

Veteraani Kuorma-auto



3-4/2005





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

Puheenjohtaja:

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

Sihteeri:

Niina Kauranta,
PL 48, 36201 Kangasala
puh. 040 506 4205
e-mail: sihteeri@vetku.fi

Varapuheenjohtaja:

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

Jäsenet:

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

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

Antti J Kaura
Topeeka 132, 61850 Kauhajoki
Puh. k: (06) 231 4444, t: (06) 231 1532, m: 0400-751 800

Reino Lehtinen
Yrttisuontie 3, 46810 Anjalankoski
Puh. k: (05) 367 4056, m: 0400-780641, fax: (05) 367 4056
e-mail: salme.lehtinen@luukku.com

Osmo Mikkonen
Varaslammekatu 8, 80200 Joensuu
Puh. k: (013) 313 004, m: 0500-271721

Erkki Mäkinen
Marja-ahontie 1, 73500 Juankoski
puh. k: (017) 613 152, m: 0400-576381, fax: (017) 61 3142
e-mail: erkki.makinen@makisenkuljetusliike.fi

Sture Palmgren
PL 864, 07930 Pernå
Puh. k: (019) 636 204, m: 0500-315271, fax: (019) 636 204

Antti Prusi
Korpiniityntie 11, 36200 Kangasala
Puh. k: (03) 377 2610, m: 044-551 8743, fax: (03) 377 2610
e-mail: antti.prusi@jippii.fi

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

VetKu 3-4.2005

ISSN: 1795-4452

Julkaisija: Veteraanikuorma-autojen seura ry,
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 viranomais-tahoille.

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

Kannen kuva: Porche traktoria nostetaan laivasta kuorma-autoon v. 1957. Kuva: Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkisto ELKA. " Eilispäivän traktoreita, Vesa Rohila 2005 -kirjan kuvista "

SISÄLTÖ 3-4/2005

| | |
|--|-------|
| Info-sivu | 2 |
| Sisällysluettelo | 2 |
| Päätoimittajan porinat | 3 |
| Etsin tietoa, lukijapakautetta | 4 |
| Puheenjohtajalta | 5 |
| Sahatavaran kuljetusta Suomessa | 6 |
| Näin 1949 | 7 |
| Trailer Jubileumsrally | 8-9 |
| Härmän raitilla E-P:n keikka | 10-13 |
| Hiljaisen tiedon haasteita entisöinnissä | 14 |
| Nuoremmin korvin kuultua | 15 |
| Avattiinpa automuseo | 16-17 |
| Asusteet .. | 18 |
| Oliko sittenkin Bergmann Kalajoella? | 19 |
| Tonkkakeräilystä tankkikeräilyyn | 20-21 |
| Loska-ajot 2005 | 22-23 |
| Pokaali tuli kotiin | 24 |
| Vanhat Sisut ja Vanajat -kokoontuminen..... | 25-27 |
| Kuorma-auto ja maatalous..... | 28-30 |
| Puu kulki vaan | 31-32 |
| Kauppapaikka | 32-35 |



Päätoimittajan porinat

Maatalouden kuljetukset - eikö niitä ollutkaan?

Edellisen numeron päätoimittajan palstalle peräänkuulutin aineistoa, joka yhdistäisi kuorma-autoilua ja maataloutta toisiinsa. Enpä voi valitella materiaali-ruuhkaa. Kiitos kuitenkin teille kaikille, jotka arkistoitanne löysitte edes muutamia valokuvia ja autoitte minua pelastamaan kasvoni tältä osin. Asiaa ei tuntunut auttavan edes vetoomus Koneviesti-lehdessä julkaistussa Kari Suojasen näyttävässä artikkelissa Vetkun perinnetallennustoiminnasta. Ei niin yhden yhtäkään yhteydenottoa! Kai se on sitten uskottava, ettei kyseistä aineistoa juurikaan ole säilynyt – olivathan kameratkin vielä melko harvinaisia, varsinkin maatioilla. Ja kesken työnteon vielä!

Jalostuneempaa historiatiedon tallennusta aihealueita rajaamalla?

Vaikuttaa siltä, että moni henkilö itse tykönään kokee kuorma-autohistorian niin laajaksi käsitteeksi, ettei sitä pystyisi kuitenkaan tallentamaan kuin suuret instanssit, kuten yliopiston historian tutkimuslaitos tai valtakunnallinen erikoismuseo – korkeintaan aiheeseen vihkiytynyt päätoiminen tutkija? Aletaan vähätellä omia mahdollisuuksia ja laiminlyödään aivan tietoisesti ”mitättömän pieniksi kuviteltujen historianpalasten” tallentaminen.

Entä jos keskittyisimmekin poimimaan juuri niitä pieniä helmiä yhteiseen (isoon) koriin? Kukin tykönään tallentaisi perinnetietoa ja mahdollisesti säilyneitä dokumentteja (kuvia, asiakirjoja, tekstiä) itseään kiinnostavalta aihealueelta. Tai tutustuisi jonkin asian kehittymiseen vuosikymmenten kuluessa. Joku on ehkä perehtynyt keskimääräistä tarkemmin vaikkapa auton renkaihin, akkuihin tai vaikkapa kyläsepän takomiin lavaraudoituksiin. Joku mahdollisesti ammattiväen vaatetukseen eri vuosikymmenillä. Löytyisiköhän tästä se piristysruiske, jonka avulla tietoa lopultakin alkaisi tallentua tulevaisuuden historian tutkimustakin palvelevassa muodossa ja –laajuudessa? Jään mielenkiinnolla odottamaan (taas) pikku viestejä.

Työkoneiden historia myös tallennettavaa.

Työkoneita on tarvittu kuorma-autokuljetusten mahdollistamiseksi niin keikan alku- ja loppupäissä kuin myös mahdollisessa välikäsittelyssä. Näihinkin liittyvä perinnetietous on siis tallentamisen arvoista, vaikka se helposti unohdetaankin ”vain aputoimintona”. Tästä hyvänä esimerkkinä viime numerossa julkaistu Pauli Salon Stacatruck –sahatavaratrukkia koskeva artikkeli. Toivottavasti se herätti uusia ajatuksia lukijakunnassa. Pauli pyytää tässä numerossa tietoja TVH:n autokalustosta ja sen käytöstä. Tältä saralta luulisi löytyvän aineistoa pilvin pimein. Yritetäänpä auttaa nuorta miestä, ettei innostus vain pääsisi hiipumaan.

Toimitus ottaa edelleenkin hyvin mielellään vastaan vihjeitä ja aineistoa jäsenkuntaa kiinnostavista aiheista, joista voisi julkaista kuvakoosteen / artikkeleita. Kiitos jo etukäteen aktiivisuudestanne!

wexi





Etsin tietoa TVH:n kalustosta ja toiminnasta

Rupesin tässä haikailemaan aikaa, jolloin valtateillä isommissa ylämaissa oli aina hiekkalaatikat, kaiteet oli puuta ja maitolaituri oli lähes yhtä yleinen kun linja-autopysäkki nykyään. Etsin siis muistikuvia, valokuvia ja kaikenmoisia tarinoita TVH:n käyttämästä ajoneuvo- ja työkalustosta -50, -60 ja -70 luvuilta. Kipinän asiaan sain joskus pikkupoikana kun satuin samalle hiekkakuopalle arviolta kymmenen keltaisen TVH:n Sisun kanssa Polvijärven Martonvaarassa. Myöhemmin olen kuullut että esim. Koliille vievää tietä ei saanut aurattua kuin ainoastaan Vanajalla. Olipa meillä kotonakin jonkun aikaa Valmetin kaivuri jossa sanottiin olevan TVH hytti. Tai ne Internationalin tai Vanajan järeät lavetinveturit, maailmanpankin lainalla ostetut Sisut, Vanajat, Valmet 864 traktorit...Jos olet työskennellyt TVH kuljettajana, korjaamoilla tai muuten tiedät jotain ko laitteista niin otapa yhteyttä kirjeitse, puhelimella, sähköisesti tai miten vaan. Säilytetään porukalla suomalaista tienhoitotarinaa jälkipolville!

Pauli Salo

Kantolantie 3
05450 Nukari
0400 499 928
pauli.salo@kolumbus.fi



Ei ehkä aivan TVH:n työmaa, mutta tietyö tämäkin. Sulo Koson teiden kunnossapitoauto Chevrolet -38 kuvattuna Säkkipjärvellä vuonna 1938. Lapiomiehistä Toivo Kolkasta, Sulo Kokkolasta ja Alpo Montosta on säilynyt tieto, että heidän nopein hiekkakuorman tekoaikansa oli 6 minuuttia! (O Koson kokoelmista)

Lukijapalautetta 2.2005 sisällöstä. -Säiliöautokuvat.

Toimitus esittää pahoittelunsa muutamien kuvatekstien puuttumisesta "Vanhat valokuvat kertovat" -sarjan säiliöauto kuva -sivuilta. Jouko Virtasen kokoelmista lainatussa kuvassa Shellin tunnuksin varustettu säiliöauto tankkaa lentokoneetta. Kuvan taakse on käsin kirjoitettu: "Aero Oy:n matkustajalentokone 'Salama', joka kuten tunnettua välittää liikennettä myös Vaasaan". Lentokoneen osalta tarkistimme muutamia seikkoja mänttäläiseltä Eino Ritarannalta, joka kertoi puurakenteisen 'Salama' -lentokoneen ja sen 'Lappi' -sisarkoneen hankitun vuonna 1937. Koneet olivat Aeron viimeiset 2-tasoiset. Vappuna 1937 Salama lensi ensimmäisen lentonsa Helsinki -Viipuri. Säännöllinen lentolinja Helsinki - Tampere - Vaasa - Kemi - Oulu - Petsamo aloitettiin 3.5. 1938. Tätä lennettiin kolmesti viikossa - osin myös Junkersilla. Talvisodan alkaessa Salama pakko-otettiin puolustusvoimien käyttöön. Petsamon lentolinjaa yritettiin vielä ylläpitää myös välirauhan aikana, 21.6 - elokuulle 1940. Sodan jälkeen 1941 kone myytiin Karhumäelle. 1951 Salaman osti Savon Lentolinjat Oy, joka lensi sillä Helsinki - Mikkeli -reitillä. Kone siirtyi vuonna 1954 Lentohuolto Oy:n kirjoihin ja sittemmin Ranskaan, mistä se myytiin edelleen Saksaan., jossa myöhemmin romutettiin. Ennen romuttamista Finnairin "museovaltuuskunta" pääsi tarkistamaan, olisiko koneesta mahdollisesti ollut entistettäväksi, mutta ilmeisesti tämä osoittautui jo mahdottomaksi tehtäväksi. Auto lienee Fordin USA-mallistoa, joita tiedetään Shellin käyttäneen kenttäkalustonaan.



Puheenjohtajalta

Suomessa liikennöitiin ensimmäisen kerran kuorma-autolla vuonna 1906 (Tervakosken tehtaalla). – Näin ennen uskottiin, kunnes alan historiaan perehtynyt tutkija löysi kuorma-auton liikkumista koskevia tietoja vuonna 1905 ilmestyneistä asiakirjoista. Näiden mukaan kuorma-auto onkin mahdollisesti ollut käytössä Turussa jo vuonna 1903! Siinä se meni taas uusiksi koko hieno suunnitelma, miten Vetkukin juhlistaisi tätä suurta 100 -vuotisjuhlaa vuonna 2006. Nämä "uudet" tiedot ovat parhaillaan tarkemman tutkimuksen alla ja niiden tuloksista saamme lukea ensi vuoden Vetku-lehden numeroissa, kunhan historian tutkimuksen asiantuntijaryhmä on työnsä tehnyt. Ehkäpä saamme lopultakin kiistattoman näytön siitä, milloin varsinainen kuorma-autoliikenne maassamme on todella aloitettu.

Joka tapauksessa noin vuosisata on valtakunnassa jo kuorma-autoliikennettä harjoitettu, eikä ole syytä vähätellä sen tosiseikan juhlistamisarvoa. Niinpä tuleva vuotemme on nimetty prof. Antti Saarialhon ehdottamassa muodossa "Vuosisata kuorma-autoliikennettä Suomessa" –juhlavuodeksi. Seikka, joka tulee sekä näkymään että kuulumaan valtakunnan mediassa.

Mobilian kanssa on yhteistuumin lähdetty kehittämään uutta valtakunnallista tapahtumaa nimeltään "Museoajoneuvopäivä", josta pyritään tekemään vuosittainen perinne. Mikä tulee olemaan vakiintunut tapahtumapäivä, on vielä avoin, ensi vuonna sitä kuitenkin vietetään 10.6., eli Vetkun Savo-Karjalan Keikan 2006 saapuesssa Savonlinnaan. Tapahtuman järjestäjätahoiksi ja kehittäjäksi ovat lupautuneet Mobilian

kanssa Veteraanikuorma-autojen Seuran lisäksi Mobilisti -lehti, Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi, Suomen Linja-autohistoriallinen Seura, ja Veteraanimoottoripyörä Klubi. Alkupertun idean kehittämiseksi on antanut Kai-Lauri Bremer, joka Mobilisti-lehdessään jo aiemmin hehkutti ruotsalaisharrastajien (Motorhistoriska Riksförbundet - MHRF) menestystä vastaavan tapahtuman järjestämisessä. Toivotaan menestystä tällä uudelle hankkeelle, jonka tavoitteena on lisätä suomalaisten tietoisuutta ajoneuvohistoriasta sekä siihen liittyvästä harraste- ja museotoiminnasta ja siten kohottaa museoajoneuvo-käsitteen imagoa ja kansallista arvostusta.

Talkoohenki on aina ollut Vetkun toiminnan peruskivi. Eräässä terveystalon aikakauslehdessä oli mielenkiintoinen artikkeli, joka lupaa vetkulaisille runsaampia elinvuosia; "Sosiaalinen pääoma on uusi käsite, joka on pinnalla yhteiskuntatieteellisessä keskustelussa. Se tarkoittaa ihmisten välisiä siteitä eli sosiaalisia verkostoja ja niihin liittyvää vuorovaikutusta ja luottamusta. Sosiaalinen pääoma on kyky toimia jäsenenä yhteisöissä hyötyäkseen niistä. Taustalla vaikuttavat yhteisön arvot. Tätä me-henkeen perustuvaa sosiaalista pääomaa havainnollistaa tutkijoiden mukaan perisuomalainen talkookäsite. Yksilöt hyötyvät siitä, mitä enemmän heidän yhteisöllään on sosiaalista pääomaa eli talkoohenkeä. Uusimpien selvitysten mukaan väestön runsas sosiaalinen pääoma kohentaa yksilön terveyttä ja lisää elinvuosia." Jatkakaamme siis talkoita!

Kattojärjestömme, Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry koostuu tätä nykyä 24:stä jäsenjärjestöstä, joissa henkilöjäseniä on yhteensä noin 4800. Ei siis mikään pieni vai-



kuttaja, mitä tulee museoajoneuvoasioiden hoitamiseen ja niitä koskevien kansallisten ja kansainvälisten säännösten laatimiseen tai tulkintaan. Veteraanikuorma-autojen seura ry:n jäsenmäärä on vuoden 2005 lopulla kohtalaisen tarkasti 500. Osa jäsenistämme on samanaikaisesti myös jonkun SA-HK:n aluekerhon jäsenenä. Tällaisen "kaksoisjäsenyyden" mahdollisesti aiheuttamat lisäkustannukset torjutaan Vetkun myöntämällä alennetulla jäsenmaksulla, jolloin mm. SA-HK:n jäsenetuna tuleva Autobiili-lehden tuplakkappale ja -hinnoittelu jäävät pois. SA-HK on syyskokouksessaan, jossa Vetkukin oli hyvin edustettuna, vahvistanut toimintasuunnitelmansa ja tavoitteensa vuodelle 2006. Hallitukseen valittiin Vetkun edustajina Jari Ala-Illomäki Sipoosta sekä hänen varamieheksensä Alpo Penttinen Raisiosta. Pitkän päivätyön aina Vetkun perustamisesta alkaen urakoinut juankoskelainen Erkki Mäkinen jättäytyi pois sekä Vetkun, että SA-HK:n hallituksesta. Parhaimmat kiitoksemme, Erkki, rankasta puurtamisestasi yhteisten asioiden eteen!

Vuoden vaihtuminen lienee jo hyvässä vauhdissa, kun tämä lehti lukijansa saavuttaa. Omasta ja koko Vetkun hallituksen puolesta haluan toivottaa sekä seuran jäsenistölle, että arvokkaille yhteistyökumppaneillemme entistäkin onnekkaampaa Uutta perinnettä vuosittain 2006!

Veikko Hoppula



Sahatavaran kuljetusta Suomessa

Moni suomalainen automies on josain vaiheessa kuljettanut sahatavaraa - sahoilta satamiin, puutavara-liikkeisiin tai rakennustyömaille. Omalla autolla, palkkarenkinä tai puutavara-liikkeiden autoja ajaen. Tämän artikkelin tarkoitus on herättää lukijoissa muisteloita noista savotoista ja kertoa ylimalkaisesti kalustosta ja ajojen luonteesta. Korjauksia, lisäyksiä ja uusia tarinoita artikkelin laatija ottaa kiitollisena vastaan.

Sotien jälkeen Suomesta laivattiin suuret määrät sahatavaraa ulkomaille ja jälleenrakentaminen tarvitsi paljon puutavaraa. Osa sahoista sijaitsi kaukana satamista ja kuljetuksia hoidettiin rautateiden lisäksi paljon autokalustolla. Talvella ajettiin tukkia ja kesällä karikoiden väliin tehtiin useasti lautakuormia. Oli myös niitä jotka ajoivat sahatavaraa ympäri vuoden. Käytettiin perinteistä tukkiautoa tai rahtiautoa. Puutavara-liikkeillä ja sahoillakin oli myös yleisesti käytössä suorapohjainen, "korkeaserminen" lava, jossa oli sivuilla karikat. Tai saatettiin jopa latoa kuorma suoraan rungon päälle poikittain asetettujen parrujen päälle, tällä tavoin kulki helposti kuusikin standarttia 2 akselisen auton päällä. Ennenhän käytettiin sahatavaran tilavuusmittana standarttia, joka vasta noin 4, 5 kuutiometriä.

Kuormat tehtiin ensin käsin karikoista eli tapuleista latomalla, myöhemmin 60 luvulla alkoivat trukit yleistyä ja tavaraa alettiin niputtaa. Satamissa kuormat purettiin taas käsin tai sataman nostureilla. Rakennustyömaille kippaus oli yleistä vielä 70 luvullakin, syynä saattoi olla Hiabien, autojen omien nostureiden tehottomuus raskaiden nippujen kanssa.

60 luvulla Helsingissä rakennettiin kehäteiden siltoja ja suuria betonitaloja paikalla valaen ja valumuottilautaa ja patikkaa ajettiin mielettömiä määriä työmaille. Puutavara-liikkeillä oli käytössä jo vaihtolavoja, pihamiehet lastasi niitä ja kuskit haki lavan, kippasi kuorman työmaalle ja

haki uuden. Kalusto oli mm Bedfordeja, Austineja, Fargoja, Sisuja. Lyhytnokkaiset Scaniat oli myös ketteriä autoja ahtailla työmaille. Kokonaispainot olivat parhaimmillaankin 13 tonnia mutta kuormat saattoivat jo yksinkin painaa sen verran.

Isäni oli nuorena miehenä 60 luvulla Sahakonttorin vaihtolava Austinilla hakemassa iltamyöhällä Loviisasta satama-alueella sijainneesta varastosta kuormaa Espooseen. Lava oli lastattu päivällä valmiiksi - 4 nippua - mutta kuorma oli toivottoman takapainoinen. Satamavahti oli aseella uhaten käännänyt miehen takaisin kun tämä epätoivoissaan etsi trukkia saadakseen kuormaa korjatuksi. Luonto ei antanut periksi palata ilman kuormaa, joten lava auton päälle ja jarruttamalla yritettiin rytkyttää lastia eteenpäin, turhaan. Oli kuulemma jaksanut käsin nostaa Austinin etupyörät irti maasta puskurista mutta kuorma tuli perille, hisukseen syysliukkailla ajellen.

Sahoilta ajettiin paljon teliautoilla tai puoliperävaunuilla, myöhemmin yleistyivät täysperävaunut. Esim. Kaukas oy:n Lauritsalan sahalla alettiin ajamaan 53 tavaraa autoilla Haminaan 53 autoilijan voimin. Matkaa oli 90 kilometriä edes takaisin ja aikaa siihen kului 6 tuntia. Ajot oli kolmessa vuorossa. Toisaalta Porissa matka oli sahalla satamaan vain pari kolme kilometriä ja sitä ajettiin kahdella sahan omalla autolla katkeamatta. Itä-Suomesta ajettiin sahatavaran lisäksi etelään paljon myös Egyptin parruja satamiin ja pylviäit kyllästämöille. Moni Savitai-paleen ympäristön automies on ollut näissä savotoissa.

Sahakonttorin Fargokin oli parusavotassa yhden talven ja sen jälkeen eivät siinä enää kestäneet taka-akseli laakerit. Syyksi paljastui jumalattomien parrukuormien vuoksi mutkalle mennyt takasilta.

Kuormien sidontalaitteena käytettiin perinteistä karhuketjua ja joskus kuorma pääsi elämään ketjun sisällä sen verran että kuski joutui lopulta keräämään hajonneen kuorman

maantiejasta. Tuuloslainen autoilija Nurminen kertoi joskus ensimmäisistä täysperävaunuistaan. Ilmeisesti joku rakenteellinen vika vatkasi kärryä ajossa ja kuormat löystyi. Ongelma ratkesi kun hän alkoi ajaa perinteisestä poiketen kuormat takatyvisenä.

Laki määräsi diesel kuorma-autoihin pystypakoputken ja se aiheutti joskus ongelmia, kovan ajon jälkeen määränpäässä kuormat oli noesta mustia ja kuormia paloikin joskus samasta syystä.

Kiireisimpinä aikoina ajettiin tavaraa autojen lisäksi traktoreilla satamiin, joskus pitkiäkin matkoja. Setäni ajoi Zetorilla Jalasjärven Ala-Vallista Napean sahalla tavaraa Kaskisiin laivattavaksi. Sattui niin että jossain Närpiön suunnalla keskellä risteystä hajosi Zetorin takavanne. Vaan eipä hätää, sahan oma Chevrolet oli lähtenyt myöhemmin peräkärryn kanssa tulemaan perästä, otettiin epäonninen traktorikuski kyytiin ja käytiin Kaskisissa purkamassa, tultiin vauriopaikalle ja ladottiin Zetorin kuorma kyytiin ja vietiin satamaan ja palatessa vielä kelkottiin traktori ja peräkärri Letukan kyytiin ja tultiin kotiin. Aikaa meni mutta hommat tuli tehdyksi.

Myös kuskit olivat joskus hyvin persoonallisia. Puhutaan, että esim. Helsingissä oli eräs kuski kuuluisa nopeudestaan, kiireimmillään saattoi lähteä lautatarhan portista lähetyslistasta suussa juosten keikalle kääntyen sitten kyllä heti ottamaan autonkin mukaan. Toiset olivat kuuluisia isoista kuormista, toiset tarkkoina automiehinä häärivät trasselin kanssa konehuoneessa aina kun oli tilaisuus.

Ajatellen silloisia tieoloja ja kaluston kokoa suhteessa kuormiin, melkoisen savotan tekivät automiehet jalostettua puuta kuljettaessaan!

Pauli Salo

0400 499 928

pauli.salo@kolumbus.fi



Näin 1949

Sodat oli sodittu, mutta pula ja puute jatkui. Kaikenlaisten autojen maahan-tuonti oli olematonta. Yritettiin pärjätä sodan kuluttamalla kalustolla tai saatiin ostettua länsivaltojen ylijäämäva-rastoista autoja: Dodge 4x4 malleja, 10-pyörä GMC, Jeep jne.

Vuodet sotien jälkeen olivat varsinai-sia tee-se-itse miehen aikoja kaikenlai-sine "virityksineen". Moottoreita otettiin toisen merkkisistä autoista, vaihteisto-ja sovuteltiin välilaippojen avulla jne., myös puu- ja hiilikaasuttimet olivat edelleen käytössä.

1940-luvun loppupuoli toi mukanaan monia eurooppalaisia ja jatkossa kaik-kialla erittäin tuttuja ja maineikkaita au-toja kuten: Citroen 2 CV, Land-Rover, Porsche 356, Saab 92, Volvo 444, VW-kupla. Myös Vespa lähti jo tuolloin valloittamaan maailmaa.

Aivan uusia automerkkejä ilmestyi meillä myyntiin (BMW/EMW, Moskvitsh, Pobeda) ja raskaan kaluston puolelle tuli mm: kotimainen Vanaja ja aika paljon käytetty GAZ.

Vuosikymmenen lopulla annettiin joukko uusia asetuksia mm: Auto-asetus 30.4.48, ministeriön päätös mainitun asetuksen soveltamisesta 1.6.48 ja ministeriön erillinen päätös linja-, seka- ja johdinautojen raken-teesta ja varusteista 27.4.48 eli jälleen uusi aika ja uudet määräykset. Minis-teriöllä tarkoitetaan silloista Kulkulai-tosten ja yleisten töiden ministeriötä (nyt nimeltään Liikenne- ja viestintämi-nisteriö).

Vuoden 1948 lopussa oli rekisterissä:

| | |
|-------------------|--------|
| - henkilöautoja | 18.640 |
| - pakettiautoja | 2.457 |
| - kuorma-autoja | 24.400 |
| - linja-autoja | 2.691 |
| - muita ?? | 236 |
| - erikoisautoja | 951 |
| ----- | |
| - autoja yhteensä | 49.135 |
| - moottoripyöriä | 5.729 |

Henkilöautojen määrä oli 0,8 % tämän päivän tilanteesta ja autojen ko-konaisuus määrä vastaavasti sekin vain 1,2 % (kumpikin siis todella luokkaa vain yksi sadasosa). Taulukosta on myös syytä huomata, että kuorma-au-toja oli enemmän kuin henkilöautoja, mikä asia osoittaa selvästi kysymyk-sessä olleen sodanjälkeisen poik-keusajan.

Vuonna 1949 tieliikenteessä menehtyi 330 henkilöä

Poimintoja vuoden 1948 määräyksistä:

- suuntaviitta nyt pakollinen
- auton rungon jatkaminen tai muu alustan rakenteen muuttaminen ei ole sallittu ilman ministeriön suostumusta
- auton pyörissä käytettävä ilmarenkaita

- renkaan ilmapiine enin-tään 6 bar, ellei ministeriö toi-sin lupaa

- omnibusauto nimenä jätet-ty historiaan ja tilalle on tullut linja-auto ja lisäksi uusi autotyyppi joh-dinauto

Ajokortit mm:

- linja-auton ajokortin saamiseksi vaaditaan vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla (aikaisem-minhan riitti joko kuorma-autolla tai yleensä vain ammattimaisessa liikenteessä)

Mitat ja painot mm:

- a) kestopeitteisellä tiellä ja kadulla akselipaino 7,2 tonnia, leveys enintään 2,4 m

- b) sorapäällysteisellä kadulla, valta-ja A-kantatiellä vastaavasti 6,4 tonnia ja 2,3 m

- c) muunlaisella tiellä vastaavasti 5,6 tonnia ja 2,3 m

- milloin autossa on kaksiakselinen teli ovat akselipainot vastaavasti 5,0, 4,2 ja 3,4 tonnia (eli telipainot 10, 8,4 ja 6,8 tonnia)

- maan jäätyneenä ollessa voidaan kohdassa c) mainitulla tiellä käyttääak-selipainoa enintään 6,4 tonnia ja mikä-li autossa on kaksiakselinen teli, enin-tään 4,2 tonnia (eli telipaino 8,4 t, kaikki telithän olivat tuohon aikaan symmetrisiä)

Sallitut ajonopeudet:

- pakettiauton, linja- ja seka-auton suurin sallittu nopeus on 70 ja kuorma-auton 50 km/h eli nopeudet ovat aavistuksen verran nousseet kymmenen vuoden takaisista. (Tiet eivät juuri-kaan olleet kohentuneet sodan adelli-sestä ajasta eikä sen puoleen autoka-lustokaan)

- ajettaessa kuorma-autolla siihen kytkettyine varsinaisine perävaunui-neen saa nopeus olla enntään 40 km tunnissa

- eli siis siihen aikaan henkilöautoilla ei ollut mitään ajoneuvo kohtaista suu-rinta salittua ajonopeutta ja ajettiin sentään senaikaisen tekniikan autoilla



ja silloisilla teillä. Tosin autojahan oli vain murto-osa nykyisestä.

Perävaunut:

- kuorma-autoon saadaan kytkeä puoliperävaunu, jonka todellinen akseli-paino on enintään sitä vetävän akseli-painon suuruinen (vielä ei ollut teli-puoliperävaunujen aika)

- kaksiakselinen varsinainen perä-vaunu, jonka todellinen kokonaispaino on enintään sitä vetävän auton koko-naispainon suuruinen

- yksiakselinen varsinainen perävaunu, jonka todellinen kokonaispaino on enintään puolet sitä vetävän auton ko-konaispainosta

- linja- ja seka-autoon saadaan kyt-keä yksiakselinen varsinainen perä-vaunu, jonka todellinen kokonaispaino on enintään kolmasosa sitä vetävän auton kokonaispainosta

- kaksiakselisessa perävaunussa vaaditaan tehokas jarru (ei siis esim. puoliperävaunussa tai yksiakselises-sa)

Katsastuksesta:

- nyt varakatsastusmiehelläkin tulee olla ka ajokortti

- linja- ja seka-autot on katsastettava kaksi kertaa vuodessa, huhti-kesä-kuun ja syys-marraskuun aikana



Reino Wallenius

Keijutie 5 C, 15700 Lahti

(03) 752 6275, 0400-810 778



Trailer Jubileumsrally Jönköping

Hollantilaisten juhlaa!

Olli Blomberg

Ruotsalaista "perusveteraanikalustoa" 1930-40-luvuilta. Vasemmalta avolavaisina 1930-lukuinen Chevrolet HS ja Volvo LV-71 vm/-39, sitten toisen maailmansodan aikainen Ford V8 "radioauto yksittäistakapyörin ja oikealla Chevrolet HS vm/37 varustettuna mekaanisella Tranås-kuormaimella, joka aikoinaan oli esikuvana niin "Joutsalaiselle" kuin Rekord-kuormaimelle.

Ruotsalaisen Trailer-lehden 25-vuotisjuhlallisuuksien yhteydessä Blekingen maakunnan veteraaniautokerho järjesti mittavan veteraani-ikäisten hyötyajoneuvojen juhla-rallin ja näyttelyn. Osanottajia oli Ruotsin lisäksi Norjasta, Tanskasta, Puolasta ja Hollannista.

Tasan 60 veteraani-ikäistä hyötyajoneuvoa kokoontui Karlskronaan viime elokuun 26.-28. päivinä, kun Blekinge Veterarbilsklubb yhdessä kaupungissa päämajaansa pitävän Trailer-lehden kanssa, sen 25-vuotisjuhlallisuuksiin liittyen, järjesti mittavan yli 25-vuotiaiden hyötyajoneuvojen juhlarallin ja -näyttelyn. Noin 100 kilometrin mittaiseen ralliin starttasi 55 autokuntaa. Vanhin omin konein paikalle saapunut auto oli pieni henkilöautoperustainen 0,75 tonnin Dodge Brothers -avolava vuodelta 1929.

Vaikka ruotsalaisten alan harrastajien autot ovatkin yleensä viimeisen päälle entisöityjä ja hienosti pidettyjä, ei hollantilaisia tällä sektorilla voita kukaan eikä mikään. Rallin maalilinjan ylittikin ensimmäisenä Joos van den Gaag ajokinaan upeasti entisöity Volvo F89 vm/-75. Rallin päätteeksi järjestetyn yleisöäänestyksen voitti kuitenkin ruotsalaisen Björn Nilssonin Scania-Vabis L7138 -moduuliyhdistelmä. Komea sekini, mutta hollantilaisten osanottajien viimeistelytasoon verrattaessa Björnillä on kuitenkin vielä valovuosia edessään saman tason saavuttaakseen.

Vaan hienoja olivat kaikki autot - niin entisöimättömät, käyttökuntoisina säilytetyt kuin huolella entisöidyt. Nostalgiakenki oli näyttelyssä vahva ja tunnelma lämmin. Juttua riitti, etenkin, kun kävi ilmi, että yksi hollantilaisten M.A.N. -autoista oli rakennettu uusiksi käyttämällä pohjana Suomesta haettua aihiota - voisipa melkein uskoa, että kyseessä on mäntsäläläisen Eino "Pappa" Mikkolan entinen Saksan-linjan M.A.N 770 -rekkaveturi! Varmuutta asiaan ei kuitenkaan saatu, kun entisöijä ei muistanut paikkakunnan nimeä, josta runko moottoreineen ja hytti oli noudettu. Joka tapauksessa hytin pidennys on tismalleen samanlainen kuin NTM:n Mikkolan "Manneihin" aikoinaan tekemät. Ainoa ikävä puoli tapahtuman suhteen on se, että kaikkien 60:n auton kuvaa on mahdollonta tässä yhteydessä näyttää, mutta ne ovat toimituksen käytettävissä, jos niille vaikka joskus vastaisuudessa löytyy palstatilaa.



Näyttelyn hienoim Volvo oli tämä pieteetillä entisöity puupuolapyöräinen LV60 vuodelta 1934. Malli tosin ensiesiteltiin jo vuonna 1929.



Kaksi hollantilaista kaunotarta: vasemmalla muutama vuosi sitten maailman kaikkien aikojen kauniimmaksi kuorma-automalliksi äänestetty nokallinen DAF 1600 (ensiesiteltiin vuonna 1957, kuvassa vm/-59) ja oikealla Euroopan ensimmäinen varsinaisella kaukoliikenneohjaamolla varustettu rekkaveturi, DAF 2600 (ensiesiteltiin vuonna 1962, kuvassa vm/-73).



Uskottava se on; tämäkin vm/-29 Dodge Brothers tuli ajamalla Blekingen juhlaralliin!



Komea kokonaisuus: yleisäänestyksen voittaja, Björn Nilssonin Scania-Vabis L7138 Regent vm/-56 -moduuliyhdistelmä eli puoliperävaunuyhdistelmän perässä vielä täysperävaunu - ei siis mitään uutta auringon alla.



Tämän hollantilaisen M.A.N 770 -rekkaveturin aihio on haettu Suomesta! Ettei vain olisi Eino "Pappa" Mikkolan entinen Saksan-linjan ajokki? Auton omistaa liikenneyhtiö Fa. E.H. Bok ja sen on rakentanut ns. nollasta uuden veroiseksi Klazienaveen-nimisellä paikkakunnalla Hollannissa toimiva entisöintipaja Leo Bol Historische Truck Restauratie b.v. Huomaa, että yhdistelmä on uutena ajanut kylmärahtilinjaa Vekelijks-Kööpenhamina-Malmö-Oslo-Tukholma-Helsinki ja päinvastoin. Entisöintimestari Leo Bol kertoi, että kyydissä kulki yleensä juustoa kumpaankin suuntaan!



HÄRMÄN RAITILLA

-Etelä-Pohjanmaan keikka 9.-12.6.2005

Päivi Ala-Ilomäki

Kuvat: Jari Ala-Ilomäki, ellei toisin ole mainittu.



Kesä, kärpäset ja keikka. Näitähän Vetkulainen kuorma-autoharrastaja odottaa jo kevätpäivän tasauksesta asti, eikä turhaan. Odotukset täyttyivät moninkertaisesti kesän Etelä-Pohjanmaan keikalla, jonne hyvän sään lisäksi ilmoitautui lähes kuusikymmentä veteraanikuorma-autoa kuskeineen ja repsikoineen.

Kokoontuminen Jalasjärvellä

Jalasjärven seudulla moottorit jyräsivät jo kokoontumispäivää edeltävänä iltana, kun monet pitkämatkaisimmista veteraaneista saapuivat keikan lähtöpisteeseen Jalasjärven aikuiskoulutuskeskukseen. Oppilaitoksen majoitustilat tarjosivat rauhalliset ja virkistävät yöunet niillekin kuskeille, jotka jo heti keikalle lähdettyään olivat saaneet hitsata takalokasuojaa takaisin paikoilleen, tai vaihtaa rengasta maantien laidassa. Onneksi kokenut veteraanikuorma-autoilija osaa keikalle lähtiessään varautua yllätyksiinkin.

Ensimmäisen keikka-aamun valjetessa täyttyi koulutuskeskuksen pihamaalla kuorma-autoharrastajan toiveuni: viisikymmentä kahdeksan toinen toistaan komeampaa, omistajiensa hartaudella vaalimaa kuorma-autovanhusta kyljet ja konepellit auringon kanssa kilpaa kimaltaen, yhtä aikaa samassa paikassa. Vanhimmat autot 1920-luvulta ja pitkän matkan miehiä ja naisia niin ete-

lästä, idästä kuin pohjoisestakin. Keikan suosiosta kertoo varmasti se, että osallistujien joukossa oli useita nuoriakin repsikoita, nuorimmainen vasta yksivuotias.

Kohti Närpiötä

Jalasjärven koulutuskeskus esittäytyi keikan osallistujille, samoin keikkalaiset paikalliselle yleisölle. Aurinkoinen, joskin viileä keli saatteli autoletkan etelä-pohjanmaalaiseen maisemaan. Tienviitoissa vilahteli ruuhkasuomenkin ihmisille tuttuja nimiä; Jokipii, Kauhajoki, Kurikka. Mielleyhtymiä riitti hiihtäjistä siltoihin, puukoista pellavaan. Ja vaikka ei autoista, saati kuorma-autoista mitään ymmärtäisikään, on pakko tunnustaa ja todeta, että kuudenkymmenen veteraanikuorma-auton letka oli kaikin tavoin vaikuttava näky edetessään verkkaisesti maisemassa mutkittelevia teitä.

Isojoen konehalli Aronkylän teollisuusalueella Kauhajoella tarjosi ensimmäisen

ohjelmanmukaisen pysähdyksen. Konehallin toimintaan ja tarjouksiin tutustuttuaan kuskit ja repsikat nauttivat lounasta samaan aikaan kun runsaslukuinen yleisö ihasteli veteraaniautoja. Lähdön hetkellä letkan alkupään ollessa jo liikkeellä toisaalla vielä juostiin hakemaan ruokalaan unohtunutta puseroa ja pihalle pudonnutta nallea. Mitä useampi repsikka, sitä enemmän yllättäviä kiireitä kuskillakin.

Päntäneen suunta tarjosi veteraaniautoilijoiden ihailtavaksi aitosuomalaisen maalaiskylämaise-man. Peltoaukeat hehkuivat alkukesän vihreyttä, kauniit talot ja hoidetut pihapiirit ilahduttivat silmää. Kaiken komeuden kruunuksi ylväs joutsenpariskunta lensi metsätaipaleella autoletkan yli hitaasti ja matalalla.

Pyhävuoren Susiluolat jäävät vaille vierailijoita, sillä aikataulussa pysyminen pakotti letkan ohittamaan kohteen ilman pysähdystä. Seuraavassa vierailukohteessa Lapväärtiläisessä Smeds Trans Oy:ssä odotettiin jo. Keikan suuri osanottajajoukko laittoikin aikataulut koetukselle, sillä jo pelkkä letkan liikkeelle saaminen tai vastaavasti autojen parkkeeraaminen muodostivat joka kerran oman aikaa vievän ohjelmanumeronsa.

Smeds Trans Oy:n tarjoama kahvi ja voileivät maistuvat, ja tallissa oli jälleen ihailtavaa vanhojen kuorma-autojen ystäville. Pian oli kuitenkin taas aika käynnistellä moottoreita.



Vaasan Veteraaniautoseuran patanokka-Volvo 1939 (kuva: VH)



Rannikon kaunottaria Kristiinankaupunkia ja Kaskista ihailtiin sujuvasti auton ikkunasta, ja katujen varsilta ihailevia katseita loivat takaisin ne lukuisat veteraanikuorma-autojen uskolliset ystävät jotka, kiitos toimivan tiedotuksen, olivat osanneet letkan saapumista odottaa. Kaupunkivisiittien jälkeen autot lopulta kaarsivat Närpiön Öjskogsparkenin parkkipaikalle yöpymistä varten. Kuskit ja repsikat sen sijaan saivat mukavan linja-autokyydin majoituspaikkoihinsa Närpiöön. Matkalla ihmeteltiin kirkonmäen ainutlaatuisia kirkkotalleja, joita oli 1800 –luvulla rakennettu kirkon läheisyyteen n. 150 kappaletta.

Illaksi kyyti toi keikan osallistujat kuitenkin takaisin Öjskogsparkenin viihtyisälle kotiseutumuseoalueelle. Ohjelmassa oli vielä Närköön tarjoama illanvietto: elävää musiikkia, herkullinen illallinen, ja veteraaniautojen parhaimmiston palkitseminen Närköön lahjoittamalla pokaaleilla. Sellaisen kävivät pokkaamassa mukanaan parhaimmasta kokonaisuudesta Aulis Hartikainen ja Liisa Savolainen Vanajallaan, mielenkiintoisimmasta autosta Pentti Kuosmanen Fordillaan ja parhaasta viimeistelystä Arto Rantala ja Håkan Sandbacka Scaniallaan.

Perävaunuja, tomaatteja ja veneitä.

Seuraava päivä toi keikkalaisille lisää mielenkiintoista nähtävää ja koettavaa. Valtaosa kuskeista lähti tutustumaan Närköön perävaunutehtaan, kun taas enemmistö repsikoista suuntasi linja-autokyydillä kohti kasvihuoneiden kiehtovaa maailmaa. Närpiöläinen tomaattiviljelijä kierrätti vieraansa kasvihuoneessa, jonka kaltaisissa Närpiössä kasvatetaan yhteensä 30 miljoonaa kiloa tomaatteja vuodessa. Tomaattikin kasvaa asiantuntijan hoivissa yli kahdeksanmetriseksi jättiläiskasviksi, ja jos punainen tomaatti alkaa kyllästyttää, voi salaattiinsa sekoittaa liloja tai nk. tiikeritomaatteja.

Oma aikansa kului puutarhakukkia ihastellen toisessa kasvihuoneessa, jossa oli omin silmin ja sormin todettava, että seinillä kiipeävät, muoviksi koristeiksi luullut viiniköynnök-

set rypäleineen olivatkin aitoja. Käsitykset Pohjanmaasta saivat jälleen aivan uusia ulottuvuuksia, ja veteraanikuorma-autot tuoretta tomaatti- ja kukkalastia.

Maalahdessa sijaitseva merenkurkun venemuseo sai epäilemättä harvinaisimmat vierat miesmuistiin, kun veteraanikuorma-

autot Närpiön jälkeen kerääntyivät näyttelyksi museon piha-alueille. Vanhat ja uudemmatkin veneet ja venemoottorit tutkittiin tarkasti, ja perehdyttiin samalla alueen mielenkiintoiseen menneisyyteen rautakautisine löytöpaikkoineen. Ensimmäistä kertaa keikan aikana sade alkoi hiljalleen pudotella pisaroitain konepelleille. Se ei kuitenkaan viihtymistä haitannut, ja lisää hauskuutta lapsille ja lapsenmielisille tarjosivat Loimaan munakunnan autosta ilmestyneet keitetyt kananmunat. Niitä syötyään nuoremmatkin retkeläiset jaksoivat taas hyvillä mielin lähteä seuraavalle etapille.

Vaasaa pitkin ja poikin.

Vaasan veri ei vapissut, vaikka veteraanikuorma-autot jyrisivät koko letkan pituudelta kaupunkiin perjantai-iltapäivänä. Päinvastoin, RJ-Auto ja Käyttöauto Oy olivat vieraanvaraisesti varustautuneet soppatykillä, ja reipasta retkimieltä viriteltiin kuumalla hernesopalla. Linja-autoihin kiivenneet keikkalaiset vietiin tutustumaan Vaasaan ja sen yritystoimintaan. Wärtsilä Oy:n dieselmoottoritehdas kiinnosti kuskeja,



Närköön palkitsemat. (kuva: VH)

ja vetkulaiset pääsivät tutustumaan suomalaisen moottorisuunnittelun nerokkaisuun kulumisen vähentämiseen, toimintavarmuuteen ja huollon helppouteen tähtääviin oivalluksiin. Kierros keräsi kiitosta ja kunniamainintoja vielä matkan jatkuttuakin, sen verran mieliin painuva ja ainutkertainen vierailu oli ollut.

Repsikoista useimmat jatkoivat linja-autolla tutustumaan Vaasaan nähtävyyksiin. Oppaana toimineen Maria Hellbergin johdolla ihmeteltiin Raippaluodon siltaa ja ihasteltiin merellisiä maisemia. Tarinat Vaasan palosta 1852 tulivat tutuksi, samoin Topeliuksen ja Zetterbergin patsaat, sekä luotsi- ja lottapatsaat. Wasalandian porteillakin pyörähdettiin, mutta vauhdikkaimmasta viihteestä taisi vastata nuorten miesten polttariporukka, joka kirkkopuiston pysähdyksellä vieraili retkeläisten linja-autossa.



Pikku possu pysäytti ison kuormuriletkan (kuva: VH)



Juha Reimo kiskoi Oy Scan-Auto Ab:n Scania LB76/1966:lla varsin erikoista puoliperävaunua; asuntovaunussa on hulpeat makuutilat kahdelle, istumatilat kymmenelle sekä keittiö ja kylppäri, jossa amme ja vessa. Ainoa laatuaan ainakin Suomessa. (kuva: VH)

Illalla hyvän ruuan jälkeen vapaa-muotoisesti jatkuneen ohjelman aikana palkittiin Maalahdessa autoihin jaetun viihdepainotteisen murrevisailun tulosten perusteella keikan etelä-pohjalaisin osanottaja. Sellaisena palkittiin jussipaidalla Erkki Mäkinen Juankoskelta, ja johdonmukaisesti vuoden "nuori tulokas" -palkinnon sai repsikkansa Henkka. Kirsti Kaura arvuutteli Pohojammaan komioita murrसानоја, ja muusta ohjelmasta vastasi illan hyväntuulinen yleisö itse.

Edellisen illan sateet pilvineen olivat väistyneet, kun keikkalaiset kokoontuivat lauantaiaamuna autojensa luokse. Vaasalaisten ihasteltavana olivat aamun näyttelyssä sekä komeat autot, että niiden tyylikkääät kuljettajat ja repsikat. Erheellisesti vaiteliaksi väitetyt pohjalaiset kävivät iloisesti ja vilkkaasti kiittelemässä komeiden autojen ja ajanmukaisen pukeutumisen muodostamasta näyttävästä kokonaisuudesta.

Vanhaa ja uutta.

Letkan jälleen lähdettyä liikkeelle keulat kääntyivät kohti Tervajokea. Kesäisen aurinkoinen maisema aukesi Kyrönjokilaaksossa matkalaisien eteen ja taival oli tasaista. Etapille osui mutkineen ja kuoppineen nostalginen ja kapeansorttinen Kunin hiekkatieosuuskin, joka piti repsikan lisäksi myös kuljettajan hereillä. Perinteikkäitä kaksivooninkisia taloja ihailien päädyttiin lopulta

lounaspaikkaan Tervajoelle. Sieltä matka jatkui Isokyrön keskiaikaiselle harmaakivikirkolle, jossa oppaan johdolla tutustuttiin kirkkoon ja sen menneisyyteen.

Kirkonmäeltä siirryttiinkin sitten jo toisenlaisiin tunnelmiin. Pitkä päivänpäätteeksi veteraanikuorma-autot kaarsivat Alahärmäläisen elämyspuiston Power Parkin hulpeasta portista. Tutustuminen Lillbacka Powerco Oy:n ja Power Parkiin aloitettiin tervetuliaiskahveilla. Nuorempi väki riensi kuitenkin ensimmäisen tilaisuuden tullen kokeilemaan niin huvipuiston laitevalikoimaa kuin hotellialueen saunaa ja uima-allastakin. Veteraanikuorma-autojen Seuran hallituksen tehtäväksi jäi testata kokoustilojen toimivuus.

Park Hotel Härmä loihti matkustavaisille herkullisen illallisen näyttävässä ravintolassaan, ja estradilla yleisöä viihdytti murrepakinoillaan sekä aito pohjalaisisäntä että ainakin yhtä aito lappilainen. Illallisen yhteydessä palkittiin ansaituin kiitoksin ja huomionosoituksin keikan järjestelyistä menestyksekkäästi vastanneet Antti ja Kirsti Kaura.

Kaikki hyvä loppuu aikanaan.

Sunnuntaiamu valkeni harmaana ja sateisena, mutta niinpä oli keikkakin aamiaista vaille valmis. Epäilemättä mainio, vauhdikas ja antoisa retki, jota voi taas syksyn pimetessä lämmöllä muistella. Vetkulaisten loistavan yhteishengen ja järjestelyjen

sujuvuuden ansiosta viisihenkisen perheenkään mukaan ottaminen ei ollut ongelma. Oman auton hyttiin mahtui vain kolme henkeä kerrallaan, mutta muista autoista löytyi aina paikka loppuille, koirallekin. Eksyneet pikku repsikat kaitsettiin turvaan – tältä osin kiitokset Stenvallien suuntaan.

Repsikalle uutta oli tilaisuus tutustua keikan järjestelyihin tien päällä. Autoletkan kärjessä ajelevat järjestelyvastuulliset työmyyrät eivät suinkaan kōrōttele kohti auringonlaskua itseensä tyytyväisenä ja tienvarren yleisön ihailussa paistatellen. Päin vastoin. Ennen keikkaa tehty tiivis valmistautuminen ja keikan järjestelytyö jatkuu vielä tien päälläkin. Ajon aikana huolehditaan jatkuvasti siitä, että letka pysyisi kasassa ja etappi sujuisi aikataulun mukaisesti. Kännykkä piippaa ja soi viestejä ja puhe-luita jatkuvalla syötöllä, kädet käyvät ohjauspyörän tienoilla sen minkä nappikuulokkeen johdon solmuilta ehtivät, kelloa vilkuillaan epäuskoisen näköisenä ja kiire ahdistaa. Maininnan ja kiitoksen arvoinen taidonnäyte on myös löytää kesäkeikan suuruiselle väkimäärälle majoitustiloja niiltä kotimaamme seuduilta, joille kansainväliset hotelliketjut eivät vielä ole halunneet palatsejaan perustaa.

Vaan kenelläpä olisi kiire kesäkeikalla, ei kai oikeasti kenelläkään. Yksi kiire tietysti on nyt, ja se on ensi kesän keikalle - ainakin niillä kolmella nuoremmalla repsikalla, jotka jo heti kotimatalla ilmoittivat lähtevänsä mukaan myös silloin.



Torni-Volvon hytissä on hyvät tilat apumiehellekin (Valtteri Ala-Illomäki). Saföörinä toimii Keikan nuorin kuljettaja-osallistuja Petro Lindfors Tuusulasta.



Kolonnin keulan jo saapuessa seuraavaan eteläpohjalaiseen kylään taisi letkan loppupää vastata olla lähdössä edellisestä... Kulkueen puolivälin paikkeilla kulki ikäluokkansa mukaisesti turkulaisten Sonia ja Carl-Johan Blomqvistin Scania-Vabis L55/1961.



Isin Jyry-Sisun lavalta oli sipoolaisen Lea Ala-Illomäen turvallista seurata yleisön hyörinää autojen ympärillä.



Ehkä vain varjoa etsimässä, päivä oli kuuma... Saappaanvarsi kuuluu Ford Thames Trader 1959:n omistajalle, Tapio Nisulalle.



Oulusta asti on ajettu, joten nyt pitää saada happea. Teuvo Vuortion MagirusDeutz Mercur 1956 esittelee hampaitaan.



Keikan kevyempää kuljetuskalustoa Merenkurkun Venemuseon idyllisellä piha-alueella Maalahdessa. Oikealla Loimaalaisen Kurt Björkbomin "muna-paketti", Ford-60/1938.



"0-autojen" jälkeen kolonnin keulilla kulki lähinnä vanhempaa kalustoa; Ford A/1929 Pyhäsalmeilta, Ford AA/1929 Mäntyharjulta, Ford-60/1938 Loimaalta, Volvo LV 84/1939 Vantaalta, GMC/1942 Nokialta... Jalkojaan verryttelee Timo Volasen kakkoskuljettaja Irja Kauppinen.



Kari Rimpisalo pudotteli Jalasjärvelle Tornioista vuoden 1972 Scania L50 Superilla.



Numerossa 4/2004 kuvasin pitkän kokemuksen mukanaan tuoman osaamisen haasteita. Tiedostamattomuus, alitajuisuus ja sanattomuus ovat hiljaista tietoa ilmiönä kuvaavia käsitteitä – henkilökohtaisuus ja sidonnaisuus omistajansa persoonaan sen haltuun ottamista ja siirtämistä haastavia ominaisuuksia.

Antti Prusin, Reijo Kurkisen ja Ismo Koittolan kanssa Mobiliassa pohdimme hiljaisen tiedon haltuunoton haasteita vanhojen autojen entisöinnissä. He kokivat haasteellisimmaksi sen, kun osaa tehdä asioita, mutta ei pukea niitä sanoiksi. Lisähaastetta heidän mukaansa osaamiseen tuo myös materiaalien kirjo, on muovia, messinkiä, puuta jne. Materiaalituntemus onkin olennainen osa entisöijän ammattitaitoa – pienellä virheellisellä käsittelyllä tai menetelmällä voi olla kohtalokkaat seuraukset. Koska kaikkia vanhoja materiaaleja ei voi käsitellä, pitäisi osata tehdä uusi, mikä näyttäisi vanhalta.

Kädentaitoja ja luovuutta tarvitaan välillä myös entisöinnissä käytettävien työkalujen tekemisessä. Vanhojen autojen rakenteelliset ratkaisut ovat välillä sellaisia, että valmiilla



Jarruhihnojen sorvauskin on työ, jossa tarvitaan paljon vain "selkärankaan talletettua" tietämystä. Hihnasorvia asettamassa Reijo Kurkinen.

HILJAISEN TIEDON HAASTEITA ENTISÖINNISSÄ



Auli Nerkki-Saarinen, Antti Prusi ja Ismo Koittola pohtivat Mobilian entisöintipajalla, miten entistämässä välttämätön ammattitietämys saataisiin siirtymään hallitusti käyttöön.

kaupasta ostettavilla työkaluilla ei työt etene.

Tietojen ja kädentaitojen soveltamiskyvyn ohella entisöijällä tulee olla taitoa tunnistaa mikä ei kuulu joukkoon. Entisöinnin kohteena olevia autoja on vuosien varrella korjailtu ja alkuperäisiä osia korvattu uudemmilla. Samalla ovat vuosimallit ja merkit sekoittuneet. Entisöijän tulee kuitenkin tietää, mitkä osat ovat kuuluneet alkuperäiseen kokoonpanoon. Oman haasteensa entisöijän osaamiseen tuo myös se tosiasia, että alkuperäisiäkin osia on saatavilla – kunhan vain tietäisi mistä niitä löytäisi!

Pohdimme Antin, Reijon ja Ismon kanssa myös sitä, miten edellä kuvattunlaista laajaa osaamista ja tietopääomaa voisi saada talteen. Päädyimme samaan, mihin Pirkanmaalaisten teollisuusyritysten kanssa toteuttamissani hiljaisen tiedon haltuunottohankkeissakin: Hyvät kysymykset avaavat ovia hiljaiseen tietoon. Vuorovaikutus ja asioiden tarkastelu kysymysten ja vastausten kautta auttaa oman hiljai-

sen tiedon havaitsemista ja sanoiksi pukemista. On helpompaa päästä kiinni osaamiseensa, kun toinen osaa asettaa kysymyksensä oikein. Hiljaista tietoa ja taitoa tarvitaan siis myös kysyjältä.

Eryityisesti työn suorittamiseen liittyvän hiljaisen tiedon haltuunotossa hyväksi koettu menetelmä on lähes tytä asiaa työvaiheitten näkökulmasta. Tällöin tehtävä jaetaan osiin - työvaiheisiin. Jokaisessa työvaiheessa mietitään erikseen työjärjestys, käytettävät työkalut, työn suorittamisessa huomioitavat asiat sekä vaara- ja riskitekijät. Työjärjestys kuvaa sen, missä vaiheessa työtehtävä on mielekästä tehdä, mitä tehdään ensin ja mitä sen jälkeen. Työvaiheen suorittamisessa käytettävät työkalut voivat olla todellisia työkaluja tai esimerkiksi silmät, korvat, sormenpäät, jotka kertovat tekijälleen arvokasta tietämystä työn etenemisestä. Työn suorittamisessa huomioitavat asiat ovat usein niitä hiljaista tietoa sisältäviä seikkoja, perusteluita, tarkistuksia, ominaisuuksia ja ilmiöitä, jotka ovat kokeneelle tekijälle itsestäänselvyksiä, mutta asiaa tuntemattomalta ne jäävät jopa kokonaan huomaamatta. Vaara- ja riskitekijät ovat riskejä joko entisöitävälle kohteelle tai entisöijän terveydelle.

Auli Nerkki-Saarinen



Web-sivustoko tulevaisuudessa hiljaisen tiedon tallennus-/ siirtomenetelmäksi?

Olisikohan nykytekniikan jo aika tulla mukaan myös ajoneuvohistoriaan ja perinnetiedon hyödyntämiseen liittyvään työskentelyyn? Vetkun internet-sivuja on sovittu kehitettävän jatkossa paremmin jäsenistöä palveleviksi. Kehitys etenee resurssien sallimissa rajoissa. Olisi ehkä mahdollista sisällyttää sivustoon myös jonkinlainen Intranet-osio, jonka kautta kuorma-auton entisöijä tai historian tutkija voisi tulevaisuudessa etsiä kokemukseen perustuvia neuvoja, niksejä ja faktoja mieltään askarruttavista asioista.

Kädentaitojen ja hiljaisen tiedon yhdistäminen on välttämätöntä myös entisöintityössä. Tiimityöskentelyssä tiedon siirtäminen tehostuu. Auli Nercki-Saarinen ja Ismo Koittola syventymässä V.Paunu Oy:n museolinja-auton entisöintiin. Mobilian pajan entisöintikohde on Kaipion korittama V. Paunu Oy:n 34 paikkainen Sisu SB 10/6200 linjuri vuodelta 1939.

Nuoremmin korvin kuultua...

Lyhyesti kuormureiden vaihdelaatikoista ja lisävaihteistoista

Eräs puuautomies kertoi, kuinka ennenkin ajettiin lähes samoja kuormia kuin nykyään. Mäet olivat jyrkkiä ja tehoa suhteessa vähempi - mäen päällä oli vaan käytössä paria pykälää pienempi vaihde!

40 luvun kuorma-autossa oli tavallisesti 4 vaihdetta, laatikko oli synkronoimaton ja useasti suorahampainen. Tuosta kaiketi johtuu se elokuvistakin tuttu ujellus ajettaessa. Välikaasu pienemmälle ja tuplapoljenta suuremmalle oli käytännössä ainoa konsti saada vaihteita päälle, ja kun kierroslukumittaria ei monastikaan ollut vaati vaihtaminen hyvää sävelkorvaa. Huippunopeuden ei tarvinnut olla suuri, käytännössä 60 kilometriä tunnissa oli silloisilla teillä paljon. Kun automies tunsu autonsa, ei vaihteet juuri rasahdellut, iso nahkainen saapas käytti polkimia ja rukkanen kävi kepillä just oikealla hetkellä.

Myöhemmin moottoritehot kasvoivat, tuli dieselit ja tarvittiin enemmän vaihteita. 5 tai 6 vaihdetta, synkronointi tai varsinkin suomalaisten valmistajien suosima synkronoimaton laatikko oli 50 luvun autoissa yleinen. Sisu valmisti laatikoita lisenssilä itsekkin, puhuttiin Sörkan Fullerista.

Legendaarinen englantilainen Eatonin tuplaperä kaksinkertaisti vaihteet ja monessa 60 luvun Petterissä, Fargossa tai muussa Englantilaisessa oli nuppi vaihdekeppissä josta perän nopeus valittiin. Ruotsalaisissa oli yleensä merkin oma, yksi- tai kaksinopeuksinen taka-akseli. Myöhemmin lisävaihteisto oli yleensä vaihdelaatikon yhteydessä, alettiin puhua jakajavaihteistoista tai aluevaihteistoista, hallintanuppi säilyi vaihdekeppissä.

Saksalaisissa Mersuissa oli useasti ns. tupla-H -kaavio; lisävaihteet valittiin keppiä sivulle pykälän yli liikauttamalla. Etenkin raskaissa nelivetoautoissa oli usein ns. maastolaatikko, jolloin lattialla oli 2 vaihekeppiä. Toisella valittiin maastovaihteet ja toisella käytettiin varsinaista laatikkoa. Etuakseli saattoi olla vetävän vain maastovaihteilla. Ainakin kotimaisilla merkeillä saattoi maastovaihteiden hallinta olla myös kojelaudassa paineilmaventtiilillä. 60 luvun loppupuolella alkoi esiintyä yleisesti esim. 10+5-vaihteisia joissa oli esim. 5-vaihteinen aluevaihteisto ja yläalueen puolittaja. Lisävaihde saattoi olla



myös ns ylivaihde jolloin puhuttiin loikkarista.

Synkronointi oli yleinen, Sisu ja Vanaja luotti perinteiseen ns suoraaan laatikkoon jolloin oli monesti

myös kytkinjarru helpottamassa vaihteiden kytkemistä. Jos

oppi käyttämään synkronoimatonta hyvin, ei tarvinnut kytkintä käyttää kun liikkeelle lähdössä ja se olikin monen automiehen suosiossa varsinkin puutavarajonossa. Legendaarisia valmistajia olivat amerikkalainen Fuller (joita oli myös yleisesti Sisuissa ja Vanajissa), englantilaiset Eaton sekä Timken joita käyttivät muutkin kuin Engelsmanni sekä Saksalainen ZF joita oli myös kotimaisissa merkeissä. Scania ja Volvo valmistsivat vaihdelaatikat yleensä itse.

Muistiin merkitsi **Pauli Salo**



Teksti ja kuvat: **Jari Ala-Illomäki**

Avattiinpa Automuseo!

Autoilun historiantalennukseen kirjoitettiin uusi luku syyskuussa Tuusulassa, kun pitkän linjan kuljetusyrittäjät Raimo ja Kirsti Stenvall avasivat automuseonsa. Tunnelmaltaan leppoisten avajaisten kutsuvierasjoukko tutustui uusissa, avarissa ja valoisissa tiloissa museon kahdeksaan ensimmäiseen näyttelyautoon sekä kaksipyöräisiin ajoneuvoihin. Näytteillä olleissa kuorma-autoissa oli Stenvallin itse yritystoiminnassaan käyttämiä malleja. Vanhin autoista oli vuoden -37 Chevrolet HS 131.

Avajaistilaisuudessa läsnä olleet Veteraanikuorma-autojen seuran edusmiehet luovuttivat museolle seuran pöytästandaarin huomionosoituksena Stenvallien perinnettälennuksen hyväksi tekemästä työstä. Myös muut kutsuvieraat muistivat isäntäpariskuntaa puhelein ja lahjoin.

Avajaisohjelman virallisen osuuden päätyttyä vieraat tutustutettiin käytännössä soppatykin toimintaan. Maittavaa hernekeittoa syödessä kuultiin elävän sirmakansoiton ohella monta autoilun historiaan liittyvää tarinaa ja kaskua. Pirkanmaalaisten mukanaan tuoman raekuuron alta juhlakansa siirtyi jatkamaan ruokailua ja seurustelua sisätiloihin, viihtyen näyttelyssä vielä hyvän matkaa iltapäivälle.

Museon toimintaa kehitetään jatkossa kysynnän ja resurssien mukaan. Toistaiseksi se on avoinna sopimuksen mukaan. Toiveena on, että alkanut museotoiminta muodostuu jatkossakin huviksi ja hyödyksi yleisölle ja omistajilleen.



Museoesineisiin tutustuvaa väkeä riitti paikoin tungokseen asti.



Avajaisia juhlistivat veteraaniautot myös museon pihamaalla.



Automuseon isäntäpariskunta hehkui tyytyväisyyttään, eikä syyttä.



Juhlapäivä tarjosi niin sielun kuin ruumiinkin ravintoa.



Eräitä onni tuntuu suosivan yhtenä. R. Lehtinen Anjalasta valittiin tällä kertaa lehdistön ihannepojaksi.



Jyrymiehet joutuivat ajoittain suojautumaan naisväen innokkaalta ihailulta. Kyseessä oli kuitenkin ns. läheltä piti –tilanne: turvapaikka löytyi Reiskan auton hytistä.



Huomio kiinnittyi myös sisustuksen harkittuihin yksityiskohtiin, kuten museoon sopivaan vanhaan valaisimeen sekä Sisu-perinnekelloon.



Museon avarissa ja valoisissa tiloissa kelpasi esitellä hienoja veteraaniajoneuvoja.



Asusteet



Noin vuodelta 1950 peräisin olevassa kuvassa korialaisen Rauno Haimakaisen isän nelivetoinen V8 Sak-

san Ford vm. 1943. Niitä ei liene ollut montakaan Suomessa, kuuleman mukaan ne tulivat tänne saksalaisen rynnäkkötykkikomppanian mukana. Kaikkiaan näitä valmistettiin 758 kpl. Kuljettajan asu lienee melko tyypillinen tuolle aikakaudelle? Suunnilleen tuollainen mielikuva ainakin 50-luvun pikkupojan silmien verkkokalvolle on talentunut. Ehkä kravatti on kuitenkin vain ko. tilaisuuden vaatima erityisvaruste?
(Kuva R.H:n kokoelmat)



Olavi Sallinen keikalle lähdössä 1950 -luvun alun talvivarusteissaan. (Kuva O.S:n kokoelmat)



Kangasalalainen autonkuljettaja Veikko Aulen 40 - 50 -lukujen vaihteen aikoihin. (Kuva O.S:n kokoelmat)

1950

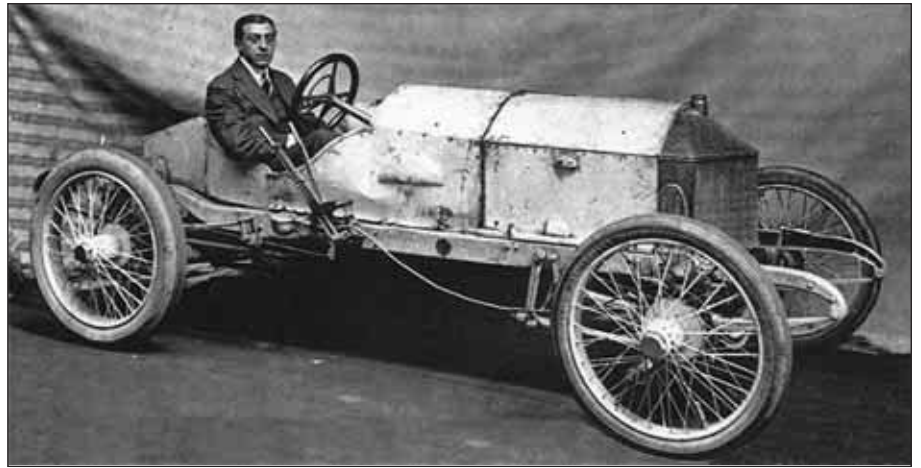


OLIKO SITTENKIN BERGMANN KALAJOELLA ?

Veteraani Kuorma-autolehdessä numeroissa 4/2004 ja 1/2005 Reijo-Valta on ansiokkaasti selvittänyt harvinaisen hyötyajoneuvon tarinaa Kalajoelta.

Alkujaan kuorma-auto Abteilung, valmistenumero 969, on ilmoitettu Oulun poliisin rekisteriin 2.9.1921 numerolla Oulu 72. Ajoneuvon omistajaksi on ilmoitettu Kalajoen Auto Oy. Ajoneuvon merkki on sikäli harvinainen, ettei sitä löydy nykyisistä eikä aikaisemmista ajoneuvoluetteloista. (Mikäli tiedossasi on em. ajoneuvon merkkihistoriaa, olisimme erittäin kiitollisia tiedoista). Tieto Kalajoen Auto Oy:stä on ollut perimätiedon varassa, joka ei aina ole aukotonta. Em. osakeyhtiön hallituksen ja omistuspohjan ovat muodostaneet seuraavat kalajokiset henkilöt: Tuomas Rahkola, Oskari Santaholma, Johannes Poukkula, Felix Kontio, A.J.Sariola ja Väinö Granlund. Yhtiöjärjestys on kirjattu 21.4.1921 kotipaikkana kalajoki. Yhtiö on merkitty rekisteriin 26.9.1922 rekisterinumerolla 46601. Yhtiö on lakkautettu 21.1.1932. Kalajoen Auto Oy:n on ollut tehtävänä yhtiöjärjestyksen mukaan harjoittaa matkustaja ja rahtitavaran kuljetusta autolla. (Tietolähde: Raahan maistraatti)

Ajoneuvojen rekisteröinti aloitettiin Suomessa vuonna 1922. Oulun läänissä ensimmäinen ajoneuvo merkittiin rekisteriin 12.7.1922. Kalajoen Auto Oy:n Bergmann (Abteilung) rekisteröitiin 14.7.1922, rekisterinumerolla O-91. Rekisteröintiasiakirjojen perusteella on todettavissa, että auto on kolmen ensimmäisen Oulun läänissä rekisteröidyn ajoneuvon joukossa. Samoin voidaan valmistenumeron (969) ja teknisten tietojen perusteella päätellä, että tämä Bergmann -yksilö on varmuudella sama auto kuin aikaisemmin mainittu Abteilung. Auton kuljettajana aikaisemmin oli toiminut koneenkäyttäjä Heino Hihnala Nivalasta. Uuden rekisteröinnin jälkeen kuljettajaksi on merkitty Ville Orell Kalajoelta. (Tietolähde: Oulun läänin rekisteröintitiedot)



Melallurgique kilpa-auto vuodelta 1914. Konepeitto ja jäähdytin osoittavat selvän sukulaisuuden Bergmannin kanssa.

Autonvalmistajana Bergman tunnetaan lähinnä sähköautojen (akkukäyttöisten) valmistajana.

Vuosina 1906 – 1907 berliiniläisyhtiö Bergmann – Gaggenau valmisti 1,5 tonnin kuorma-autoja, joissa käytettiin Benzin bensiinimoottoreita ja Gaggenauin toimittamia osia. Vuodesta 1907 alkaen Bergman keskittyi valmistamaan akkukäyttöisiä kuorma- ja pakettiautoja, joita markkinoitiin vuoteen 1939 saakka Bergmann ja Fulgan nimellä. (Tietolähde: Maailman moottoriajoneuvot, Tekninen kustannusliike Oy, 1987)

Bergman – Metallurgique tuotanto aloitettiin 1909 jatkuen vuoteen 1914 ja vuodesta 1918 vuoteen 1922. Bergman hankki lisenssin valmistaa autoja ranskalaiselta Metallurgiquelta. Autot markkinoitiin merkillä Bergmann - Metallurgique. Em. autoja valmistettiin kuorma-, paketti- ja linja-autoina. Bensiinimoottorilla varustetut autot olivat nokkamallisia muunnoksia, koska autot rakennettiin akkukäyttöisten autojen osista. Ensimmäisen maailmansodan aikana em. autoja ei valmistettu. (Tietolähde sama kuin edellä)

Esitettyjen kuvien perusteella on todettava, että em. auto vastaa alkuperäistä Bergmann - Metallurgiqueksi autoa. Kuvien mukaan Metallurgique tavaramerkkinä käytettiin vuodesta 1907 alkaen ns. terävää V-

jäähdytintä. Myös konepeitto, ilmanottoritilät sekä konepeiton nostokahvat ovat yhtäpitävät kuvien kanssa. (Kuvat internetistä)

Rekisteröintiasiakirjoista päätellen Kalajoen Auto Oy:n omistama ja Bergmann Elektrizitäts-Werg AG:n valmistama auto siirtyi 20.5.1926 A.Santaholma Oy:n omistukseen, kuljettajana Kalle Niemelä Kalajoelta. Katsastuksessa 23.5.1930 todettiin, että autoa oli muutettu siten, että voitiin hyväksyä suurempi kuorma (kuorma 1650 kg ja brutto 3180 kg) Auto poistettiin rekisteristä 30.12.1933.

Veteraani Kuorma-auto -lehden numerossa 1/2005 sivulla 11 olevan auton merkiksi esitetään Hupmobilia. Auton rakenteet ja valmistusajankohta eivät tue em. väittämää. Hupmobili on valmistanut hyötyajoneuvoja vuosina 1920–1925, ja ne olivat alle 1 tonnin autoja.

Kysymykseen, Bergmannko löytyi siis Kalajoelta, voidaan suurella todennäköisyydellä vastata, että Bergmann on sittenkin ollut kalajokinen kuorma-auto.

Lauri Myllylä



Vesa Rohila

Aulis Hartikaisen aina yhtä komea Vanaja VAK- 2 vuodelta 1959 maitokopilla on oman aikansa järeä kuorma-auto. Pystyputki kuuluu asiaan.

Maidon kuljetus muuttui 40 vuotta sitten

Tonkkakeräilystä tankkikeräilyyn

Maitotonkkia kuljetettiin meijereihin traktoreilla ja peräkärriillä yleisesti vielä 1950-luvulla ja joissakin pitäjissä vielä 1960-luvun alussa. Samaan aikaan kuitenkin meijereissä alettiin siirtyä maitotonkkien kuorma-autokuljetuksiin. Kyläteitä rallattelivat Austinit, Bedfordit, Fargot, Fordit, Mercedes-Benzit, Scania-Vabikset, Sisut, Vanajat, Volvot ja muut sen aikuiset kuormurimerkit pystökuormineen. Siirrettäviä lypsykoneita oli jo käytössä karjatiloilta, mutta monessa talossa lypsettiin vielä käsin. Joka tapauksessa maito kaadettiin 30-50 litran tonkkiin, ja ne toimitettiin tavallisesti kaksipyöräisillä kärriillä maitolaiturille. Sieltä maitoautot veivät tonkat meijeriin.

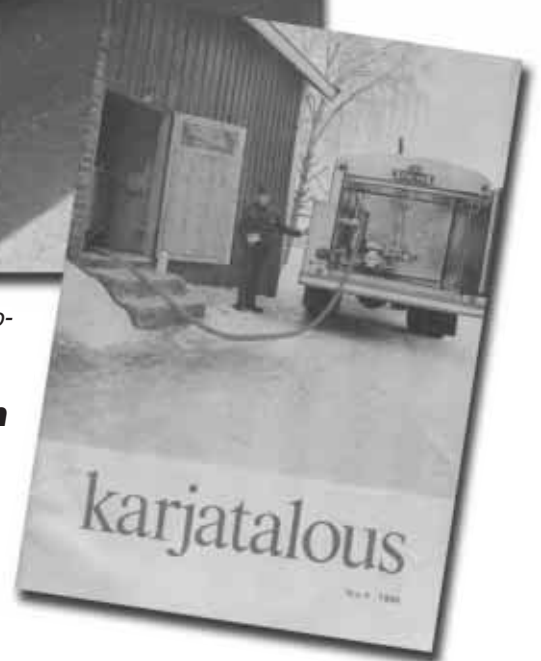
Noin 40 vuotta sitten keksittiin mai-

don tankkikeräily. Ruvettiin kuljetmaan maitoa tuhansien litrojen säiliöautoissa. Käytännössä se merkitsi luopumista myöhemmin kokonaan maitotonkista, kun järjestelmään otettiin käyttöön myös niin sanotut tilatankit maitohuoneisiin. Maitoauto saattoi ajaa suoraan maito huoneen viereen ja imeä maidon tilatankista kuljetussäiliön uumeniin. Meijereissä oli täysi touhu päällä tankkikeräilyn suhteen. Opastettiin maatiloja, ja suositeltiin muun muassa maito huoneen sijoittamista niin lähelle tietä tai pihamaata kuin mahdollista. Ruotsista saatuja kokemuksia ja tietoja hyödynnettiin tarmokkaasti. Olihan maidon tankkinoutoa siellä harjoitettu jo usean vuoden ajan. Ruotsalaisten mielestä maitoauton olisi

Näin tehtiin tunnetuksi maidon tankkikeräilyä Valion lehden Karjatalous 4/1968 kansikuvassa. Kuvan auto on Oy Tuottajain Maito Ab:n Bedford KHLK 70-4240/3784.

päästävä noin 5 metrin päähän maito huoneen ovesta, ja kääntöpaikan halkaisijan tulisi olla 20 metriä sekä sille johtavan ajoväylän leveyden vähintään 5, 5 metriä. Näin teoriassa. Käytännössä suomalaisten maatilojen pihassa maitoautonkuljettajat joutuivat sompailemaan edellä kerrottuja mittoja ahtaammissa paikoissa. Se ei tietenkään ammattitaitoisille maitokuskeille ollut mikään ongelma.

Maito hölskyi säiliöautojen kyydisä iloisesti ja kansa joi valkoista terveysjuomaa milloin pussista, milloin





purkista. Funktionaalisista elintarvikkeista tuskin oli kuultukaan. Suomessa maidon tankkikeräily aloitettiin Lahden seudulla vuonna 1966 (Suomen maatalouden historia, osa 3).

Ensimmäisiä uuteen maidonkeräilymenetelmään siirtyneiden meijereitten joukossa olivat muun muassa Lahden Seudun Meijeriosuuskunta, Hämeenlinnan Osuusmeijeri ja Kuopion Osuusmeijeri.

Aluksi, kun kaikilla karjatililla ei ollut maidon varastointiin tarkoitettuja tilatankkeja, maito imettiin säiliöautoon maitolaitureiden tonkista eli pystöistä. Pian kuitenkin tilatankit yleistyivät, ja maitotonkat jäivät pois käytöstä. Myös maitoa keräävien säiliöautojen määrä lisääntyi vauhdilla.

Valion julkaisemassa lehdessä Karjalous, numero 4/1968 kerrottiin, että tankkiauton pitäisi käydä karjatilalla noutamassa maito tilasäiliöstä joka toinen päivä. Yksi auto



Ennen tankkikeräilyä maitotonkkia ajettiin maitolaitureilta meijeriin esimerkiksi tällä tavalla. Helvi Kuortin entisöity Bedford on vuosimallia 1950.

pystyisi keräämään 120 talon maidot eli käydä 60 tilalla päivittäin. Käytännössä asia ei tainnut olla ihan näin yksinkertainen. Maaltapaon kiivaimpaan aikaan harvaan asutuilla

alueilla saattoi olla vaikeuksia löytää pieneltä alueelta 120 maatilaa, jotka tuottivat merkittäviä maitomääriä.

MUSEOKUORMA-AUTOT KUNNIOITTAVAT SUOMALAISEN KUORMA-AUTOILUN VUOSISATAISTA PERINNETTÄ

Veteraanikuorma-autojen seura ry juhlistaa vuonna 2006 monin tavoin vuosisadan täyttymistä siitä, kun kuorma-autoliikenne maassamme on alkanut. Historia herää eloon juhluvuoden päätapahtumassa 8 - 11. 2006 Seuran "Savo - Karjalan Keikkalla", joka Joensuusta käynnistyttyään kiertää Rääkkylän, Kiteen, Punkaharjun, Savonlinnan ja Rantasalmen kautta Pieksämäelle. Reitin pysähdyspaikkakunnilla järjestetään yleisölle museoajoneuvonäyttelyitä ja esitellään vanhoja automiesten työskentelytapoja.

Punkaharjulla tutustutaan Luston näyttelyyn ja esitellään yleisölle mm. puutavarakuljetusten historiaa. Savonlinnassa Keikka luovuttaa Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle vetoamuksen kuljetuskulttuurin perinnettä ja yhteiskunnallisen arvostuksen

kohottamiseksi sekä alan eri tahojen yhteistyön tehostamiseksi. Tapahtuma liittyy osaltaan myös valtakunnalliseen, Museoajoneuvon päivä -tapahtumasarjaan.

Pieksämäellä tämän historiallisen kavalkadin osallistujat viettävät tapahtumansa päätösjuhlaa. Keikalle odotetaan saapuvan eri puolilta Suomea n. 70 vanhaa kuorma-autoa, aina 20-luvun "kanttiautoista" alkaen.

Katsojan mieleen nousee nostalgisia muistoja lapsuudesta ja nuoruudesta. Lähtemättömästi on monen muistiin lapsuudessa tallentunut jo kaukaa kuuluva moottorin voimaa uhkuva murina ja suorahampaisen vaihdelaatikon valittava jurnutus raskaiden sorakuormien junnatessa kotikylän mutkaisella maantiellä. Nyt tuo elämys on mahdollista kokea jälleen!

Kuormureiden lavoilla on monenmuotoista perinnetavaraa, kuljettajilla ja apumiehillä ajokkinsa aikakauden mukaiset asusteet ja muut varusteet aina holkkilupakoita ja vanerisia eväsaskeja myöten.

Kuorma-autoperinteen harrastajien 18. matka-ajo tutustuttaa osallistujansa jälleen uuteen osaan kauneinta Suomea, sen historiaan, nykyoloihin ja kulttuuriin. Samalla harrastajat esittelevät maakunnan väestölle omaa kulttuuriperinnettään; vanhoja kuorma-autoja sekä niiden monimuotoista käyttöä kotomaamme rakentamisessa kokonaisen vuosisadan kuluessa. Aiemmat keikat ovat nekin kulkeneet historiallisilla seuduilla; merkittävimpiä näistä esim. pitkät matka-ajot Petsamoon, Karjalan kannakselle ja Ahvenanmaalle.



Loska-ajot 2005:

KAIKKI TIET VIEVÄT TOIJALAN

Päivi Ala-Illomäki

Kaikki tiet vievät yleisen uskomuksen mukaan Roomaan, mutta 29.10.05 lauantaiamuna Vetkulaisen tiet veivät Toijalan ABC –huoltamon piha-alueelle. Veteraanikuorma-autojen seuran kymmenennet Loska-ajot alkoivat, siitä osoituksena kolmekymmentä autoveteraania kuljettajineen ja repsikoineen, ja heidän joukossaan autoveteraaneista kiinnostunutta yleisöä. Matkaan lähteneiden konkareiden joukossa näkyi jälleen ilahduttavasti nuorempaakin sukupolvea juuri kuorma-autokortin ajaneista niihin, jotka vasta toivovat ylettävänsä näkemään ratin takaa tielle.

Urjalan taikaa ja taide-elämyksiä Visavuorella

Liikkeelle lähtenyttä letkaa tervehti kirkas ja aurinkoinen, joskin kolea sää. Edellisellä viikolla satanut ensilumi koristeli vielä edessä aukeavia metsämaisemia ja peltoaukeita. Letka eteni levollista vauhtiaan kohti Urjalaa, ja Loska-ajojen teema sekä menneiden aikojen hiekkateiden todellisuus konkretisoitui ensimmäistä vierailukohdetta lähestyttäessä.

Kapea, mutkainen, mäkinen, liukas ja kurainen hiekkatie vei autoveteraanit Pentti Kangasahon kotiseutumuseoon. Siellä tutustuttiin paremmin lähimenneisyyden elämänmeenon sekä kaksi- ja nelipyöräisten kulkuneuvojen kokoelmaa, että kotitalouksien arjesta kertovaa esineistöä katsellen. Jokaiselle löytyi tuttua ja tuntemattomampaakin nähtävää runsain mitoin. Hengen ravinnon lisäksi museo tarjosi ystävällisesti vierailleen keittolounaan.

Urjalasta keulat kääntyivät kohti Visavuorta. Matkan varrella Riisikkalassa katse kiinnittyi Suomen ehkäpä kauneimpiin pysäkkikatoksiin. Punaista, valkonurkkaista tupaa kekseliäästi mukailevat katokset olivat koreita kuin karamellit.

Visavuorella saatiin kauniiden Vanajaveden rantamaisemien lisäksi taitavan oppaan johdolla tutustua suomalaiseen kulttuurihistoriaan, 1900-luvun alun kultakauden kuvanveistäjän Emil Wickströmin ateljeen ja taiteilijakotiin. Patsaat, muotokuvat, harjoitelmat sekä ateljeen ja taiteilijan kodin alkuperäisenä säilyneet rakennukset ja sisustukset loivat vaikuttavan kokonaisuuden. Jäl-

kiruuksi nautittiin makeita nauruja pilapiirtäjä Kari Suomalaisen paviljongissa piirros- ja maalauskoelmien ääressä.

Maanteiden ässät Mobiliassa.

Päivän viimeiseen kohteeseen,



Paloauton (Ford F-600/1968) kuljettaja ja hänen rouvansa. Markku Koskinen ja Seija Salento-Koskinen iloisina kuten aina.



Mobilian automuseoon ajettaessa nautiskeltiin Sääksmäen sillalta avautuvista kauniista järvimaisemista. Mobiliassa matkalaiset virkistäytyivät pullakahveilla sillä aikaa, kun näyttely-yleisö tutustui kuorma-autoveteraaneihin. Paikalle oli saapunut myös niitä kuorma-autoharrastajia, jotka olivat joutuneet jättämään tämänkertaiset loska-ajot väliin työn tai flunssan vuoksi.

Urku auki...!

Illan viimeinen pysäköinti tehtiin Kangasalla. Monipuolisen päivän uuvuttamat retkeläiset majoittuivat satavuotisjuhliin viettävään urkutehtaaseen, nykyiseen hotelli Urkuun. Majoittumisen, saunan ja Vetkun hallituksen kokouksen jälkeen kolmannen kerroksen ullakkoravintola tarjosi parastaan 100-vuotisjuhlien juhlamenun muodossa. Kylmäsavustettu lohi, porsaantournedos ja omenaleivokset kuusenkerkkäsiirapeineen keräsivät ansaittua kiitosta.

Juhlivaan urkutehdasta ja hotellia muistettiin seuran standaarilla, jonka seuran puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja kävivät luovuttamassa iltajuhlissa hotellin ravintolatoiminnasta vastaavalle johtaja Pekka Palosaarelle. Illan yllätyksenä nähtiin Vetkun kuluneen vuoden toiminnasta kertova diaesitys, jonka myötä verestettiin vanhoja ja uudempiakin muistoja. Ilta venyi lopulta reippaasti yli puolen yön yläkerran ravintolassa Seppo Tammilehdon orkesterin tahdissa. Tanssikengät kuluivat, mutta taisi maailmakin parantua taas pykälän verran.

Pöytäkeskusteluissa pohdittiin kevyempien aiheiden lomassa myös Vetkun toiminnan tarkoitusta ja merkitystä. Monet keskusteluun osallistuneet kertoivat kuorma-autoharrastuksensa syntyvaiheista, ja kävi ilmi että harrastajissa on paljon rattiin syntyneitä, joiden kasvuympäristö liittyi kuorma-autoihin ja kuljetusalaan. Lisäksi on myös niitä jotka ovat altistuneet asialle vasta myöhemmissä elämänvaiheissaan: osa löytänyt ammattinsa ja leipäpuunsa kuorma-autoista, osa taas ollut muuten satunnaisissa tekemisissä isojen autojen kanssa. Yhdessä pääteltiin Vetkun tehtävänä toimia yhä uusia sukupolvia kuorma-autojen kuolemattomalle viehätysvoimalle altistavana kanavana. Kukapa tietää missä tienmutkassa Vetkun veteraaniautoletkaa seuraa haikkein mielin se seuraava harrastaja, joka hankkii oman projektinsa ja jatkaa näin perinteen säilyttämisen ketjua omalta osaltaan.

Aamun sarastaessa Vetkun syyskokous keräsi jäsenistön pohtimaan menneitä ja suunnittelemaan tulevia, muut nauttivat aamusta ulkoillen ja lepäillen. Kotimatalle lähtijöitä saatteli sumuinen sää, mutta mieli oli varmasti hyvä ja muistot mukavia, jälleen kerran. Lämmin kiitos järjestelyvastaaville hienoista elämyksistä.



100 -vuotisjuhliin viettävä kangasalainen Hotelli Urku tarjosi nostalgiset puitteet Vetkun Loska-Ajon päätösillalliselle. Autot vas. Ford AA/1931 (Matti Haavisto, Nokia), Kontio-Sisu/1976 (Risto Koivumäki, Vantaa), Volvo N84/1966 (Lasse Hietsalo, Elimäki), Jyry-Sisu/1966 (Reino Lehtinen, Anjalankoski), R.E.O. /1935 (Olavi Sallinen, Kangasala), Ford F-600/1959 (Aimo Pirnes, Pyhäsalmi).



Mobilian runsaatkin pysäköintitilat olivat loppua kesken, kun yleisömenestys yllätti järjestäjätkin.



Loskainen yksityistie Urjalan Pertunkulmalla muistutti osallistujille, ettei entisaikoina voitu aina ajella afalttipaanoilla. Tässä kultaisen 60-luvun näyttettä; etualalla mäntyharjulaisen Juhani Pietikäisen tukki-Volvo vuodelta 1964, seuraavina perniöläisen Jorma Vainion Mercedes-Benz 1965 sekä anjalalaisen Reino Lehtisen Jyry-Sisu 1966.



Pokaali tuli kotiin!

Wexi

Kangasalalainen Olavi Sallinen pokasi haltuunsa itse kymmenen vuotta sitten asettamansa kiertopalkinnon Veteraanikuorma-autojen seura ry:n (=”VetKu”) Loska-ajossa. Palkinto myönnetään vuosittain vanhimmalle ajoon osallistuvalla ajoneuvolle, kuitenkin siten, että kukin ajoneuvo/kuljettaja –yhdistelmä voi saada sen vain kerran. Pokaalin jalustaan kaiverretaan haltijan nimi ja ajoneuvon tiedot. Lisäksi kukin voittaja saa metallisen muistolaatan pysyväksi muistoksi itselleen. Lilja ja Olavi Sallinen osallistuivat tapahtumaan vuonna 1935 valmistetulla R.E.O. Speed Wagon kuorma-autolla.

Loska-ajot ovat alkuaan Olavi Sallisen idea; koska kerran seuran säännöt edellyttivät joka tapauksessa jäsenistön kokoontumista syyskokoukseensa loka-marraskuun aikana, miksi ei samalla järjestettäisi suurta yleisöäkin ilahduttavaa vanhojen kuorma-autojen kavalkadia? Alussa ajatus kohtasi suurta epäilyä – kuka nyt lähtisi pahimpaan loskakiin sotkemaan työllä ja vaivalla entisöimäänsä arvokasta museo-

kuorma-autoaan! ”Kelillä kuin kelillä näillä autoilla oli silloin entisaikaankin ajettava” – puolustautui Sallinen.

Vuosikymmenen kokemus on osoittanut, että ajon suosio on kasvamaan päin. Lokakuun viimeisen viikonlopun aikanakin kolmisenkymmenen museoikäisen kuormurin kolonna kierteli Antti Prusin suunnittelemaa reittiä Toijalasta Urjalan Pertunkulmalle, Pentti Kangasahon yksityiselle kotimuseolle ja sieltä edelleen Valkeakosken kautta Kangasalle, missä nämä eri puolilta maata kokoontuneet kuljetuskulttuurin perinteen vaalijat tutustuivat mm. Mobilian näyttelyyn sekä osallistuivat Vanhan Urkutehtaan 100 -vuotisjuhlallisuuksiin.

Sunnuntai-aamuinen syyskokous Hotelli Urussa valitsi Veteraanikuorma-autojen seura ry:n puheenjohtajana jatkamaan seuraavallakin toimi-



Loska-Ajo pokaalia luovuttamassa sitä edellisen vuoden hallussaan pitänyt Matti Haavisto, taustalla myhäilevät ”VetKun” puheenjohtaja Veikko Hoppula (oik.) sekä varapuheenjohtaja Jari Ala-Illomäki.

kaudella kangasalalaisen Veikko Hoppulan. Hallitukseen kuuluvat Olavi Nenonen Pieksämäeltä (uusi), Aulis Hartikainen Juankoskelta (uusi), Reino Lehtinen Anjalasta, Sture Palmgrén Pernajasta, Markku T Koskinen Pornaisista, Raimo Stenvall Tuusulasta, Jari Ala-Illomäki Siipoosta, Onni Sarjomaa Halikosta, Antti Prusi Kangasalta sekä Antti J Kaura Kauhajoelta. Toimintasuunnitelmaan kirjattiin kuorma-autoihin liittyvän perinteen ja -historiatiedon monipuolista keräämistä ja taltiointia tukevia tavoitteita. Vuodesta 2006 onkin muodostumassa varsin vilkas, pidetäänhän sitä suomalaisen kuorma-autoliikenteen vuosisataisen toi-



Sallisen hienosti entistetty ”Ukko-Reo” vm. 1935 on osallistunut vuosien varrella lukuisiin Veteraanikuorma-autojen seura ry:n ajotapahtumiin niin Petsamossa kuin Karjalan Kannaksellakin. Nyt ajettiin Loska-Ajo 2005, joka päättyi sopivasti vanhan Urkutehtaan 100-vuotisjuhliin.



Tosiasiallisesti vanhin Loska-ajo 2005 –tapahtumaan osallistunut kuorma-auto oli nokialaisen Matti Haaviston Ford A 1931, joka on palkittu edellisenä vuonna. Bensiinikäyttöisiä kuorma-autoja oli lähes neljännes osallistujista.



minnan juhluvuotena.

Vanhat kuorma-autot tulevat näkymään liikenteessä mm. Joensuu – Kitee - Savonlinna – Rantasalmi - Pieksämäki seuduilla ajettavalla "Savo-Karjalan keikalla" 8-11.6.2006, sekä Logistiikka & Kuljetus 2006 –messujen aikaan 18-20.5.2006 Helsingissä.

Jäseniä tässä vuonna 1987 - alkuaan 14 hengen voimin - perustetussa seurassa on nykyisin n. 500. Eriytyisen ilahduttavana ilmiönä seuran johto on pannut merkille nuoren polven kasvavan kiinnostuksen hyötyajoneuvoperinteen tallentamiseen.



Kukahen kertoisi Vetkun lukijoille mikä on autokonstan veivaama laite? Jonkinlainen apukäynnistin, vaiko turbomallinen hiilikuivuri? Kuva Vesa Rohilan löytölaatikosta.

Vanhat Sisut ja Vanajat kokoontuivat Kuopiossa

Jari Ala-Ilomäki

Veteraanikuorma-autojen Seura (VETKU) ry:n Vanhat Sisut ja Vanajat –kerhon voimannäyte, kerhon ja maailmanhistorian ensimmäinen jäsentapaaminen kokosi peräti kolmekymmentä autokunnallista Sisu ja Vanaja –harrastajia veteraanikuorma-autoineen Kuopioon 19.–20. toukokuuta 2005. Suomen Kiitoautot Oy:n piha-alueelle perjantaina kokoontuneet kotimaiset veteraanikuorma-autot muodostivat komean kokonaisuuden, ja kuskeilla oli ainutlaatuinen tilaisuus vaihtaa kokemuksia ja kuulumisia autoharrastuksensa ominaispiirteistä, ongelmista ja onnistumisista. Lauantaina seuraan liittyivät Kuopion Kuorma-autoilijat ry:n järjestämän kuorma-autonäyttelyn osallistujat. Onnistunut näyttelykokonaisuus ja kaunis sää houkuttelivat paikalle runsaslukuisen yleisön, joka kiinnostuneena tutustui sekä autoihin että työnäytöksiin.



Näyttelyn taatusti järein Vanaja oli kuopiolaisen Pertti Lähi-vaara Oy:n omistama komea rekkaveturi Vanaja N3-69-4x4 vm. 1968.



Ilmailulaitos lahjoitti näyttelyssä VETKULLE aura-autona toimineen Sisu L 131 CVT vm. 1973. Ilmailulaitoksen kunnossapidon päällikkö Åke Lindströmin luovuttamat asiakirjat vastaanotti VETKUn puheenjohtaja Veikko Hoppula apunaan varapj. Jari Ala-Ilomäki ja Vanhat Sisut ja Vanajat –kerhon vetäjä Hannu Kettunen. Arvokas lahjoitus pääsee tositoimiin kuljettamaan Suomen todennäköisesti vanhinta kuorma-autoa, VETKUn vuoden 1920 Republic:ia näyttelymatkoilla. (Kuva: Olli Blomberg)



Harvinaislaatuinen elämys ja lisämauste päivän ohjelmassa olivat kotimaisten veteraanikuorma-autojen harrastajien siirtymiset näyttelyalueen ulkopuolella. Ne hoidettiin vakuuttavasti Ylämyllyn automuseon vuoden 1950 mallisella ja teeman mukaisella Sisu L-60 SI postilinja-autolla.



Tämä ei ole otos takavuosien suositusta Mennään bussilla –televisiosarjasta, vaan postisisusta, jota kuljetta-
valle Osmo Mikkoselle nuotteja lukee rahastajana toimintanut Hannu Kettunen. Kyyti oli komeaa ja sitä myöten myös tunnelma korkealla.



Velj. Mikkosen vanha joutsalaisella varustettu puutavara-auto alkuperäiseen loistoonsa entisöitynä. Sisu K-26 SU:n vm. omistaa Osmo Mikkonen Joensuusta. Tehoa 6,2 litrainen Leyland 0.375 –moottori kehittää 115 hv; sil-
läkin on joskus puu saanut kyytiä.



Hotelli Rauhanlahden tilausravintola Jätkäkämäppä tarjosi lämminhenkiset puitteet Oy Sisu-Auto Ab:n tarjoamalle iltatila-
laisuudelle. Osallistujia hemmoteltiin savolaisen pitopöydän runsailla ja herkullisilla antimilla.



Joensuulaisen Timo Karppasen kaunis Sisu Kb 117 BP vm. 1964. Tämäkin rekkaveturi on todella harvinaista nähtävää.



Autonäyttely ilman naiskauneutta on tunnetusti kuin pilvi-
nen päivä! Kuopiossa sää suosi ja kaiken kukkuraksi Salme Lehtinen (vas.) ja Päivi Ala-Illomäki olivat pukeu-
tuneet 60-luvun alun kuoseihin. Lulu-koira tyytyi uudempaan, joskin tyylikkääseen turkkiin.



Juankoskelaisen Hannu Kettusen entisöintivaiheessa oleva Sisu S-15 vm. 1944 oli näyttelyn vanhin auto. Näitä ei liiemmästi ole jäljellä.



Toisena näyttelypäivänä järjestetyissä vanhojen työmenetelmien näytöksissä esiteltiin puutavaran kuormauksen lisäksi hiekkakuorman tekoa Fiskars –merkkisillä kuormaimilla. Iloisessa, jos kohta hikisessä työn touhussa ovat Pertti Lähivaara Kuopiosta (vas.), Tapio Nisula Muuramesta ja Aimo Pirnes Pyhäsalmealta. (Kuva: Olli Blomberg)



Sisu S-15:n ohjaamonäkymä. Kovasti ovat kuljettajan työolot muuttuneet, mutta niin on maailmakin. Konttori on kuitenkin tyylikäs ja vähintäänkivselkeä.



Voiko rekkaveturi näistä komistua? Vasemmalla Joensuun Kiitoautojen aikanaan omistamaa vastaava Suomen Kiitoautot Oy:n Vanaja A2 vm. 1959 ja oikealla Pudasjärveläisen Ari Penttilän Sisu K-41 SP vm. 1964 Vanajan Autotehtaan valmistamalla pökkarekalla varustettuna.



Vanhojen Sisujen ja Vanajien edustavaa rivistöä.



Lajinsa viimeisiä kaunottaria: klassisen kaunis piikkinokka-Vanaja. Tämän Vanaja A2-47:n vm. 1966 omistavat Veikko ja Eino Hämäläinen Nilsiästä.



KUORMA-AUTO JA MAATALOUS

Tämänkertainen "Vanha valokuva kertoo" -kuvakavalkadimme on juuri kuin kotoinen perhealbumi tyypillisimmillään; hienoja kuvia, jotka herättävät selailijan mielessä paljon kysymyksiä – vain vastaukset puuttuvat! Mikä auto ja keitä ovatkaan sen vierellä näkyvät henkilöt? Mitä aikanaan tehtiin kuvatonlaisilla lisälaitteilla? Milloin kuva on otettu ja missä? Mikä oli kuvan esittämä tilanne, mitä siinä tehtiin? Kuka kuvan otti ja olisiko jotakin muuta asiaan/tahtumaan liittyvää tietoa jostakin saatavilla? Hyviä kysymyksiä, joihin esitetyt vastaukset olisivat kuin historiallinen tietoteos kiinnostavimmillaan – jos joku olisi vaan aikanaan ehtinyt kirjoittamaan vaikkapa kuvan taakse edes muutaman perusasian. Näinhän on käymässä meidän omillekin kuva-albumeillemme. Kun sukupolvi vaihtuu, kukaan asianosallinen ei olekaan enää kertomassa, mitä kuva todella esittää.

Lehden tarkoitushan on paitsi jakaa-, myös kerätä kuorma-autoihin liittyvää perinne- ja historiatietoa. Päätimme siis julkaista "tekstittömätkin" kuvat juuri tiedon lisääntymisen toivossa! Todennäköisesti lukijakunnassamme on henkilöitä, jotka tunnistavat kuvissa esitetyt tilanteita ja asiayhteyksiä. Näidenkin tiedonmurrusten tallentaminen on osa Vetkun toimintaa, joten postia vaan reilusti toimitukselle.



Valmiit maitojalosteet lähdössä meijeriltä liikkeisiin. Muovipusseihin pakattu maito kuljetettiin puisilla laatikoilla, silti pussien rikkoutuminen oli jatkuva Valmiit maitojalosteet lähdössä meijeriltä liikkeisiin. Muovipusseihin pakattu maito kuljetettiin puisilla laatikoilla, silti pussien rikkoutuminen oli jatkuva ongelma.ongelma.



Hollolalaisen P Sanion M-B 1418 Meijeriosuuskunnan tankkiajossa.



Harvinaisempi eläinkuljetus. Vähälumisia jouluja lienee ollut ennenkin Etelä-Suomessa.





AB Stokforsin Mercedes-Benz Elimäen Peippolan kartanossa. Auton lavalla on kuivurin osa, joka on tuotu Korian rautatieasemalta. Kuvassa Johannes Pietiläinen sylissänsä tytär Mirja. Keskellä Yrjö Rantanen ja oikealla Antti Tamminen.



Sarvipäinen nautakarja siirtymässä lossikuljetuksesta L 322 -Mersun kyytiin. Kohteena ilmeisesti Karjaportti Mikkeli.



Kuljettaja Onni Mäkilä. 1923 ostettu M-B, jossa oli aluksi umpikumirenkaat, mutta vaihdettiin myöhemmin ilmarenkaisiin. Mäkilällä ollut lupa harjoittaa kuorma- ja henkilöliikennettä Yläneen Heinjoen kylässä.



Maitoautot ovat Elimäen Myllylän kartanon meijerin pihalla. Meijeritoimintaa harjoitti Leo Aaltonen.



Kalkki- tai lannoitesäkkikuorma tyhjenemässä koneellisen kuljettimen avulla jossakin terminaalissa.



1932 Ford Säkkijärvellä maidon vastaanottoasemalla.



Pyhtäläisen Vilho Lindqvistin Cirtoen, perässään saksalainen ylijäämä-perävaunu. Meijeri on Elimäen Koskiston meijeri, joka oli aikanaan Suomen suurin juustomeijeri. Maito kerättiin Pyhtään Hirvikoskelta.



Vilskettä Riihimäen Meijeriliikkeen pihalla. Valion kuva / Jari Koseniuksen albumista.



Paikallismoottorin rikkoutuminen ei saanut aiheuttaa katkosta puintiin, kun oli puintiaika! Ford "Keltanokka" kiteeläisellä tilalla puimakonetta pyörittämässä 1958. (kuvat Osmo Mikkosen albumista).



Vanaja /1958 om. Pentti Kuosmanen. Eila Kuosmanen ja tytär.



Scania-Vabis 1967 om. Pentti Kuosmanen Siilinjärvi. Kuopion 1. tankkikeräilyauto.





PUU KULKI VAAN...

Muistelmia metsätöistä, uitoista ja muista kuljetusmuodoista ennen vanhaan.

Hakkuutöissä käytiin 1930-1940 luvuilla jalkaisin ja talvella hiihtäen. Myrskylyhty oli valonlähteenä. Pokasaha, justeerri, kirves, kuorimarauta sekä petkele olivat työvälineitä. Aamulla kun kaato aloitettiin pimeässä, myrskylyhty laitettiin puunoksaan roikkumaan. Kun päivä alkoi valjeta lyhty sammutettiin ja aloitettiin karsimaan oksia kirveellä rungon päälipuolelta. Tukeista puheenollen, pomo kävi mittaamassa rungot tukkimittoihin, sitten alkoi katkominen, isommat katkot justeerilla ja muut pokasahalla. Tukit käännettiin kääntöraudalla ja sitten karsittiin alapuolelta. Latvoista ja pienemmistä rungoista tehtiin propseja. Halkoja hakattiin myös isoja määriä, yleensä lehtipuista.

Siihen aikaan oli kovia hakkuumiehiä, jotka tekivät pokasaha aikana 6-8 mottia päivässä, jopa enemmänkin päällisineen päivineen. Myös Forssa-yhtiö teetti nappulahalkoja sekä pienistä että jätetuista.

1930-luvun lopulla alkoi työmiehetkin hankkia polkupyöriä, ensin käytettyjä. Aikojen parantuessa, kun palkat nousivat, pystyivät hankki-



maan jopa uusia pyöriä.

Kaivospöllejä tehtiin myös puolipuhaaksi kuorittuna, yksimetrinen propsi tehtiin täyspuhaaksi heti metsässä. Parhaat miehet tekivät niitäkin 4-5 mottia päivässä. Ajokuljetukset metsässä tien jokivarsille ja rautatieasemille suoritettiin hevosilla talviteitä pitkin. Hevonen veti rekeä, jossa oli myös takareki (nykyinen rekka). Tukkia kulki isoja kuormia, kun oli hyväkuntoiset talvitiet, joista huolehti tiemies. Joskus oli niin isoja kuormia, että kun ajuri heitti hanskat kuorman päälle, niin hevonen pysähtyi. Jatkokuljetukset jatkuivat uittoina ja junakuljetuksina.

Kuorma-autolla kuljetukset vilkastuivat jo 1930-luvun lopulla, oli vetoauto ja jarruton puoliperävaunu ilman takavaloa. Kuormassa kulki noin 200-250 kuutiojalkaa tukkipuuta, noin 10 kiintokuutiometriä. Nykyisin ajoneuvoyhdistelmissä kulkee noin 50 kiintokuutiometriä.

Uitto oli halpa kuljetusmuoto vaikka hävikkiprosentti oli aika suuri. Raskaampi puutavara painui pohjaan, irtotavara karkasi järvillä lautoista, niitä myös kerättiin jälkikäteen rannoille kuivumaan. Sota-aikana olivat vanhat miehet ja naiset sekä myös toisella kymmenellä olevat lapset uittohommissa.

Kelloja ei ollut muilla kuin pomolla. Päivällissoitto huudettiin pomon käskystä aina vieressä olevalle uittajalle, se kulki nopeasti koko joen varren, jossa saattoi olla jopa 100 uittoyöntekijää. Tunnin ruokajan jälkeen sekä illalla, kun työt lopetettiin, oli sama huutojärjestelmä. Tuuli teki usein tepposensa päiväsaikaan, uitto ei kulkenut vastatuuleen. Silloin joutui olemaan yötkin uitossa, jolloin päivällä nukuttiin.

Elettiin 1930-luvun loppupuolta. Autokuljetukset vilkastuivat. Jokien varsille Portaaseenkin ajettiin autolla korkeita puolipuhaaksi kuorittuja tukkiteleja, jotka sitten annettiin urakalla kieritettäväksi jokeen. Myöhemmin myös Caterpillarilla työnnettiin tukit jokeen, jotka uitettiin jopa Poriinkin saakka. Kuorimattomia ns. nahkapoikia uitettiin lähisahoille, kuten Jaakkolan saha Kaukolassa, Forssan saha ja Loimaan saha. Myös propseja uitettiin tukkien seassa Poriin. Aiemmin uitettiin myös halkoja isoja määriä Forssan tehtaalle. Silloin oli puukäyttö voimälähteenä, myös nappulahalkoja käytettiin suuria määriä, jotka kuljetettiin autokuljetuksena kuten myöhemmin myös muut halot.

Sodan jälkeen alkoivat autokuljetukset vilkastua, kehitys on ollut valtavaa. Ennen kuormat tehtiin miesvoimin, sorat heitettiin isoilla lapiolla kuormaan, halot ja propsit käsipelillä. Tukin kuormaus alkoi kehittyä. Ensin nostettiin tukit ja laivapuut nostamalla kuormaan. Päällimmäinen osa kuormasta vedettiin joluja pitkin köysillä. Sitten otettiin käyttöön käsivinski ja pitkä vajeri, joka vietiin tukin ympäri ja veivattiin ylös. Myöhemmin laitettiin vajerikela vaihdelaatikon taakse, jota auton moottori pyöritti. Työ helpottui kun sai istua autokuskin paikalla ja hoitaa autokytkimellä kelauksen kulkua.

Kuormauskehitys jatkui edelleen. Ruotsissa kehitettiin puominosturi, jota alettiin valmistaa Tampereella Regord-merkkisenä. Myös Joutsassa alettiin valmistaa saman aikaisesti Joutsamerkkistä puominosturia, joka oli narulla ohjattavissa. Kuormanteko alkoi helpottua. Tarvitettiin vain kaksi miestä, ennen vähin-



Ford V8. Kuva vuodelta 1938, kuvannut V.Lilja, Porras



tään kolme, laivapuukuormauksissa kuusi miestä.

Sitten tuli mullistava uutuuks, sekin Ruotsista. Hiab-merkkinen hydraulikalla toimiva nosturi, jota ohjattiin ensin maassa seisoen vivuista, myöhemmin istuttiin heinäkoneen rautaisella penkillä pystypylvään yläosassa. Näkyvyys oli hyvä, korkealta näki hyvin joka puolelle.

Nykyään ovat hyvät kotimaiset nosturit. Kuorman teko onnistuu yhdeltä mieheltä nosturin hytissä istuen tukit sekä propsit.

Kuljetusmatkat ovat nykyään pitkiä. Uitot loppuivat tällä suunnalla 60-luvun taitteessa.

Allekirjoittanut on kokeillut näitä kaikkia työvaiheita, varsinkin autohommat olivat kiinnostavia. Aloitin vuonna 1945 apumiehenä puukaasuautossa puutavara-ajossa päätyen kuorma-auto yrittäjäksi. Nykyisin kuorma-auto yrityksen kilometrit karttavat uuden yrittäjän omistuksessa.



Heinäajossa Ford Rhein 1951

Mikko Meri

Kirjoittaja asuu ja on toiminut kuorma-auto yrittäjänä Portaan kylässä Tammelassa, Hämeen-härkätien läheisyydessä.

Kauppapaikka

Ostetaan:

Vanaja tai Sisu 50 - 60 -luvulta. Museorekisteröity tai mahdollisimman hyvä alkuperäiskuntoinen.

Ilmo Onninen, Koristonrantatie 6
20780 Kaarina
puh. 040-525 4925

Myydään:

Myytävänä Sisun mittareita: Nopeusmittari asteikko 0-120, sisu teksti, vdo valmistaja, asennushalk. 100mm. Pikumittarit asennushalk. 60mm, polttoaine, paineilma, amperi, mittarit vaaleapohjaisia ja hyväkuntoisia, vuosimallista ei tietoa, tarvitsijalle hinta omantunnon mukaan
Helminen 0400-773815 Lahti



Rivipumput ovat arviolta 60-luvun 6-sylinterisistä kuorma-autoista. Vasemmalla Bosch (mersusta?) joita 2kpl, keskellä c.a.v., oikealla simms joita 2kpl. Kunnostettavaksi tai vara-

osiksi? Ovat olleet kuivassa paikassa säilytyksessä, pyöriviä. Voi tarjota, jos kiinnostaa. Lähetyskulut ostajalle. Annan tarkempia tietoja mikäli osaan.

Mikko Seilo
Jalasjärvi



Linja-auto Volvo B 615 /1957



Fiat 600

Tiedustelut: Antti J Kaura,
Kauhajoki, puh. 0400-751 800

Volvo LV94, vm.1938

Entisöity, Museorekisteröity, Hieno. Hintapyyntö: 22000 , Tarjota saa. Puh.0400526405



Kärppä-Sisu

Kari Nikali Äetsä
0505536118
kari.nikali@kopteri.net

2 petteriä olis myytävänä . 63 mallinen leylandin kuutoskoneella. kippi ja lava. 66 mallinen bedfordin oma neloskone. kippilava ja ticon nosturi. ajokuntoisia vielä mutta kun ei ole varastotilaa niin ulos joutuvat. pasi siltala 0400-493254 siltala@pp.nic.fi

KONTIO-SISU vm. -74

h. 2500
tiedustelut: 0405505639
Leinonen Mikko , Paltamo



Rautajärven VPK r.y. myy omistamansa **International Loadstar 1600** sammutusauton HKX-568 (entinen LU 31). Auto on rakennettu sammutusautoksi Erikoiskori Oy:llä lisämessä helmikuussa 1979. Rautajärven VPK ei tässä vaiheessa järjestä sammutusauton myynnistä varsinaista tarjouskilpailua, vaan auto myydään, jos sopiva ostaja löytyy. Myyjä pidättää itselleen oikeuden olla hyväksymättä tarjouksia. Auton hintaan vaikuttaa käyttötarkoitus ja auton mukana seuraavat varusteet. Auto on riisuttu vuoden 1979 jälkeen asennetuista varusteista ja kaikki autosta poistetut alkuperäiset osat ovat tallella. Auton eturenkaat on vaihdettu, mutta alkuperäiset renkaat ovat tallella. Autossa on 3 340 litran vesisäiliö ja Esteri D-240 nokkapumppu. Autolla on ajettu 18 120 kilometriä. Liitteenä kuva autosta. Tiedustelut ja auton näyttö: palokunnan päällikkö Mikko Seppälä 040-7273521, mikko.seppala@pp3.inet.fi

Traktori, **David Brown 30** vuosimalli -56. MOOTTORIVIKA, muuten osittaan täydellinen, hyvin säilynyt yksilö. Säilytetty tallissa hyvissä rasvoissa. Tuhannesta eurosta saa alkaa tinkimään ylös tai alas päin. Mikko Mäkelä
Asuntoalue 1D1
13700 Paroannummi
puh. 040-5963955
mikko.makela@ppv.inet.fi

"Nyt tilattavissa myös PULLOPOSKIMERSUN PIENOISMALLI mitta-kaavassa 1:18. Pituus n. 50 cm. Tarkkoja yksityiskohtia. Tosi komea.
Pentti Ruuska
gsm 0400-131288
mail pentti.ruuska@pp2.inet.fi

Hyväkuntoinen palo-auto Sisu (tvh) vm.-65 ml.148000km,hyvät renkaat,katsastettu 29.04.2005,6000l. lasikuitusäiliö erillisellä polttomoottoripumpulla, varusteineen. Myydään hyvään kotiin pitovaikeuksien vuoksi. hinta 2500 .
Auto Oulussa
Timo Romppainen 0400-895306
Pasi Panuma 040-5222000

k-auto **Mercedes-Benz LAK-1413-4x4. vm 67.** Uudet renkaat, ajokuntoinen. Hyvä kunto. Tee tarjous!
Pirjo Venetmäki
Ylenjoentie 95
37850 Metsäkansa
puh. 040 559 1800
klo 9.00 - 17.00 puh. 03-5889166
email: pirjoenetmaki@jippii.fi

k-auto **Opel Blitz 330.- vm 68.** 6-kone, täydellinen hyvä aihio. Saksasta tuotu, paperit löytyy. Seisyyt katoksessa 10 v. tee tarjous klo 9.00-17.00.
puh. 03-5889166.

Citroen kuorma-auton etuakseli 9.00-20x pyörillä ja jarrurummut. Akseli on traktorin peräkärryn alta joten hitsailtu. Sisu LV-131CIT karhu vm.-78 etupään pisteosia, etujouset, ZF-vaihteisto, ohjaamon osia ym.
Tapani Hovi 040 5115863 Hollola

Ford Thames kuorma-auton etuakselisto (rungen pätkässä kiinni), mekaaninen kippi ja tukkikraana. Soralava löytyy myös. Sen puulaidat on lahonneet. Auton takaosa on ikävä kyllä traktorin peräkärrynä (rankakärri), joka voidaan myös myydä mikäli tarvetta esiintyy. Kärryssä on autossa aikanaan olleet laukaisupankat. Kaikki Jorma Ristimäen kuolinpesän omaisuutta.
Pesänhoitaja Marko Ristimäki
Puh. 040 7569661



Mobiili-ikäisiä, kunnostettuja autoraadioita.Tiedustele Unskilta (Lempäälä) puh. 0400-935 36



Mercedes-Benz L312 4200 / 1956 alusta (ei lavarakenteita) Entisöintikunnostettu, ei rekisterissä.Suoraan alkuperäiseltä omistajalta! Hinta neuvoteltavissa.
Veli Teittinen
Pieksänmaa
puh. 0445-221 120
veli.teittinen@luukku.com



Kaivatuille Vetkun lakkimerkeille on vihdoin saatu valmistaja. Metallisen merkin toimitukset voidaan aloittaa tammikuussa 2006. Tilauksia voi lähettää joko seuran sähköpostiin info@vetku.fi tai kerhotuotemyyjille, Kirsti tai Raimo Stenvallille, puhelin 0400-450 585 sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi.



Kuorma-auton maskit.
Petri Hietaniemi Wauhtikone Vammala
puh. 0400- 739 212



Videotallenteet **Vetkun keikoista** nyt DVD-kopioina.



Toimitukset voidaan aloittaa tammi-kuussa 2006. Jäsenhinta vain 25,00 /kpl (ei-jäsenille 32,00 /kpl) + postituskulut. Koko 10 kpl sarjan tilaajalle jäs. 220,00 /srj (ei-jäs. 300,00 /srj) + postituskulut. Tilauksia voi lähettää joko seuran sähköpostiin info@vetku.fi tai kerhotuotemyyjille, Kirsti tai Raimo Stenvallille, puhelin 0400-450 585, sähköposti: raimo.stenvall@r-stenvall.fi.

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.

1994 Matkalla muistojen Petsamoon. Rovaniemi – Liinahamari

1995 Juhlakeikka Ka-100 v. Helsinki – Karjaa – Salo – Perniö - Turku

1999 Kannaksen Keikka Karjalan historialliset, muistorikkaat seudut kierrettiin

2000 Susirajan Keikka Ilomantsi – Naarva – Uimaharju – Koli – Juuka – Nilsiä – Juankoski

2001 Ahvenanmaan Keikka Halikko – Naantali – Turku – Mariehamn – Eckerö – Geta – Bomarsund – Kastelholm – Långnäs.

2003 Kymenlaakson Keikka Tuusula – Pornainen – Porvoo – Loviisa – Kotka – Vaalimaa - Hamina – Anjalankoski – Kouvola – Verla – Orilampi.

2004 Pohjois-Suomen Keikka Oulu – Pudasjärvi – Taivalkoski – Kuusamo – Suomussalmi – Vartius – Kuhmo –Sotkamo

2005 Etelä-Pohjanmaan keikka Jalasjärvi - Kauhajoki - Lapväärtti - Närpiö - Maalahti - Vaasa - Isokyrö - Alahärmä



KONTIO-SISU turbo vm. 1969

Alusta ajokuntoinen, Hp. 900 •
Tiedustelut:
P. Arola, Orimattila
0400-350 650



Scania L71 Regent vm.-57

Hytti on huono, käy ja kukkuu, Tico nosturilla joka toimii.
Hinta 2500 •
Juho Papinkivi 0400-432681



Kontio-Sisu vm.67, Kontio on ollut uudesta vuoteen 92 jyvaskylän energiassa ja sitten tuli meille. (Meillä pelkästään pihan koristeena ja postinhaku autonä)

Juha Remes
Aittolammentie 30
74700 Aittojärvi
puhelin: 040 524 4508
juha.remes@pp5.inet.fi



Ford Rhein jäännökset

Kuulemma maannut paikallaan kohta 40 vuotta, mutta pellit tuntuvat vielä aika kovilta ja mm. konepellin avausmekanismi toimii vieläkin. Auto on Keskipohjanmaalla Reisjärvellä.
Janne Lähetkangas
040-546 5385
janne.lahetkangas@metsakeskus.fi



ANNETAAN!

Morris LC5 /1952 kuorma-auton aihio. Raimo lahjoittaa entisöijälle!
Tiedustelut:
Liikenneneuvos Raimo Stenvall
Ketunlinnantie 2, 04300 Tuusula
Puh.k: (09)2753 011 fax: (09) 2755 002 t:(09)2744 4044
gsm: 0400- 450 585
e-mail: raimo.stenvall@r-stenvall.fi



AA-Ford moottori + vaihdelaatikko käyntikuntoinen, vm. 1928, n:o 537910.Voi koekäyttää.
Lisätiedot
puh. 02-8227 897, Rauma



Mustat viipparivilkut. Teksti KACO ja numero 6. Mitat: 22x36x205 mm. Pintaruostetta. Pitäisi olla muuten ehjät.



Jarruhihnari. Teksti: Ford DE 27N-2021-B2, paketissa DEIADKN-2007-A2. Näyttävät käyttämättömiltä. Leveys 45mm, paksuus 5mm. Pituus kaaren päästä päähän n. 21cm ja korkeus n. 5cm. Lisäksi joku 50-luvun Mersu-kuormurin kardaani. Ruosteinen, ollut 60-luvulta asti puuliiterissä lautapinossa. Pikkuosat Turussa, kardaani Pohjanmaalla. Johan L. puh. 0400-562190 nijoli@utu.fi Turku

Etsintäkuulutus

DKV vm 1964 -

Löytyykö kyseiseen autoon moottorin lohkoa?
Raimo 0400 450 585

Vaihdetaan

VW 1200 -71 MR-katsastettu Väri punaoranssi vaihdetaan vanhaan k-autoon, tarjoa. pauli.kangaskari@kolumbus

Tietoa vailla

Olisin kiinnostunut **Volvo N88** liittyvistä tiedoista, olisi aikomus ruveta entisöimään kyseistä autoa. Eli kaikki kirjallisuus kiinnostaa. Sekä kaikki entisöintiin liittyvät vinkitkin käy. Au-

toni on vm-67 6x2.
Ari Herukka
Tohmajärvi
puh nro 050-3444426
arpapappa@hotmail.com

Seuraavasta linkistä löytyy myynnissä oleva todellinen "Suomi auto". **Bussing- NAG 4500A 1943.** (PansariPrikaatin kalustoa Tali-lhantalassa 1944!)

www.ps-classics.com, Verkauf -> LKW

Kävin kuukausi sitten katsomassa autoa ja minulla on tähän autoon sellainen side, että se oli minulla 30 vuotta sitten. Hinta on asia linen ja tiedän nyt myös edullimmat kuljetuskustannukset. Suurimmat työt ovat puusepän töitä. Auto on varsin hyvässä kunnossa olosuhteet huomioon ottaen. Poikkeuksellisen ehjä kokonaisuus. Jos joku on asiasta toisissaan kiinnostunut, voi ottaa minuun yhteyttä ja autan miele läni. Olisi upeaa saada auto taka sin Suomeen.

Pertti Riutta
pertti.riutta@kolumbus.fi
+358 50 598 27 87

Pari hyvää **web-linkkiä** tiedoksi:
<http://www.philipp-aus-dem-hanf-bachtal.de> (löytyy vanhoja euroopalaisia ja jenkkejä
<http://www.blocket.se>
Ruotsin "keltainen pörssi" löytyy kaikkea mahdollista. Kannattaa poiketa! Terveisin Matti Vinha

Veteraanitraktorikirja ilmestyy

Vanhoista traktoreista ja niiden käytöstä kertova kirja Eilispäivän traktoreita ilmestyy Oy Alfamer Kustannukselta joulukuun alussa. Teoksen on kirjoittanut VetKu:n jäsen, muun muassa Mobilisti -lehdestä tuttu masinistikirjoittaja, toimittaja Vesa Rohila.

Kirjassa perehdytään traktoreiden värikkääseen historiaan meillä ja muualla. Eilispäivän traktoreita -teoksessa on harvinaista kuvamateriaalia muun muassa ensimmäisestä Fowler -höyryauralaitoksesta, joka otettiin käyttöön Pyhäniemen kartanossa vuonna 1898. Myös kaksois-

traktorit, kuten Fordson-DOE:t ja Ruotsissa kahdesta Nuffieldista rakennettu BMC 245 möyriivät kirjan sivuilla. Eikä kotimaisuuttakaan unohdeta, sillä meilläkin tehtiin paritraktorikokeilu Valmet 500:lla 1970-luvun alussa. Kuin pisteenä i:n päälle kansien välistä löytyy myös eräs Leylandin Bray "Suomitraktori", jonka mallisia peltojen peitoja tunnetaan maailmassa vain muutama kappale. Kirjassa ei pidättäydytä ainoastaan perinteisten traktoreiden parissa, vaan näkökulmaa laajennetaan puukaasukäyttöisistä puskutraktoreista Latil -tykkitraktoreiden kautta aina Herrasraktoreihin saakka. Myös omatekoiset traktorit jyristelevät kirjan tekstissä ja kuvissa. Paraisilla kuorma-auton osista 1936-1948 valmistetut Idealit, Willys-Overlandin tekniikkaan perustuvat auto- traktori ja uudempaa tyyliisuuntaa edustava Sopuli ovat traktorikirjan värikkästä kuva- ja tekstiantia.

Veteraaniautoilu on ajan POP KAL-jäähdyttäjämerkki ja KAL-lakkimerkki



Kun haluat varusteet viimeisen päälle, kokonaisuuden kruunaavat veteraaniautoosi ja asusteisiisi sopivat, alkuperäisen näköiset vaunu- ja lakkimerkki. KAL merkit ovat myynnissä nyt SKAL:ssa.

KAL:n perinteinen jäähdyttäjämerkki veteraanikuormuriin on kullan värinen, punaemaloiu merkki, jossa on yksiruuvinen kiinnitysjalca jäähdyttäjän säleikköön kiinnittämistä varten. Merkin korkeus on 85 mm ja leveys 75 mm:iä. Hinta 31,15 € + alv 22 %.

Uutuutena paljon kysytty KAL-lakkimerkki. Kullan värinen, punaemaloidun merkin korkeus on 33 mm ja leveys 30

mm:iä. Merkki kiinnitetään ruuvilla. Hinta 12,00 € + alv 22%. Hintoihin lisätään toimituskulut.

Tilaukset: SKAL Kustannus Oy, puh. (09) 478 999/Palvelutoimisto.

Tuotteet voi myös noutaa osoitteesta Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki, 4 krs./palvelutoimisto.



Läh. Veteraanikuorma-autojen seura ry
PL 48
36201 KANGASALA



**Nykypäivän ja tulevaisuuden klassikot syntyvät
vain pitkän kokemuksen kautta!**

