

Vet eraani Kuorma-auto



4/2004





**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

Sihteeri

Niina Kauranta
PL 48, 36201 Kangasala
sihteeri@vetku.fi
puh:040 5064 205/fax(03)3791 397

Hallitus 2004

Puheenjohtaja Raimo Stenvall
Ketunlinnantie 2, 04300 Tuusula
0400 450 585 fax (09) 2755 002
raimo.stenvall@r-stenvall.fi

Jäsenet

Veikko Hoppula, Kangasala
0400 411 952
info@vetku.fi

Antti J Kaura, Kauhajoki
0400 751 800

Sture Palmgren, Pernaja
0500 315 271

Antti Prusi, Kangasala
040 551 8743
antti.prusi@jippii.fi

Onni Sarjomaa, Halikko
0400 821 180

Osmo Mikkonen, Joensuu
0500 271 721

Markku Koskinen, (vpj), Pornainen
0400 449 009
markku.t.koskinen@luukku.com

Erkki Mäkinen, Juankoski
0400 576 381
erkki.makinen@makisenkuljetus.fi

Juhani Heino, Mynämäki
0500 720 569
juho@wakkanet.fi

Reino Lehtinen, Anjalankoski
0400 780 641
salme.lehtinen@luukku.com

VetKu 4.2004

ISSN: 1795-4452

Julkaisija: Veteraanikuorma-autojen seura ry,
Y-tunnus: 1549 562-4
Päätoimittaja: Veikko Hoppula Kangasala
Painos n. 500 kpl

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

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

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

Numero 1.2005 ilmestyy Helmikuun 2005 lopulla ja siihen tarkoitetun aineiston tulee olla toimituksen käytettävissä 31.1.2005 mennessä.

YHTEYSTIEDOT

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





SISÄLTÖ

Info-sivu	.....	2
Sisällysluettelo	.....	3
Mikä merkki?	.....	4
Päätoimittajan porinat	.....	5
Osto / Myyntipalsta	.....	6-7
Puheenjohtajan palsta	.....	8
Kalajoen Bergman	.....	9
Repsikan ihmeelliset seikkailut Loska-ajoissa	.....	10-12
Kokemuksellista osaamista	.....	13
Maailma kehittyy - Kehittykö VetKu	.....	14-15
Toimintasuunnitelma	.....	16-17
Mies tutuksi	.....	18
Vanhat Sisut ja Vanajat.	.....	19
Tapahtumakalenteri 2005	.....	18
Kuvakimara	.....	20-23

Kannen kuva: Jari Ala-Illomäki



SOK valmisti vuonna 1920 USA:sta tuottamistaan osista 57 Republic -kuorma-auton alustaa Helsingin Vallilassa sijaitsevalla korjauspajallaan. Lavat valmistettiin Suomessa. Veteraanikuorma-autojen seura ry:n Republic 20 pelastettiin sulattamon kiitaan joutumiselta leppävaaralaisen autopurkamon tarhasta vuonna 1959.



Ilmailulaitos on luovuttanut Veteraanikuorma-autojen Seura ry:n hallintaan taltioitavaksi ja museoitavaksi Kontio-Sisu L-131 CVT kuorma-auton v.m. 1973. Auto on varustettu vaihtolavalaittein. Auton tekniikka, mm. runko, vaihtolavalaitteisto ja vaihteisto ovat Vetkun hallinnassa kokeneet huomattavan kunnonkohennuksen, vielä odottaa vuoroaan ulkoinen ehostus.



MIKÄ MERKKI?

Vetkun kalustorekisteri;

IFA S4000 /1967

90 hv, soralava, omapaino 8000 kg, kantavuus 3400 kg, om. Erkki Mikkola, Turku.



Turkulaisen Erkki Mikkolan auton rekisterikirjassa lukee IFA S4000. Perimätiedon mukaan ainakin Tampereen seudulla liikkui täysin samalta näyttäviä autoja merkillä Sachsenring! Onko tämäkin totuus kirjoitettu jossakin vaiheessa uudelleen vai mistä on kysymys?

Toimittaja **Olli Blomberg**, Kuopio;

- Suomessa DDR-autoista myynnin ja rekisteröinnin yhteydessä käytetyt tuotemerkit ja mallinimitykset poikkeavat lähestulkoon täydellisesti siitä, miten DDR:ssä meneteltiin. Esimerkiksi nimeä Garant käytettiin Suomessa auton merkkinä. Valmistusmaassa merkki oli Robur ja malli Garant. Garant-nimen perään tullut numeropari, (esim, 30 tai 32) kertoi auton moottorin iskutilavuuden täysiin litroihin pyöristettynä. Robur Garant -autoja valmistettiin vuosina 1956-60.

- Vastaavasti se auto mikä Suomessa tunnettiin nimellä Granit, oli oi-

kealta merkiltään IFA Phänomen mallinimen ollessa Granit. Sen perään lisättiin vielä numero 27, 30 tai 32 moottorin iskutilavuudesta riippuen. IFA Phänomen

Granit -autoja valmistettiin vuosina 1949-56, joten lyhytaikaista riistiinvalmistusta ja vientiä seuraajan eli Robur Garantin kanssa esiintyi. Tämä selittää Automobiili-lehdessä julkaistuissa kirjoituksissa esiintyneet päivämääräristiriitaisuudet eri mallien Suomessa tapahtunutta markkinointia ajatellen.

- Lyhenne "IFA" muuten ei ole mikään DDR-keksintö, vaan juontaa

juurensa saksalaisen Junkersin ja hollantilaisen Fokkerin lentokonesuunnitteluun liittyvästä yhteistyöstä silloisen Saksan "tekniikan kehdoissa" eli Dessausissa vuodelta 1919. Lyhenne tulee sanoista Ingenieurfirma Junkers und Fokker AG. Myös tuttu kärjellään seisova neliö IFA-kirjaimineen on tuolta ajalta kotoisin.

- Se, että lyhenne "IFA" vuodesta 1947 uuden hallinnon määräyksestä väännettiin tarkoittamaan ilmaisua "Industrieverwaltung Fahrzeugbau" (vapaasti suomennettuna Ajoneuvo-tuotannon Teollisuushallinto) on ihan eri, mutta sitäkin tutumpi juttu.

- Kaikki mikä liittyy nimien Awtovelo, AWE, AWZ, BMW, EMW, Ernst Grube, Framo, Garant, Gera, Granit, Horch, IFA, LOWA, Melkus, Multicar, Phänomen, Robur, Sachsenring, Trabant, Wartburg, Wartburg-Mercedes (!), Werdau, Zwickau ja niihin liittyvien mitä erilaisimpien yhdistelmien käyttöön selviää yksityiskohtaisesti teoksesta "Krafftfahrzeuge der DDR", tekijöinä Oswald, Werner-Kittler, Eberhard - Dünnebier, Michael, julkaisija Motorbuch Verlag Stuttgart 1998, ISBN 3-613-01913-2.

- Paitsi pikkutarkka analyysi DDR:n ajoneuvoteollisuudesta eli tehtaista, merkeistä, malleista, valmistusmääristä ja -ajanjaksoista sekä asiakastoimituksista, Oswaldin teos sisältää myös tiedot kaikista niistä ulkomaisista autoista, joita sosialistisen valtion ajan DDR:iin sai tuoda. Teos valaisee myös oivallisella tavalla missä yhteyksissä lyhenteitä IFA, VVF ja VEB sai, piti ja ei saanut käyttää sekä missä tehtaissa mitään automerkkiä ja mallia kulloinkin valmistettiin. Tämä luku kannattaa lukea hyvin tarkkaan, sillä tuotantoa siirrettiin vuosien mittaan ristiin rastiin tehtaasta toiseen ja takaisin.



Päätoimittajan porinat

Syksyinen tervehdys, veteraanikuorma-autoystävät!

Vuosi kohta vaihtuu uuteen ja ehyeen. Vuodenvaihte on tuomassa myös Vetkun toimintaan uusia asioita. Syyskokouksen yhteydessä hostelli Petäyksessä Tyrvännössä esittelin hallituksen siunaamia tavoitteita Seuran kehittämisen suuntaviivoiksi. Pääkohdat silloisesta esityksestäni olen niputtanut varsinaisilla tekstisivuilla julkaistuaan erilliseen artikkeliin.

Eräs tärkeäksi koettu kehitystavoite on tiedonkulun tehostaminen paitsi jäsenten kesken, myös Seuran ja sen yhteistyökumppaneiden välillä. Ennen kaikkea jäsenistömme tulisi olla mahdollisimman hyvin selvillä, miten heidän valitsemansa luottamushenkilöt hallituksessa toimivat ja millaisia päätöksiä siellä tehdään. Mahdollisimman avoin informaatio luo pohjan myös jokaisen jäsenen omakohtaiselle osallistumiselle Seuran toimintatapojen kehittämiseen. Kukaan ei voi yksinään tehdä kaikkea, mutta hyvällä yhteistyöllä saadaan aikaan ihmeitä!

Tämä lehti on eräs askel kohti tehokkaampaa tiedotusta. VetKu tulee ilmestymään alkavan toimintavuoden 2005 kuluessa vähintään neljänä numerona. Vaikka lehti pääosin tuleekin korvaamaan aiemmat jäsenkirjeet, eivät nekaan välttämättä täysin jää pois. Saattaahan seuralle tilanteesta riippuen tulla joskus myös sellaista tiedotustarvetta, että kirje olisi varustettava leimalla "vain Vetkun sisäiseen käyttöön". VetKu -lehteä tullaan jakamaan jäsenistön lisäksi myös muille museoajoneuvoharrastajien järjestöille, tietyille viranomaistahoille, sekä perinnetallennuksen alalla yhteistyötä kanssamme tekeville yhteisöille ja henkilöille.

Monen jäsenen pöytälaatikkoon on aivan varmasti kertynyt aineistoa, joka kiinnostaisi muitakin. Ja jolla olisi historiallista arvoa. Niitä ei vain tahdota muistaa, viitsiä tai kehdata kaivella sieltä esiin. Nyt laatikopohjia pöyhimään! Niin pientä asiaa ei olekaan, ettei siitä saisi jutunpoikasta syntymään. Aihe voi aivan hyvin olla vaikkapa kyläseppän lavanlukkopiirros vanhassa klubiaskin takakannessa. Tai verstaan lasku kampaakselin laakereiden valamisesta ja kaavauksesta. Se voi olla myös sen oman museokuorma-auton historiikki. (Jokainen vakavissaan kuorma-autoperinnettä tallentava mieshän sellaisen on ainakin omasta ajokistaan laatinut!) Tai se voisi olla koululaisen ainekirjoitus "Meidän vaarin muisteloita montun reunalta".

Informaation kehittämiseen liittyy myös Vetkun internet-sivuston uudistaminen. Marraskuun alussa 2004 avattu www.vetku.fi korvasi aiemman, jo vuodesta 1995 alkaen toimineen, mutta yksityisrahoituksella tapahtuneen ylläpidon rajallisuudesta kärsineen sivuston. Sivusto on elävä elementti, jonka tulee olla kokoaikaisesti kehitysvaiheessa. Tarkoitus on, että sivustosta muodostuu kaksisuuntainen informaatiokanava, jonka avulla on helppoa paitsi esitellä toimintaamme yleisölle, myös yksinkertaista kerätä talteen alan tietoutta. Vaikka tallennettavan aineiston tuleekin säilyä "ikuisesti", on sen myös jatkuvasti lisäannettava.

Harras pyyntöni on, että kun surfaatte Vetkun web-sivulle, lähettäkää myös mieleenne tulevia havaintoja seuran sähköpostiin. Osoite on info@vetku.fi. Tervetullutta ovat yhtä hyvin kaikki kommentit ja kehittämisehdotukset kuin myös ajoneuvohistoriaan liittyvät tiedot - murusetkin.

Tulevaa puheenjohtajakauttani hieman jännittäenkin toivotan kaikille vetkulaisille runsasta Onnenkantamoista vuodelle 2005!

Muistakaa harrastaa koko sydämellänne.

wexi





MYYDÄÄN

MAN / 1961 4-vetoalusta (ollut nosturi-alustana), sininen, ajokunnossa, ainoastaan toinen ajovalon lasi rikki. Sijaitsee Tervolassa, Simo - Ranua välillä Sompujärvi 29. Lisätietoja Esko Ylläsjärvi 0400 393 576.



Ford Rhein V8 -52 Museokatsastettu. Museorekisterissä. Lava ja konekippi. Saharanhiekanruskea väriltään! Siisti ja hyvä kunto!
Martti Virolainen, Nurmijärvi
050-3469631 iltaisin



Veteraanikuorma-autojen seura ry:n **Pohjois-Suomen Keikka 2004** video. Saatavana sekä VHS, että DVD -tallenteena. Kummankin version hinta 37,00 €/kpl. Postituskulut lisätään.
Seuran kerhotoimemyyntiä hoitaa 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

Ford F-600/154 vm. 1957 kappaleta-varalavalla. Täydellisessä kunnossa, museorekisteröity 1993. Rek.tunnus HA-313.
Porvoon Raskas-osa Oy
Veli Kynsijärvi
puh. 0400- 495 068

R.E.O./ 1959 hinausauto tykkipyörillä. hinta 3500,00 €
puh. 0400-477 488
P. Kaijalainen Vihti



Seuran logopainatuksella varustettuja lämpimiä **college-paitoja**. Väri harmaa, varastossa kokoja: M, L, XL, 25,00 €/kpl
Varastosta myös:
kaulussellinen t-paita, värit valkoinen ja sininen 15,00 €/kpl normaali harmaa T-paita (myös pikkukuskien kokoja) 10,00 €/kpl
VetKu / Raimo Stenvall,
puh. 0400 450 585



Commer vm. 1960? Täydellinen, ei starttimoottoria. Polvinivel-kippi, Perkins moottori. Hinta 800,00 €. Bedford J6 alusta, ei moottoria eikä vaihdelaatikkoa. Hinta 450,00 €. Opel Blitz asuntoauto vm. 1964 17" renkailla (toista samanlaisista ei ole milloinkaan nähty). Ollut uutena 17 hengen linja-auto. Hinta 600,00 €. Doge/1939 k-a peltiosia, mm. maski ym. Tiedustelut 040-5360 184 / Pentti Kettukangas, Raahen Konemuseo, Pattijoki.



Fargo T-69 /1949 Ollut Lapuan patruunatehtaalla sekä kuorma-autona, että vuodesta 1966 paloautona. Kuorma-autoksi entisöinti aloitettiin 80-luvulla ja Fargo museokatsastettiin vuonna 1999. Lisätietoja Jukka Andersson puh 0400 796 339

Jämsä - Mänttä tien varrella on havaittu **Fargo/Dodge** hytti. Ilmoitti Pauli Hilldén 0400-632 137

Bedford 5 tai 6. tiedustelut Matti Kunnas, Kotka. Ilmoituksen välitti R Stenvall.



Volvo 1800 ES /-73
hp. 10.000 • / tarjous
Tiedustelut: 0400-481954

VAIHTO / MYYDÄÄN



Pietarilainen, jo vuosia Vetkun toimintaa seurannut 2:n museoikäisen kuorma-auton omistaja on lähettänyt seuraavan sisältöisentarjouksen: **MERCEDES-BENZ** (Kuchenvagen) Molemmat kenttäkeittiöautoina aikanaan palvelleet **MERCEDES-BENTZ** -umpikoriautot halutaan vaihtaa yhteen ajokuntoiseen linja-autoon tai ne voidaan myydäkin tar-



jousten perusteella. Autot ovat Pietarissa, Venäjällä, jossa omistaja mielellään esittelee niitä, tai on kutsusta valmis tuomaan ne nähtäväksi myös Suomeen. Yhteydenotot mielellään venäjänkielisinä puh. +7 911 251 21 06 / Alekandr Obuhov tai faxilla nro +7 812 510 44 68 / Rudolf Raush (toimittaa edelleen Alekandr Obuhoville) (Vetku voi hoitaa pientä korvausta vastaan myös kirjeen / faxin kääntämisen venäjäksi ja toimittaa viestin edelleen. Käännettäväksi tarkoitettu kirje tai faksi tällöin mieluiten sähköpostilla info@vetku.fi).



MB 1638 S Abschlepp-/ Kranfzg., EZ 85, mech.Schaltung, Blattfederung, Luxus-Fhs., voll funktionstüchtig,

☎ +49(0)173-6456321
Fax:+49(0)221-4921954
Fa. Camions



Magirus Deutz Allrad Dreiseitenkipper Bj. 82, Meißlerkran mit Greifdreh, 6m/1t., Notaus, Ahk., sofort einsetzbar, EUR 4.990,-
☎ +49(0)441-203546 Fa. AVB



MB 1518 LAK, 3-Seitenkipper,
☎ +49(0)6021-59770
Fax:+49(0)6021-59772
www.wirzberger-nutzfahrzeuge.de



Volvo Titan L 495 6x2 vm. 60'
Mukaan toinen hytti. Auto sijaitsee Hauholla.
puh: 0400-640552
Jarmo Hieto



MB 1623 LK, 3-Seitenkipper,
☎ +49(0)6021-59770
Fax:+49(0)6021-59772
www.wirzberger-nutzfahrzeuge.de



MB 2644 AK 400 Tkm, EZ 05.95, Bordmatic
☎ +49(0)171-5102614
Gerlach, Heinrich

MAN - GEBRAUCHTEILE
vom Fachmann

- Komplettservice und Rumpfmontagen ab Lager
- Tüllinstanzsetzung nach alt Aus- und Einbau
- EDC-Einspritzpumpen-Reparatur
- Einspritzpumpen gebraucht und instandgesetzt
- ZF-Schaltgetriebe gebrauch und instandgesetzt
- Vorder- und Hinterrahmen, Achsgetriebe
- Fahrerhäuser und Aufbauten

! Ab sofort auf Wunsch mit Garantie !

Fa. M. u. S. Nonn GmbH
Löhrenstr. 11 • D-34109 Bielefeld
Tel. +49(0)52 28 91 1 • Fax +49(0)52 28 91 1
Tele. +49(0)52 28 91 1 • Fax +49(0)52 28 91 1

Real Garant

Getriebe Reparatur
für alle Typen
morgens gebracht - abends gemacht
zum Festpreis

AKW AUTO-KLAUS-WESEL
Tel. +49(0)2 81/514 68

NEUE Fahrerhäuser !!!

MB 2624 / 1924 **MB 1117 / 1513**

Tel. +49(0)2 95 1/98 49 40 • Fax +49(0)2 95 1/98 49 41
e-mail: gns@getteit-online.de
Wir suchen Vertragspartner in/für Afrika

Raimo Stenvall on bongannut saksalaisesta lehdestä mielenkiintoistakin mielenkiintoisempia Mersu-ilmoituksia. Ohessa hänen toimittamansa lehtileikkeet muidenkin kiinnostuneiden käytettäväksi.

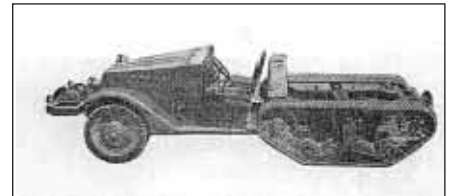
OSTETAAN

Olen vailla vanhaa neli- tai kuusipyörävetoista kuorma-autoa. Olen etsinyt eri foorumeista, mutta en ole löytänyt sopivaa vielä. Voin myös harkita valmiiksi museorekisterissä olevaa autoa. Sisu tai Vanaja on lähinnä sydäntäni, mutta pidän myös Mersusta, Scaniasta ja Ma-

giruksesta. Jos auton varusteisiin on kuulunut vaihtolavalaitteet tai kippi voisoin käyttää sitä mainosmielessä. Ystävällisesti Johan Savonius
Oy Pistec Ab
Kone- ja laitekorjaamo
Kotimäentie 190
04150 Martinkylä/Sipoo
P. 050-5864528
pistec@mbnet.fi

Kontio-Sisu 1965:n osia; Maskin kromi- lista, alkuperäiset peilinvarret, takalyhdyt, pyöreä malli (vähintään lasit) Kalle Sillanpää
Agorannantie 156
14700 Hauho
puh. 0400-512 550, k (03)654 8989

Vanaja 1966 polttoainesäiliön korkki (3-sakarainen).
Kauno Leino, Lieto
puh. 040 552 4160



Etsin amerikkalaisvalmisteista **M 2 White** puolitela kuorma autoa. Kyseisiä laitteita oli 1950 - 70 luvulla puolustusvoimilla käytössä. Whiteja myytiin myös siviileille työkoneiksi Vanajan kuorma autotehtaan kautta. Vanajan tehtaalla ajoneuvot muutettiin purkamalla katteet ja asentamalla puolitelarungolle erilaisia laitteita (esim. nosturi, puskulevy, ym.) asiakkaan toiveiden mukaan. Näihin päiviin asti säästyneet Whitet siis saattavat poiketa kuvan vaunusta melkoisesti, mutta ratkaisevat osat ovat runko, telakoneisto ja muu tekniikka, Aikomukseni on rakentaa mahdollisesti löytyvästä aiheesta kuvan kaltainen sotilasajoneuvo.
040 596 3955/Mikko Mäkelä.



Halutaan ostaa -36 **Volvo** k-a etulyhdyt, Bosch. Koko lyhdyn koko 9 tuumaa. Lasin ei välttämättä tarvitse olla ehjä, mutta jalat saisi kyllä olla tallella.
Puhelin: 0400-824 502/Epo



Puheenjohtajan palsta.



Vuoden 2004 Loska-Ajoon kokoonnuttiin kauniin ilman saattelemana Vehoniemeen. Siellä meitä odotti erinomainen aamupala karjalanpiirakoineen joita Leila oli kuulemma ensimmäistä kertaa tehnyt ja hyvin onnistunut siinä hommassa - olivat suunmukaisia. Kyllä me annetaan, Leila, sydämelliset kiitokset aamupalasta ja samalla annetaan lupa jatkaa karjalanpiirakoiden tekoa. Kiitokset meiltä kaikilta Vehoniemen järjestelyistä.

Sieltä lähti 28 autokuntaa Pälkäneen kautta Hauhon maisemiin ja kun oli hieno aamu niin ihmisiä oli meitä seuraamassa reitin varrella kovasti. Kyllä oli Antti ja Veksi hyvin suunnitellut reitin kauniille Hämäläisille kyläpaikoille. Muistokkaissa kylämaisemissa tuli oikein viisikymmenluku mieleen kun kaikki

tiet kulki silloin läpi ahtaiden kylien ja jopa kaupunkienkin läpi ajettiin ahtaiden katujen kautta. Tässä näkee miten on reilun 50 vuoden aikana kehitys mennyt eteenpäin. Ja näin näkyy menevän.

Kapeita pieniä ja mutkaisia teitä riitti ja kävimme sanoin kuvaamattomassa paikassa elikkä Miekassa, joka on vuosisatoja vanha paikka kivinavettoineen ja 200 vuotta vanhasta savusaunasta puhumattakaan. Nautimme siellä lounaan ja matka jatkui edelleen seuraavaan kivinavettaan, Hauhontaustassa olevaan Kivitupaan, joka on kyläläisten toimesta kunnostettu juhlauntoon. Asian kertoi meille kansanedustaja Jari Koskinen. Tämä navetta heidän kotitilallaan on myöskin näkemisen arvoinen paikka, siellä voi pitää vaikka minkälaisia juhlia.

Ja matka jatkuu, karavaani kulkee Lepaan kautta Vanajaveden rannalla olevaan Petäykseen. Paikka oli myöskin valittu erinomaisesti kun kaiken kukkuraksi hotellin johtaja Arja Hurme toivotti meidät tervetulleeksi Petäykseen viettämään iltaa ja nauttimaan talon antimista. Hän on automiehen tytär ja hän kertoi omasta lapsuudestaan sekä isästään autoilijana. Meille oli mielenkiintoista kuunneltavaa ja samalla meille monille tuttua kotielämää. Oikein tuli tippa silmään siitä hänen sydämenpohjaisesta kertomistaan tarinoista. Harvoin sattuu tällaista yhteensattumaa meidän keikoillamme, kuin tämä Petäyksen paikka. Meille jäi haitte, mutta samalla varmasti hyvä mieli Petäyksestä joten suosittelen kaikille poiketkaa siellä ohi ajaessanne.

Varsinainen syyskokous pidettiin sunnuntaina klo 9.00. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Jari Ala-Ilo-mäki ja hänet valittiin hallitukseen uutena jäsenenä. Hän kertoi kokousväelle, mitenkä hänestä tuli isona vanha kuorma-autoharrastaja. Näitä tämän tyyppisiä haastatteluja pitää varmasti jatkaa, sillä jokaisella meistä varmasti on joku kipinä joka meidät on saanut ostamaan vanhan kuorma-auton.

Vuoden 2005 Vetkun puheenjohtajaksi valittiin sopivan huilauksen jälkeen ruutia täynnä oleva Veksi hoitamaan meidän yhteistä asiaa. Minä hoitelen edelleen seuran tuotteiden myyntiä Kirstin kanssa. Soitelkaa ihmeessä kerhotuotteista ja kaikesta muustakin harrastukseen liittyvistä asioista.

Kiitoksia Antille ja Veksille mahtavasta Loska keikasta. Ja samalla toivotan Rauhaisaa Joulun odotusta. Avataan kuitenkin Joulukadut kaikkialla missä niissä vanhaa kalustoa tarvitaan ja sen jälkeen hiljennytään Joulun viettoon. Kaikille vetkulaisille Rakentavaa ja Menestyksellistä Vuotta 2005!

Toivoo **Kirsti ja Raimo.**



Kalajoen Bergmann

Autoilun historian alkuaikoina polttomootoreiden ja bensiinin asema päävoimanlähteinä ei ollut niin selkeä kuin nykyään. Sähköautojen tuottajat kilpailivat markkinoilla melko menestyksekkäästi. Yksi sähköautojen valmistaja oli saksalainen Bergmann Elektrizitäts-Werke Ag, jonka tuotantolaitokset olivat Berliinissä. Se valmisti höytyajoneuvoja vuodesta 1907 lähtien.

Tehtaan tuotantoa rantautui Pohjois-Pohjanmaallekin. Syyskuussa 1921 ilmoitti Kalajoen Auto Oy Oulun poliisilaitokselle hankkimansa "Abteilung" (suomeksi "osasto") kuorma-auton. Tosiasiassa kyseessä oli Bergmann -auto, mallia 11.

Automerkit eivät vielä 1920-luvun alussa kuuluneet yleissivistykseen, saattoipa yleinen Fiat vääntyä muotoon "Fiand" tai Hupmobile "Hukle-mobileksi". Kalajoen Auton Bergmann ei kuitenkaan ollut sähköauto, vaikka sen perusrunko oli muunnos akkukäyttöisestä mallista. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen vuonna 1918 Bergmannin verstailla aloitettiin myös 2,6 litraisten, nelisylinteristen, bensaa voimanlähteenään käyttävien kuorma-autojen valmistus. Maailmansota näyttäisi olevan siis jakaja, jonka aikana polttomootorit ja bensiini saivat valta-aseman - Fordin liukuhihatutuotannon ansiosta. Vuonna 1918 akkuautoihin erikoistuneen valmistajankin oli aloitettava myös bensiinimobiilien valmistus.

Pitkään Bergmann ei bensa-autoja valmistanut. Jo vuonna 1921 niiden tekeminen lopetettiin. Bergmann Elektrizitäts-Werke saattoi vuodesta 1922 alkaen keskittyä yhden asiakkaan palvelemiseen: Saksan posti alkoi kulkea Bergmann-Metallurgique sähköpakettiautoilla.

Bergmann valmisti sähköautoja ranskalaisen Metallurgiquen lisenssillä - siitä kaksoisnimi. Yhteistyö postin kanssa jatkui aina vuoteen 1939. Toisen maailmansodan aikana vuonna 1941 Bergmann sulautui osaksi Siemensiä.

Kalajoelle rantautui siis yksi viimeisistä valmistetuista bensiinikäyt-

töisistä Bergmann -autoista. Tehtaan valmistusnumero Kalajoelle tulleessa autossa oli 969, joten kovin suuria sarjoja niitä ei tehty.

Vuonna 1921 auton kuljettajana toimi koneenkäyttäjänä Heino Hihnala (s. 1889) Nivalasta. Ajokortin Hihnala oli saanut elokuussa 1921 samana päivänä kuin Bergmann on katsastettu. Myöhemmin autonkuljettajana toimi muun muassa Ville Orell Kalajoelta.

Kalajoen Auto Oy hankki Bergmannin luultavasti linjaliikenteen hoitamista varten. Ennen vuotta 1925 suurin osa "linjabiileistä" olikin itse asiassa kuorma-autoja, joiden lavalle oli asennettu penkit. Niissä saattoi

olla jonkinlainen hursti, esim. purjekangas sateensuojana, muttei välttämättä sitäkään. Nykymalliset korilliset linja-autot alkoivat yleistyä Suomessa vasta vuoden 1925 lopulla. Vuonna 1926 Bergmann siirtyi Kalajoen Autolta oululaiselle Oy Santaholmalle. Rekisterissä auto oli vielä vuonna 1928. Santaholma oli pohjoisen autoilun uranuurtajia: jo huhtikuussa 1914 yhtiön nimiin rekisteröitiin ensimmäinen mobiili. Santaholman autonkuljettaja Kalle Niemelä Kalajoelta käytti Bergmannia luultavasti tavarakuljetuksiin.

Reijo Valta

	<i>Oulun poliisin tiedot 1921</i>	<i>valtakunnallinen rekisteri 1922</i>
rek. n:o	OULU - 72	O - 91
omistaja	Kalajoen Auto Oy	Kalajoen Auto Oy
tyyppi	kuorma-auto	tavara-auto
merkki	Abteilung	Bergmann
malli	11	11/4
tehtaan n:o	969	969
maa	Saksa	
paino	1340 kg	950 kg
kantavuus	1000 kg	1000 kg
voimanlähde		bentsiini
hevosvoimia	30	30
sylintereitä	4	4
syl. halkaisija		9,5 cm
iskunpituus		0,100 m
pituus	4,75 m	4,8 m
leveys	1,75 m	1,72 m
korkeus	2,30 m	2,16 m
etupyörät	880x120	880x135
takapyörät	935x150	935x150
nopeus	35 km/h	
rakenne		avoin kuormalava
kuljettaja	Heino Hihnala	Ville Orell



Repsikan ihmeelliset seikkailut Loska-ajoissa - eli naisääniä väkärin penkiltä

Kylmä hytisytti ja haukotutti. Marraskuinen aamu ei ollut vielä edes vaalentunut, saati että olisi houkutelut heräämään, mutta jostain syystä olin kuitenkin saanut itseni jo jalkeille. Itse asiassa oli lauantai ja Loska-ajot, eikä Vetkulainen innostus voinut olla tarttumatta maallikkoonkin.

Jyry-Sisun miehekäs murina kuului jo pihamaalta autotallin suunnalta, jossa isäntä oli jo kohta puolenyön jälkeen alkanut herätellä kaunokais-taan liikenteeseen. 60-luvun mekko ylle, voileivät ja kahvipullo koriin ja pihalle, aamiaisenhan voi hyvin syödä matkallakin.

Repsikan ensimmäinen työnäyte - heti voileipäeväiden jälkeen - oli tyylikäs kapuaminen Jyryn hyttiin. Taide- taikka urheilulajin hyttiin kiipeämisestä teki edellä mainittu ka-peansorttinen mekko. Harjoitus tekee varmasti repsikastakin tässä lajissa mestarin: siis ensin eväskori hytin lattialle, sitten käsilaukku rivakalla ranneliikkeellä selkeälinjaista, ellei suorastaan askeettista muotoilua edustavalle penkille. Enää vasen käsi hytin nousukahvaan, oikea käsi ovenkahvaan - ja harkintaa vaativa jalannosto Jyryn astinlaudalle. Tässä vaiheessa repsikka toivoi taas hartaasti, että menneen ajan räätälin huolella ompeleman mekon saumat kestäisivät vielä tämänkin kerran. Al-lien alaiset piilolihakset olivat ilmei-sesti piristyneet syksyn sauvakävelyistä sen verran, että tarkka, joskin kylmän kangistama koreografia tuotti tulosta, ja repsikka löysi kuin löysikin



itsensä Jyryn hytistä. Edellä kuvatun liikesarjan sulavuus oli vielä aamu-tuimaan kyseenalainen, mutta on-neksi viikonlopun aikana tuli vielä monta tilaisuutta parantaa suoritusta päivänvalokelpoiseksi.

Jyryn hytistä oli mainiot näkymät, maisema vain kovin märkä ja musta amutuimaan. Muistan kuinka pikku-tyttönä pelkäsin kuollakseni saman-laisessa kyydissä Sysmän kapeilla ja mutkaisilla metsäteillä, auto kun tun-tui pienen tytön silmissä olevan pu-toamaisillaan ojaan ja penkkikin oli niin kovin korkealla. Nyt sen sijaan saattoi jo nauttia edessä vaeltavasta maisemasta. Penkki ei ole enää pe-lottavan korkealla, mutta sen sijaan kyllä tekonahkaisuuttaan liukas. Va-romaton valuu jyrkässä kurvissa hel-posti penkiltä alas, tai vähintäänkin läikyttää eväskahvit syliinsä. Mutta ylämäessä on tietysti lojuttava tyyri-nä penkin pituudelta ja avattava ik-kuna ihan pelkästään sen vuoksi, että saa ihailta Leylandin komeaa ääntelyä. Lämpimämmällä säällä olisi tietysti ajettava luu ulkona, mutta se on sitten enemmän kesä-keikan laji. Nyt sen sijaan otetaan tiukempi ote matkahuovasta ja sovi-tetaan jalkaan viisaasti mukaan va-rattuja villasukkia.

Vehoniemen automuseon pihalle saavuimme peräkanaa Stenvallin ja Koskisen autokuntien kanssa. Edes-sä aukesi pihamaallinen toinen tois-taan komeampia kuorma-autovan-huksia, joiden renkaita potkiskeli joukko toinen toistaan tyytyväisem-män näköisiä kuskeja. Ja mikä oli ol-lessa: kiristävät kaulukset ovat vaihtuneet flanellipaitaan ja jussi-puseroon, ja stressaavat murheet unohtuneet viimeistään auton kaar-taessa ulos kotiportista. Mikä paras-ta, autovanhuksetkin olivat suostu-neet lähtemään jälleen kohti uusia seikkailuja enemmän tai vähemmäl-lä suostuttelulla. Edessä oli huumo-rilla maustettua yhdessäoloa ja ennen ajamattomia kilometrejä mu-kavassa seurassa. Sepä lieneekin Loska-ajojen paras anti maallikko-

repsikalle, asiantuntevammatt saavat retkestä toki lisäksi irti paljonkin tek-nisiä yksityiskohtia, kaivattuja au-tonosia ja vihjeitä sekä vinkkejä en-tistämisen haastavaan tehtävään. Kunniamaininnan ansaitsee seuru-teen naisväki, joka kärsivällisesti, huumorintajuisena ja aina hyväntuu-lisena hoitaa apukuskin tehtäviä.

Vehoniemi tarjosi automuseon nähtävyyksien lisäksi retkeläisille tuhdin ja hyvän aamiaisen. Häm-mästyttävän kovaa työtä repsikkana olo onkin, ainakin siitä tulee aina kova nälkä. Automuseon esittelyn ja äärimmäisen mielenkiintoisen pie-noismallirakentajan esityksen jäl-keen oli aika aloittaa matka kohti seuraavaa kohdetta. Järjestävä taho lienee epäillyt että repsikat istuvat toimeettomina ja ikävystyvät, ja oli siksi järjestänyt matka-ajon ajanku-lukkeeksi tietokilpailun. Vastauksia etsittiin innokkaasti, ja luotettavalta taholta saadun tiedon mukaan jotkut jopa soittivat Vehoniemen museolle kysyäkseen näkötornin rakentamis-vuotta. Todettakoon kuitenkin kiin-nostuneille, ettei tämä moraalinen rajo-ja luotaava tempukkakaan auttanut ky-seistä autokuntaa lähellekään pal-kintosijoja.

Lounasaikaan, monen mutkan ja mäen jälkeen autokolonna parkkee-rattiin Miekan maatilalle. Maatilan isännän esittämän tervetuloitovotuk-sen jälkeen pääsimme tutustumaan kiehtovaan kyläpuotimuseoon, jonka ylenpalttisissa valikoimissa oli var-masti jokaiselle jotakin menneiltä ajoilta tuttua. Menneiden muistelua vauhditti tilan toinen museo, jonka kokoelmista löytyi paljon vuosien varrelle unohtunutta. Minkälaisen muistotulvan saikaan aikaan jopa yk-sinkertainen muovinen lasten käsi-laukku.

Vanhaan kivinavettaan saneera-tussa ravintolassa tarjottu lounas oli tuhti sekä herkullinen ja ravintola vanhoine koristeineen tunnelmalli-sen kaunis. Mausteisen keiton ja yrt-tipannukakun jälkeen pullavanukas oli makeaa ja lempeää kuin aika-



naan äidin tekemä. Pullavanukas tyytyväisissä vatsoissa kavuttiin jälleen autoihin, ja autokolonna lähti etenemään vanhimpien veteraanien johdolla Hauhon vanhaa raittia. Reitin varrelle oli jälleen kerääntynyt kansaa, nuorta ja vanhaa. Ja mukavahan oli vilkutella takaisin loistavasiilmäisille ihailijoille, olipa taas repsikallekin jotakin tähdellisemmänsortista puuhaa.

Tien kiemurat kuljettivat kuorma-autoilevan kansan jälleen uuteen tutustumiskohteeseen: kansanedustaja Jari Koskisen kotitalalle Hauhontaustaan. Siellä, senaattorin entisessä navetassa ja nykyisessä kylätalossa meitä jälleen kestittiin kahvilla ja leivoksilla. Viihtymisestä pitivät huolen Koskinen itse sekä paikkakuntalainen tarinankertaja Kirsti Kalliopohja, jonka hämäläisestä maaseutuohjelmasta saimme erityisherikuna murrepakinan muodossa nauttia tuokion verran. Ennen matkan jatkumista ehdimme vielä ihailia kylätalon synnystä kertovaa valokuvanäytelyä ja kauniisti toteutettua remonttia. Pihamaalla kyläläiset saivat puolestaan ihastella Vetkulaisen sinnik-



kyyden ja ahkeruuden tulosta, komeaa kuorma-autorivistöä.

Suuriruokaisinkaan retkeläinen ei matkanteon tässä vaiheessa voinut enää nälkänsä valittaa, päinvastoin. Niin hyvin meidät oli joka pysähdyksellä kestitty, repsikan arvelun ja ahtaaksi käyneen mekon mukaan jo ainakin parin lisäkilon

edestä. Repsikan olo olikin kuin puutiaisella, ja viimeinen etappi ennen Petäyksen hotellia Tyrvännöllä sujui päiväunista haaveillessa.

Hotelli Petäys otti matkalaiset vastaan ystävällisesti, ja hyvin tunnuimme vuosikertavaatteissamme sulautuvan Halloween juhliin viettämään tulleiden hotellivieraiden joukkoon. Kapsekit kannettiin autoista hotellihuoneisiin, ja repsikkakin pääsi vihdoin oikaisemaan itsensä Sisun penkkiä pehmeämmälle alustalle kuskin poistuessa saunan suuntaan. Saattoipa olla että uni voitti, sillä seuraavan kerran silmien sattuessa kelloon oli vain todettava, että saunavuoro taisi jo mennä.

Nukkuessa oli ilmeisesti tullut jälleen nälkä, sillä tietä osaamattomanaikin löysimme illallispöytänsä hotelli Petäyksen pyöreään saliin. Sinne olivat osanneet muutkin, nyt ykköset yllä ja tanssikengät jalassa. Halloween iltaa viettävien juhlijoiden mukana ja lautaset kourassa kiersimme seisovaa pöytää kuka yhden, mutta useimmat kai kahdenkin kierroksen verran. Ja löytyihän sieltä jokaiselle jotakin, myös niille joiden gastronomisessa taivaassa syödään makaronilaatikkaa, perinteistä sellaista. Juhlaillallisen viihdevastaavana toimi hotellin johtaja Arja Hurme, joka hilpeillä lapsuusmuisteloillaan -nekin asiaan kuuluvasti kuorma-autoaiheisia - nauratti juhlaakansa hyvän tovin. Ja kuten ennenkin olen huomannut, Vetkulainen juhlaakansa osaa ottaa ilon irti ja jatkoi jälleen iltaa tanssien



“Vetkussa ei tunneta merkkirajoja. Kuvassa tunnustuksellinen Jyry-Sisumies hieroo läheisempää tuttavuutta N84 Volvon viehättävän väkärin kanssa.”

sekä seurustellen myöhään yöhön, unohtamatta tällä kertaa syvällisesti pohtia sitä, onko Vanajavesi puritaanisen harrastajan ortodoksinen valinta Vanajan jäädyttimeen. Liekö lähdetty kanisterin kanssa jo koeeränkin hakuun rannalle.

Sunnuntaiaamun kalpeus ei häntä haitannut, vaan aamiaispöydässä nähtiin jälleen reippaita ja vieläkin reippaampia veteraanikuorma-autoilijoita. Vetkun aloittaessa syyskokouksensa naisväki ja muut joutilaat keskittyivät seurustelemaan aulatiloihin, toiset reippaat riensivät ulos kävelyille. Olisipa mukava, jos joskus olisi kokouksen aikana pientä oheishjelmaa, ohjattuakin, sauvakävelyä tai muuta ulkoliikuntaa, ehkä mahdollisuus vielä sauna ja uida. Luulenpa, että sellaisesta mahdollisuudesta





nauttivat muutkin kuin iltasaunasta myöhästynyt repsikka. Tai ehkä sellainen tilaisuus järjestyy tulevaisuudessa Naistenpäivän ajoissa!?

Lauantaina tien päällä aloitettu leikkimielinen tietokisakin ratkesi vihdoin sunnuntaiaamuna kilpailusihteerin suorittaman, ja yökauden jatkuneen perusteellisen pisteidenlaskutyön jälkeen. Raskaasta uurastuksesta huolimatta kilpailusihteerin ei saanut ynnättyä omaa autokuntaansa edes lohdutuspalkinnoille, vaan autokunnat Raimo Mesiranta ja Markku Eskelä olivat perehtyneet kirkkaasti perusteellisimmin aihepiiriin, ja kantoivat ansaitut (jaetut) yksöpalkinnot autoihinsa. Kakkossijan valloitti Pertti Kangas autokuntineen. Lämpimät onnittelet heille! Sallisen kuljetusliikkeen historiasta kertova kirja kisan jumbopalkintona sai ansaitut hymynkareet niin saajan, kuin yleisönkin suupieliin. Onhan siitä mahdollisuus syventää kuljetushistorian tuntemustaan seuraavia kisoja ajatellen.

Jäsenistö sai kokouksensa pidettyä, ja oli aika repsikankin kantaa kapsekit takaisin autoon. Kuski vielä potkiskelee renkaat ja koljuua konepellin alla öljytikkua kädessään, repsikka kiipeää jo tottunein ottein penkilleen. Tämä kohta tarinoissa tapaa olla aina hieman haikea ja nostaa herkimmille suolavettä silmänurkaan, mutta monta tarinaa ja makeaa naurua rikkaampana aloitettiin kotimatka. Kukapa tässä haikeaksi, taashan kohta tavataan, eikö niin!



Joku saattoi luulla Normandian maihinnousun vasta edenneen Keski-Hämeeseen, kun jo nimensäkin puolesta sotaiselta kuulostavan Miekkan maatilaravintolan pihamaalle kaarsi ensin selvä sota-Gemsu, eli nokialaisen Matti Lehdon GMC CCKW-353 / 1942 rekkaveturi ja heti perään kangasalalaisen Olavi Sallisen Dodge Ambulance WC 54 4x4 / 1944 - molemmat selkein liittoutuneiden tunnuksin.



Kevyempää tavarankuljetuskalustoa edustivat upeat amerikkalaiset Picupit, 1950 mallinen Chevrolet (Hannu Rintakoski) ja 1954 valmistunut GMC (Raimo Mesiranta), kolmantena kolonnassa 1958 mallinen Opel Blitz (Onni Blom).



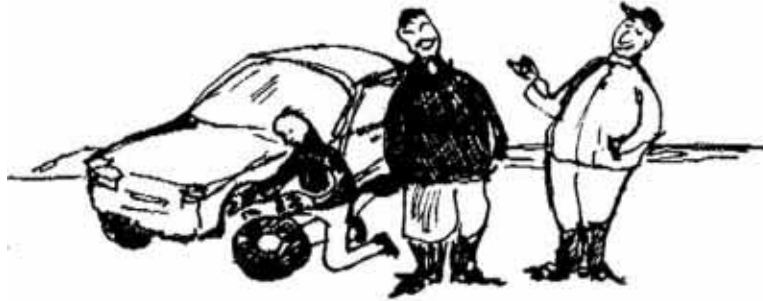
Kotimatalla oli pakko pysähtyä kahville Vanajan Essolle. Seurueen Vanajamiehet pitivät mokkaa niin maittavana, että "sen täytyy olla keitetty Vanajaveteen".



Juankoskelainen Erkki Mäkinen lisää satsia 1960 mallisen Mercedes-Benz L312:n putkeen Hauhontaustan kylätoimikunnan Kivituvalta.



KOKEMUKSELLISTA OSAAMISTA TALTEEN!



Auli Nerkki-Saarinen

Hiljainen tieto, sanaton tieto, kokemustieto, äänetön ammattitaito, tacit -tieto, implisiittinen tieto.

Pitkän työkokemuksen aikana syntyneitä osaamista nimitetään usealla tavalla - rakkaalla lapsella on monta nimeä. Yleisen huomion kohteeksi noussut hiljainen tieto erilaisissa kädentaitoja vaativissa työtehtävissä on tämän hetken suuri puheenaihe. Suurten ikäluokkien siirtyminen eläkkeelle ja siten osaamisen katoaminen huolestuttaa, sillä pitkän työkokemuksen aikaansaamaa osaamista on vaikea opettaa toiselle.

Kokemuksen arvostaminen on kahden näkemyksen ristitulessa. Toisaalta yhteiskunnassa halutaan katsoa tulevaisuuteen, luodaan visioita ja strategioita. Toisaalta ollaan huolestuneita kokemuksen katoamisesta ja osaamistason alenemisesta. Tulevaisuus tehdään tämän päivän osaamisen perustalle. Nykyhetken osaaminen on tulosta perinteistä ja aikaisemmista toimintatavoista.

Kokemustiedon haltuun ottaminen on arvokasta, sillä miten muuten voimme varautua tulevaisuuteen, jos emme tiedä, miten tähän hetkeen on päästy?

Ilmiönä kokemuksellinen osaaminen on haasteellinen ja monipuolinen. Sille on tunnusomaista tiedostamattomuus, alitajuisuus, sanattomuus. Hiljaisesta tiedosta vuonna 1998 väitelleen Hannele Koivusen mukaan hiljainen tieto on käsien taitoa, ihon tietoa, aivojen syvien kerrosten tietoa. Pitkän kokemuksen kautta syntynyt osaaminen on usein taitoa toimia oikein, tunnistaa virheen silloin kun on tekemässä sen uudelleen tai kykyä tehdä oikeita ratkaisuita, "näppituntumalla". Se on pitkästä työkokemuksesta syntyneitä osaamista, näppäriä oivalluksia yksi-

tyiskohdista ja kokonaisuuden tajua.

Kokemustieto (käden taitoihin liittyvä hiljainen tieto) on henkilökohtaista. Se liittyy olennaisesti omistajansa persoonallisuuteen, tapaan toimia ja hahmottaa asioita, kykyyn soveltaa tietämäänsä ja ratkaista ongelmia. Tästä johtuen ainoastaan kokenut osaja pystyy jakamaan omaa hiljaista tietoaan toiselle. Haastattelemalla, havainnoimalla ja kyselemällä "oppipöytä", voi saada arvokasta kokemustietoa talteen, "mestariilta". Se kuitenkin edellyttää, että "oppipöydällä" on kyky ja taito hahmottaa, missä kohdin hiljainen tieto lymyää. Pelkkä vierestä katsominen ei takaa kokemustiedon siirtymistä.



Kirjoittaja toimii koulutussuunnittelijana Tampereen Aikuiskoulutuskeskuksessa ja on tutkinut ja kehittänyt toimintamallia, jonka avulla kone- ja metallialalla pitkäaikaisen kokemuksen kautta kehittynyt osaaminen otetaan haltuun. Toimintamallin avulla yrityksen kokemuksellinen osaaminen on sellaisessa muodossa, että sitä voidaan analysoida, siirtää ja dokumentoida. Kokemuksellisen osaamisen haltuunotolla varmistetaan pitkäaikaisen kokemuksen siirtyminen uusille sukupolville alan eläköitymisestä huolimatta.

Vaikka tutkimus onkin kohdistunut lähinnä työpaikoilla tapahtuvaan pitkäaikaisten työntekijöiden (joilla kokemuksellista osaamista voidaan olettaa olevan eniten) kokemuksellisen osaamisen hyödyntämiseen, ovat perusasiat aivan yhtä faktoja myös, kun hiljainen tieto koskee kuorma-autojen tekniikkaan, käyttöön ja kunnossapitoon liittyviä asioita. Pyrimme jatkossa soveltamaan projektin antia myös Vetkun toiminnassa. Lisää aiheesta seuraavassa Vetkussa.



MAAILMA KEHITTYY - KEHITTYYKÖ VETKU ?

Kuorma-autojen historian tallennus ja perinnetiedon hyödyntäminen tulevaisuudessa Veikko Hopulan luentomateriaali Veteraanikuorma-autojen seura ry:n syyskokouksessa 2004.

MIKSI Vetkun toimintamallia tulee kehittää?

- Vain jatkuvalla kehittämisellä voidaan turvata toiminnan säilyminen tulevaisuudessa. Paikallaan polkeva yhdistys uinahtaa ennen pitkää mielenkiinnon sammumiseen.

- Koko organisaation (JÄSENET - toimihenkilöt - hallinto) innovaatiokyvyn parantamisella voidaan saada aikaan tehokkuutta seuran toimintaan ja myös varmistettua taloudelliset toimintaedellytykset.

- Yhteiskunnallinen arvostus ja tuki ovat välttämättömiä suureita.

- KOKO JÄSENISTÖ SAATAVA MUKAAN KEHITTÄMÄÄN TOIMINTAA !

NYKYTILA

- Pidetään yhdistyslain edellyttämät vuosikokoukset

- Seuran sihteeri huolehtii jäsenrekisteristä, tileistä ja kirjanpidosta

- Hallituksen jäsenet kokoontuvat ajoittain ja tekevät velvoitteensa

- Järjestetään mukavia ajotapahtumia

- Yksittäiset jäsenet pitävät satunnaisesti - tarpeiden mukaan - yhteyttä toisiin harrastajiin

TULEVAISUUS

PERUSKYSYMYS ON, TOIMIIKO VETKU TULEVAISUUDESSA TAVARA-AUTOJEN HISTORIAN JA PERINNETIETOUDEN TALLENTAJANA, VAIKO ALAN HARRASTAJIEN VIIHDEKERHONA ?

MISSIO - VISIO - ARVOT

Veteraanikuorma-autojen seura ry on valtakunnallisesti kattava, tavara-

autojen ja muiden hyötyajoneuvojen historian ja perinnetietouden tallentamista harrastavien kansalaisten yhteenliittymä, jonka;

- toiminta tunnetaan ja jota arvostetaan laajoissa piireissä sekä kansallisesti että kansainvälisesti,

- organisaatio toimii vuorovaikuttisesti jäsenten, yhteistyötahojen ja yhteiskunnan tarpeet huomioiden,

- koetaan tuovan harrastustoimintaan selvää lisäarvoa

- toimintaan jäsenet ovat innostuneita osallistumaan

MISSIO

VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY tarjoaa:

Tietoa, taitoa ja menetelmiä tavara-autojen ja muiden hyötyajoneuvojen perinteen säilyttämiseksi ja historia-tietouden taltiointimiseksi.

VISIO 2010

VETERAANIKUORMA-AUTOJEN SEURA RY on:

tavoiteltu järjestö, arvostetuin alansa tietokeskus (=tavara-autohistorian auktoriteetti nro 1) ja haluttu yhteistyökumppani. Toiminta on innostavaa ja kannustaa kehittämiseen ja yhteistyöhön.

ARVOT

Toimintamme tukee jäsenemme harrastustoiminnan onnistumista ja kehittymistä. Lähtökohtana ovat kunkin jäsenen erilaiset ja muuttuvat tarpeet, laadukas toiminta ja hyvät yhteistyökanavat.

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n arvoja ovat:

LUOTETTAVUUS, INNOSTAVUUS, TULOSELLISUUS, MYÖNTEISYYS, ASIALLEEN OMISTAUTUNUT. VISIOSTA STRATEGIAKSI

VISIO

v. 2010 VetKu on valtakunnallisesti

merkittävä perinnetallennusorganisaatio, jolla hallinnassaan on tavara-autoista;

- Arkistoitua materiaalia

- Tallennettuja ajoneuvoja

- Hyvät ja toimivat yhteydet kansallisiin ja EY:n viranomaisiin

- Nuorekas aktiivinen ja tasaisesti uusiutuva jäsenistö

- Merkittävä asema alan erikoismuseon (-museoiden) toiminnassa.

STRATEGIA

Toimintasuunnitelma jalostettuna myös PTS-kauden tavoitteilla.

- Jäsenistön määrää pyritään lisäämään vain hallitusti (aito harrastus-halu!)

- Jäsenistön odotukset yhdistystoiminnan suhteen kartoitetaan.

- Jäsenistön odotukset yhdistystoiminnan suhteen pyritään täyttämään.

- Jäsenistön ja yhteistyökumppanien tyytyväisyys mitataan säännöllisin välein.

- Tyytyväisyystutkimuksen tulokset hyödynnetään kehittämisessä.

KEHITYSTAVOITTEET

1.Vetku jakaa tietoa toiminnastaan entistä aktiivisemmin sekä yleisölle, medialle, että yhteistyötahoille (yritykset ja yhdistykset)

- Tiedon keräilyä ja jakelua helpottamaan perustetaan hyvä Internet-tietopankki, jonka ylläpito on varmennettua.

- Laaditaan ja jaetaan tiedotusohjeisto, jonka avulla jokainen Seuran jäsen voi osaltaan jakaa yleistietoa.

- Aktivoidaan jäseniä yhteydenpitoon median kanssa.

- Kehitetään Seuran jäsenlehden ulkoasua ja sisältöä merkittävän valtakunnallisen yhdistyksen imagoa vastaavaksi. Lehden jakelu myös yhteistyötahoille.



2. Julkisissa esiintymisissä noudatetaan "näyttävän kokonaisuuden" ta-voitteita.

- Seuran hallitus laatii "esiintymisohjeiston" julkisia tapahtumia varten.
- Keikoilla ja muissa vastaavissa tapahtumissa pyritään mahdollisimman tarkoin vaalimaan kuorma-autoilun perinteitä niin ajokin, kuormien ja asusteiden kuin muidenkin varusteidenkin osalta.

3. Kaikki olemassa oleva "hiljainen tieto" tallennetaan ja dokumentoidaan.

- Aktiivisen harrastajajoukon ikään-tyessä vain tekijänsä hallussa oleva tieto katoaa "luonnollista tietä".
- Esim. museot eivät juurikaan pysty tätä hiljaista tietoa tallentamaan.
- Hiljaisen tiedon hyödyntäminen ja siirtäminen aktiivitalaan tulisi olla eräs VetKun toiminnan päätavoit-teista.

4. Kaikessa toiminnassa huolehditaan LAADUN varmistamisesta. (Tapahtumien valmistelu, entistäminen, MA-tarkastukset, arkistointi)

- Seuran hallitus laatii "Keikkajärjes-täjän käsikirjan", jonka avulla tule-

vaisuuden tapahtumien järjestäjät selviytyvät tehtävästään ilman paho-ja kommelluksia.

- Jokaisen tapahtuman osallistujilta kerätään kommentit onnistumisesta. Palaute dokumentoidaan ja kehi-tysehdotukset siirretään jatkossa käytäntöön. (Dokumentointi on tarpeen erityisesti henkilöiden vaihtuessa)

- Hallitus kantaa vastuun MA-tarkas-tusten organisoinnista.

- Koulutukseen panostetaan kaikilla osa-alueilla.

- Kaikki kertyvä aineisto arkistoidaan varmennetusti. (vrt. sopimus Mobilian kokoelmahotellin kanssa)

5. Seuran osuutta yhteiskunnallisesti merkittävänä historiatiedon tallenta-jana pyritään kohottamaan.

Vastuu Seuran imagosta on lähinnä toimivalla hallituksella, sen jokaisella jäsenellä sekä ennen kaikkea pu-heenjohtajalla, joiden tulee aktiivi-sesti pitää yhteyttä kaikkiin merkittä-viin yhteistyötahoihin.

6. Vahvuutta toiminnalle hankitaan mm. verkostoitumisella (alan asian-tuntijat, sisaryhteisöt, maahantuonti-yhtiöt, valmistajat)

- Seura pyrkii saamaan kannatusjä-senikseen mm. muita SA-HK:n ja muiden kattojärjestöjen yhdistyksiä, sekä yrityksiä ja yhteisöjä, jotka toi-minnallaan edesauttavat hyötyajo-neuvoihin liittyvän perinteen ja histo-riatiedon tallentamista. Kannatusjä-senytyden taloudelliset- ym. mahdol-lisesti rajoittavat tekijät poistetaan.

- Kanssakäymistä mainittujen yhteis-työtahojen suuntaan kehitetään mo-lemminpuoliseksi, jatkuvaksi ja viral-listetuksi yhteistyöksi. (yhteistyösopi-mukset?)

- Luodaan toimiva yhteydenpito-menetelmä mm. historian tutkimuk-sen instansseihin ja asiantuntijoihin.

"VANHOJEN PARTOJEN PÄÄNU-PEISSA NYT VIELÄ OLEVA, MUTTA KOHTA KATOAVA TIETÄ-MYS PERINTEISISTÄ KUORMA-AUTOJEN HANKINTA-, AJO- JA KORJAUSTAVOISTA SAATAISIIN KERÄTTYÄ, TALTIOITUA JA DIA-RIOITUA NIIN, ETTÄ MYÖS ALAN HISTORiantutkimus VOISI SITÄ TULEVAISUUDESSA HYÖDYN-TÄÄ."

Loska-Ajo kiertopalkinto.

Loska-ajotapahtuma -idean isä, Olavi Sallinen on lahjoittanut Vete-raanikuorma-autojen Seura ry:lle arvokkaan kiertopalkinnon, jonka saa vuodeksi haltuunsa se Seuran jäsen, joka kulloinkin vanhimmalla kuorma-autolla osallistuu Loska-Ajoon. Kukin auto/kuljettaja -yhdistelmä voi saada palkinnon haltuunsa ainoastaan ker-ran. Pokaalin jalustaan kiinnitettyyn hopealaattaan kaiverretaan palkin-non saajan nimi, vuosiluku sekä auton merkki, malli ja vuosimalli.

Kiertopalkintoon liittyy myös metal-linen laatta, joka jää henkilökohtai-seksi muistoksi pokaalia vuoden hal-linneelle.



Nokialainen Matti Haavisto (oik.) sai Loska-Ajo -kiertopalkinnon haltuunsa jo toista kertaa, osallistuttuaan vuoden 2004 ajoon 1931 -mallisella Ford A pickup -lava-autolla. Aiempi kiinnitys tuli Bedfordilla. Vierellä ihailee Matti Lehto.



Veteraanikuorma-autojen seura ry:n toimintasuunnitelma.

(Vahvistettu syyskokouksessa 7.11.2004)

A) PITKÄN AIKAVÄLIN TOIMINTASUUNNITELMA

1) TAVOITTEET

Pitkän aikavälin toimintasuunnitelussaan Veteraanikuorma-autojen seura ry tulee;

- Toteuttamaan tavara-autoperinteesen liittyvän hiljaisen tiedon siirtämistä ja -tallentamista mm. kiinteällä yhteistyöllä ja yhteydenpidolla alan asiantuntijoiden, sisarjärjestöjen, viranomaisten sekä hyötyajoneuvojen parissa toimivien yritysten ja yhteisöjen kanssa.

- Motivoimaan erityisesti nuoria henkilöitä mukaan toimintaansa.

- Kehittämään toimintamuotojaan hallittuna, jatkuvana prosessina siten, että seuran asema kansallisena hyötyajoneuvohistorian ja perinnetallennuksen auktoriteettina jatkuvasti vahvistuu.

2) TOIMENPITEET

Huomioidakseen edellä mainitut tavoitteet hallitus kirjaa vuosittaiseen, Seuran syyskokouksen vahvistettavaksi esittämäänsä toimintasuunnitelmaluonnokseen yksilöidyt ehdotukset kunkin asiakohdan toteuttamiseksi.

B) TOIMINTASUUNNITELMA VUODELLE 2005

Veteraanikuorma-autojen Seura ry tulee toimintavuonna 2005 jatkaamaan hyväksytyjen tarkoituksien ja sääntöjensä mukaisesti aktiivista toimintaa kuorma-, paketti-, erikois- ja seka- ym. tavara-autojen sekä sotilasajoneuvojen säilyttämiseksi sekä näihin liittyvän perinnetiedon ja -aineiston keräämistä ja tallentamista. Seura edistää ja avustaa jäsentensä omaehtoista työskentelyä mainittujen tarkoituksien hyväksi.

1. SEURAN TAPAHTUMAT JA KOKOONTUMISET

Toimintavuonna tullaan järjestämään jo perinteeksi muodostuneet kolme (3) ajotapahtumaa, "Kevätpäivän Tasaus", " Keikka-Ajo", sekä " oska-Ajo" - tapahtumat.

Kunkin tapahtuman järjestelyistä vastaavat hallituksen nimeämät ajotoimikunnat. Alustavan suunnittelun mukaan Seuran järjestämät päätapahtumat toteutetaan seuraavasti:

1.1 KEVÄTPÄIVÄN TASAUS

pvm 19. - 20.3.2005

- Loimaan seudulla.

- Kokoontumisajona, mahdollisesti yritysvierailu johonkin paikkakunnalla tai reitin varrella toimivaan alan kohteeseen.

- Seuran kevätkokous sunnuntaina

1.2 ETELÄ-POHJANMAAN KEIKKA

Toimintavuoden kesäkuun 9. - 12. päivinä järjestetään Seuran päätapahtuma, Etelä-Pohjanmaan Keikka, joka alustavan suunnitelman mukaan lähtee liikkeelle Jalasjärveltä (JAKK), jatkaa sitten Kauhajoen (Isojoen Konehalli), Kaskisen ja Kristiinankaupungin kautta Närpiöön (NÄRKO), jossa ensimmäinen yöpyminen. Keikka jatkaa Vaasan (mahdollisesti myös Pietarsaaren?) kautta Härmään, jossa kohteena Mika Salo Circuit & Park Hotel Härmä.

1.3 LOSKA-AJOT

Loska-Ajo 2004 järjestetään loka - marraskuun vaihteessa, kokoontumis-/lähtöpaikkakunta ilmoitetaan myöhemmin, päätepisteenä Kangasala (Hotelli Urku). Seuran syyskokous pidetään ajon yhteydessä.

2. JULKINEN TOIMINTA

Seura esittelee toimintaansa ja jäsenistön kalustoa yleisölle pääasiassa

kevät- kesä- ja syystapahtumiensa yhteydessä. Lisäksi jäsenistöä aktivoidaan osallistumaan Seuran toimintaa lähellä olevien järjestöjen/yhteisöjen tapahtumiin, kuten esimerkiksi Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokous, kansainväliset Truck Racing -kisat sekä muihin vastaaviin, riittävän julkisuusarvon ja tasokkuuden omaaviin tapahtumiin.

2.1 Vanhat Sisut ja Vanajat ^kerho järjestää yhteistyössä SisuAuto Oy:n kanssa Sisu-Vanaja harrastajien kokoontumisen (mahdollisesti Kuopio).

3. TIEDOTUS JA JULKAISUTOIMINTA

3.1 Jäsenistölle Seuran toiminnasta tiedotetaan henkilökohtaisilla jäsenlehdillä. Lehtiä laaditaan ja lähetetään tarpeen mukaan, noin 4 - 6 kpl / v. Näissä kerrotaan ml. hallituksen toimenpiteistä, toteutetuista hankkeista sekä pyritään aktivoimaan jäsenistöä Seuran toiminnan kaikinpuoliseen kehittämiseen.

3.2 Ulkoista tiedotustoimintaa pyritään kehittämään 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 tietopankkina.

3.3 Toimintasuunnitelman mukaiset Seuran tapahtumat ilmoitetaan SA-HK:n, alan lehtien, sisarjärjestöjen yms. julkaisemiin tapahtumakalentereihin.

4. MUSEOTOIMINTA

Seura osallistuu edelleen taustayh-



teisönä Mobilia- säätiön ja sen ylläpitämän Auto- ja Tiemuseo MOBILIAN toimintaan. MOBILIA toimii Seuran tukena kansainvälisissä liikennemuseoiden yhteyksissä sekä avustaa tutkimukseen ja markkinointiin liittyvissä toiminnoissa.

5. KUORMA-AUTOHISTORIAALLISEN AINEISTON TALLENNUSTYÖ.

Seura jatkaa aktiivisesti kuorma-autohistoriallisen aineiston keräämistä ja tallentamista. Jäsenistön autojen valokuvien ja teknisten/ historiallisten tietojen tallennusta myös sähköiseen arkistointimuotoon jatketaan edelleen. Seuran arkisto on sijoitettu Mobilian kokoelmahotellin tiloihin.

6. TOIMINNAN RAHOITUS JA VARAINHANKINTA

Seuran toiminnan rahoituksesta on laadittu hallituksen toimesta talousarvio toimintavuodelle 2005.

Seura rahoittaa toimintansa pääasiassa jäsenten maksamalla jäsenmaksuilla, uusien jäsenten liittymismaksuilla, kannatusyhteisöjäsenien jäsenmaksuilla sekä kerhotuotteiden myynnillä.

Jäsenistöä aktivoidaan kannatusjäsenien hankintaan.

7. HALLINTO

Seuran hallitus kokoontuu tarvittaessa, kuitenkin vähintään 4 kertaa vuodessa. Hallitus voi tarvittaessa kutsua kokouksiinsa myös ulkopuolisia asiantuntijoita ja eri toimikuntien jäseniä.

8. REPUBLIC - SUOMEN VANHIMPIIN LUKEUTUVA KUORMA-AUTO

Autoa markkinoidaan näyttelyihin sopivaa korvausta vastaan merkittävälle sponsoreille. Auton varustamista pressukankaisella "ohjaamolla" jatketaan.

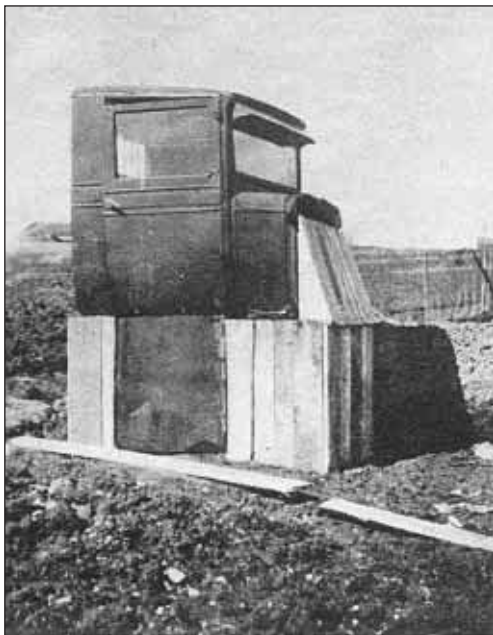
9. VIRANOMAISLUONTEISET YHTEYDET

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

10. SEURAAVAN TOIMINTAKAUDEN SUUNNITTELU

Hallitus ryhtyy alustaviin toimenpiteisiin vuoden 2006 tapahtumien järjestämiseksi (Huom! Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry 70 vuosijuhla Helsingissä).

Hattula, Tyrvämäntö 06.11.2004
Hallitus



Julkaisimme äskettäin kuvan Suomen korkeimmasta käymälästä. Se ansaitsee täydennykseen tämän kuvan, joka esittää erään automiehen vastaavaa uudisrakennusta. Valok. E. Perälouma.

KIERRÄTYS ENTISÖINNIN ESTEENÄ?

Kuorma-auton entistäjille esitetään usein kysymys, miksi tavara-autojen entistämiskelpoisia aihioita on suhteessa vaikeampi löytää kuin esimerkiksi henkilöautojen? Vakiovastaushan kuuluu, että kuorma-autojen komponentit ovat aina olleet hyödynnettävissä niin monenmoiseen kierrätyskohteeseen, ettei jouten seisomaan ole juuri mitään jätettä. Oheinen Suomen Kuvalehden uutinen vuodelta 1939 todistaa puheen todeksi.



Loska-ajojen kunniaksi Vehoniemen Automuseon julkaiseman kuorma-autoaiheisen postimerkin (ensipäivä oli 5.11.2004) 300 kpl:n painos myytiin loppuun heti kättelyssä. Merkin on piirtänyt tunnettu mobilisti Rainer Mäkipää ja se esittää vuoden 1941 Citroën T45:tä.



Mies tutuksi

Kalle Sillanpää, Hauho

Vetkun jäseneksi Loska-Ajon 2004 yhteydessä.

Hauholainen Sillanpään Kalle oli 13-vuotias nuorimies vuonna 1965. Tuolta vuodelta hän muistaa ainakin yhden tapahtuman elävästi. Se oli kuorma-auton hakureissu, joka suuntautui Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n tehtaalle Karjaalle.

Takana oli tiukka tarjouskilpailu Vanaja-Sisun ja Karjaan tehtaan välillä. Isä Toivo oli päätenyt Karjaan tarjoukseen, ja niin haettiin uuden uutukainen Kontio-Sisu sieltä.

- Kankkusen Veikon kanssa haettiin se Karjaalta lokakuussa 1965, Sillanpää muistaa.

“Kyllä lähtee käyntiin”

Kontio-Sisu seisoo Sillanpään hallissa juuri sellaisena, kuin se oli ostettaessa. Mitä nyt hieman ajan patinaa harteillaan ja yksi koristelistoista on nokasta pudonnut ja talletettu apukuskin penkin taakse.

- Kyllä lähtee käyntiin, käykin ihan nätisti. Kippikin toimii, Sillanpää kehaisee.

Seuraavan vuosikymmenen, 1970-luvun puolella Sillanpää ajeli itsekin jo Kontio-Sisulla. Hän pääsi muun muassa seuraamaan arkeologien työtä, vieläpä tuntipalkalla.

- Ilmoilan kylässä kaivettiin lusikoilla maata. Aina kun tuli kauhallinen täyteen, se kipattiin Kontio-Sisun lavalle, Sillanpää muistelee hymynkare suupielessä.

Sillanpään isä oli aikaansa edellä siinä suhteessa, että tilasi Sisunsa ohjaustehostimella varustettuna. Tehostin piti tilata lisävarusteena.

“Viimeisen kerran työajossa 1980”

Oma luonteensa Kontio-Sisulla on myös. Vaihdelaatikko on sellainen, että sitä pitää osata käyttää.

- Vaihte on pakko saada nopeasti päälle. Jos ei mene heti, on pakko aloittaa alusta, Sillanpää kuvailee.

- Viimeisen kerran tämä oli työajossa

1980. Salmen Tapsa, jolla nyt on oma liike Eteläisissä ajo sokerijuurikasta Turenkiin, hän jatkaa. Siitä pitäen jyhkeä työkonetta on saanut viettää eläkepäiviä lämpimässä hallissa. Kesäisin Sillanpää ajellee sillä hieman, jotta kone pysyy kunnossa.

- Naapuri olisi ostanut tämän ihan väkisin maatilalle, mutta minä ajattelin jo silloin, että en myy, Sillanpää paljastaa.

Mieleessä on ollut jo pitkään Kontio-Sisun entisöinti alkuperäiseen loistoonsa. Aikaa vain on puuttunut.

- Nyt voisi aikaa jäädäkin vähän enemmän tämän entisöimiseen, kun poika valmistuu koulusta ja tulee todennäköisesti mukaan töihin, Sillanpää suunnittelee.

- Ehkä jo ensi kesänä voisin tulla mukaan Veteraanikuorma-autojen Loska-ajoihin, hän haaveilee.

- Ne ovat nuo lapsuus- ja nuoruusajan elämykset hohdokkaita, toteaa Veteraanikuorma-autojen seuran puheenjohtaja Veikko Hoppula.

- Itsekin olin vähän kloppipoikana lapioimassa poikaporukan mukana hiekkaa kuorma-auton lavalle. Vekseli veti paremmin kuin akseli, eikä autoilijoilla aina ollut varaa maksaa kauhakuormaajan käytöstä. Niinpä me pikkupojat pääsimme lapiohomiin, hän muistelee.

Vanhojen kuorma-autojen kohtalona on usein ollut tulla puretuksi. Auto saatettiin katkaista keskeltä ja lava jatkoi elämäänsä traktorikärrynä. Akselit käytettiin kärryakseleina ja moottori pääsi pyörittämään esimerkiksi pärehöylää.

“Harvinaisen hyväkuntoinen yksilö”

Hoppula kiittelee Sillanpään Kontio-Sisua harvinaisen hyväkuntoiseksi



Kalle Sillanpää oli mukana, kun Kontio Sisua haettiin Karjaan tehtaalta. Kuorma-auto on vuosimallia 1965 ja hakureissu ajoittui saman vuoden lokakuuhun. Kalle oli tuolloin 13-vuotias.

yksilöksi.

- Yleensä lähtötilanne entisöinnille on se, että auto on mädäntynyt ulkona ilman mitään suojaa parikymmentä vuotta. Usein ikkunat ovat kadonneet kauan sitten, ja sisätila on pelkkää hometta, hän luonnehtii. Sillanpää aikoo hiekkapuhalttaa Sisun rungon ja maalata sen alkuperäisellä punaisella värillä. Lavan raudoitukset täytyy uusida, mutta mitään mahdollista ei autolle tarvitse tehdä.

- Takajarrut ottaa kiinni, vielä en ole keksinyt miten ne saisi ehjänä purettua. Jarrusylinterit on hyllyssä, Sillanpää kertoo.

- Entisöinnissä on tarkoituksena palauttaa auto alkuperäiseen kuntoon. Valtuutetut museoajoneuvotarkastajat valvovat, että entistämistä sääntöjä noudatetaan, Hoppula kertoo.

Kokoontumisajaja ympäri Suomen

Veteraanikuorma-autoilijat esittelevät ajokalustoaan eri puolilla Suomea kolmesti vuodessa. Kevätpäiväntasauksen aikaan ajetaan lyhyempi reissu, kesäkuussa pitempi ja syksyyn taas lyhyempi Loska-ajo.

- Teemana on ollut esitellä menneiden aikojen ajokalustoa. Näillähän on Suomi rakennettu, Hoppula toteaa.

Veteraanikuorma-autojen perinteinen Loska-ajo 2004 Kangasalta Hauholle Miekan maatilalta Sillanpää



lanpään naapuriin, Hauhontaustan Kivituvalle. Ajo päättyi Hotelli Pe-
täkseen.

- Mukaan on tulossa 26 autoa ympä-
ri Suomea. Mukana on muun muas-
sa Tapio Reiniö Tuuloksesta vuoden
1966 Sisullaan. Vanhimmat autot
ovat 1930-luvun Fordeja, Hoppula
kertoo. Ajoreitti noudattelee vanhoja
tieuria. Miekassa ollaan lounasai-
kaan ja Kivituvalle kahvitellaan. Hop-
pulan mukaan veteraanikuorma-au-
tojen harrastus on pikkuhiljaa lisään-
tynyt seuran toiminnan myötä.
Hänen mukaansa kotimaiset kuor-
ma-autot olivat harvinaisuuksia vielä
muutama vuosi sitten, nyt niiden
määrä on ilahduttavasti kasvanut.

- Voisi jopa sanoa, että kotimaisesta
ajokalustosta on tullut jonkinlainen
buumi harrastajien keskuudessa,
Hoppula toteaa.

“Tietynlainen geeniperintö tarpeen”

Veteraanikuorma-autojen seurassa
on yli 400 jäsentä ympäri Suomea.

- Ehkä se vaatii tietynlaisen geenipe-
rinnön, että antaa arvoa vanhalle ja
näkee vaivan säilyttämiselle, pohtii
Veikko Hoppula. Kalle Sillanpäällä
se geeniperintö vaikuttaisi olevan,
sillä varastoista löytyy Kontio-Sisun
lisäksi vuoden 1963 Pappa-Tunturi
ja vanhoja kuljettajien ajokampeita-
kin saattaisi jostain löytyä...

- Ja olis mulla yksi niittikoppinen Si-
sukin olemassa, Sillanpää paljastaa.
teksti ja kuvat **Susanna Mattila**
(Artikkeli on julkaistu Keski-Häme -
lehdessä Loska-Ajon 2004 edellä
4.11.2004)



Hyvin mahtuu isäntä vielä Sisun hyt-
tiin. Muistisääntö "kanna - koko - ak-
seli" paljastaa numeroiden merkityk-
sen. Toisin sanoen ensimmäinen
luku on kantavuus, toinen kokonais-
paino ja kolmas akselipaino. Nykyi-
sin lukujen ei enää tarvitse näkyä
autojen kyljessä.



Vanaja sivusto internetissä.

Hienon Vanaja-historian tallennus-
työn on urakoinut turkulainen nuori
jäsenemme Jukka-Pekka Heinonen.
“JiiPee” on kerännyt valtaisan mää-
rän Vanajiin liittyviä kuvia, mainok-
sia, lehtijuttuja sekä historiikkitekstiä
ja julkaisi ne aluksi internetissä
omalla web-sivustollaan. Muuta-
maan linja-autokuvaan liittyvä teki-
jänoikeus-ongelma oli romuttua koko
hienon, satoja dokumentteja käsittä-
vän projektin J-P:n suljettua sivun-
sa.

Veteraanikuorma-autojen seuran ja
Wanhat Sisut ja Vanajat -kerhon on-
neksi hän kuitenkin suostui luovutta-
maan kuorma-autohistoriaan liittyvät
aineistonsa julkaistaviksi Vetkun
web-sivuilla. Hän myös jatkaa jälleen
pyyteetöntä aineiston keräämistään
ja ylläpitää sivuston Vanaja-osiota.
Sivuilla on paljon kuvia, joista puut-

tuu tekstimuotoinen tieto. Käydes-
säanne tutustumassa sivustoon
saatatte havaita kuvia, joista teillä
on hallussanne julkaisematonta
tietoa, (esim. alkuperä, kuvaus-
paikka ja -aika, auton omistaja,
missä auto on nykyisin ym.) älkää
pitäkö kiinnostavaa tietoa vain
omananne. Lisätiedot ovat hyvin
tervetulleita, J-P:n ja Vetkun
sähköpostiosoitteet löytyvät sivuil-
ta.

JiiPee ottaa mielellään vastaan
myös uusia paperikuvia, mainok-
sia ja muuta aineistoa sivuilla jul-
kaistavaksi. Aineistoa voi lähettää
os. Jukka-Pekka Heinonen, Vie-
nolantie 9 A 5, 20210 TURKU
puhelin: 044-5081947
jukka-pekka.heinonen@pp.inet.fi



Wanhat Sisut ja Vanajat

Perustettu 1996

Jäseniä 81 henkilöä v. 2004.

Wanhat Sisut ja Vanajat -merkkiker-
ho on kotimaassa valmistettujen
hyötyajoneuvojen perinnetallennuk-
sen harrastajien yhdysside. Jäse-
neksi voivat ilmoittautua kaikki Vete-
raanikuorma-autojen seura ry:n jäse-
net, jotka haluavat ylläpitää suoma-
laisen kuorma-autoteollisuuden ar-
vokkaita perinteitä ja jotka kerho ko-
kouksessaan hyväksyy.

Kerholla on oma jäsen- ja kalusto-
luettelo sekä ajoneuvoon kiinnitettävä
metallinen keulamerkki.

Vetäjänä toimii Hannu Kettunen
Vehka-ahontie 30, 73500 JUAN-
KOSKI puh. (017) 622 101 /
0400 278 963,
sähköposti: hannuilmari48@jippii.fi



KUVAKIMARA



Tampereen seudun Mobilistit ry vietti 40 vu tisujuhliaan Mobiliassa 22.10.2004. Onnitteluje kera osansa komeasta kakusta kävivät lohkaisemassa myös Vetkun edustajat.



Pitkän linjan ex senaattori Reijo Lindroos toivotti mu-seokuorma-autoperinteen vaalijat lämmöllä tervetulleeksi kotikaupunkiinsa Mänttään.



Niitä vanhempia bensiinikäyttöisiä rivissä, alkupäässä Ford AA 1931, Ford A 1931, sekä Opel Blitz 1956.



Aulis Hartikaisen Volvo Titan L495 on saapunut Juankoskelta.



Kosteaa on keväinen keli. Keuruulaisen Mikko Perttulan Chevrolet HS 137 /1934 ei moista säikähdä. Taustalla Mäntän komea kaupungintalo.



Reijo Lindroosin GAZ 51 toimi Kevätpäivän tasaus 2004 -ajon etuautona - kotiseudullaan kun liikkui.



Liikennöitsijä Aapo Töysä oli järjestänyt mieluisan yllätyskahvitilaisuuden Multialla pohjoiseen matkaaville etelän miehille. Töysän Liikenne täytti 70 v.



Kuusamon kaupungin tervehdystä tuomassa Pauli Saapunki. Tarkkaavaisina kuuntelevat paikallinen Vetkun puuhamies Ari Jokinen lapikkaineen sekä tulkin virkaa hoidellut Sture Palmgrén.



Tauolla aurinkoisella mutta ruuhkaisella Sotkamon torilla Tero Laaksonen, Sirpa Mesiranta, Raimo Mesiranta, Raimo Kuortti ja Helvi Kuortti.



Millähän nimityksellä tällaista rekka+varsinainen yhdistelmää voisi lyhyesti kuvailla? Björn Nilsson joutui ottamaan kaarteissa varaa hieman muita reilummin.



Pornaisten markkinoiden vetonaulaksi oli Markku Koskinen haastanut hyvän joukon museokuorma-autoja eri puolilta Suomea. Nuoret neidit ihastelivat "Kuninkaallisen sinistä" (Royal Blue) istuinta Republicin hyvin ilmastoidussa ohjaamossa.



Piitkiä parittain. Scania-Vabis LS 71/1959 kaksine perävaunuineen saapui Ruotsista Järfallasta Björn Nilssonin kuljettamana, Jyry Sisu K-141 SP/1963 Vanaja-merkkinen perävaununsa kera taas Pudasjärveltä, souvarina oli Ari Penttilä.



Antero Kyllösen maatila Kuhmon Salmassa pullistelee laadukkaasti entistettyjä ajoneuvoja ja työkoneita. Dodge KEW on vuoden 1959 valmistetta.



Mercurius on tähti. Pohjois-Suomen keikan alkutaipaaleen johtotähti oli Magirus Deutz Mercur /1956. Teuvo Vuortio Oulu.



Takana hiljainen kansa, edessä leuhkat eväät. Lettukahvilla Suomussalmella Satu ja Timo Laakso Tuusulasta.



Pokkarekka, vanha kuorma ja nuori kuski. Petro Lindfors Tuusula, Volvo 495/1966 kyydissään Chevrolet HS 158/1937 ja Mercedes Betz 1113/1974.



Tässä reliefissä mänttäläisyys on kuvattuna kehdestä hautaan.



Veteraanikuorma-autojen seura ry:n tapahtumakalenteri 2005.

KEVÄTPÄIVÄN TASAUS 2005

19. - 20.3.2005

- Loimaa - Ympäröivä Saviseutu. Tarkennukset jäsenlehdessä ja internetissä www.vetku.fi.

- Veteraanikuorma-autojen Seura ry:n kevätkokous sunnuntaina 20.3.2005 klo 9.00

Lisätietoja Antti Prusi, Kangasala puh. 044 551 8743.

ETELÄ-POHJANMAAN KEIKKA 2005

9. - 12.6. 2005

Alustavan suunnitelma. Kokoontuminen Jalasjärvellä (JAKK), Kauha-joen (Isojoen Konehalli), Kaskisen ja Kristiinankaupungin kautta Närpiöön (NÄRKO). Keikka jatkaa Vaasa-Härmä, jossa mahdollisena kohteena Mika Salo Circuit & Park Hotel Härmä. Tarkemmasta suunnitelmasta ilmoitetaan jäsenlehdessä (VETKU), sekä web-sivulla olevassa tapahtumakalenterissa www.vetku.fi Lisätietoja Antti J Kaura, Kauhajoki puh. 0400 751 800.

LOSKA-AJOT 2005

Loska-Ajo 2005 järjestetään 5-6.11.2005, kokoontumis-/lähtöpaikakunta ilmoitetaan myöhemmin, päätepisteenä Kangasala (Hotelli Urku). Seuran syyskokous Hotelli Urku sunnuntaina klo 9.00.

Lisätietoja Antti Prusi Kangasala puh. 044 551 8743.

VANHAT SISUT JA VANAJAT

Veteraanikuorma-autojen seura ry:n alainen merkkikerho, Vanhat Sisut ja Vanajat -kerho järjestää yhteistyössä Sisu Auto Oy:n kanssa vanhojen Sisu - Vanaja -autojen harrastajien kokoontumisen Suomen Kiito-auto oy:n terminaali-alueella Kuopiossa 20.5 - 22.5. 2005. Lisätietoja: Vanhat Sisut ja Vanajat -kerhon vetäjä Hannu Kettunen Juankoski.

puh. (017) 622 101 / 0400 278 963 sekä www.vetku.fi/.



Scania 50 Super/1972 (Arto Rantala Tampere) vaikuttaa ehkä hieman nokkavaltakin Kontion 1966 (Raimo Kuortti Tampere) ja Volvo N84/1966:n (Lasse Hietsalo Elimäki) välissä.



Kaupunginvaltuuston kokouksella kokeiltiin oikein joukolla. Hyvä on mänttäläisten tehdä päätöksiä pehmeillä penkeillä, kun ei ahteriakaan kiristä.



Serlachiuksen tarina kuunneltiin ansaitulla hartaudella. Eipä taida olla Mäntässä perhettä, jonka elämää ei "tehdas" koskettaisi - ja vahvasti.a

Suomen kuorma-autoliikenteen historia I – IV



on ainutlaatuinen suomalaisesta kuljetusyrittäjyydestä sekä maanteiden tavaraliikenteen kehittymisestä kertova kirjasarja. Kirjojen sisältö kattaa maamme liki 100-vuotisen kuorma-autoliikenteen historian alan värikkäiden alkuaikojen heittokeikoista ja tavarapirsseistä nykypäivän logistisiin järjestelmiin ja teknisiin ratkaisuihin.

Kaikissa kirjoissa on runsas mustavalko- ja nelivärikuvakuviutus. Kirjasarjan tekijöillä on ollut mahdollisuus päästä perehtymään myös arkistoihin, joihin ulkopuoliset eivät ole aikaisemmin päässeet tutustumaan.

Tilaa yksittäinen kirja tai koko sarja alla olevalla tilauslomakkeella tai suoraan kustantajalta, puh. (09) 478 999, faksi (09) 587 8520, sähköposti skal@skal.fi, internet www.skal.fi.

Koko kirjasarjan nyt tilaavat saavat 5,50 euron arvoisen käytännöllisen säilytyskotelon kaupan päälle! Kotelo on myös tilattavissa erikseen hintaan 5,50 euroa + postituskulut.

SKAL Kustannus Oy
Mujamieskatu 7 00400 Helsinki



Tilaan (rasti ruutuun):

- Teoksen **Maanteiden tavaraliikenne** – talouselämän perusedellytys hintaan 33,50 euroa.
- Teoksen **Vuosisadan kuljetussavotat** – Petsamosta Persiaan hintaan 33,50 euroa
- Teoksen **Me sen teimme** – kuljettamisen arkea I – II hintaan 36,30 euroa
- Teoksen **Kehittyvä kuljetuselinkeino** – keikasta logistiikkaan hintaan 33,50 euroa
- Koko **sarjan** edulliseen yhteishintaan 125,00 euroa. Uusille koko sarjan tilaajille lähetämme käytännöllisen säilytyskotelon (arvo 5,50 euroa) kaupan päälle!
- Neljän kirjan **säilytyskotelon** hintaan 5,50 euroa.

*Kirjojen hintoihin sisältyy arvonlisävero (8 %).
Toimituskulut lisätään. Hinnat sitoumuksetta.*

Tilaa:

Lähiosoite:

Postiosoite:

Alle 18 v. huoltajan allekirjoitus:

Lähetä kuponki osoitteella
SKAL Kustannus Oy, PL 38, 00401 HELSINKI
tai faksaa se numeroon (09) 587 8520.