



AUTOJOUKKOJEN TURUN KILTA RY:N TIEDOTUSLEHTI

VET AKSELI

3/2011



Porin osaston kevätretki kohdistui tänä vuonna muiden muassa Huittisiin. Ryhmäkuva otettiin Satakunnan Liikenteen autojen edessä.



AUTOJOUKKOJEN TURUN KILTA

Vetoakseli - Killan tiedotuslehti

ISSN 1796-1467

31. vuosikerta

Nro 3 / 2011

Ilmestymispäivä 20.8.2011

Seuraava Vetoakseli-lehti ilmestyy marraskuussa 2011. Siihen tarkoitettu materiaali on toimitettava killan toimistoon viimeistään 25.10.2011 mennessä. Materiaalia voi lähettää myös sähköpostilla osoitteeseen ari.laaksonen@ppg.inet.fi

TOIMITUS

vt. päätoimittaja
Hannu Mäkilä
Karpalotie 28, 20720 TURKU
Puh. 02 236 3428, 050 5566552
hannumakila@pp.inet.fi

TOIMITUSKUNTA

Leena Aaltonen, Björn Ahti, Antti
Joutsela, Kauko Kaskinen, Ari
Laaksonen, Mauno Lindgren,
Jorma Rinne, Seppo Toivonen,
Arto Wallenius

Lehden yhteyshenkilöt osastoissa
Kauko Saarinen, Pori
Voitto Suvila, Salo ja Loimaa

Taitto: Pekka Tolonen

PAINOPAikka

NEWPRINT OY
Tuijussuontie 1
21280 RAISIO

KILLAN TOIMISTO

Ylännekatu 16 I
20540 TURKU
Puh./Fax 02 237 7945
Avoimna keskiviikkoisin
klo 18.00 – 20.00

killta@ajkturku.net

<http://www.ajkturku.net>

KILLAN TILINUMERO

531608-218883
Iban: FI42 5316 0820 0188 83

KILLAN JOHTO

Puheenjohtaja
Hannu Mäkilä

1. varapuheenjohtaja

Keijo Häkkinen
Puh. 050 350 6415
keijo@hakkinen.fi

2. varapuheenjohtaja

Voitto Suvila
Puh. 050 328 7865
voitto.suvila@saunalahti.fi

Sihteeri

Ari Laaksonen
Satakunnantie 35 as. 4
32200 Loimaa
Puh. 0400 698 650
ari.laaksonen@ppg.inet.fi

Rahastonhoitaja

Mauno Lindgren
Sädekatu 2 A, 20780 Kaarina
Puh. 0400 720195
mauno.lindgren@pp1.inet.fi

Toiminnajohtaja

Björn Ahti
Lumikonkatu 2 A 20, 20240 Turku
Puh. 040 556 9099
nalle@bratieto.fi

KILLAN YHTEYSHENKILÖT:

SALOSSA Samuli Harttio
Kylänpääntie 9, 24100 SALO
Puh. 040 543 3007

PORISSA Kauko Saarinen
Isojoenrannantie 57, 28240 PORI
Puh. 02 639 4935

HUITTISISSA Jukka Rantanen
Rantakatu 19, 32700 HUITTINEN
Puh. 02 566 418, 050 592 4418

LOIMAALLA Risto Kylä-Utsuri
Kytömaantie 120, 32200 LOIMAA
Puh. 02 768 2074

NAISTEN OSASTO Leena Aaltonen
Puh. 040 5941 264

KILTAMESTARIT

Åke Saarikko
Kuninkojantie 89 as. 2
20320 TURKU
Puh. 02 237 0849,
0500 922 277

Seppo Toivonen
Äestie 3, 20540 TURKU
Puh. 0400 780 889

Kauko Kaskinen
Karrinkatu 10 E 54,
20320 TURKU
Puh. 040 508 2846

Reijo Mäkinen
Krouvintie 31, 21330 Paattinen
Puh. 0400 282 030

Noormarkusta Kalevankankaalle

Jääkäri Eino Raudan tarina



■ Elokuun lopulla 1916 Jääkäripataljoona 27 siirrettiin Lazupiin Riianlahden rannikolle, missä se huolehti rannikkovartiosta ja miehitti 2,5 kilometriä pitkän maarintamaloikon. Taisteluasemat yhdyshautoineen ovat edelleen – siis lähes sadan vuoden jälkeen – hyvin maastossa nähtävissä.

Jääkäri Eino Raudan (1892-1918) sukulainen Heli Lehmus, alkuaan raisiolainen mutta nykyisin vantaalainen, antoi käyttööni koosten, jonka Jääkäripataljoona 27:n Perinneyhdistyksen jäsen, porilainen Paavo Peltola oli laatinut jääkäriväpeli Eino Raudasta. Heli Lehmus on myös tarkentanut eräitä kohtia kirjoituksessani ja Raudan kuva on hänen arkistostaan.

Eino Henrik Grönman oli syntynyt Porissa 1892. Vuonna 1914, vähän ennen valmistumistaan Tampereen kauppakoulusta hän otti nimen **Rauta** ja suomensi toisen etunimensä **Heikiksi**. Valmistuttuaan hän aloitti konttoristina A. Ahlström Osakeyhtiössä Noormarkussa, missä yhtiön pääkonttori edelleen sijaitsee. Noormarkussa oli tukena myös 14 vuotta vanhempi isosisko **Emma**, joka miehensä **Juho Fribergin** kanssa oli ryhtynyt pitämään siellä sekatarvakauppaa. Vuodesta 1915 alkaen lähti eri puolilta Suomea nuoria miehiä salaa Saksaan saamaan sotilaskoulutusta. Satakuntalaisia lähti yhteensä 168, heistä kaksi Noormarkusta. Toinen oli Eino Rauta ja toinen **Paavo Mäkelä**. Myös Mäkelä oli Ahlströmin palveluksessa ja on enemmän kuin todennäköistä, että kaverukset olivat

keskenään sopineet lähdöstä.

Rauta haki ulkomaan passia matkustaakseen työhön Tukholmaan. Passia oli varsin hankala saada, sillä ne vahvistettiin Pietarissa asti ja viranomaiset olivat jo epäluuloisia. Ei ole selvää, saiko hän passia lainkaan. 11. marraskuuta 1915 hän kuitenkin kirjoittaa siskolleen päässeensä Tukholmaan laivalla Mäntyluodosta. Sää oli ollut ilmeisen keho, koska Rauta kirjoittaa matkan kestäneen peräti 23 tuntia ja tulliselvityksen Ruotsissa lisäksi pari tuntia. Matkalla oli kaksi kertaa käyty karilla-kin ja jääkärikokelas oli voinut huonosti.

Rauta antoi osoitteekseen Skänegatan 55, 3.tr.ö.g., Stockholm, hos Zedigh ja kertoo samassa huoneessa asuvan neljä suomalaispoikaa. Kysymyksessä on ilmiselvästi etapiosoite, sillä posti kulki hänelle koko jääkärikoulutuksen ajan tämän asunnon kautta. Einoon suhteet Emma-sisareen olivat erittäin läheiset, koska hän aloittaa selkeällä ja kauniilla käsialalla kirjoitetut kirjeensäkin Rakas sisko! -sanoin. Noin hellän sanan käyttö miehen kirjeessä oli tuohon maailmanaikaan perin harvinaista. Läheisestä suhteesta huolimatta kirjeissä oli venäläisten sensuurin takia tarkasti varottava paljastamasta matkan todellista luonnetta. Emma olikin jääkärikoulutuksen

aikanaan paljastuttua vähän loukkaantunut siitä, ettei häneen ollut luotettu.

Eino Rauta ehti työskennellä Ruotsissa kirjapainossa jonkin aikaa ennen kuin 3. helmikuuta 1916 pääsi Lockstedtin koulutuskeskukseen lähelle Hampuria. Kirjapainohommista tulikin sitten Suomen kirjeisiin sopiva peitetarina. Jälkikäteen voi huomata, että joku lause lipsahtaa lähemmäksi jääkärielämää kuin rauhallista kirjapainotyötä. Joulun alla 1917 hän kirjoittaa: "Kolmas joulun on jo ovela. Luotan siihen, että tulee niitä toisia, ellei tämä leikki kuolemaksi ole. Ei se joulun täällä niin kehuttava ole eikä ruoat herkkuja." Suomessa luultiin hänen olevan edelleen tukholmalaisessa kirjapainossa.

Jääkäripataljoona 27:ssä oli jo yli tuhat suomalaista, kun alokas Rauta ilmoittautui. Alkuperäisten suunnitelmien vastaisesti pataljoonaa alettiin siirtää itärintamalle toukokuun lopussa 1916. Rauta ehti siis saada sotilaskoulutusta vain vajaat neljä kuukautta. Suomalaispataljoona otti 12. kesäkuuta rintamavastuun neljän kilometrin lohkolla Misse- eli latviaksi Misa-joella. Pahaksi onneksi kaksi jääkäriä loikkasi venäläisten puolelle ja paljasti suomalaisten asemat. Seurauksena oli tykistökeskitys, neljän suomalaisen kaatuminen ja kolmentoista haavoittuminen. Kuten monet autokitalaiset muistavat, meidän ryhmämme kävi elokuussa 2006 suomalaishaudoilla tällä synkällä ja soisella alueella.

Neljännessä komppaniassa palvellut Rauta siirrettiin 23. elokuuta muun pataljoonan mukana Riianlahden rantakaistalle Lazupiin (latviaksi Klapkalnciems), jossa niin ikään kävimme retkellämme 2006. Maasto täällä on hiekkapohjaista kangasta, mihin taisteluhautojen ja korsujen kaivaminen oli helppoa. Täältä löytyvät viiden suomalaisen hyvin hoidetut haudat ja muistomerkit. 26 suomalaista haavoittui.

Joulukuun alussa pataljoonaa siirrettiin jälleen, nyt jatkokoulutukseen Libaun (Liepaja) kaupunkiin. Mutta vielä kerran Eino Rauta oli joutuva saksalaisrintamalle. Tammikuun alussa 1917 pataljoona kuljetettiin junalla hätiin Riian eteläpuolelle Aajoen (Lielupe) varrelle, missä venäläiset olivat saaneet aikaan läpimurron. Nyt tarvittiin jo suksia ja lumipukuja. Oli kylmää ja oli nälkä. Onneksi suomalaisten menetykset täällä rajoittuivat yhteen kaatuneeseen ja yhteen haavoittuneeseen.

Talvikuukausien jälkeen 1917 jääkärit siirrettiin uudelleen kasarmipalvelukseen Libaun, jossa loppuvuodesta alettiin myöntää jopa neljän viikon pituisia työlomia. Ne olivat jääkäreille herkkua. Eino Rauta otti pestin kölniläiseen Deutsche Sprengstoff-Aktien-Gesellschaftiin, joka valmisti dynamiittia. Siellä maksettiin 17 saksanmarkkaa päivässä, kun jääkäriin päiväraha oli vain 55 Pfennigä.

Jääkärien pääjoukko saapui Vaasaan 25. helmikuuta 1918. Yli 450 jääkäriä jäi eri syistä vielä Saksaan, Eino Rauta heidän mukanaan. Syytä hänen jäämiseensä ei tiedetä. Rauta saapui Suomeen Tornion kautta kolme viikkoa myöhemmin ja ilmoittautui Valkoisen armeijan päämajassa Seinäjoella. Hän ja hänen kanssaan Suomeen saapunut **Alfons Björklöw** määrättiin ensin 3. Jääkärirykmenttiin Kuopioon mutta siirrettiin pian 2. Jääkärirykmenttiin Jyväskylään. Yöllä 27. maaliskuuta rykmentti kuljetettiin junalla Tampereen itäpuolelle Messukylään, missä se joutui heti etulinjaan, kun valkoiset etenivät kohti Tamperetta. Rauta ja Björklöw olivat Jyväskylässä olleet erillisessä majoituksessa pankinjohtaja **Riikosen** luona eikä kukaan ollut huomannut herättää heitä. Kaverukset matkustivat heti seuraavalla junalla rintamalle, missä jääkäriväepeli Rauta määrättiin konekiväärikomppaniaan kiväärinjohtajaksi.

Rykmentti eteni kohti Tamperetta ja aiheutti punaisille suuria tappioita, mutta myös omat tappiot olivat suuria. Tampereen taistelujen kuuluisana verisenä kiirastorstaina 28. maaliskuuta 1918 kiväärinjohtaja Rauta kaatui Kalevankankaalla. Hän oli kaatuessaan 26-vuotias. Eino Raudan kanssa samaan aikaan Suomeen saa-

■ Eino Rauta valmistui Tampereen kauppakoulusta 1914 ja kävi sen kunnaksi valokuvassa. Jääkäriajalta hänestä ei ole säilynyt kuvia.





punut jääkärivääpeli Alfons Björklöw kirjoitti omaisille tammikuussa 1919, kuinka hän etsi Raudan ruumiin kuultuaan tämän kaatuneen. Hän löysi kaatuneen Kalevankankaan hautausmaan kohdalta, noin 15 metriä hautausmaan portilta. Raudalta oli ryöstetty kaik-

■ Kesäkuusta elokuuhun 1916 suomalainen Jääkäripataljoona 27 oli rintamavastuussa suoperäisellä Misse-joella. Neljästä kaatuneesta kolme sai viimeisen leposijansakin täältä. Neljäs, haavoihinsa kuollut, on haudattu muualle.

ki varusteet, vain alusvaatteet oli jätetty päälle. Björklöw oli sitten kiireissään jättänyt ystävänsä viereen paperilapulla tiedon tämän henkilöllisyydestä.

Tampereen valloituksen jälkeen ylipäällikkö **Mannerheim** myönsi postuumisti Eino Raudalle 4. luokan Vapauden ristin. Rauta on haudattu Porin kirkkopuistoon kuvanveistäjä **Emil Cedercreutzin** suunnitteleman muistomerkin alle yhdessä 20 muun porilaisyntyisen vapaussoturin kanssa.

Emma Fribergille maaliskuu 1918 oli uskomattoman traaginen. Punaiset olivat teloittaneet hänen Juho-miehensä 10. maaliskuuta Koliahteen maastossa Noormarkussa. Kaikkiaan kuudentoista siviilimiehen joukkosurmalle ei ollut mitään perusteita. Vain 18 päivää myöhemmin hän menetti veljensä.

Jarkko Heino

Korjaus

"Kun saksalainen Lapin linnoitti" –juttuuni Vetoakselin viime numerossa oli otsikkokuvaan lipsahtanut väärä kuvateksti. Oikea teksti on: Lätäsenon Sturmbock-linnoituksesta olisi helposti ampunut vaikka Ruotsiin, joka näkyy Könkämänenon vesistön takana. Kuvan vasemmasta yläkulmasta oikealle kulkee Kilpisjärven tie. Ampuma-alaa riittää.



Yhdessä voimme säästää ihmishenkiä liikenteessä

Saattaa olla mahdotonta estää onnettomuuksia vain alentamalla nopeusrajoituksia. On kuitenkin täysin mahdollista lieventää onnettomuuksien seurauksia. Liikenteessä kuolee vuosittain noin 300 ihmistä ja vähintään 18 000 loukkaantuu jollakin tavalla. Puolet alle 45-vuotiaiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu liikenteessä.

Luvut ovat pelottavia ja ne johtuvat suurelta osin suurista nopeuksista. Kuusi kymmenestä autoilijasta ajaa liian lujaa. Jos kaikki noudattaisivat nopeusrajoituksia, säästyisi liikenteessä vuosittain 50–100 henkeä.

ELY-keskus ja kunnat ovat vastuussa teiden ja katujen liikenneturvallisuudesta. ELY-keskus vastaa yhdessä kuntien kanssa siitä, että nopeusrajoitukset asetetaan liikenneturvallisuuksien mukaisesti. ELY-keskuksen ja muiden viranomaisten ja organisaatioiden tehtävänä on tiedottaa tienkäyttäjää nopeuden merkityksestä liikenneonnettomuuksissa ja niiden seurauksissa.

Kaikki tienkäyttäjät voivat tehdä onnettomuuksia aiheuttavia virheitä. Kaikki ovat vastuussa siitä, että nämä virheet eivät johda kuolemaan tai vakaviin loukkaantumisiin.

Nopeusrajoitukset tulisi asettaa ihmisen kestokyvyn mukaan seuraavasti:

- 30 km/h on korkein sallittu nopeus liikenneympäristössä, jossa liikkuu sekä autoja että suojattomia tienkäyttäjää. Suuremmilla nopeuksilla onnettomuuksien uhrin ei selviä hengissä.
- 50 km/h on korkein sallittu nopeus risteyksissä, joissa on sivutörmäyksen riski.
- 80 km/h on korkein sallittu nopeus teillä, joilla on riski törmätä vastaan tulevaan liikenteeseen. Nopeuden ollessa yli 80 km/h on paljon epätodennäköisempää selvitä hengissä nokkakolarista.

Nollavisio

Valtioneuvosto on päättänyt, että suomalaisen liikenneturvallisuustyön tavoitteena on, että kenenkään ei tarvitse kuolla – ei edes

loukkaantua vakavasti – liikenteessä. Sitä on nollavisio.

Yksikään tienkäyttäjää ei ole erehtymätön, ja onnettomuuksia tapahtuu aina. Nollavisio tarkoituksena on näin ollen vähentää kaikin tavoin vakavimpia seurauksia.

Onnettomuuden syytä voi olla satoja, mutta vain kaksi asiaa ratkaisee sen, miten pahoja vammoja syntyy: minkälainen voima ihmiseen kohdistuu ja miten hyvin hänet on suojattu. Voima riippuu ensisijaisesti auton nopeudesta onnettomuushetkellä.

Noudattamalla nopeusrajoituksia ja sovittamalla ajotapa vallitseviin olosuhteisiin, pääsemme paljon lähemmäksi liikennettä, jossa kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti.

Kaikilla on velvollisuus toimia niin, että nollavisio toteutuu. Se edellyttää muun muassa, että noudatetaan liikennesääntöjä, joista nopeusrajoitukset ovat ratkaisevassa asemassa.

Nopeudesta

Jos kaikki noudattaisivat nopeusrajoituksia, 50-100 henkeä säästyisi vuosittain.

Useampi kuin joka toinen autoilija ylittää nopeusrajoitukset. Yksi viidestä ajaa ylinopeutta yli 10 km/h. Jos keskinopeutta nostetaan teillämme 2 %, kuolleisuus nousee 10 %. Keskinopeuden nostaminen 10 %:lla lisää 50 %:lla riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. Useampi kuin joka toinen suomalainen on valmis hyväksymään alemmat nopeudet, jottei kukaan kuolisi tai loukkaantuisi vakavasti liikenteessä.

Nopeus ratkaisee johtaako onnettomuus kuolemaan

Nopeudella on eniten merkitystä siihen, miten vakavia ovat liikenneonnettomuuden seuraukset. Voimaa, jolle keho altistuu törmäyksessä, voidaan verrata vapaaseen pudotukseen. Törmäys nopeuden ollessa 80 km/h vastaa putoamista talon seitsemänneistä kerroksesta. Jos nopeus on 50 km/h, se vastaa putoamista kolmannesta kerroksesta.

Mitä suurempi nopeus, sitä pitempi on reaktioaika ja jarrutusmatka. Reagoiminen ja jalan siirtäminen jarrupolkimelle kestää yleensä 1-2 sekuntia. Kun nopeus on 100 km/h, se vastaa 28–56 metrin matkaa. Suurempi nopeus merkitsee suurempaa törmäysnopeutta ja siten uhreihin kohdistuvaa suurempaa voimaa.

Eloonjäämismahdollisuuksiin kolaritilanteissa vaikuttavat törmäysnopeuden lisäksi auton kestävyysominaisuudet ja turvavyön käyttö. Kun käyttää turvavyötä uudenaikaisessa autossa, joka liikkuu 60–70 km/h, voi jäädä eloon kolarissa saman painoisen henkilöauton kanssa. Ilman turvavyötä ei ole varmuutta, selviytyykö hengissä kolarissa, kun törmäysnopeus on 30 km/h.

Tutkimuslaitokset ovat tehneet törmäystestejä selvittääkseen, mitä tapahtuu törmätessä kovaan esineeseen, joka tunkeutuu sisälle autoon kuten esimerkiksi puu. Jos käyttää turvavyötä ja törmäys tapahtuu nopeuden ollessa 50 km/h, selviää todennäköisesti hengissä. Jos törmäys tapahtuu nopeuden ollessa 80 km/h, on suuri riski loukkaantua vakavasti. Jos törmäys tapahtuu nopeuden ollessa 100 km/h, kuolema on lähes todennäköinen.

Nopeuksien 50 km/h ja 30 km/h välinen ero voi ratkaista, jääkö lapsi henkiin

Jalankulkijat ovat huonoimmassa asemassa liikenteessä. Ajoneuvon nopeus ratkaisee, jääkö onnettomuuden uhri henkiin vai ei.

Monilla taajamakaduilla ja -teillä nopeutta on rajoitettu 30 km/h esimerkiksi liikenne-merkeillä tai töllyillä. Syynä on, että alueella liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Nopeusrajoitusta alennetaan usein myös koulujen ja muiden paikkojen lähistöllä, joissa liikkuu paljon lapsia.

Yhdeksän kymmenestä ihmisestä jää eloon liikenneonnettomuudessa, jossa auton törmäysnopeus on ollut 30 km/h. Kuitenkin jo 50 km/h nopeudella kuolleisuus nousee kahdeksankertaiseksi - vain kaksi kymmenestä jää eloon.

Kaupunkiliikenteessä on suuri riski, että lapset tai stressaantuneet aikuiset ajatuksissaan juoksevat yhtäkkiä ajoradalle. Bussit ja muut esteet sekä talvinen pimeys voivat häiritä näkyvyyttä niin, että autoilijoiden on entistä vaikeampi ehtiä reagoimaan ajoissa. Jotta nopeutta voitaisiin laskea taajamissa 50 km/h:

h:sta 30 km/h:ssa, ei riitä, että nopeusrajoituksia lasketaan vaan on myös luotava liikennenympäristö, joka ei houkuttele ylinopeuksiin ja joka tarvittaessa rakenteellisesti pakottaa alempiin nopeuksiin. Autoilijoiden on myös oltava tietoisempia siitä, miten suurelta osin juuri nopeus vaikuttaa onnettomuuden vakavuuteen.

Pienemmällä nopeudella ehdit pysähtyä

Tärkeä ero 80:n ja 100:n kilometrin tuntivauhdin välillä on jarrutusmatka. Monissa tapauksissa tämä tarkoittaa eroa siinä, ehtiikö jarruttaa kunnolla vai onko nopeus törmäyshetkellä edelleen liian korkea.

Korkeammalla nopeudella säästää usein vain vähän aikaa. Ajattele, että ajat sadan kilometrin matkan tiellä, jolla noudatettava nopeusrajoitus on 80 km/h, ja yrität pitää nopeuden 100 km/h:ssa. Jos pystyt ylläpitämään saman nopeuden koko matkan ajan, säästät viisitoista minuuttia. Koska on käytännössä mahdotonta ylläpitää tasaista nopeutta – ottaen huomioon muu liikenne, jarrutukset, punaiset valot ynnä muut – ajansäästön voi käytännössä puolittaa 7-8 minuuttiin. Vertaa sitten näitä minuutteja siihen, että onnettomuusriski kasvaa ja heikennät samalla huomattavasti selviytymismahdollisuuksiasi liikenneonnettomuudessa. Kuolemaan johtavan onnettomuuden riski kasvaa keskimäärin 60 prosenttia, jos keskinopeus nousee 80 km/h:sta 100 km/h:ssa.

Miten nopeusrajoitukset tulisi asettaa ?

Nopeusrajoitukset perustuvat tien tai kadun liikenneteknisiin ominaisuuksiin ja sitä kautta arvioituun turvallisuustasoon. Alhaisempaa turvallisuustasoa kompensoidaan alhaisemmalla nopeusrajoituksella.

Nykyään ollaan tietoisia siitä, että tieympäristöstä riippuu, miten vakavia onnettomuusriskit ovat. Noudatettavat nopeusrajoitukset tulisi määritellä ihmisen kestokyvyn mukaan:

- Jos tiellä on keskikaide tai vastaantulijat on muutoin erotettu toisistaan, voidaan sallia 80 km/h suuremmat nopeudet.
- Onko tien läheisyydessä kiinteitä kohteita, kuten puita ja pylväitä, kallioleikkauksia tai vastaavia, joita ei ole erotettu ajoradasta suojakaiteella ?
- Miltä risteykset näyttävät ja miten tiheässä risteyksissä on ?



- Millainen on liikenteen kokoonpano? Jos autojen seassa liikkuu jalankulkijoita, pyöräilijöitä tai hitaita ajoneuvoja, nopeusrajoitusta alennetaan.
- Sijaitseeko tie koulujen tai muiden sellaisten paikkojen lähellä, joissa liikkuu paljon lapsia?
- Kuinka suuria hiilidioksidipäästöt ovat ?
- Edellyttääkö ympäristö nopeuden alentamista esimerkiksi melun, huonon ilmanlaadun tai asutusalueen asumismukavuuden vuoksi ?

Nopeusrajoitukset osoittavat, mikä on suurin sallittu nopeus. Säähän, keliin tai muihin olosuhteisiin liittyvistä syistä on siis ajettava hiljempaa. Yleiset nopeusrajoitukset eli yleisrajoitukset ovat 50 km/h taajamissa ja 80 km/h taajamien ulkopuolella. ELY-keskus on päättänyt sallia joillakin teillä korkeammat nopeusrajoitukset 100 km/h:ssa ja moottoriteillä 120 km/h:ssa. Näillä teillä liikenneturvallisuus on hyvä silloinkin, kun nopeudet ovat tavanomaista suurempia.

Kolmasosa maaseudun kuolonkolareista tapahtuu kohtaamis- tai ohitustilanteessa. Kolmasosa johtuu tieltä suistumisesta. Loput ovat risteysonnettomuuksia ja suojaattomien tienkäyttäjien kanssa tapahtuvia onnettomuuksia. Tietyillä teillä on erityisiä vaikeasti havaittavia liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia, joiden vuoksi niillä noudatetaan paikallisia nopeusrajoituksia. Nopeusrajoituksia alennetaan talveksi huonojen keli- ja näkemäolosuhteiden vuoksi.

ELY-keskuksen tehtävänä on parantaa teiden reunaympäristön törmäysturvallisuutta eli poistaa teialueella sijaitsevat kiinteät kohteet ja rakentaa sivukaiteita, jotka estävät tieltä suistumisen. Muita keinoja turvallisuuden

parantamiseksi on rakentaa keskikaiteita, jotka estävät kohtaamisonnettomuudet eli niin sanotut nokkakolarit, ja risteyksissä toteutettavat toimet, kuten esimerkiksi kiertoliittymät, jotka estävät sivutörmäykset tai lieventävät niiden vaikutuksia. Kunnat suorittavat myös turvallisuutta parantavia toimia esimerkiksi siten, että suojaattomat tienkäyttäjät kuten jalankulkijat ja pyöräilijät erotetaan autoliikenteestä, toteutetaan nopeutta alentavia toimia, rakennetaan kiertoliittymiä jne. Turvallisuuden parantamisen myötä voidaan usein nostaa nopeusrajoituksia ilman, että turvallisuus on uhattuna.

Toisinaan voi olla vaikea ymmärtää, miksi nopeusrajoitus on asetettu niin alhaiseksi. Nopeusrajoituksilla on aina turvallisuuden kannalta pätevät perusteet. Tie voi toisinaan antaa väärän kuvan turvallisuudesta. Mainittakoon esimerkiksi tavallinen leveä kaksikaistainen tie, jolla on leveät pientareet, mutta jolla ei ole keskikaidetta ja jonka reunalla, viiden metrin päässä, saattaa kasvaa puita. Tie on leveä ja melko suora ja risteyksiä on vähän. Se vaikuttaa varmasti hyvältä tieltä, jolla voi ajaa lujaa. Onnettomuustilastot osoittavat kuitenkin, että riski joutua vakavaan onnettomuuteen tällaisella tiellä on yli kaksinkertainen siihen verrattuna, että tiellä olisi keskikaide, ja kuolemaan johtavan onnettomuuden riski on yli viisinkertainen.

Jaakko Klang

Liikenneturvallisuusinsinööri
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Levorannalle viides autotalo



Levorannan Autoliikkeellä on perinteitä yli 80 vuoden ajalta. **Erkki Levoranta** perusti Levoranta nimisen autokorjaamon Vammalaan vuonna 1929 ja autoliike aloitti 1930-luvulla. Erkin pojat **Antti** ja **Matti** jatkoivat ja kehittivät liikettä niin, että saivat paikkakunnalle Ford edustuksen. Autokauppaa ryhtyi johtamaan Matti ja Antti vastasi liikkeen yhteyteen perustetun autokoulun kehittämisestä.

Liiketoiminta on laajentunut eri paikkakunnille. Nykyisin täyden palvelun autotaloja on jo viisi. Viimeisin valmistui Tampereelle, avajaisia siellä vietettiin huhtikuussa 2011. AJK Turun Kilta oli mukana viiden miehen voimin antamassa liikennevalistusta asiakkaille, joita oli tosi runsaasti.

Vammalan ja Tampereen lisäksi Levorannan autotalot sijoittuvat Raumalle, Huittisiin ja Ikaalisiin. Autoja myydään vuositasolla yli 600 uutta Fordia ja Subaruja, käytettyjä myydään vuositasolla noin 2300 autoa. Liikevaihtoa kertyy 35 miljoonaa euroa vuodessa, yritys työllistää 40 henkilöä.

Perustaja Erkki Levoranta ja pojista Matti on poistunut keskuudestamme mutta Antti seuraa miltei päivittäin liikekehityksiä.

Vuodesta 1990 alkaen autotalojen vetäjänä on toiminut autoinsinööri, toimitusjohtaja **Aulis Ylönen**. Kaikkien liikkeiden hallinto on Sastamalassa.

Voitto Suvila

Kiltaveljen kirja-arvio

Kaikki mahdolliset kirjallisuuspalkinnot saanut Sofi Oksasen *Puhdistus* syntyi alunperin vuonna 2006 näytelmäksi ja muuntui sitten romaaniksi pari vuotta myöhemmin.

Kustantaja ilmestyessään WSOY, nyt jo 28. painos. Kirjassa on 380 sivua tiivistä tekstiä.

Ei tämä mitään kevyttä kesälukemista ole, mutta kuuluu yleissivistykseen, kuten Volter Kilven Alastalon salissa, jota olen väkisin yrittänyt parina kesänä "kahlata läpi" ja päässyt vasta sivulle 282.

Puhdistus oli pakko lukea yhdellä istumalla viime viikonvaihteessa, kun Mietoisissa satoi yli 20 mm vettä. Ei ihme, että kirjasta on pidetty ja sitä on kiitetty ympäri maailman. Sofi Oksanen on hyvä kirjailija!

Vähin sanoin ja lyhyesti: Tämä kirja on pelon ja mielivallan ahdistava kuvaus. Se ravistelee lukijaansa, eikä päästä otteestaan.

Romaani heijastaa Viron lähihistorian mielettömyyttä yhden suvun kokemusten kautta. Kuukaan ei päässyt helpolla. Kylät tyhjenivät kyydityksin Siperiaan ja syyksi riitti se, että talosta löydettiin ratsiassa Raamatun. Kutsu kuulusteltavaksi ja nopea tuomio – syyn voi sitten keksiä myöhemmin. Ilmiantajat palkittiin ja niitä riitti.

Onko luonnollista, että eri tien vuonna 1939 valinnut Viro, jossa asuva läheinen sukulaiskansamme eli kaksi sukupolvea pelon ja petoksen syleilyssä ajautui etäälle suomalaisten moraalista ja eettisistä arvoista?

Rikkirevityt ja loppuun kiusatut ihmiset eivät jaksaneet enää elätellä toivoa normaalista, turvallisesta elämästä. He olivat menettäneet uskonsa tulevaisuuteen, koska toivo paremmasta oli tukahdutettu. Kaikki oli vain petosta, pelkoa ja pakoilua; hetkestä hetkeen elämistä.

Taustapohdiskelua

Suomessakin oli vuonna 1917 rauhatonta ja epävarmaa, kun maassa oli yli 10000 venäläistä sotilasta aseissaan. Esimerkiksi 22. elokuuta hämäläiset talonpojat kävivät kuuden

isännän voimin esittämässä Hämeen läänin maaherralle huolestumisensa siitä, että järjestysvalta ja hallitus eivät enää pysty ylläpitämään järjestystä eikä takaamaan maanviljelijöille työ- ja kotirauhaa eikä heidän omistusoikeuttaan maahansa tai henkilökohtaista loukkaamattomuuttaan.

Maaherra katsoi, että kunnissa voidaan kylä perustaa suojelujärjestöjä, mutta niiden on toimittava yhteistyössä paikallisten hallintoviranomaisten eli nimismiesten kanssa. Niinpä sitten: Suojeluskunnat Suomenmaassa oikeutta vaatii, kaikki ryssät maasta pois ja alas punakaarti...

1930-luvun lopulla eli parikymmentä vuotta myöhemmin Suomi halusi yhtenäisenä

kansana säilyttää itsenäisyytensä. Jouduimme talvisotaan.

Virossa ei uskottu pienen kansan mahdollisuuksiin puna-armeijan ylivoimaisen sotakoneen painostuksen alla ja hyväksyttiin tukikohtavaatimukset. Piirulle annettiin sopimuksissa vain pikkusormi, mutta se vei kaikki. Tuloksena oli Stalinin jokaiseen kotiin ulottuva väki- ja mielivalta, Siperiaan kyyditykset ja pelko sen kaikissa muodoissaan. Taloihin rakennettiin ihmiskätköjä ja

joka ilta pelättiin öisiä ratsioita.

Tästä kertoo Sofi Oksasen romaani *Puhdistus*. Lukekaa se!

Finlandia palkinto 2008, Runeberg kirjallisuuspalkinto 2009, Pohjoismaiden neuvoston kirjallisuuspalkinto 2010, Ranskassa, Saksassa ja Yhdysvalloissa palkintoja 2011.

Ainakin kaikki killan Saarenmaa-Hiidenmaa -matkalla 6.–10.6.2011 olleet saavat vahvoja tunne-elämyksiä tätä kirjaa lukiessaan. He tuntevat varmasti tavallani Suomipoika Raul Kuutman läheisyyden kaikilla aisteillaan. Kiitos loimaalaiset veljet ja Matka-Viitala hienosta matkasta!

Terveisin,

Jomppe
0400 120206



Kevätretki Huittisissa ja Kokemäellä

Tämän vuoden Porin osaston perinteinen kevätretki tehtiin Huittisissa olevaan linja-autofirmaan ja Kokemäellä puutarhaan. Kokoonnuimme Satakunnan Liikenteen Huittisten toimipaikkaan toukokuun 14. päivänä sään ollessa viileä ja pilvinen enteillen sadetta, voisi todeta ”normaali” kevätretkien sää.

Satakunnan Liikenteen Huittisten toimipaikka sijaitsee aivan keskustassa, vastapäätä linja-autoasemaa. Meillä oli oppaana huoltopäällikkö **Veikko Syrjä**. Viisi autoilijaa on perustanut linja-autoliikennettä harjoittavan yrityksen vuonna 1928. Ennen myyntiä yhtiö toimi pitkään nimellä Lauttakylän Auto Oy. Veikko oli ajanut pihalle esittelyä varten linja-auton REO vuosimallia 1928, jossa oli nahkapekin. Mukana oli myös 60-luvun alkupuolelta oleva pikavuoroa ajanut linja-auto ja Scania hinausauto. Hinausauto on ollut aikaisemmin kiltaveli **Into Nikanderilla**, autolla on haettu linja-auto Leningradista erään pääsiäisenä.

Tutustuimme ajanmukaisiin korjaamotiloihin jossa linja-auto pystytään nostaman nosturilla ylös sopivalle työkorkeudelle ja hallissa on lattialämmitys. Linja-autoilla ajetaan tänä päivänä miljoonia kilometrejä ennen kuin

ne puretaan osiksi. Moottorit, vaihteet ym. isoimmat laitteet korjataan keskitetysti yhtiön Lahden korjaamolla.

Huittisista on nykyisin tunnin välein suora pikavuoro yhteys Helsinkiin, Poriin, Turkuun, Raumalle ja Tampereelle. Veikko tuntui olevan todellinen tietopankki kertoessaan tekniikkaan liittyvistä asioista, kiitos Veikko esittelystä.

Siirryimme Härkäpakariin lounaalle ja siellä oli myös mahdollisuus tehdä ostoksia.

Huittisista siirryttiin Kokemäelle Karimaan Arboretumpuisto puutarhaan, jossa meille oppaana oli **Tiina Pönkkä**. Puutarha on perustettu vuonna 1916, sen perustaja **Verner Viitasaari** on ollut aikanaan myös Amerikassa ja lähettänyt sieltä erilaisia kasveja. Kalliolle nousevan polun päätteenä, on perustajan Verner Viitasaaren hautamuistomerkki. Aikaisesta vierailuajankohdasta johtuen puutarha ei ollut vielä parhaassa keväisessä loistossaan. Puutarhassa on runsaasti kasvierikoisuuksia, perinnekasveja ja monivuotisten kasvien taimia voi ostaa. Kierroksen aikana tuli se kevätretken sadekin mukaan ohjelmaamme.

Puutarhan omistaa Sastamalan kaupunki ja se on osa Huittisten Ammatti- ja yrittäjäopistoa ja sen puutarha-alan opetusta. Puutarhalla opiskelijat voivat käytännön töissä opiskella monialaista puutarha-alaa.

Retkellemme osallistui 21 kiltasisarta ja-veljeä, kiitos kaikille mukana olleille.

Kauko S

■ Monella kiltareissulla kuljettajana ollut kv Kauko Kaskinen ottamassa ”kylmät tyyppit” vähän vanhemmasta joukkokuljetusvälineestä, joka on vuoden 1928-mallinen REO-linja-auto.



Komentaja vaihtui Porin Prikaatissa

Turun Ajk mukana kutsuvieraina komentajanvaihtotilaisuudessa Säkylässä 31.05.2011. Kaksi vuotta 11 kuukautta Porin Prikaatin komentajana toiminut eversti **Eero Pyötsiä** siirtyy puolustusministeriön vanhemmaksi osastoupseeriksi. Hänen seuraajakseen tuli eversti **Juha Pyykkönen**, jolle Pyötsiä luovutti Prikaatin lipun perinteisessä vaihtoparaatissa. Yhdessä everstit suorittivat perinteisen paraatikatselmuksen. Jäähyväispuheessaan Pyötsiä antoi muutaman neuvon. Sotilasarvoon katsomatta olla hyvä sotilas ja pitää kiinni

porilaisten sotilaallisesta ilmeestä ja esimiesasemassa olevien on pidettävä hyvää huolta alaisistaan.

Turkulaistaustainen Pääesikunnan osastopäällikkö eversti Juha Pyykkönen, joka vastaanotti Porin Prikaatin komentajan tehtävät, muistutti, että 80 prosenttia miesikäluokasta suorittaa asevelvollisuutensa kunnialla puolustusvoimissa ja samalla hän kiitteli nuorisoa maanpuolustustahtoisiksi.

Heikki ja Voitto

Venäjällä ja Virossa



Matkamme alkoi Turun linja-auto asemalta 30.5.-11 ja matkalle lähti 11 kiltalaista ja Hel-singistä saatiin lisää porukkaa, mm. pidetty oppaamme **Sampo Ahto**, näin kokonaisvahuutemme oli **Seppo Toivosen** mukaan 29 henkeä . Automme kuljettajana toimi **Kari Goman** ja allamme Grandellin liikenteen Neoplan-korinen MAN.

Ennen rajanylitystä pysähdyttiin Rajahoviin ruokailemaan ja täyttämään Sampon jakamat maahantuloaavakkeet. Tämän jälkeen jatkoimme kohti Viipuria, ja vaikka sinne oli valmistunut uusi ohitustie niin halusimme nähdä miten kaupunki oli kehittynyt. Entisiä suomaisrakennuksia oli alettu entisöidä ja mm. linja-autoasemakin oli saatettu entiseen asuunsa, melkoista ryhdistäytymistä Venäläisiltä. Matkalla poikkesimme Sorvalin valinnassa ostamassa retkievät ja näimme myös sodanaikaisen puolustuksemme kannalta kuuluisan Tienhaaran kaupunginosan. Ennen kuin saavutimme Viipurin ohitustien, näimme neuvosto- muistomerkkejä, joissa Liitoutuneet ja Neuvostoliitto mukaan luettuna mainittiin aina ”vapauttajina”.

Seuraavana oli Liimatan kylä ja hävitetty Liimatan kartano. NL:n periaatteena oli, että ”perspektiivittömät” rakennukset purettiin tai hävitettiin, eritoten kartanot, ja tilalle rakennettiin neuvostoajan vielä persoonattomampia kolhoosirakennuksia, hirveitä katsella. Käsittääkseni kolhoosi tarkoitti väkisin kasaanpantua osuustoimintatilaa ja sovhoosi valtion tilaa, entiedä oleellista eroa näille.

Ensimmäinen majoituspaikkamme oli nyk. Losevossa eli Kiviniemessä Vuoksen rannalla oleva hotelli Losevskaja. Ennen sitä kuitenkin poikkesimme Äyräpäässä jossa v. -44 NL sai sillanpääaseman ja moni suomalainen taistelija joutui peräännyessään uimaan yli Vuoksen.

Kiviniemen majapaikastamme lähdimme 31.5. ajamaan Vuoksen pohjoispuolta Taipaleen joelle. Matkalla poikkesimme Sakkolan hävitetyn kirkon raunioilla. Kovin lähelle Taipaleen jokea emme kuitenkaan , huonon tien

vuoksi, autolla päässeet. Sampon mukaan kävelymatkaa joelle yhteensuuntaan jäi n. 7 km ja kuuma päivä, huh, huh.

Vaikka Sampon jutut ja paikat kiinnostivatkin niin päätin luopua patikkaretkestä ja jäin autolle odottelemaan neljän muun matkalaisen seuraksi. Kaikki matkaanlähteneet tulivat n. 5 tunnin ja n. 15 km jälkeen autolle, jossa autossa olleella kahvikeittimellä pidettiin kahvia kuumana väsyneille retkeilijöille.

Hotelliin palattuamme pääsimme syömään ja keskustelemaan päivän retkestä. Ruokailun jälkeen oli vähän yhteislaulua ja mieleen jäi erityisesti kiltaveli **Tapani Takalan** lausuma runo Taipaleenjoki-Tuonelanjoki, jonka hän veti tunteella alusta loppuun.

Seuraavana päivänä 1.6. lähdimme kohti etelää, matkalla Rautjärvi, Leinikylän järvi ja Rautu, jossa on iso rautatieasema ja seuraavana tunnettu taistelupaikka Siiranmäki. Tämän laakean mäen harjalle kiipeäminen lämpimässä säässä pani jokaisen miehen hikoilemaan. Matkatessamme ylöspäin näimme panssari-murrosteita ja juoksuautojen jäänteitä. Muuan Suomalaisen kapteenin komentokorsukin oli neuvostovallalta jäänyt räjäyttämättä. Mäen harjalla olevan Suomalaisen muistomerkkin SIIRANMÄKI -44 äärellä Sampo Ahto kertoi taistelun kulusta. Neuvostoajan kolhooseilta Siiranmäen alueelle kärrätty sianpaska haisi voimakkaasti ja jättiputkea kasvoi laajalti.

Matkamme jatkui kohti etelää suurinpiirtein Taipale-Vammelsuu puolustuslinjan tuntumassa. Kahvitauko oli Lintulassa, jossa luostaria ei enää ole jäljellä.

Seuraavina paikkoina Raivola, Rajajoki, Tyrisevä, Terijoki, Kuokkala, Ollila ja Siestarjoki, nykyään useamman kymmenentuhannen asukkaan kaupunki.

Koska aikataulussamme oli varaa päätettiin käydä Kronstatissa. Ihmettelin, miten sinne mennään, mutta ennen Pietaria , Revonnenän kohdalta lähti patovalli suoraan Kronstatiin.

Hyvän tovin ajettuumme pitkin patoa, saavuimme monien hämmästykseksi komeaan

kaupunkiin jossa oli laivastotukikohta , merisotakoulu , sataman tuntumassa kuuluisan Venäläisamiraalin muistopatsas ja etäänpästä iso kirkko.

Tämän jälkeen takaisin patoa pitkin kohti Pietaria , jossa kuulimme Sampon selostamana stalinistisesta talojen arkkitehtuurista ja monille oli myös mielenkiintoista huomata miten Pietarin kaduilla liikkui runsaasti naisellisesti pukeutuneita kaunottaria korkokengissä. Illalla saavuimme seuraavaan hotelliimme Samsoniin joka sijaitsi vastapäätä Pietarhovin porttia, kaikkein läntisimmässä osassa kaupunkia.

Seuraavana aamuna 2.6. lähdimme kävelen tutustumaan kesäpalatsin hienoihin suihkulähteisiin ja rakennuksiin (alue 105 ha), ja puolenpäivän jälkeen lähdimme kohti Iivnan linnaa ja Narvaa.

Läpi Länsi-Inkerinmaan ajaessamme, ohitimme paikkoja: Sumila, Tujus, Kostaritska, Sunkura, Ontuksi, Koskova, Teskova, Suomenlaskutsa ja Pekunitsa.

Jos tällä reisulla en olisi ollut, en koskaan olisi tullut tuntemaan Inkerin pääkaupunkia Jaama, jonka muita nimiä ovat Jamburg ja nykyisin Kingissep, isohko mutta ruokoton kaupunki.

Venäjäältä poistuimme Iivnanlinnan raja-aseaman tullin kautta Viron puolelle Narvaan, siellä menimme ensin muistomerkillä, joka oli pystytetty kunniakkaan taistelun muistoksi, jossa Ruotsin kuningas **Kaarle XII** ruotsalais-suomalaisten joukkojen kanssa voitti Venäläiset. Jälleen oli paikallaan kolminkertainen eläköönhuuto. Tämän jälkeen majoituimme matkamme parhaimpaan hotelliin Narva joensuu, jossa saimme myös matkamme parhaat illalliset ja aamiaiset.

Aamulla 3.6. lähdimme kohti Tallinnaa, matkalla poikkesimme Sinimäen taistelun muistomerkillä. Tämän taistelun merkitys Suomen itsenäisyyden säilymiselle on ollut hyvin merkittävä. Stalin nimittäin oli suunnitellut Baltian haltuunsa saatuaan tehdä maihinnousun Virosta Etelä-Suomeen. Tämä olisi tapahtunut samaan aikaan kuin kannaksen suurhyökkäys 1944. Vastakkain eivät olleet pelkästään Neuvostojoukot ja Saksalaiset, vaan mukana oli myös Hollantilaisia, Norjalaisia, Tanskalaisia ja Suomalaisia ja tietenkin Virolaisia puolustamassa Länsi-Euroopan rajaa. Neuvostojoukot lyötiin ja tappiot heille n. 150000 kaatunutta. Tähän Sampo Ahto totesi että tästä se Euroopan Unionin olisi pitänyt lähteä liikkeelle.

Loppumatkalla kohti Tallinnan satamaa, ohitimme myös Sillamäen salassa pidetyn kaupungin, jossa Neuvosto insinöörit kehittivät ydinteknologiaa.

Ajaessamme Suomenlahden etelä rantaa kulkevaa tietä pysähdyimme vielä Palmsen ja Kolgan kartanoihin sekä lopuksi Muuksiin , missä oli Viron Suomi-poikien muistomerkki, jotka vapaaehtoisina tulivat Suomalaisten avuksi Kannaksen taisteluihin.

Tallinnasta Viking Linen XPRS toi matkaiset Helsinkiin ja Grandellin Bussi edelleen Turkuun. Suuret kiitokset matkasta Sampo Ahtolle ja kuljettajallemme Kari Gomanille.

Kiitokset myös kaikille muille mukana olleille .

*Jouko Lähteenmäen tekstistä (6x a4)
lyhennettynä / aw*



Autokilta reisil Hiiumaal ja Saaremaal 6.–9.6.2011

Tallinnasta mukaamme tulivat **Raul** ja rouva **Ege Kuutma**. Yleisoppaaksemme lupautunut Raul on entinen Suomen-poika, sotaveteraani ja patriootti, joka tuntee maansa lähimenneisyyden, kulttuurin ja elämänmuodon läpikotaisin. Ohimennen koukkasimme aluksi Paldiskiin, jossa oli neuvostovallan aikana salainen sukellusveneiden koulutuskeskus ydinreaktoreineen. Juuri tämän pahamaineisen Paldiskin teräslevyistä rakennetulta lentokentältä käsin venäläiset pommittivat Helsinkiä talvisodan aikana. Viron vapauduttua miehittäjä jätti kaupungin siivottomaan kuntoon räjäytettyine kerrostaloineen, rauniokasoinen ja ydinjätteineen. Tänäkin kaikki on taas kunnossa. Paldiskin luterilaisen kirkon edustalla on Suomen-poikien kotiinpaluusta kertova muistomerkki.

Puolilta päivin olimme Haapsalussa, joka on eräänlainen portti Hiidenmaalle. Lyhyen kaupunkierroksen jälkeen paikallinen opas esitteli meille Haapsalun keskiaikaista piispanlinnaa kertoen vanhaa legendaa valkeasta neitsyestä, joka teljettiin sisälle linnanmuuriin. Neitsyt ilmestyy joillekin elokuussa täydenkuun aikaan, kunnes vetäytyy taas takaisin henkien valtakuntaan.

Matkalla lauttarantaan pidimme kahvitauon puna-armeijan rakentamalla Kiltsin sotilaslentokentällä, joka on nykyisin suojelukohde. Voi vain ihmetellä, miten taitavasti 28 lentokonesuojiksi rakennettua jyhkeää teräsbetonista kaarihallia on naamioitu ympäristöön. Hallit toivat mieleemme laululavan. Paavo Jalosen säestäessä kitarallaan lauloimme pari suomalaista laulua muun muassa Kesäpäivän Kangasalla. Katinka ei juolahtanut mieleemmeäkään. Rättiväsyneinä tulimme myöhään illalla Kärđlaan, joka on Hiidenmaan ainoa kaupunki.

Aamulla jatkoimme matkaamme Tahkunan niemelle, jonka Neuvostoliitto vahvemman oikeudella linnoitti 1940 aavistaessaan Hitlerin hyökkäävän. Linnoitteista ei ole enää paljon jäljellä. Ympäristöstä löytynyt sotamateriaali on kerätty militaarimuseoon, jota **Uljas Selirand** mainio paikallisoppaamme eloisa-

ti esitteli. Kieltoa uhmanneet pikkupojat tunkeutuivat kielletylle alueelle ja tekivät venäläisille vartijoille monenlaista jännyä. Niemen kärjessä Tahkunan majakan vieressä on Estonian merionnettomuudessa hukkuneiden lasten muistomerkki. Aisaan ripustettu vaskikello on symbolisesti oivaltava, ja muistomerkin toteuttamistapa poikkeavan omaperäinen.

Hiidenmaalla sanotaan olevan yli 80 majakkaa, niistä kuuluisin Kopun majakka, Hiidenmaan symboli, joka on opastanut merenkulkijoita yhtäjaksoisesti 1500-luvulta lähtien. Majakan huipulta on uhkeat näköalat kauas Itämerelle, jos vain jaksaa kivuta sinne. Monet meistä jaksivat.

Vaemlassa Käinän lähellä on mielenkiintoinen villamuseo, jonka koneet ja työmenetelmät ovat yli sata vuotta vanhoja. Tämä arvannekin aikansa venäläistä huipputekniikkaa edustanut Kehruu-Jenny toimii moitteettomasti edelleen.

Hiidenmaan nähtävyyksistä oli jäljellä vielä suomalais-virolaisen kirjailijan **Aino Kallaksen** kesäkotikassarin saarella. Kurkistelimme sisälle kesäkodin ikkunoista ja ihailimme ympäristön hiljaisuutta.

Edessämme oli lauttamatka Saarenmaalle, Gotlannin jälkeen Itämeren toiseksi suurimmalle saarelle Illalla olimme Kuressaaresa, monille entuudestaan tutussa kylpylökäupungissa.

Suuraavana päivänä tutustuimme Kaarman keskiaikaiseen kirkkoon. Kauniisti kiirivät laulamamme suvivirren sävelet kirkon tummeissa holveissa. Orrella istuvat pääskysketkin kuuntelivat lauluamme päät kallellaan.

Retkemme mielenkiintoisin kohde oli Kaalinjärven meteoriittikraatteri, Saarenmaan kuuluisin luonnönnähtävyys. Kiertoradaltaan harhautunut asteroidi törmäsi maahan suurella nopeudella 3000–4000 vuotta sitten, räjähti kappaleiksi ja höyrystyi jäljettömiin. Paikalla on nyt pyöreäreunainen kraaterikuoppa, järveksi kovin vaatimaton.

Saarenmaalle varatusta ajasta oli jäljellä enää iltapäivä. Naisväki halusi shoppailla ja katsella kaupunkia, miesväki suunnisti sota-

historian kannalta mielenkiintoiselle Sörven niemimaalle.

Tehumardin kylässä saksalaisia joukkoja taakaa ajanut puna-armeijan taisteluosasto, johon kuului myös virolaisia, eksi 4.10.1944 kahden saksalaiskolonnan väliin. Syntyi verinen yhteenotto, jossa taisteltiin nuijamiesten tavoin lapioin, puukoin ja pistimin. Taistelussa menehtyneille on pystytetty muistokivi ja yhteinen miekkaa symboloiva 21 metrin muistopatsas. Lähellä niemimaan eteläkärkeä ovat sodanaikaisen maanalaisen Stebelin tykistö patterin jäänteet. Bastionin järeät tykit kantoivat vaivatta aina Kuurinmaalle asti, joten niiden tulella voitiin helposti kontrolloida Riianlahden laivaliikennettä.

Viimeistä yhteistä iltaa vietimme Trahter Veski- tuulimyllyravintolassa. Seurustelun ja laulun lomassa kiltaveli **Seppo Toivoselle** luovutettiin syntymäpäivälahjana autokillan Salon-Loimaan osaston hankkima jättisavikukko. Raul Kuutmalle luovutettiin Autojoukkokiltojen liiton myöntämä Automiesristi kunniakirjoineen, ja rouva Kuutma kukitettiin, laulettiinpa hänelle hauska serenadikin. **Markku Laurista** ja **Paavo Jalosta** muistettiin myös pienillä lahjoilla. Mielenkiinnolla kuuntelimme Raulin elämäntarinaa. Nuorukaisena hän pakeni Virosta ja liittyi Suomen poikiin, taisteli neuvostojoukkoja vastaan Karjalan kannaksella 1943–44, palasi takaisin Vieroon ja jatkoi taisteluaan kotimaassaan Tarton rintamalla. Onnekseen hän vältti Siperian, opiskeli insinööriksi ja teki elämäntyönsä vaihtelevissa tehtävissä. Lämmöllä hän muisteli kokemuksiaan Suomesta. Mutta sodalla on aina myös inhimilliset puolensa. Nuoria kun oltiin, haettiin sopivan tilaisuuden tullen myös tyttöjen seuraa, kujeiltiinkin joskus heidän kustannuksellaan. Kuinka jännittäviä ja kömpelöitä nuoren miehen lähestymisyrietykset voivatkaan olla. Mutta yrittää täytyi. Sydämellä on syynsä, jota järki ei aina käsitä.

Parin päivän kokemuksen perusteella Hiidenmaan ja Saarenmaan luonto, kulttuuri ja elämänmuoto eivät sanottavasti poikkea omistamme. Kaikki tuntuu ihmeen tutulta ja kotoiselta, kielikin. Luontonsa puolesta saaristo-Viro on metsien, lehtevien koivikkojen, vihreiden niittyjen, katajien ja syreenien maa. Kulttuurisesti se on vanhojen kirkkojen, kartanoiden, tuulimyllyjen ja majakoiden maa. Saarten maatalous ei näytä vielä täysin toipu-



neen kollektivisioinnin rappiosta. Laajat peltoaukeamat ovat edellen viljelemättä.

Kotimatalla piipahdimme Tallinnassa paikallisessa Ford-liikkeessä, joka edustaa Ford- ja Volvo merkkejä. Toimitusjohtaja esitteli liikkeen uusia toimitiloja ja kertoi autokaupan elpyneen pahimman laman hellitettyä.

Retkemme viimeisenä kohteena oli **Johannes Törsin** perustama Viron Vapaustaistelun museo Lagedissa Tallinnan itälaidalla. Museon runsas näyttelyaineisto vapaussodasta metsäveljiin kertoo pienen kansan taistelusta olemassaolostaan sortoa ja orjuutta vastaan.

Edessämme oli enää kotimatka. Onnistuneesta retkestä haluamme kiittää **Voitto** ja **Kalevi Suvilaa** kuin myös **Kirsi Viitalaa**, jotka ideoivat retken. Lämpimän kiitoksen ansaitsee myös Raul Kuutma Markku Laurista ja Peki Jalosta unohtamatta. Tunnelma bussissamme oli leppoisaa, ajoittain hilpeäkin. Markku se osaa viihdyttää.

Kalevi Hautala



■ Maanpuolustuskiltojen liitto ry:n ja Etelä-Suomen kiltapiiri ry:n järjestämään lippujuhlapäivän Buffettilaisuuteen 4.6.11 Ritarihuoneella Helsingissä osallistui kiltaväkeä myös Turusta. Kuvassa vasemmalla Varsinais-Suomen Kiltapiirin kunniajäsen Raimo Salo ja V-S KP:n kunniapuheenjohtaja Kari Paarmakeskustelemassa ja maljoja kohottelemassa MPKL ry:n puheenjohtaja Erkko Kajanderin kanssa. Matkalla mukana Autokillasta olivat ks Ulla Vuorelaja kv Kauko Kaskinen.



Reinon päivän risteily 2011

Ensimmäinen jännitysmomentti aina on osuvatko kiltalaiset ja laiva samalle laiturille. En nähnyt tätä näytöstä, sillä saapuessani pelipaikalle klo 8.45 oli puolet laivasta jo täynnä ja loputkin menossa sisään. Haitarinsoittaja Pekka Rantanen tervehti kaikkia Aamulla Airstolla.

Laivan nimi oli Sundbyholm. Se on vapaasti suomennettuna Saarenkylänsalmi, kertoi minulle eräs pitkän saksan (Lange Deutschland) koulussa lukenut kiltalainen. Hän oli vielä pohjustanut lukujaan suorittamalla ehdot, joka kesä (paitsi niinä vuosina, joina hän jäi suoraan luokalleen). Vakuuttavaa.

Puheenjohtaja Hannu Mäkilällä oli hyvä ote alaisiinsa. Kun hän kuulutti alkavasta kahvitarjoilusta, niin yleisö totteli oitis.

Sämpylöitä oli kolmella tarjottimella. Ne olivat todella samankokoisia. Kaikissa yhtä paljon makkaraa, juustoa ja lehtisalaattia. Sämpylän pystyi helposti syömään ilman halkaisua ja kaikki näyttivät käyttävän sitä tyyliä. Sämpylöitä oli 80 ja meitä oli vain 60. Jäljellä jääneet vähenivät salaa aamupäivän mittaan.

Risteily oli järjestyksessä 23. ja aina on ollut poutailua. Nytkin satoi vain yläkannella. Ahvenanmaalla oli metsäpalovaroitusta voimassa ja olimme sinne päin menossa. Kansipenkkeihin voi istua, kun joku toinen teki sen ensin. Se on tehokkain kuivatusmenetelmä.

Alussa jäi maisemien katselu liian vähälle. Oli niin paljon puhuttavaa: leikkaukset, lastenlapset, koirat, rollaattorit ym. Sitten alkoi soitto ja laulu. Vakinaisen hanuristin tueksi oli saapunut veljekset Mellilästä: Reino Jalonen (laulu) ja Paki Jalonen (kitara).

Kuulutuksessa täsmennettiin, sillä laulu- ja sivunumerot olivat eri asia. Aika helposti päästiin samaan lauluun, jota soittajat soittivat.

Laulujen valikoima oli laaja ja romanttinen. Uusintoja ei sallittu kuin kahdessa tapauksessa. Ensimmäiset uusinnat sai haitarimies itse kappaleillaan Rantakoivun alla ja Ilta Scaniassa, ensin mainittu koivuallergikkojen ja jälkimmäinen kuorma-autokuskien painajainen. Toisen uusinnan sai sitkeän yrittämisen jälkeen tarvasjokelainen kiltaveli toiveellaan

Elämää juoksuhaudassa. Laulu oli itse kuulutavaa. Turun katedraalikuoron keisäretkelläkään ei ole näin juhlevaa, arvelen.

Arpojen myynnin oli luvannut tehtäväkseen Asta Wallenius. Hänelle ei ole helppo sanoa ei. Rahastus oli Sirpa Koskisen hoidossa, mutta rahalaukku oli aivan liian pieni. Arpoja oli kolme väriä ja pelko niiden kesken loppumisesta oli koko ajan päällä.

Lounasaika laivalla koitti sopivan ajan loppupäässä. Siinä oli salaattilinja ja lohikeittolinja. Kannatti ottaa kaikki samalla kertaa. Saaristolaisleipä mainittiin erikseen. Levitevaihtoehtoja oli kolme: olivia, flora ja paljaaltaan. Keittokuppiin mahtui paljon.

Kahta käskyä ruokapöytään ei tarvittu. Laadusta en kuullut moitteita. Pikemminkin päinvastoin. Samalla saavuimme päätesatamaan. Paikan nimi oli Korpoström. Se oli varmaan kauhean vanha, mutta rakennukset taas olivat uusia. Sinne oli saapunut paljon huviveneitä meitä ennen.

Paikalla oli Korppoon kartanon rakennuksia, jotka olivat toimivan näköisiä. Siellä oli kauppa, jossa myytiin jäätelöä myös suomeksi. Olimme päätepisteessä tunnin ja se tuntui sopivalta.

Paluumatka oli taas yhtä laulujuhlaa. Aurinko häiritsi jonkun verran ja poltti mm. kitaromiehen nenää. Itse sain suojattua tukkani pitämällä killalta saamaani Hankkija-lippalakkia. Niitä on nykyään vaikea saada. Hankkija-lakkia käytettiin ennen erottamaan fikset isännät toloista peräkamarin pojista. Arvatkaapa miten päin.

Muotilehtiä varten silmäilin myös retkeläisten pukeutumista. Crockkereita ei näkynyt. Sandaaleissa oli sukat. Yleisilme erottui seurakuntaretkeläisistä. Lenita olisi ollut tyytyväinen.

Risteily huipentui arvontaan. Ensin arvottiin kaksi päävoittoa. Ne pantiin syrjään, jotta jännitys säilyisi. Sama numero ei voi voittaa kahta kertaa, minulle selitettiin. Joukossa oli runsaasti arvotavaraa, mm. hieno naisten rintakoru varustettuna metrimittalla (joka oli ulosvedettävää mallia).

Kansanedustaja ja kiltaveli Pertti Hemmilä voitti työkaluvyön. Sillä onkin eduskunnassa käyttöä. Tosin siinä ei ollut kirveen paikkaa.

Päävoittona oli Reino-tossut ja toisena Aino-tossut punaisella tupsulla. Niihin oli vielä piiloitettu limonaatipulloja (tai vast.) Jussi Karvisen perhe voitti molemmat. Uskomatonta. Heillä oli ennestäänkin tossut kotona. Heitä kehoitettiin rupeamaan lottoamaan.

Paluumatkalla kohtasimme upean veneen, jossa oli leijonalippu tasavallan presidentin logolla. Olivat menossa (tai tulossa) Seilin saarelle. Mukana oli YK:n pääsihteeri Jon Kii Moon (tai sinne päin). Turvaja perässähiihtäjät pienempine veneineen pysyivät vaivoin vauhdissa. Vilkutimme ja hekin vilkuttivat. Me olimme Reinonpäiväris-teilleet Seilin saarella jo muutama vuosi sitten. Ja Mellilän Martatkin ovat siellä käyneet.



Kun killan vuosikokous viime syksynä usean hakijan joukosta valitsi minut tekemään tämän muistokirjoituksen, se velvoitti, että kertomuksen tulee olla kulttuuripainotteinen. Siispä olen tällä kertaa maininnut myös sen paikan, jossa käytiin.

Markku Laurinen
Koskentie 450, 32300 Mellilä
02 767 1806, 0400 905 483



Tulevaa toimintaa

Porin osaston syysvuosikokous

pidetään maanantaina 12.9.2011 alkaen klo 18.00 Pekka Aakulan luona, Naapurintie 11, Hakanpää Ulvila

Esillä sääntöjen määräämät syysvuosikokousasiat, ym. esille tulevia asioita.

Tervetuloa jäsenet päättämään osaston tulevaisuudesta. Kahvitarjoilu

HALLITUS

Autojoukkojen Turun Kilta ry järjestää tutustumisen TURUN VPK:n taloon 17.10.11 klo 17.00 Eskelinkatu 5 Turku. Kokoontuminen pääovien eteen n klo 16.50. Ilmoittautumiset viimeistään 12.10.11 Killan toimistolle p237 7945.

Salo-Loimaan osaston syysvuosikokous

Syyskokous pidetään Loimaan Poliisilaitoksen tiloissa osoitteessa Vareliuksenkatu 2 A Loimaa 13.9.2011 kello 17.00.

Esillä sääntöjenmääräämät asiat.

Komisario Raimo Erkkilä pitää esitelmän poliisitoimesta Varsinais-Suomessa.

HALLITUS

Autojoukkojen Kilta ry järjestää tutustumismatkan maanantaina 3.10.11 Sastamalaan kohteena TEKNIKUM, joka valmistaa käyräletkuja jäädyttimiin ja öljyjärjestelmiin sekä äänieristystuotteita ajoneuvojen ohjaamoraakenteisiin. Ruokaillaan Vammalan keskustassa ravintola Seurahuoneella omalla kustannuksella. (hintaa n 8 euroa/henkilö). Iltapäivällä käymme Suojeluskuntamuseossa,

jossa mahdollisesti kuulemme "pystykorvan syntyhistoriasta". Siis mitä? Koira vai kivääri, tule mukaan matkalle niin saat tietää! Matkalle lähdetään Kiltatoimistolta 3.10.11 klo 8.30, ilmoittautumiset viimeistään 29.9.11 killan toimistolle p 237 7945. matkasta peritään kuljetus- ja museomaksu. Mukaan mahtuu max 24 henkilöä.

Teatterimatka Helsinkiin 8.10.

Menemme katsomaan Helsingin Kaupunginteatterin Vastanaineet-komediaa lauantaina 8.10. Esitys alkaa klo 19.00. Rooleissa mm. Kaskilahti, Litja, Mällinen, Ranin, Saarijärvi ja Uotila. Ohjaus: Mikko Kivinen. Lipun hinta 38 euroa.

Lähtö Turun Tuomiokirkko-aukiolta klo 14.00. Ennen esitystä ruokailemme n. 20-25 euron aterian. Paikkoja on tarjolla vain 32 henkilölle. Matka tehdään perinteisesti MS-yhdistyksen kanssa. Kilta maksaa kuljetuksen. Ilmoittautumiset syyskuun 7 päivään mennessä Ajk Turun killan toimistoon puh. 02-237 7945. Tarvitsemme seuraavat tiedot; nimi, osoite, puh. n:o ja ruokavaihtoehto liha/kala. Lisätietoja puh. 050 5566 552.

Makedonia, 18.-24.4.2012 (6 yötä)

Kevään 2012 matka tehdään entiseen Jugoslavian maahan Makedoniaan. Tule mukaan kokemaan uusi kaunis matkailumaa!

Matkan arvioitu hinta on 1300-1500€/hlö/H2. Hintaan sisältyy bussikuljetus Loimaa-Turku-Helsinki/Vantaan lentokenttä, Malevin lennot (Hki-Budapest-Skopje), 2 vrk Skopjessa, 4 vrk kauniissa Ohridissa, matkanjohtaja mukana koko matkan, paikalliset bussikuljetukset, retket, matkailukohteita, ruokailut, oppaat. Ryhmähinnan ja lentoyhtiön peruutusehtojen vuoksi tarvitsemme lähtijöiden tie-

dot 2 kk sisällä. Sitovat ilmoittautumiset kuitenkin viimeistään 15.1.2012. Varausmaksu 250 euroa/henkilö, loppumaksu tammikuun aikana. Paikkoja on rajoitettu määrä ja paikat täytetään ilmoittautumisjärjestyksessä.

Ilmoittautua voit: Killan toimistoon: 02 237 7945, Seppo Toivoselle: 0400 780 889 tai Voitto Suvilalle: 050 3287865. Lisää matkasta seuraavassa lehdessä. Lisätietoja em. henkilöiltä tai vastuulliselta matkanjärjestäjältä: Matka-Viitala 02 766 9294.

Syysvuosikokous

Autojoukkojen Turun Kilta ry:n syysvuosikokous pidetään Heikkilän kasarmilla lauantaina 17.9.2011. Aloitamme kokouskahvitarjoilulla Sotilaskodissa klo 12.00.

* * *

Kokouksitelmän kuulemme 12.30 alkaen. Aiju von Schöneman värikkääseen tapaansa kertoo meille Turku-aiheista asiaa.

* * *

Esillä ovat sääntöjen 8§ syyskokoukselle määrämät asiat sekä sääntöjen tilintarkastusta koskevan kohdan muuttaminen toiminnantarkastajiksi.

* * *

Kokouksen jälkeen on mahdollisuus maksulliseen ruokailuun, hyvä ja monipuolinen lounas, hintaan 10 euroa.

Ilmoittautumiset 14.9. mennessä Killan toimistoon keskiviikkoisin klo 18.00-20.00 välisen aikana, puh 237 7945 tai muuna aikana puh.050 5566 552.

HALLITUS



Tykistörikaatin kotiuttamistilaisuudessa
7.7.2011 palkitut varusmiehet

Killan stipendi ja 2.Er.AutoK historiikki
Korpraali Mikko Ruuhimäki
Killan kunniakirja, kalvosinnapit ja 2.Er.AutoK historiikki
Alikersantti Markus Mikkola
Killan kunniakirja, solmiopidike ja 2.Er.AutoK historiikki
Korpraali Juuso Ala-Pappila
Korpraali Mikko Istolahti
Veho Hyötyajoneuvot kunniakirja, historiikki
Johtotähti Suomen Teillä ja 2.Er.AutoK historiikki
Korpraali Tapio Saha

**SMMEPA:n Pansion
kotiuttamistilaisuudessa palkittiin**

Autokillan kunniakirja, kalvosinnapit, 2.Er.AutoK historiikki ja killan infopaketti
Kersantti Niko Niemi

Porin prikaatin kotiuttamistilaisuudessa
7.7.2011 palkitut varusmiehet

Kunniakirja ja kalvosinnapit
Kersantti Teijo Kuusisto
Kunniakirja ja solmioneula
Korpraali Hannu Eskola
Kunniakirja ja kirja Puolustuvoimien moottoriajoneuvot 1919–1959
Korpraali Jerry Rivinoja
Kunniakirja ja stipendi
Korpraali Ari-Petri Sillsten

Lisäksi kaikki palkittavat saivat kiltainfopaketin. Infopaketin saivat myös Autoliiton ja Sisuauton palkinnon saajat:
Korpraali Teemu Lähteenmäki
Korpraali Ville Mäkelä
Korpraali Juha Aaltokoski

Merkkipäivät

80 vuotta

Saari, Pauli	3.9.
Lampi, Jori	18.9.
Mattila, Tarmo	22.9.
Nieminen, Aatos	8.11.
Marttila, Antti	20.11.

75 vuotta

Saarinen, Raikko	6.9.
Kannisto, Reijo	7.9.
Metsä-Tokila, Kauko	1.10.
Kivikoski, Toivo	11.10.
Aarnio, Pekka	14.10.
Luoma, Kalevi	21.10.
Anttila, Jukka	23.10.
Lujala, Heikki	11.11.

70 vuotta

Roiha, Pekka	3.10.
Ahti, Björn	7.10.
Koskinen, Tapio	8.10.
Vuorinen, Mikko	15.10.

60 vuotta

Uotinen, Risto	2.9.
Salmi, Kari	19.9.
Björklund, Rauli	21.9.
Moisio, Raimo	22.9.
Karvinen, Kaarlo	27.9.
Laihinen, Martti	29.9.
Ketamo, Hannu	8.10.
Heino, Reima	25.10.
Tuominen, Risto	30.10.

Kiltalehti julkaisee merkkipäiväpalstallaan jäsenien merkkipäivät jäsenluettelon perusteella. Jos syystä tai toisesta haluat kieltää merkkipäiväsi julkistamisen, ilmoita asiasta suoraan sihteeri Ari Laaksoselle, puh. 0400 698 650.

Kiitokset

Lämpimät kiitokset syntymäpäiväni muistamisesta

Veikko Mäki

Lämmin kiitos merkkipäiväni huomioimisesta Autojoukkojen Turun killalle

Reijo Nordblom

AJK Turun killalle kiitokset muistamisesta merkkipäivänäni

Mauno Lindgren

Kiitos muistamisesta

Timo Peltola

Sydämellinen kiitos

Ensio Katava 75 v

Kiitos! Kiitos! Autojoukkojen Turun killalle ja vuoden 1956 helmikuun mokuille merkkipäiväni muistamisesta

Veikka Ståhlberg 75v

Seppo kiittää syntymäpäiväni muistamisesta Ajk Turun kiltaa sekä Salo-Loimaa osastoa

Seppo Toivonen

Ajk Turun kilta ry kiittää Levorannan autoliikettä saamastaan tuesta

Ajk hallitus

Kiitä saamastani huomiosta täyttäessäni 60 vuotta 20.5.2011

Jukka Säillä

Päivystysvuorot 24.8.–30.11. 2011

- | | | | |
|--------|---|--------|--|
| 24.8. | Häkkinen Keijo – Holm Harri | | Sankari esitelmöi muuttuvista liikennesäännöistä Heikkilässä |
| 31.8. | Toivonen Seppo – Wallenius Arto | | |
| 7.9. | Ahti Björn – Kaskinen Kauko | 19.10. | Häkkinen Keijo – Lindgren Mauno |
| 14.9. | Mäkilä Hannu – Joutsela Antti, Pertti
Karppinen esitelmöi suomalaisista hävittäjistä Heikkilässä | 26.10. | Ahti Björn – Wallenius Arto |
| 21.9. | Lindgren Mauno – Hämelä Aarne | 2.11. | Aaltonen Leena – Peltola Ann- Maj |
| 28.9. | Viitanen Matti – Koskinen Raimo | 9.11. | Mäkilä Hannu – Joutsela Antti, elokuvailta Heikkilässä |
| 5.10. | Toivonen Seppo – Saarikko Åke | 16.11. | Koskinen Raimo – Kaskinen Kauko |
| 12.10. | Mäkilä Hannu – Joutsela Antti, Hemmo | 23.11. | Suvila Voitto – Mäki Heikki |
| | | 30.11. | Harttio Samuli – Sarjomaa Onni |