

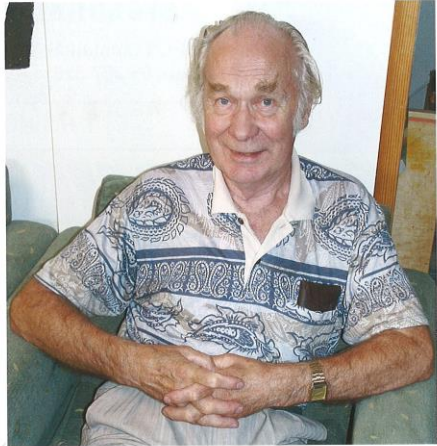
Kustaa Adolf Paakkinen muistelee

Koulunkäyntini alkoi Karjalan kansakoulussa, Ensoassa alakansakoulussa, josta siirryin paikkakunnan uuteen, tosi hienoon kansakouluun, joka on vieläkin pystyssä.

Koulunkäyntini jatkui aina talvisotaan saakka, eräseen aamupäivän, kun naapuri tuli pomittamaan Gutzeitin tehtaita. Koulunkäynti loppui siihen. Lapset käskettiin kotiin. Olin kansakoulussa silloin kolmannella tai neljännellä luokalla. Lukemaan olin jo hyvin oppinut ja nurkassakin olin ehtinyt käydä.

Kun Neuvostosotilaat tulivat kannakselle Ensoon, joutui kotiväkemme evakoon aina Parkanoon saakka. Olojen rauhoittua isäni pääsi siviiliin ja alkoi etsiä uutta kotia, joka löytyi Kotkasta. Isäni pääsi Gutzeille töihin, samaan firmaan, jossa oli ollut ennen sotaa Ensoassa.

Talvisodan jälkeen jatkoin kansakoulua, josta pääsin kuudennelta luokalta. Tarkoitukseni oli jatkaa koulunkäyntiä Kotkan ammattikoulussa, mutta välirauhan aikana palasimme taas Ensoon, jossa isäni pääsi entiseen työpaikkaansa Gutzeille. Ammattikoulua en siis ehtinyt aloittaa ollenkaan.



Kustaa Adolf Paakkinen on syntynyt 3.10.1928 Äyräpään kunnan Pölläkkälän kylässä Väinö Toukkanin saunassa.

Koulunkäyntini päättyi, rippikoulua lukuunottamatta, kokonaan. Rippikoulun kävin Ensoassa ilta-kouluna, jota piti kuuluisa pianoteilleija pappi **Arvi Valkonen**.

Kun koulunkäyntini oli lopullisesti ohi piti lähteä hakemaan töitä. Sain hevostiehen homman tehtaan Pelkolan puutarhasta. En ollut siinä iässä oikein eläinystävällinen, enkä saanut hevosta valjastetuksi. Olin hevostiehenä kaksi päivää ja siihen lopetin. Lyyhyt oli siis ensimmäinen työpaikkani.

Työ polkupyörä- ja kumi-korjaamossa 1942-1944

Ensoassa toimi Andströmin urheilu- ja autoliike, johon äitini meni pumpaustamaan polkupyöränsä kumiin ilmaa. Samalla tuli kysy-

neeksi pojalle (minulle) töitä. Sieltä käskettiin poika heti aamulla töihin. Minin liian hyvyssä vaatteissa, joten minut lähetettiin kotiin vaihtamaan huonompia vaatteita, koska työ oli aikaista.

Liikkeessä korjattiin polkupyöriä, joiden korjausta minäkin sitten opettelun. Sodan jatkuessa miehiä joutui korjaamosta rintamalle, joten minusta tuli vanhempi työntekijä. Korjaamon yhteyteen tehtiin kumikorjaamo, jossa korjattiin armeijan renkaita.

Kumikorjaamossa oli puulämmitteinen höyrykattila, josta höyry ohjattiin muutettiin. Korjaamolle tuli kaksi sotavankia puita pilkkomaan. Puiden polttamisesta saatiin kehitetyksi höyryä vulganoitiin. Eräessä vaiheessa uhkasi

energiapula, joka torjuttiin talkoil- la. Vihollisen korsi purettiin ja korsun hirsistä, sekä ampumakan- noista sotavangit pilkkoivat puita ja taas saatiin höyryä.

Toinen vanki oli **Nikolai**. Hän oli apunani posti- pankki- rautakauppa- ja pakettitoimituksissa, jotka tehtiin kolmipyöräisellä polkupyörällä. Minä istuin pyörän häkissä ja Nikolai polki. Tulomatalla kävelin, kun häkki oli täynnä tavaraa. Palkkani oli hyvä, se oli 12,5 mk tunnissa. Pojat saivat tehtaalla 6 ja 7 mk/h. Olin korjaamolla kuin parooni, jota enteili jo sekin, että menin ensimmäisenä työpäivänäni hyvyssä vaatteissa töihin. Tässä korjaamossa olin sota-aikana niin kauan kuin rintamalinjat pettivät ja piti taas lähteä. Jouduttiin Mäntyharjuun.

Työt autoalalla

Olojen vakiinnuttua päädyimme Mäntyharjasta Kuusankoskelle. Isäni pääsi Kymiyhtiöön ja minä sain työpaikan 3.9.1947 Kuusankoskelta, Kuusankosken Auto- liikkeestä, jonka omisti **Kustaa Ahlgren**.

Liikkeessä oli korjaamo vara- osamylly ja autokoulu sekä huoltoasema. Kävin autokoulun **Heleniuksen Villen** ollessa opettajana. Kouluautona oli A- malli Ford, jota sanottiin "kul- kuriiksi". Olin silloin 19 vuotias. Palkkaa en muista, mutta se ei ollut kovin suuri, sillä olin vielä aika taitamaton. Leivissä kuitenkin py- syin ja sain lunastetuksi ajokortin.

Alussa olin sepän säällä. Sep- pänä oli **Telkkisen Evertti**. Minä löin päälle. Sorvarina oli **Hirsi- mäen Veikko**, joka opetti minu- tin sorvaamaan. Sorvailin kipin akseleita ja tein hammaspyöriin reikiä. Asiakkaina olivat pääasi- as kuorma-autotiljat, jotka ajoivat



Autokuskina Papulassa.

puutavaraa tehtaalle. Joitakin taksimiehiä kävi myös asiakkaina. Vanhemmat miehet tekivät kor- jaustyötä ja minä seurasin yleensä sivusta.

Itse opin tekemään vanhempien asentajien neuvoissa, ja loppujen lopuksi työ tekijäänsä neuvoi. Van- hemmissa asentajissa oli osa sel- laisia, jotka neuvoivat ja opettivat. Toiset asentajat panttasivat tietoa- jaan eivätkä mielellään neuvoineet.

Sotaväki ja sen jälkeen

Ahlgrenin palveluksesta lähdin sotaväkeen 25. 11.1948. Sotaväen kävin Lappeenrannassa tykistössä, jossa kävin autokoulun uudestaan.

Opetin seuraavaa ikäluokkaa ajamaan, eli toimin autokoulun ajo-opettajana autokoulussa, jo- ka oli ensimmäinen varuskunnan sodanjälkeinen autokoulu Lappeenrannassa. Kantahenkilökun- ta opetti teorian ja minä toimin ajo-opettajana. Sotaväen jälkeen

menin takaisin Ahlgrenin korjaa- moon 1.8.1949, jossa tein samoja töitä kun ennen sotaväkeä.

Ahlgrenin korjaamolta menin Papulan tehtaalle autokuskiksi 16.4.1950. Papulan makeis- ja me- hutehdas oli muuttanut Viipuris- ta Kouvolaan. Kouvolan tehtaan johtajana oli **Yrjö Olkku** ja pää- johtajana **Reino Olkku**. **Väinö Olkku** piti myymälää Kalevanka- dulla ja **Onni Olkku** hoiti Uu- dessakaupungissa makeis- ja me- hutehdasta. Minä kuskasin leipää ja limsaa kauppoihin ja välillä hain Helsingistä kaljaa. Autona minulla oli Kanadan Ford, jossa ohjaamo oli oikealla puolella. Auto oli erit- täin kömpelö kaupungissa. Ajami- nen vaati voimaa ja taitoa. Papu- lassa olin kolmatta vuotta.

Korjaamotointintaa Kouvossa

Papulan jälkeen minulla oli tuttuja poikia Kuusankoskelta. **Marttilan Arvi** oli silloin töissä Vaaramaalla.



Etsimässä vikaa ensimmäisestä omasta autosta, joka oli vuoden 1948 Vaux- hal Wyvern.



Armeijan autokouluauton katolla opettaja (minä 2. oik.) ja opetettavat.

Aikaisemmin toimi Kouvolan Kä- pylässä Hydrokone. Arvi oli sor- varina. Vaaramaa ja Hydrokone yhtyivät ja Arvi pyysi minua sinne sorvariksi. Siihen aikaan Metsälä ja Vaaramaan Teudor rakensivat he- voskärryn akseleita. Pyörän navat ja laakeripesät tehtiin itse. Laake- rikulaat ostettiin.

Minä sorvasin akselien kau- loja ja tein valurautanapohin laa- keripesät. Pojat tekivät laakeri- kuoriin kuulaurat sorvissa. Kuoret karkaistiin ja näin kasattiin hevos- kärryn akseleita. Ne menivät erit- täin hyvin kaupaksi, kun pula-ajan (1945-1962) alussa ei niitä saatu mistään. Hydrokoneessa esimie- henäni oli **Ilmari Inkeroinen**.

Vaaramaa sijaitsi Kymenluon- kohdalla ja siellä oli myös henki- löautokorjausta vuoden 1940-lu- vun loppua. Edustuksia oli muisti- ni mukaan ainakin seuraavilla automerkeillä: Austin, Plymouth, Chrysler ja Dodge. Volkswagen tuli myöhemmin myös kuvioon

kun markkinat alkoivat vapautua 1950-60-luvun vaihteessa. **Suhosen Urkka** ja **Musto- sen Paavo** olivat Volkmarimehiä. 1960-luvulla hevostähtien työt loppuivat ja alkoi autojen korjaus- aika. Automerkkejä oli jo 60-lu- vulla paljon.

Vaaramaan vieressä toimi Ky- mijojoen Auto, josta **Hataran Paavo** kävi teettämässä koneis- tustöitä, joita minä sorvarina tein. Paavo houkutteli minut Vaaramaa- ta Kymijojoen Autoon 1.5.1957, josta lähdin syyskuussa vuonna 1961 Hankkijalle. Kymijojoen Autoliike si- jaitsi Pukimon talossa ja korjaamo hyppymäen luona, lähellä nykyis- tä oikeustaloa.

Hankkija sai leikkukuupmu- riedustuksen lisäksi Fergus- son-traktorin talokunnallisen edustuksen Korpihaaralta. Kun Kymijojoen Auto oli ollut Korpihaar- ran hallinnassa, niin traktoreiden siirtymisen myötä suuri osa hen- kilökunnasta siirtyi Hankkijalle.



Polkupyöräkorjaamolla kanssani Toi- vo Ristola (olk.) ja Erkki Hiltunen.



Koulukuvassa seison toiseksi takimmaisessa rivissä toisena vasemmalta.



Enson työporukassa olen toinen oikealta.

KUUSANKOSKEN AUTOLIIKE

KORJAAMO - KUUSANKOSKI - PUHELIN 93

KYMIJOEN Auto oy

KOUVOLA Liihemiehenkatu 3
3858 Konttori
3201 Varasat
3828 Autokorjaamo

Pankki KOP
Postitiedot 64805



Hankkijan korjaamo Korialla 1960-luvulla

Hankkijan aika vuodesta 1961 lähtien

Hankkijan korjaamo sijaitsi Korialla rehusektattamon vieressä. Korjaamo siirtyi Kouvolaan vuonna 1972. Hankkijalla toimin jo työnjohtajana Korian ajoista lähtien aina eläkkeelle siirtymiseen, vuoteen 1986 saakka.

Hankkija järjesti jatkuvasti kursseja Helsingin Anttilassa, jossa koulutettiin maatalousväestöä ja korjaamoväkeä. Kurssilla käytiin kerran pari vuodessa.

Koulutus oli kertakaikkisen hyvää. Minun työpiiriini kuuluivat kaikki traktorit, puimurit, kylvökoneet ja kaikki mitä maamies tarvitsi, aina keräsimistä "tykuttiin" saakka. Aina piti oppia uutta. Samanlaisia päiviä ei ollut.

Puintiaika oli erityisen kiireistä. Kännystä olisi ollut iso apu. Puhelinliikenne oli viimeisinä työaikoina niin vilkasta, että yhtenäkin päivänä otin 60 puhelua kolmessa tunnissa vastaan.

Edellä mainittujen työrupeamien lisäksi, polkupyöräkorjaamon jälkeen, olin jonkin aikaa tervatehtaalla, jossa räjäyteltiin kantoja, sahattiin ja pilkottiin niitä. Pilkoilla pilkkeillä täytettiin noin talon korkuinen metallisylinteri,

halkaisijaltaan pari metriä.

Pönttö täytettiin kahdestaan niin, että toinen oli pöntössä toisen ojnennellessa pilkkeitä. Pilkeillä täytetty pönttö nostettiin taljoilla polttopesään, jossa pönttöä kuumennettiin niin, että puut hiiltiväivät hapettomassa tilassa ja terva juoksi tynnyreihin. 1.9.1944 - 30.3.1946 välisenä aikana Nastolassa Wreden kartanossa.

Tehtäviini kuului maatalous- ja metsätyöt. Paljon aikaa kului pilkkeiden tekoon. Pilkein valmiiksi sahatuista koivupölkkyistä pilkkeitä kartanon tarpeisiin. Kartanossa oli pikkipyöräinen Fordsson, misä oli häkäpönttö.

Traktoria ajoi hovimestari **Potapof**. Hovimestari kynti kartanon isot pellot ja pilkkeitä kannettiin perästä. Hovimestari pani välillä saketin päälle ja palveli taloon tulleita vieraita.

Aikavälillä 2.5.1946 - 30.6.1947 olin Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n palveluksessa. Työhöni kuului tukinuittoa Nastolan ja litin kunnan alueella. Metsätoimia tein Nastolan kunnassa, Immilän ja Arrajoen alueella.

Pyöräkorjaamossa paikattiin



Korjaamon ulkopuolelle oli rakennettu "rasvamonttu".

pääasiassa renkaita, korjattiin jarruja ja oiottiin vanteita, mitkä olivat vaurioituneet mm. pommituksissa. Osia ei ollut saatavissa. Kukaan ei niitä toimitanut. Parempia pyöriä kunnostettiin huonompien, samanmerkisten pyörien osilla. Polkupyörä kumiakaa ei saanut. Renkaina käytettiin puupalasia, jotka jousien kanssa kirsitettiin renkaan kehälle.

Kun kumikorjaamo tuli kuvaan mukaan alettiin saada itse tehtyjä liimaa. Paikkaukseen tarvittavia kumipaikkoja sai aina jostakin. Liimaa sulatettiin raakakumista ja bentsolista. Liima oli oikein luja paikkojen kiinnitykseen. Korjaamossa ei tehty varaosia vaan pyrittiin saamaan aina valmis osa jostakin.

Moottorit eivät kestäneet sitä mitä nykyään. Huonot tiet vähensivät moottoreiden ja ajoneuvojen ikää. Hevoskärryjen aksleiden aihoiden alkuperää en muista. Navat valettiin jossain valimossa. Akseliaines oli metritavaraa (6 metrin 4-kulmaista kankea).

Moottorin laakerit valettiin useissa moottoreissa. Moottorin täysremontti (sylinterien poraus,

kampiaksien hionta ym.) kesti minulta noin viikon. Kampiaksien mahdollinen käyryys oikaistiin yleensä hiomalla, jolloin laakerikaulat ohenivat ja laakerit piti tilata alikokoon.

Matti Karhiman lisäys: Haminassa oli **Urho Moisio**, joka 1950-luvulla pystyi aikaisemaan kampiakselin sorvin käriksen välissä kuumentamalla akselia sopivista kahdista.

Varaosien tilauksen teki **Inkeröisten Ilmari** Vaaramaalla ollessaan. Tukkuilukkeita oli Helsingissä. Sodan aikana ei osia vielä saatu.

Sähkötyöt teki sähkömies. Niihin en ole puuttunut enkä niistä paljon muista. Ainoastaan tein koneistustyöt käynnistimoottoreihin ja latuuriin.

Dieselmoottoreilla varustettuja autoja tuli 1950-luvulla, mutta minä en puuttunut niihin töihin. Sen verran muistan, että moottoreiden laakerisovituksissa tuli joskus virheitä ja moottori leikkasi kiinni heti koekäynnistyksessä.

Voimansiirtolaitteet hoitelivat "alakerran" miehet, joten niistä minulla ei ole kerrottavaa, samoin kaikki huoltotyöt (voitelut ja öljyn vaihdot).



Korian korjaamon sisätilasta näkyy, että korjattavana oli vaihtopuolisesti traktoreita.

Rengastöitä oli paljon jo Ensosa. Vaaramaalla ei tehty varsinkaan isompien renkaiden vaihtotöitä. Traktoreiden rengastyöt Hankkijalla olivat käsipellillä tehtynä raskaita töitä. Vanhat renkaat hattiin irti vanteen reunoista pitkävarisella raudalla, jossa tehosena oli vastapaino. Rengastyöt teetettiin pääasiassa rengasliikkeessä Vainion Oskulla.

Jarrutoissa oli paljon jarruhihojen niittausta. Traktoriapuolella ei minun aikani ollut vielä hihojen liimausta. Traktoreissa eivät

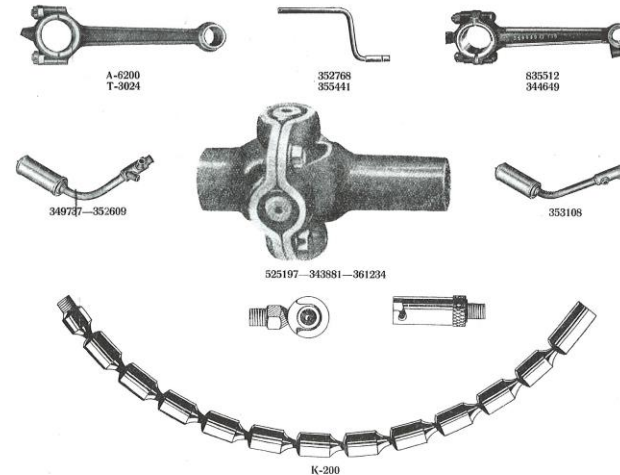
hihnat kuluneet kovin nopeasti, sillä ajonopeudet olivat alhaisia.

Bensiinisäiliöiden paikkaamiset olivat vaarallisia töitä. Korjaus oli paha paikka. Vaaramaalla oli Roiton Ville, joka oli seppänä, hitsarina ja jousiseppänä. Ville sai korjattavaksi bensäsäiliön. En tiedä oliko se hänelle ensimmäinen paikkaustyö. Ei oikein tiedetty miten se pitäisi korjata. Ville täytti säiliön vedellä ja rupehi hitsaamaan risaa kohtaa umpeen ukkona (onneksi). Säiliö oli ilmeisesti vajaa tai se oli tyhjennetty vedestä. Ei keittänyt

kauaa kun säiliö hajosi ja lensi talon korkeuteen ja säiliö tuli alas suorana peltinä.

Toinen vastaava tapaus sattui kun korjaamossa hitsattiin Lassin Gunnarin Kempsun vesitettettyä neliskulmaista dieselöljysäiliötä. Hitsattaessa säiliön pääty vesineen lensi irti. Muistan nämä kaksi vahinkoa. **Matti Karhiman lisäys:** Varma tapa oli höyryttää säiliötä ainakin tunnin ajan siten, että säiliön täyttöputki oli ala-asennossa niin, että höyry ja tiivistynyt vesi pääsivät valumaan ulos. Vettä keitettiin

Chevrolet, Ford y.m. varaosia. Chevrolet, Ford m.m. reservdelar.



Kuvia varasaluettelosta

esimerkiksi ajossa, joka oli monessa korjaamossa. Höyry johdettiin polttonestesäiliöön vesiasiaasta letkua pitkin säiliön täyttöaukosta.

Yleisimmät viat

Tavallisimmat viat olivat sähkövikojen käynnistys- ja latauslaitteissa. Sorvasin kymmeniä, jopa satoja kollektoreja ja tein käynnistimoottoreiden sekä laturien laakeriholkkeja. Porasin myös paljon **Pilarin Eino** korjaamosta tulleita moottoriapörrän sylinteriä.

Polttoainevikoja oli lähinnä letkuissa, kaasuttimissa ja polttonestepumpuissa. Polttonesteessä oli usein vettä, mikä aiheutti laitteissa korroosiota.

Varasahankinta

Sota-aikana ja pula-aikana varaosien saanti oli vähäistä, joten niitä piti tehdä paljon. Minä tein osia sorvarina, kunnes osien saanti helpottui pula-ajan jälkeen.

Hankkijalla oli suuri varasto, jota piti täydentää kun konemallit muuttuivat. Usein sain varaosan, jota varastossamme ei ollut. Helsingin Hankkijalta samana päivänä kun sen tilasin. Sovimme Helsingin Hankkijan varastomiehen kanssa, jonka varasto sijaitsi aivan linja-autoaseman vieressä, että hän lähettää osan ja minä menen Korialle linja-autolle vastaan.

Nopein toimitus tuli väärinkäsityksen seurauksena. Tilasin osan ja sain, että maan herra odottaa osaa. Helsingin päässä kuultiin, että maaherra odottaa osaa. Tämä väärinkäsitys nopeutti huomattavasti toimitusta.

Palveluaitius oli silloin niin hyvä, että varaosatoimitukset olivat yleensä hyvin nopeita. Autoihin alkoi saada varaosia 1950-luvun lopulla. Vaaramaalle hankki **Inkeröisen Ilmari** osia Helsingistä lähinnä Atoylta ja Autolasta.



Hankkijan liike Kouvossa Rautatiekadulla. Korjaamo siirtyi Korialta Kouvolaan vuonna 1972.

Nyt myös luotettavat skootterit, mönkijät ja moottorikelkat kätävästi Kouvolaan Agrimarketista.

AGRI MARKET

Kaitilankatu 5 - 7, Kouvola

BOMBARDIER ATV

KYMC

www.kymenlaaksonagrimarket.fi

VALTRA

Korjalankatu 3,
45130 Kouvola
P. 020 455 1467

Korian Hankkijalla ei vielä ollut sisällä rasvamonttuakaan, kun siinä ei mahtunut. "Rasvamonttu" oli rakennettu ulos, kuten edellä olleesta kuvasta näkyy. Työkaluja oli aika mukavasti. Helsingistä lähetettiin erikoistyökaluja aina kun tuli tarvetta. Joitakin työkaluja jouduttiin teettämään. Ojalan Markku Elimäeltä oli taivata tekijä. Hän oli oppinut isältään ammatin. Hän pystyi tekemään melkein minkä työkalun vaan.

Korian korjaamossa ei ollut muita nostureita kuin hallinosturit. Pahempia onnettomuuksia ei sattunut. Hydraulikan varaan ei jätetty perävaunun kippiä ylös, eikä näin tällaisia onnettomuuksia sattunut. 1950-luvun puoliväliin saakka piti lähes kaikki työkalut tehdä. Hallinostureitakin alkoi saada vasta -50-luvun lopulla. 1960-luvulla alkoi saada vasta tarvittavia laitteita ja työkaluja vapaasti.

Työnjohtotehtävät

Hankkijalla oli siis jo työnjohtotehtävissä. Alaisenani oli kymmenkunta asentajaa korjaamon puolella. Puhelimessa kului suurin osa ajastani. Otin työt vastaan ja luovutin valmiit asiakkaalle. Tehtäviini kuului myös lähettää matkasentajat maunkuntaan traktoreita ja puimureita korjaamaan. Asentajat täyttivät joka asiakkaasta oman lappunsa. Asentajien kiinnisaaminen oli hankalaa kun ei ollut kännyköitä. Suuri työ minulla oli jäljittää maakunnissa olevia asentajia ja ohjata heitä paikasta toiseen saman päivän aikana.

Laskutuksen ja palkanmaksun valmistelun teki korjaamon kirjuriina ollut nainenkin. Hän lähetti valmiit paperit Kotkaan, josta maksettiin palkka ja lähetettiin laskut alakkaille. Kerran tuli syyskiireiden aikana Kotkasta johtaja (pääpaikka oli silloin Kotkassa,

Koria oli sivupiste). Hän kysyi minulta, että onko tilauksia. Vastasin, että 30 tilausta odottaa menijää ja pojat ovat koko ajan menossa.

Sosiaaliset olot

Työhaalareita ei vielä ollut työnantajalta Vaaramaan ajoilta. Hankkijalta saimme jo työasut Korian aikana. Työntekijöillä oli omat eväät, joita jossain nurkassa syötiin ruokaturun aikana. Itse kävin kotona syömässä, sillä asuin korjaamon kanssa samassa kiinteistössä.

Sesonkiaikana ruokatunnit jäivät usein teoreettisiksi. Kun ehti ruokapöytään tuli kiireinen kysely ja ruokailu jäi sikseen. Lämpimää ruokaa saatiin Hankkijalla Kouvolassa. Valmis ruoka tuotiin tilattujen annosten mukaan jostain ulkopuolisesta valmistuspaikasta.

Pesuvei oli kylmää aina Korian Hankkijalle saakka. Korialle vedettiin lämminvesiputki sekot-

tamolta. Kouvolan Hankkijalla oli jo suihkut ja lämpimät vedet. Matti Karhimon lisäys: Lämmin vesi saatiin esimerkiksi Tampellan korjaamossa siten, että ajossa kuumennettiin iso teräsmurikka, jolla lämmitettiin pesuvettä.

Työaika oli kahdeksan tuntia muina arkipäivinä ja lauantaina kuusi tuntia. Ylitöistä sai sitten normaalin palkan päälle työehtosopimusten mukaisen lisäkorvauksen.

Hankkijan tarina päättyi ja työt loppuivat. Sain 31.10.1986 monen muun ohella irtisanomismaksuksen, jossa perusteltiin irtisanomista taloudellisilla ja tuotannollisilla syillä. 58 vuotiaana sain erorahan ja työttömyyseläkkeen ja Hankkijan eläkkeen. Tällä hetkellä asun Kouvolassa vaimoni Anjan kanssa työttömyäisenä elämään.

• Koonnut Matti Karhimo.



Raimo Mikkolan hyvästelyt viimeisenä työpäivänä.



Eläkkeellä oleva Kustaa seuraa haikana kun Hankkijan tarina Kouvolassa loppuu kiinteistön purkuun 29.1.1994.

Kustaa lähti eläkkeelle läksiäislajaksi saamallaan ja toimistotyöjensä vetämällä perävaunulla.

Kustaa eläkeherrana autonäyttelyssä Helsingissä.



Juhlaparit

On olemassa kahdenlaisia ihmisiä= niitä jotka haluavat lähteä juhlista ajoissa kotiin ja niitä jotka haluavat juhlaa läpi yön. Tässä ei ole mitään ihmeellistä. Ihmeellisintä onkin, että ne sattuvat aina olemaan naimisissa keskenään.

Laskuja

Vaimo pähkäilee maksamattomien laskujen kanssa. Kumpi näistä pitäisi maksaa tämä sinun lääkärlaskusi vai sähkölasku. Mies siihen- No sähkölasku tietenkin, lääkäri ei voi verenkiertoa katkaista.

Yllätys

Aviomies meni rautakauppaan ostamaan vaimolleen potkukelkkaa. Vaimo yllättyi varmasti, sanoi myyjä iloisesti, kasatessaan kelkkaan pakettiin. Epäilemättä, hän luulee saavansa auton, mies vastasi.

Terroristi

Mitä eroa on naisella ja terroristilla, Terroristin kanssa voi neuvotella.

NESTEKAASUHUOLTO

Markku Seppä puh. 050 555 6740
Hankikatu 1, 45150 Kouvola

- KAASUASENNUKSET kotiin, mökille, vaunuun, teollisuuteen
- KAASUTOIMITUKSET suoraan kotiovelle
- TUONTIVAUNUJEN/AUTOJEN muutostyöt/ katsastukset
- KOSTEUSMITTAUKSET
- RAVINTOLAN KAASULAITTEIDEN huolto ja varaosat

Pullotettua Tehokaasua!



Asiakaspalvelu
puh. 0800 1 2033

NESTE OIL

KAIVAMATTOMAN TEKNIIKAN AMMATILAISET



SUUNTAPORAUSTA YMPÄRI SUOMEA



Suomen Suuntaporaus Ky

puh. 045-6390140, info@suuntaporaus.fi
www.suuntaporaus.fi

Nyt
Delta-takuu
5
vuotta
uusille autoille.

Edustamamme merkit:



Delta
delta-auto.fi

KOUVOLA • Kauppakatu 37
Myynti 020 740 8721
Huolto 020 740 8722
ma - pe 9-18 • la 10-15