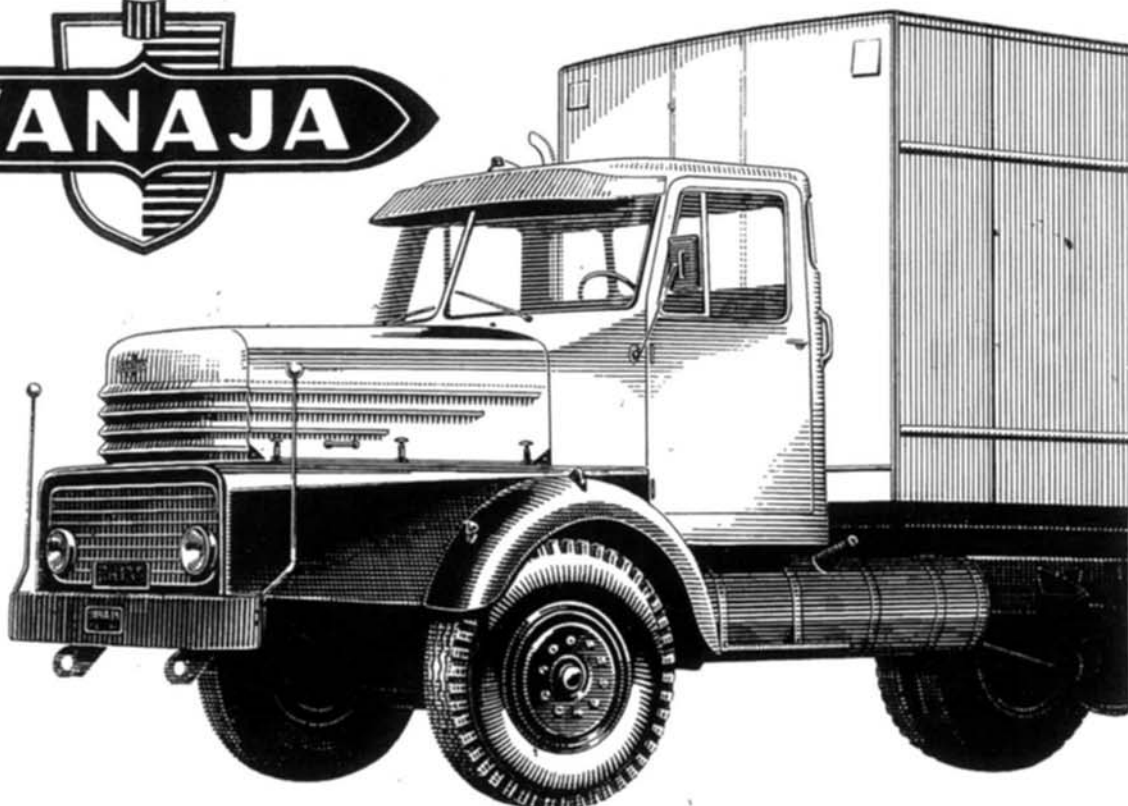


N:o 1 1962

VANAJA VIESTI





Enemmän voimaa - enemmän tilaa - enemmän vaihteita

UUDESSA REKKA-VANAJASSA

OHJAAMO

- entistä tilavampi
- tiivis ja lämmin
- edustava ulkonäkö
- erillinen ohjaamorunko

VAIHTEISTO

- 10-vaihteinen, uusi amerikkalainen Fuller R-660 "Roadranger"
- oikea vaihde joka tilanteeseen
- kaikki 10 ajovaihdetta hallitaan yhdellä vaihdetangolla

MOOTTORI

AEC AV-690 6-syl., suorasuihkutus
Teho 200 hv/2000 r/min. (SAE)
Suurin vääntömom. 75 kpm/1100 r/min.
Syl.halk x isku 130 x 142 mm
Iskutilavuus 11,3 l

Vanajan Autotehdas Oy

Helsinki - E. Esplanaadikatu 24 - Puh. 14 922



Saakoskella 19. pnh syyskuuta 1962

Vanajan Autotehdas Oy

Arvoisaan tiedusteluunne voin kertoa, että olen heinäkuusta lähtien ajanut A 69 R "Rekka-Vanajallani" sahatavaraa Keski-Suomesta Mäntyluodon satamaan Poriin. Tie tällä välillä on paikkapaikoin erittäin mäkkistä. Kiitos kuitenkin uuden 10-vaihteisen Road Ranger-vaihdelaatikon olen voinut pitää keskinopeuden korkeana. Vaihtaminen on nopeata ja helppoa, ja polttoaineen kulu tuskin jää alhaiseksi, kun moottoria voi jatkuvasti käyttää parhaalla tehollaan.

Pertti Nieminen

Pertti Nieminen
autoilija
Saakoski



Nykyinen teknillinen kehitys ja nopeasti lisääntyvä automaatio tuntuvat joskus syrjäyttävän itse ihmisen ja katkovan yhteistyön ylläpitämiä ihmissuhteita, mutta miten paljon tahansa tekniikka valjastetaankin suorittamaan ihmisen aikaisemmin tekemää työtä, jää sen tulos sittenkin lopulta riippumaan järjestelyistä ja keksinnöistä, joita vain ajattelevat aivot luovat. Mitä vaikeampia ne ovat, mitä pitemmälle tekniikkaa kehitetään, sitä enemmän se vaatii useiden yhteistyötä ja myös sen edellyttämien ihmissuhteiden hoitamista. Sitä suorittamaan on syntynyt lyhyessä ajassa erilaisia "viestejä".

Näiden "viestien" merkitys voi eräillä aloilla ulottua varsin pitkällekin. Ne voivat olla myös tuotteiden valmistajien ja käyttäjien välisinä yhdyssiteinä. Tällainen ala on erikoisesti autoala. Auton lähtiessä tehtaasta palvelemaan sille aiottua kuljetustehtävää, se kytkee auton valmistajat ja käyttäjät moneksi vuodeksi kiinteään yhteistyöhön. Auto tarvitsee jatkuvasti huoltoa ja käytön ohjausta. Valmistajan tulee toimittaa sille kuluneiden osien tilalle uusia. Sen käytössä esiintyy kitkoja, joiden korjaamiseen valmistaja kiinnittää jatkuvasti huomiota ja tekee parannuksia.

Niistä on asiakaspiiri pidettävä tietoisena. Myös kentällä tehdään parannuksia ja kehitetään "kikkoja", jotka valmistajan tietoon tullen edistävät välineiden kehittämistä ja auton toisten käyttäjien tunteina hyödyttävät koko alaa. Yhden hatun alle ei mahdu koko maailman viisaus. Vanajan Autotehdas Oy:n valmisteitten käyttäjien piirissä ja sen henkilökunnan keskuudessa tässä suhteessa vallinnutta puutetta poistamaan lähtee nyt Vanaja-Viesti. Olkoonpa sen toimitus miten hyvä ja yritteliäs tahansa, se ei saavuta tarkoitettua tulosta, ellei se saa tukea ja vilkasta apua tehtaan henkilökunnalta sekä Vanaja-autoa markkinoivien liikepiirien ja niitä käyttävien taholta.

Toivon Vanaja-Viestin ylläpitävän yhteyksiä ja rakentavan uusia siltoja yrityksen oman henkilökunnan ja tuhansien Vanaja-autoja käyttävien kesken.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Tapio Minkkinen". The signature is fluid and cursive.

Vanajan Autotehdas Oy:n
johtokunnan puheenjohtaja

VANAJAN AUTO- TEHTAAN VAIHEITA KUVIN JA SANOIN

1. Vanajan Autotehdas Oy perustettiin vuonna 1943 lähinnä tyydyttämään Puolustusvoimiemme silloista kuljetuskaluston tarvetta. Tehtaan sijoituspaikaksi tuli Hämeenlinnan lähistöllä sijaitseva Vanajan kunta, jonka mukaan tehtaan tuottamat autotkin ovat saaneet nimensä. Aluksi tehdas käsitti pelkän kokoonpanohallin tarvittavine konttori- ja varastotiloineen.

2. Ensimmäisen tilauksensa tehdas sai armeijalta, joka sittemmin on moneen otteeseen myöhempinäkin vuosina täydentänyt kalustoaan VANAJA-autoilla. Kuvassamme komea rivistö SA-autoja.

3. Rauhan tultua yhtiö ryhtyi tarmokkaasti soveltaamaan tuotantoaan normaaliajan tarpeisiin. Päämäärässään konstruoida ja kehittää maamme poikkeuksellisiin olosuhteisiin soveltuva kuljetuskalustoa, tehtaamme voi jo nyt hyvällä syyllä sanoa onnistuneensa, vaikkakin tutkimustyö yhä parempien rakenteitten saavuttamiseksi tulevaisuudessa jatkuukin alati. Kuvassamme näkymä tehtaan kokoonpanolinjalta, vasemmalla linja-auton alustoja. Niiden tuotanto otettiin tehtaan ohjelmaan 1950.

4. ja 5. Vuonna 1957 yhtiö laajensi toimintaansa rakennuttamalla oman koneistamon, jonka ansiosta VANAJAN rakenneosista yhä suurempi määrä voidaan valmistaa omalla tehtaalla. Yläkuvassa näkymä koneistamosta. Alakuvassa Georg Malmsten johtamassa poliisien torvisoittokuntaa tehtaalla järjestetyssä konsertissa.



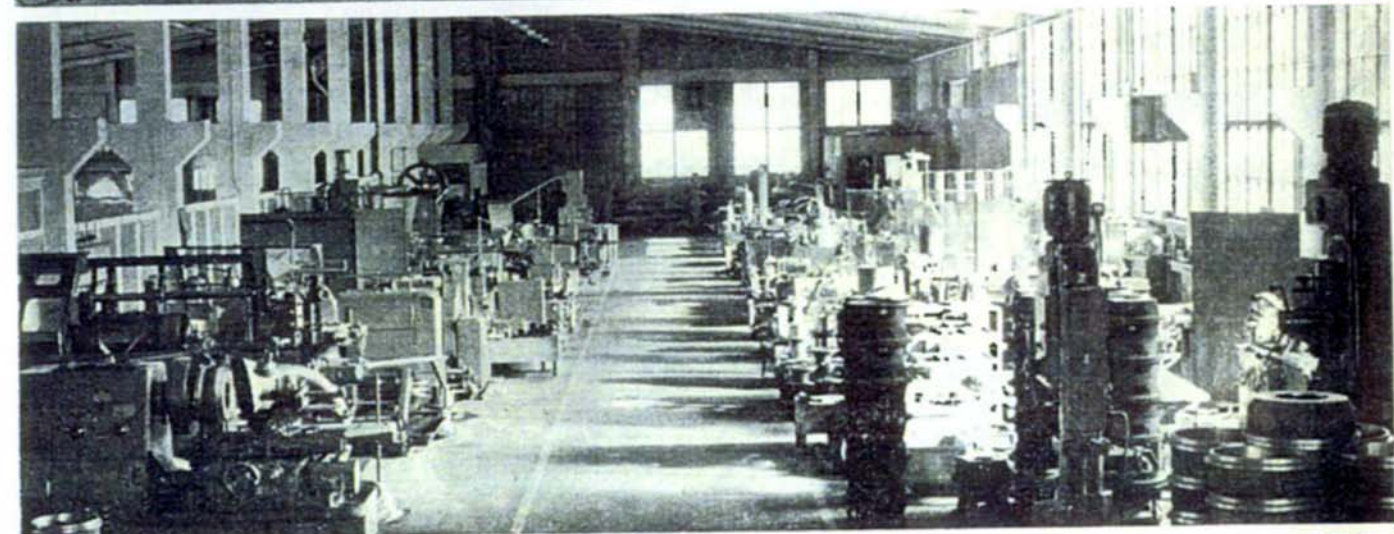
2



3



4



5



6. Tehtaan virkailijoita ja työväestöä varten on yhtiön omistamalle 35 ha:n maa-alueelle rakennettu asuntoja. Kuvassamme näkymä asuntoalueesta Hämeen vehmaassa maisemassa.



6

7. Aloitettuaan vuonna 1950 linja-auton alustojen rakentamisen on yhtiö jatkuvasti vuosien mittaan pyrkinyt kehittämään konstruktiotaan. Vuonna 1960 valmistuivat ensimmäiset ilmajousitetut alustat ja samana vuonna ryhdyttiin voimanlähteinä käyttämään maa-kaavia n.k. "pannukakku"-moottoreita. Kuvassamme ilmajousitettu linja-auton alusta "mahapannukakku" eli oikealta tyyppimerkinnältään VLK-3/5450 valmiina koritehtaalle.

8. Jokainen tehtaan valmistama auto joutuu ennen luovuttamista käymään läpi koeajosarjan, jonka aikana varmistaudutaan vauunun moitteettomasta kunnosta. Kuvassamme kuormitettu alusta eräässä koesarjan vaiheessa.



7

9. Vuosien varrella on suomalainen autoilija oppinut luottamaan VANAJAAN. Meidän maassammehan ajo-olosuhteet poikkeavat ratkaisevasti muiden tieverkostoltaan kehittyneempien maiden olosuhteista. Jopa muihin Skandinaavian maihinkin nähden on olemassa ilmeisiä eroja. Missä vaaditaan voimaa, sitkeyttä ja kestävyyttä niin autoilta kuin miehiltäkin, siellä palvelee VANAJA tyytyväistä käyttäjänsä.

10. VANAJAN AUTOTEHDAS Oy nykyisellään tehdas, varasto ja konttorirakennuksineen. Kuvan yllä yhtiön toimitusjohtaja, dipl.-ins. Ilmari Karttunen.

8



**VANAJAN
AUTO-
TEHTAAN
VAIHEITA
SANOIN JA
KUVIN**



9

10



Turun Autokauppa Oy perustettiin 15 päivänä lokakuuta 1945 eli noin 17 vuotta sitten. Liike toimi aluksi autotarvikekauppana, mutta tarmokkaan perustajansa, toimitusjohtaja Viljo Vuolan taitavan ja kaukonäköisen johdon alaisena se pian alkoi kehittyä voimakkaasti. Vuonna 1951 Turun Autokauppa Oy aloitti VANAJA kuorma- ja linja-autojen edustuksen Lounais-Suomen piirissä. Vuonna 1956 liitettiin toimintaan varsinaisesta myyntilinjasta poikkeava autokoulu, jolla jo nykyisin on opetuskalustonaan 6 autoa ja 2 moottoripyörää. Samana vuonna solmittiin myös Berner Oy:n kanssa jälleenmyyntisopimus, joka aluksi koski vain De Soto henkilöautoja, mutta johon myöhemmin liittyi koko Chrysler- ja Simca-linja. Liikkeeseen kuuluu toimintayksikkönä vielä ajanmukainen huoltokorjaamo, jonka henkilökunnan lukumäärä oli viime vuodenvaihteessa 15 henkeä.

Normaalin paikallisen toiminnan lisäksi Turun Autokauppa Oy:llä on sisarliikkeenä Vuolan Auto. Tämä toiminimi harjoittaa autotarvikkeiden maahantuontia ja tukkukauppaa koko maassa kuuden eri myyntipiirin edustajien välityksellä.

Koko toimintansa ajan Turun Autokauppa Oy on kehittynyt ja kasvanut voimakkaasti. Yhtiön palveluksessa oli viime vuodenvaihteessa yhteensä yli 60 henkeä. Lehtemme valokuvaaja käväisi paikan päällä ja ikuisti lukijakunnallemme muutamia kuvia liikkeestä ja sen toimeliaasta henkilökunnasta.

1. "Työskentelystäni varsinais-suomalaisen autoilijakunnan parissa on minulla vain myönteistä kerrottavaa. Vaikeuksiakin on tietysti ollut, mutta ylipäänsä niistä on selvitetty. Olenkin aina toiminnassani pyrkinyt ottamaan huomioon sen, että automiehen työ on raskasta ja vaativaa, eikä lähimainkaan aina niin kiitollista kuin yleensä luullaan", mainitsi liikkeen perustaja ja toimitusjohtaja Viljo Vuola, joka säilyttääkseen kosketuksen asiakasuntaansa viihtyy paremmin myymälän yhteydessä olevassa pienessä "kopissa" kuin konttorikerroksessa sijaitsevassa suuressa virkahuoneessaan.

2. Myymälähuoneistossa on parasta aikaa meneillään henkilövaunun esittely. Herra Kay Fredriksson näyttää asiakkaalleen uutta upeata Plymouth'ia.

3. Ulkokuva Turun keskustassa sijaitsevasta liikehuoneistosta. Etualalla kaksi autokoulun opetusautoista.

4. Osa liikkeen henkilökuntaa yhteisellä virkistysmatkalla johtaja Vuolan kesähuvilalla Turun saaristossa.

5. Myyntihuoneiston laaja ja monipuolinen varaosa- ja tarvikeosasto henkilökuntineen. Vasemmalta: M. Sinisalo, V. Engblom, R. Kopola, M. Salo, T. Niemelä ja varaosapäällikkö Keijo Prami.

6. Yhtiön kaupallinen johtaja, ekonomi Reijo Äärilä työpöytänsä ääressä.



1

JÄLLEENMYYJIÄMME

Tässä osastossa tulemme esittelemään lukijakunnallemme kunkin Vanajajälleenmyyjän. Ensimmäisenä on vuorossa Lounais-Suomen myyntipiirimme jälleenmyyjänä

3



4





2

TURUN AUTOKAUPPA OY



5



6



Maamme kuorma-autoista ja kuorma-auto- liikenteestä

Toim.joht.
Toivo Ruotsalainen

Suomen
Kuorma-autoliitto r.y.



Viimeisten kymmenen vuoden aikana on kuorma-autojen lukumäärä Suomessa kasvanut lähes 100 %, joten maassamme oli vuoden vaihteessa 45.781 kuorma-autoa. Näistä oli ammattimaisissa liikenteessä n. 55 % eli 24.150 kpl. Voidaan olettaa, että maamme kuorma-autokanta edustaa nykyisen hintatason mukaan n. 70 miljardin markan pääomaa.

Kuten Yhdysvalloissa ja muualla Euroopassa, niin myös meillä Suomessa ammattimainen kuorma-autoliikenne on ollut vuodesta 1919 alkaen ohjesääntöinen elinkeino, jonka harjoittamiseen vaaditaan liikennelupa. Nykyisen moottoriajoneuvoasetuksemme mukaan ammattimainen kuorma-autoliikenne jaetaan tilaus- ja linjaliikenteeseen. Suomen Kuorma-autoliitto r.y:ssä suoritettujen arviointien perusteella oletetaan ammattimaisessa liikenteessä olevan kuorma-autokannan jakaantuvan kuljetustehtäviensä puolesta suunnilleen seuraavasti:

	kuorma-autoa
— rakennus- ja maansiirtokuljetuksissa	12.000
— puutavarakuljetuksissa	4.000
— kaupan ja teollisuuden kuljetuksissa tilausliikenneluvilla	2.200
— elintarvikkeiden ja maataloustuotteiden kuljetuksissa tilausliikenneluvilla	2.000
— kuorma-autojen säännöllisessä tavaralinjaliikenteessä	1.500
— säiliöautoliikenteessä	500
— rajoitetuilla liikenneluvilla tapahtuvassa tilausliikenteessä ..	500
— maitolinjaliikenteessä	500
— pohjoismaihin ja mannermaalle suuntautuvassa säännöllisessä ulkomaanliikenteessä	150
— Pohjolan Liikenne Oy:n ja VR:n ammattimaisessa liikenteessä oleva kuorma-autokanta	n. 1.000

Ammattimaisen kuorma-autoliikenteen kuljetuspalvelu esiintyy hyvin voimakkaasti raskaissa kuljetuksissa. Niinpä kalustosta n. 79 % on nykyisin dieselkäyttöisiä.

Suomessa tilausliikennettä harjoitetaan pienyrityksinä siten, että liikenteenharjoittajat omistavat yleensä 1 tai 2 kuorma-autoa. Vuodesta 1945 alkaen he ovat omatoimisesti ryhtyneet luomaan suurempia kuljetusyksiköitä perustamalla kuorma-autojen tilauskeskuksia (KTK), joita nykyisin on lähes 100 paikkakunnalla. Kuluneen vuoden aikana on perustettu myös 8 läänin ns. läänintilauskeskuksia, joiden osakkaina ovat paikalliset KTK:t ja ne liikenteenharjoittajat, joiden toimialueella ei ole paikallista KTK:ta. Lisäksi on läänintilauskeskusten jäsenenä myös kuljetusliikkeitä. Läänintilauskeskukset edustavat tällä hetkellä suurinta yhteenliittymää, sillä niihin kuuluu satoja ja eräissä lääneissä yli tuhatkin kuorma-autoa. Tilauskeskusjärjestelmän keskusjärjestönä toimii v. 1948 perustettu KULJETUSKESKUSTEN LIITTO r.y.

Maamme tavaralinjaliikennettä harjoittavat liikenteenharjoittajat ja kuljetusliikkeet omistavat n. 5—40 kuorma-autoa ja he ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana pyrkineet luomaan koko maata käsittävän kuljetusverkoston tavara-asemineen. Johtavia tavara-asemayhtymiä meillä on neljä: KIITOLINJA Oy, SUOMEN KAUKOKIITO Oy, SUOMEN KAUKORAHTI Oy ja HELSINGIN KIITOKULJETUS Oy. Kullakin tavara-asemayhtymällä on melkein jokaisessa kaupungissa tai kauppalassa omat tavara-asemansa tai asioimistonsa aina Rovaniemeä ja Kemijärveä myöten.

Myös Pohjoismihin ja Manner-Eurooppaan suuntautuva kuorma-autojen tavaraliikenne on autolauttayhteyksien kehittyessä keskitymässä. Tämän alan kuljetuksia välittävät yritykset ovat FINN-EXPRESS Oy, SUOMEN KAUKOKIITO Oy ja POLAR-EXPRESS Oy.

Oleellista maamme sodanjälkeiselle ammattimaisen kuorma-autoliikenteen kehitykselle on siis liikenteen keskittyminen tilauskeskuksiin, tavara-asemayhtymiin, ja kuljetuksia välittäviin kuljetusliikkeisiin (ulkomaanliikenne), joissa liikenteenharjoittajat omine kalustoineen ja toimilupineen työskեն-

televät yhtenäisen johdon alaisina määrätyn edellytyksin säilyttäen silti itsenäisyytensä liikenteenharjoittamiseen nähden.

Vastaista kehitystä tarkastellen voimme odottaa, että edellä selostettu linja jatkuu ja keskitetty liikenne tulee valtaamaan yhä enemmän alaa. Tällainen kehitys on yhtä hyvin kuljetusten antajien kuin suorittajienkin etu. Palvelu monipuolistuu, ja samalla luodaan kuorma-autoliikenteelle edellytykset kaluston ja kuljetusten erikoistumiselle.

Kuorma-autojen lukumäärä tulee nykyisestäään tuskin lähivuosina sanottavasti lisääntymään, sillä oikea yksityis- ja kansantaloudellinen liikennepolitiikka edellyttää nykyisen kuorma-autokaluston entistä tehokkaampaa hyväksikäyttöä. Tällä tavoin päästään myös siitä vajaatyöllisyydestä, jota on esiintynyt varsinkin kuorma-autojen tilausliikenteen piirissä viime vuosina. Siirtyminen yhä raskaampaan kalustoon sekä täysperävaunujen käyttömahdollisuuksien lisääntyminen luovat myös edellytyksiä kuljetuskapasiteetin lisäämiseen, ilman että kuorma-

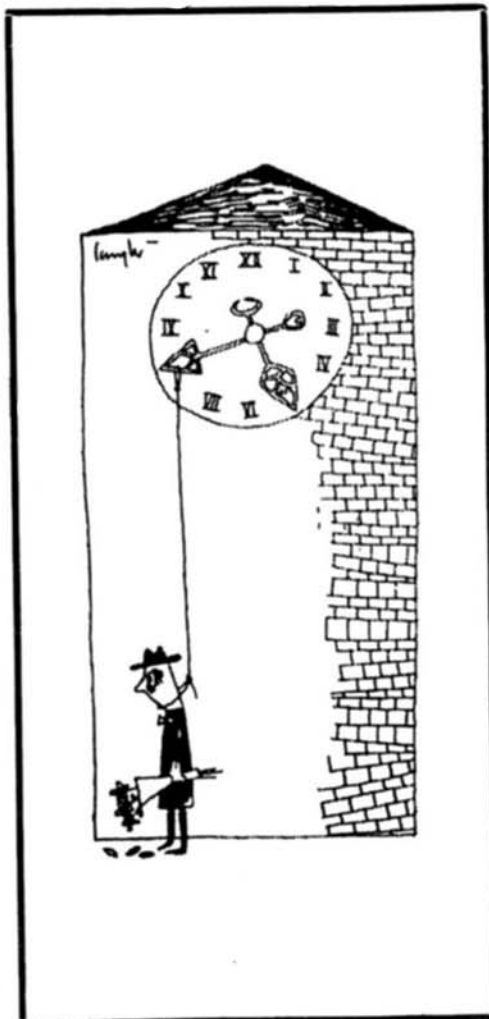
autojen lukumäärää tarvitsee lisätä. Tähän viittaavat kansainvälisen järjestömme International Road Transport Union'in suositukset Euroopan painomääräyksiksi, jotka olisivat seuraavat:

yhdellä akselilla	13 ton.
telillä	20 ton.
auton + perävaunun kokonaisp.	40 ton.
auton + puoliperävaun. kokonaisp. .	38 ton.

Lopuksi mainittakoon, että Suomessa International Road Transport Union'in ja Pohjoismaiden Kuorma-autounion kansallisena järjestönä toimii SUOMEN KUORMA-AUTOLIITTO r.y., jonka 300 paikallisyhdistyksessä ja 5 valtakunnallisessa erikoisjärjestössä (Tavaralinjat r.y., Säiliöautoliikennöitsijät r.y., Maitolinjat r.y., Ulkomaanliikenteenharjoittajat r.y. ja Transfrigoroute Suomi/Finland r.y.) on jäseninä lähes 11.000 liikenteenharjoittajaa ja kuljetusliikettä. Liitto on jäsenluvultaan siten Pohjolan toiseksi suurin ammattiautoilija-keskusjärjestö.

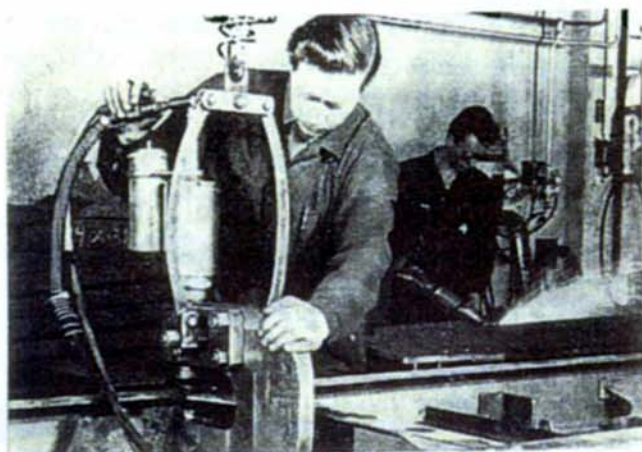


HUVITTAVAA



Mies työnsä ääressä

Tässä sarjassa tulemme esittelemään lukijoillemme niitä vanajalaisia jotka autojen eri rakennusvaiheissa suorittavat mielenkiintoista ja vastuullista työtään tehtaamme kokoonpanolinjalla. He ovat miehiä, jotka tuntevat vastuunsa ulottuvan pitemmällekin kuin mihin heidän oma työvaiheensa päättyy. He tietävät, että auto, jota he rakentavat on tarkoitettu palvelemaan käyttäjiänsä monia vuosia sen jälkeen kun se tehtaalta on valmiina luovutettu. Raskaissa ajotehtävissä täytyy auton eri rakenneosien kestää ja siksi niiden tulee olla oikein ja huolellisesti asennettu. Tämän takia tuntee jokainen vanajalainen omalla työsarallaan sen vastuun, mikä koko tehtaalla on asiakaskuntaansa kohtaan.



Aulis Vihavainen suorittamassa rungon poikkipalkkien kylmäniittausta.



Perhekuvasa vasemmalta rouva Elli Vihavainen, lapset Eija ja Ari, sekä perheen pää itse.



Vihavaisten omakotitalo Katumajärven rannalla Hämeen luonnon keskellä.

AULIS VIHAVAINEN on kevästä 1953 lähtien työskennellyt Vanajan Autotehtaan kokoonpanolinjan runkoryhmässä. Työ on mielenkiintoista ja vaihtelevaa. Runkohan ei suinkaan ole pelkkää suoraa teräspalkkia, joka poikkipalkkein kootaan pitäväksi, vaan eri tyyppisissä ja eri kuljetustehtäviin tarkoitetuissa autoissa on paljon erilaisuuksia. Jousenkorvakkeitten kiinnitys, rungon vahvistukset eri kohdillaan, "pokkaukset", poikkipalkkien kiinnitykset ja muut runkoon liittyvät toimenpiteet kuuluvat Aulis Vihavaisen lähimpään työympäristöön.

Aulis Vihavainen on syntynyt Antreassa, Karjalassa, mutta muutti sotien jälkeen -44 siirtolaisten joukossa Hämeenkyröön, ja sieltä edelleen Vanajan kuntaan v. 1948. Vanajan Autotehdas Oy:n palvelukseen hän tuli keväällä 1953. Alusta lähtien hän on toiminut kokoonpanolinjan runkoryhmässä. Kiinnostus autoalaan on peräisin jo poikavuosilta, ja lisäoppia on kartutettu vuosien mittaan itseopiskelulla ja iltakursseilla.

Työn päätyttyä Aulis Vihavainen omistaa aikansa perheelleen ja harrastuksilleen. Kauniin Katumajärven rannalla on omakotitalo, jonka puutarhassa riittää puuhaa koko nelihenkiselle perheelle. Oman auton kunnossapito ja kotona suoritettavat korjaukset ovat isännälle tuttua ja mielenkiintoista puuhaa. Järven rannalla asuminen suo erinomaiset edellytykset kalastelamiseen. Metsästyskin on Aulis Vihavaiselle mieluista puuhaa. Usein perhe saakin maukkaan aterian isän metsältä tuomasta linnusta tai jäniksestä. Jokasyksyinen hirvijahtikin on kuulunut ohjelmaan jo monia vuosia.

VANAJAN RUNGOSSA ON VAHVUUTTA

Kaikkien VANAJA-autojen rungot on valmistettu erikoisteräksestä puristamalla. Ainevahvuutena on A-sarjan 4×2 vauvuissa 6 mm ja kaikissa muissa, eli N-sarjan nelivetoisissa ja T-sarjan telivaunuissa sekä näitten yhdistelmissä 8 mm. Rungot kootaan siten, että kaikki poikkipalkit kylmäniitataan. Tällä menetelmällä saadaan eliminoitua myöhemmistä käyttöolosuhteista mahdollisesti johtuvat lämpövaihteiden haitat. Koska kaikki VANAJA-autot on konstruoitu raskaita ajo-olosuhteita silmälläpitäen, vahvistetaan rungot lisäksi tietyiltä kohdilta, jotka tarkemmin selviävät oheisista piirroksista.

Suuret kuormitukset niin maantie-, maansiirto- kuin metsäajoissakin asettavat Suomen ajo-olosuhteissa juuri jousistoille suuret kestävyysvaatimukset. Tästä syystä VANAJA-autojen jousistorakenteisiin on aina kiinnitetty poikkeuksellisen suurta huomiota. Raaka-aineena käytetään piimangaani-jousiterästä, joka pinnaltaan vielä lisäksi raepommitetaan. Jousto-ominaisuuksien ja kestävyuden parantamiseksi ne ovat suoraa mallia.



A- eli 4×2 -sarjan runko on vahvistettu siten, että kummankin sivupalkin kolmeen jousenkorvakkeitten kiinnityskohtaan on palkin sisäpuolelle sijoitettu 6 mm:n vahvuisesta teräslevystä vahvikkeet. Piirroksessa ilmenevät vahvikkeitten sijainnit ruskealla.



N- eli 4×4 -sarjan rungot pokataan. Tällä menetelmällä saadaan kuormatun auton painopiste huomattavasti lähemmäksi maata kuin pokkaamattomilla rungoilla. Kaatumisvaarahan nimenomaan metsäajoissa vaatii painopistettä mahdollisimman lähelle maata. Nelivetoisten Vanaja-vaunujen rungot ovat takimmaisten jousenkorvakkeitten kiinnityskohtien lisäksi vahvistettu 1,90 metrin pituisella vahvikelevyllä pokkauskohdalla.



T- eli telivaunusarjan runko vahvistetaan etujousen korvakkeen kiinnityskohdan lisäksi takaosaan 3,65 metrin pituisella teräslevyllä. Tämän lisäksi vahvistetaan kaksi telin kohdalla olevaa poikkipalkkia 40 cm leveillä teräslevyillä kuten piirroksen ruskeat kohdat osoittavat.



Apunorra. Vanajan jousistossa on normaalin silmukajousen — norran — lisäksi apunorra, jonka päässä on puolisolmukka. Mikäli norran silmukka sattuisi katkeamaan, apunorra takaa vielä pitkänkin ajon turvallisuuden.



Sinkilät. Vanajan jousipakassa sinkilät on kiinnitetty A-mallisesti. Tällöin saadaan ylemmälle jousipakalle huomattavasti suurempi joustoala.

Liikenne- neuvos Väinö Paunu lähikuvassa



Kysymykseen "mistä johtuu eri liikeyritysten erilainen menestys" voidaan vastata niitä termejä käyttäen, jotka ylipäänsä tulevat esille eri liikeyritysten tulevaisuudenmahdollisuuksia punnittaessa. Pääomaresurssit, työvoiman saanti, asiakkaitten ostovoima, hyvät suhdanteet, "hyvä onni" — kaikki nämä ovat tärkeitä tekijöitä, mutta tärkeimpänä kaikista on jokaisen yrityksen kohdalla pidettävä liikkeen korkeimman johdon sille antamaa inhimillistä työpanosta.

Tamperelaisen Väinö Paunu Oy:n nousuun yhdeksi maamme suurimmista yksityisistä linja-autoliikennettä harjoittavista yrityksistä liittyy sen perustajan, liikenneneuvos Väinö Paunun mittava elämäntyö, joka kaikissa suhteissa kelpaa esimerkiksi nuoremmalle liikkeenjohto- ja yrittäjäpolvelle.

Väinö Paunu syntyi Tampereella 17. päivänä tammikuuta 1901. Koulunkäyntinsä päätettyään tuleva liikenneneuvos sai ensimmäisen kosketuksen kuljetusalaan isänsä liikkeessä "karvakorva-

kapteenina", kuten hän itse leikkilisesti mainitsee. Liike suoritti nimittäin vilja- ja heinäkaupan ohella myös tavarankuljetusta todellisin "hevosvoimin". Nuorta Paunua kiinnostivat kuitenkin autot siinä määrin, että v. 1925, suoritettuaan autokurssin, hänelle oli jo selvää, että auto oli tavalla tai toisella kiinteästi liittyvä hänen myöhempään elämänsäkuuluunsa. Koska taksiliikenne monine kielteisine lieveilmiöineen ei silloisissa olosuhteissa kiinnostanut nuorta urheiluvaa yrittäjää, hän päätti keskittyä linjaliikenteen alalle. Vuoden 1926 vappu muodostui Väinö Paunulle tässä suhteessa merkitykselliseksi, sillä silloin hän aloitti ensimmäisellä linja-autollaan liikenteen välillä Epilä—Tampere. Auto oli hankittu suurimmaksi osaksi lainan turvin, joka oli pystytävä maksamaan mahdollisimman pian takaisin. Mieliharrastuksena ollut urheilu sai väistyä, sillä ajovuoro, jota yrittäjä itse hoiti yksinään, kesti kello kuudesta aamulla kello yhteentoista illalla. Kiitos harrastetun urheilun, "hartiapankki" kesti alkuvaikeudet ja jo seuraavana vuonna avattiin uusi linja Nokia—Tampere. Kilpailu oli alussa kovaa, ja aikatauluista välittämättä pyrittiin "nuolemaan" toisten linjoja. Tätä ei kuitenkaan Paunu tehnyt, sillä hän oivalsi, että vain pitämällä tiukasti kiinni sovituista aikatauluista voitettiin saavuttaa asiakkaitten luottamus yhtiötä kohtaan. Kilpailun kovuutta kuvaa sekin, että pulavuosien alkaessa v. 1930 Nokian liikenteessä oli toistakymmentä yrittäjää. Kahden vuoden kuluttua oli tällä liikenneosuudella vain yksi yrittäjä — Väinö Paunu. Vuonna 1929 avattiin ensimmäinen kaukolinja Tampere—Jyväskylä. Tämä tieosuus oli ehkä maamme vaikeimpia, ja aina vuoteen 1937 Paunu joutui itse hoitamaan Orivesi—Jämsä osuuden auroksen talvella.

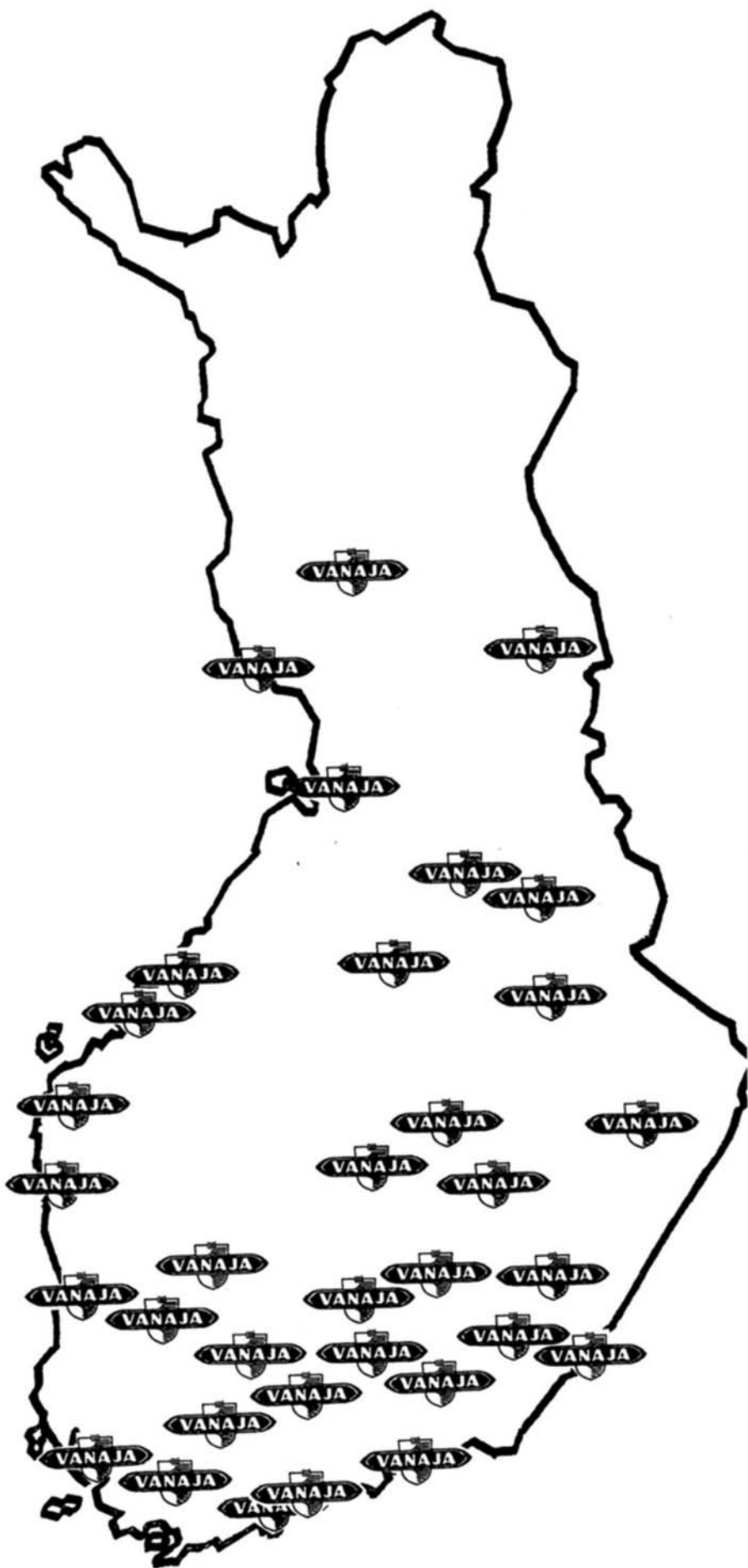
Talvisodan alkuun mennessä kalusto oli kasvanut jo noin 40 yksikköön. Sodan syyttyä paras ja suurin osa otettiin puolustusvoimien käyttöön vain huonoimpien jäädessä kotirintamalle huolehtimaan siviili liikenteestä. Sotavuosien vaikeudet koettelivat ankarasti myös maamme linjaliikennettä. Erikoisesti voiteluaineiden puute ja "tervaöljyn" käyttö oli kalustolle vahingollista. Rauhan vuosien tultua olikin kaikki alettava käytännöllisesti katsoen alusta, sillä kalusto oli loppuunkulunut, ja saadut korvaukset eivät lähimainkaan vastanneet menetyksiä.

Kehitys vuoden 1944 jälkeen on ollut jälleen ripeätä, ja nykyisin yhtiön linja-autokaluston lukumäärä nousee 95 kappaleeseen, joista suurin osa on VANAJIA. Kuorma-autojakin, joilla etupäässä harjoitetaan kaukoliikennettä, on tusinan verran. Yhtiön vakinaisessa palveluksessa on tällä hetkellä noin 400 henkeä. On selvää, ettei tätä luokkaa olevan yrityksen luominen ole aina sujunut vaikeuksista. Monasti Väinö Paunu kertoi ajatelleensa, että helpompiakin teitä "leivälle" löytyisi, mutta tällaiset kiusaukset on aina voitettu ja hellittämättömällä peräänantamattomuudella päästy vaikeiden aikojen yli. Missään vaiheessa Väinö Paunu ei ole myöskään halunnut asettua lepäämäärään laakereille, vaan saavutetut tulokset ovat aina olleet kannustimina uusiin suunnitelmiin. Yrityksen jatkuva laajentuminen ja kehitys tuo mukanaan yhä enemmän riskiä ja vastuuta — ja sen kantamiseen tarvitaan lujuttua ja vankkuutta. Nämä ominaisuudet kuvastuvat hyvin Väinö Paunun ulkonaisessakin olemuksessa.

Maamme liikenteen hyväksi tekemistään ansioista myönsi Tasavallan Presidentti Väinö Paunulle liikenneneuvoksen arvonimen tämän vuoden huhtikuussa.

VANAJAN AUTOTEHDAS OY:n jälleenmyyjät

- Aineen Autoyhtiö
Oulu, Limingantulli, puh. 14 211
- Aineen Autoyhtiö
Rovaniemi, Veitikantie 2-8, puh. 45 66
- Aineen Autoyhtiö
Tornio, puh. 350
- Aineen Autoyhtiö
Kuusamo, puh. nimihuuto
- Aulangon Auto Oy
H:linna, Arvi Karistonk. 9, puh. 917-21 261
- Auto-Hällä Oy
T:re, Hatanpäänvaltatie 26, puh. 931-25 900
- Autokeskus Atomo Oy
Kokkola, puh. 28 04
- Autokouvo Piira ja Kumpp.
Kouvola, Koulukatu 9, puh. 951-34 88
- Automaa Oy
Nurmes, puh. 501
- Auto-osien Hankinta Oy
Imatrankoski, Tainiont., puh. 42 11
- Auto-osien Hankinta Oy
Lappeenranta, Valtakatu 23, puh. 11 233
- AuTra Oy
Kotka, Korkeavuorenk. 11, puh. 952-14 132
- Eskelisen Auto ja Kumi
Pyhäsalmi, puh. 159
- Fenno-Auto Asplund & Co
Vaasa, Pitkätatu 32, puh. 12 950
- J. Huopaisen Autoliike
Savonlinna, Olavink. 56, puh. 35 76
- Jyrängön Auto Oy
Heinola, Siltakatu 19, puh. 30 36
- T:mi Vetoauto, om. Kainuun Osl.
Kajaani, Kauppakatu 30, puh. 30 01
- Kesto-Vaunu Oy
Varkaus, Päiviönsaari, puh. 33 13
- Koneosa Oy
Mikkeli, Porrassalmenkatu 13, puh. 12 101
- Liikeauto H. Lindholm
Forssa, Linja-autoasema, puh. 11 930
- Lohjan Autotarvike
Lohja, Karinaistenkatu 13, puh. 912-26 94
- Pietarsaaren Moottori Oy
Pietarsaari, Etelä tulli, puh. 11 448
- Pirkkalanmaan Auto Oy
Tampere, Suvantokatu 4, puh. 931-25 700
- Riihimäen Autokumppanit Oy
Riihimäki, Riihikatu 9, puh. 32 751
- E. Salomaa Oy
Joensuu, Nurmeksentie 4, puh. 39 31
- Salon Auto
Salo, Helsingintie 4, puh. 35 70
- Siltasen Autoliike
Lahti, Vesijärvenkatu 29, puh. 918-26 911
- Sisä-Suomen Moottori Oy
Jyväskylä, Kilpisenkatu 14, puh. 941-15 230
- Sotkamon Korjaamo Oy
Sotkamo, puh. 126
- Matti Torvisen Auto Oy
Kuopio, Tulliportinkatu 46, puh. 16 131
- Turun Autokauppa Oy
Turku, Maariankatu 5, puh. 22 500
- Vammalan Autola
Vammala, puh. 26 62
- Yrjön Auto
Pori, Yrjönkatu 21, puh. 11 601
- Yleis-Varaosa Oy
Helsinki, Arkadiankatu 4-6, puh. 624 554



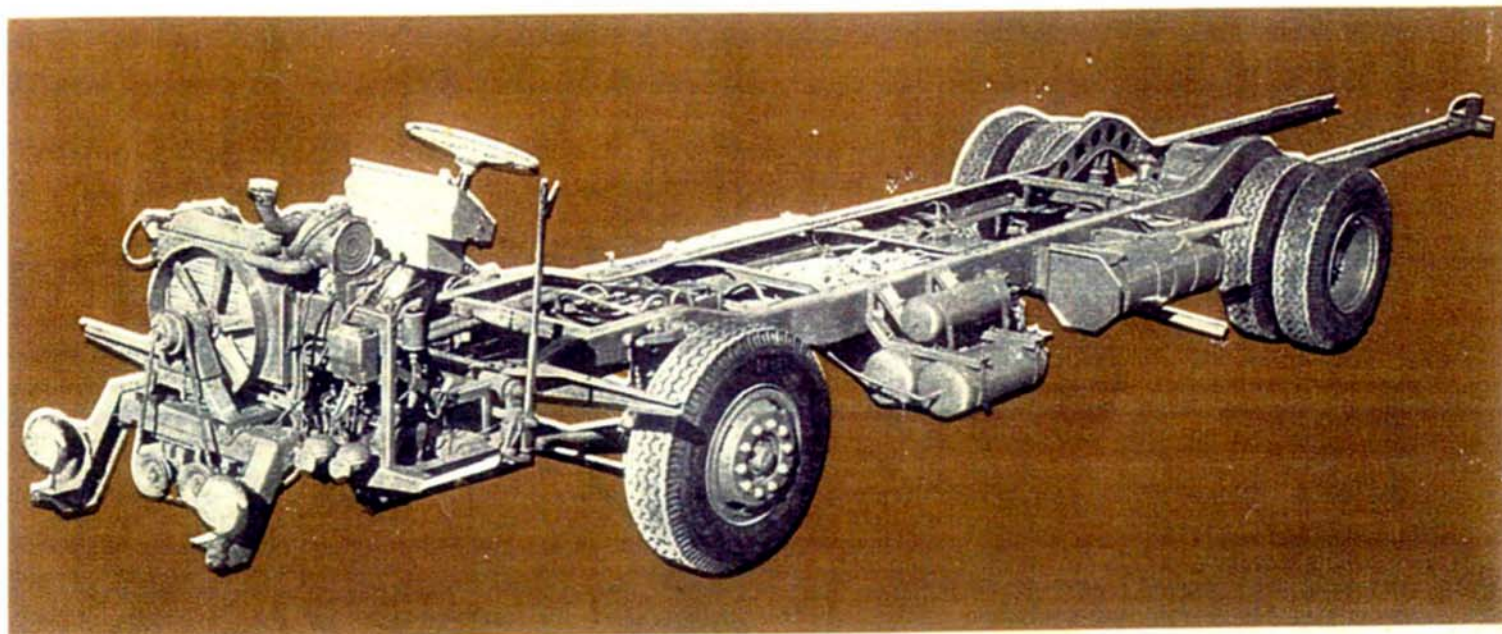


Liikennöitsijä Matti Harju-Rahikka

KAINASTO as.

VANAJA VLK-60

Linja-auto, jonka moottori ei ole tiellä



● makaava moottori Leyland 0.600

● teho 147 hv/2000 r/min

● akselivälit 5150 ja 5450 mm

● kokonaispaino 12.500 kg

● omapaino n. 5200 kg

● renkaat 11.00 x 20

● tasainen painonjakaantuminen

● miellyttävä jousitus

● moottorin huolto korin ulkopuolelta

● ei pakokaasun katkua matkustajien harmina

● tehokas moottorin ääneneristys

● tilaa vaativaa moottorikoppaa ei ole

● koko korin sisätila vapaasti käytössä

● erittäin sopiva kuljettajarahastukseen

● keskijäähdyttäjä, lämmityskennostojen kytkeminen yksinkertaista

● soveltuu yhtä hyvin maantie- kuin kaupunki-liikenteeseenkin