

AUTOMUSEO

Caloric

1/2022

VAASAN AUTO- JA MOOTTORIMUSEON ÄÄNENKANNATTAJA
VASA BIL- OCH MOTORMUSEUMS SPRÅKRÖR



UNG BRANDBILSMÄSTARE
SAATTUE NORDKAPPIIN
VETKÜ- ISOT AUOT VETIVÄT VÄKEÄ
HÅKAN STORM
• MARKKINAKUULUMISIA
TEE KULTTUURITEKO -
PELASTA MOOTTORI
• AFRIKARESA 1947

Vink Vink!
Jäsenmaksu
2022!



Puheenjohtaja / Ordförande

MATTI MAARTONEN

Terve vaan - uutta nostetta on tulossa!

Mennyt kausi on ollut antoisa c-merkkisestä tilanteesta huolimatta. Pällimäisenä tapahtumista on jäänyt mieleen Vetkun kokoontuminen automuseon ympäristöön - voidaan puhua jopa suurta pahtumasta. Noin 100 hienosti entisöityä kuorma-autoa toi isosti nähtävää ja tapahtuma oli varmasti yleisön mieleen.

Talvisäilytyksessä on tänä talvena ennätysmäärä autoja, 55 nelipyöräistä ja kakkipyöräisiäkin 40 kpl. Liekö YLE:n alue-uutiset edistäneet asiaa, mene ja tiedä.

Ajoneuvohissiin kaivataan uuta nostetta, joten on tiedustetu josko joku valmistaisi automuseon omilla mitoilla virallisen ajoneuvohissin. Valmistaja löytynee harkitaistelijoiden maasta – asia etenee taustalla.

Veteraaniautoseura täyttää lähi vuosina 50 vuotta, joten seuran historikki ja alueen moottorihistoriaa on aiheellista saada kansien väliin. Rauno Grönbacka ja Pekka Arola toimivat puuhameihin kirjan teossa. Jos muistat jotain alkuaikojen painokelpoista tai -kelvotonta asiaa niin ota ihmeessä yhteystä **Raunoon puh 050 322 0826 tai Pekkaan 050 376 5223** niin saadaan myös jälkipolville ihmeteltävää.

Kiitos kuluneesta vuodesta ja toiminnallista alkavaa vuotta. Museolla



Uudet ja nykyiset jäsenet!

Uudet jäsenet ja kaikkien nykyisten jäsenten uudet avaukset ovat tervetulleita. Joten anna äänesi kuulua - tuning-, custom- tai rodiharrastajat tervetuloa! Me olemme alueen suurin toimija tässä harrastusalueessa, joten voimme tarjota katon hyvin monenlaiselle harrastajalle

- Uusille tekijöille löytyy työkaluja, työstö- ja hitsauskoneita, taivutuspenkejä sun muuta. Ja opastus ehkä tärkeimpänä

- Jäsenvastaava **Vesa Ania, numero on 040 044 2781**, vesa.ania [ät] hotmail.com hoitaa hommat eteenpäin.

Nya och nuvarande medlemmar!

Alla nya medlemmar och nuvarande medlemarnas medlemsinitiativ är välkomna. Låt din röst bli hörd: tuning-, custom- eller rodtyper-huvudsaken att de gillar att jobba. Vi är den största aktören i regionen inom denna hobbyverksamhet och kan erbjuda mångahanda sysslare tak över huvudet.

- Nya medlemmar har tillgång till verktyg, bearbetnings- och svetsmaskiner, bockningsbänkar och handledningen är kanske det allraviktigaste.

- Medlemsansvarig **Vesa Ania, telefon 040 044 2781**, vesa.ania [ät] hotmail.com ser till att ärendet går framåt.

Hej på er, snart får vi ett lyft!

Den gångna säsongen har varit givande trots den c-märkta situationen. Bland evenemangen utmärkte sig i synnerhet veteranlastbil veteranlastbilsförbundet Vetkus sammankomst vid bilmuseet med omnejd. Man kunde tala om ett stort evenemang. Kring 100 vackert restaurerade lastbilar imponerade garanterat på besökarna. I vinter har vi haft ett rekordantal bilar i vinterförvar, 55 fyrhjulingar och 40 tvåhjulingar. Kanske har YLE:s regionala nyheter satt sprätt på intresset.

Vad gäller fordonshissen behöver vi fortfarande ett lyft, så vi har frågat runt om det finns någon som kunde tillverka en officiell sådan efter bilmuseets egna mått. Vi har hittat en tillverkare från tjurfäktarnas land och förberedelserna pågår i bakgrunden.

Veteranbilssällskapet firar 50-årsjubileum de närmaste åren, så det blir att sammantäcka en gemensam historik över sällskapet och regionens motortillverkning. Rauno Grönbacka och Pekka Arola har anmält sig som frivilliga. Om du drar dig till minnes något från sällskapsbegynnelsen som är tryckdugligt, eller odugligt, ta kontakt med **Rauno tfn 050 322 0826 eller Pekka 050 376 5223** så efterlämnar vi något till kommande generationer att förundras över.

Med önskan om en God Jul och ett Gott Nytt År, M.M.

Toimihenkilöt

Puheenjohtaja

Matti Maartonen matti.maartonen@ideasteel.fi 040 0368 572

Varapuheenjohtaja/jäsenrekisteri

Vesa Ania vesa.ania@hotmail.com 0400 442 781

Johtokunnan jäsen/rahastonhoitaja

Jukka-Pekka Kangas
jukkapekka.kangas@icloud.com 040 7798 001

Johtokunnan jäsen/sihteeri / kotisivut

Janne Heinua j.heinua@anvianet.fi 044 3307 588

Johtokunnan jäsen

Mikko Råberg mikko.raberg@netti.fi 040 5504 428

Johtokunnan jäsen

Stefan Groop nash.41@netikka.fi 050 526 1144

Johtokunnan jäsen

Henri Haavisto henri95_@hotmail.com 040 522 9458

Johtokunnan varajäsen

Janne Holmgren

Johtokunnan varajäsen

Paula Sandström paulasandstrom@gmail.com 050 5658 070

Johtokunnan varajäsen

Petri Pirkola

Kantakorttikyselyt

Henry Wideroos henry.wideroos@gmail.com 050 3343 275

Vaan Veteraaniautoseura

Myllykatu 18b vvasry@gmail.com 04 5692 69
65100 Vaasa

Museojoneuvotarkastus

Musefordongranskning

■ Tarkastuksia pidetään aina maanatai-iltaisin museolla osoitteessa Myllykatu 18 B, Vaasa. Tarkastus maksaa SAHK:n jäsenille 90 € ja muille 160 €. Kaikki jotka ovat Vaasan Veteraaniseuran jäseniä tammikuun ensimmäisenä päivänä ovat myös SAHK:n jäseniä. Seura perii hylätystä tarkastuksesta 20 euroa.

■ Besiktningarna görs alltid på måndag kvällar vid adressen Kvarngatan 18 B, Vasa. Besiktningen kostar 90 € för SAHK:s medlemmar och 160 € för övriga. Alla som är medlemmar av Vasa Veteranbilssällskap den första januari är automatiskt medlemmar i SAHK. För en underkänd besiktning uppår föreningen 20 €.

Museojoneuvotarkastajat

Besiktningmän av museifordon:

Matti Maartonen /matti.maartonen@ideasteel.fi 040 0368 572
Keijo Kiuru /keijo.kiuru@luukku.com 040 0699 145
Harri Ala-Aho /harryz.haa@gmail.com 044 0730 002
Stefan Groop /nash.41@netikka.fi 050 5261 144
Jan Åkerholm /tbird@netikka.fi 050 616 331



Sisältö - Innehåll

- 2 Puheenjohtajan tervehdys/Ordförandes hälsningar
- 4 Jäsenetuja
- 6 Kevätrompe/Vårmarknad
- 8 Nuori paloautomestari/Ung brandbilmästare
- 10 Keskiivikoajot/Onsdagkörningar
- 12 Håkan Storm
- 16 VETKU Vaasassa
- 20 Moottorihistoria/Motorhistoria - Seppo Rapo
- 22 Syysromppet/Höstmärknad
- 24 Taiteiden Yö/Konstens Natt
- 26 Autoreissu Nordkappiin/Bilresa till Nordkapp
- 30 Afrikkaan/Till Afrika
- 31 Jäsenmaksu 2022 - Medlemsavgift 2022

Numero:

JULKAISSJA/UTGIVARE:

1/2022

VAASAN VETERAANIAUTOSEURA RY.

VASA VETERANBILSÄLLSKAP FRF

Matti Maartonen

VAST. PÄÄTOIMITTAJA/
ANSV. CHEFRED.

Vesa Ania, Harri Ala-Aho,

TOIMITUSKUNTA/

VM Partanen, J-P Kangas

REDAKTION

Vm Partanen

LAYOUT

Lehti ilmestyy 2-3 kertaa

ILMESTYMINEN/UTGIVNING:

vuodessa

2-3 ggr/år

Painos/Upplaga:

1000 kpl

Paino/Tryckeri:

Kirjapaino Prodo

Jäsenasiat/Osoitemuutokset

Medlemsärenden/Adressuppdatering

Vesa Ania

vesa.ania@com

0400 442 781

**VI HAR DÄCK
SÅVÄL TILL NYA
SOM GAMLA BILAR!**

**MEILTÄ RENKAITA SEKÄ
UUSIIN ETTÄ
VANHOIHIN AUTOIHIN!**



**RENGAS
CENTER**

Oy K.LYTZ Ab
Opistok. 9 Institutsg.
Vaasa 06 317 0961



Ajamme jäsenten etuja!

Vaasan Veteraaniautoseura tarjoaa jäsenilleen:

- Kerhotilat ja kahvio. Mielekästä talkootoimintaa, sosialista yh dessäoloa kahdella kielellä.
- Entisöintitilat.
- Entisöintitilassa työkaluja ja koneita.
- Museoajoneuvoajoja.
- Tutustumiskäyntejä toimialaan liittyvissä yrityksissä.
- Retkiä näyttelyihin ja rompepäiville.
- Mahdollisuuden säälyttää harrasteajoneuvoja ja muuta roinaa museolla jäsenhintaan.
- Koulutusta ajoneuvojen entisöinnissä ja työmenetelmissä.
- Kädentaitojen siirtoa nuoremmille alan mestareilta.
- Vaasan veteraaniautoseuralla on merkittävä tekniikan alan julkaisukokoelma ja hallussamme on Vaasan läänin ajoneuvojen kantakortit vuosilta 1926-1977 Yhteistoimintaa muiden SAHK:n kerhojen kanssa.
- Jäsenet saavat A-katsastus-, Yksityiset K-Asetat-, A-katsastuspiste- palveut (määräikäiskatsastus, päästömittaus, muutoskatsastus, jälkitarkastukset) jäsenetuhintaan - kysy!
- 7€:n alennuksen kaikista Laatukatsastuksen Vaasan toimipisteiden katsastuksista SAHK:n jäsenkortilla.
- Tahwa/Tervajoen autohuollossa hyvät alennukset autonosista jäsenkortilla.

**Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto -
SAHK ry:n jäsenedut**

- Automobili-lehti tulee jäsenille kotiin viisi kertaa vuodessa.
- Jäsen- ja kalustoluettelo jäsentunnusilla luettavissa netissä.
- Jäsenille myytävä tuotteet edullisemmin.
- Vanhat Automobili-, Hyryssy-Menolainen ja Annetaanpa välkaasua-lehdet edullisesti.
- Alennus SAHK:n jäsenkerhojen ylläpitämistä automuseoiden sisäänpääsymaksuista.
- SAHK:n tapahtumakalenteri ym.
- Museoajoneuvoksi tarkastaminen ja ma-lausunto.
- Museoajoneuvolausuntoarkisto.
- FIVA-passi.

Yhteistyökumppanimme - kysy jäsenalennukset

Käytä yhdistyksen neuvottelemia etuja/jäsenetuhintoja niin ne pysyvät myös jatkossa meidän käytössämme!

- Wasaline, Tallink ja Silja Line ja Eckerö Line
- Konse Caravan Camping & Motel
- Agrolink
- SAHK:n jäsenillä on vapaa pääsy Mobilian näyttelyihin
- Alfamer/Karisto Oy
- Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia. .
- Lisätietoja www.sahk.fi



Vaasan Verhoomo

* Verhoilutyöt moottorijoneuvoihin ja huonekaluihin

* Fordonsindreningar och möbeltapeteringar

Gerbyn tie 18-22 Gerbyvägen, 65230 Vaasa-Vasa

Puh/tel 0505658070
paulasandstrom@gmail.com

Nauti nykyhetkestä ja vaali tulevaisuutta Aurora Botnialla!

Wasalinen uusi alus Aurora Botnia aloitti liikennöinnin Vaasan ja Uumajan välisellä reitillä elokuussa 2021. Laiva on maailman ympäristöystävällisin matkustajalaus.

Uusi laiva on uraauurtava monella tavalla keskityen ympäristöystävällisiin ratkaisuihin ja mukavuuteen. Tärkeä juutost uuden laivan myötä on ympäristönäkökohtien lisäksi myös autokansien kapasiteetti sekä entistä nopeammat ylitykset.

Varustamo kuljettaa sekä matkustajia että rahtia päivittäin Uumajan ja Vaasan välillä. Wasaline on vuosien saatossa kasvanut merkitäväksi toimijaksi henkilö- ja rahasiakkaiden keskuudessa. Aurora Botnian myötä rahtikapasiteetti on melkein tuplaantunut. Satama-ajat ovat nopeutuneet, hyväksi kapasiteettia löytyy vuoden kaikkina 12 kuukautena ja lähdöt ovat lisääntyneet. CO2-jalanjälki lastattua tonnia kohti on puolittunut Aurora Botnian myötä ja se tekee kuljetuksista ympäristöystävällisempiä Merenkurkun yli.

Parannetun rahtikapasiteetin lisäksi laiva tarjoaa ensiluokkaista tilaa matkustajille. Ylityksen aikana voi nauttia suosituun saaristopöytämme herkuista, seurustella baarissa tai miksei pitää kokousta jossain laivan kouluoneista. Niille, jotka haluavat käyttää matkaa työhön, on mahdollisuus ostaa oma tuoli business-loungessa, jossa on Wi-Fi, kahvia/teetä ja päivän sanomalehti. Ostoksilla vietetyn päivän jälkeen naapurikaupungissa on mahdollista ostaa oma hytti, jossa on sänky, oma wc ja suihku.

Upplev nuet och värna om framtiden ombord på Aurora Botnia!

Wasalines nya fartyg Aurora Botnia började trafikera rutten mellan Vasa och Umeå i augusti 2021 och är det mest miljövänliga passagerarfartyget i världen.



Den nya färjan är banbrytande på många plan med fokus på miljövänliga lösningar och komfort. En viktig och grundläggande förändring med det nya fartyget är förutom miljöaspekterna även kapaciteten på bildäck samt fler och snabbare överfarter.

Rederiet transporterar både passagerare och gods dagligen mellan Umeå och Vasa. Under årens lopp har Wasaline vuxit till en betydande aktör bland privat- och fraktkunder i hela Norden. Med Aurora Botnia har vi en utökad fraktkapacitet, snabbare överfartstider, god kapacitet under årets alla 12 månader och mer frekvens i form av utökade avgångar. CO2 avtrycket per lastat ton har mer än halverats med Aurora Botnia och gör transporterna mer miljövänliga över Kvarken.

Förutom förstärkt fraktkapacitet erbjuder fartyget även förstklassiga utrymmen för våra passagerare. Under överfarten kan ni passa på att njuta av läckerheterna i vårt omtyckta skärgårdsbord, mingla i baren eller varför inte ha ett möte i någon av våra konferensrum. För den som behöver använda resan för arbete finns möjlighet att köpa sin egen stol i vår business lounge med tillgång till Wi Fi, förfiskningar och dagens tidning. Efter en dags shopping i grannstaden finns möjlighet att köpa en egen hytt med säng och egen toalett.

**Muista
Wasaline
rabattikoodi
2022**





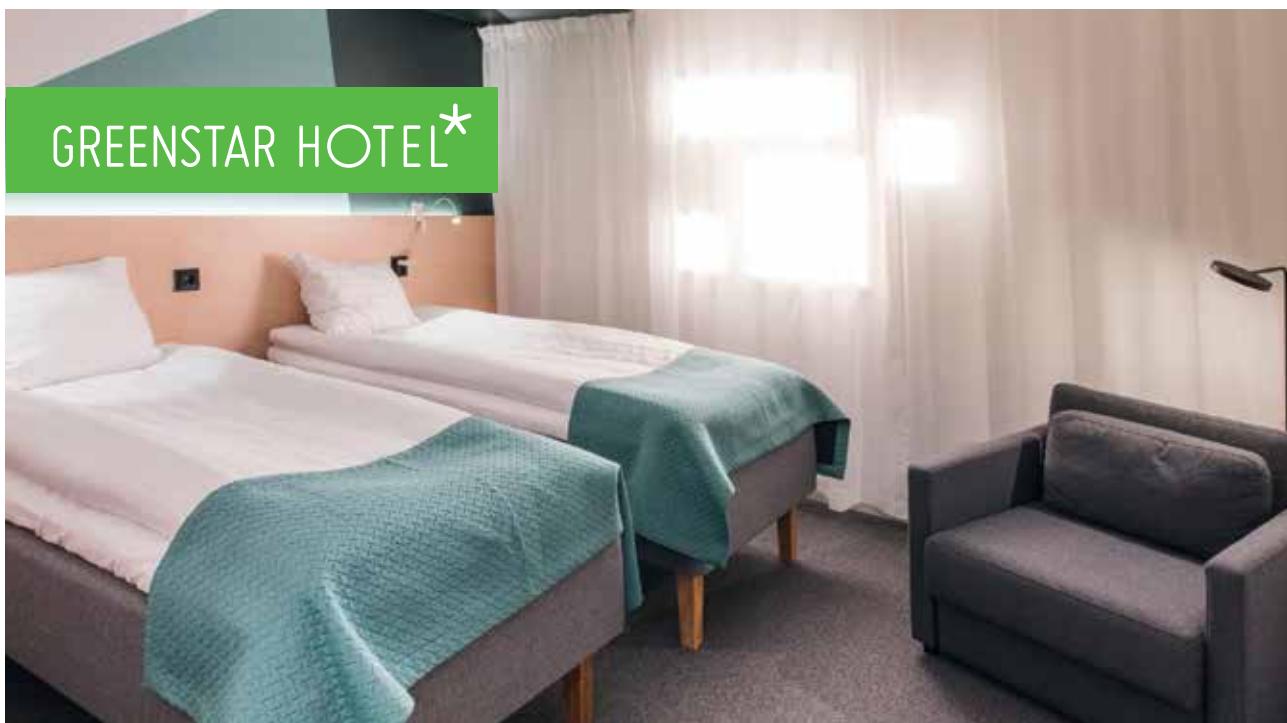
Kevään Rompeäiville 15.5. ajeltiin vielä varovaisen toiveikkaana, yllättävän hyvin myyjiä ja ostavaa yleisöä paikalle kuitenkin saapui.

Vårens skrotmarknad 15.5 ordnades i en anda av försiktig optimism. Förväntningsvärt många säljare och köpare dök ändå upp.



KEVÄT VÅR ROMPPEET





GREENSTAR HOTEL*

MAJOITU MEILLÄ MUKAVASTI JA EDULLISESTI!

JÄSENHINNAT GREENSTAR HOTELLEISSA 2021-2022

GreenStar hotellit tarjoavat VVAS ry:n jäsenille edullisen kiinteähintaisen majoituksen jo valmiiksi edullisista hinnoista vapaa-ajan matkustukseen. Saadaksesi etuhintaan majoituksen, tee varaus hotelliin soittamalla tai sähköpostilla. Mainitse tunnus ”Vaasan Veteraaniautoseura”.

GreenStarilta saat laadukasta, ympäristöystävällistä majoitusta 1–3 henkilön huoneissa yhdellä huonehinnalla. Hotellimme ovat hyvin varusteltuja ja energiatehokkaita. Meillä et maksa turhasta – lisäpalvelut varaat tarpeidesi mukaan.

HOTELLIMME

GreenStar Jyväskylä
Majoitushinta: 70€ /vrk
 Heikinkatu 3,
 40100 Jyväskylä
 010 423 9391
 jyvaskyla@greenstar.fi

GreenStar Joensuu
Majoitushinta: 63€ /vrk
 Torikatu 16,
 80100 Joensuu
 010 423 9390
 joensuu@greenstar.fi

GreenStar Lahti
Majoitushinta: 74€ /vrk
 Vesijärvenkatu 1,
 80100 Lahti
 010 423 9392
 lahti@greenstar.fi

GreenStar Vaasa
Majoitushinta: 70€ /vrk
 Myllykatu 17,
 65100 Vaasa
 010 423 9393
 vaasa@greenstar.fi

Hinta sisältää: yksi yö, 1–3 henkilöä samassa huoneessa (Lahti 1–2 hlöä)

Aamiainen: 9 €/hlö/vrk ennakkoon varatessa, +1€ paikan päällä ostassa

Maksutapa: huoneiden maksu paikan päällä

Hotellilla on oikeus rajoittaa erikoishintaisen huoneiden määrää.
 Ei voimassa erikoistapahtumien aikana.

Tervetuloa GreenStar Hotelsiin! Vihreässä heräät vireänä.

greenstar.fi

Nuori paloautomestari!

Idea lähti liikenteeseen "Yhdessä syöpää vastaan" -juoksutapahtumassa Maxmossa pari vuotta sitten. Yhdessä setäni Bengtin kanssa saimme idean omasta paloautosta, kun huomasimme sellaisen joka oli paikalla pienten lasten viihdykkeenä, kertoo Rufus Srifvars. - "Meillä oli vanhastaan Sisu SM 300-kuorma-auto, joka oli muutettu metsätöökäyttöön, mutta sillä ei ollut enää tarvetta, joten vaihtokin tuli mieleen. Niinpä soitin Munsalaan RM-Truck-kuorma-autoromuttamolle ja sieltähän löytyi heti paloautoja, useampikin. Enoni kanssa käyttiin paikan päällä tsekkaamassa tarjontaa ja löytyihän sieltä sopiva. Pienen harkinnan jälkeen kauppa oli selvä, paloauto tuli pihaan ja Sisu sai lähtää".

Tämä paloauto oli palvellut Rovaniemellä 1980-2016. Rufus osti auton 2019 on aher-tanut sen parissa nyt pari vuotta. Volvo F614 oli jo lähtöjään teknisesti hyvässä kunnossa. Aina jotain pientä fixattavaa löytyi ja varaosia oli tietysti vaikea löytää erikoisautoon. Yhdessä vaarin veljen kanssa autoa on puunattu sisältä ja ulko, maalattu, uusittu letkuja, vaihdettu öljyt yms. Auto museokatsastettiin Vaasan Automuseolla kesällä -21 kuorma-autoksi. Ysiluokkalaisella Rufuksella ei vielä ole ajokorttia, mutta kuskiksi löytyy tarvittaessa Rufuksen isä Johan. Ilman hälytysviilkkuja ja sireenia toki mennään. Peruskoulun jälkeen siintävät Rufuksen mielessä autonäsentajan paperit eikä ihme.

Ung brandbilsästare siktar på karriär som mekaniker

Idén började i Maxmo på idrottsgården när vi sprang ett lopp som hette "Till sammans mot cancer". Jag och min gamla farbror Bengt fick en idé när vi såg en brandbil som var där för små barn, berättar Rufus Srifvars. Vi började fundera att de skulle vara intressant att ha en egen brandbil. Vi hade en gammal Sisu SM300 lastbil som vi inte hade någon nyttå av så jag ringde till lastbils skroten i Munsala Rm-Truck och frågade om de hade nån gammal brandbil och de hade flera stycken.

Farbror Bengt och jag åkte dit en dag och kollade på dem och då såg vi med det samma vad vi ville ha. Sen åkte vi hem och funderade lite och frågade min farfar om han kunde hjälpa till lite.

Efter lite betänketid fick vi brandbilen hem-körd från skroten som hämtade flyttbilen i samma veva.

Brandbilens Volvo F614 tjänstgjorde under sin aktiva karriär 1980-2016 i Rovaniemi. Rufus köpte brandbilen 2019 och har hunnit jobba med den under två somrar. Bilen var i gott tekniskt skick, men det finns ju alltid smäsker att fixa. Det kan vara en utmaning att få tag i reservdelar till brandbilar. Bland annat har han och hans farfars bror putsat och målat om fälgarna, bytt en del slangar och olja. Rufus fick bilen museibesiktad i somras. Rufus går i nian och har ännu inte körkort, så det är hans pappa Johan som brukar köra bilen - utan siren på. Efter grundskolan tänker han studera till fordonsmekaniker.



Rufus Skrifvars sekä Jan Åkerholm matkastaja/ besikttningsmän av museifordon



■ Lisääkin palokalustoa löytyy. Rufus on myös lähes käyttämättömiä paloruiskun ylpeä omistaja. Vuodelta 1966 peräisin oleva paloruisku on varustettu Volkswagenin pienimmällä 1200 cc -teollisuusmoottorilla.

■ Rufus är också stolt ägare till en nästan oanvänta brandsprutan från 1966 som har Volkswagens minsta 1200-industrimotor.



**Färskt bröd
6 dagar i veckan!
Tuoretta leipää
6 päivää viikossa!**

**ANDREAS KNIPS
HEMBAGERI**

Bageriet i Kvevlax - Leipomo Koivulahdessa
06 3460820

Café Rosetten
050 3739071

Vid Korsholms vuxeninstitut
Mustasaaren aikuisopistolla

Café Dosetten
050 5222450

Vid Korsholms närsjukhus
Mustasaaren lähisairaalaassa

KESKIVIIKKOAJOT /ONSDAG körningar 2021

Kuvat/tilastoa/Foto/statistik

Pvm-datum	Vierailu/Besök till	Autot/Bilar	Osall./Deltagare
27.04.2021	Setlementin vетраанайо	10	30
02.06.2021	Åminne Kök & Bar	10	15
09.06.2021	Cafe' Arken, Replot båthamn	43	65
16.06.2021	Olivias Cafe' & Grill, Brudsund	22	35
23.06.2021	Åminne Stugby	29	44
30.06.2021	Ankaret, Köklot fiskehamn	42	63
07.07.2021	Rökiö Kvarn, Vöyri / Vörå	65	105
14.07.2021	Nabbens Restaurant, Maxmo	42	68
21.07.2021	Sommaröhallen, Vallgrund	41	67
28.07.2021	Björkö andelsbutik kafe	35	55
04.08.2021	Strand Mölle, Molpe Cafe	60	95
11.08.2021	Storberget Rejpelt	57	87
18.08.2021	Fyrry-Pläckyrimuseo	10	22
20-22.08.-21	VETKU Veteraanikuorma-auto ajot	95	163
01.09.2021	Laihian kotiseutu- ja Nuukureen	63	98
08.09.2021	Meteoria, Söderfjärden Sundom	37	58
15.09.2021	Tesses Cafe' Vassorfjärden	39	61
22.09.21	Bernys Cafe Replot bron	40	63
29.09.21	Bilmuse't	53	65
Yht./Totalt		795	1257



IDEASTEEL
Company



Metallin alihankintatöihin keskittynyt konepaja.

IDEASTEEL Company Oy Puh 0400-368 572
Liisanlehontie 2 Fax 06-356 7890
65380 Vaasa ideasteel@ideasteel.fi
www.ideasteel.fi



 ROMULIIKE TERÄSHAKA OY

Avoinna arkisin klo: 8.00-16.30



- Romumetallien osto.
- Teollisuuden purku-urakointi.
- Vaihtolava palvelut.
- Valtuutettu ajoneuvojen ja akkujen kierrätyspiste.
- Käyttöterästen myynti.

YHTEYSTIEDOT:
Opistokatu 18b
65100 VAASA
p. 0400 910180
vaasa@terashaka.fi
www.terashaka.fi

Speedway-myrsky-varoitus!

Henkilökuvassa Håkan Storm

Teksti Vesa Ania

Asuin - 80-luvun alkupuolella Hietalahdessa, Vaasassa. Omakotitalon ylakertaan, Välikadulle kuului monesti iltaisin maagista moottoripauhua. Asia oli jo ehtinyt unohduakin, mutta selitys kylä löytyi. Seitsemän vuotta vanhempi Jari-veljeni oli - 70-luvun alkupuolella vuoden päivät hankkimassa elantoa Wärtsilässä. Armeija oli hänen lähdettyä ja työlämä odotti nuorta miestä siispä Vaasaan koettamaan, josko pääsisi töihin ja hyvin kävi.

Jari kertoii, kuinka oli ollut iltaisin katsomassa Vaasan raviradalla paikallisten speedway-harrastajien treenejä. Minulle se ei nuorena miehenä Kurikassa oikein selvinnyt, kun en ollut koskaan sellaista ajamista nähtyn.

Jarrut – mihin niitä tarvitaan

Kului kymmenisen vuotta. Lähdin polkupyörällä Vaasassa tuohon sadan metrin päähen Välikadusta, missä asuin. Ensimmäiset näköhavainnot olivat shakeeraavia. Hiekkapohjaisella radalla mentiin, eikä meinattu. Muistan vieläkin ne ensimmäiset, metanolin ja risiiniöljyn lähes huumaavat tuulahdukset nenäani. Myös sen, kuinka alastomilta nuo moottoripyörät näyttivät. Moottori, runko, tankki ja pyörät. Myös pienet rapakäret olivat nähtävissä. Ensimmäisten tultua tankkaamaan tein järisyttävän havainnon. Ei jousitusta takana eikä minkään valtakunnan jarruja. Näillä laitteilla miehet mennä viilettivät pää kolmantena jalkana, mutta ilman jarruja ovaalin muotoista rataa pituudeltaan 260-425 metriä paikkakunnasta riippuen. Noilla laitteilla mentiin niin paljon, kuin korkeapuristeisista 500 kuutiosenttimetriseistä 1-sylinterisistä, metanolilla käyvistä 4-tahti moottoreista lähti. Hurjaakin hurjemmasta lajista on nyt kysymys. Ihailin heti kaikkea tuota mitä ympärillä tapahtui ja ehkä eniten noiden kuskien rämäpäistä rohkeutta ja taitoa hallita tuo tehokas ja kevyt kaksipyöräinen.

Tuttuja nimiä

Muistan kuinka Kurikan kotinaapurini Nestori kertoi legendaarisesta maaratapyöräilijästä, kilpa-ajaja Nappi-Jousesta. Oikealta nimeltään mies oli Kauko Jousanen. Hän oli voittanut SM- ja PM-mestaruuksia jälälli, Speedway:ssä, sekä maaradalla. Olin kuitenkin itse sen verran nuori, että hänen ajotyylinsä jäi näkemättä. Muutamia kertoja käydessäni katsomassa miesten treenejä noilla pyörillä, alkoi kuulua kuskienkin nimiä. Kun he ottivat kypärät pois, opin yhdistämään nimet kasvoihin. Olihan siellä monia vaasalaisille tuttuja hahmoja; Markku Parkkari, Timo Koski, Erik Nyman ja "Nasse-setä" ja vanhimpana Håkan Storm. Näihin tuolloin vähän nuorempiin tutustuin myöhemmin purjelautailun kautta, jota itsekin harrastin. Storm sen sijaan jäi tuolloin tuntemattomaksi.

Håkan Stormin juttusilla

Nyt lähes 40-vuotta myöhemmin, Vaasan Auto -ja Moottorimuseon pihassa näin menneän syksynä Matti Luomansuun seurassa tutunnäköisen miehen istuvan mustan, uututtaan kiiltävän Trike Harley-Davidsonin satulassa. Ympyrä oli kohdallani sulkeutunut. Sain siinä vaihtaa muutaman sanan, yhden takavuosien ihailemastani Speedway kuljettajasta ja tästähän heräsi hei aihetta Caloric-juttuun. Tutustuminen alkoi Västervikissä hänen kotipihansa yhteen talliin, mistä löytyi mm. upeasti entisöityjä Speedway-moottoripyöriä. Oli ESO, JAP moottoreilla. Pyörissä oli upeat maalipinnat ja paljon kiillotettuja osia, kromia. Kaikesta näki, että pyörät oli kunnostettu ja viimeistely todella huolella. Ja ei vä-

häisimpänä Mobylette-Mopo -50-60-luvun taitteesta. Itselläni oli vastava käytetty -70 alussa ja tiesin tarkkaan, miltä sen kuuluu näyttää. Se oli kaikilta pisteesiltaan täydellinen ja se entisöinnin viimeistelyn taso oli täysin huippua.

Kierretty muutakin kuin rataa

Håkan on Vaasassa - 47 syntynyt moottoripyöräharrastaja ja ajanut todella paljon erilaisilla moottoripyöillä nuoresta lähtien. - Isän kanssa kävin nuorena, - 57 kattomaassa, siitä se lähti. Sitten Vanhas Vaasas hiekkamontulla Crossia Hussella vähän vanhempana. Siitä mun ajamisesta ei kyllä kaikki tykänyt.

- Saksassa tuli kilpailtua ruoholla, maaradalla ja jällä. Ja Norjassa olin - 73 MM-kisoissa, sitten paljon tuli ajettua Venäjällä. Venäjälle menin junalla Moskovaan ja siellä oli asemalla venäläinen kuski Volgalla ja peräkärryllä odottamassa. 3-4 tuntia ajettiin jonnekin. En yhtään tiennyt mihin. Moskova on suuri kaupunki. Selvisi, että pitää ajaa ensimmäinen kisa jo ennen varsinaista määränpäässä olevala kilpailua.

- Kaikki ympärillä puhui Venäjää. Mekaanikko oli venäläinen. Ylimääräisiä osia ei ollut yhtään, eli konerikkoon ei ollut varaa.

- No siitä selvittiin. Säästtin moottoria. Sieltä Moskovasta mentiin Ufaan, jonnekin Uralin taakse. Ruokaa ei uskaltanut juuri syödä. Gulassiruuassa oli välillä vielä karva päällä.

KUMI-JÄRVINEN OY

Tiilitehtaank 47, 65100 Vaasa 06-317 4044, 317 2629 Fax 06-312 6288



Vällillä vain leipää ja perunaa erilaisen bakterikannan takia. Ruplia kyllä sai paljon, mutta kotiin Suomeen niitä ei saanut tuoda. Muutenkin rajamuodollisuuksissa meni tuhottomasti, 12-tuntiakin aikaa.

- Ruotsissa tuli myös ajettua paljon. "Hollannissa taas mulla oli piikkipyörä takakontissa peitetynä peitolla ja innokas tullimies otti kiireessä kunnon otteen ja yksi jääratarenkaan terävä piikki iski sormeen, vaikka olin varoittanut.

Yllättävää oli kuulla, että Venäjällä oli kova taso noissa piireissä. Kuskeja oli todella paljon ja heidän ajamisenä kilpailuissa muisstutti lähes akrobattiaa. Pyörän käsitellytaito oli kovalla tasolla. Tarinaa riitti myös kisaamisesta Arctic Cat -moottorikelkalla Ruotsissa. Apua sai kelkan säättämiseen siihen saakka, kunnes huomasivat, että vaasalainen ajaa heitää paremmin. Säätöapu loppui siihen

Yli 20-vuotinen kisaura

Monia tarinoita jää varmasti kertomatta, mutta täytyy ihailla Häkinin päättäväisyyttä ja kilpailuhenkää, vaikka vastoinkäymisiä varmasti riitti noissa vuosissa. Menestystä kilpailuissa Häkan Stormille kertyi mm. SM -78 ja -79 jääspeedwayssä sekä useita 2- ja 3-sijoituksia vuosien varrella. Kaikkiaan Håkan kertoi kisanneensa kaikkiaan 23-vuotta.

Toivotamme hänen hyviä harrasteajoja H-D Trikensa selässä sekä hänen perheelleen kaikkea hyvää. Kiitos juttutuokiosta Häkan!



TN-QUICKLY OY
TEIppAA * fixAA
raittaa.fi

Speedway- Storm var- ning!



I början av 1980-talet bodde jag i Sandviken, Vasa. Om kvällarna hördes ofta det magiska brummandet av motorer upp till egnahemshusets andra våning på Mellangatan. Jag hade hunnit glömma saken redan, men ljudet fick sin förklaring. I början av 1970-talet jobbade min sju år äldre bror Jari ett år på Wärtsilä. Han hade varit i armén och nu väntade arbetslivet. Den unga mannen prövade sin lycka i Vasa och fick napp. Jari berättade att han om kvällarna varit och kollat in när de lokala speedway-utövarna tränade vid travbanan i Vasa. Jag bodde fortfarande i Kurikka vid tidpunkten och det blev aldrig riktigt klart för mig vad det var frågan om eftersom jag aldrig sett någon köra på det sättet.

Bromsar – vad ska de vara bra för?

Det gick ett tiotal år. Jag cyklade de hundra metrarna till änden av Mellangatan där jag bodde. Bildligt talat orienterade jag mig mot de vilt brölande motorljuden. De första synintrycken blev en chock. På banan av sand gasade man på för glatta livet. Jag minns fortfarande hur jag andades in de första pustarna av metanol och ricinolja som nästan hade en berusande verkan på mig. Jag kommer också ihåg hur nakna motorcyklarna såg ut. Motor, stomme, tank och däck.

Även små stänkskärmar kunde skönjas. När de första kom för att tanka gjorde jag en omskakande observation. Det fanns ingen fjädring bak till och inga som helst bromsar. Med denna utrustning svischade männen förbi hals över huvud och utan bromsar runt en oval bana om 260–425 meter beroende på ort. Man pressade de högkomprimerade, encylindriga och metanol drivna fyrtaktsmotorerna om 500 kubikcentimeter till bristningsgränsen. Det är fråga om en alldelens vansinnig gren. Jag beundrade på studs allt som skedde runt omkring mig och kanske mest av allt de våghalsiga förarnas djärvhet och skicklighet i att kontrollera den effektiva och lätta tvåhjulingen.

Välkända namn

Jag minns hur min granne hemma i Kurikka, Nestori berättade om den legendariska rundbane- och tävlingsföraren Nappi Jousanen. På riktigt hette han alltså Kauko Jousanen. Han hade vunnit både FM- och NM-mästerskapen på is, speedway- samt rundbanetävlingar. Jag var ändå så pass ung att jag inte fick se hans körstil. När jag såg på när förarna tränade började jag så småningom uppfatta deras namn. När de tog av sig hjälmlarna kände jag också igen dem. Där fanns för vasaborna välbekanta

figurer: Markku Parkkari, Timo Koski, Erik Nyman och "Nasse-setä" och bland de äldre även Håkan Storm. En del av de då yngre förmågorna lärde jag senare känna genom vindsurfingen som också var min egen hobby. Storm förblev dock mig obekant.

En pratstund med Håkan Storm

Närmare 40 år senare fick jag förra hösten syn på en man som verkade bekant på Vasa bil- och motormuseums gård. Mannen kom i sällskap av Matti Luomansuu och satt i sedeln på en svart Trike Harley-Davidson som var glänsande ny. Det kändes som att cirkeln hade slutit sig.

Jag fick äntligen byta några ord med en av de speedway-förare som väckt min beundran för så många år sedan och mötet är nu ämnet för denna artikel i Caloric.

Jag besökte Håkan Storms garage på hans gård i Västervik där han bland annat förvarar vackert restaurerade speedway-motorcyklar, som en med Hago-specialstomme och JAP-motor och en bastant speedway-motorcykel med Eso-motor. Motorcyklarna hade fina målade ytor och många polerade delar i krom. Det var uppenbart att cyklarna restaurerats mycket noggrant. Det gällde inte minst Mobylette-mopeden från decennieskiftet 1950–60. Jag hade själv en liknande

begagnad i början av 1970-talet så jag visste precis hur den skulle se ut. Den hade alla de rätta delarna och var restaurerad i toppskick.

Upplevde även annat än banor

Håkan är motorcykelfantast och född i Vasa 1947. Han har kört många olika motorcyklar ända sedan han var ung.

- Tillsammans med min pappa tittade jag för första gången på när andra körde 1957 och redan då väcktes mitt intresse. Som något äldre körde jag cross i sandgropen i Gamla Vasa med en Husse. Alla var nog inte så förtjusta i hur jag körde.

- I Tyskland tävlade jag på gräs, rundbana och is och i Norge deltog jag i VM 1973. Sedan körde jag mycket i Ryssland. Jag tog tåget till Moskva och en rysk förare mötte upp vid stationen med en Volga med släpkärra. Vi körde i 3–4 timmar och jag visste inte vart vi var på väg. Moskva är en stor stad. Till slut framgick det att jag måste köra en annan tävling innan den jag egentligen kommit dit för.

- Alla runt mig pratade ryska. Mekanikern var också rysk. Det fanns inga reservdelar så man hade inte råd med att motorn gick sönder.

- Men jag klarade det. Jag körde inte för fullt. Efter Moskva körde vi till Ufa någonsins bortom Uralbergen. Jag vågade knappt röra maten. I gulaschen satt håret kvar ibland, så emellanåt blev det mest bröd och potatis på grund av den avvikande bakteriefloran. Jag fick mycket rubler, men fick inte ta med dem hem till Finland. Att korsa gränsen kunde även annars dra ut på tiden, ibland så länge som 12 timmar.

- Jag körde också mycket i Sverige förstås. I Holland hade jag en motorcykel med isdubbar under en filt i bakluckan och en ivrig tulltjänsteman tog i brådskan ett ordentligt tag och fick en av isdubbarna genom fingret trots att jag försökte varna honom.

- Det var något överraskande att Ryssland låg på hög nivå i dessa kretsar. De hade många förare och när de tävlade såg de nästan ut som akrobater. De var mycket skickliga på att hantera cykeln.

Jag fick också höra Håkans historier om hur det var att tävla med Arctic Cat-motorkälke i Sverige. Han fick hjälp med att få ordning på kälken ända tills svenskarna märkte att han var en bättre förare än dem. Då var de plötsligt inte så hjälpsamma längre.

Över 20 år som tävlingsförare

Det fanns säkert många fler historier Håkan kunde ha berättat, men man måste beundra hans beslutsamhet och tävlingsinstinkt som inte lät sig nedslås fast dessa år säkert bjöd på många motgångar. Håkan Storm vann bland annat FM i isracing -78 och -79 och knep flera andra och tredje placeringar genom åren. Allt som allt tävlade Håkan i 23 års tid.

Vi önskar honom trevlig hobbykörning med sin HD Trike och allt väl åt honom och hans familj. Tack för pratstunden Håkan!





MH-COLOR

Palveleva automaalama ja kolarikorjaamo lähelläsi
Sakkunnig bilmåleri och krockverkstad nära dig

MH-Color.fi - (06) 317 4877

Härmä - Munsala - Oravainen -Maksamaa - Vaasa

Lauantaina 21.8. klo 9-16 oli Automuseolla Vaasan Veteraaniautoseuran ja Vetkun suuri autonäyttely.

Veteraanikauorma-autoseura ry on valtakunnallinen, vuonna 1987 perustettu vanhojen tavara-autojen ja muiden hyötyajoneuvojen säilyttämistä, sekä näihin liittyvän perinteiden ja historiatiedon tallentamista edistävä harrastajajärjestö.

Tätä tapahtumaa oli odotettu. Vetkun syystapatumma keräsi 95 kuorma-autoa eri puolilta Suomea. Väkeä ja tarinoita riitti. "No show show"-osasto ei näkynyt eli kaikki ilmoittautuneet olivat mukana, kertoo yksi puuhamehistä, **Jari Kosenius (VANAJA A-69T)**

R seuran jäsenrekisteri- ja talousvastaava. Jäseniltä löytyy vaihteleva määriä autoja, erittäin monella useampi kuin yksi tai kaksi. Kärkipäässä eräälläkin harrastajalla Kaarinassa on 5 hallia täynnä kuorma-automersuja. Mutta aina sillä samalla hän on liikenteessä. Kerhon jäsenten keskimäärinen ikä on kaudenkympin paremmalla puolella, mutta nuorta väkeäkin tulee yllättävän hyvin mukaan ja sen myötä autokantakin uusiutuu 1970-80-lukuisten vuosimallien myötä. Vaikeaa näistä lähes sadasta oli valita tarkempaan esittelyyn, mutta tällä kertaa arpa suosi seuraavia.



Detta var ett efterlängtat evenemang. Veteranlastbilsförbundet Vetkus höstträff samlade 95 lastbilar från hela landet. Det rådde ingen brist på folk och anekdoter. Alla kom lyckligt fram och förhoppningsvis förlöpte även hemresan väl. "No show"-avdelningen lyste med sin frånväro, så alla som anmält sig var på plats, berättade sällskapsets medlemsregister- och ekonomiansvariga **Jari Kosenius**. Medlemmarna innehar ett varierande antal bilar, de flesta har fler än en eller två. Listan toppas av en entusiast från S:t Karins som har 5 hallar fulla med lastbilsmarser. Ändå tar han alltid samma fordon när han ska ut och köra. Klubbmedlemmarnas medelålder ligger en bra bit över sextiostrecket, men allt fler yngre medlemmar är aktiva och med dem förnyas även bilsortimentet med årsmodeller från 1970-80-talen. Det var svårt att välja ut några bland dessa närmare hundra deltagare, men denna gång föll lotten på följande.



VETKU

Automuseolla 21.8.2021

Simo Hellman, Sastamala:

Kolmelta ylös ja neljältä ajamaan Vaasaan. Seitsemääkymppiä ja ei mitään ongelmaa. Auto on tehty alunperin Sveitsin armeijan pelastusautoksi. Kun Viro itsenäistyi Sveitsin armeja lahoitti näitä autoja muutaman kymmenen Viroon muun armeijatavaran joukkossa. Viron valtio on vuosien päästää myynyt näitä huutokaupoilla pieniä eriä ja yksi näistä huudoista jäi sitten minulle. "Käy ja kulkee" luki myynti-ilmoituksessa. 40 cm oli lunta pällä kun tämä nähtiin. Akku paikalleen, uudet öljyt niin starttisihan se ja ajamalla kotiin. Tekniikka oli kunnossa, mutta onhan tämä käyty läpi osa osalta, hieakkapuhallettu, maalattu jne. Perävaunu ostin vuotta myöhemmin, sekä on tehty Sveitsissä tätä autoa varten. Varaosia löytyy yli kymmenentuhatta yksikköä, joen pulaan tämän kanssa tuskin jäi. Esim sähkölaitteet on Boschin tekniikkaa, starttimoottorikin löytyi toimitettuna tilausta seuraavana päivänä. Armejan huoltovarmuutta, yhdenlainen Sveitsin armejan linkkuuveitsi siis.



– Steg upp klockan tre och var på väg mot Vasa klockan fyra. Jag körde i sjuttio utan problem. Bilen är ursprungligen tillverkad som räddningsbil för schweiziska armén. När Estland blev självständigt donerade schweiziska armén några tiotal av dessa bilar till Estland tillsammans med en del annan militärutrustning. Efter många år har estniska staten sålt bilarna på auktion i små partier och jag vann alltså en av dem. "I körbart skick" stod det i försäljningsannonserna. När jag först såg den var den täckt av 40 cm snö. Jag kopplade i batteriet, bytte oljan och den startade snällt så att jag kunde köra hem den.

– Tekniken fungerade, men visst har jag gått igenom den bit för bit, sandblästrat, målat osv. Släpvagnen köpte jag ett år senare. Även den är tillverkad i Schweiz enkom för denna bil. Det finns tiotusentals reservdelar så det lär inte bli någon brist på dem i första taget. T.ex. kommer elanordningarna från Bosch. En startmotor hittade jag genast och fick den levererad följande dag. Det är tvättäktä försörningsberedskap, lite som en schweizisk armékniv.



Simo Hellman, Sastamala, Sauer 2 VM-66



TAKSIPALVELUT VAASASSA

S A L M I N E N
— YHTIÖTOY —

0400 100 411

VETKU i VASA BILMUSEET 21.8.2021



- Noin 20 vuotta sitten keräilyinnostus ja kunnostaminen alkoi traktoreista ja siitä seurasi tietysti kuljetusongelmaa. Sitä varten tuli hommattua ensin pieni kuorma-auto, joka museoitiin. Sillä on kuljettu VetKun ajoissa. Tämä on ostettu vuosi sitten ja odottaa museokatsastusta”, kertoo Tommi. Auto oli alunperin kotkalaisen romuliikkeen käytössä, josta se meni Orimattilaan kolmen veljeksen käyttöön viideksi vuodeksi. Entisöinti oli aloitettu, mutta usko loppui. Klassikkona perheestä löytyy muitakin, Tarja ajelee alkuperäisellä kuplavalkkarilla vuodelta -75. VetKun tapahtumissa on käty 2015 lähtien ja myös muissa esim. Ruoveden volkkarita-pahtumassa. Vaasan matka on mennyt hyvin kiertueen vanhimmalla autolla vuodelta -48. Ensimmäiset tehtiin- 39, sota keskeytti tuotannon, kunnes -45 rupesi tuotanto taas pellaamaan, vuoteen -54 saakka. Vahinko ettei tapahtumassa jaettu ”paras kokonaisuus”-palkintoa. Tässä olisi ollut ainesta vuoden -56 pukumuotia myötä.

– För cirka 20 år sedan började jag samla på och restaurera traktorer, vilket givetvis föranledde vissa transportproblem. Därför skaffade jag först en liten lastbil som hamnade på museum. Den har jag använt för Vetkus körningar. Den här köpte jag för ett år sedan och den väntar på museibesiktning, berättar Tommi.

Bilen användes ursprungligen av en skrot-handel i Kotka. Sedan har den tillbringat fem år hos tre bröder i Orimattila. Bröderna hade påbörjat restaureringen, men gett upp. Familjen Poskiparta äger även andra klassiker, Tarja kör en Volkswagenbubbla i originals-kick från -75.

Paret har deltagit i Vetkus evenemang sedan 2015 och även besökt t.ex. Volkswagenträffen i Ruovesi. Resan till Vasa förlöpte väl med följets äldsta bil från -48. De första tillverkades -39, men produktionen avbröts av kriget fram till -45. Sedan fortgick tillverkningen till -54. Det är synd att det inte utdelades något pris för ”bästa helhet” på evenemanget. Här skulle vi ha haft en utmärkt kandidat, komplett med moderiktiga kläder från -56.





Raimo ja Unto Juutilaiselta ja Kontio Sisulta -67 kertyi matkaa Tuovilanlahdesta Maaningen ja Pielaveden välistä lopulle 300 km. Aikaa kului yhden kahvipaussin taktikalla n 5 tuntia 70 km keskivauhdilla.

- "Auto palveli aluperin tukinajossa vuoteen -85 asti ja itse olin apumiehenä, kun puuta ajettiin Kuopion tehtaalle. Ikää karttui kusille ja autolle, joka muutettiin lava-autoksi kevyempiin hommiin. Auto oli pitkän ajan pois liikenteestä 2018 asti, jolloin tämä hankeittiin serkun ja veljen kanssa jo melko huu-nokuntoisena hiekkapohjaisen tallin jäjliltä.

"Tehtaan turbolla varustettu Sisu" purettiin niin pieniin osiin mitä ilman rälläkkää pystyi tekemään. Ulkona pihalla ja ilman erityistä kokemusta. Kantakorttikkin löytyi Karjaan tehtaalta. Vuosi sitten auto museokatsastettiin ja oli hieno homma, että saatiin kunnioon auto, joka oli palvellut ikänsä samalla kylällä. Innostus tarttuu, sillä nyt on työn alla neliveto-Bedford, melko harvinainen pulpettimalli.

-Vetkuun sillä tuskin tullaan, matkavauhti ei sillä juuri kuuttakymppiä saavuta. Vaasan tapahtuma on ensikertalaiselle tosi hieno juttu.



Raimo och Unto Juutilainen och hans Kontio Sisu från -67 hade rest 300 km från Tuovilanlahti som ligger mellan Maaninka och Pielavesi. Med en kaffepaus-taktik räckte resan ca 5 timmar med en medelhastighet om 70 km/h. – Bilen användes ursprungligen till att transportera stockar fram till -85 och jag har själv hjälpt till med att köra timmer till fabriken i Kuopio. Både föraren och bilen var till åldern och den senare gjordes om till flakbil för lättare transporter. Bilen var länge tagen ur trafik fram till 2018 när jag köpte den med min kusin och min bror. Den var i ganska dåligt skick efter att ha stått i ett garage med sandgolv. Vi plockade isär 'Sisun utrustad med fabriksturbo' i så små delar som vi kunde utan vinkelslipmaskin. Ute på gården och utan någon särskild erfarenhet. Vi fick också tag i stamkortet vid fabriken i Karis. Bilen museibesiktades för ett år sedan och det var fint att vi kunde få en bil som tjänstgjort hela sitt liv i samma by i skick. Projektet gav mersmak och nu jobbar vi med en Bedford med fyrhjulsdrift, en ganska ovanlig pulpetmodell. Denna bil tar han dock knappast till Vetku eftersom den knappt kommer upp i sextio i marschfart. Juutilainen deltog för första gången i evenemanget i Vasa och tyckte det var prima.



Tee kulttuuriteko - pelasta moottori!

Monet tuntevat vaasalaisen Seppo Rapon kunnallispolitiikan piiristä. Siellä hän on ollut moottorimassa monenlaisia aloitteita ja hankkeita. Myös kova tekniikka ja tekeminen on tuttua. Se on kulkunut, "sukurasiitteenakin" mukana koko elämän. Ammattikoulu vei sisään tekniikan maailmaan 60-luvun puolivälissä. Tuohon aikaan heräsi suurempi kiinnostus moottoriteknikkaan, kun vaasalaisen Koneran johtaja antoi toimeksi tehdä toimiva moottori romuosista. Niitä riittikin neljä puulaatikollista. Hyvin kävi ja moottori syntyi yhteistuumin koulukaveri Börjen kanssa, 2-pytyinen ja merkiltään Olympia.

- Käsityötähän se oli, mm. Laakeritkin vallettiin itse. Ammattikoulun jälkeen 60-luvun loppupuolella koitti armeija ja sieltä suoraan Wärtsilään. Wärtsilän ensimmäinen oma laivamoottori Wärtsilä Vasa 14 oli syntynyt jo 50-luvun lopussa. Kehitystyö eteni kovaa vauhtia kuten tänäkin päivänä. - Pieneltä osin satuin pääsemään tähän omien moottoreiden protovaiheeseen, vaikka kiertokankia koneistamalla. Siihen aikaanhan Wärtsilä teki Sulzer-lisenssimoottoreita. Tehdastyöstä piti päästä eteenpäin ja Tekun kautta se onnistui. Dieselmoottorit vaihtuivat Strömbergin sähkömoottoreihin ja sitä matkaa kestikin yli 40 vuotta. 70-luvun öljykriisin maininkeihin sijoittui myöskin taajuusmuuttajien valmistuksen tulo Vaasaan. Alkuun päästiin ostamalla Viki-tuotemerkei ja myöhemmin täällä kehitettiin Sami-taajuusmuuttaja, jossa tiimissä olin mukana.

- Dieselmoottorit, taajuusmuuttajat ja releetkin tulivat tutuksi. Kun on saanut olla omalla panoksella monessa mukana niin on nähty paljon puhutun energiaklusterin hahmottumisen melko läheltä. Pitkän matkan takaahan se on muodostunut.

"Työelämän jäätä moottorit ovat säilyneet harrastuksena. Historia kiinnostaa ja moottorit ovat osa Vaasan paikallishistoriaa. Wärtsilän ja Strömbergin tulo Vaasaan oli valtava kehitysaskel. Monia muitakin teki-

jötä tuttuja ja vähemmän tunnettuja löytyy ja näitä pyritään säilömään. Latolöytöjä ja sattumia eri kautta, käyttöarvoa näillä ei enää ole. Vanhoja moottoreita vielä riittää jonkin verran, vene- ja maamoottoreita ja vanhoissa työkaluissa varsinkin riittää keräiltävää. Kaikkea ei tarvitse toki entisöidä, ajan kuluminen saa näkyä ja on osa tarinaa. Automuseo kertoo omalta osaltaan paikallishistoriasta. Sähköautollakin on lähes 100-vuotinen historia, joten kuka tietää, vaikka liittymäkohtia tännekin pän olisi".

- Tämäkin nyt museon kokoelma täydentää 1-sylinterinen Kultti –moottori tuli toisen projektin kautta, johon olin etsimässä osia. Tuttu merkki monesta veneestä. Moottorin kehittäjä vaasalainen Toivo Kultti tuli myöhemmin tunnetuksi taiteilijana ja sukunsa sittemmin vaikuttui enempi polkupyörävalmistajina.



- Också denna Kultti-motor som nu överläts till museet kom via ett annat projekt Repo sökte delar till. Kultti var ett av många lokala motorfabrikat i Vasa, man gjorde tom. dieselmotorer. Grundaren Toivo Kultti (1918-2009) blev senare merakänd som bildhuggare/ skulptör och har bl.a. gjort företagarstatyn som står på brandgatan mellan Wasaborg och Aktiahuset.



Gör en kulturgärning - rädda en motor!

Många känner till vasabon Seppo Rapo från kommunalpolitiska sammanhang. Han har drivit många initiativ och projekt, men är även bekant med teknik och praktiskt arbete. Det sistnämnda är ett "släktfel" som följt honom livet igenom. Hans intresse för teknikens värld väcktes på yrkesskolan i mitten av 1960-talet. Rapo blev i synnerhet intresserad av motorteknik när direktören från Vasaföretaget Korenera gav honom i uppdrag att bygga en fungerande motor av skrotdelar. Det fanns hela fyra trälärar att ta av. Det gick bra och motorn, en 2-cylindrig av märket Olympia, kom till isamråd med skolkamraten Börje.

– Det var ju fråga om hantverk. Bl.a. gjöt vi lagren själva.

Efter yrkesskolan i slutet av 60-talet gjorde Repo värnplikten och efter det fick han genast jobb på Wärtsilä. Wärtsiläs första egna fartygsmotor Wärtsilä Vasa 14 hade sett dagens ljus redan i slutet av 50-talet. Utvecklingsarbetet pågår än i denna dag.

– Jag räkade få vara med på ett hörn i prototypskedet för tillverkningen av Wärtsiläs

egna motorer, till exempel fick jag bearbeta vevstakar maskinellt. På den tiden bestod ju Wärtsiläs produktion av licensbyggda Sulzer-motorer. Man ville ta fabriksarbetet vidare och det lyckades tack vare Tekniska institutet. Dieselmotorerna byttes ut mot Strömbergs elmotorer och den resan räckte över 40 år. I efterdyningarna av 70-talets oljekris började man även tillverka frekvensomriktare i Vasa. Strömberg hade köpt upp varumärket Viki och senare deltog jag i teamet som utvecklade frekvensomriktaren Sami.

– Jag blev bekant med dieselmotorer, frekvensomriktare och reläer. Jag har fått bidra till mycket själv och har sett på nära håll hur det omtalade energiklustret har växt fram. Det är inget som har skett i en handvändning.

– Jag är intresserad av historia och motorerna är en del av Vasa lokalhistoria. Att Wärtsilä och Strömberg valde att etablera sig i Vasa var ett enormt framsteg. Det

finns många andra mer eller mindre kända tillverkare och även dessa motorer försöker jag bevara. En del är fynd ur lador och endel är tillfälligheter. Något bruksvärde har de inte längre. Det finns ännu ganska gott om gamla motorer, i synnerhet båt- och landmotorer. Gamla verktyg kan också man samla på sig. Bilmuseet bidrar för sin del till att berätta lokalhistorien. Även elbilen har en närmare 100-årig historia, så vem vet, kanske det finns kopplingar till den här också.



iecon

sähkö oy

PARTNER

KNX

iecon on Sinun luotettava KNX -kumppani

iecon osaa sähkön suunnittelusta toimiviin kokonaisuuksiin

IECON OY
Opistokatu 9 • 65100 VAASA • 040-595 1793 • Asematie 7 • 66400 LAIHIA • 044 720 9141 • iecon@iecon.fi • www.iecon.fi

SYYSÖST ROMPPEET



Mopolandia osallistuu vuosittain noin 30 myyntitapahtumaan. Vaasassa ollaan nyt toista kertaa. Autossa on mukana 150 laatikkoa osia 50-luvulta lähtien. Kotona Alavetelissä on vanha kivinavetta jossa on purettuna 30 vanhaa moottoripyörää ja yli 300 mopoa joista Tunturi Pappa, Supersport ja Monark ne kysytyimmät. Nuoret skootterityypit pitäisi saada mukaan!

• • • • • • •
Mopolandia deltar i cirka 30 försäljningsevenemang årligen. De besöker Vasa för andra gången. I bilen har de 150 lådor med delar från 50-talet och framåt. Hemma i Nedervetil finns ett gammalt fähus i sten där de skruvat isär 30 gamla motorcyklar och fler än 30 mopeder, så det finns mycket att sälja som de samlat på sig under 38 års tid. De har över 40 olika märken, bland andra Tunturi Pappa, Supersport och Monark som är de mest efterfrågade. Mopolandia hälsar att unga skotertyper borde engagera sig i verksamheten!



Valtonen Merikaarosta kertoii kiertäneensä markkinoita ja mantuja, mutta oli Vaasassa vasta toista kertaa. Tunnelma hyvä, säestää huolimatta ja porukkaa riittää ja kauppakin käy yllättävän hyvin. . Huoltoasematavaraa pitäisi olla enemmän, sitä kysytään aina, mutta laidasta laitaan mennään.

• • • • •
Valtonen från Merikart berättade att han besökt många marknader och platser, men var i Vasa blott för andra gången. Stämningen var på topp vädret till trots, det var mycket folk och affärerna gick förvånansvärt bra. Grejer från bensinstationer skulle det behövas mer av, men här finns allt mellan himmel och jord.



Kuljetus Haanpää Ky





Ari Hevonkoski esittäytyi tulevansa Keskisen Vesantion taskaan eli Alavudelta. Mukana neljättä kertaa. Moottoripyörän ja auton osia. 60-70 ja nyt jo 80-luku kiinnostaa. Kesän muissakin tapahtumissa oli käytä, Lahdessa, Kangasalla ja Saarijärvellä, mutta Vaasa tuntui vähäneen pitemmän korren myynnissä.

Ari Hevonkoski presenterade sig som hemma från Vesa Keskinens hemvist, alltså från Alavo. Han deltog för andra gången. Han säljer motorcykel- och bildelar från 60–70- och nu även 80-talet. Han har besökt även andra sommarevenemang i Lahtis, Kangasala och Saarijärvi, men försäljningen i Vasa verkade ha dragit det längsta strået.



Pentti Putkiranta Kälviätä on tuttu kauppias jo kuuden vuoden takaa kevä- ja syksy rompeilta ja Vaasan Mobilistikerhon jäsen. 4-6- tapahtumaa vuosittain kuljetaan, Karstula, Oulainen jne. Vaasan rompe on hyvin järjestetty; sos tilat, kahvio, museokierros toimii ja ennen kaikkea markkinointi pelaa. Eniten kysytään vaikka silitysautoja, työkaluja, astioita, pientä sisustustavaraa, mutta vaihtelee vuodenajasta ja paikasta.

• • • • •
Pentti Putkiranta från Kelviå är en bekant försäljare som besökt skrotmarknaderna vår och höst i sex års tid. Han är även medlem i Vasa Mobilistklubb.
–Jag besöker 4–6 evenemang årligen, Karstula, Oulainen m.fl. Skrotmarknaden i Vasa är väl organiserad; de sociala utrymmena, kaféer, museirundan och framför allt marknadsföringen fungerar bra. Mest frågar folk efter bl.a. strykjärn, verktyg, kärl och små inredningsartiklar, men det varierar efter plats och årstid.



Ilmajoen hattumies oli mukana kolmatta kertaa ja tunnelma mukavan leppoisa säästä huolimatta. Grafiikka ja kyltit, mopo ja artistitavara nyt pääsortimenttina. Irwin-tavara, levyt, kuvat ja hatut puree aina. Vielä kuunnellaan muutakin kuin räppiä. Olisko Juice ja Badding tulossa?

• • • • •
Hattmannen från Ilmajoki deltog för tredje gången och upplevde stämningen som avslappnad vädret till trots. Hans huvudsakliga sortiment bestod av grafik och skyltar, moped- och artistartiklar. Irwin-grejer, skivor, bilder och hattar går alltid åt. Tydligen lyssnar folk ännu även på annat än rap-musik. Kanske Juice och Badding snart blir på modet igen?





■ Tyyllillä Taiteiden yössä!

Vuoden 2021 Taiteiden yö sattui taas rajoitusten aikaan eikä varsinaista erikoisohjelmaa pystytty tarjoamaan - pikkuväen pettymykseksi. Mutta vieraita riitti toki elokuisessa illassa kohtuullisen mukavasti. Saimme pihaan jyräyttäneiltä HOG Pohjanmaan Chapterin Harrikka-kuskeilta kovasti kiitosta toiminnastamme, brittiläkusto kiinnosti näitä uudemman kaluston kuskejakin. Toivottavasti taas vuonna 2022 pystymme täyttämään pienemmän väen odotukset!



**AUTOLIKE
LÄHDEMÄKI 50v.**
Luotettavaa palvelua vuodesta 1969

Tällä hienolla Automuseon Humberlsport vintage pyörällä on muuten tärkeä rooli Vaasan kaupunginteatterin syksyn Katri Helena -näytelmässä.

Bilmuseets fina Humber sport vintage-cykel spelar en viktig roll i pjäsen om Katri Helena som ges vid Vasa stadsteater i höst.



Semesterresa 2-23 juli 2021 med Volvo 142 årsmodell 1973 och SMV-vagn årsmodell 1972

Kari och Ulla Nummi är ett aktivt caravanarpar. Resan som beskrivs nedan visar att man kan resa även längre sträckor med äldre ekipage, bara man servat det ordentligt och resan har planerats noggrant.

"Vårt gamla ekipage är i flitig användning sommartid, under vintern sätter vi det i tryggt förvar. Äldre bilar verkar vara mer pålitliga för det är sällan man ser att de transporterar hem med bärningsbil. Det är bara att packa med verktygsbacken och några reservdelar och åka i väg."

En lugn start på semestern

När semestern startade i början av juli lämnade vi Vasa och åkte norrut. Vi övernattade första natten redan i Karleby, en vacker stad. Värmen var tropisk till om med på natten. Den gamla Volvon har ingen luftkonditionering, så det var svettigt att köra i värmen. Följande dag fortsatte vi norrut. Våra bekanta var på väg längs en annan rutt från Mäntsälä, även de med gammalt ekipage (Volvo 145 årsmodell 1971 och SMV-vagn årsmodell 1970). Vi beslöt att träffas i Simo. Vi övernattade ett par dagar invid Simo älvs campingplatsen SFC-Hopeaperä och njöt av den finska sommarvärmén. Vattnet i Simo älvt var +22 grader, så vi kunde kyla av oss lite med ett dopp. Här såg vi också de första renarna.

Norrut

Vi körde via Rovaniemi, Kittilä och Muonio mot norska gränsen. Vi hade utforskat på webben hur coronarestriktionerna påverkade. Vi bestämde oss för att korsa gränsen vid Kivilompolo, eftersom det var långa köer vid vissa gränsstationer. Vi kunde korsa gränsen utan att köa och hade fyllt i våra inreseintyg på webben på förhand. I Norge kom vi först till staden Kautokeino, där vi var tvungna att ta coronatest. Alla testade negativt och resan kunde fortsätta.

Alta var vår första övernattningsplats på norska sidan. Det fanns tre campingplatser bredvid varandra. Vi valde den som hade de bästa lediga strandplatserna. Alldeles intill rann den vackra men iskalla Altaälven. Vattnet hade åstadkommit storverk och stenar-

På tur med gammalt ekipage

Text/Foto Ulla Nummi

na var vackert runda. Vädret var ännu mycket varmt (+29 grader).

Mellanetapp i Hammerfest

Efter ett par dagar fortsatte vi igen. Landskapet genom vilket vi färdades var vackert men kargt. Campingplatsen i Hammerfest var mycket snygg. Till campingägarens förtret och turisternas stora glädje trivdes även en flock med renar här. Turisterna (inklusive mig) tog entusiastiskt bilder av renarna och campingägaren schasade i väg dem utanför campingområdet. Senare förstod jag varför: högar med renbajs. Hammerfests historia har även finländska inslag. I staden fanns en fiskfabrik dit finländare i tiderna kom för att arbeta. En del av dem blev kvar här permanent. Motstående campingområdet fanns ett enormt höghus. Vi måste gå närmare och inspektera. Huset var byggt på 1960-talet och en stor del av de första invånarna arbetade på fiskfabriken. Höghuset var byggt i halvcirkel och hade 123 lägenheter. Det var numera mycket populärt. Från utsidan såg byggnaden avskalad ut och var i behov av renovering, men från bostäderna har man en fantastisk vy över havsviken.

Följe mot Nordkap

Efter ett par dagar fortsatte vi igen, denna gång mot Nordkap. Landskapet längs sträckan är otroligt vackert. Vägen slingrade sig runt fjordstränder och berg, emellanåt åkte vi genom tunnlar som grävts genom bergen. Det fanns inga varningsmärken om att en tunnel närmade sig. Först vid mynningen angavs tunnelns namn och längd. Den längsta tunneln var närmare 7 km lång och gick under havet (det djupaste stället låg 212 m under havsytan). Först kom en lång nedförsbacke, sedan en planare sträcka och sedan steg det resten av vägen. Där var vi, två veteran-Volvor med varsin gammal äggvagn på släp. Norrmännen måste ha varit förvånade över att se två svenska tillverkade gamla ekipage med finska registerplåtar. Då och då märkte vi att någon tog en bild av oss med sin mobil. I Norge har man tidigare uppburit väg- och tunnelavgifter, men nu när vägarna och tunnlarne är betalda kostade det oss ingenting. Från vår förra resa till Lofoten fick vi hem en räkning (cirka 5 euro), men den här gången körde vi avgiftsfritt.

Vyerna innan Nordkap fick oss att tappa andan. För en vanlig plattmarksinvänare från Österbotten var höjdskillnaderna ofattbara. Fjordarnas djup skiftade mellan blått och turkos. Vägen slingrade sig fram. Vi såg tio-tals höga bergstoppar, en del var fortfarande täckta av snö och is. Passageraren satt och kramade dörrhandtaget, det var rena rama bergochdalbanan. Vi undrade allt hur det går att köra här på vintern när det är halt. En lastbilschaufför berättade att vägarna tidigare till och med saknade de låga räckena. Cirka 10 km före Nordkaps landmärke slog vi läger för natten. Till en början var vi de enda turisterna på campingen, senare anlände ett par bilburna gäster till. En tältare var överväldigande glad över att se våra gamla Volvo. Han hade själv en Volvo 244. Vi förundrades en aning över att vi inte såg några andra gamla bilar på hela resan.

Till Nordkap besökscenter för vi utan vagnar. Den sista vägsträckan var spektakulär. Horisonten sträckte ut sig så långt ögat nödde och höjdskillnaderna var svindlande. I år tog de ingen parkeringsavgift och med en inträdesbiljett till besökscentret fick man vistas i området i 24 timmar. På parkeringsplatsen fanns intressanta fordon: ett gäng med italienska motorcyklar och olika husbilar, en del med hög markfrigång.

Fram med täckjackorna

Vi samlade våra krafter inför hemresan. I närheten låg den lilla, idylliska staden Honningsvåg. Det gick behändigt att ställa vagnarna vid campingen och bekanta sig med omgivningen. I Finland var det värmeböjla, här cirka +15 grader och blåsigt. I sluttningarna växte endast trädrötter och låga blommor för det fanns inget skydd mot vinden. Tack och lov hade jag hängt in täckjackorna i vagnens garderob för nu fick vi användning för dem.

Det finns bara en väg till Nordkap, samma väg som vi kommit. Nu visste vi vad vi hade att vänta oss: berg, fjordar, slingriga vägar och tunnlar. Vi fortsatte mot Porsangerfjordens södra spets, där det finns en ort som heter Lakselv (Lemmijoki på finska). Vi var förbryllade över campingplatsens norska strandbastu som inte ens låg vid stran-

den. Sedan överraskade tidvattnet oss. Man kan till och med kolla vattnets tidtabell på webben. När vi hade bokat bastun kl. 19 på kvällen hade vattnet krupit närmare bastun. Campingägarna hade beslutat sig för att ta ett dopp, men det var ju Ishavet vi talar om. För mig räckte det gott att doppa tårna och konstatera att det var för kallt.

Östra sidan hem

När vi nått vårt resmål Nordkap letade vi efter ett nytt mål att knappa in i navigatorn. Vi övervägde Pykeja (Bugøynes på norska), men beslöt att spara det till nästa gång. Det började harma oss att det var så kallt uppe i norr när det var värmeböja hemma i Finland. Men utsikten var väl värd allt besvär.

Kompassnålen pekade söderut och vi körde via Kaarasjoki (Karasjok på norska) mot Finland. Via Karigasniemi tog vi oss smidigt över till Finland. I tullen önskade de oss välkomna hem och ingen ville sticka in en pinne i näsan på oss. Jag måste säga att vi kände oss helt trygga under hela resan, i vår egen bil med husvagn. Det var inget problem att hålla trygga avstånd till andra. Turisterna var färre än vanligt och bl.a. syntes inga svenskar till. Mellan Karigasniemi och Kaamanen hittade vi en trevlig rastplats, Giellajohka. Där skulle vi ha kunnat stanna längre. På området fanns en liten vagnparkering, stugor och en restaurang. Maten var nästan perfekt, det rann en älvdalens intill där fisken fångats. Restaurangen sålde fisketillstånd till hobbyfiskare. Vi fortsatte mot Kemijärvi via Enare, Ivalo och Sodankylä. Vi måste stanna för att tvätta kläder och fästa linor på vagnens främre tak. Vilken flaggdag.

Kuusamo kollar

Vi passerade Kuusamo och beslöt oss för att vika av till centret för stora rovdjur. Det var en intressant plats och vi fick träffa ställets kändis, björnen Juuso. Vi kan varmt rekommendera centret. Kuusamo och Hossa var bekanta turistmål sedan tidigare, men vi tog

oss till Kylmälouoma friluftsområde. Området ägs av Forststyrelsen och ligger längs med riksväg 5. Några veckor tidigare hade stormen Paula dragit förbi och området hade stängts. Stormen fällde ett stort antal träd och orsakade stora skador på stugområdet. Campingplatsen låg mellan två sjöar och runtom fanns fina friluftsleder.



Vi besökte det Tysta folket (Hiljainen kansa) vid Suomussalmi och de var lika stilla som tidigare. Det är en märklig installation bestående av omkring hundra höstörar på en åker. Figurerna har huvuden av torv och alla har olika klädsel. På hösten byter man till vinterkläder, också ett jobb.

I närheten fanns även Raatteens portti, där det finns ett krigsmuseum. Platsen ligger nära ryska gränsen. Besöket gjorde stort intryck. Efter en stund började det åska och strömmen gick. Det var minnesvärt, som en specialeffekt. Därför fortsatte vi mot Lieksa. Sjön Pielinen är enorm. Vi beslöt oss för att även besöka Koli. Dit kom vi behändigt med båt. Vi lämnade våra Volvor och vagnar och besteg Koli med lätthet.

Via bilmuseet hem

Resan fortsatte från Joensuu. Där finns två olika bilmuseer. Tyvärr var det ena stängt. Ylämyllyn automuseo var öppet och det är ren skattkammaren för bilentusiaster. Där fanns massor att se, på området finns flera byggnader, cirka 300 fordon och 100 mopeder/motorcyklar. Här hittade vi alltså de enda gamla bilarna på hela resan.

Härför fortsatte vi mot Nyslott, men kalendern visade att semestern var slut och att arbetet väntade. Den längsta körsträckan gick alltså från Nyslott tillbaka till Vasa. I föväg hade jag varit rädd för att resa till Lappland sommartid eftersom jag hört historier om myggor och knott, men den heta och torra säsongen gjorde att det inte fanns några. Landskapen var minnesvärda, det var värt att åka för. Volvon fungerade utan problem och små serviceåtgärder gjorde jag först hemma på vår egen gård. Husvagnen följer snällt med och man behöver inte planera eller boka övernattningsarna på förhand.



Kesälomamatka 2.-23.heinäkuuta 2021. Veturina Volvo 142 vm 1973 ja vaununa SMV-vaunu vm 1972

Kari ja Ulla Nummi ovat aktiivinen vaunulijapariskunta ja tämä seuraavana kuvattu reissu kertoo, että vanhemmallakin kalustolla pärjää ja kilometrejä taittuu, kun kalusto on kunnolla huollettu ja matka suunniteltu huolellaan.

” Meillä vanha kalusto on aktiivisessa käytössä kesäkaan, talveksi ne laitetaan suojaan. Vanhemmat autot taitavat olla luotettavampia, kun harvoin niitä näkee tuotavan kotiin hinausauton lavalla. Työkalusalkku ja muutama varaosa mukaan ja menoksi. ”

Kesäloman startti rauhallisesti

Kun kesäloma alkoi heinäkuun alussa, lähdimme Vaasasta pohjoista kohti. Eka yöpyminen oli jo Kokkolassa, se on kaunis kaupunki. Ilma oli trooppisen lämmän, jopa yöllä. Vanhassa Volvossa ei ole ilmastoointia, joten matkanteko helteellä on tosi lämmintä puuhua.

Seuraavana päivänä jatkoinme matkaa pohjoiseen. Kaverit olivat tulossa eri reittiä Mäntsälästä, myös vanhalla kalustolla (Volvo 145 vm 1971 ja SMV-vaunu vm 1970). Päättimme tavata Simossa. Yöylimme pari päivää Simojoen varrella SFC-Hopeaperän leirintäalueella, nauttien lämpimästä Suomen kesästä. Simojoen vesi oli +22 astetta, joten uinti viilensi hiukan oloa. Ensimmäiset porotkin nähtiin täällä.

Kohti pohjoista

Ajoimme Rovaniemen, Kittilän ja Muonion kautta Norjan rajaa kohti. Olimme tutkinneet netistä miten nämä koronarajoitukset vaikuttavat. Päättimme mennä Kivilompolosta rajan yli, sillä joissain rajanylityspaikoissa oli pitkät jonot. Rajan ylitys menikin jonnottamatta ja olimme etukäteen tehneet maahantuloilmoituksen netissä. Norjassa ensimmäinen kaupunki oli Kautokeino, ja siellä me jouduimme käymään koronatestissä. Kaikkien testitulos oli negatiivinen ja pääsimme jatkamaan matkaa.

Ensimmäinen yöpymispalikka Norjan puolella oli Alta. Leirintäalueita oli kolme rinnakkain. Valitsimme sen, missä oli parhaat rantapaikat vapaana. Vieressä kulki kaunis, mutta jääkylmä Altajoki. Vesi oli tehty ihmisiä, kivet olivat kauniin pyöreitä. Vieläkin ilma oli helteinen (+29 astetta).

Välietappi Hammerfest

Parin päivän jälkeen jatkoinme taas matkaa. Maisemat matkalla olivat kauniit, mutta karut. Hammerfestin leirintäalue oli todella siisti. Alueen isännän harmiksi, mutta turistien iloksi siellä viihtyi myös porolauma.

Nordkappin valloitus vanhalla kalustolla!

Teksti/kuvat Ulla Nummi

Turistit (niinkuin minä) innoissaan kuvasivat poroja ja isäntä hätili ne alueen ulkopuolelle. Ymmärsin myöhemmin syyn, hmm... lantakasoja.

Hammerfestin historiaan kuuluvat myös suomalaiset. Kaupungissa oli kalatehdas, jonne tuli aikoinaan suomalaisia töihin. Osa heistä on jäänyt sinne pysyvästi. Leirintäalueella vastapäätä oli valtava kerrostalo. Meidän oli pakko käydä sitä ihmettelemässä. Se oli rakennettu 1960-luvulla ja suurin osa ensimmäisistä asukkaista kävi kalatehtaalla töissä. Kerrostalo oli rakennettu puoliympyräksi ja siinä oli 123 asuntoa. Se olikin nykyisin todella suosittu. Ulkoapäin karu ja korjauksen tarpeessa, mutta asunnoissa upeat näköalat merenlahdelle.

Saattue Nordkappiin

Parin päivän jälkeen jatkoinme taas matkaa, kohti Nordkappia. Maisemat tuolla väillä olivat todella upeat. Tie kiemurteili vuonon reunojen ja vuoren ympäri, ja väillä mentiin tunneleita pitkin vuorten läpi. Tunneleista ei ollut etukäteen minkäänlaista varoitusmerkkiä. Vasta tunnelin suulla oli tunnelin nimi ja sen pituus. Pisin tunneli oli lähes 7 km ja se meni meren alta (syvin kohta 212 m merenpinnan alapuolella). Ensin oli pitkä alamäki, sen jälkeen tasaisempi osuus ja sitten lopputumata nousu. Siellä me menimme, kaksi veteraanivilvoa vetäen perässään vanhoja munavaunuja. Taisivat norjalaiset hämmästyä, vanhaa ruotsalaisvalmisteista kalustoa, joissa oli kuitenkin suomalaiset rekisterikilvet. Aina väillä huomasimme, että joku kuvasi meitä kännykällä.

Norjassa on ollut tie- ja tunnelimaksuja. Nyt kun nämä tiet ja tunnelit oli maksettu, niin meiltä ei kertaakaan veloitettu mitään. Edelliseltä Lofootin reissulta tuli kotiin maksulappa (noin 5 euroa), mutta tämän reissun teitä sai ajella veloituksetta.

Maisemat ennen Nordkappia oli kyllä henkeäsalpaavat. Korkeuserot Pohjanmaalla asuvalle tasamaan tallaajalle oli aivan käyttämättömät. Vuonon pohjat näyttivät sinisiltä, toiset turkooseelta. Tie meni mutkitellen. Korkeita vuorenhuippuja näkyi kymmenittäin, toisissa huipuissa vielä lunta ja jäätä. Apukuski joutui kyllä puristamaan ovenkahvaa, olo oli kuin vuoristoradalla. Tuli kyllä mieleen, miten tuolla pärjäisi talven liukkaille keleillä. Yksi rekkakuski tiesi kertoa, että aikaisemmin ei ollut edes niitä matalia kaiteita.

Jäimme yöpymään noin 10 km ennen Nordkappin maamerkkiä. Aluksi ainoina turisteina alueella, myöhemmin sinne tuli pari autokuntaa lisää. Yksi telttailija oli aivan innoissaan nähdessään meidän vanhat Vol-

vot. Hänellä itsellään oli Volvo 244. Täytyy kyllä ihmetellä, että muita vanhoja autoja ei näkynyt koko reissulla.

Nordkappin vierailukeskukseen menimme ilman vaunuja. Viimeinen päätkä tietä oli kyllä vaikuttava. Horisonttia riitti ja korkeuserot huimia. Tänä vuonna pysäköintimaksua ei ollut ja vierailukeskuksen pääsyliipu oikeutti oleskelemaan 24 tuntia alueella. Parkkipaikalla näkyi kyllä mielenkiintoista kalustoa. Italialainen moottoripyöräporukka ja erilaisia matkailuautoja, joissa osassa oli korkea maa-vara. Me vietimme alueella päivän, emmekä jääneet sinne yönksi. Se olisi voinut kyllä olla hieno kokemus, nähdä auringonlasku noin isossa mittakaavassa. Onneski ystävämmä olivat tarkistaneet, että vierailupäivänä oli kirkas pilvetön sää. Sumuisena ja sateisena päivänä sinne ei kannata mennä.

Väillä topatakkelit

Keräsimme voimia paluumatkaa varten. Lähistöllä oli pieni idyllinen Honningsvägin kaupunki. Oli mukavan helppoa jättää vaunut leirintäalueelle ja tutustua ympäristöön. Suomessa oli hellättä, tällä oli noin +15 astetta ja tuulista. Rinteillä kasvoi pelkkiä puunjuuria ja matalia kukkia, eli tuulensuoja ei ollut. Onneski olin laittanut toppatakkin vaunun vaatekaappiin, se olikin tarpeen.

Nordkappista ei pääse pois kuin samaa reittiä mistä tuliin. Nyt tiesi mitä on edessä; vuoria, vuonoja, mutkateitä ja tunneleita. Jatkoinme matkaa Porsangerin vuonon eteläkärkeen, jossa on paikkakunta nimeltä Lakselv (suomeksi Lemmijoki). Ihmettelimme leirintäalueella norjalaisista rantaasunaa, eihän se ollut edes rannassa. Meidät sitten yllätti vuorovesi-ilmiö. Sen aikataulu löytyi jopa netistä. Kun olimme varanneet saunan illaksi klo 19, niin vesi oli tullut läheemmäs saunaan. Isänät olivat päättäneet mennä sinne uimaan, oihan se vielä Jäämerta. Minulle riitti varpaiden kastelu ja totesin sen liian kylmäksi.

Itäpuolta kotia kohti

Kun matkakohde Norkapp oli saavutettu, miehitettiin mitä seuraavaksi laitetaan navigaatioon. Harkitsimme Pykeijää, mutta päättimme säästää sen seuraavaan kertaan. Pohjoisen kylmyys alkoi jo vähän harmittamaan, kun ajattelin millaiset helteet olivat samaan aikaan Suomessa. Maisemat olivat kyllä kaiken sen vaivan arvoisia.

Kompassin neula etelän suuntaan ja Kaarasjoen kautta Suomea kohti. Pääsimme Kariganiemeltä sujuvasti Suomeen. Tullissa toivotettiin tervetulleeksi kotimaahan, eikä kukaan halunnut tökkää tikulla nenää. Täytyy sanoa, että koko reissun ajan oli tosi turvallinen olo, omassa autossa ja vaunussa. Hyvin sai pidetty turvavälist muihin. Turisteja oli vähemmän liikkeellä ja mm ruotsalaisia ei näkynyt ollenkaan.



Karigasniemen ja Kaamasen välillä löytyi mukava taukopaikka, Giellajohka. Siellä olisi voinut viipyä pidempään. Alueella oli pieni vaunualue, mökkejä ja ravintola. Ruoka oli lähes täydellistä, vieressä kului joki, josta kala oli pyydystetty. Ravintolasta myytiin kalastuslupia harrastuska- lastajille.

Jatkoiimme matkaa Inarin, Ivalon ja Sodankylän kautta Kemijärvelle. Välillä piti pestä pyykiä ja virittää naruja vaunun etukatokseen. Var- sinainen liputuspäivä.

Kuusamo kutsuu

Ohitimme Kuusamon ja päätimme poiketa suurpetokeskuksessa. Se oli mielenkiintoisen paikka ja tapasimme paikan kuuluisuuden, Juuso-karhun. Tätä paikkaa voin kyllä suositella. Kuusamo ja Hossa ovat tuttuja turistikohdeita, mutta me menimme Kylmälouman retkeilyalueelle. Se on Metsähallituksen omistama alue, 5-tien varrella. Muutama viikko aikaisemmin siellä oli riehunut Paulamyrsky ja alue oli ollut suljettuna. Myrsky oli kaatanut valtavan määrän puita ja aiheuttanut suuria tuhoja mökkialueella. Leirintäalue oli kahden järvén välissä, ja mahtavat lenkeilymaastot ympärillä.

Kävimme katsomassa myös Hiljaista kansaa

heille vaihdetaan talvivaatteet, aikamoinen homma.

Lähellä oli myös Raatteenvaaran portti, jossa on sotamuseo. Paikka on lähellä Venäjän rajaa. Vierailu oli vaikuttava. Jonkin aikaa siellä oltuamme alkoivat ukkosmyrsky ja sähköt menivät poikki. Se jäi mieleen, antoi lisäteen. Jatkoiimme matkaa Lieksaan. Pie- lisen järvi on valtavan iso. Päätimme lähteä käymään myös Kolille. Sinne pääsi helposti risteilyalusella. Jätimme Volvot ja vaunut ja tehtiin helppo Kolin val- loitus.

Automuseon kautta kotiin

Matka jatkui Joensuuhun. Siellä on kaksi eri automu- seota. Valitettavasti toinen oli suljettu. Ylämyllyn automuseo oli avoinna ja sehan oli autoharrastajien aarreaitta. Näh- tävää riitti, alueella on useampi rakennus ja noin 300 ajoneuvoa ja 100 mopoa/mootori- pyörää. Tällä olikin ne reissun ainoat vanhat autot. Matka jatkui Savonlinnaan,

mutta kalenteri näytti siltä, että loma on lopussa ja työt odottavat. Pisin ajomatka olikin Savonlinnasta takaisin Vaasaan. Olin etukäteen pelänyt Lappiin menoaa kesäkaan, kun olin kuullut hyttysistä ja mäkäräisistä, mutta tämä kuuma ja kui- va kausi aiheutti sen, että niitä ei ollut. Maisemat jäävät kyllä mieleen, eli

reissu kannatti. Volvo toimi moitteettomasti ja pienet huoltotoimenpiteet tehtiin vasta kotipihassa. Asuntovaunu tulee näppärästi perässä ja yöpymisiä ei tarvitse etukäteen varilla eikä suunnitella.



Suomussalmella. Ne olivat yhtä hiljaisia kuin aikaisemmin. Aika erikoinen tilateos, noin tuhat heinäseivästä pellolla, pää turvetta ja kaikki puettuina erilaisiin asuihin. Syksyllä

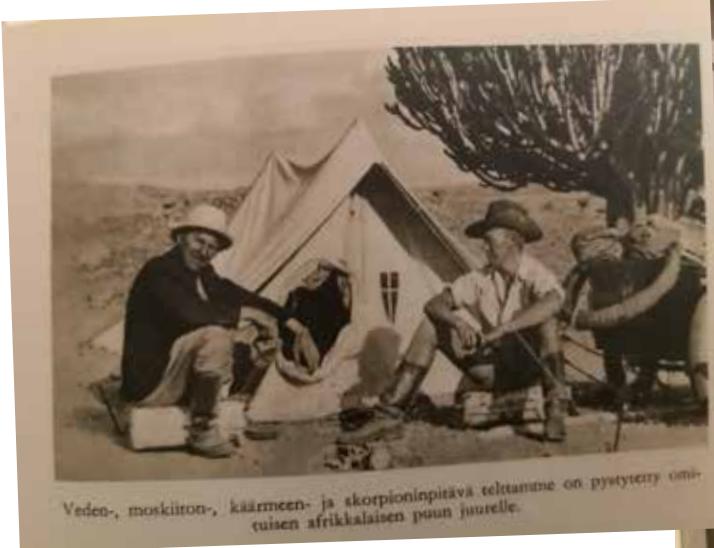


KAURAPUUROSSA on VOIMAA!

Ajettiin sitä ennenkin vaikka teknikka, huolto, tiet ym. olosuhteet taisivat olla hieman erilaisia verrattuna nykypäivän adventurematkailuun. Oheiset kuvat valottavat Jørgen Bitschin (kuski) ja Jørgen Wolframin (mekaanikko) vuoden 1947 matkaa Afrikan halki Kapkaupunkiin. Moottoripyöränä rivi-4 varustettu kardannivetoinen sivuvaunu NIMBUS. Miesten matkabudjetti painottui polttoaineeseen ja renkaisiin. Ruokana lähes koko matkan ajan kaurapuuro ja juomana jokivesi. Edestakainen matka Tanska - Kapkaupunki - Tanska kesti 18 kuukautta. Matkaa kertyi 44000 km. Kuvista näkyy, että moottori oli välillä auki perushuoltoa varten.



...ekamme alkaa. Kööpenhaminan Raanthuoneentorilta. Katselijat tarkastelevat välttävää kuormaamme epäillen ja kompik lasketellen.



Veden-, moskito-, kaärmeen- ja skorpioninpitivä telttumme on pystytetty omi-
eisen afrikkalaisen puun juurelle.



Helsingør Vallimessa romikkella on aina kova työmaa.

Genom AFRIKA MED HAVREGRÖT SOM BRÄNSLE

Visst körde man även förr tiden trots att tekniken, servicen, vägarna och andra omständigheter var något annorlunda jämfört med dagens adventureturism. Bilderna kastar ljus på Jørgen Bitschs (förfare) och Jørgen Wolframs (mekaniker) resa genom Afrika ner till Kapstaden. Den fyrkylindriga, kardandrivna Nimbus-motorcykeln var utrustad med sidovagn. Männens reskassa gick främst åt till bränsle och däck. Nästan hela vägen livnärde de sig på havregröt och flodvattnen. Resan tur och retur Danmark-Kapstaden-Danmark räckte 18 månader. Den totala körsträckan var 44 000 km. Av bilderna framgår att motorn då och då plockades isär för grundläggande service.



Kotimatkalla minun oli hajoinen taya ja ko-
kamplakseli täpä valistavasti jo l





Sajan tilinumero Mottagarens kontonummer	IBAN OP FI64 5672 6020 0063 37	BIC	
Saaja Mottagare	Vaasan veteraaniautoseura ry Vasa veteranbilssällskap rf.	Viesti: Jäsenmaksu Jäsenmaksu 2022 / Medlemsavgift 2022 60€ Muista ilmoittaa maksajan nimi! Kom ihåg anmäla betalarens namn!	
Maksajan nimi ja osoite Betalarens namn och adress		Viitenumero Ref. nr	
Allekirjoitus Underskrift		Eräpäivä Förfallodag	
Tiliät nro Från konto nr		7.1.2022	Euro 60,00

Tässä se nyt on uusi Ford 17M/20M katseenkestävä auto Saksasta

Nämä tyyliskäs, että mieli tulee hyväksi. Oikea ilo silmille ja käsille. Tehopakkauksia ajomakavuutta ja turvallisuutta. McPherson etujousitus. Turvallisen leveän raidevälisen. Tehostetut 2-piirijarrut – edessä levyjarrut. 12V sähkölaitteet ja vaihtovirtalaturi. Tehokas Flow-Away lämmitys- ja tuuletusjärjestelmä. Erilaiset etäistuinimet. Lattiavaipade. Tavaratila yli 700 litraa. Uusi 2300 cm³:n moottori 20M TS mallissa. – Käykiä Ford-hilkkeisiin tutustumassa. Suorittakan koeajo. Ja kun sydämenne lämpää näille autolle, ostaka se. Teette hyvin kaupan. Sen vakuutena on neljä kirjainta joihin voi luottaa. Ford. 17M/20M



Yhteiseksi hyväksi 2022!

Vuoden 2021 jäsenmaksun taustalla ovat seuraavat asiat:
Seuran kolme merkittävintä tulonlähdettä ovat museotuotot, säilytysmaksut ja jäsenmaksut. Näillä tulolla siis rahoitetaan seuran toiminta. Sahk:n osuus periyistä jäsenmaksuista on vuosien varella ollut noin 50 prosenttia. 60 euron jäsenmaksusta 27 euroa mennee Sahkille ja 33 euroa jää seuralle.

Tulevaisuudessa odottaa seuraava iso investointi eli hissin uusiminen. Se kustannus on kooltaa vähintään yhtä suuri kuin katon uusiminen. Keskustelussa on viitattu mm eri merkkikerhojen jäsenmaksuihin. Yhdelläkään niistä ei kuitenkaan ole tarjota kokoontumistiloja 52 kertaa vuodessa kuten meillä museolla joka maanantai on. Jäsenetuina meillä on mm. alennus Laatukatsastukselta, Tervajoen autohuollolta hankinnoista sekä Neste Sairaskodinkatu pesuista.

Haluamme kiittää kaikkia tapahtumiin osallistuneita sekä etenkin niitä talkoolaisia, jotka ovat edesauttaneet näyttelyiden ja tapahtumiensä järjestelyissä sekä museorakennuksen kunnostus- ja huoltotöissä.

Hyvä joulua ja onnellista uutta vuotta 2022! Toivottaa Vaasan veteraaniautoseura ry:n johtokunta.

För vårt gemensamma väl 2022!

Bakom medlemsavgiften 2021 ligger följande orsaker:

Föreningens tre största inkomstkällor är museiinkomster, förvaringsavgifter och medlemsavgifter. Föreningens verksamhet finansieras alltså med dessa inkomster.

Sahk:s andel av de uppburna medlemsavgifterna har under årens gång varit cirka 50 procent. Om 60 euro går 27 euro till Sahk och 33 euro till föreningen.

Nästa stora investering är en ny hiss. Kostnaderna för hissen är minst lika höga som för takrenoveringen. Det har diskuterats bland annat kring medlemsavgiften i olika märkesklubbar. Inte en enda av dem kan dock erbjuda mötesutrymmen 52 gånger om året som vårt museum gör varje måndag. Våra medlemsförmåner är bland andra rabatter hos Laatukatsastus, på inköp från Tervajoen autohuolto samt på biltvätt vid Neste på Sjukhemsgatan.

Vi vill tacka alla som varit med, speciellt de som varit med på talko, och som har hjälpt till med utsättningar och arrangemangen, samt reparationer och underhåll av museibyggnaden.

God Jul och Gott Nytt År 2022!
**Önskar Vasa Veteranbilssällskap r.f.
styrelsen**



TAHWa Tervajoki Vaasa

Tervajoen Autohuolto Oy

TAHWa Tervajoki ja Vaasa

Varaosat autoihin ja työkoneisiin, sekä työkalut toteutukseen.

**Kiilletie 1 4H4, 65300 Vaasa
020 7343 480 • tahwa.fi
Autokuja 6, 66440 Tervajoki
06 4787 000 • tahwa.fi**

HUOM! Tahwa Vaasa muuttaa Rantamaantielle tammikuussa 2022.

Tervajoen Autohuolto

Täyden palvelun korjaamo henkilö- ja pakettiautoille, matkailuajoneuvoille - Ilmastoinnin huollot, Webaston asennukset ja korjaukset, alkolukot, nelipyöräsuuntaus sekä tienestin normaalit huollot ja korjaukset

**Loukontie 5, 66440 Tervajoki
06 4787 025 • bosch.tervajoenautohuolto.fi**

Jäsenkorttia näyttämällä saat seuran alennuksen!



Rönn & Backholm

**Autoilijan ja autoharrastajan erikoisliike
Kaikki mitä autosi tarvitsee:
Laaja varaosavarasto, tarvikkeet ja työkalut**

**Myllärinkatu 10, 65100 Vaasa
06 3122 899 • ronn-backholm.fi**

RÖNN & BACKHOLM



Hitsman

**Kaikki hitsaukseen, olipa kyseessä metallipajan varustaminen tai hitsauskone harrastuskäytöön!
Woikosken kaasut hitsauksen lisäksi nestekaasu ja lääkekaasu (lääkehappi)**

**Myllärinkatu 10, 65100 Vaasa
06 3122 899 • ronn-backholm.fi**

HITSMAN

Puhelun hinta 0207-alkaiseen numeroon matka- ja lankapuhelimesta 8,35 snt/puhelu+16,69snt/min (alv 24 %)