

Veteraani KUorma-auto



3-4/2008





VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY
PL 48, 36201 KANGASALA

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

Yhteystiedot 1.1.2008 - 31.12.2008:

Puheenjohtaja:

Jari Ala-Ilomäki
Boxintie 158, 04130 Sipoo
Puh.m: 044 310 0680
jari.ala-ilomaki@vetku.fi

Sihteeri:

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

Jäsenet:

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

Veikko Hoppula
Pikilangantie 7, 36200 Kangasala
puh. k: (03) 3790 715, m: 040 411 6483
veikko.hoppula@vetku.fi

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

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

Jouni Kallio
Marjapolku 1 A, 61300 Kurikka
puh. m: 040 500 3212
jouni.kallio@netikka.fi

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

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

Olavi Nenonen
Ahopolku 2, 76130 Pieksämäki
puh. m: 0400 700 511, t: (015) 151 11
olavi.nenonen@on-kuljetus.inet.fi

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

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

Wanhat Sisut ja Vanajat -kerhon yhdysmies

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

Vastaava museoajoneuvotarkastaja

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

VetKu 3-4 / 2008

ISSN: 1795-4452

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

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

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

ILMOITUKSET

Takakannen ilmoitustila on varattu Seuran yhteistyökumppaneiden lunastettavaksi erillisen sopimuksen mukaan. Tekstisivujen Osta-Myy-Vaihda -palstalla Seuran jäsenistön ilmoitukset julkaistaan veloituksetta, muiden halukkaiden ilmoitushinnat sopimuksen mukaan. Lehti julkaisee ainoastaan tavara-autoperinteeseen ja sen tallennukseen liittyviä ilmoituksia.

ARTIKKELIT

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

KANNEN KUVA:

Tottijärveläisen Mikko Rautalinin Scania LS 140 /1975 olisi kevyesti vetänyt isompaakin täysperää kuin tätä Vantaan Säilöautohuollon 1972 valmistamaa. Upea yhdistelmä esiintyi Vetkun Loska-ajossa Matti Rautalinin komennossa. Kuva JAI

ARTIKKELEIDEN KUVAT::

Ilman mainintaa Vetkun arkisto, JAI Jari Ala-Ilomäki, PAI Päivi Ala-Ilomäki, VH Veikko Hoppula, RM Raimo Mesiranta, AM Anu Mesiranta, AR Arto Rummukainen, KRV kokoelma Reijo Virtanen, OSAA Oy Sisu Auto Ab, AP Ari Perttilä, MTA Markus T. Ahola

SISÄLTÖ 3-4/2008

Infosivu	2
Päätoimittaja ja puheenjohtaja	3
Muisteloita autoilusta Jaalassa	4-6
SA-HK:n syyskokouskuulumisia	7
Kirjauutuuksia	7
Loska-ajot 2008	8-11
Kimolan uittokanava	12-15
Bensaa kivistä?	16
Benz-Gaggenau	17-18
Vetkun syyskokous	19
Keikal sillo kastuhatviis	20-21
Vetku kiittää	22
Kauppapaikka	23



Päätoimittajalta



Tunnustus tuntuu.

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n Loska-ajon 2008 yhteydessä pidetyssä syykokouksessa sain vastaanottaa peräti kaksi virallista tunnustusta, josta olen todella vaikuttunut. Ensin minulle ojenettiin SA-HK:n myöntämä kultainen

ansiomerkki ”..työstänne SA-HK:n ja automobiiliharrastuksen hyväksi”, kuten merkin kunniakirjassa mainitaan. Ensi yllätyksestä jotenkuten selviytyttyäni jäin tuumimaan, että olenkohan tätä nyt oikeasti ansainnut? Enhän ole toiminut milloinkaan SA-HK:n hallintoelimissä tai luottamustehtävissä, ainoastaan yhdessä sen jäsenjärjestössä. Niinpä tulkitsenkin, että tekemiset Vetkun puitteissa ovat onnistuneesti tukenneet myös kattojärjestömme toimintaperiaatteita ja tavoitteita. Näin ollen tunnustus onkin kohdistunut toiminnalle SA-HK:n hyväksi vetkulaisena. Siitähän sietää olla ylpeä!

Toinen osakseni langennut arvokas huomionosoitus oli, kun Veteraanikuorma-autojen seura ry:n hallitus kutsui Seuran kunniajäseneksi. Näitä ”arvonimiä” ei ainakaan aiemmin ole jaeltu kevein perustein. Vuonna 1987 perustettu Seura on aiemmin kutsunut ainoastaan kolme kunniajäsentä, Olavi Sallisen, Into Nikanderin ja Paavo Vainikan. Jokainen heistä on henkilökohtaisesti tallentanut erittäin merkittävän määrän hyötyliikenteen historiaa tuleville sukupolville sekä museoajoneuvojen, että perinnetietouden muodossa. On todella kunnia liittyä heidän joukkoonsa.

Seuran hallitustyöskentelyssä, niin antoisaa kuin se onkin ollut, halusin tehdä tilaa uusille, kehittäville ajatuksille ja -toimijoille. Kahden vuosikymmenen mittaiseksi venähtänyt osallistuminen riittänee – jo mahdollisesti uhkaavan urautumisenkin välttämiseksi?

Lämpimästi kiitän jokaista vetkulaista niin saamistani huomionosoituksista, kuin siitä vuosikausien miellyttävästä yhteistyöstä, jota olemme onnistuneesti tehneet! Erityiskiitokseni hallituskumppaneille, seuran sihteerinä toimineille, markkastajille ja Wanhat Sisut ja Vanajat –kerhon vetäjälle!

Menestystä kulttuuriryömme entistäkin tarmokkaammalle kehittämiselle toivottaen!

wexi

PS. VetKu –lehti ilmestyy ensi vuonnakin.
Hyvää Uutta Vuotta!

Puheenjohtajalta

Muutosta ilmassa

Ihmisen perusluonteeseen kuuluu muutoksen vastustaminen. Kehitys tuo kuitenkin väistämättä mukanaan muutoksia. Ja positiivista kehitystä kukaan tuskin vastustaa.

Vetkun toimintaan liittyen muutos tarkoittaa ennen muuta muutosta sekä omamme että SA-HK:n hallituksen kokoonpanossa. Muutokset näissä asioissa voivat tuntua raskailta, mutta ihmisille on annettava mahdollisuus omaan päätökseen, sillä kukaan ei jaksaa loputtomiin. Kiitokset väistyville jäsenille hyvästä työstä ja tervetuloitotukset uusille! Näistä muutoksista voitte lukea tarkemmin tämän lehden kokousjutuista.

Positiivista muutosta edustaa tietenkin Vetkun jäsenmäärän tasainen kasvu. Se pitää sisällään senkin, että aina mukana tulee myös paljon kaivattuja jäsenten keski-ikää alentavia ihmisiä. Ja heidän mukana keikoille tulee tietysti autoja, jotka olivat uusia heidän nuoruudessaan. Vetkun toiminnan tavoite toteutuu tältäkin osin, sillä otos 70-luvun autoistakin tallentuu.

Kasvuun liittyy toki ongelmiaakin. Eräs niistä on keikkojen osallistujamäärän kasvu niin suureksi, että järjestelyt majoitusten hankkimisineen ovat käyneet yhä hankalammiksi. Tämäkin on poikunut muutoksia, jotka keikan järjestäjien ei aivan vähäisen työtaakan keventämiseksi ovat välttämättömiä. Järjestäjien työtä helpotatte ilmoittautumalla ajoissa ja vakiokkeikkamaksulla ei ilmoittautuminen myöhässä enää onnistukaan. Myös majoituskapasiteetin loppuminen saattaa tuoda jälki-ilmoittautuvalle ikävän yllätyksen. Ruuhkaa on mahdollista purkaa järjestämällä maantieteellisesti vaihtoehtoinen kesäkeikka, mikäli asian alusta loppuun hoitavia järjestäjiä löytyy.

Toivottavien muutosten listalla on jäsenistön aktivoituminen tavaraliikenteen perinteen tallentamiseen. Kirjoittakaa lehteen erityisesti omaan autoilumenneisyyteen liittyvistä asioista. Mallia voi katsoa vaikka tästä lehdestä. Älkää muurehtiko liikoja juttujenne oikeinkirjoituksesta tai hienoudesta. Kaikki muistelutieto on arvokasta. Jos kirjoittaminen tuntuu ylivoimaiselta, voitte vaihtoehtoisesti toimittaa puhemuotoista materiaalia itseltänne tai henkilöltä, jolla tiedätte mielenkiintoisia muistoja olevat. Äänitallentimen tähän tarkoitukseen saatte lainaan Vetkulta.

Nyt viimeisenkin esteen poistuttua ei kenelläkään ole enää syytä olla toimittamatta mielenkiintoista perinnetietoa meidän kaikkien luettavaksi. Aineistotulvaa odotellessani toivotan kaikille:

Rauhallista Joulua ja Hyvää Tavara-autoharrastusvuotta!

Jari Ala-Illmäki





Tämän tarinan muisteluiden kirjoittaja Reijo Virtanen Kanadan Thunder Baystä Jyryn kuljettajanpaikalla ensimmäistä kertaa noin 40 vuoden jälkeen. (JAI)

Teksti: **Reijo Virtanen**
Toimittaja: **Jari Ala-Ilomäki**
Kuvat: Kokoelma **Reijo Virtanen** (KRV),
Jari Ala-Ilomäki (JAI)

Kirjoitussarjan yhteistyön alkumetrit

Tapasin Reijo Virtasen Kouvolassa kesällä 2007 SA-HK:n retkeilyajojen yhteydessä. Eräs mies tuli kasarmialueella toisen ajopäivän aamuna sanomaan, että tässä olisi tällainen kaveri, joka on aikanaan saman sukupolven Sisua työkseen ajellut. Voisiko hän tulla kyydissäni Verlaan, jonne ajot päättyivät? Ilman muuta, vastasin. Tottahan tällaiselle muistelulle ja oletettavasti seuraavalle hyvälle mielelle pitää aina luoda puitteet. No, Verlaan mentiin, ja vieraan kanssa juteltiin. Paljastui, että mies oli entinen jaalalainen Reijo Virtanen, tavallinen Virtanen, kuten Reijo itseään mieluusti kutsuu. Reijo oli lähtenyt Kanadaan 1970-luvun alussa ja oli ratkaisuuksaan tyytyväinen. Kanada oli hänelle hyvän leivän antanut, ja nyt hän oli juuri siirtynyt eläkkeelle.

Muisteloita autoilusta Jaalassa 1950-70 -luvuilla

Matkan aikana selvisi myös, että Reijon isä oli ollut autoilija. Reijo itsekin oli ollut autohommisissa. Kun Jaala oli minun lapsuuteni kesäpitäjä ja tunsin sitä kautta jonkin verran paikallista 1960-luvunkin tiestä, oli asialla heti minulle suurta kiinnostavuusarvoa. Muistin, ja olen mielenkiinnolla aikaisemminkin muistellut, monia paikkoja. Ehkä eniten Korvulinmäkeä, jossa mökkireisullamme Kuplavalokkarilla näin eräänkin propsikuorman sortuneena sisäkaarten ojaan.

Päästyämme perille Verlaan erosimme yhtä hienoa historiakokemusta rikkaampina, kohdateksemme kuitenkin vielä Verlassa. Silloin sanoin Reijolle: 'Pitäisiköhän sinun nyt kuitenkin vielä ajaa Jyryllä, ettei sitten Kanadassa ala harmittamaan?'. Lenkki ajettiin, ja Reijo hoiti homman vanhan tekijämiehen ottein.

Lähetin sitten Reijolle Kanadaan sähköpostilla melko yksityiskohtaisen pyynnön Jaalan vuosien autoilun muisteluista. Reijo vastasi pyyntöön mielestäni hienoilla ajankuvaa peilaavilla kirjoituksilla. Ajankuvan lisäksi Reijon kirjoituksissa minua miellytti kieliasu. Se koostui 1960-luvulla käytetystä kielestä, joka oli siirtolaisille ominaisella tavalla jäänyt muistiin viimeisenä suomalaisena käyttökielenä ja joka uudessa maassa oli osin jo unohtunutkin. Mutta kotiseurakkaus ja arvostus autoilijan työtä kohtaan kuului joka lauseessa.

Aikamatka 1950-70 luvuille voi nyt alkaa. Toivottavasti toisetkin tietäjät innostuvat tämän luettuaan kirjoittamaan omista muistoistaan. Tiedän, että heitä on vetkulaisten joukossa monta. Älkää olko huolissanne tekstin kieliasusta tai muusta toisarvoisesta, se hoidetaan kyllä. Teidän muistoillanne on suurempi arvo kuin arvaattekaan...

Jari Ala-Ilomäki

Ensimmäinen osa

Varhaisia muistoja

Terveisiä täältä (Kanadan talven 2007-2008, toim. huom) pakkasista, talvi alkoi todenteolla!

Kiitos pitkästä kirjeestä, tyttö laittoi sen vihdoinkin minun tietokoneeseen. Olihan siinä kysymyksiä, mutta koitan niihin vastata parhaan kykyni mukaan. Tietokoneestani puuttuu ne pari tärkeää kirjainta mutta koitetaan selvittää ilman niitä, tulen ottamaan selvää josko ne saisi pienellä vaivalla toimiviksi. Serkku Suomesta sanoi kyllä, että ei maksa vaivaa. (Kirjaimet lisätty, toim. huom.)

Syntymäpaikasta puheen ollen, olen syntynyt Jaalassa, tuossa järvipitäjäksessä, jossa on tuplaten huviloita pitäjän väkilukuun nähden, Iitin ja Jaalan rajalla, lähellä Kymentaan kylää Varjola nimiseen taloon. Talo oli minun vaarini ja hänen veljensä rakentama. Myöhempi koti sijaitsi sitten kirkonkylällä, koska isälle tuli vähemmän hukkaajoa. Kotini oli ns. Mäntyharjun mukassa koska tie kiersi kotini tontin noin 3/4 matkalta.

Siinä oli sitten mielenkiintoista seurata kuljettajien vaihtamissuorituksia, kun paikalla oli hyvin jyrkkä mutka ja pitkäkökö ylämäki Mäntyharjun suuntaan. Se oli yleensä niin, että alamäkeä tultiin kuorman kanssa pienillä vaihteilla, ja pienemmäksi sitä haluttiin vaihtaa, kun mutka oli aivan mäen alla. Siinä kyllä moottoria ryntäytettiin, että saatiin pienempi vaihde päälle, ja jalka taas jarrulle hillitsemään kovilla kierroksilla käyvää moottoria. Automiehet tietävät tämän asian. Tällaisia asioita seurailin hevosenpään kokoisena.

Joskus lähdin myös kyytiin. Kun useimmat autot ajoivat monta kuormaa päivässä, niin aina pääsi jollakin kyydillä takaisin kotiin. Erityisesti muistuu Rihun Sahan lankku-Vanajat. Niis-



Puolipuhthaaksi kuoritun puutavaran ajoa uittoon Jaalassa 1960-luvun alussa. Nippu on sidottu kettingillä. Auto on Reijon isän Heikki Virtasen (äärimmäinen vas.) Mercedes-Benz LA-321 vm. 1957. Kuvan muut henkilöt ovat (vas.) Juhani Suometsä, Reijo Virtanen ja Tarmo Konga. (KRV)

sä oli taitavia kuljettajia. Vanajia oli 3 kappaletta juuri sellaisia nostotelillä, lankkulavalla, matalilla pankoilla ja kaksilla tolpileillä. Silloin saha toimi tosiaan Rihussa, Rihun Alalammin rannalla. Rihun Saha on Kouvola-Heinola tiestä Uimilan kylän kohdalta itään noin 4 km Hirvisaloon ja Ansalahteen vievän tien varressa. Tai oli noin 45 v sitten, nythän puhutaan vanhoista ajoista. Omistajana oli Rihun Kolli, noin kansan kielellä sanottuna, puhuttiin myöskin Kollin Vainosta. Toinen Kolli oli Vierumäen Kolli, joka omisti Vierumäen Teollisuuden, olivat tieltävästi sukua.

Kesätöitä ja Vanajamuistoja

Takaisin siihen bulldog-Vanajaan palatakseni, tiemme yhtyivät vuonna 1965, kun sain kesätyöpaikan Rihusta. Kuljin sillä jopa kotoa käsin työssä, kun hyvä tuuri kävi. Vanaja oli siinä vaiheessa jo muutaman vuoden vanha, kun pääsin sahan korjausverssaalle töihin. Työhöni kuului hakekoneen terien teroitusta, pieniä hitsaus-

töitä sekä hakkeen kuormausta käännettyllä Volvo kuormaustankolla. Se oli jo se suorapeltinen konepeitoltaan, varsin kätevä kone ketteryytensä ansiosta. Vanajassa oli noin 40m³ lava, mikä oli aikalaisiinsa nähden iso minun mielestäni.

Pari asiaa näistä reisuista muistuu mieleeni. Kerran kävi niin, että kuljettaja tuli takaisin kuorman kanssa jostakin Kouvolaan, oli kai ilta mennyt josakin pitkäksi, kun kuorman purku unohtui. Siinä on sentään isoja mäkiä takaisin tultaessa, joten olisi sen kuorman luullut tuntuvan. Tasan yhden kauhallisen ehdin laittaa, kun asia paljastui. Tuli kukku äkkiä ja kuorma lähti uudelle matkalle. Muuten kuskissa ei ollut vikaa.

Vanajassa oli hyvin Zetor 25:n tapainen käsikaasu, ja tämä kaveri laittoi aina kaasun täysille, kun lähestyttiin isompia mäkiä. Ja niitähän piisasi silloisilla Jaalan teillä, kun Pientä Salpausselkää menttiin kahtapuolta. Oli siellä Korvuli, Mukulamäki ja Paljaankallionmäki sekä joitakin pienempiä harmeja. Jostakin syystä en pitänyt

Kouvolan Tykkimäkeä minään. Vanajasta pidin. Vääntöä oli olevinaan vahvasti ja savua tuli runsaasti, eikä ääntäkään puuttunut, mikä oli silloiselle pojalle varma voiman merkki.

Hieman myöhemmin tuli Pöysän Ristolle 200 hv neliveto teli-Vanaja. Vastaavia oli Rihun Sahalla 3 kappaletta mutta ne eivät tulleet niin tunnetuiksi, luultavasti lähinnä korpiteillä liikumisensa johdosta. Silloin ajettiin vain yhtä nippua kerrallaan. Mutta tiedän, kun Koskenniskan Pohjanlahdesta ajettiin nippuja Kimolanlahteen ennen Kimolan kanavan valmistumista, niin joku yritti ajaa 2 nipulla. Mutta siinä oli sen tienpätkän kauhu, Pohjanmäki, johon ei saanut tarpeeksi vauhtia. Tiedän, kun olin isän mukana siellä pentuna huoltoajossa.

Arkea autoilijaperheessä

Isästäni muistuu mieleen, kun hän sanoi minulle, että ala sepäksi, mutta se oli jo kuoleva ammatti jo silloin joten minusta tuli levyseppä-hitsaaja. Mutta eihän ne autohommat noin vain unoh-



du, kun on ollut pienestä asti kopissa ja saanut häkää vereen. On kuulema tarttuvaa ainetta, kun olen noita vanhojen häkäautomiesten juttuja kuunnellut. Renkinä olen muille ajellut. Isäntiä on ollut monenlaisia, täytyy sanoa, että oli minulla hyvä isäntä tuolla Kuusankosken puolella. Veijo Lehtinen on nimeltään, ja jokaisella Suomen reisulla olen häntä käynyt tapaamassa. Ja tästä on jo 40 vuotta melkein aikaa, kun olin hänellä työssä Kymiyhtiöllä. Kyllä minä silti arvostan niitä huonompiakin, kyseessä on erittäin vaativa yrittämisen laji, jossa kilpailu on kovaa.

Näin sen yrittämisen onnen meillä kotona. Mutta hyvällä nimellä oli silloin suurempi painoarvo kun nykyään, se on vain minun arvioni. Silloin oli lupauksilla ja suullisilla sopimuksilla painoa, se siitä. Silloin kun isä tyhjensi puutavarasta ns. Elimäen yhteismetsää, niin ei varmaan tarvinnut mitään papereita ja kuljetussopimuksia kirjoitella Ilkka Laineen tai Kalle Kaleniuksen kanssa, jotka olivat silloin Kymiyhtiön metsäpomoja. Tämä siis oli niitä tuntemuksia näistä kahdesta henkilöstä, jotka silloin tunsin. Muistan sen päivän kuin eilisen, kun Ilkka Laine luki hieman yli miljoona silloista markkaa siihen meidän ruokapöydälle. Ja kun isä antoi meille veljeksille 50 mk pekkaa päälle, niin kuin sanonta aikanaan kuului. Voihan olla, että siihenkin aikaan piti kuitti allekirjoittaa.

Puutavaran ajoon isä osti noin vuonna 1951 Sisun. Sisussa oli muistaakseni silloin kaksi moottoria oli 90hv ja toinen oli kait 110hv. Jompa kumpu niistä oli aina valmiina tallin lattialla valmiina laitettavaksi töihin. Aiemmin hänellä oli ollut sotavihreä Mersu, 1937 mallia Letukka taksina sekä Tempsi.

Sisu oli niitä 13 keula kaarella varustettuja ja niillä suurilla etulampuilla, joissa oli erittäin kirkkaat valot. Talvi iltoina odotin isää kotiin ja kun näin oikein kirkkaat valot taivaalla, niin ne eivät voineet olla muiden, kuin meidän Sisun. Että miksikö odotin? No, jotta isä saisi ajaa auton suoraan talliin. Siellä Sisu lepäsi 6 tuntia ja oli aamulla kello 5 valmiina lähtöön. Tässä kyllä aika kultaa muistoja. Eihän ne lähdöt aivan näin helppoja olleet. Ensimmäinen piti tietysti kaataa vedet jäähdyttäänsä,

pikku vasaralla koputella renkaat, ja jos tyhjiä löytyi, niin vaihtaa ehjä tilalle. Voi niitä hienoja pyörän pultti kierteitä, joita oli varsinkin englantilaisista kuorma autoista tehdyissä peräkärriissä! Kierreviila oli tärkeä työkalu, niin kuin moni muukin nykyihmiselle käsittämätön vehje, käsi-ilmapumppu esimerkiksi. Olisi hauskaa nähdä nykyinen kuski pumpun varressa.

Puutavaran kuormausta ja ajoa

Se Sisu oli vihreä ja siihen haettiin oikein Joutsalainen Joutsasta. Se taisi olla silloin vain päivän reissu, mitä tosin ihmettelen näin jälkeen päin. Se oli hyvä ja herkkä vinssi, sen verran sitä vajeria tuli jo silloin pentuna vedettyä. Silloinhan lapsetkin osallistuvat kaikkiin työhommiin. Taisin olla siinä 5-6 vanha kun ensimmäisen tukkikuorman tein isän kanssa. Eihän minusta silloin vielä tukin päähän painoksi ollut, mutta isä pudotti saksit suunnilleen siihen kohtaan, että tukki nousi hieman tasapainosta pois rekan puoleinen pää ensin ylös. Isä tasapainotti tukin kuorman päällä ohjaten sen oikeaan koloon, joskus jopa keskeltä kuormaa tukkia sivutolppaa vasten vierittäen. Varsinainen taitolaji.

Kerran tehtiin kuormaa Aurantolan pihassa, ja kuorma oli siinä puolessa välissä, kun isän keskisormi jäi tukin ja tolpan väliin. Isä vaihtoi saksien asentoa ja pyöräytti tukin asentoa niin, että sai sormensa pois, ja sanoi minulle, että pysäytä Sisun moottori. Sitten hän rupesi hyppimään kuorman päällä käsi polvien välissä eräitä tunnettuja voimasanoja päästellen. Kun näin oli jatkunut noin 10 minuuttia, niin käski isä

jo laittamaan moottorin käyntiin ja työt jatkuivat. Sormi jäi tönköksi, ja luunkappaleita tuli silloin talloin nahan läpi. Se taisi olla Vuohijärvelle vietävä koi-vukuorma. Siinä oli aika paha mäki välillä, Pekkaliinin mäeksi sanottu. Mäen päällä oli myös sen niminen paja.

Mukulamäki laskee Kelopirtiltä alas Ruhmasjärven rantaan, missä meillä oli ennen pentuna uimapaikka, Kuorehuokoksi sanottu. Mukulamäki oli silloin kaksiosainen. Ensimmäinen oli pieni nypylä, joka vaati Sisulta jo kaksi vaihdetta, kun vauhtia ei saanut tarpeeksi. Joskus Tervajärven mutkakin otti jo yhden vaihteen pois pelistä. Sitten kun viimeista vaihteesta oli voima loppu, niin apumies oli jo ulkona laittamassa kapulaa oikean takapyörän taakse. Tämä puunkappale oli kolmion muotoinen, noin 25 cm korkea, joskus hevoskengillä terästetty, joskus myös lattarautoilla, jotka olivat pituussuuntaan kapulassa. Kapula oli noin 60cm pitkä.

Seuraava vaihe oli laittaa käsijarru päälle ja varmistaa, että Sisu pysyi siinä mäessä. Talvi teki tämän huomattavasti vaikeammaksi. Seuraava oli sitten rakentaa vastamäki peräkarrin pyörien taakse ja laskea varovasti peräkarrin pyörät tämän kiilan muotoisen tekeleen päälle. Siinä sitten kytintä luistatellen menttiin ehkä 5-6 metriä eteenpäin, ja sama prosessi sitten uudelleen. Kun näin oli tehty 3-8 kertaa niin sitten jo oltiinkin jo Mukulamäen päällä. Toinen vaihtoehto oli ajaa puolella kuormalla, purkaa se mäen päälle ja hakea toinen puoli, yhdistää ne mäen päällä, pitää päivän ensimmäinen kahvitauko ja kiittää itseään hyvästä työstä!



Näkymä keskeltä nykyistä Pohjanmäkeä. Helppo uskoa, että silloin päällystämättömällä tiellä olivat kaikki irti saatavat hevosvoimat tarpeen. (JAI)



SA-HK ry:n syyskokouskuulumisia

Teksti: Jari Ala-Illomäki

Keskusjärjestömme SA-HK ry:n syyskokous pidettiin 22.11.2008 Jyväskylässä. Paikalla oli mukavan runsaslukuinen osanotto jäsenkerhoista aina Kajaania myöten. Kaiken kaikkiaan viime vuosien ylilyönneistä tunnuttiin päästyn yli ja yhteen hiileen puhaltaminen oli vallitsevana henkenä. Ehkäpä aidosti valtakunnallisen keskusjärjestön merkitys on jälleen tiedostettu. Kuluneiden vuosien positiivisesta kehityksestä saadaan kiittää ennen kaikkea sovittavaa ja ehdottoman reilua peliä edustanutta puheenjohtajaa Kymen automobiilikerhon Timo Kaunosta. Timo on parina syksynä jo vihjaillut olevansa vaikka valmis siirtymään syrjäänkin, jos vain jatkaja puheenjohtajaksi löytyy.

Kokous otti vihjeestä vaarin ja valitsi uudeksi puheenjohtajaksi Tampereen seudun mobilistien Simo Pyykkösen, joka tarmoa puhuen otti tehtävän



vastaan. Simon tilalle hallituksen jäseneksi yhden vuoden ajaksi valittiin Parkanon seudun mobilistien puheenjohtaja, Vetkun jäsen Antti Poussa. Timo Kaunonen valittiin jatkaamaan hallituksen jäsenenä. Pestinsä hallituksessa uusi SA-HK Savon kerhon ja Vetkun jäsen Pentti Ihamäki. Uutta verta hallitukseen edustamaan valittiin Satakunnan mobilistien Jan-Kristian Raita, ikä 25 v. Hieno homma! Varajäseniksi kokous valitsi Helsingin seudun automobiiliklubin uuden puheenjohtajan Ronald Bergin, Vetkuun kuuluvat Lasse Hietsalon sekä Savon kerhon ja Vetkun Pentti Heinosen. Eiverovuoroisina hallitustyötään jatkavat Yrjö S Kaasalainen, Vetku ja Satakunnan Mobilistit sekä Jyrki Taipale, Keski-Suomen Mobilistit.

Kokous hyväksyi hallituksen esityksen toimintasuunnitelmaksi vuodelle 2009 pienin lisäyksin. Ehkä tärkeimpän

nä kommenttina ja lisäyksenä tuli esille nuorten mukaan saamiseksi tarvittavien toimien korostaminen, jota miettimään kootaan ryhmä. Myös entistämisseminaaria ehdotettiin tulevan vuoden toimintaan. SA-HK:n 50-v juhla on toimintasuunnitelmassa vahvasti esillä. Historiikkikirjan julkaisemisen lisäksi tarkoituksena on osallistua Classic Motorshow -näyttelyyn 2.-3.5. 2008 kaavailtiin 50-v tunnuksin niin, että kaikki kerhot olivat samalla SA-HK:n isolla osastolla. Tämä on kertakaikkisen hyvä ajatus, sillä kokonaisuus on varmasti enemmän kuin osiensa summa. Lisäksi toimintasuunnitelma pitää sisällään perinneajoneuvorekisterin eteenpäin viennin.

Kaiken kaikkiaan keskusjärjestön tulevaisuus vaikuttaa vuosia vallinneen erohenkisyyden jälkeen seesteiseltä. Kokous oli totuttua pitempi mutta yhteistyöhenkinen. SA-HK:n voidaan hyvillä mielin sanoa nauttivan luottamusta Helsingistä Lappiin saakka.



Suomalainen rekkakirja

Olli Blombergin kokoama kuva- ja tietoteos kertoo suomalaisen raskaan maantieliikenteen kehityksestä ja nykypäivästä. Historiaosuuden jälkeen Blomberg esittelee nykyistä ja jo käytöstä poistunutta kalustoa erilaisten kuljetusketjujen avulla. Kirjassa on noin 250 valokuvaa eri puolilta Suomea.

Blomberg on kokenut tietokirjailija, joka on ollut mukana lähes 40 kirjan ja kirjasarjan toimitus- ja kirjoitustyössä. Hänellä on myös vankka käytännön kokemus raskaasta maantieliikenteestä.

Kirja on suunnattu autoista, kuorma-autoista ja isoista yhdistelmäajoneuvoista kiinnostuneille ja tietysti kaikille maantieliikenteestä ja sen historiasta kiinnostuneille.

Koko 297 x 210 mm, 144 sivua, sidottu kovakantinen teos.

ISBN 978-952-99685-6-5

Hinta 39 euroa

Pieni rekkakirja

Olli Blombergin lapsille ja nuorille laati- ma valokuvateos suomalaisista rekoista ja kuorma-autoista. Kirjassa kerrotaan havainnollisesti esim. mikä on rekka, vasikka, kasettyyhdistelmä ja täysperävaunun yhdistelmä. Tämän kirjan parissa isät ja pojat varmasti viihtyvät ja sen avulla pääsee helposti isojen autojen kiehtovaan maailmaan. Samassa pienten kirjojen sarjassa on ilmestynyt myös Pieni paloautokirja ja Pieni lentokonekirja.

Koko 200 x 200 mm, 40 sivua, noin 50 valokuvaa, sidottu kovakantinen teos.

ISBN 978-952-58050-1-7

Hinta 15 euroa

Molempia kirjoja on saatavissa kirja-kaupoista sekä tietysti MOBILIA Shoppista.

Tilaukset ja tiedustelut:

Kustantaja Laaksonen
Oulunkylän tori 2 A, 00640 Helsinki
puhelin 040 738 2716

info@kustantajalaaksonen.fi

www.kustantajalaaksonen.fi





Näinkin idyllinen tunnelma voi keikan aamuhämärissä vallita. Keskimmäinen Scania-Vabis, Esko Kontiokosken luotsaama PL-Yhtiöiden L 76 vm. 1963, oli saanut vedettäväkseen juuri upeaan kuntoon entisöidyn puoliperävaunun. (MTA)



Vetkun vaativat rivijäsenet Pekka Lapatto ja Osmo Mansikkamäki teroittavat Vetkun hallituksen uuden jäsenen hausjärveläisen Jari Koseniuksen sekä vanhan konkarin Markku T. Koskisen mieliin tärkeäksi katsomiaan seikkoja. Mutta naurattamahan hallitusherroja vain pakkaa! Helppo rasti! (JAI)



Lehtisen Repa oli alituisen reheväällemässä Kiinankokemuksilla. Mutta varmaan oli mahtava reisukin! (JAI)



Letka komeimmillaan reitin autenttisimmassa maisemassa: Taivalkunnan - tottakai sorapintaisella - tiellä. (JAI)



Kaksi kolmasosaa ajoihin osallistuneista vm. 1972 Scania L 50 Supereista nousee Hotelli Ellivuoren pysäköintialueelle. Turkulainen Juhani Sautila seuraa pukkilalaista Jouko Virtasta. (JAI)



Toinen ilahduttavasti uusi auto sekä keikalla että vuosimalliltaan: Mouhijärveläisen Ilkka Ala-Maakalan Scania LS 111 vm. 1980. Tämä auto edustaa Scanian tyylikkään nokkamallin viimeistä, jo harvinaiseksi käynnystä ilmasua. (JAI)



Toinen keikkavastaavista, Raimo Mesiranta, loikottaa GMC:llä sorapintaaisella Taivalkunnantiellä kohti Vammalaa. Keikka oli kokeilumielessä järjestetty uuden mallin mukaan paikallisin voimin. Nyt oli aika nauttia työn hedelmistä, sillä kaikki sujui loistavasti. (AM)



Syksy jo saa. Vain loska puuttuu. (VH)

Museo-Kutteria kuljetti vanhan kansan ammattimiehen ottein Olli Heino (JAI)



Vetkun naisjaosto purkautui juuri Kutter Seiskasta hotelli Ellivuoreen vierailtuaan seudulle ominaista laukkuteollisuutta edustavissa äetsäläisessä Nahkapaja Eliisa Marjaanassa ja valtatie 12:n varrella Kiskokabinetin yhteydessä toimivassa Laukkuliike First Fashion:iissa. Suomen linja-autohistoriallisen seuran nykyisin omistama tyylikäs, Lauttakylän Auton värejä kantava museobussi edustaa vielä puurunkoista korirakennetta. (JAI)



Matkalla Ellivuoreen päästiin nauttimaan kauniista syysmaisemista mukavan vaihtelevalla ja melkoisia mäkiäkin sisältäneellä tiellä. (JAI)



Lisää Taivalkunnan soraherkkua. (JAI)



Maalaisromantiikkaa hämäläiseen tyyliin: maitotonkat ovat lähteneet juuri hämäläisen kyydillä pois Nokialta hitaasti edeten. Tarpeetonta lienee sanoa, että tonkkakeräily loppui jo ajat sitten... (VH)



Vetkulaisia hellinyt outo sääilmiö loppui ja ilmasto palasi totutumpaan muotoon hyvissä ajoin ennen kotiinlähtöä. Volvo L 485 4x4 vm. 1963:a ja Kuusankoskelaista Heikki Anttilaa se ei kuitenkaan haitannut. (JAI)

Herkkupala, kohta valmiina Ellivuoren pysäköintialueen näköisen yleisön nautittavaksi: kylmäkoskelaisen Pauli Wiklundin asiaan kuuluvasti harmaa Bedford J 6 vm. 1967. (JAI)



Oho! Nyt tais tulla Juvelan Juhalle Jyryn pitkä perävälitys kalliiksi! Ei sentään, kyllä siinä Juha taitaa vaan keskustella toisen keikkavastaavan ominaisuudessa tulevan reitin onnistuneesta liikenteenohjauksesta. (AM)



Vahva rivi kotimaista pitkää nokkaa Patria-Komasin pysäköinti-alueella. (JAI)



Pernajan palomestari Sture Palmgren on Taivalkunnantiellä pidetyn tauon turvin nostanut valmiustasoaan siirtymällä letkan kärkeen. Paluu pikitielle ja VT 12 risteyksen liikenteenohjaus lähestyivät. (RM)



Wexi, tuo 60-vuotias nuorukainen ja Vetkun tuore kunniajäsen! Vielä riittää virtaa jopa ilkkuriseen aikuisten tekemien sääntöjen rikkomiseen. Onnittelut vaan meiltä kaikilta. Ja heti pois sieltä tikkailta! (RM)



Savitaipalelainen Sauli Lavikka kaartaa vauhdikkaasti Sisu K-141 vm. 1967:lla ajojen päätepisteeseen. (JAI)



Vammalan kaupunginhallituksen puheenjohtaja Erkki Välimäki toivotti vetkulaiset tervetulleiksi Patria Land & Armament Oy:n ja Komasa Oy:n yhteydessä toimivassa Ravintola Patruunassa, jossa nautittiin maistuva lounas ennen mielenkiintoista tutustumista yritysten tuotantoon. (RM)



Vidal Sassoon shampooon, sen harmaat poistavan, kerhotapaaminen? Ei sentään, vaan Loska-ajojen isä Olavi Sallinen onnittelee Lehdon Mattia osallistumisesta ajoihin vanhimmalla ennen palkitsemattomalla ajoneuvolla. Matin autonäyttely oli GMC CCKW 353 vm. 1942. (RM)



Teksti: Jari Ala-Illomäki
Kuvat: Markus T. Ahola (MTA)
Jari Ala-Illomäki (JAI)
Veikko Hoppula (VH)
Raimo Mesiranta (RM)
Anu Mesiranta (AM)



Kimolan uittokanava

-osa puutavaran autokuljetuksenkin historiaa



Kuluneet lähes viisikymmentä vuotta ovat olleet armeliaita Pohjanlahden nostopaikalle. (OSAA ja JAI)

Teksti: Jari Ala-Illomäki

Kuvat: Jari Ala-Illomäki (JAI), Arto Rummukainen (AR), Oy Sisu Auto Ab (OSAA)

Pohjois-Kymenlaakson tunteva saattaa pitää otsikka Kimolan kanavasta harhaanjohtavana, sillä Kimolassa on edelleenkin vesitiehen perustuva uittokanava. Kanavan rakentamisvaiheeseen sisältyy kuitenkin mielenkiintoinen kotimaista kuorma-autoteollisuuttakin sivuava kumipyörävaihe.

Moni asia on muuttunut metsätaloudessa ja puunhankinnassa sitten 1900-luvun alun

Nykyiseen vihreään tiedottamiseen, jota joku ärtyisempi voisi propagandaksikin kutsua, turtuneelle saattaa olla yllätys, että vielä 1900-luvun alussa Suomen metsät olivat määrämittaharsinnan ja kaskeamisen jäljiltä perin surkeassa kunnossa. Ei oravista nyt ihan jalankulkijoita tullut, mutta hyvän tukkipuun kerrottiin monin paikoin oleen harvinaisuus. Eikä ihme: määrämittaharsinnassa hakattiin kaikki tietyn läpimitan ylittävät tukkipuut. Parhaiden puiden perimän jatkuvasti pois-

tuessa metsien kunto ymmärrettävästi heikkeni. Nykyisen mielipidemuokkauksen mukaan taas tämän päivän metsät ovat hatelikoita, joiden puutavara ei kelpaa mihinkään. Kuitenkin tilastojen ja tutkimuksen valossa puuta ei itsenäisen Suomen metsissä ole koskaan ollut enempää, metsien rakenne on entiseen verrattuna ylivoimaisen hyvä ja puutavarakin täysin kelpoa. Uskokoon kukin sitten mielestään parasta tietolähdettä. Suojelu saakoon sijansa, ilman muuta. Mutta jotenkin irvokasta on, jos Suomen suurinta ja vieläpä taatusti uudistuvaa luonnonvaraa ei käytettäisi.

Suuren isänmaallisen sodan vauriota korvatessaan Suomi oli, kuinka muuten, taas tiukan paikan edessä. Valtio ja yhteiskunta tarvitsivat rahaa ja raaka-ainetta. Metsistä tiedettiin molempia saatavan ja niitä hakattiin, armota. Syntyi monta kuolematonta käsitettä, kuten jo aikapäivää sitten metsittyneet Osaran aukot Lapissa. Syntyi myös tarve hakkuiden tehostamiseen ja järkiperaistämiseen. Aluksi

konesahan ääni alkoi kuulua metsissä nälkäviulun sekä justeerin ohella ja metsävarusteltu maataloustraktori tuli hevosen rinnalle puutavaran lähikuljetukseen. Hakuun koneellistaminen alkoi, eikä paluuta menneeseen enää ollut.

Kuitupuutavaran kuorinta käsityökaluin oli eräs aikaa ja työvoimaa vievimmistä työvaiheista. Sekin koki lyhyen koneellisen vaiheen metsäpäässä, mutta ongelman varsinainen ratkaisu oli puutavaran kuljetus kuoripäällisenä ja kuorinta tehtaalla. Tästä seurasi joitakin ongelmia, joiden ratkaisun ympärille tämän tarinan tapahtumat kiertyvät.

Kuoripäällisen puun uittoon

Pohjois-Kymenlaaksossa tuolloinen Kymin Oy päätti siis siirtää kuorinnan tehtaalle ja investoi Voikkaan tehtaalle Kuusankoskelle rakennettuun 5000 kuutiometriä vuorokaudessa nielevään kuorimoon. Tuoksuville kuorikasoille metsässä saatiin siis Pohjois-Kymenlaaksossa alkaa jättämään jäähyväisiä. Kuoripäällinen puu kuivuu kuorittua hitaammin ja yhden työvaiheen



Pudotuslaiturilla luonto on ottanut omaansa takaisin. (OSAA ja JAI)

puuttuessa se on myös mahdollista saada nopeammin liikkeelle kohti tehdasta, joten se soveltuu huonosti irtouittoon. Vettyessään puun tiheys lähestyy veden vastaavaa ja hukkupuiden määrä kasvaa. Irtouitosta oli siirryttävä nippu-uittoon, jossa pölkkyt on sidottu yhteen nipuiksi teräsköysin, -kettein tai -langoin ja niput tavallisesti sidottu toisiinsa sopivan kokoiseksi lautaksi.

Kuusankosken Voikkaan tehtaan yläpuolisessa Kymijoen ja Päijänteen uitossa muutos toi mukanaan joitakin ongelmia. Vesistön pienimuotoiset latvaosat soveltuivat huonosti nippu-uittoon ja Voikkaan yläpuoliset voimalaitokset taas muodostivat sille suoranaisten esteen; irtouitossahan voimalat sivuutettiin kätevästi uittokouruihin. Ratkaisuksi valtiovalta päätti rakentaa 5,5 kilometrin pituisen Konniveden ja Pyhäjärven välisen Kimolan uittokanavan, jossa niput siirrettiin nippunosturilla 12 metriä korkean padon yli ylemmästä vesistöstä alempaan. Kanavan rakentamisessa maansiirtotyöt olivat tarpeen ja kuorma-autoja tarvittiin ajamaan savista maata syntyvästä uomasta pois. Tämä oli kuulemma määrän saven vuoksi kiireistä hommaa, joka ansaitsisi oman tarinansa. Seutu on kaikkiaan kaunista katseltavaa muinaisessa ruhjelaaksossa sijaitsevaa kanavaa reunustavine kalliomaisemineen ja Huuhkainvuorineen.

Kanavan rakentaminen kesti vuodesta 1962 vuoteen 1966, ja Voikkaan kuorimon jo valmistuttua piti tehtaan käyttämä Päijänteeltä uittamalla tuleva puu kuljettaa rakennusaikana mielen-

kiintoisen järjestelyn avulla. Rakenteilla olevan kanavan ylä- ja alapuolelle rakennettiin noin puolen kilometrin pituiset vesistön rantaan johtavat tiet nippujen nosto- ja pudotuspaikoinneen. Puutavaraniput kuljetettiin kesken uiton 11 km matka autokuljetuksena.

Sisu-Uutisten 5. 1963 kertomaa

Uitosta, autokuljetuksesta ja Pohjois-Kymenlaakson historiasta kiinnostuneelle saabistiystäväni ja entisen vanjalaisen Pentti Kostamon luovuttamat Sisu-Uutisten hajanumerot pitivät sisällään todellisen aarteen, jonka merkityksen avautuminen tosin vei aikansa. Numeroiden 10. 1962 ja 5. 1963 kansien kiehtovissa valokuvissa komeili vihreitä Jyry-Sisuja kuormamassa ja pudottamassa nippuja. Pudottavan auton ovessa luki suhteellisen selvästi 'Kymin Oy Metsäosasto'. 'Jaa, missähän tuokin kuva on otettu?', tuumin itekin Voikkaalla uittohommia alta parikymppisenä harjoitteleena. Ja löytyihän se tapauksesta kertova artikkelikin lopulta.

Artikkelissa kerrottiin ajan kehityskoiseen tyyliin autokuljetuksen ratkaiseen käsillä olevan ongelman mutkitta. Oletettavasti talvella 1961-62 puutavara, 300 000 kuutiometriä 4,4 metristä 'paperipuuta', haettiin täysperävaunullisilla autoilla enimmillään parin sadan kilometrin päästä, sidottiin nipuiksi autojen kuormatiloissa ja pudotettiin nippuina Jyväskylän Keljonlahden jäälle. Jäätä piti lauhan talven vuoksi vahvistaa vesityksellä, eli ilmat

näyttävät olleen sekaisin jo tuolloinkin. Auton kuorma muodostui kahdesta nipusta.

Jäiden lähdettyä keväällä niput uitettiin litin Konniveden Pohjanlahteen. Siellä autoihin kuormattiin suoraan vedestä nostetut 13...15 t painoiset vettyneet niput. Autot kuljettivat ne alun kuulusta Pohjanmäestä, jossa tieteenkin oli mutkia, selvittyään Jaalan Pyhäjärven Sammallahteen Haveri -nimisen tilan rantaan. Yksi nippu riitti nyt kuormaksi. Kerrottakoon lehtijutun ulkopuolelta, että tapahtuneen aikoihin jaalalainen ja nyttemmin Kanadassa asuva Reijo Virtanen muisteli kahden nipun kuormallakin yritetyn. Tällöin Pohjanmäki jäi kuitenkin nousematta, sillä vauhtia sai otetuksi vain lyhyellä matkalla. Pudotuspaikalla niput pääsivät karikoiden laukaisun jälkeen taas aaltojen hellään syleilyyn ja matkalle kohti kuorimarummun ei ehkä niin helppää mutta kuitenkin puukuituja säästävää huomaa.

300 000 kuution kuljettaminen 160...170 nipun päivävuuhdilla kesti nelisen kuukautta, kertoi lehdessä haastateltu nuori metsänhoitaja Ole Rautalin. Autoja tähän kanavatyömaan ohittavaan savottaan kerrottiin lehdessä osallistuneen 14 kappaletta. Artikkelin lopuksi metsäpäällikkö Sten Furuhielm mainitsee olevansa vakuutunut nippu-uiton merkityksestä sekä yllättyneet raskaan autokaluston suorituskyvystä. Ja mikäpä siinä, kyllähän puun uskaa 6x4 ja 4x4+2 vetotapaisilla Jyry-Sisuilla liikkuvan, ja muita autojahan ei työmaalla näytä kuvien perusteella tarvitunkaan.



Entäpä lähes viidenkymmenen vuoden jälkeen?

Selväähän oli, että Kimolan kanavan tuntevalle tuli halu käydä katsomassa, miltä kaikki nuo paikat näyttäisivät lähes viidenkymmenen vuoden jälkeen. Ja mieluiten niin, että samoilla paikoilla saisi otettua mahdollisimman paljon alkuperäisiä muistuttavat kuvat Jyryineen. Kaikeksi onneksi tavoitin vielä lehdessä haastatellun Ole Rautalinin, joka viettää eläkepäiviään vajaan kymmenen kilometrin päässä kanavasta. Sovimme tapaamisesta ja lähdimme työkaverini Arto Rummukaisen kanssa tapahtumapaikalle. Ja näin kaksi ammattitutkijaa olivat tehokkaasti pilaamassa hauskaa harrastusta työnomaisilla piirteillä. Metsänhoitaja Rautalin oli pelannut korttinsa paremmin; hän ei ollut tapahtumapaikoilla kesän 1962 jälkeen käynyt. Mutta nyt oli kiinnostavaa nähtävää odotettavissa hänellekin.



Väliällä muisteltiin rouva Rautalinin kanssa Kouvolan kouluoloja hymyssä suin. (AR)

Tapasimme Ole Rautalinin Aino-vaimoineen Jaalassa, ja lyhyen mutta mutkattoman tutustumisen jälkeen sovimme tutustumiskohteeksi kenttätiedustelujen perusteella paremmin säilyneen ja helpommin luokse päästävän nippujen kuormauspaikan kanavan yläpuolella. Eipä muuta, kuin Vetkulle vastikään hankittu helppokäyttöinen äänitallennin töihin ja ensikäden historiatietoa tallentamaan.

Ja kuinka kävikään? Nippujen nostopaikka oli tosiaan säilynyt hyvin, sillä

tien varrelle on rakennettu mökkejä ja varsinainen nostolanssi on toiminut autojen pysäköintialueena veneellä liikkuville. Nosturin betonialusta oli entisillä sijoillaan ja kävelytasoina toimineet puomitukset vasta nostettu kuivalle maalle. Nippujen kiinnitykseen tarkoitettujen järven pohjaan juntatut paa-lurakennelmat eli ukot jurottivat vielä paikallaan. Vielä sieltä olisi nippuja kyytiin nostellut. Suurin muutos taisikin tulla itse tapahtumasta lehtijutun perusteella muodostuneeseen kuvaan. Yritysten asiakaslehdet nimittäin tunnetusti pyrkivät luomaan niiden toiminnasta ja tuotteista mahdollisimman myönteisen kuvan. Tässä katsannossa joitakin seikkoja joko muokataan miellyttävämmiksi tai jätetään mainitsematta. Näin oli tässäkin tapauksessa.

Toinen totuus kumipyöräkanavasta

'Niin, Kymihtiö osti Sisulta neljä kokeiluautoa. Valtaosa nipuista ajettiin urakoitsijoiden toimesta ja heidän autoillaan. Yhtiön Sisut olivat toimivat vara-autoina ja ne otettiin käyttöön urakoitsijoiden autojen rikkoutuessa', kertoi Ole Rautalin kesän 1962 savotasta. Edelleen Sisuissa oli Rautalinin mukaan myös teknisiä ongelmia. Siusihin myönteisen tunneperäisesti suhtautuvat voivat kuitenkin huokaista helpotuksesta, sillä ongelmat aiheutuivat päällirakenteista. 'Niput olivat yksinkertaisesti liian painavia päällirakenteille', toteaa Rautalin. Mutta erityisiä kokeiluautoja kuitenkin, ehkäpä jonkinlainen Sisun tehdasvalmiin auton esiaste siis.

Rautalin kertoi myös värikkäitä tarinoita ajalta, jolloin metsänhoitajakin oli vielä herra ja ainakin maaseudulla vielä lämpä suuri sellainen. Rautalin kuljetti esimiestään yhtiön suurella DeSotolla milloin asioiden hoito niin vaati. Kovin on aika muuttunut, DeSoto -merkisiä autojakaan ei enää ole valmistettu aikoihin. No, viinapullo oli sentään silloinkin tilanteesta riippuen käypäinen maksuväline. Myös kuvaukset maalaiskylän elämästä palvelurakenteineen vahvistavat pysyvyyttäkin maailmassa olevan.

Olisi ollut mukava jututtaa Sisu-Uutisten lehtijutun kirjoittajaakin. Sitä ei juttuun kuitenkaan ole merkitty, joten



Haverin isäntä Seppo Hiilamolla oli aikaa ja sydäntä kuorma-autoperinteen tallenukselle. (AR)

jutun syntyvaiheet jäivät ainakin tällä kertaa hämärän peittoon. Kirjoittaja- ja valokuvaajatietojen mainitseminen helpottaa siis meidän kaikkien huviksi ja hyödyksi puurtavan historian tutkijan joskus sietämättömän raskasta työtä, mikä sivumennen sanottuna todettakoon.

Jotta historian ympyrän sulkeutuminen olisi täydellinen, paljastui, että olimme Aino Rautalinin kanssa olleet Kouvolassa samassa lukiossa. Hän tosin nuorena kuvaamataidon opettajana ennen minun lukiovuosiäniä. Mutta yhteisiä tuttuja meillä kuitenkin koulusta oli, ja sitä myöten irtosi taas jokuja ikää pidentäviä naurujakin.

Pudotuspaikalle

Jätämme hyvstit Rautalineille ja suuntaamme kohti pudotuspaikkaa, joka on huomattavasti hankalamman taipaleen takana. Jyry tulille ja 11 kilometriä silkkaa nostalgiaa kohti Pyhäjärven pudotuspaikkaa. Sammallahdessa pudotuspaikalle aikanaan rakennettu tie on osin lähes umpeen kasvanut, sillä se on tarkoituksellisesti katkaistu, jotta tien päässä olevalle Haverin tilan pudotuspaikan ääreen rakennetulle rantasaunalle ei olisi turhaa liikennettä. Ajo pudotuspaikalle käy nyt tilan päärakennuksen editse, mihin tilan isäntäpari Seppo ja Anita Hiilamo meille mieluusti antavat luvan, lähteepä isäntä meille vielä oppaaksi. Ajettuamme perille kertoo isäntä pudotuspaikan vaiheista. Kymihtiö vuokrasi maat tarkoitukseen ja paikalle rakennettiin neljä rautatiekiskoin



vahvistettua pudotuspaikkaa. Sisu-Uutisten 5. 1963 kansikuvassa nämä ovat vielä rakentamatta tai niistä on valmiina vain yksi, jonka kohdalta nippu juuri syöksyy veteen. Haverin tilan väki on osoittanut kelpoa lähihistorian arvostusta säilyttämällä yhden kiskotetuista pudotuspaikoista.

Alkuperäinen kansikuva on selvästi otettu veneestä, oletettavasti kuluveneestä. Veneet on tilalla jo nostettu talviteloille, mutta kanootti toki tarkoitukseen järjestetty. Canonin elektronikan kastumista uhmaten allekirjoittanut työntää kanootin kapean, ja luvalla



Haverin tilan säilyttämä raudoitettu pudotuspaikka. (AR)

sanoen kiikkerän, vesille hoilaalla-hoilaalla huutojen säestyksellä, ja kuvat saadaan. Aivan alkuperäisiin kuvakulmiin ei kastumisen pelossa päästy, mutta hyvä kuva maiseman huomattavasta muutoksesta toki välittyi. Kanootin kaatumisesta seurannut kastuminen olisi tosin ollut vain kalustotappio, sillä tutkimusmatkailijoille tarjottiin edellisen illan jäljiltä vielä lämmintä saunaa kylvetäväksi. Virvokkeet, joiden laatua ei kireän aikataulun vuoksi edes uskallettu tiedustella, olisivat si-



Pudotuspaikalle rakennettu tie ei ollut käyttämättömyydestä johtuen enää kaikin paikoin selkeästi havaittavissa. Kuvassa tien liittymä valtion tielle. (AR)

sältyneet tarjoukseen. Harvinaisen reilua suhtautumista outoihin, jos kohta isänmaan asialla liikkuneisiin kulkumiehiin! Hyvästelemme isännän, sillä tarkoituksenamme on tehdä vielä lisää paikallisen autokuljetushistorian tutkimusta.

Välitilinpäätös maailman muutoksesta

Kanavan valmistuttua autokuljetus hävisi taistelun, vaan ei sotaa.

Yleisesti ottaen autokuljetus tunnetusti jatkoi voittokulkuun ja uitto on merkittävä puutavaran kaukokuljetusmuoto enää Vuoksen vesistöalueella. Huippuvuonna 1985 kanavan läpi uitettiin puuta peräti 637 000 kuutiometriä. Uitot Kimolan kanavassa loppuivat vuonna 2002 uittomäärän ollessa 90 000 kuutiometriä. Eikä muutos Pohjois-Kymenlaaksossa pysähtynyt tähän. Voikkaan tehdas, joka oli toiminnassa lähes 110 vuoden ajan ja monet vuosikymmenet Kymmene-konsernin lippulaivana, lopetettiin vuonna 2006. Kukapa olisi uskonut, että tämän kertomuksen alkupuolen suuri ja mahtava investointikohde saavuttaisi matkansa pään vain neljä vuotta uiton loppumisen jälkeen. Kimolan kanavalle suunnitellaan uutta käyttöä vesitienä Kymijoen kanavoinnin yhteydessä.

Metsäteollisuuden viime vuosien kehitys on ollut nopeaa ja suunta valit-



'Tuolla rannassa oli nosturin betonijalusta', kertoi metsänhoitaja Ole Rautalin kumipyöräkanavan vaiheista. (AR)

tavasti alaspäin. Ajoista, jolloin metsällä ei teollisen käytön puuttuessa ollut mainittavaa arvoa, ei lopultakaan ole niin pitkä aika. Toivottavasti sama ei jälleen ole edessä. Ja tuskinpa vain, sillä ainakin energian ja aivan uusien hyödykkeiden lähteenä metsän tulevaisuus näyttää lupaavalta. Toivotaan metsien kestäväälle hyötykäytölle menestyksestä tulevaisuutta. Se on kuitenkin suurin luonnonvaramme. Uudistuva sellainen!

Kiitokset: Ole ja Aino Rautalin
Seppo ja Anita Hiilamo
Arto Rummukainen



Tutkiva journalisti Pyhäjärven hyisillä vesillä. (AR)



Pudotuspaikalle ja sieltä pois johtava lenkki oli edelleen Haverin tilan käytössä ja siten hyvin säilynyt. (JAI)



Teksti ja kuvat: **Veikko Hoppula**

Vehoniemen automuseossa esitellään dioraaman avulla 1930-luvun bensiininmyyntipiste Karjalan kannakselta, Kivennavan Ahjärveltä. [Dioraama (kreik. διοραμα = "läpinäkyvä") on osittain kolmiulotteinen maisemamalli tai asetelma, joka esittää esimerkiksi historiallista tapahtumaa tai tilannetta luonnossa. Dioraamoja käytetään yleensä museoissa elävöittämään ja havainnollistamaan näyttelyitä. Lähde: Wikipedia]

Jonatan Hilskan (Northern Models) valmistamassa dioraamassa tilanne kuvaa elokuuta 1938. Mittarilla olevat rekka-autot ovat REO Speedwagon 1928 ja Ford 1938. Henkilöauto on Opel Kadett 1937. Sinisiä jakelumittareita on kaksi, toisen päällä kärjellään seisovassa neliössä on merkintä TB (Trustivapaa Bensiini) ja toisen EB (=Eesti Bensiini).

Eestibensiini hankittiin Virosta Oy Trustivapaa Bensiini Ab:n kautta, jolloin se saatiin kuljetetuksi rahtivapaasti säiliövaunuissa Neuvostoliiton rataverkolla. Jälleenmyyjät neuvottelivat bensiinikaupasta myös suoraan virolaisten toimittajien kanssa.

Kivennavan Ahjärvellä myyntipistettä ylläpiti autoilija – liikemies Toivo Sallinen, joka omilla autoillaan pystyi muita edullisemmin kuljettamaan läheiseltä Rajajoen asemalta hankkimansa bensiinin. Näin myös bensiinin jälleenmyyntihinta muodostui tavallista halvemmaksi.

Eestibensaa käyttävä auto huomattiin helposti, sillä sen ominaisin tunnusmerkki oli voimakas, pistävä tuoksu. Tuoksu johtui lähinnä säästämisestä tuotantoprosessissa. Tarkemalla puhdistuksella siitä olisi kyllä päästy eroon, mutta kustannusten liisäystä ei haluttu. Bensiiniä valmistettiin tislamalla sitä öljystä, jota tuotetaan öljyliuskeesta, palavasta kivistä. Palavaa kiveä esiintyy maailman eri puolilla, mutta maailman suurimmat tunnetut esiintymät ovat Itä-Viron alueella.

Ajoneuvohistoriaa monin tavoin tal-

Bensaa kivistä?

lentaneen Olavi Sallisen haaveena on kauan ollut päästä tutustumaan eestibensiinin alkulähteisiin, olihan dioraamassakin esitelty myyntipiste aikanaan merkittävä osa hänen isänsä liiketoimintaa. Kangasalainen Raimo Mesiranta päätti syyskuussa 2008 järjestää tutustumismatkan Kohtla-Nömmen palavan kiven kaivosmuseolle. Tulkkaus- ja järjestelyavuksi hän pyysi Jari Ala-Ilomäen, Vetkun Eestin keikan järjestelyissä hyvin treenaantuneen "oppaan". Kiven louhinnan historia tuli seikkaperäisesti tutuksi kaikin tavoin antoisan matkan aikana.

Se, miten kivistä jalostettiin bensiiniä, jäi kuitenkin vielä avoimeksi. Pitää mennä kysymään öljytehtaasta, op-



paanamme toimineen entisen kaivosmiehen sanoin. Vielä sekin osuus selvitetään, kunhan ehditään, päätti porukka.

Syvennymme aiheeseen seuraavassa VetKu-lehdessä tarkemmin mm. seuraamalla palavan kiven ja eestibensiinin alkulähteille tehtyjä "tutkimusmatkoja".



(Ote dioraaman selitteestä, Vehoniemen Automuseo)

„Bensiini laskettiin säiliövaunuista 200-litran galvanoituihin tynnyreihin. Talo taustalla oli Toivo Sallisen omistuksessa ja siinä asui kuljettaja. Oma perhe asui tien vastakkaisella puolella.

Autot ja henkilöt: vasemmalla oleva R.E.O N:o 1 vm/1928 propsilastissa, kuljettajanaan Jalmari Honkanen, oikealla on Ford V/8 vm/1938. Bensiiniä mittaamaan tullut tyttö on Hilja Vesalainen. Fordin edessä oleva haalaripukuinen mies on Tauno Salakka, Fordin omistaja.

Opel Kadett vm/1937 henkilöauto, josta Toivo Sallinen on juuri noussut, hänellä näkyy olevan asiaa REO:n kuljettajalle. Tauno Salakka oli aikaisemmin Toivo Sallisella kuljettajana ja hänellä oli kova halu päästä itsenäiseksi autoilijaksi ja onni "potkaisi" häntä Viipurin reissulla; hän osti yhden arvan ja voitti sillä Opel Kadett henkilöauton. Tultuaan Viipurista hän tarjosi Opelina Toivo Salliselle ostettavaksi, jolla rahalla hän saisi alkupääomaa oman kuorma-auton hankintaan. Toivo Sallinen osti Opelina, menettäen samalla hyvän kuljettajan. Tauno Salakan autoilijan ura alkoi.

Talon päädyssä oleva kuusivuotias poika potkulaudalla on Olavi nimeltään, mukanaan anka ja 17v vanha Ville-kissa.



TIKKUTEHTAAN BENZ.



Kyläsepän paja Mäntsälän Hirvihaarassa tuli tutuksi Benz Gaggenaulle jo vuodesta 1916, sillä auton huollot tehtiin samoissa tiloissa jo silloin. Nykyisin se toimii elävänä käsityömuuseumina.

Teksti: **Veikko Hoppula** Seppo K J Erosen keräämän aineiston perusteella
Kuvat: **Ari Perttilä**

Mäntsälän teollisuutta ovat aikanaan leimanneet tulitikut, tuotettiinhan viidennes koko maan tulitikkutuotannosta siellä sijainneissa tehtaissa. Tehtaita eri tietolähteiden mukaan on ollut vähintään yhdeksän, joista yksi, Mäntsälän tulitikkutehdas, sijaitsi Hirvihaarajoen varrella. Tehtaan punatiilliset rakennukset ovat vieläkin säilyneet paikalla. Nykyisin Hirvihaarassa toimii Sepänmäen käsityö museo. Se on ulkomuseo, jossa eri ammattiryhmien työpajat ovat sijoitetut alkuperäisellä tavalla asuntojen yhteyteen. Aluekoko naisuus kertoo elämästä 1700-, 1800- ja 1900-luvuilla. Rakennuksista Kyläsepän paja kätkee sisälleen annoksen suomalaista kuorma-autohistoriaa. Umpikumirenkain varustettu Benz Gaggenau vm. 1916 on kunnioitusta herättävä vanhus.

HANKINTA

Mäntsälän tulitikkutehtaan omisti ruotsissa tutkintonsa suorittanut insinööri

Herman Holmberg. Vuonna 1916 ins. Holmberg matkusti Saksaan hankimaan tikkutehtaalleen uusia koneita. Samalla matkalla hän osti tehtaansa tarpeisiin myös Benz Gaggenau -kuorma-auton. Autoon mukaan hän palkkasi myös saksalaisen kuljettajan. Perimätieto kertoo, että ammattilypeyttä aimo annoksen omaava kuljettaja esiintyi vaikuttavasti vihreänruskeassa virkapuvussa, pitkävartisissa autoilijan hansikkaissa ja säärystimin varustetuissa kengissä. Ja tietenkin tarvittiin myös erityiset ajurin suojalasit.

Kuljettaja huolehti myös auton huolloista ja pienistä korjauksista, jotka tehtiin juuri nykyisen Sepänmäen museon alueella olevassa kyläsepän pajarakennuksessa. Erikoista on, että pajassa oli jo tuolloin oikea rasvamonttu, kenties ensimmäisiä Suomessa. Saksalainen kuljettaja toimi Mäntsälässä noin vuoden verran opettaen sinä aikana suomalaisen kuljettajan ajamaan autoa.

Tikkutehtaan tuotteita kuljetettiin au-

tolla Järvenpään asemalle 21 km:n päähän. Tehtaalle taas tuotiin tarveaineita ja esimerkiksi tehtaan posti. Autoa ei ilmeisesti yleensä käytetty henkilökuljetuksiin, paitsi poikkeuksena sisällissodassa 1918, jolloin auto tavallaan pakko-otettiin valkoisten käyttöön.

Mäntsälän tulitikkutehdas käytti autoa viimeisen kerran vuonna 1925.

Tulitikkutehdas, jonka tuotannossa oli alkanut ilmetä vaikeuksia insinööri Holmbergin kuoleman (1926) jälkeen, joutui myyntiin. Ostaja, ruotsalainen tikkustrusti ajoi tuotannon alas myyden tehtaan irtaimiston v. 1929. Tällöin auton osti mäntsäläläinen maanviljelijä Albert Vuori, joka käytti sitä tilansa maantiekäytössä aina vuoteen 1937 asti.

SYRJÄÄN LIIKENTEESTÄ

Maantieltä pellon puolelle Benz Gaggenau joutui siirtymään lainmuutosten seurauksena. Uusien määräysten mukaan autoissa tuli olla jarrut sekä edessä että takana ja kun näin ei ollut, muuttui auto työkoneeksi ja se poistettiin rekisteristä. Siihen asennettiin vinssi mm. oja-auran vetoa ja kantojen nostoa varten.



Karbidilyhty näytti tarvittaessa tietä saföörille, joka istui ilmavan ohjaamon oikealla puolella.



Auton alkuperäsivaruustukseen kuuluva hätäjarrujärjestelmä saattoi olla joskus käyttökelpoinen; taka-akselistoon silmukoilla kiinnitetyt kaksi rautatankoa olivat toisesta päästään tuetut lavan alle siten, että ne voitiin ohjautti käsin laukaista maahan. Esimerkiksi liian jyrkän ylämäen uuvuttamassa auton voitiin näin estää sen vyyryminen taakse päin. Rungon jäykkyyttä voitiin myös säätää alustan sivupalkkien alla olevilla mutterisäätösivillä jäykistinraudoilla.

Traktori syrjäytti Benzin vuonna 1954 ja se ajettiin Vuoren tilan heinälatoon. Sepänmäen museon näyttel-



Käyntiinpänsäilyä pysyy aina mukana, kun sitä ei voi irrottaa paikaltaan. Valaistusta on joskus tehostettu, etulyhtyjen tukiraudat ovat edelleen paikallaan.

lyyn auto kaivettiin heinien alta 1970-luvun puolivälissä. Tällöin sillä jopa "koeajettiin" pari kierrosta museon ympäri.

VAAARASSA KADOTA SUOMESTA.

Vuonna 1977 Daimler-Benz -autotehdas osoitti kiinnostuksensa autoharvinaisuutta kohtaan tehden omistajille tarjouksen sen ostamiseksi. Tarjouksen ehtona oli, ettei auton nykykunnolle saa tehdä mitään, eikä sitä saa esim. maalata. Tarkoituksena oli siirtää auto tehtaan omaan museoon kunnostaen se Daimler-Benzin tehtaan omilla voimilla. Perimätiedon mukaan Benz Gaggenau olisi tarjottu vaihdossa uutta 3-kaatopillistä, suoravaihtodieselillä ja ilmastoidulla oh-

jaamalla varustettua Mercedes-Benz telikuorma-autoa, jonka sen aikaiseksi arvoksi noteerattiin n. 600 000 mk (vastaa nykyrahaksi muunnettuna n. 332 000 €).

Onneksi suomalaiselle ajoneuvohistorian säilyttämiselle, eivät Vuoren veljekset kuitenkaan halpaan menneet, joten auto jäi edelleen Sepänmäkeen. Valmisteilla oleva perinneajoneuvorekisteri synnytyään tulisi oletettavasti saamaan Benz Gaggenaua erään parhaista esimerkeistä suomalaisen talouselämän hyväksi työnsä tehneestä hyötyajoneuvosta. Auton nykykunto esittää juuri sen, millaisena se on työssään palvellut ja sen käyttöhistoria tunnetaan kokonaisuudessaan.

Kansallisaaire vailla vertaa tämäkin!



Tekninen erikoisuus: Benzin alustassa, sivupalkkien alla on muttereilla säädettävät rungon jäykistinraudat.

BENZ GAGGENAU

mootorialustan n:o 7113.
omistaja Vuoren perikunta, Mäntsälä.

Benz Gaggenau on vuosimalliltaan 1916 tai vanhempi, mahdollisesti maailman vanhin käyntikuntoinen tämäntyyppinen auto. Tarkkaa valmistusvuotta ei tehtaan ilmoituksen mukaan voida määrittää.

Tyypikilpi (ohjaamossa kojelaudan alla) sisältää tiedot:

- komission n:o	9976
- teho	30 DIN-hv (18 vero-hv)
- sallittu kuorma	2000 kg
- moottori-alustan n:o	7113

Moottori: 4-sylinterinen, tyyppi S 100 (sylinterin halkaisija 100 mm ja iskunpituus 150 mm)
Huippunopeus 35 km/h
Omapaino 2500 kg.
Etupyörät ovat umpikumi/valurauta, halkaisija 35"
Takapyörät umpikumi/puupuolapyörät 37".
Renkaat takana 7.20-2.00 merkiltään "Holland Overman Cushion band".



Vetkun syyskokouksessa päätettiin vuoden 2009 hallituksesta ja toiminnasta

Teksti: Jari Ala-Illomäki
Kuvat: Veikko Hoppula (VH)

Vetkun syyskokous pidettiin totuttuun tapaan Loska-ajojen yhteydessä, tällä kertaa Hotelli Ellivuoressa Vammalassa. Paikalla oli asioihin vaikuttamassa viitisenkymmentä vetkulaista.

Kokouskuulumisia

Kokous valitsi puheenjohtajaksi jatkaamaan allekirjoittaneen, minkä johdosta esitän kiitokset osoittamastanne luottamuksesta. Muutoksiakin uuden hallituksen kokoonpano tuo tullessaan. Pitkäaikainen puheenjohtaja ja hallituksen jäsen Veikko Hoppula halusi vetäytyä hallitustyöskentelystä. Myös Raimo Stenvall oli halukas jättämään paikkansa uusille yrittäjille. Heidän tilalleen hallitukseen valittiin Yrjö S. Kaasalainen Harjavallasta sekä Jari Kosenius Hausjärveltä. Tervetuloa uudet jäsenet ja suuri kiitos eroaville jäsenille pitkästä ja arvokkaasta työstä. Aika suuri kiitos tulee myös siitä, että lupasitte jatkaa aktiivista työtänne lehdenteon ja kerhokaupan parissa.

Erovuoroisista jäsenistä hallituksessa jatkavat varsinaisina jäseninä Jouni Kallio ja Raimo Mesiranta sekä varajäseninä Lasse Hietsalo, Markku T Koskinen ja Olavi Nenonen.

Toimintasuunnitelma vuodelle 2009 pähkinänkuoressa

Kokous hyväksyi hallituksen esittämän toimintasuunnitelman vuodelle 2009.

Toimintasuunnitelmassa esitettiin uudistuksia mm. keikkojen järjestelyihin.

Hallitus on pannut merkille muutamia nykyiseen keikkailmoittautumiskäytäntöön liittyviä epäkohtia, jotka liisäävät tarpeettomasti erityisesti keikkasta vastaavien ja sihteerin työtä. Tämän johdosta ilmoittautumisaikataulun noudattamista halutaan edistää ottamalla ilmoittautumisia normaalilla keikkamaksulla vastaan vain viimeiseen ilmoittautumispäivään saakka. Tämän jälkeen keikasta peritään jälki-ilmoittautumismaksu.

Keikkatoimintaa kehitetään tavoitteena antaa keikat hallituksen harkinnan mukaan halukkaiden järjestelytoimikuntien hoidettavaksi, mahdollisesti Loska-ajoja lukuun ottamatta heidän valitsemallaan seudulla.

Jäsenille annetaan mahdollisuus tarvittaessa järjestää maantieteellisesti vaihtoehtoinen kesäkeikka.

Jäsenistölle luodaan edellytyksiä perinnetiedon keräämiseksi mm. ikääntyvien kuorma-autoilijoiden haastatteluilta hankkimalla helpokäyttöisiä digitaalisia äänentallentimia.

Seura osallistuu SA-HK:n 50-vuotisujuhllaisuuksiin, mikäli ajankohta poikkeaa kesäkeikasta.

Seuran Sisu SH-4:n museointikunnostusprojektiä ja historiatietojen keräystä jatketaan.

Seuralle etsitään aktiivisesti omaa tai vuokrattavaa kiinteistöä autojen säilytys- ja kunnostustilaksi.

Toimintasuunnitelmaan sisältyvät vuoden 2009 keikat

Kevätpäivän Tasaus järjestetään 4.-5.4. Kymenlaakson seudulla. Tapahtuman yhteydessä pidetään Seuran kevätkokous.

Kesäkeikka järjestetään 4.-7.6. Keikka ajetaan Varsinais-Suomessa.

Loska-ajot ajetaan loka-marraskuussa suunnitelmien mukaan hämäläisissä maisemissa päätyen Jämsän Hallin kautta Korkeakosken Hyytiälään. Ajojen yhteydessä pidetään Seuran syyskokous.

Jäsenille tarjotaan mahdollisuus talviseen ajotapahtumaan kokoamalla ryhmä, joka osallistuu Keski-Suomen Mobilistien järjestämiin Talviajoihin 7.-8.2.2009. Kiinnostuneet voivat asiaa mietittyään ottaa yhteyttä puheenjohtajaan, mutta ajoihin jokainen ilmoitautuu itse viimeistään 19.12. Lisätietoja: Ari Ortu
p. 045 633 1954 tai
http://www.sahk.fi/Alue_KeskiSuomi/talviajo2009.pdf.

Syyskokousta johti rutiinilla Vetkun hallituksen uusi jäsen Yrjö S. Kaasalainen Harjavallasta. (VH)





”Länsirannikon Keikka 2009”

–työnimellä valmisteltu vetkulaisten yhteinen matka-ajo tulee kulkemaan suurelta osaltaan varsinaissuomalaisella murrealueella.

Uudenlaiseen kulttuuriympäristöön on aina antoisampaa tutustua, mikäli kantaväestön kieli on mahdollisimman hyvin hallinnassa.

Kaivelimme esiin aktiivisen kemiöläisen perinnetalentajan, **Kai Ekbonin** matkamuistelut muutaman vuoden takaa. Keikka suuntautui silloin pohjalaausille seuruulle, kauaksi Kaitsun kotua. Juttu toiminee kohtuullisessa määrin myös kielikylpynä, joskin Kaitsun käyttämä vanha perniöläis-kemiöläinen murre on yhtä lähellä satakuntalaista kuin eestikeel ja soome toisi-aan. Ainakin se palauttaa mieleemme, miten hyvin onnistunut ja hauska olikaan Etelä-Pohjanmaan Keikka kesälä 2005!

Jorma ja Kaitso keikal sillo kakstuhatviis.

Keski viikko aamu ol kaunis ku naapuri lesk, lömmöne ja tyynt! 1413 ol putsattu ja huollettu viimese pääl. Oltti retkel lähdös! Pohjanmaal! Penki all ol öljy nii et varmast riittäis! Kas ku ei varma tietto ollu kui janone 1413 olis! Hantti-mies ol aika roisi näköne! Iso, liian iso, pussihousu ja rikkinäise kumiterä-saappa, ku viel ol seeverra paskase et Pirkko pes ne, saappa siis! No kusk kyl ol sitäki hienomp! Vaa hatlak puut-



1413 men nii mukavast et mää aloi jo heti nautti matkast! (VH)



tus, ei olnu löytyny sopiva! Noo, ei se mittä, ei ne pohjalaisukka nii häävi näkössi varma ol, tuumatti ja eiku kone käymä ja menoks! Alus lömmöst ol 16 astet, siis ulko, alkukilomeetteri reissu alus näyt 430060, kell näyt 11.30 ja alkumatkast saatti kaks nätti flikka kyytti piene matka! Hyvält näytti heti alus! Mun täytyt sano ettei keretty ku Molanteri suoran päähä ku mä jo ilosest yllättys! Ei mittä korvisottava meteli eikä tärinä nii ku mä ens oli vähä kuvitellu, ei, 1413 men nii mukavast et mää aloi jo heti nautti matkast! Ensmäne toppi ol Haliko pensinasemal, ABCeel, mis Sarjomaa Onni ja neiti X ja heiti ajope-

li Volvo Titan jo meitti kärsimättömäst vartos! Sielt sit 12.10 lähretti peräsi ku köyhä talo porsat pohjostpäi, Jalasjärvi määrän-pään!

Me ajetti ens Marttila ja siit sit semmosi pikkuteit Kyröö ja Karinaissi ja Pöytyäl. Jatketti sit tiet 41 Huittisi josa me syötti siin kahren ja puol kolme välil, oikee hyvä sapuska olik mut ei mittä ruokalevoi keritty ot-tama ku kiirest ette-päi vaa. Jatketti sit tiet 44 Lavian kaut

Kankaanpähä mis juotti kaffet. Sit mentti tiet 273 ja siel olik sit pien pätkä vähä huonomppa tiet, kas ku siel ol peräte tietyö jotta 15 kilometri matkal. Mut ei mittä haitanu, peli ja värki kestävä hyvi ja Jalasjärvel saavutti kaunis ehtosse siin kymmentvail kuus. Me tankatti mersu enne ku mentti sin iltakortteeri ja mää sai lukemaks 14 litra saral kilometril, mut Onni sanos et ol vai, nee o paketauto lukemii, sää ole laskenu vääri! No ol kui hyvä 345 kilometrin pääs Perniästä me parkkeeratti toiste, toinentoistas komiamppie kuormureitte väli ja joukko, ja koko ehto sin tul ai lissä vaa hienoi autoi. Jotku toiva vanhemppi autojas erilaisil kyydeil, lavoil ja trailereil.

Ehtol siin kävei meit kattomas yx entine Perniöläine, Koivula Vesku, joka kuiollakki ol peräte se Jalasjärve koulutuskeskukse pomo. Yö mää nukkusi aika huonoste! Liia kaukka kotto vissi!

Aamul meitti sit kävei kattomas ja ihailemas monesorttisi ihmissi ain 11 asti. Siin välis Vesku kertos meil kui jumalattoma suureks heitin koulus on paisunu vuosie mittä, vähä jokapuol suome! No sit 11 aikka me kaik kuormuri pistetti masinat käymä ja lähretti ikä ikäjärjestykses, ainaki melkke, ja pitkäs letkas lähretti Kauhajoel päite. Se kest liki tunni enne ku oltti siel Konehalli pihal, vaa kymmene minuutti myöhäs! Siel meitil näytetti koko suur hall ja fabriik, et hohho! Siel meitil tarjotti lounas ja kaffet pääl. Me oltti siel kolm tunttil! Siit taas etteskesi Karijoel



mis meijä pit käyrä kattomas sitä susi-
luola mut mitä kattomist siin ols ollu,
ei, me ajetti ohi vaa ja menttiki kattoma
rekoi Smeds transil! Joo ja siel meil
tarjottiki hienoi voileippi ja kaffet heiti
autotallis! Vanhisänt ol vissi poikkies
kans tällänny fiiniks yhre heijä van-
hoist Volvoist ja siihen viel kylmäperä-
kärry peräs. Sielki hurahnt tunt niiäkki
et. Siel yritetti korjata Jorman kameraa
ku se peijakas ol jääny nalkki! Plom-
kvistin Kalle ja Sonja varsinki räpläs
sitä konet kovi muttei siit kalu saattu!
Kalle tul Turust 61 mallise 55 Kanian
kans ja ol muka koko retke aja. Oik-
kiast he ova Kemiöläissi mut muuttiva
Turkkuse ku heijä firmas Powder
Trans rupes kasvama suuremaks ja
suuremmaks.

Ihmisi sielki pihal ol taitamattomast.
Siit lähretti Ristiinakaupungi ja Kas-
kisten kaupungi läpitte ajama Närpiöt
kohre. Kaskissi me ei kuitenka
menny ku meiti letka pääs vähä veny-
mä ja yhres ristokses letkan kärjes ol
Steenvali Raimo Tuusulast 37 mallisel
Letukal ja hää menki suora yli eikä va-
semmal niinku muut, ja me loput ku
oltti häne perässäs seuratti hänt tietys-
te. No mee tultti Närpiö kappalaikka
enne ku nee ku koukkasiva Kaskisi ja
ei Raimoka sit ens tienny mihi meijä pit
siel Närpiös kokkonttu nii me tehti sim-
mone pien lenkki kylil ja käännnytti yhre
kaupan pihäs ympärs, kaik kolkym-
ment autto! Kattosiva ne ihmise vähä
et mikä helvatan porukka toi maht olla!
No trefatti me sit ne muut siel kesä-
teatteri pihäs mihi kaik auto jätetti ja
siit meit vietti kortteeris vaattee vaihta-
ma ja takas juhlapaikal syömä ja vähä
juomaaki!

Tää kortteerreissu tehti linjapiileil ku
oliva melkke yht vanhoi ku meiti kuor-
murikki!

Täl päivil kilometrei kertys 140. Tää
yö mäki nukkusi piru hyvi. Lattial!
Laatikos!

Perjantaiaamul herätti varti yli kuus.
Mää yhä lattialt, laatikost. Sielt korttee-
rist meitti haetti taas niil vanhoil linja-
piileil ja vietti Närkö lavatehtaal. Se ol
sit jännä katto kui ne nykyaja peräkärry
tehrä. Sukkelast se kävi. Niit men
maat pitki ja ilmas ja yhtäkki ne käänn-
netti ylösalas ja pia taas toiskesi. Siel
kans tarjotti meitil ruokka. Puoleltpäivi
me taas pantti masinat käymä ja läh-
retti etteskesi. Maalahdes käytti van-

hoi paatei kattomas ja jatketti Vaasa
josa oltti tunni myöhäs, kello neljä jälk-
ke puolenpäivä. Vaasas me parkkerat-
ti auto yhre autofirma pakal ja siel tar-
jotti soppa oike tykist. Hyvää ol. Linju-
reil meitti taas vietti oike hieno hotelli
ja sielt mentti kylä halk Wärtsilä kone-
tehtaal. Siel vast oliki kattomist! Talo-
korkkussi moottorei paateti ja voima-
loihin he siel tekevä ympärs maailma
lähetettäväks. Ei ols uskonu et nii
suuri moottorei oliska! Taas nukutti
hyvi. Määki pääsi sänkky!

Lauanta lähretti varti yli kymmene po-
liissaattues läpi koko Vaasan kaupun-
gi kohti Isokyrö kirkonkylää. Siel taas
syötti, enne ku jatketti heitin vanha
kirkko kattoma. Sin ol tullu, kirkko-
maal, kolm nuort kaveri, kaikil ol oma
Zetor! Aamene jälkke lähretti puol kol-
melt Alahärmät päi ja siel oltti siin vart-
tivail nel. Siel ol Lillpakka, se rekkafir-
ma omistaja rakennuttanu simmose
jumalattoma fiini autorada katsomoine
päivine nii ulos ku sisälki ja viel hotelli
ja huonestoi ja viel ikä linnanmäen kal-
tase huvittelupuistonki. Ol se hieno!
Meet Jorman kans tosi jourutti yöks
simmosse peräkammari, mut ei se
mittä meit haitannu, ku tul siin illa mitta
otettu vähä troppi syömise ja tanssimi-
se lomas. Hyvi me taas nukutti! Mää
näi unt et mä oli tanssanu Lotan kans,
niinku mä olinki! 136 kilometri kertys
täl päivil mittari. Keikka ikä päätty
tän ja se tek reilu 200 kilometri.

No sit sunnunt aamun ku Jorma ol
selviny ni me lähretti kottikesi siin vart-
ti yli kymmene. Lömmöst ol taaski mut
jokune tropp vet tul siin aamupäivä
aikka. Tultti sit kottipäi Lapua, Seinjoe



*Tul siin illa mitta otettu vähä troppi syömise
ja tanssimise lomas. Mää näi yäl unt et mä
oli tanssanu Lotan kans, niinku mä olinki!
(VH)*

ja Jalasjärve kaut ja tankatti taas, ja
nyy mä laski et mersu ols ottan vaa 12
ja puol litra saral! Älä valhettel, sanos
taas Sarjomaa. Mut neiti X hymyil vaa!
Parkano, Ikaaline, Vammala, Äetsä
paseeratti siin alastulles. Huittisis syöt-
ti siin neljä aivos ja siin samal katotti et
joks 1413 tarttis lissä öljy, no laitetti 2
ja puol litra vaik ei sitäkä ols iha välttä-
mät tarvinnu. Loppupätkä tulttiki sit sa-
moje kylie halk ku ylösmenesski. Ha-
likos oltti jämt kuurelt, ja jätetti hyvästit
Sarjomaa Onnil ja neiti X:äl. No koto
Perniös oltti vähä vil seittäjä illal ja
koko reissu pituureks tul Mersu mittari
1192 kilometri. Reissu ol tosi hieno,
mee tykätti molemma, eikä paleltukka
tarttenu pussihousuis ja flanelpairs.
Mee kiitän kaikki ku ol tämmöse treffin
järjestäny ja paljo vaiva nähny. Mee
tulla varmast uuresta.

Raapust Kaitsu.



*Närkö lavatehtaal ol sit jännä katto kui ne nykyaja peräkärry tehrä. Sukkelast se kävi. Niit
men maat pitki ja ilmas ja yhtäkki ne käännnetti ylösalas ja pia taas toiskesi. (VH)*



VETKU KIITTÄÄ! Loska-ajo 2008 Vehoniemi – Vammala – Ellivuori onnistui taas yli odotusten. Seura sai toiminnalleen runsain määrin positiivista julkisuutta ja tapahtuman osallistujat pääsivät tutustumaan mielenkiintoisiin kohteisiin. Järjestelykulut, eli käytännössä osallistumismaksut, pysyivät erittäin kohtuullisina runsaan talkootyön ja sponsoroitujen ruokatarjoilujen ansiosta.

Parhaimmat kiitoksemme mieleen painuneesta tapahtumasta!

Mesi-Auto Oy/ Raimo Mesiranta
Vehoniemen Automuseo
Vammalan poliisi
Autoliitto Vammalan seutu
Kuljetusliike Finska Oy

Vammalan Kuljetus-Pojat Oy
Kiviniitty
Vexve Oy
Thermisol, Vammalan Tehdas
Etelä-Satakunnan Puhelin Oy

Suomen Euromaster Oy
Satakunnan Liikenne Oy
JJ-Kuljetus / Juha Juvela

VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY

LOSKA-AJOT 2008 AJONEUVOLUETTELO

Ford A	1931	EO-305	Haavisto Matti	Nokia
Ford	1935	HA-13	Andersson Jukka ja Ali-Kovero Markku	Hämeenlinna
Chevrolet H 131	1937	UB-37	Stenvall Raimo ja Kirsti	Tuusula
GMC CCKW 353	1942	JSU-42	Lehto Matti	Siuro
Dodge Ambulance	1944	ZC-797	Sallinen-Aro Liisa, Aro Jyrki, Marianne ja Marko	Kangasala
Austin K 4	1947	HI-296	Virtanen Jouko ja Heikki	Tottijärvi
GMC pickup	1954	NPL-14	Mesiranta Raimo ja Sirpa	Kangasala
Ford Thames	1954	RG-912	Hirvi Tarmo ja Hainila Lauri	Savitaipale
Opel Blitz	1956	UN-401	Hoppula Veikko	Kangasala
Mercedes Benz	1957	UB-489	Kleimola Erkki ja Ropponen Hannu	Vihtavuori
Scania Vabis L 51	1959	EL-51	Liukkonen Erkki, Pirkko ja Daniel	Halikko As.
Vanaja VKN 2	1959	MAP-78	Hartikainen Aulis ja Nisula Tapani	Juankoski
Vanaja VKN 2	1960	KB-61	Lapatto Pekka ja Laitinen Raija	Anjalankoski
Steyr 586/4200	1960	MRI-73	Krouvila Jari ja Pirjo	Masku
Jyry Sisu K 41	1960	MRO-30	Lehtinen Reino ja Salme	Anjalankoski
Jyry Sisu	1960	HD-713	Haavisto Esa ja Kuvaja Anita	Kakkuri
Sisu K 43 SP	1961	AE-310	Ala-Ilomäki Jari ja Päivi	Sipoo
Scania Vabis L 55	1961	MRY-71	Blomqvist Carl-Johan ja Sonja	Turku
Volvo Titan 495	1961	HYR-44	Mesiranta Kari ja Merja	Kangasala
Scania Vabis L 55	1962	MRE-32	Toivonen Timo ja Saikkonen Helena	Rämsöö
International C 1300	1963	ZJ-123	Palmgren Sture ja Ami	Pernaja
Jyry Sisu K 141	1963	MRP-99	Juvela Juha ja Syrén Ella	Vammala
Volvo L 485 (4x4)	1963	RL-6	Anttila Heikki	Kuusankoski
Scania Vabis L 76	1963	KAJ-7	Konttiokoski Esko / PL-Yhtiöt	Helsinki
Scania Vabis L 56	1964	UFH-84	Koskinen Markku Tapio ja Salento-Koskinen Seija	Pornainen
Magirus-Deutz Pluto	1964	MRU-1	Sallinen Olavi ja Kämppe Aarno	Kangasala
Scania Vabis L 66	1964	MAX-91	Kallio Jouni ja Ojainväli Margit	Kurikka
Volvo Viking L 485	1964	EXZ-53	Hulmi Tuure ja Merja	Säkylä
Volvo Viking 485	1965	MRX-65	Pajunen Keijo	Kangasala
Volvo N 84	1966	MAP-83	Hietsalo Lasse ja Eija	Elimäki
Sisu K 141	1967	MAA-60	Lavikka Sauli ja Vainiomäki-Leinonen Raija	Savitaipale
Bedford J 6	1967	ENM-52	Wiklund Pauli ja Saarinen Marja	Kylmäkoski
Scania Vabis	1967	MU-101	Söderholm Gilbert ja Marianne	Parainen
Volvo F 88	1968	VNM-320	Stara Olof ja Eija	Pietarsaari
Volvo F 88	1969	MRZ-99	Vinha Matti	Kämmenniemi
Scania L 50 Super	1972	JAP-72	Virtanen Jouko ja Anni	Pukkila
Scania L 50	1972	MAL-54	Sautila Juhani ja Friberg Tarmo	Turku
Scania 50 S	1972	MAO-72	Rantala Arto ja Taimi Pertti	Tampere
Scania L 85 Super	1974	MU-639	Viitanen Markku ja Hannele	Helsinki
Scania LS 140	1975	AHJ-392	Rautalin Mikko	Tottijärvi
Kontio Sisu LP 138 CVT	1976	TJV-321	Koivumäki Risto ja Ävall Arne	Vantaa
Kontio Sisu	1976	TJP-791	Soininen Pauli ja Halonen Heikki	Vanhalinna
Volvo N7	1977	MU-377	Piirto Jussi ja Lea	Koskue
Scania LS 111	1980	CAT-274	Ala-Maakala Ilkka ja Eero	Häijää
Jyry Sisu 142	1981	RHV-686	Hirvikangas Heikki ja Kangas Pertti	Lohikko
GMC Sierra pickup	1979	JXI-15	Launis Matti	Tampere
Datsun 720 pickup	1981	MU-551	Pirnes Aimo ja Niskala Eero	Pyhäsalmi
HA Humber Sceptre	1964	UTR-69	Humpas Erkki	Espoo
HA Plymouth Barracuda	1966	U-579	Blom Onni ja Grün Säde	Espoo



VetKun Kerhotuotteet

VetKun kerhotuotteita ostamalla tuet seuramme toimintaa



Veteraanikuorma-autojen kesäiset keikat DVD-tallenteina.

(Vanhemmat VHS nauhoilta muunnettuina)

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

1989 Pitkä Keikka

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

1990 Jäämeren keikka

Petsamon liikenteen 50-v juhla-ajo Rovaniemeltä Jäämeren rannoille

1993 Muistojen Magneettimäki

Petsamon liikenteen muistomerkin pystytysjuhla Inarin Kaunispäällä.

1995 Matkalla muistojen Petsamoon

Rovaniemi – Liinahamari

1996 Juhlakeikka Ka-100 v.

Helsinki – Karjaa – Salo – Perniö – Turku

1999 Kannaksen Keikka

Karjalan historialliset, muistorikkaat seudut kierrettiin veteraaniautoilla.

2000 Susirajan Keikka

Ilomantsi – Naarva – Uimaharju – Koli – Juuka – Nilsä – 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

2008 Eestin Keikka

Tallinna – Haapsalu – Laagri – Rakvere – Käsmu – Tallinna (JUURI ILMESTYNYT UUTUUS. pit. n. 100 min).

Lakkimerkit



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

Hinta 20,00€ /kpl



Vahva College-pusero Seuran logopainatuksella

Lämmin, vahva college, väri harmaa, edessä 1-v logopainatus tummansinisellä. Varastossa kokoja:

M, L, XL, XXL

sekä pikkukuskeille 140 cm.

Hinta: 25,00 € /kpl



SATSIA PUTKEEN osa 1 (28 min) sekä

SATSIA PUTKEEN osa 2 – Vankat Vanajat (78 min) DVD-tallenteet.

Tallenteet esittelevät nuoruuden voimalla jyrävien vanhojen kuorma-autojen tunnelmaa kuvan ja todella laadukkaana äänen keinoin. Osa yksi sisältää 11 eri tyyppisen kuorma-auton ajokuvaukset. Osa 2 taas esittää läpileikkauksen Vanajan mallistosta, jousissa on myös todellisia harvinaisuuksia. Autojen tekniset tiedot auttavat tallenteen tulkinnaissa ja kuljettajien kertomukset Vanajista ja suomalaisen kuorma-autoilun historiasta elävöittävät sitä. Äänessä on pyritty autenttiseen lopputulokseen. Aito tunnelma on parhaimmillaan laadukkaalla kotiteatteri- tai stereolaitteistolla kuunneltuna.

DVD-levyn hinta koteloineen 25,00€ .

VetKun kerhotuotemyynti

Kirsti tai Raimo Stenvall

p. 0400-450 585

sähköposti:

raimo.stenvall@r-stenvall.fi



Läh.Veteraanikuorma-autojen seura ry
PL 48
36201 KANGASALA

TAPIOLA

Sujuvasti
liikenteeseen.
Laske hinta
autovakuutuksellesi.

tapiola.fi/ajoneuvot

Asioi kanssamme: avaa tapiola.fi,
soita 01019 5100 ma-pe klo 8-20,
tai poikkea toimistossamme.