallaan! Tänne täytyy päästä uudelleen paremmalla ajalla.

Kannat kattoon

Stenvallin talleille letka saapuo monien liikennevalojen jälkeen hyvässä järjestyksessä ennen iltaviittä. Juhlat olivat alkaneet jo aikaisemmin iltpäivällä, joten pihalla ulkotulet roihusivat ja juhlakansaa oili vastaanottamassa veteraaneja. Virallisten Vetkun juhlaseremuunioiden jälkeen spontaani Vetkun naiskuoro esitti päivänsankaripariskunnalle kahden minuutin tarkokkaiden harjoitusten viimeistelemänä Raimo –aiheisia serenaadeja. Juhlat jatkuivat ruokailun, tasokkaan musiikin sekä hyvien juomien merkeissä. Missään ei silti menty liiallisuusiin, koskapa aina velvollisuudentuntainen Vetkun hallituskin ehti kokoontumaan juhlahumun lomassa. Kiitos, Raimo, hienoista juhlista!

Sunnuntai aamu valkeni Kokoushottelli Gustavelundissa, yksille autereisena ja ja toisille pelkästään auvoisana, ja jatkui Vetkun syyskokouksen merkeissä. Syyskokouksessa käsiteltiin sääntöjenmukaiset asiat ja esiteltiin Seuran tulevaa DVD –tuotantoa sekä ensi kesän etelänmatkaa. Hauskaa oli taas. Keväällä tavataan!



Aleksis Kiven mökillä Nurmijärven Paljoella on talleissa huomattava määrä toinen toistaan mielenkiintoisempaa historiaa. Malliksi kotinikkareille alkuperäinen hii-renloukku. (V.H)



Timo Volanen Mäntyharjun Karankamaeltä taivalsi vm. 1929 Ford AA:lla. (JAI)



"Repsikkajaoston" edustaja Päivi Ala-Illomäki ojensi kiitokseksi mahtavasta aamiaistarjoilusta Vetkun logopainatuksella spesialisoidut pellavaiset talouspyyhkeet Simeon Services Oy:n tiloissa toimivan ruokapalveluyritys Punapippurin henkilökunnalle. (V.H)



Keikka huipentui Raimo Stenvallin 70-vuotisjuhliin. Kuvassa Raimo ja Kirsti vastaanottavat Vetkun vänkärit –naiskuoron laulutervehdystä. (JAI)



Wanha valokuva kertoo...

Ystävämme Savonlinnan seudulta, Hannu Putkonen muisti Vetkua vanhoilla kuorma-autoiluvokuvilla. Mielenkiintoisia tallenteita.



Iso Kontio ja pikku Nalle



Ruskealan Marmorin Sisu-rivistöä. Edessä Veikko Putkonen



Sisumiesten keskellä V Putkonen



Koivupölli kuorman kanssa ainakin Helge Niiranen ja Mauri Kosonen.



Voimaa! Magirus-Deutz Saturn 61-62.



Lehmänselkä-Dodgen edessä Linda, Hannu ja Helena Putkonen sekä Veikko ja Tuula Kupsanen.



PAAS POIKETEN PUNKALAITUMELLE

Punkalaitumelta lähtöisin oleva Topi Jokinen laittoi muutama vuosi sitten muistojaan paperille Vetkun kehotuksesta. Topi on kuulemani mukaan jo poissa, mutta arvokas perinnetieto on nyt visusti tallessa.

Kouluvuosieni jälkeen pääsin asenta-jaoppilaaksi Koneliike Vilho Tuomisen autokorjaamolle. Elettiin 1940-luvun puolenvälin vaikeita säännöstellyn aikoja, kuorma-autoille olisi ollut runsaasti kuljetuksia, mutta autoja ja ennen kaikkia niiden osia ei juurikaan ollut saatavana. Nuoren miehen rinnassa paloi tuli oman auton hankkimiseen. Toiveet alkoivat toteutua kun vuonna 1946 kylällämme oleva maalaistalo laittoi myyntiin kaksi kuorma-autoansa. Sain isäni ja veljeni innostumaan asiasta, lähdimme miesvoimin autoja katsomaan. Valittavana oli kaksi puukaasulla toimivaan kohtuukuntoista autoa. Olimme pakottuneet valitsemaan Chevrolet vm-35 olevan auton, sen huonompikuntoisen niistä kahdesta, koska tässä autossa oli ehdottomasti paremmat renkaat

Rengashuolia

Renkaita ei tuohon aikaan saanut kuin kansanhuollon kautta. Punkalaitumelle saadut renkaat jaettiin meijerin, maitoautojen ja palokaluston autoille sekä niille yksityisille, joita velvoitettiin osallistumaan ns hätäajoihin. Siis uusia renkaita ei ollut, eikä saatu – vaan vanhoilla oli tultava toimeen. Päivisin lastattiin käsipelin, ajettiin ja purettiin tietysti käsipelin halkoja kunnantalolle, kouluille, vanhainkodille sekä Länsi-Suomen työlaitokselle, jonne elatusvelvollisuutensa laiminlyöneet huoltajat oli määrätty tekemään töitä velkojensa edestä. Iltaisin, ajojen jälkeen paikattiin renkaita. Sisärenkaisuun liimattiin paikkaa paikanpäälle ja päällirenkaan sisäpintaan asennettiin ”tossuja” estämään haurastuneen renkaanpinnan repeämistä.

Toisinaan joutui auttamaan muita

autoilijoita, aikataulut pettivät usein kaluston heikkouden takia. Samat rengashuolet tuntui olevan muillakin. Kerrankin kun olin ajossa vieraalla autolla, jossa oli renkaan rengasvaijeri pettänyt ja kyläseppä oli pultannut renkaan kylkeen lattaraudasta 3-4 cm renkaan jäykistämään rengasta. Samaisesta autosta paluumatkalla rikkoontui rengas, koska vararenkaita ei ollut soitin lähitalosta isännälle kysyäkseni ohjeita – ajanko tyhjällä renkaalla lopun parinkilometrin matkan. ”Häpäkältä” isäntä vastasi: Otat renkaan pois päältä ja ajat vanteella: vanteitahan löytyy, mutta renkaita ei saa mistään !

Useimmiten jokailtaisen rengastyön jälkeen olikin kiire kirkolle tyttöjä tapaamaan – olihan kylälle tullut siirtokarjalaisia ja niiden ”luanikkaita flikkoja”. Onneksi nuorena jaksoi !

Jossakin vaiheessa myyntiin tuli USA armeijan ylijäämävaraston renkaita. Hyväkuntoisia renkaita olikin kaivattu, nämä renkaat olivat kuitenkin olleet sotatoimialueilla käytössä ja niissä oli paljon lasinsiruja. Kun huolellisesti millimetri millimetritä kävi ruuvimeisselin kanssa läpi renkaan pinnan ja kaivoi pois kaikki löytämänsä sirut saattoi onnistua saamaan huolettoman renkaan ainakin toviksi. Lasisiruilla tuntui kuitenkin olevan ominaisuus aikojen saatossa hiertyä sisärenkaan tuhoksi !

Bensasta pulaa

Puukaasun aamuinen nuohous, esilämmitys ja odottelu vielä jotenkin sujui, sillä laitteisto oli yllättävänkin toimintavarma, jos oli huoltotoimenpiteet kunnolla suorittanut. Matkanteossa, varsinkin kuormassa, ylämäet ja pehmeät tienpohjat olivat raastavia kokemuksia. Tarpeen sanelemana rakensimme Le-



tukkaamme ylimääräisen bensaäiliön, josta tarvittaessa hanan aukaisemalla saatiin tiputettua muutama pisara bensa suoraan kaasuttimeen ja auto oikein nykäisi itsensä vauhtiin. Mitenköhän se bensa-auto kulkiikaan !

Helsinkiin auton ostoon

Töölössä Mechelininkadulla toimi Autokellari –niminen autoliike, jonka valikoimista löytyi sopivan hintainen ja Kuntosen Ford V8 vm-39. Kaupat lyötiin lukkoon ja sovittiin, että muutama päivän kuluttua auto noudetaan ja maksu maksetaan – ei kai ollut luottoja siihen aikaan, ei ainakaan tavallisella maalaispojilla. Sovittua kauppahintaa maksettaessa myyjä kysyi meidän tarvetta kuittia, hinta olisi ilman kuittia huomattavasti halvempi. Kuittia kun emme tarvinnut, luovutustodistus asianmukaisesti täytettynä saimme Fordimme mielestämme soveliaan hintaan. Muutama vuoden kuluttua päivälehdessä oli juttua Autokellarin oikeusjutusta kyseistä myyjää vastaan – oli mies toiminut omaan pussiin laajalti ja pitkään.

Ford V8, vm -39

Puukaasun jälkeen tämä peli tuntui uskomattoman hyvältä. Elämä tuntui niin helpolta kun autossa oli jopa mekaaninen kippi. Apumiehen kanssa vaan kammesta kiinni ja kippi ylös – kuorman purkaus oli kuin leikkiä,



enää ei tarvinnut kun lastatessa la-
poida hiekkakuutiot lavalle – hel-
pusta se olikin.

Armeijan huutokaupasta Sisu vm-43

Pitkänniemen huutokaupasta osteti-
tiin seuraavaksi jo isompi kuorma-
auto. 90 hv moottorilla varustettu
Sisu, kantavuus 4600 kg, olikin tar-
peen kun aloitimme sokerijuurikkaan
ajon Turengin tehtaille. Sokerijuuri-
kaan ajo ajoittuu myöhäissyksyyn ja
talveen. Röntäsateessa, lumessa ja
pakkasessa tapahtuva sokerijuuri-
kaan lastaus suoraan pellon reunalta
oli ajoittain erittäin hankalaa työtä.
Paluukuormana tehtaalta maanvilje-
lijöille oli ”jurtin” leikettä rehuiksi eläi-
mille. Leikkeen lastaus tapahtui ko-
neellisesti tehtaan pihalueella ja
ylikuormaa lastattiin poikkeuksetta.
Meidänkin Sisun kuormana oli usein
7000-8000 kg leikettä. Poliisit yrittivät
ratsata kuormia, mutta vanhemmat
”konkari-kuskit neuvoivat konstit. Po-
liiseilla oli käytössä yhden renkaan
alle aseteltava kiilapuntari ja jos va-
hingossa ei saanut isoa autoa pysäh-
tymään juuri oikeaan kohtaan vaan
ajoi puntarin yli, niin se ikävä kyllä rik-
koontui ! Jopa Turengin tehdas oli
kieltänyt poliiseja ratsaamasta autoja
omalla yksityisalueellaan eli tehtaan
piha-alueella ! Kustannussyistä sekä
tehdas että maanviljelijät ajattivat yli-
kuormia – eikä ainakaan tällainen yk-
sityisyrittäjä nähnyt siinä mitään suur-
ta vääryyttä, jos vain auto kesti. Tun-
tui niin turhalta ajaa edestakaisin pie-
nemmillä kuormilla, ajamattomia
ajoja kun oli jonossa pitkälti.

Aina ei auto kestänyt

Silloin sattuu kun ei pitäisi – piti läh-
teä morsiamen kanssa uudenvuo-
denjuhliin. Ylisuuri sokerijuuri-
kaan leikekuorma matkassa, pakkas-
ta 30 astetta ja liian pitkä odotus teh-
taan pihalla – aikataulusta ollaan
melkoisesti jäljessä. Pyöränlaakeri
hajoaa puolessa matkassa, hätäapu-
korjaustyön ansiosta matka jatkuu
verkkaisesti aattoyön tunteina. Vielä
on leikekuorma purettava muutama-
sa maatalossa, sillä yön aikana leike
jäätty ja on pilalla aamulla. Kun kuor-

mat on vihdoin purettu, on kello vie-
rähtänyt pitkälle aamuyön tunneille ei
liene viisasta edes selitellä ja lepytel-
lä vaan parasta painua nukkumaan.

Turpeen ajoa ja aurausta

Punkalaitumen alueella oli paljon
kunnan omistamia soita, joilta nosteti-
ttiin polttoturvetta kunnan omien kiin-
teistöjen lämmittämiseen sekä Nu-
tajärven lasitehtaalle. Turpeenajossa
oli parhaimmillaan useita autoja. Tal-
visin soille vievät metsätiet oli aurat-
tava ja tietysti ilta- ja yöaikaan jottei
turpeen kuljetus häiriintynyt kapeilla
metsäteillä. Autohan ei koskaan rik-
koonnu lämpimänä kesäpäivänä kor-
jaamon pihalle, vaan pimeällä pakka-
sella yksinäiselle tieosuudelle lähim-
män avun ollessa kilometrien pääs-
sä. Aurauksessa käytössä olleesta
Fargo vm-39 katkesi juuri tällaisena
kylmänä talvi-iltana takapyörän pultit.
Rikkoontunut auto oli nyt tientukkona
ja oli saatava keinolla millä hyvänsä
pois ennen aamun turvekuljetuksia.
Keinoja ei ollut monia, jarrurumpu irti
ja kantamalla viemään sitä korjatta-
vaksi. Kuorma-auton jarrurumpu oli
todella painava ja hankalaotteinen
kannettava, väsyneelle jo pitkän päi-
vän tehneelle nuorelle miehelle. Muu-
taman kilometrin päässä oli lähin talo,
sepän talo, josta pyysin lainaksi pot-
kukelkkaa helpottaakseni matkante-
koani. Yllätyksekseni emäntä ei
suostunut lainaamaan kelkkaansa,

antoi sentään luvan jättää jarrurum-
mun talliinsa. Matka jatkui, onneksi
ilman kantamusta, kilometrien pääs-
sä olevalle autokorjaamolle, josta
sain mukaani uudet pultit. Paluumat-
ka, pulttien vaihto ja renkaan asen-
nus – muistikuvia ei minulla niistä ole
liekö väsymys tehnyt tepposensa,
mutta auton sain ajoissa pois suotiel-
tä ja auraus oli suoritettu. Aina iltaisin
talvipakkasilla oli auton jäähdytys-
nesteet laskettava pois, koska käy-
tössä oli vain vesi. Kuitenkaan tuona
iltana kotiin tullessani en jaksanut
valvoa jäähdytysnesteen tyhjentymis-
tä avasin hanan ja ajattelin – jääty-
köön!

Punkalaitumen paloasemal- lepalokaluston hoitajaksi

Kunnan palokalusto oli surkeassa
kunnossa aloittaessani työni. Kalus-
toa luovuttava edeltäjäni ilmoitti palo-
auton bensasäiliön olevan tyhjän,
koska säiliössä oli reikä sekä akun
olevan tyhjän, koska se oli niin
vanha. Mitä jos olisi tullut hälytys !
Paljon tapahtui niiden kymmenen
vuoden aikana, joina toimin paloase-
malla. Niistä tapahtumista kenties
joksus myöhemmin lisää.

Teksti **Toivo Jokinen**

Kuvat: **E. Alanteen kokoelmat**



Kirjoittaja oli myös VPK:n poikatoiminnan aktiivi (nämä palokuntapojat ovat kuitenkin Myrskylästä, kuva E. Alanteen kokoelmat)



Veteraanikuorma-autojen Seura ry:n toimintasuunnitelma vuodelle 2008

1. Johdanto

Veteraanikuorma-autojen Seura ry:n (jäljempänä Seura) toiminnan suunnittelua ohjaavat pitkän tähtäimen tavoitteet. Seuran hallitus laatii syyskokouksen hyväksyttäväksi toimintasuunnitelman, jossa tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty keinot seuraavalle toimintavuodelle.

2. Pitkän tähtäimen tavoitteet

Seura toimii aktiivisesti kuorma-, paketti-, erikois- ja seka- ym. tavara-autojen sekä sotilasajoneuvojen säilyttämiseksi sekä kerää ja tallentaa näihin liittyvää perinnetietoutta ja -aineistoa. Seura toteuttaa tavara-auto-perinteen hiljaisen tiedon tallentamista ja siirtämistä mm. kiinteällä yhteistyöllä ja yhteydenpidolla alan asiantuntijoiden, sisarjärjestöjen, viranomaisten sekä hyötyajoneuvojen parissa toimivien yritysten ja yhteisöjen kanssa.

Seura kehittää toimintamuotojaan hallittuna, jatkuvana prosessina siten, että Seuran asema kansallisena hyötyajoneuvohistorian ja perinnetalennuksen auktoriteettina jatkuvasti vahvistuu. Toiminnan jatkumisen ja laajentumisen varmistamiseksi erityisenä tavoitteena on nuorien henkilöiden saaminen jäseniksi ja heidän aktivoimisensa Seuran toiminnassa.

Seura edistää ja avustaa jäsentensä omaehtoista työskentelyä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi sekä toimii alan toimijoiden yhdessä.

3. Vuoden 2008 toimintasuunnitelma

3.1 Kuljetushistoriallisen aineiston tallennus ja alan tutkimus

Seura jatkaa aktiivisesti kuorma-au-

tohistoriallisen aineiston keräämistä ja tallentamista. Jäsenistön autojen toiminnan, valokuvien ja teknisten sekä historiallisten tietojen tallennusta myös sähköiseen arkistointimutioon jatketaan edelleen. Ikääntyvien kuorma-autoilijoiden haastattelututkimus käynnistetään.

Seuran arkisto on alan tutkijoiden saatavilla Mobilian kokoelmahotellin tiloissa.

3.2 Museotoiminta ja oman mu-seokaluston hoito

Seura osallistuu taustayhteisönä Mobilia- säätiön ja sen ylläpitämän Auto- ja Tieliikennemuseo MOBILIAN toimintaan. MOBILIA toimii Seuran tukena kansainvälisissä liikennemuseoyhteyksissä sekä avustaa tutkimukseen ja markkinointiin liittyvissä toiminnoissa.

Toimintavuoden aikana Seuran omista muoseokuorma-autoista Sisu SH-4:n museointikunnostusprojekti aloitetaan ja historiatietojen keräystä jatketaan. Republic 20:n ja Sisu L-131 CVT:n kuntoa ylläpidetään. Autoille pyritään hankkimaan uudet asianmukaiset, niiden arvoa vastaavat säilytystilat.

3.3 Yhteiskunnalliset yhteydet

Seuran yhteyksiä alaan vaikuttaviin viranomais- ja yhteiskunnallisiin tahoihin tehostetaan. Liikenne-, kulttuuri- ja opetusministeriöitä informoidaan Seuran toiminnan merkittävästä kulttuuriluonteisesta osuudesta. Yhteistyötä kehitetään myös historian tutkimuksen ja kirjallisen julkaisun asiantuntijoihin ja opiskelijoihin tavoitteena entistäkin tehokkaampi tavara-autoihin liittyvän historiatiedon tallennus ja julkaisu.

3.4 Julkinen toiminta

Seura esittelee toimintaansa ja jäsenistönsä kalustoa yleisölle pääasiassa kevät- kesä- ja syysajotapahtumiensa yhteydessä. Lisäksi jäsenistöä aktivoidaan osallistumaan Seu-

ran toimintaa lähellä olevien järjestöjen sekä -yhteisöjen järjestämiin, riittävän julkisuusarvon ja tasokkuuden omaaviin tapahtumiin.

3.5 Tiedotus- ja julkaisutoiminta

Jäsenistölle Seuran toiminnasta tiedotetaan henkilökohtaisesti postitettavassa VetKu -jäsenlehdessä. Vuosittain neljästi ilmestyvä lehti käsittelee mm. kuljetushistoriaa sekä Seuran ja sen jäsenistön toimintaa. Lehti pyrkii aktivoimaan jäsenistöä Seuran toiminnan kehittämiseen. Lisäksi lähetetään tarpeen mukaan erilliset jäsenkirjeet mm. ajotapahtumista tiedottamiseksi ja jäsenmaksujen perimiseksi.

Ulkoista tiedotusta kehitetään yhteistyössä alan lehdistön kanssa. Seuran tapahtumista laaditaan erilliset lehdistötiedotteet, jotka toimitetaan suunnatulla jakelulla alasta kiinnostuneille lehdille, tapahtumapaikkakuntien paikallisradio- ja TV asemille sekä valtakunnallisille mediakeskuksille. Seuran internet-sivustoa osoitteessa www.vetku.fi ylläpidetään ja kehitetään edelleen toimimaan tavara-autohistorian kattavana ja vuorovaikutteisena tietopankkina. Toimintasuunnitelman mukaiset Seuran tapahtumat ilmoitetaan Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry:n, alan lehtien, sisarjärjestöjen yms. julkaisemiin tapahtumakalentereihin.

Seura julkaisee kesän matka-ajotapahtumasta DVD tallenteen sekä kotimaisen Vanajan autotehtaan ajallisen tuotantokaaren kattavan, vuosilta 1949-1969 peräisin olevia Vanaja -kuorma-autoja korkealuokaisen äänen ja kuvan avulla esittävän DVD tallenteen.

3.6 Seuran järjestämät tapahtumat

Seura järjestää toimintavuotena jäsenilleen perinteiset kolme ajotapahtumaa, joiden järjestelyistä vastaavat hallituksen nimeämät ajotoimikunnat. Ajotapahtumien reitti pyritään suunnittelemaan kuljetushistoriallisesti merkittävien kohteiden ja maisemateiden kautta. Niiden yhtey-



teen pyritään järjestämään vierailuja paikallisiin yrityksiin sekä kuljetuskulttuuria käsitteleviä luentoja.

Kevätpäivän Tasaus järjestetään maaliskuuhuhtikuussa Hämeenlinnan seudulla. Tapahtuman yhteydessä pidetään Seuran kevätkokous.

Kesäkeikka järjestetään kesäkuun alkupuolella. Keikkaa on suunniteltu ajettavaksi Virossa tai Varsinais-Suomessa.

Loska-ajot ajetaan loka-marraskuussa, mahdollisuuksien mukaan hämäläisissä maisemissa. Ajojen yhteydessä pidetään Seuran syyskokous.

Kevätpäivän Tasauksen yhteydessä Seuran kotimaisten kuorma-autojen ja niihin liittyvän tietouden tallentamiseen erikoistunut Vanhat Sisut ja Vanajat –merkkikerho järjestää Vanajan 60-v merkkipäivän kunniaksi kokoontumisajon Vanaja merkkisille kuorma-autoille entiselle Vanajan Autotehtaalle. Vanaja –aiheinen DVD on tarkoitus julkaista tapahtuman yhteydessä.

3.7 Toiminnan rahoitus ja varainhankinta

Seuran hallituksen vuodelle 2008 laatiman talousarvion mukaan toiminta rahoitetaan pääasiassa jäsenten maksamilla jäsenmaksuilla, uusien jäsenten liittymismaksuilla, kannatusyhteisöjäsenen jäsenmaksuilla sekä kerhotuotteiden myynnillä. Jäsenistöä aktivoidaan kannatusjäsenten hankintaan.

3.8 Hallinto

Seuran hallitus kokoontuu tarvittaessa, kuitenkin vähintään neljästi vuodessa. Hallitus voi tarvittaessa kutsua kokouksiinsa myös ulkopuolisia asiantuntijoita ja Seuran toimikuntien jäseniä.

Tuusulassa 27.10.2007

Veteraanikuorma-autojen Seura ry
Hallitus



Mikä ihmeen SA-HK?

Teksti: Jari Ala-Illomäki

Näin jäsenmaksujen aikaan saattaa olla syytä kertoa hieman kattojärjestöstämme Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry:stä

Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry (SA-HK ry) on perustettu vuonna 1959. Klubi toimii vanhojen ajoneuvojen harrastajien valtakunnallisena kattojärjestönä. Tarkoituksena on ennen kaikkea toimia alan harrastajien edunvalvojana ja tarjota harrastajille toimivat harrastamisen puitteet sekä hoitaa kotimaisia ja kansainvälisiä suhteita. Klubin jäseninä on tällä hetkellä ympäri Suomea 24 itsenäistä jäsenyhdistystä, joihin kuuluu yli 5 000 alan harrastajaa. SA-HK:n jäsenlehtenä on jo vuonna 1963 perustettu Autobiili-lehti, joka sisältää artikkeleita maamme autoistumisen vaiheista ja vanhoista ajoneuvoista.

SA-HK:n hallitukseen valitaan jäsenet syyskokouksessa jäsenyhdistysten esitysten joukosta. Jäsenyhdistysten äänimäärä mahdollisissa äänestyksissä puolestaan riippuu niiden yhdistyksen jäsenten määrästä, joista yhdistys suorittaa SA-HK:lle jäsenmaksua. Jäsenkerhon jäseneltään perimä maksu koostuu siis kerhon osuudesta ja SA-HK:n osuudesta.

Yhtenä SA-HK:n tavoitteena on suomalaisen ajoneuvohistorian tallentaminen. SA-HK:n aloitteesta luotiin museoajoneuvotarkastustoiminta, joka on toiminut jo vuodesta 1978 alkaen. Tarkastustoiminnan avulla tallennetaan vanhoja ajoneuvoja tulevien sukupolvien nähtäväksi. Meidän Vetkulaisten näkökannasta SA-HK:n saavutukset ovat harrastustamme ajatellen ratkaisevan tärkeitä, sillä tunnetusti museoajoneuvon liikennevakuutus on tavanomaista huomattavasti edullisempi ja ajoneuvo on myös vapaa käyttövoimaverosta.

Miten tämä kaikki sitten liittyy Vetkun jäsenmaksuihin? Vetkun valtakunnallisuudesta johtuen on luotu järjestelmä, jossa jäsenet voivat maksaa SA-HK:lle menevän maksunsa myös paikallisen jäsenkerhon kautta, jolloin Vetkulle maksetaan vain varsinainen Vetkun jäsenmaksu. Kaikki paikalliskerhot eivät tällaista mahdollisuutta toisen kerhon suuntaan suo. SA-HK:n meille hankkimien huomattavien etujen johdosta on kohtuullista, että Vetkussa on jäseninä vain henkilöitä, joista maksetaan SA-HK:n jäsenmaksua. Varmista siis, että maksat SA-HK:n jäsenmaksuosuuden jonkin jäsenkerhon kautta. Vetkulaisena tähän on lisättävä, että maksat toki mieluiten Vetkun kautta, sillä se kasvattaa äänivaltaamme kattojärjestössämme!



Vetku esittelee

Markku Tapio Koskinen



kuva: Seija Salento-Koskinen

Minä Markku Tapio Koskinen synnyin 05.01.1949 kotona. Se oli muuten Pornaisten Laukkoskella, tarkemmin sanottuna Jokimäessä. Olen toiseksi vanhin Arne ja Helvi Koskisen viidestä lapsesta, eli meitä oli isovelji Raimo, sekä minua nuoremmat Marja, Erja ja Arto.

Isä ajoi Fordsonilla maitoa Helsinkiin Maanviljelijän Maitokeskukseen. Myöhemmin Thamesilla ja Gatzella hiekkaa rakentajille ja Jokimäen sahalta lautaa Sörkän satamaan Helsinkiin. Pääsin isän ja muiden kuskien kyydissä, kun vaan koululta kerkesin. Isä osti 1957 Vanaja linja-auton, jolla alkoi ajamaan Rajakylästä Malmin kautta Helsinkiin. Vuonna 1960 muutimme Helsinkiin Mellunkylään, jolloin meille tuli uusi Volvo B615 linja-auto Kutterin korilla.

Seuraava auto oli Scania-Vabis B56 vm 1964, myös Kutterin korilla. Vuonna 1969 isä möi autot veljelleen Armas Koskiselle jääden hänelle töihin. 1975 Rajakylän autot A, E, K & pojat myi Liikenne Oy:lle, josta isä jäi 1980 eläkkeelle ja muutti meidät lapset kasvattaneen ja kouluttaneen äidin kanssa takaisin Pornaisiin Vermijärvelle, nauttimaan eläkepäivistä. Niihin aikoihin olin jo ehtinyt olla myymässä bensaa Malmin Unionilla ja Askartelukeskuksessa mm. autoratoja ja lennokkeja sekä toiminut Yleisvaraosassa autotupparina ja varaosamyymjänä.

1969 alkoi "Vanaja-miehen" urani

Haikosen Taunon tukkiauton kanssa. Se oli upo-uusi Vanaja V8, tyyppi 801. Saman vuoden elokuussa menin Victor Ek:ille, jossa ajoin kaikkea huolintatarvaa ja muuttoa sekä koti- että ulkomailla. Vuonna 2000 Siirryin A. E. Koskiselle ajamaan linja autoa, josta 2007 siirryin yritys-

kaupan myötä nykyisen työnantajani, Oy Pohjolan liikenne Ab:n palvelukseen, jossa jatkan edelleenkin.

Vanhojen kuorma-autojen pariin jouduin vuonna 1972, kun Victor Ek:ille ostettiin 1931 -mallinen Ford AA, jonka kunnostuksessa sain olla mukana Saarimaan Sepon kanssa. Sain kunnian osallistua Fordilla 1975 Oy Victor Ek:in 90 v -juhliin. Ensimmäiset Loska-ajoni olivat muistaakseni 1996 Nokialta, jolloin olen liittynyt Vetkuun ja sen jälkeen olen ollutkin mukana lähes kaikilla keikoilla.

Toinen minulle läheinen Ford on ollut Korson VPK:n Ford TT /1924 paloauto, jota sain hoitaa ja ajella hää- ja Vappukeikoilla ja muilla VPK:n juhlilla aina vuoteen 2000 saakka, jolloin muutin takaisin Pornaisiin. Stenvallin Raimoa saan kiittää, että hän on kelpuuttanut minut ajamaan museokuorma-autojaan monilla Vetkun keikoilla. Raimo myös lainasi halliaan kun tein Vetkun Republicin vaihdelaikkoremonttia ja kunnostin sille hankitun kuljetuslaivan.

Haikosen Matille olemme tehneet pari "kupla-Volkaria", sekä juuri marraskuussa museoautoksi valmistuneen 1964 -mallisen Scania-Vabis L56:n. Omia työn alla olevia projekteja ovat Vanaja VA-2 vm. 1958, Sisu K-28 vm. 1954 ja Scania L-50 vm. 1970 sekä pari maamoottoria.

Muusta harrastustoiminnastani voisin kai mainita Vetkun lisäksi Rahtarit

ry:n, VPK-toiminnan, moottoripyöräilyn, valokuvauksen, sekä ennen muuta hommat vaimoni Seijan ja hänen poikansa Janin apumiehenä maatilalla, eli rehellisesti sanoen päätoimisena renkipoikana – harmaa-Fergu on sentään ikioma! (Ferguson TE 20/ 954).

Vetkun toiminnassa on täysillä mukana koko perheeni; Ihana vaimoni Seija Salento-Koskinen sekä hänen poikansa Jani Laurinen s. 1975. Harrastustamme tukevat vahvasti myös omat, aviossa olevat tyttäreni Katja s. 1972 ja Jenni s. 1976.

Kehitysterveisiä näin hyvälle seuralle, kuin Vetku on, on vaikea keksiä. No, ehkä lehdessä voisi olla enemmänkin todellisten mobilismitaitajien haastatteluita.

Toisille vetkulaisille haluaisin muistuttaa, että kyllä meidän pitäisi kaikkien yrittää yhdessä avustaa yhteisen lehtemme toimittamisessa lähettämällä juttuja ja hankkimalla aineistoa. Jospa me itse kukin vähän alentaisimme kynnyistä ja pistäisimme paperille tietojamme ja mietteitämme, ja vaikei aina niin puhdasoppista tekstiä syntyisikään, olisi siitäkin varmasti paljon apua.

Nettisivut ovat nykyisin todella hyvät, niitä kun vielä oppisi itse kukin kunnolla käyttämään ja hyödyntämään.

Toisinaan olen mietiskellyt, olisiko mahdollista saada kokoon tarpeeksi talkooväkeä, jos tulevaisuudessa järjestettäisiin kaksi erillistä kesäkeikkaa? Porukkahenkien on vetkulaisilla aivan mahtava – Paras Jengi!

Mielenpainuvimpia yhteisiä tapahtumia ovat minun Vetku-kaudellani olleet esimerkiksi Kannaksen Keikka, vaikka AA-Ford matkan varrella vähän kiukuttelinkin. Myös Ahvenanmaan keikka onnistui aivan täydellisesti. Siellä Puntin Kimmon paloauto-Ford toimi hienosti antaen myös filmaajalle oivan liikkuvan kuvausalus-tan.

Terveisin **Markku Tapio Koskinen**
Pornaisten Vilonojalla 25.11.2007



Vetku esittelee

Olavi Tapio Nenonen

s. 30.8. 1957

50 -vuotispäiviä meillä vietettiin elokuun viimeisenä viikonloppuna. Perheeseeni kuuluvat vaimo Leila Irmeli, sekä pojat Tomi ja Topi.

Yrittäjyys on suvun geneeissä, olen hoidellut 90 -luvun alusta isäni 50 vuotta sitten perustamaa kuljetusyritystä, jossa pojat touhuaa mukana. Pojilla on myös jo omakin yhtiö, jonka toimiala on teollisuuskiinteistöjen vuokraus. Siinä pääsevät tehokkaasti yritys-elämään sisään. Velipojan kanssa olemme pitäneet 30 vuotta korjaamoja, jossa korjataan ja muokataan raskasta kalustoa.

Pieksämäen Vuoden yrittäjä -palkinto 2007 sattui meidän kohdalle. Olihan se hieno kunnianosoitus, jota kyllä arvostan. Kiittelivät sen välityksellä aktiivisesta toiminnastani Pieksämäen yrittäjien hyväksi. Olen toiminut hallituksen jäsenenäkin aika pitkään. Pieksämäen Kuorma-autoilijat ry:n puheenjohtajana olen ollut 1990 -luvun alkupuolelta lähtien. Olen myös SKAL Itä-Suomen hallituksen jäsen.

Olen aina ollut kiinnostunut kehittämään ja rakentamaan työväliseiniä tehokkaammiksi ja paremmin toimiviksi. Eräitä kohteita olen patentoinutkin radalla liikkuvasta kiskopyöräautosta, jota käytetään huoltotöissä. Niitä rakensin kaksikin kappaletta, nyt ovat jo vanhuuttaan poistetut käytöstä.

Nostotöissä ja raskaita komponentteja kuljetellessa oppii arvostamaan kuormansidontaa, siihen olemmekin paljon panostaneet.

Museoauto-innostus on minulla kypsytynyt pikku hiljaa pienestä pojasta lähtien. Ihailin aina Pieksämäen kaupungin DeSoto paloautoa, jonka sain sitten huutokaupasta ostettua ja palautin sen alkuperäiseen asuunsa.

Viimeinen tartuntapisara minuun iski vuonna 1989. Olin juuri palaamassa puutavarakuorman viennistä Myllykoskelta, kun kuulin radiosta että Pitkän Keikan (Rovaniemi-Lappeenranta) veteraanikuorma-autot olivat juuri lähdössä Mikkelistä. Ristiinan kiepeille pysähdyin kuolaamaan, kun autot köröttelivät kohti Lappeenranta.

Nykyisin Vetkun hallituksen jäsenenä yritän edistää osaltani kuorma-autoperinteen tallentamista erityisesti täällä Pieksämäen seudulla. Tallennus- ja entisöintiprojekteja meillä on tällä hetkellä muutamia, mikä missäkin vaiheessa. On isoja ja pieniä, joita yritetään laitella aina kun vain aikaa on.

Vetkun ja vetkulaisten on aihetta olla ylpeitä heidän tekemästään työstä kulttuurihistoriallisten ajoneuvojen ja kulttuuriperinteen hyväksi. Museoauton ikää viidellä vuodella korottanut asetusmuutos on ollut pettymys varsinkin kuorma-autojen osalta.

Yrittäjän vuoden kohokohta on aina Vetkun Keikka. Valitettavasti vaan ei kaikille keikoille aina ehdi mukaan. Toisinaan Keikan aikataulu vähän heittää ja tiedotuksessakin on ajoittain pientä häikkää, mutta ainahan on ilman isompia kummelluksia määränpäähän päästy - joko ennemmin tai yleensä myöhemmin.

Joskus voisi kokeilla jotain alueellisia keikkoja eri puolilla suomea yhtä aikaa. Keikkojen järjestäjille, joka on aina pieni porukka on meidän annettava suuri kiitos heidän työstään! Vetkun keikat ovat aina mielenkiintoisia ja leppoisia, kuten porukkinakin. Pidetään siitä kiinni!

Tätä kirjoitellessa 2.12. 2007 Klo 22.00 tuli aurauskäsky; Pintateille voi lähteä klo. 23 ja sen jälkeen 3 luokan

teille. Huomenna taas ”normaaleihin” töihin, eli tiedossa on nostoja ja kuljetuksia. Tomppa lähti heti aaramaan ja minä aamulla niihin normaaleihin töihin.

Olavi Nenonen



Kuva:PAI



Kuvataiteilija Keikalla

Pieni tyttö hyppelee pitkin kapeata soratietä. Eletään vuotta 1958 Mäntässä. Perässä, pienen matkan päässä, työntää äiti lastenvaunuissa pikkuveljeä. Kirkasväriinen ritariperhonen lepättelee omaa matalalentoaan tienpenkan kumpuilevalla kukkakedolla vaihtaen välillä tien puolelta toiselle. Innoissaan tyttö kirmaa seuraamaan sitä.

Pysähdy! Kuuluu jostakin äidin hätääntynyt huuto.

Kriiisshh...!Heti perään.

Soraryöppy sokaisee tytön silmät, pieniä kiviä osuu otsaan ja polviin, samalla kun suuri musta pilvi tuntuu peittävän auringon. Vaistomaisesti äidin huutoa totellut tyttönen huomaa seisovansa nipin napin pysähtyneen kuorma-auton edessä.

Ankaran säikähdyksenkin hetkellä pienet aivot piirtävät muistilohkoonsa yksityiskohtia mahtavasta punaisesta auton keulasta, jossa harmaat jäähdyttäjän säleikön rivat kaartuvat ylväänä ja uhkaavana hänen ylitseen.

Kuorma-auton kuljettajan kiiruhtaessa nostamaan säikähtäneen tytön turvalliseen syliinsä tarkka mielikuva auton keulasta katoaa. Mutta vain tilapäisesti. Jostakin alitajunnan syövereistä sama kuva palautuu vuosikymmeniä myöhemmin jo aikuiseksi varttuneen taiteilijan kankaalle.

Pienen tytön dramaattinen kokemus ei varmaankaan aivan sanatarkasti kulkenut toimittajan mielikuvituksen värittämässä ingressissä kuvatulla tavalla, mutta totta on se, että hän todellakin oli vähällä jäädä kuorma-auton alle.

Anna-Leena Vilhunen on Kajaanissa 1955 syntynyt, Helsingissä asuva kuvataiteilija, jonka tuotannossa kuorma-autolla on ollut merkittävä vaikutus. Lapsuusajan kokemukseen perustuva mielikuva 50-luvun kuorma-autosta kulkee mukana hänen useissakin teoksissaan, joten hän päätti viettää päivän seurassamme Vetkun Päijänteen Keikalla. Matkansa aikana hän jatkoi lisääaineiston keräämistä tuotantoaan varten. Jo kevään 2007 näyttelyä varten oli hän kevättalvella -06 ollut Kangasalla Mobilian kokoelmahotellin tiloissa piirtämässä ja kuvaamassa. Kotona on pienoiskuorma-autoja ikkunalaudalla ja työhuoneella kaikenlaista kuorma-auto-aineistoa, joten itse aihe ei tunnu lainkaan vieraalta.

- Työni perustuu tarinoiden kertomiseen sekä värin, ruutumoodon ja materiaalinkäytön vapautuneisuuteen. Varhaisemmissa teoksissa on latautuneita muunnelmia symbolisista aiheista, kuten valtaistuimista ja pyörätuoleista, kattokruunuista ja ihmishahmoista univormuissaan, perustelee taiteilija henkisiä vaikuttimiaan.

- Esimerkiksi yksityisnäyttelyssäni tm.galleriassa keväällä 2007 oli esillä kahdesta tarinasta lähtenyt uusien maalausten kokonaisuus. Ensimmäisessä tarinassa olin pikkulapsena juosta kuorma-auton alle. Nyt käsitän kuorma-auton aiheuttaman kuolemanvaaran tajuamisen merkinneen tärkeää käännettä. Syntyi orastava tietoisuus olemassaolosta erillisenä ihmisenä. Minä en ollutkaan enää vauva, niin kuin pikkuveli oli. Äiti voi huutaa, mutta pysähdyttävä minun on itse, ellen halua jäädä kuorma-auton alle. Pysyäkseeni hengissä minun oli samalla tyydyttävä olemaan osa maailmaa, kertoo Anna-Leena.

- Toisessa tarinassa pysähdyin kerran aikuisena seuraamaan lähestyviä saippuakuplia. Ymmärsin silloin lisää särkimisestä, rakentamisesta ja elämästä ihmisten joukossa. Niiden kautta voin pohtia sitä, mikä ihmisiä yhdistää ja erottaa vaikka ne ovat lähes huomaamattomia ja niiden kaltaisia asioita voi tapahtua kenelle tahansa.

Kuorma-autoperinteen vaaliminen ja esittäminen voi siis palvella muutakin kulttuurituotantoa, ei ainoastaan omaansa.

On mielenkiintoista ja motivoivaa ajatella, mihin kaikkeen talentamamme kuorma-autohistoria voikaan liittyä – vain mielikuvitus asettaa rajat yhteistyömahdollisuuksille.

Taiteilijaystävämme näyttely- ja julkaisuutuotantoon voi tutustua internetissä sivulla www.anna-leenavilhunen.com



Osa maailmaa (A Part of the World), öljy kankaalle
koko 170x120 cm, valmistumisvuosi 2006
Helsingin kaupungin taidemuseon kokoelmat 2007
valokuvaus Marja Pursiainen



PIKKUPOIKIEN ELÄMÄÄ SORAMONTUN KUPEESSA

Pekka Mäkinen

Toukokuun loput olivat meille pikkupojille kiusallisia. Suoraman koululle kantautui länsituulen tuomana sepelilyllyyn yksitoikkoinen jyminä, mutta oli vain maltettava odottaa koulupäivän päättymistä.

Juosten kiirehdin kotiin. Koulureppu nurkkaan ja soramonttuvaatteet päälle, ja edelleen juoksujalkaa kaverin kanssa montulle. Siellä oli parhaimmillaan toistakymmentä autoa odottamassa jonossa pääsyä kumisen kuljettimen alle ottamaan murskainlastia.

Toisaalla montussa pyöräkuormaa ja nosti kauhansa soraseulan ylle ja kippasi kourallisensa tyhjäksi. Suurimmat kivet eriytyivät seulan viereen kasalle. Seulan läpäisseet kivet heilauttivat alla odottavaa kuorma-autoa. Punavalkoisen, kaksiakselisen Vanajan 5.5 kuutioinen lava täyttyi nopeasti. Puinen lava natisten, laidat pullistellen se lähti tulemaan seulan alta.

Auton lähestyessä nostimme kaverin kanssa peukatolot pystyyn. Oli suunnattoman jännittävää odottaa, hiljentääkö kuljettaja vai tyytykö vain heilauttamaan kättään. Auto hiljensi ja pysähtyi, ja vilkaisimme hymyillen

toisiamme noustessamme kyytiin.

Lasti käytiin sillä kertaa kippaamassa viidentoista kilometrin päähän tietyömaalle. Joskus kesälomilla hankkiuduimme heti aamusta penäämään peukalokyytiä toisinaan paremmalla, toisinaan heikommalla menestyksellä. Oli sellaisiakin päiviä, jolloin kyytiin päästyään ei tarvinnut vaihtaa autoa päästäkseen eri reiteille. Parhaimmillaan muistan tehneeni Kangasalta Ruutanaan kaksi peräkkäistä reissua. Sen jälkeen Sahalahteen, ja ruokatunnin jälkeen oli vielä tiedossa keikka Kuljun moottoritietyömaalle.

Kymppipyöräisiksi nimitimme niitä

telein varustettuja, pääsääntöisesti 7.3 kuution vetoisia kuorma-autoja, joiden kyydissä saimme pisimmät peukalokyydit. Joskus taas oli tyytyminen soramontun sisäiseen kuljetukseen siirrettäessä sora- ja sepelikasoja lyhyitä matkoja. Silloin istuttiin kaksiakselisen Vanajan tai nokattoman Volvon kyydissä yksitoikkoiseksi käyvää maisemaa katsellen. Nämä autot eivät olleet niin huolella pidettyjä kuin olivat julkisen liikenteen seassa päivittäin lasteineen jyräävät kuorma-autot.



Kuva on lapinjärveläiseltä soramontulta. TVH:n massakone ja O Koson Volvo 485/1961. (kuva: Olavi Koson kokoelmat.)

Repsikka -nimityksen alkuperästä

Arkikieleen vakiintuneet sanonnat ovat usein niin tuttuja, että harvoin tulemme miettineeksi, mistähän ne ovat muotonsa saaneet. Useampia-kin selitysversioita kuulee annettavan vaikkapa rekka-nimityksen- tai pankko-sanana alkuperästä.

Vanhat sanonnat ja nimitykset ovat myös perinnetietoa, joka kannattaa tallentaa, ennen kuin kansa unohtaa, missä yhteydessä niitä on edes käytetty. Kielihän uudistuu muutenkin jatkuvasti, samalla kun erilaisten lainasanojen osuus kasvaa huimasti. Suomen kieleen, joka nykyisin sisältää yleisessä puhekielissä kaikkiaan hieman alle 10 000 sanaa, tulee joka päivä 3-5 uutta sanaa!

Ilman lainasanoja kiellemme saataisi ollakin aika ilmaisuköyhää, sillä silloin joutuisimme keskustelemaan

vain 600 sanaa käsittävällä kielellä. Uudistumisella on myös haittansa – jokapäiväisestä käytöstä poistuneet sanat unohtuvat.

Vetkuun paljon kirjoitellutkin repsikka säilyy varmaan vielä kauan kielenkäytössämme, vaikka harvoinpa nykyisellä yksinajon aikakaudella kuorma-autosta repsikkaa tapaa. Niin kivaa kuin se olisikin.

Sanana repsikka on tunnettu jo ainakin 1800-luvulla Kaakkois-Suomessa, Etelä-Pohjanmaalla ja hämäläismurteissa. Sanan lähtökohta on venäjän kielestä (grebshcik=haravoitsija), joten sen alkuperä lienee kaakon suunnalla. Alkuaan repsikka oli apumies nimenomaan sahoilla. Repsikan tehtäviin kuului sahoilla mm. sahanpurujen kerääminen varastoalueella.

Vasta myöhemmin repsikka on yleisimmin tarkoittanut kuorma-auton tai rekan apumiestä eli vänkäriä. Myös linja-auton rahastajaa ja jopa juoksupoikaa tai -tyttöä on sanottu repsikkaksi. Repsikka on siis monessakin mielessä apulainen, aputehtäviä hoitava henkilö.

Repsikka on kelvannut moneenkin nimikäyttöön; maastamme löytyy esim. Repsikka-niminen noutopalvelutoimi, -talo-yhtiö, useitakin baareja ja ravintoloita. Kuulemma sen nimen vanhainkotikin on olemassa. Ei huono nimivalinta, apuahan vanhetessa entistä enemmän yleensä tarvitaan.

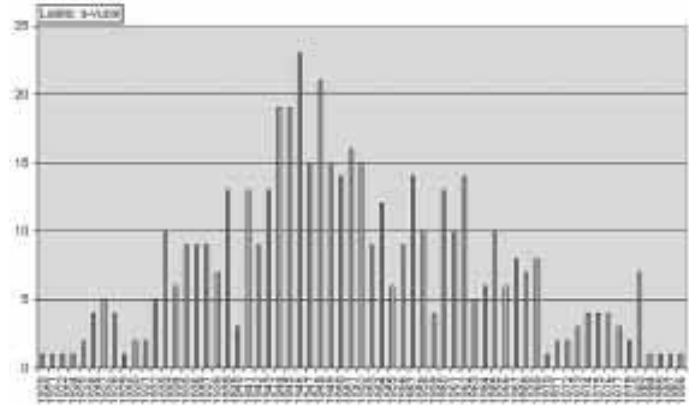


Tilastojen valossa - Ajoneuvorekisteri

Käyttöönottovuosi	kuorma-autot >3500 kg	Linja-autot
1976 - 80	1829	352
1971 - 75	700	168
1966 - 70	306	35
1961 - 65	182	20
1956 - 60	121	11
1951 - 55	86	5
1946 - 50	37	6
1941 - 45	34	-
1936 - 40	77	10
1931 - 35	21	2
1930	6	-
1929	7	2
1928	8	4
1927	2	-
1926	1	-
1925	3	1
1924	4	-
1923	1	-
1922	1	-
1921	-	-
1920	1	-
1919	-	-
Näistä:		
Museoajoneuvoja 31.12.2006	729	49
Museoajoneuvojen keski-ikä	48,5 v	51,2 v

Maamme museoikäisen hyötyajoneuvokaluston taltiointi on onnistunut hienosti. Oheinen taulukko kuvaa tilannetta 31.12.2006, mikä on viimeisin julkistettu virallinen tilasto. Vuosi 2007 on ollut vilkas vuosi museoajoneuvotarkastusrintamalla kautta linjan, joten kuorma-autojen osalta 800:n raja lie-nee jo ylitetty.

Jäsenistön ikäjakauma



Minkä ikäistä joukkoa ovatkaan ne n. 600 kuorma-autoperin-teen tallentajaa, joista muodostuu kulttuuriyhdistys VETKU? Oheinen, syntymävuosien mukaan lajiteltu kaavio kertonee sen ainakin suuntaa antavasti, vaikka tieto monen jäsenen syntymäajasta puuttuukin jäsenrekisteristämme. Ilahduttava havainto on esimerkiksi se, että porukasta löytyy sekä runsaan tietomäärän hankkimaan pystyneitä senioreita, että myös sen hyödyntäjiä, joilla voi sanoa olevan koko elämä vielä edessään. Näin se hiljainen tieto siirtyy sukupolvelta toiselle hauskan harrastamisen avulla.

Museoajoneuvo

Museoajoneuvo on katsastustoimipaikan valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön lausunnon perusteella museoajoneuvoksi hyväksymä ajoneuvo, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti. (Ajoneuvolaki, 1090/2002, 24 §)

Vetku kiittää toimintansa tukemisesta Kannatusjäseniään v. 2007!

HOTELLI TALLUKKA

K. A. LÖFGREN KY

MESI-AUTO OY

OY NÄRKÖ FINLAND AB

OY POHJOLAN LIIKENNE AB

OY SCAN-AUTO AB

OY SISU AUTO AB

STENVALL-YHTIÖT

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL ry

TAMPEREEN AUTOVARAOSA OY

TEHO FILTER Oy

TÖYSÄN KENKÄTEHDAS OY

VAINIKKA AIRA JA PAAVO

VEHO GROUP OY AB



Kalentereihin merkittävää...

Vanaja, suomalainen kuorma-auto 1948 – 1968.

Vetkun kotimaisten kuorma-autojen merkikerho Wanhat Sisut ja Vanajat järjestää Vanajan 60 v-juhlan kunniaksi suuren kokoontumistapahtuman Hämeenlinnassa 5-6.4.2008 Kevätpäivän Tasaus 2008 –ajon yhteydessä.

Päivien ohjelmaan sisältyvät mm. vierailut entisen Vanajan autotehtaan paikalla nykyisin toimivissa Patria Vehicles Oy:n ja Sisu Axles Oy:n tuotantolaitoksissa.

Suuri veteraanikuorma-autonäyttely järjestetään Hämeenlinnan kaupatorilla lauantaina ja sunnuntaina. Sunnuntaina on Seuran kevätkokouksen lisäksi myös arvokas juhlaseminaari, joka perehdyttää kuulijat erityisesti Vanajan, mutta samalla myös yleisesti suomalaisen kuorma-autotuotannon historian vaiheisiin. Luvassa on aiheesta useita asiantuntivia alustuksia.

Eestin Keikka 2008 toteutuu!

Jännityksellä odotettu Vetkun päätaphtuma käynnistyy Helsingissä 4.6.2008. Tallink Star alus lähtee Länsisataman terminaalista klo 10.30. Osallistujamäärä on olosuhteiden pakosta jouduttu rajaamaan 40 autokuntaan. Tallinnan jälkeen ajoreitin etappeja tulevat todennäköisesti olemaan mm. Haapsalu – Kurtna (Saku) – Rakvere ja Käsmu. Paluu kotimaan kamaralle tapahtuu jälleen Tallink Starilla 8.6. klo 13.00.

Kansallinen Museoajoneuvon päivä 2008.

Vetku on kahden edellisen vuoden tapaan mukana yhtenä pääjärjestäjänä Kansallisen Museoajoneuvon päivän toteuttamisessa. Yhteistyöryhmä valmistelee Kangasalla Mobilian alueella 7.6.2008 toteutettavan valtakunnallisen tapahtuman ohjelmaa. Vetkun erityisohjelmaksi on kaavailtu höyrylaivan halkotäydennyksen toimittamista puukaasukäyttöisestä

kuorma-autosta.

Muita yhteistyökumppaneita ovat Mobilisti-lehti, SA-HK, Suomen Linja-autohistoriallinen seura ja Veteraanimoottoripyöräklubi.

Vetku suosittelee tapahtumaa vaihtoehdoksi niille kuorma-autoharrastajille, jotka eivät voi osallistua Eestin Keikalle.

Kuorma-auton päivä Mobiliassa

15.6.2008 Kuorma-auton päivä. Samassa yhteydessä järjestetään myös Kuorma-auton tunnistuksen SM-kilpailun loppukilpailu. Järjestää Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry ja Mobilia.

SA-HK:n retkeilyajot 2008

Jakobstadsnejdens Veteranbilsällsskap rf järjestää Pietarsaareissa 6-8-6.2008 SA-HK:n retkeilyajot.

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n valtuuttamat museoajoneuvotarkastajat

Veteraanikuorma-autojen seura kantaa huolta hyötyajoneuvokaluston osalta oikeaksi varmistetun historiallisen- ja perinnetiedon tallentamisesta ja siirtämisestä tuleville sukupolville. Näin myös raskaan kaluston entisöinnin laadusta. Museoajoneuvolausunto- ja katsastusorganisaatiolle antava tarkastaja on kovan paikan edessä, ellei hänen ajoneuvohistorian tuntemuksensa katakaan raskasta kalustoa. Ovathan hyötyajoneuvojen rakenteet ja myös niitä koskeneet säännökset kautta vuosikymmenten olleet varsin poikkeaviakin verrattuna vaikkapa perus-henkilöautoihin. Vetku on nimennyt joukon erityisesti hyötyajoneuvotuntemusta omaavia tarkastajia eri puolille maata, jotta kaikilla hyötyajoneuvoa entistävillä jäsenillämme olisi mahdollisuus käyttää hyväkseen mahdollisimman asiantuntevia palveluita. Tarkastajien tietotaidon ylläpidosta ja koulutuksesta huolehtii vastaava tarkastaja ja he ovat kaikki kattojärjestömme SAHK:n valtuuttamia. On suotavaa, että Veteraanikuorma-autojen seura ry:n jäsenistö käyttäisi ensisijaisesti Seuran omien tarkastajien palveluita.

Tarkastajien yhteystiedot

Arto Rantala	Tampere	0400-838355	vastaava museoajoneuvotarkastaja.
Aulis Hartikainen	Juankoski	0400-576212	
Pentti Honka	Liminka	0400-286925	
Kalevi Honkaniemi	Parkano	041-4461061	
Pentti Ihamäki	Leppävirta	0400-913700	
Yrjö Kaasalainen	Harjavalta	0400-626770	
Jouni Kallio	Kurikka	040-5003212	
Jari Krouvila	Masku	0400-114143	
Mauno Kumpulainen	Forssa	0400-474879	
Alpo Penttinen	Nousiainen	0500-593970	
Tom Rönnberg	Espoo	050-3687263	
Esa Suomi	Lahti	050-5400756	
Aki Tegelberg	Kontiomäki	040-5053294	
Timo Volanen	Mäntyharju	0400-975073	
Teuvo Vuortio	Oulu	0400-399419	





Kauppapaikka

MYYDÄÄN:



Upea lahjavinkki kuorma-autohistoriasta kiinnostuneille!

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

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



SATSIA PUTKEEN osa 1 –tallennetta vielä saatavissa.

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

DVD-levyn hinta koteloineen 30,00 €

Tilaukset: jari.ala-ilomaki@vetku.fi

tai Vetkun kerhotuotemyynti,

Kirsti tai Raimo Stenvall p. 0400-450 585

sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi

Katso netistä!

www.vetku.fi/ Video / Ääni

Vetkun kerhotuotteita ostamalla tuet seuramme toimintaa.

Keulamerkki veteraanikuorma-autoon

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

Hinta 40,00 €/kpl.



Lakkimerkit

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

Hinta 20,00 €/kpl



T-paidat ja colleget Seuran logopainatuksella

Lämmin, vahva college, väri harmaa, edessä 1-v logopainatus tummansinisellä. varastossa kokoja: M, L, XL, XXL sekä pikkukuskeille 140 cm. Hintaa: 25,00 €/kpl

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

Harmaa T-paita, edessä tyylikäas logopainatus murretulla sinisellä

Aikuisten koot, hinta 10,00 €/kpl

Pikkukuskien koot hinta 8,00 €/kpl

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

Pitkä- tai lyhythihainen.

Hinta 25,00 €/kpl



Lähetyskulut lisätään.

Vetkun kerhotuotemyynti,

Kirsti tai Raimo Stenvall p. 0400-450 585

sähköposti:raimo.stenvall@r-stenvall.fi



Yhtenäiset infokyltit museokuorma-autonäyttelyihin.

Tiedustelut mahd. yhteishankinnasta Raimo Mesiranta raimo.mesiranta@mesiauto.fi

p. 0400 631 644.

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

Tiedustelut Markku T Koskinen, Pornainen, p. 0400-449 009

sähköposti

markku.tapio.koskinen@kolumbus.fi



Öljynsuodattimia

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

Suodattimen mitat (mm) ovat:

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

Jari Ala-Ilomäki

p. 044 310 0680

jari.ala-ilomaki@vetku.fi

VANAJA roiskeläpät

hinta 35€/pari

Vanaja-logolla varustettuja roiskeläppiä voi tiedustella

Raimo Stenvallilta, puh. 0400-450 585

Venäläisten autojen erilaista kirjallisuutta kuten katalogeja, korjaamokäsikirjoja, varaosaluetteloita, myyntiluetteloita. mm. ZIL, GAZ, UAZ, Kamaz, RAF, MAZ -merkkisten autojen eri malleihin. ks. laajempi luettelo www.vetku.fi > kauppapaikka/myydään. Tied. Hannu Mattila, Lukupurontie 6 N 14, 02200 ESPOO, P. (09) 420 9080

Scania L 50 Superin vm. 1970:n osia: mm. vaihdelaatikko sekä moottorin lisälaitteita. Puh. 050-373 9332 (Helsinki) varmimmin klo 9-12.



Pohjoissavolaisten puukuljetusten historijoo ^ Purouitoista kumipyörille. Tekijät Olli Blomberg, Toivo Hytönen ja Pertti Lähivaara sekä joukko seudun autoilijoita. Kirja kuvaa puunkuljetuksen historiaa aina 1700-luvulta nykypäivän toimintaan asti.

Yli 200 sivua / 350 kuvaa. Kuvat on pääsääntöisesti kerätty yksityisistä arkistoista ja ovat siten nähtävinä ensimmäistä kertaa painatussa asussa.

Tilaukset SKAL Itä-Suomen toimisto, Maaherrankatu 21 B, 70100 Kuopio, p. 020 741 6601/Kari Palojärvi tai sähköpostilla kari.palojarvi@skal.fi. Toimituksiin lisätään postimaksu.



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

Tilaukset:Arja Vähämäki

puh. 0440-161 925

arja.vahamaki@dnainternet.net



Esintäkuulutus

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

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

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

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

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

Keikat, joilta on kuvattu videotallenteet:

1989 Pitkä Keikka

Vetkun ensimmäinen ikimuistoinen matka-ajo Rovaniemi – Oulu – Iisalmi – Kuopio – Mikkelä - 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 – Nilsiä – 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.

2007 Päijänteen Keikka

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





Läh.Veteraanikuorma-autojen seura ry
PL 48
36201 KANGASALA

ALKUPERÄISLAATUA RASKASSARJALAISelta OIKEAAN HINTAAN!



UUTTA!
Nyt suodattimet myös
eri koneisiin
(fillarista-billariin).
Kysy!



Donaldsonin takuehtojen mukaan kone- ja laitevalmistajien takuut pysyvät voimassa käytettäessä Donaldsonin suodattimia.

**Pirkanmaan monipuolisimmassa
raskaansarjan varaosapalvelussa
saat valovoimaista palvelua!**



TAMPEREEN AUTOVARAOSA

Keskusojankatu 1B, 33900 TAMPERE, puh. (03) 3140 3111, fax (03) 3140 3115, myynti@tavo.fi