

Timo Honkala

Keltainen valo Stadin yössä

Historiatietoja ja nuoren taksarin muisteloita Stadin taksista 1960-70-luv.



Kirja sisältää tietoja, miten taksariksi päästiin 1960-luvulla ja miten taksijärjestelmä toimi tuohon aikaan. Kirjassa kuvataan hauskaasti minkälaisia asiakkaita vuosien saatossa on tullut taksin kuljetettavaksi. Niin vauhdikkaita juhlijoita kuin laitapuolen kulkijoita, julkisuuden henkilöitä unohtamatta. Niin rahatta ajavia kuin viinansa autoon jättäneitä. Mutta kaikesta selvittiin huumorilla ja neuvottelemalla.



TIMO HONKALA

KELTAINEN VALO STADIN YÖSSÄ

**Historiatietoa ja nuoren taksarin muisteluita Stadin
taksista 1960-70 luvuilta**

Helsinki 2021

Kansikuva: Vas. Heikki Männistö, oik. Timo Honkala. Kuvan om. Leena Huhtala

KIRJOITTAJAN AIKAISEMPIA TEOKSIA:

TANSSIN KUTSU, Nuoruuden tanssimuistoja KOSKELTA TL ja HESASTA, niin tanssipaikoista kuin tanssikulttuuristakin 1950-1960 luvuilta

ARMEIJAN HARMAISSA TURUSSA JA SÄKYLÄSSÄ, Muisteluita armeija-ajalta PorPr Pstk-Ryhmyrinä vv. 1965-1966

100v STADIN JORTSUJA JA TANSSIMUISTOJA, Historian kertomaa ja tanssimuistoja vv. 1950-70

UNOHTUNEET TANSSIPAIKAT – PYSYVÄT MUISTOT, Nuoruuden tanssimuistoja, tietoa tanssipaikoista

VÄINÖ KORPELAN JATKOSOTA, Hevos- ja partiomiehenä Rukajärvellä ja Muurmannin radalla

Kaikkia kirjoja myynnissä kustantajan- ja kirjakauppojen nettikaupoissa.

C 2021 Timo Honkala

Kustantaja BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja BoD – Books on Demand Norderstedt, Saksa

ISBN: 9789528044338

Sisällys

1. SAATESANAT.....	8
2. AUTOHOMMIEN TAUSTAA	11
2.1. Nuoruus ja autot	11
2.2. Ajokortin hankinta.....	13
2.3 Ajokokemusta perheen ja muiden autoilla	22
2.4. Ajatus taksikortin hankkimisesta kypsy.....	29
3. TAKSITOIMINNAN JÄRJESTELYISTÄ JA TAKSINAJON EDELITYKSISTÄ HELSINGISSÄ.....	31
3.1. Stadin taksin organisoinnista ja lupakäytännöistä	31
3.2. Ammattiajokortin hankinta.....	32
3.3. Taksiajo-oikeuksien hankinta poliisilta ja kuulus-teluun liittyvät ohjesäännöt	33
3.4 Muu valmistautuminen käytännön ajoon	45
3.5 Helsingin Vuokra-autoilijat r.y:n Uutiset	53
3.6 Taksimiehen lyhyt perussanasto.....	62
4. TAKSARIN OPPIVUOSI	69
4.1 Ensimmäiset ajot syksyllä 1966	69
4.1.1 Teorioista käytännön taksihommiin	69
4.1.2 Oppia ja alkuaikojen omia toimintalinjauksia.....	75
4.1.3 Taksimiehiä	83
Huhtalan klaanilaisia	84

Honkalan porukka	88
"Aaltosen talli"	90
Muita taksimiehiä.....	91
4.2 Pikkujouluu aika 1966.....	96
4.2.1 Pikkujouluajan ominaispiirteitä	96
4.2.2 Muistiin jääneitä pikkujoulu kyytejä	99
4.3 Joulun aika 1966 ja Uusi Vuosi	111
4.4 Talvi- ja kevät 1967	131
4.5 Kesä 1967.....	137
4.5.1 Muistiin jääneitä keikkoja	141
4.5.2 Kyytejä laivoilta	150
4.5.3 Taksi palvelee	159
4.5.4 Kesän 1967 lomareissuja	165
5 "VANHEMPANA TAKSIMIEHENÄ"	169
5.1 Syksy 1967.....	169
5.2. Joulun ja Uudenvuoden aika 1967	172
5.3 Kevätkausi 1968	178
5.4 Kesällä 1968 ajoi vain Greyhoundin busseilla USA:ssa ja Kanadassa.....	180
5.5. Syksy ja joulukuu 1968 sekä Uusivuosi	181
5.6. Taksis- isäntäni Martti Huhtalan kuolema 17.3.69	184
5.6.1 Martti Huhtalan toiminta HVA:n piirissä	190
5.7 Kesä 1969.....	195
5.7.1 Mieleen jääneitä keikkoja.....	201
5.7.2 Turistikyytejä	213
5.7.3 Kesäleskien kuskina	216
5.8 Taksissa mieleen jääneitä asiakkaita.....	217

5.9 Takseille kyydeistä annettuja pantteja	222
5.10 Taksiautoista	226
5.11 Taksamittareista	237
5.12 Taksien yhdistys- ja liiketoiminnasta	241
6 TAKSISTA MUIHIN HOMMIIN.....	248
6.1 Taksihommat alkavat hiipua.....	248
6.2 Taksista muihin liikennehommiin	252
6.3 Loppusaldoa taksihommista.....	258
7. PALAUTTEESI KIRJOITTAJALLE JA KIRJOITTAJAN TERVEISET SINULLE.....	260
8. LÄHDELUETTELO.....	261
8.1 Haastattelut, keskustelut ja materiaalin saanti	261
8.2 Kirjalliset lähteet ym.....	262
8.3 Eräitä valokuvia	263

1.SAATESANAT

Tämä kirja on kuudes omakustannekirjani (kts kirjaluettelo nimiölehdellä s.4). Voisi siis luulla, että rutiinia löytyy. Tavallaan kyllä, mutta vasta eläkepäivillä tietokoneeseen tutustuneena nämä systeemit ovat aina haasteellisia ja päänvaivaa tuottavia kirjanteossa. Suurin haaste on saada teksti kuvineen ym. havainnollistamismateriaaleineen aseteltua lukijaystävällisesti kirjan sivuille, eli tehdä hyvä taitto. Kustantaja kun ei muuta pilkkuakaan kirjassa. Mutta taas on saatu kirja kokoon perheen eri neuvojen avustuksella. Kiitos heille!

Haastetta on myös aina säällisen kieliasun saamisessa ja riittävän hyvän oikoluvun tekemisessä. Isot puutteet näissä rupeavat herkästi häiritsemään lukijaa ja itse sisällön lukeminen häiriintyy. Täydellisyyteen en kyllä pyri. Täydellisyys, kun on tunnetusti hyvän vihollinen. Tähän en siis aio syylistyä, moneen muuhun puutteeseen varmaankin kyllä. Todettakoon selvyudeksi myös, että tekstissä en pyri tarkkaan kirjakieleen, vaan enemmänkin puhekielen tapaiseen ilmaisuun. Entinen työtoverini Anja Böhling on oikolukenuk tekstejäni. Haasteellinen tehtävä, josta hänelle erityiskiitokset.

Ja mielestäni on vääjäämätöntä, että tällaisen amatööri-muisteluhistorioitsijan kirjoitukseen tulee puutteita ja asiavirheitä, joita taksiammattilaiset sieltä löytävät. Mutta tähänkin puolustuksena on, että joko puutteellisena tai ei ollenkaan, sillä täydellisyyttä tavoittelevien luonnokset lepäävät edelleen pöytälaatikoissa tai tietokoneiden uumenissa niitä vihon viimeisiä tarkistuksia odottaen.

Yksi haaste on ollut saada vanhat valokuvat ja muun lähdeaineiston kuvat siirrettyä kirjan sivuille edes kohtuullisen tasoisina. Puutteellisten harrastelijan välineiden ja monen lähdemateriaalin huonon tason vuoksi jälki ei aina ole hyvä. Olen kuitenkin hyväksynyt ne kirjaan mukaan otettavaksi niin kauan kuin kuvista saa selvän, mitä niillä on tarkoitus esittää. Jos kirjan kuvissa ei ole mainittu lähdettä, niin ne ovat omiani. Tekstissä olen pyrkinyt mainitsemaan lähteen ja kirjan lopussa on lähdeluettelo. Kirjan lopussa on myös nettiosoite, johon palautetta voi mieluusti laittaa. Kriittistä tai myönteistä!

Kirjan alkuperäinen idea oli koota kansien väliin vain omat muistoni nuoruuden taksihommista. Varsinaisia dokumentteja minulla ei juuri näistä hommista ole. Mutta kävi taas kuten aikaisempien kirjojenkin kohdalla, että kuitenkin faktojakin pitäisi saada mukaan ryhdistämään omia tarinoita ja valaisemaan silloista taksitoimintaa ja sen luonnetta. Tähän sainkin sitten erinomaista apua Helsingin Taksiautoilijat ry:n arkistotoimikunnan puheenjohtaja Ole ”Fransu” Fransmannilta, joka auttoi kuva- ym. materiaalin saamisessa käyttööni ja keskusteluin avasi minulle monia jo unohtuneita asioita. Minä kun olen ”Fransua” hieman vanhempi kollega hattunumerolla 5800! Hän järjesti myös tapaamisen yhdistyksen muiden aktiivisten ”historia veteraanien” kanssa. Tästä heille kaikille suuret kiitokset.

Kiitokset myös nuoruuteni taksikollegalle ja edelleen perhetuttavallemme Jorma Huhtalalle tietojen ja valokuvien saannista sekä tekstin eräiden kohtien läpikäynnistä. Samoin

Ossi Huhtalalle ja vaimolleen Paulalle erilaisten tietojen hankinnasta. Monilta muiltakin olen apua saanut, joita kaikkia ei tässä yhteydessä pysty luettelemaan, mutta tunnistavat oman apunsa ja siten heille kuuluvan kiitoksen. Lista heistä kirjan lopussa.

Kirjailijan yksinäinen puurtaminen kammiossaan on pois yhteisestä ajasta vaimon kanssa, josta tietysti ei päänsilityksiä saa. Varsinkaan nyt näinä korona-aikoina, kun kontaktit ovat ulkopuolisiin vähentyneet. Silloinhan tunnetusti kelpaavat vaatimattomammatkin vitsimiehet seuraksi! Mutta tästäkin haasteesta on joustoilla selvitty ja edelleen nukutaan samassa makuukamarissa.

Omistan tämän kirjani entisille, jo edesmenneille taksikollegoilleni Jorma Tapani Huhtalalle ja Heikki Männistölle sekä erityisesti entiselle taksi-isännälleni Martti ”Lukkari, Vanha Masa ” Huhtalalle. Samoin vielä rattia, vaikkakaan ei taksin rattia, pyörittäville Heikki ”Hesu”, Keijo ja Ossi Huhtalalle ja kaikille tuon aikakauden mukaville ja reiluille taksikollegoille.

Stadin Paloheinässä maaliskuussa koronavuonna 2021

Timo ”Timppa” Honkala,

Järjestysnumero 5800

2. AUTOHOMMIEN TAUSTAA

2.1. Nuoruus ja autot

Synnyin sodan aikana elokuussa 1943 Turun läänin Koskella. Heti sodan päätyttyä isäni päästyä sotahommista muutimme Turkuun. Syksyllä 1946 muutimme sitten Helsinkiin, jolloin minusta tuli stadilainen. Joidenkin mielestä tarkkaan ottaen minusta tuli vain hesalainen. Heidän mielestään, kun stadilaisia ovat vain Helsingissä syntyneet. No sehän on tietysti vain saivartelua ja yritystä jotenkin päästä vähän muita paremmaksi, sillä sodan jälkeen suuren muuttoliikkeen ansiosta suuri osa porukkaa oli maalta eli landelta. Sodan jälkeisinä aikoina kyllä sellaisia, jotka puhutavan perusteella pystytiin tunnistamaan muualla syntyneiksi, helposti kyllä riitatilanteissa tai vastaavissa, haukuttiin landepaukuiksi.

Niin tai näin 3-4 vuotias sopeutuu hyvin suurkaupungin menoon, vaikka asuttiin kyllä kantakaupungin ulkopuolella Meilahdessa, Mannerheimintie 134. Varsinaista stadiahan oli monen mielestä keskustan lisäksi vain mm. ns. työläiskaupunginosat Rööperi, Vallila ja Kallio. Töölöt ja Meikku sitten vähän paremman väen alueita, vaikka emmepä me lapset eroa tehneet säätyjen mukaan emmekä niistä mitään tienneet. Oli vain joko hyviä tai dorkia kavereita. Hyvien kavereiden kanssa tutustuttiin pienempinä lähinnä jalan lähiympäristöön ja nuorukaisina fillareilla jo laajasti kaupungin eri osiin. Liikenne sodan jälkeisinä niukkoina aikoina oli pientä ja autot vaatimattomia, usein vanhoja malleja. Vähitellen 1950-luvulle tultaessa autokanta alkoi kuitenkin pikkuhiljaa uudistua ja autot

rupesivat näyttämään muiltakin kuin mustilta ”Hoppa Fordeilta”. Niinpä pojat alkoivat kiinnostua autoista ja sitä edesauttoi mm. Pauligin kahvipakettien sisällä olevina ”keräilylappuina” toimivat eri automerkeistä kertovat pahvilaput. Vähitellen omaan taloyhtiöön ja ympäristön talojen kavereiden vanhemmille alkoi ilmestyä henkilöautoja. Välillä päästiin kyytiin ja palkkiona osallistuttiin vaikkapa auton pesuun vesiposteilla.

Seuraava vaihe oli, että rohkeimmat kaverit lainasivat salaa fajiojensa autoja. Taloyhtiössämme asuva **Riihentauksen Jude** lainasi isänsä Simcaa heräilemällä sunnuntai aamuisin klo 5-6 aikoihin ja lähtien sitten ajelemaan nukkuvan kaupungin teille pariksi tunniksi. Näihin kyyteihin emme kavereiden kanssa valitettavasti päässeet mukaan. Sen sijaan naapuritalon **Olinin Peran** lainaillessa isänsä pientä Fordson-pakettiautoa, olimme usein mukana ajeluilla. Pera oli hyvä ajamaan ja rohkeni ajaa keskustan vilkkailla kaduillakin ilta-aikaan. Käynnistys vain taitavasti isolla hakaneulalla ja sitten liikkeelle. Eikä mitään havereita koskaan tapahtunut. Pera oli tuolloin n. 16 v. Suurin murhe oli se, että saisi auton parkkeerattua ajelun jälkeen Pihlajatielle suunnilleen samaan paikkaan mistä auto oli otettu, jotta faija ei huomaa, että autoa on lainattu. Joskus Peralla oli vähän hiki otsalla ja jouduttiin odottelemaan sopivan paikan vapautumista.

Luokkakaverini **Huhtalan Joran**, joka asui Manskun toisella puolella 91:ssä, fajialla oli kaksi taksia sekä lisäksi omaan käyttöön jäänyt vanha Mersu. Tätä Mersua **Huhtalan** veljekset

Jora ja **Keka** ajoittain lainailivat, ja niillä ajettiin poliiseja pelkäämättä ympäri kaupunkia. Itseänikin olisi kiinnostanut ajaa, mutta sen verran arka (viisaasti kyllä) olin, että en pyydellyt. Olivathan vanhatkin autot aika kalliita siihen aikaan ja kolarin tai muun onnettomuuden sattuessa olisi tullut vaikeat selvittelyt ja mahdolliset korvausten maksamiset. Mutta kyydit kiinnostivat. Vanhoihin autoihin tuli tietysti välillä jotain vikoja, mutta itselläni ei ollut luontaista kykyä korjaushommin eikä sen myötä myöskään kiinnostusta. Jora oli tosi hyvä korjaamaan erilaisia vikoja. Mutta ajaminen kiinnosti koko ajan lisääntyvässä määrin ja tavoitteena olikin hankkia ajokortti heti kun sen saisi eli 18 v. täytettyään.

2.2. Ajokortin hankinta

Kävin Alppilan yhteislyseota, johon uuteen valtion oppikouluun olin siirtynyt Munkan Yhteiskoulusta pari vuotta aikaisemmin. Oppariin menin vasta viidenneltä luokalta kansakoulua ja Munkkiniemen Yhteiskoulussa jäin kerran luokalleni, joten keväällä 1961 ollessani viidennellä luokalla oppikoulua lähentelin jo 18 ikävuotta eli ajokortti-ikää. Keväällä koulumme viidennet luokat tekivät parin päivän luokkaretken laivalla Tukholmaan. Opettajia oli tietysti mukana valvojina ja oppaina. Aika ennakkoluulotonta hommaa tuohon aikaan. Isäni oli minulle hankkinut pyynnöstäni kesätyöpaikan eräästä tukholmalaisesta sähköliikkeestä Järn & Heilborgista. Ajatuksen Ruotsiin menosta sain, kun silloinen tyttöystäväni **Helinä Rissanen** meni kesäksi piikomaan Englantiin isosiskonsa Seijan jalanjäljissä. Tavoitteena oli, että oppisin vähän ruotsin kieltä,

sillä koulunumerot olivat jatkuvasti siellä nelosen ja vitosen kieppeillä. Oma haaveeni oli, että palkkakin olisi kohtuullinen, jotta saisin pesämunaa autokoulua varten. Kumpikaan tavoite ei toteutunut. Työ oli enimmäkseen yksinäistä varastohommaa ja palkkakin varsin vaatimaton. Tuskin riitti elämiseen.

Sattumalta tutustuin Tukholman eräässä vanhassa uimahallissa, jossa kävin kokeeksi saunassa, erääseen suomalaiseen nuorukaiseen. Kertoi olevansa tiskaushommissa tukholmalaisessa ravintolassa. Ja palkan sanoi olevan hyvän kertoen mikä se oli. Ja hyvähän se mielestäni olikin. Kun valittelin omaa vaatimatonta palkkaani, hän sanoi, että tule sinne ravintolaan töihin. Siellä tarvitaan lisähenkilö tiskaushommiin. Eikä siinä tarvita mitään ruotsin kielen taitoa. Niinpä mentiin kaverin kanssa saman tien uimahallista lähtiessämme kysymään sitä tiskarin hommaa. Hyväksyivät minut hommiin saman tien varmaankin siksi, että siellä jo töissä oleva kaveri toimi suosittelijana, vaikka ei minua tuntenutkaan! Kesä oli jo heinäkuun puolivälissä, joten kauaa en ehtinyt töissä olla, kun paluu Hesaan oli elokuun alkupuolella. Mutta kun tein ylitöitä niin paljon kuin sai, niin rahaa jäi kuitenkin mukavasti säästöön ajokorttirahojen pesämunaksi.

Ja heti stadiin päästyäni rupesin hakemaan rakennustyömaalle töihin, joille koululaisia tuohon aikaan otettiin aputöihin. Pääsin Rakennusliike Korolaisen työmaalle töihin keskustassa Kaartin Pääesikunnan uuden lisärakennuksen työmaalle. Talo oli lähellä valmistumista ja työ oli paljolti erilaista siivous- ja järjestytyötä. Keveitä, suht siistejä hommia. Näistä hommista tuli

taas sen verran rahaa, että voisin aloittaa autokoulun käymisen saman tien, niin saisin sen hyvään alkuun ennen koulun alkamista, 18 vuotta kun olin täyttänyt jo elokuun alkupuolella. Monet nuoret päättivät ajaa kuorma-autokortin, varsinkin jos heillä oli jo enemmän kokemusta autolla ajosta. Se olikin tietysti järkevää, koska myöhemmin saattoi hyvinkin tulla eteen joissain työhommissa, että pitäisi osata ajaa kuorma-autoa. Kun itselläni ei kokemusta ollut, niin päädyin helpoimpaan ratkaisuun eli pelkän henkilöautokortin suorittamiseen. Kuorma-autokortin hankinta oli myös jonkin verran kalliimpaa.

Sitten piti päättää mihin autokouluun menisin. Työolössä Manskun ja Nordenskjöldinkadun risteyskseen tuntumassa oli eräs autokoulu, muistaakseni Nygård, joka tietysti olisi ollut tavallaan sijainniltaan hyvä. Ja jokunen muukin autokoulu oli kohtuuetäisyydellä, kuten Leijola Kuusitiellä ja Saharin autokoulu Hesperiankadulla. Isäni ja vanhempi veljeni Pera puolestaan olivat käyneet Nelskylän autokoulua Fredalla, Kampin aukiolla. Mutta valitsin kuitenkin Teekkarien autokoulun ehkäpä sillä perusteella, että opiskelija sai sieltä alennusta. Se sijaitsi keskustassa, Lönnrotinkadulla, Vanhan Polin kiinteistössä. Tämäkin oli työhommiani ajatellen hyvä sijainniltaan, sillä teoriakursseille menin aina suoraan Kasarmintorin töistä fillarilla. Ja sitten kun ajoharjoittelut aloitettiin, niin kellonajat voi valita itse niin, että koulusta ehti paikalle hyvin, yleensä kodin kautta. Pysin valitsemaan kylläkin aina illan viimeisen tai viimeisimpiä ajotunteja, koska silloin olivat ruuhkat jo enimmäkseen ohi ja ajaminen keskustassa sujui mukavasti ilman jatkuvaa seisoskelua ruuhkassa. Näin sai huomattavasti

enemmän ajokokemusta kuin ruuhkissa istumisesta! Tämän äkkäsin heti parin ekan ajokerran jälkeen, jotka tehtiin ruuhka-aikana.

Tuohon aikaan ajo-opetukseen tuli kuulua teoriaopetusta ehkä parin viikon aikana aina parisen tuntia kerrallaan. Sitten autokoulu piti oman teoriakokeensa ja jos sen läpäisi riittävän hyvin, niin sitten menttiin viralliseen katsastuskonttorin teoriakokeisiin ja voitiin aloittaa myös ajoharjoittelut. Viralliset teoriakuulustelut olivat tietysti jännittävät kokeet, joihin yleensä luettiin ahkerasti, sillä ei ne mitään läpihuutojuttuja ollut ja kyllä niistä aika moni reuttikin. Itse pääsin läpi kyllä heti ekalla yrittämällä hyvin pistein.

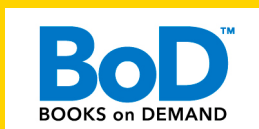
Ajoharjoittelua piti olla muistaakseni 24 puolen tunnin ajokertaa, joita voi myös yhdistää tunnin kerroiksi. Lisäksi oli yksi n. 4 tunnin ajoharjoittelukerta maantieajoa yhdessä kahden muun kurssilaisen kanssa. Ajettiin vuorotellen parinkymmenen minuutin pätkiä. Lopussa oli n. tunti pimeässä ajoa palatessamme kaupunkiin. Ajoon kuului lyhyt kahvitauko jossain sopivassa opettajan määrittämässä kahvipaikassa ja perinteen mukaan oppilaat tarjosivat yhteisvastuullisesti opettajalle kahvit.

Kaikki ajot alkoivat aina Vanhan Polin sisäpihalta, jossa autokoulun autotallit sijaitsivat. Opettajani oli vanhempi n. 50 v. hieman pyylevä mies, jolla oli rauhallinen, hyvä ja selkeä tyyli opettaa ja neuvoa. Eikä hermoillut tai räyhännyt virheistä, joita tietysti myös sattui. Joskus kuuli juttuja aika äkäisistäkin autokoulujen opettajista. Vielä enemmän kuuli juttuja siitä, että

KIRJA KERTOO NUOREN TAKSARIN TYÖSTÄ HESAN TAKSISSA 1960-70-LUVUILLA. TAKSIHAN KULJETTAÄ ASIAKKAINA NIIN JULKKIKSIA, HERROJA KUIN LAITAPUOLEN KULKIJOITAKIN, JOTEN KYEDEISSÄ TAPAHTUU KAIKENLAISTA. ON RAHATTOMIA, VIINANSA AUTOON UNOH-TANEITA JA HILPEITÄ JUHLIJOITA SEURUEINEEN. ASIOISTA KIRJOITETAAN HUUMORILLA JA TILANTEISTA ON SELVITTY SOPUISASTI NEUVOTTELEMALLA.

KIRJAAN ON KERÄTTY MYÖS ERILAISTA HISTO-RIATIETOA TUON AJAN TAKSITOIMINNASTA, TAKSIEN OHJESÄÄNNÖISTÄ JA MUISTA OHJEIS-TUKSISTA SEKÄ TAKSIAUTOJEN LAITTEISTA. MYÖS AUTOKANNAN KEHITYSPIIRTEITÄ ON TARKASTELTU AIKANA, JOLLOIN TUONTI-SÄÄNNÖSTELY POISTUI.

TAKSIAUTOILIJOIDEN VÄRIKÄSTÄ AMMATTI-KUNTAÄ JA SEN PIIRTEITÄ ON KIRJASSA KUVAT-TU ALAN TULOKKAAN TUOREIN SILMIN.



www.bod.fi