

Omnibusseja, vuokra-autoilua ja tavaraliikennettä
- Kainuun autoliikenteen ensimmäinen nousukausi vuoteen 1930 asti

Eero Immonen
Suomen historian pro gradu
Jyväskylän yliopisto
Kesäkuu 2000

Tiivistelmä

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Humanistinen tiedekunta, Suomen historian laitos.

Immonen, Eero

Omnibusseja, vuokra-autoilua ja tavaraliikennettä

- Kainuun autoliikenteen ensimmäinen nousukausi vuoteen 1930 asti

Suomen historian pro gradu -tutkielma. Kesäkuu 2000, 152 sivua.

Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu Kainuun alueen autoistumisprosessia ja siihen vaikuttaneita tekijöitä 1910 - 1920-luvuilla. Tutkielman tavoitteena oli analysoida, miten Kainuun muodostama liikennealue ja sen liikenneyhteydet kehittyivät kyseisellä ajanjaksolla autoliikenteen kannalta. Lisäksi työssä kuvataan sitä, millaista varhaisvaiheen autoilu oli maakunnassa.

Tutkielman päälähteenä on käytetty Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteriä, joka mahdollisti Kainuun autoliikenteen kvantitatiivisen tarkastelun. Toisaalta muu alkuperäisaineisto ja lukuisat sanomalehdet ovat antaneet tarkkoja ja käytännönläheisiä tietoja yksittäisistä autoilijoista ja koko 1910 - 1920-lukujen liikennekulttuurista. Monipuolisista lähteistä koottujen palasten ja toisiaan tukevien tutkimusmenetelmien avulla Kainuun autoliikenteen ensimmäisestä varsinaisesta nousukaudesta on ollut mahdollista saada selkeä kokonaiskuva.

Kainuun alueen autoliikenne käynnistyi v. 1911, jolloin Kajaaniin hankittiin kaksi henkilöautoa. Ensimmäisen maailmansodan vuoksi seuraavat ajoneuvot ostettiin maakuntaan vasta 1920-luvun alussa. Ensimmäisenä päästiin liikkeelle linja-autoilun puolella, joka syntyi palvelemaan lähinnä maaseudun kasvanutta liikennetarvetta. Vuosikymmenen jälkipuolisko oli Kainuun henkilöliikenteessä vuokra-autojen kulta-aikaa, mutta toisaalta liiallinen yrittäjien määrä aiheutti epätervettä kilpailua sekä vuokra- että linja-autoliikenteen puolella muutamilla paikkakunnilla. Sen sijaan kuorma-autoilu oli suhteellisen vähäistä sekä Kajaanisella että maalaispitäjissä lähes koko vuosikymmenen ajan. Kokonaisuudessaan Kainuun seudulla oltiin vielä 1920-luvun lopussakin, lukuunottamatta Kajaania, selvästi jäljessä koko maan autoistumisen keskiarvosta.

Asiasanat: autoliikenne, linja-autoliikenne, vuokra-autoilu, kuorma-autoliikenne, Kainuu

Sisällys

1. Moottori käyntiin	1
1.1. Tutkimustehtävä ja sen rajaus	1
1.2. Aikaisempi tutkimus ja lähteet	4
1.3. Tutkimusmetodi ja käsitteet	10
1.4. Kainuun liikenneolot ennen autoja	12
2. Liikkeellelähdön edellytykset	14
2.1. Tiestö	14
2.1.1. Tielainsäädännön kehitys	14
2.2.2. Kainuun tiet	16
2.2. Autoliikennelaisäädäntö	20
3. Varovasti kytkinvipu ylös	22
3.1. Suomen ensimmäiset autot	22
3.2. Kainuun autoliikenne vuoteen 1918 asti	24
4. Omnibussissa on tunnelmaa 1920-luvulla	31
4.1. Kainuun varhaisimmat linjat	31
4.2. Reittiverkon tihtyminen	40
4.2.1. Uudet yrittäjät ja linjat	40
4.2.2. Kilpailua ja yhteistoimintaa	47
4.3. Linja-autokalusto	57
5. Henkilöautollakin pääsee	63
5.1. Vuokra-autoilun uusi alku	63
5.2. Pirssien arkipäivää	70
5.3. Yksityinen henkilöautoilu	81
6. Tavaraa kyytiin	94
6.1. Kajaanin kuorma-autoilu	94
6.2. Kuorma-autot maaseudulla	100
6.3. Kuorma-autokalusto	110
7. Automobiilit huristavat Kainuun teillä	116
7.1. Autojen kokonaismäärä	116
7.2. Paikkakuntaiset erot	119
8. Kytkinpoljin alas ja jarrutus	122
Lähteet	128
Liitteet	136

1. Moottori käyntiin

1.1. Tutkimustehtävä ja sen rajaus

Tieliikenteemme yleinen kehittyminen ja koneellistuminen tämän vuosisadan alussa olivat monella tapaa merkittävä tapahtuma. Varsinkin paikallisen liikenteen kasvu ja nopeutuminen merkitsivät monen "takapajuisen" alueen taloudellista ja henkistä nousua. Laajemmassa mittakaavassa seurauksena oli koko kansantalouden kehittyminen, koska paremmat liikenneyhteydet mahdollistivat suuremman tuotantotoiminnan aloittamisen. Esimerkiksi Kajaanin kihlakunnan oloja tutkineen komitean mietinnössä korostettiin jo v. 1910, että *"kulkuneuvot ovat elinehtona - - ja ettei yleensä mitään elinkeinoa voida harjoittaa tai siinä vaurastua ja kehittyä, jollei tuotteita - - - saada kuletetuksi kulutuspaikoille"*.¹

Autoliikenteen yleistymisen aiheuttamat monenlaiset vaikutukset ovat saaneet myös eri alojen tutkijat kiinnostumaan siitä. Historian puolella autoliikennettä on tutkittu kohtalaisen laajasti. Koko maata käsitteleviä tutkimuksia on julkaistu linja-, kuorma- ja taksiautoilusta, mutta eri alueiden lähempi tarkastelu on keskittynyt pitkälti vain suurimpiin kaupunkeihin ja vilkkaimpiin liikennealueisiin.² Syrjäseutujen autoilun tutkiminen on kuitenkin jäänyt selvästi vähemmälle. Esimerkiksi Kainuun aluetta käsittelevää autoliikennetutkimusta ei suomalaisessa historiantutkimuksessa ole toistaiseksi laadittu.

Tämän työn tarkoituksena on tutkia Kainuun autoliikennettä sen alkuvaiheista aina vuoteen 1929. Päähuomio tutkimuksessani keskittyy Kainuun alueen autoilun ja autoistumisen kehittymiseen ja siihen vaikuttaviin tekijöihin osana koko maakunnan modernisoitumisprosessia. Työni pääkysymykseksi nousee, miten Kainuun muodostama melko yhtenäinen liikennealue ja sen liikenneyhteydet kehittyivät autoliikenteen kannalta 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä. Samalla pyrin kuvaamaan sitä, millaista autoliikenne oli Kainuussa autoilun ensimmäisen varsinaisen nousukauden aikana.

Tutkimukseni voidaan jakaa periaatteessa neljään osa-alueeseen. Ensimmäisessä osassa tarkoitukseni on selvittää autoliikenteen yleisiä edellytyksiä,

¹Komiteanmietintö 1910:4, 253.

²Esim. Satokangas Reija, Oulun linja-autoliikenteen historia. Jyväskylä 1987; Mauranen Tapani, Ajakee pirssillä! Kuopion taksiliikenteen historiaa. Kuopio 1996; Viitaniemi Matti, Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenne 1919 - 1939. Suomen historian pro gradu. Jyväskylän yliopisto 1971.

joihin kuuluvat Kainuun tiestön ja autoliikennelainsäädännön kehitystä koskevat kysymykset. Seuraavassa osassa perehdyn autoilun varhaisvaiheisiin Suomessa sekä Kainuun autoliikenteen ensimmäisiin pioneereihin. Päähuomio tutkimuksessani kohdistuu kuitenkin kolmanteen osa-alueeseen, jossa keskityn 1920-luvun linja-autoliikenteeseen, vuokra-autoiluun ja yksityiseen henkilöautoiluun sekä kuorma-autoliikenteeseen. Tässä osa-alueessa ongelmakenttä on hyvin laaja ja kaikkia autoliikennemuotoja koskettelevat samat osakysymykset:

- Miten eri autoliikennemuodot saivat alkunsa Kainuussa? Milloin tämä tapahtui?
- Kuinka ne kehittyivät 1920-luvun kuluessa?
- Keitä olivat autoilun uranuurtajat Kainuussa? Mitkä olivat heidän motiivinsa?
- Miten ja miksi ammattimainen autoliikenne kehittyi?
- Millaisia vaikutuksia tiestöllä ja lainsäädännöllä oli autoliikenteeseen?
- Millaista oli autokalusto liikenteen alkuaikoina?
- Miten autot kehittyivät vuosien mittaan?
- Millaisia lieveilmiöitä liittyi autoliikenteen nousuun?

Viimeisessä osa-alueessa tarkastellaan kvantitatiivisessa muodossa Kainuun alueen automääriä vuosittain ja niiden muuttumista verrattuna koko Suomeen sekä Kainuun paikkakuntien välisiä eroja auto- ja asukasmäärän suhteen.

Tutkimuksen aikarajaus perustuu luonnollisiin rajapyykkeihin, jotka käsittävät ajan 1910-luvun taitteesta 1920-luvun loppuun asti. Ajallisen eturajan muodostaa Kainuun autoliikenteen alku. Maakuntaan ilmestyneiden ensimmäisten autojen käyttö oli kokeiluluonteista ja harvaa, mutta tämä vaihe oli silti edellytyksenä ensimmäisen maailmansodan jälkeiselle autoliikenteen laajentumiselle. Jälkimmäinen aikarajaus sijoittuu 1920-luvun loppuun, jolloin suuren laman voidaan katsoa alkaneen. Tämä vuosikymmenen vaihde oli tietynlainen murroskausi, jonka monenlaiset seuraukset alkoivat näkyä pienen viiveen jälkeen myös Suomen autoliikenteessä. Vielä v. 1928 maahamme tuotiin ennätysmäärä autoja eli 6 701 kappaletta, mutta jo vuoden päästä määrä laski peräti 3 237 kappaleeseen.³ Toisaalta rekisterissä olleiden moottoriajoneuvojen kokonaismäärä Suomessa kasvoi STV:n mukaan vielä viidelläsadalla autolla vuodesta 1929 (36 222 kpl) vuoteen 1930 (36 722 kpl). Seuraavana vuonna rekisteröidyt autot vähenivät kuitenkin jo 35 900 kappaleeseen.⁴ Poikkeuksellinen lama-aika muodostaakin oman tutkimuskokonaisuutensa, minkä vuoksi sitä ei käsitellä tässä tutkimuksessa.

³SVT IA. Ulkomaankauppa 48, tauluja 1928, 45; ulkomaankauppa 49, tauluja 1929, 45; ulkomaankauppa 50, tauluja 1930, 45.

⁴STV 1929 X kulkuneuvot ja liikenne, 164-165; 1930 X kulkuneuvot ja liikenne, 166-167; 1931 X

Alueellisesti tämän tutkimuksen kohteeksi on rajattu Oulun läänin itäosassa sijaitseva Kainuun maakunta. (Kts. liite 1.) Rikkonaisella järviolueella sijaisevan maakunnan keskuksen muodostaa Kajaanin kaupunki. Sen ympärillä sijaitsevat alueen kunnat eli Kuhmoniemi (nykyisin Kuhmon kaupunki), Sotkamo, Suomussalmi, Hyrynsalmi, Ristijärvi, Puolanka, Paltamo, Kajaanin maalaiskunta, Vuolijoki ja Säräisniemi (vuodesta 1954 Vaala).⁵

Kajaania voidaan pitää myös liikentellisesti ja kaupallisesti kohdealueen keskuksena. Jo v. 1907 tehdyn selvityksen mukaan Kainuun eri pitäjien asukkaiden ostospaikkana oli pääasiassa Kajaani, kun se muutamaa vuotta aikaisemmin oli jäänyt selvästi Oulun, Iisalmen ja Kuopion varjoon.⁶ Toisaalta maakunnan läntisimmät pitäjät eli Säräisniemi ja Puolanka olivat edelleen pitkälti suuntautuneita Ouluun. Nämä perusasetelmat säilyivät periaatteessa myöhempinäkin vuosikymmeninä, mutta käytännössä Kajaanin asema Kainuun keskuspaikkana vahvistui entisestään.

Virallisesti Kainuu-nimi vakiintui tarkoittamaan nykyistä aluetta vasta 1950-luvulla, jolloin perustettiin Kainuun Maakuntaliitto seudun etujärjestöksi. Nimenä Kainuulla on kuitenkin hyvin pitkä historia. Jo keskiajalla tätä käsitettä käytettiin Reijo Heikkisen mukaan koko Pohjois-Suomesta ja etenkin Pohjanmaasta. Vuosien saatossa Kainuulla ruvettiin kuitenkin tarkoittamaan yhä itäisempiä osia, koska Pohjanmaa-nimi yleistyi länsirannikolla. Hallinnollisesti nykyinen Kainuun alue tunnettiin jo 1600-luvulta alkaen Kajaanin kihlakuntana tai Kajaanin lääninä.⁷ Nämä nimitykset olivatkin aina 1800-luvun loppupuolelle saakka täysin hallitsevassa asemassa. Samoihin aikoihin yleistyivät myös Ylämaa- ja Nälkämaa-käsitteet, joista jälkimmäinen tuli hyvin tunnetuksi Ilmari Kiannon sanoittaman "*Nälkämaan laulun*" kautta. Pysyvästi maakuntanimi Kainuu alkoi muotoutua edellä mainittujen termien tilalle vasta viime vuosisadan taitteessa. Tällöin vanhan Kainuu-nimen käyttö yleistyi varsinkin Kajaanissa ilmestyneiden sanomalehtien ja kainuulaisten kirjailijoiden Eino Leinon ja Heikki Meriläisen toimesta ja loi pohjaa maakunnallisen aluetietoisuuden kehittymiselle.⁸ Tutkimusajankohtana eli 1910 - 1920-luvuilla Kainuu-nimi oli siten jo selvästi alueen tunnusmerkkinä, joten sen käyttö esimerkiksi tämän tutkimuksen otsikossa on perusteltua.

kulkuneuvot ja liikenne, 164-165.

⁵Fränti 1928, 20-21. Kajaanin maalaiskunta lakkautettiin vuoden 1976 lopussa. Heikkinen 1984, 450-466. Kainuun kunnat perustettiin pääasiassa 1860-luvulla, mutta Vuolijoki erotettiin Säräisniemen pitäjästä vasta v. 1915. Kts lisää esim. Heikkinen 1986, 125-128; Karjalainen 1965, 1-2.

⁶Komiteamietintö 1910:4, 193.

⁷Heikkinen 1988, 7, 11, 14.

⁸Kts. lisää esim. Heikkinen 1986, 98-111, 269; Heikkinen 1985, 65-66, 75-85.

Ajallisen ja paikallisen kohdentamisen lisäksi tutkimusta on pitänyt rajata muutenkin tarkemman käsittelyn mahdollistamiseksi. Rajaus on ollut välttämätöntä myös siksi, koska autoliikenne sitoutuu aina hyvin läheisesti ympäröivään yhteiskuntaan. Tässä tutkimuksessa pääkohdetta eli Kainuun autoistumista on tarkoitus käsitellä melko irrallisena muista liikennemuodoista, kuten rautatie-, sisävesi- ja hevosliikenteestä. Tutkimus ei perehdy tarkemmin näiden kehitykseen tai suhteeseen autoiluun. Kokonaan niitä ei kuitenkaan voi sivuuttaa, sillä kokonaiskuvan saaminen autoliikenteestä edellyttää viittauksia myös niihin. Tutkimuksen rajauksen tavoitteena on myös pitäytyä tarkasti kainuulaisissa autoilijoissa ja auton omistajissa. Muilta paikkakunnilta Kainuuseen suuntautunut liikenne otetaan huomioon vain, jos sillä on erityistä merkitystä käsiteltävän asian kannalta.

Autoliikenteeseen on tutkimuksessani sisällytetty sekä yksityinen että ammattimaisesti harjoitettu liikenne, jotka eroteltiin myös automobiilirekisterissä. Alkuaikoina näitä käsitteitä käytettiin kuitenkin hyvin liukuvasti, koska monet yksityisen auton omistajat harjoittivat myös maksullista ajoa lisätulojen ja kysynnän vuoksi. Toisaalta myös valtion harjoittama linja-autoliikenne on huomioitu työssä.

Otsikon mukaisesti tämä tutkimus keskittyy vain autoihin. Tämän vuoksi moottoripyörät ja kaikenlaiset erikoisajoneuvot on suljettu tarkastelun ulkopuolelle. Lisäksi autokaluston kehityksen tutkiminen on ollut pakko jättää hyvin yleiselle ja pintapuoliselle tasolle, koska lähempi perehtyminen ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin ei ole tarkoituksenmukaista tässä tutkimuksessa. Läheisesti autoiluun liittyvää autokauppa-, huolto- ja katsastustoimintaa ei myöskään ole käsitelty tässä työssä. Näiden osa-alueiden tarkastelu muodostaisi oman, itsenäisen tutkimuksen.

Autoliikenteen edellytykset eli tie- ja lainsäädäntökysymykset toimivat tutkimuksessa vain taustatietoina, joten niiden kehityksessä keskityn vain pääasioihin. Esimerkiksi Kainuun tieasioiden osalta perehdyn pelkästään suurimpien maanteiden rakentamiseen. Myös tienpidon tekninen kehitys on rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle.

1.2. Aikaisempi tutkimus ja lähteet

Suomen autoliikenteen historiaa käsittelevää kirjallisuutta on tällä vuosisadalla syntynyt kohtalaisesti. Uudempi ja vanhempi tutkimuskirjallisuus sisältävät sekä alueellisia että koko Suomen kattavia selvityksiä autoilun historiasta. Yleensä tutkimukset ovat keskittyneet linja-, kuorma- tai taksiautoiluun, koska jo yhden

tällaisen osa-alueen tarkka selvittäminen vaatii valtavasti työtä. Ilmeisesti tämän vuoksi maamme autoliikenteen historiasta puuttuvatkin lähes kokonaan koko autoilua käsittelevät yhtenäiset esitykset. Parhaimpina tämän alan esityksinä voidaan pitää Rainion⁹ v. 1949 ja Moisan¹⁰ v. 1983 ilmestyneitä teoksia. Rainion teoksen ongelmaksi muodostuu kuitenkin sen keskittyminen vain autoilun varhaisvaiheisiin ja Moisan tutkimus painottuu autokaupan ja korjaamotoiminnan selvittelyyn itse autoliikenteen jäädessä vähemmälle huomiolle.

Oman lisänsä autoliikenteen tutkimukseen tuovat paikallishistoriat. Kainuun osalta kattavaa historiankirjoitusta ei kuitenkaan ole tehty läheskään kaikista kunnista. Lisäksi paikallishistorioiden käyttökelpoisuutta rajoittaa se, että auto- ja muun liikenteen käsittely niissä ei useinkaan ole kovin tarkkaa. Parhaimpina esityksinä tämän ko. tutkimusaiheen kannalta voidaan pitää Hyrynsalmen¹¹, Suomussalmen¹², Puolangan¹³ ja Sotkamon¹⁴ kunnan historioita. Pelkästään autoliikenteeseen keskittyvä paikallishistoria on Kainuun alueelta laadittu ilmeisesti vain Sotkamon osalta. Vuonna 1995 valmistuneen erittäin perinpohjaisen teoksen¹⁵ pahimpana puutteena on historian tutkimuksen kannalta tärkeiden lähdemerkintöjen lähes täydellinen puuttuminen.

Maamme maantieliikenteestä on eniten tutkittu linja-autoliikennettä. Ilkka Nummelan mukaan syy tähän löytyy sen säännöllisistä reiteistä ja aikatauluista, joiden tarjoama materiaali on mahdollistanut laajojenkin tarkastelujen laatimisen.¹⁶ Lisäksi asiaan on mielestäni vaikuttanut se, että linja-autot mullistivat varsinkin alkuaikoina ihmisten elämänrytmin perusteellisemmin kuin muut autoliikennemuodot. Erityisesti maaseudulla omnibussit olivat elintärkeitä nopeuttaessaan ja helpottaessaan kulkuyhteyksiä ratkaisevasti.

Varsinaisia kokonaisesityksiä linja-autoilusta on kaksi: Yrjö Raevuoren¹⁷ v. 1948 sekä Matti Viitaniemen ja Aarne Mäkelän¹⁸ v. 1978 valmistuneet teokset. Raevuoren jo sinänsä iäkäs tutkimus on vielä nykyäänkin hyvin käyttökelpoinen, mutta teos käsittelee vain linja-autoliikenteen alkuvaiheen tapahtumia. Viitaniemen ja Mäkelän suurtutkimusta voidaan pitää erittäin ansioituneena. Se perehtyy

⁹Rainio Atte, *Auton ja autotekniikan alkuhistoriaa Suomessa*. Helsinki 1949.

¹⁰Moisala U.E., *Auto Suomessa: Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983*. Jyväskylä 1983.

¹¹Hyrynsalmen historia. Toim. Huurre Matti. Jyväskylä 1988.

¹²Leipä luonnosta. Suomussalmen historian kymmenen vuosituhatta. Keuruu 1992.

¹³Puolangan kirja. Toim. Wilmi Jorma. Jyväskylä 1985.

¹⁴Sotkamon historia. Toim. Wilmi Jorma. Sotkamo 1997.

¹⁵Korhonen Unto, *Automobiililla siltojen yli... ja nyyppylältä nyyppylälle: Sotkamon liikenteen historiaa sotavuoteen 1939*. Sotkamo 1995.

¹⁶Nummela 1978, 10.

¹⁷Raevuori Yrjö, *Linja-autoliikenteen vaiheet*. Helsinki 1948.

¹⁸Viitaniemi Matti ja Mäkelä Aarne, *Linja-autoliikenteen historia I - II*. Jyväskylä 1978.

varsinaisen linja-autoliikenteen tarkan selvittelyn lisäksi myös mm. alan yritysten ja henkilökunnan sekä Linja-autoliiton ja Matkahuolto Oy:n tarkasteluun.

Linja-autoliikenteen historiaa on tutkittu myös opinnäytetöinä. Alueellisia tarkasteluja on esimerkiksi Turun seudulta tehnyt Mäkelä¹⁹ ja Etelä-Pohjanmaalta Viitaniemi²⁰. Lisensiaatintyössään Viitaniemi²¹ laajensi näkökulmaansa kattamaan koko Suomen, joten työ sisältää hyvin perinpohjaisen selvityksen maamme linja-autoilusta ennen toista maailmansotaa.

Kuorma-autoliikenteestä on ilmestynyt muutamia vanhempia ja uudempiä yleisesityksiä. Kattavimmin sitä on selvitelty alan pitkäaikainen vaikuttaja Kaarlo Aitamäki, jonka tutkimuksia ilmestyi esimerkiksi vuosina 1953²² ja 1977²³. Nämä teokset perehtyvät kuorma-autoilun ja yleensäkin autoliikenteen kehitykseen mm. laajan haastattelumateriaalin pohjalta. Uusin, Olli Blombergin²⁴ toimittama, kuorma-autoliikenteen historia ei puolestaan sisällä niin pikkutarkkaa tietoa alan varhaisvaiheista. Teoksen ansioksi voidaan kuitenkin laskea sen kokonaisvaltaisuus, joka näkyy mm. kattavana lainsäädännön ja järjestötoiminnan selvittelynä.

Suomen kuorma-autoliikenteestä on tehty myös selvästi kapea-alaisempia tutkimuksia. Ilkka Nummelan²⁵ v. 1978 valmistunut pro gradu käsittelee Suomen kuorma-autoilun kehittymistä toiseen maailmansotaan asti. Työn päälinjaisena ideana on tarkastella kuorma-autoilua ennen kaikkea osana koko liikennettä ja kansantaloutta. Esimerkkinä yksityiskohdiltaan tarkasta, alueellisten kuorma-autoolojen, selvityksestä voidaan pitää Aarre Aunolan²⁶ Kalajoen ympäristöä käsittelevää teosta.

Suomen vuokra-autoilun kehityksestä on ilmestynyt kaksi laajempaa tutkimusta. V. 1974 Kauko Kare²⁷ julkaisi teoksensa "*Ammattina autokyyditys: Suomen taksiliikenteen vaiheita*". Kyseisessä tutkimuksessa tekijä selvittää taksiautoilun kehitystä lähinnä haastattelutietojen ja esimerkkitaapauksien avulla.

¹⁹Mäkelä Aarne, Turun linja-autoliikenteen kaksi ensimmäistä vuosikymmentä (1919 - 1939). Suomen historian laitoksen moniste B:1. Turun yliopisto 1967.

²⁰Viitaniemi Matti, Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenne 1919 - 1939. Suomen historian pro gradu. Jyväskylän yliopisto 1971.

²¹Viitaniemi Matti, Suomen linja-autoliikenne ennen toista maailmansotaa. Suomen historian lisensiaatintyö. Jyväskylän yliopisto 1977.

²²Aitamäki Kaarlo, Autoliikenne ja autoilijain järjestötoiminta. Salo 1953.

²³Aitamäki Kaarlo, Autoilu ennen ja nyt: tie, liikenne, liikennevälineet, autot, kuorma-auto ja autoilijain yhteistoiminta. Mänttä 1977.

²⁴Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1996; Suomen kuorma-autoliikenteen historia II. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1998.

²⁵Nummela Ilkka, Kuorma-autoliikenteen vaiheet toiseen maailmansotaan asti. Suomen historian pro gradu. Jyväskylän yliopisto 1978.

²⁶Aunola Aarre, Kuorma-autoilun vuosikymmenet 1916 - 1996: Kalajoki, Alavieska ja Rautio. Raahe 1996.

²⁷Kare Kauko, Ammattina autokyyditys: Suomen taksiliikenteen vaiheita. Tampere 1974.

Toinen, uudempi kokonaisuus on Tapani Maurasen²⁸ v. 1995 valmistunut tutkimus, jossa hän tarkastelee vuokra-autoilun vaiheita aina nykypäivään saakka. Lisäksi Mauranen perehtyy teoksessaan oivallisesti alan yleiseen asemaan suomalaisessa liikennejärjestelmässä vuosien varrella. Samalla hän kuvaa myös alan autoilijoita ja liikenteenharjoittamisen edellytyksiä maassamme eri aikakausina.

Paikallisia tutkimuksia vuokra-autoilun osalta on tehty melko runsaasti. Esimerkiksi Kuopion alueen taksiliikenteen historian on laatinut Mauranen²⁹ v. 1996. Vastaavasti Oulun vuokra-autoilusta on valmistunut v. 1976³⁰ suppeampi paikallisen autoilijayhdistyksen vaiheita valottava julkaisu.

Tässä tutkimuksessa käyttämäni lähdemateriaali on hyvin heterogeenista, koska Kainuun autoliikenteen selvittely ensimmäisten vuosikymmenien osalta vaatii hyvin monenlaisten lähteiden yhdistelyä. Pääasiassa tämä johtuu siitä, että yhden lähteen tarjoama tietoa on usein suppeaa ja puutteellista. Toisaalta lähdemateriaalin kokoaminen useista, hajanaisista paloista on välttämätöntä, koska läänin- ja paikallistasolla autoliikennettä hoitivat ja valvoivat useat eri viranomaiset.

Alkuperäislähteistä tärkein on Oulun läänin automobiilirekisteri vuosilta 1922 - 1929. Koko maata koskenut päätös moottoriajoneuvojen rekisteröimisestä ja katsastuksesta annettiin toukokuussa 1922, jonka mukaan läänin maaherran tuli pitää yllä tätä rekisteriä.³¹ Siihen merkittiin ajoneuvon rekisteröinnin yhteydessä auton merkki, tärkeimmät tekniset tiedot, käyttötarkoitus sekä omistajan nimi, ammatti ja kotipaikka. Myös rekisteristä poistamiset ja omistajanvaihdot merkittiin mahdollisuuksien mukaan kunkin ajoneuvon kohdalle. Tämä riippui kuitenkin asianomaisten ilmoitusaktiivisuudesta läänin maaherralle.

Tällä hetkellä Oulun läänin automobiilirekisteri ei ole Oulun maakunta-arkistossa, vaan se on Suomen historiallisen automobiiliklubin pohjoisen osaston hallussa Oulun automuseossa. Tämän järjestelyn takana on ollut Oulun seudun mobilistien halu pelastaa rekisterikirjat suuremmalta tuholta mm. sitomalla ne uudelleen. Lähivuosina automobiilirekisteri annettaneen kuitenkin maakunta-arkiston huostaan.³² Yleisesti ottaen historiantutkimus on hyödyntänyt automobiilirekisterejä melko vähän. Kuitenkin esim. Arne Mäkelä ja Reija Satokangas ovat käyttäneet ko. lähdetä Oulun läänin osalta omissa linja-autoliikennettä koskevissa tutkimuksissaan.

Vuosien 1922 - 1929 osalta rekisteri on melko täydellinen, joten sen käyttö päälähteenä tässä tutkimuksessa on mahdollista. On kuitenkin huomattava, että

²⁸Mauranen Tapani, Taksi!: Matka suomalaisen taksin historiaan. Forssa 1995.

²⁹Mauranen Tapani, Ajakee pirssillä! Kuopion taksiliikenteen historiaa. Kuopio 1996.

³⁰Oulun taksiautoilijat 50 v. 6.11.1976: 1926 - 1976. Oulu 1976.

³¹Asetuskokoelma 1922/117.

³²Tieto on automobiiliklubin arkistovastaavalta Lauri Myllylältä.

rekisteritietoihin liittyy 1920-luvun osalta myös paljon epätarkkuuksia. Niitä aiheuttavat lähinnä joko kokonaan tai tilapäisesti rekisteröimättömät autot, joita oli liikenteessä hyvinkin yleisesti varsinkin 1920-luvun alkupuolella. Toinen merkittävä virhetekijä rekisteritiedoissa on rekisteristäpoistoilmoitusten laiminlyönti, jonka vuoksi paljon autoja jäi "roikkumaan" rekisteriin, vaikka todellisuudessa ne eivät olleet enää käytössä.³³

Paikallistasolla autoliikenteen hoito ja valvonta kuuluivat heti alusta lähtien useammalle valtion paikallisviranomaiselle. Kaupunkien alueella toimi maistraatti autoliikenteen yleisenä säätelijänä ja ohjaajana. Esimerkiksi 1920-luvun autoliikennelainsäädännössä maistraatti oikeutettiin antamaan tarkentavia, paikallisia säädöksiä automobiiliasetuksista.³⁴ Tämän vuoksi olen käynyt systemaattisesti läpi Kajaanin maistraatin pöytäkirjat tutkimusajankohdan osalta, mutta niiden tarjoama materiaali on ollut suhteellisen vähäistä.

Varsinainen automobiililiikenteen "silmälläpito" ja valvonta olivat poliisiviranomaisten tehtävänä. Annettujen autoasetusten mukaan poliisin velvollisuuteen kuului mm. autokaluston ja niiden kuljettajien valvonta.³⁵ Kajaanin poliisilaitoksen ja Kainuun alueen nimismiespiirien arkistot ovatkin tässä tutkimuksessa tärkeässä asemassa, minkä vuoksi olen perehtynyt niiden kirjeistöön sekä järjestys- ja rikosilmoituskirjoihin. Pahimpana ongelmana on kuitenkin ollut ennen kaikkea nimismiesten arkistojen puutteellisuus ja jopa osittainen tuhoutuminen. Esimerkiksi Suomussalmen nimismiespiirin tiedot talvisotaa edeltävältä ajalta ovat hävinneet kokonaan.

Arkistomateriaalin tukena ja lisänä käytän paljon paikallisia *sanomalehtiä*. Koska lehdet olivat 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä pitkälti ainoita tiedonvälittäjiä, kertyi niihin runsaasti myös autoliikenteen alalta erilaisia uutisia ja liikennöinti-ilmoituksia. Sanomalehtien rooli painottuu erityisesti tutkittaessa autoilun varhaisvaiheita aina 1920-luvun alkupuolelle asti, jolloin automobiilirekisteriä ei ollut vielä perustettu. Yleensä kilpailevat lehdet sisältävät lähes samat ilmoitukset ja uutiset, mutta erojakin löytyy. Tämän vuoksi olen pyrkinyt perehtymään sanomalehtiin mahdollisimman kattavasti. Toisaalta tämä on ollut mahdollista ja järkevää tutkimusajanjakson lyhyden vuoksi.

Tutkimustani varten olen käynyt läpi kaikki Kainuun alueella 1900-luvun alussa ilmestyneet merkittävimmät sanomalehdet. Varhaisimmalta ajalta tämä koskee Kajaanin Lehteä ja Kaikuja Kajaanista, jotka olivat alueen ensimmäiset

³³Vrt. Mauranen 1995, 111.

³⁴Kts. esim. asetuskokoelma 1922/237; 1926/157.

³⁵Sama. Kts. lisää maalaiskuntien ja kaupunkien hallinnosta esim. Soikkanen Hannu, Maalaiskuntien itsehallinnon historia. Helsinki 1966; Suomen kaupunkilaitoksen historia 2 ja 3. Toim. Tommila Päiviö. Vantaa 1983 ja 1984.

sanomalehdet.³⁶ Pian Suomen itsenäistymisen jälkeen ilmestyivät Kainuun valtalehdet Kainuun Sanomat ja Kajaani. Jälkimmäisen lyhytaikaisista edeltäjästä olen tarkastellut myös Kajaanin Uutiset ja Ylimaa lehtiä.

Autoalan lehdistä olen lähinnä käyttänyt 1920-luvulla ilmestymisensä aloittaneita Suomen Moottorilehteä ja Autoilijaa, mutta Kainuuta käsitteleviä artikkeleita niistä on löytnyt kuitenkin erittäin vähän. Syynä tähän lienee se, että autoilun painopiste oli tuolloin selvästi suurimmissa kaupungeissa, joista myös lehtien artikkelit olivat etupäässä peräisin. Lehdet tarjoavat kuitenkin käyttökelpoista autoiluun liittyvää taustatietoa esimerkiksi kaluston, tieolojen ja yleisen liikennekulttuurin kehityksestä.

Virallisjulkaisut ovat tutkimukseni tiettyjen osa-alueiden kannalta tärkeä tietolähde. Kainuun tiestön sekä Suomen autoliikenne- ja tielainsäädännön yleinen kehitys muodostavat tutkimuksen taustan, jonka selvittelyssä käytän apuna huomattavan paljon Suomen virallisen tilaston tie- ja vesirakennustilastoja sekä Suomen asetuskokoelmaa. Toisaalta Suomen tilastollisen vuosikirjan tilastosarjat luovat tarvittavan pohjan autoliikenteen kokonaiskehityksen tarkastelulle Kainuussa ja suhteuttamiselle Suomen tasolle kappaleessa seitsemän. Autoliikennettä koskevat valtakunnalliset ja läänittäiset rekisteröintimäärät esimerkiksi tilastollisessa vuosikirjassa ovat 1920-luvun osalta kuitenkin osittain epätarkkoja ja puutteellisia, mikä johtuu rekisteröinteihin liittyneistä laiminlyönneistä.³⁷

Alussa esiteltyä autoliikenteen historiaa käsittelevää *kirjallisuutta* käytän tutkimuksessa tukena soveltuvien osien. Sen rooli korostuu kuitenkin kolmannessa kappaleessa perehdyttyä lyhyesti Suomen autoliikenteen ensimmäisiin harjoittajiin. Lisäksi johdantokappaleessa selvitän Kainuun varhaisia liikenneoloja muun tutkimuskirjallisuuden perusteella. Tärkeimpiä näistä tutkimuksista ovat Oiva Turpeisen³⁸ laatima Kainuun historia II ja Eila Fräntin³⁹ 1960-luvulla valmistunut laudaturtyö Kajaanin kihlakunnan liikennevälineistä 1700 - 1800-luvuilla. Mainita kannattaa myös suurteos Suomen teiden historia I - II⁴⁰, joka toimii apuna tarkasteltaessa Kainuun tieolojen kehittymistä.

Edellisten lähteiden jättämiä ns. aukkoja olisi ollut mahdollista täydentää *haastatteluiden avulla*. Lukuisista yrityksistä huolimatta en kuitenkaan onnistunut tavoittamaan kainuulaisia autoliikenteen uranuurtajia, joilla olisi ollut omakohtaista

³⁶Kajaanin Lehti on perustettu v. 1899 ja Kaikuja Kajaanista v. 1905. Leino-Kaukiainen 1988, 446, 480.

³⁷Vrt. esim. Viitaniemi 1977, 86-88.

³⁸Turpeinen Oiva, Kainuun historia II. Kajaani 1986.

³⁹Fränti Eila, Kulkuneuvot Kajaanin kihlakunnassa 1700-luvulta 1800-luvun loppuun.

Laudaturtutkielma Suomen historian laitoksella. Turun yliopisto 1963.

⁴⁰Suomen teiden historia I. Pakanuuden ajalta Suomen itsenäistymiseen. Mikkeli 1974; Suomen teiden historia II. Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle. Lahti 1977.

muistitietoa autoilun alkuvaiheista. Kulunut aika on tehnyt tehtävänsä, sillä nuorimmatkin 1920-luvun autoilijoista olisivat nykypäivänä noin 90-vuotiaita. Tutkimuksen kannalta tämä on harmillista, koska näiden henkilöiden haastattelu olisi varmasti tarjonnut konkreettista lisävalaistusta autoilun varhaisvaiheiden värikkäisiin tapahtumiin. Muiden aikalaisten tai nuoremman sukupolven edustajien haastattelu ei mielestäni korvannut tätä puutetta, joten haastattelujen sijaan olen turvautunut muihin lähteisiin. Toisaalta haastattelujen käyttö tutkimuksessa olisi voinut aiheuttaa myös ongelmia. Pitkä aikaperspektiivi tutkittavaan aiheeseen olisi saattanut "kullata" monia muistoja tai osa muistitiedoista olisi yksinkertaisesti voinut unohtua tai vääristyä.

1.3. Tutkimusmetodi ja käsitteet

Autoliikenteenhistoriassa tutkimusmenetelmän valintaan vaikuttavat tehtävän luonne ja lähdeaineisto. Koska tämän tutkimuksen tärkeimpänä tavoitteena on kokonaiskuvan saaminen Kainuun autoistumisesta ja sen kehittämisestä 1920-luvun loppuun asti, on tarkoituksenmukaisinta analysoida monitahoista lähdemateriaalia sekä kvalitatiivisesta että kvantitatiivisesta näkökulmasta. Pääasiassa yritän selvittää asettamani tutkimusongelmat hyvin käytännönläheisesti nostamalla esille yksittäisiä autoilijoita ja yrityksiä esimerkinomaisesti eri lähteistä koottujen tiedon "sirpaleiden" avulla. Samalla pyrin mahdollisuuksien mukaan myös suhteuttamaan saatuja yksityiskohtaisia tuloksia koskemaan koko tutkimusaluetta ja muodostamaan taulukoita eri muuttujien perusteella. Työni lopussa esittelen määrällisesti yhteenvedon Kainuun alueen autoistumisesta sekä alueellisista eroista. Tästä kokoavasta katsauksesta huolimatta tutkimus painottuu pakostakin niille alueille, joissa autoliikenne oli vilkkainta ensimmäisinä vuosikymmeninä. Käytännössä tämä tarkoittaa Kajaania ja sen lähiympäristöä.

Kainuun autoliikenteen määrällinen selvitys on tutkimuksessani tehty rekisteröityjen autojen pohjalta, koska tämä tapa on nähdäkseni ainoa suhteellisen tarkka menetelmä sen todetuista puutteista huolimatta. Ammattimaisen autoilun laajuutta olisi periaatteessa ollut mahdollista kartoittaa 1920-luvun osalta myös myönnettyjen liikennelupien perusteella. Laissa liikennelupa määrättiin pakolliseksi jo vuoden 1922 asetuksessa, jonka mukaan maaseudulla lupa oli hankittava maaherralta ja kaupungissa maistraatilta.⁴¹ Hyvin yleisesti käytäntö juurtui kuitenkin

⁴¹ Asetuskokoelma 1922/237.

hitaasti, sillä autoilijat saattoivat harjoittaa alansa pitkiäkin aikoja ilman virallista liikennelupaa. Valtiovaltakin suhtautui asiaan aluksi melko välinpitämättömästi ja salli esimerkiksi linja-autoliikenteen aloittamisen reiteillä jo ennen varsinaisen luvan myöntämistä.⁴² Toisaalta lupatietoihin syntyi virheitä myös siitä, että säännöllistä tavara- ja henkilöreittiliikennettä harjoittaneet yrittäjät anoivat usein innostuksissaan lupia useille eri reiteille. Niukassa taloudellisessa tilanteessa liikennöitsijällä ei kuitenkaan aina ollut mahdollisuutta aloittaa toimintaansa kaikilla linjoilla. Silti tämä liikennelupien "hamstraus" oli mahdollista, koska lain mukaan lupa oli myönnettävä jokaiselle "kunnolliselle" anojalle.⁴³ Tämän vuoksi liikennelupia voidaan pitää melko epäluotettavana mittarina tarkasteltaessa autojen määriä ja liikenteen laajuutta. Olenkin käyttänyt lupatietoja tutkimuksessani vain joissakin kohdin tarkentavana aineistona.

Alkuaikoina eri autoliikennemuotoja vastasivat käsitteet, joilla oli erilainen merkitys kuin nykyisin. Linja-, kuorma- ja vuokra-autoliikennettä oli monta kertaa vaikea erottaa toisistaan 1920-luvulla, koska niissä kaikissa kuljetettiin sekaisin sekä tavaraa että matkustajia. Myös moottoriajoneuvorekisterissä autoja nimitettiin usein "henkilö-tavara-autoksi" tai "tavara-autoksi vuokra-ajoon ja tavaroiden kuljetukseen".⁴⁴ Näissä tapauksissa linja-autoiksi on laskettu ne, joissa oli tilaa kuljettajan lisäksi vähintään kahdeksalle henkilölle.⁴⁵ Sitä pienemmät autot olivat siten joko kuorma- tai henkilö-autoja. Kuitenkin suurimmassa osassa rekisteritietoja on ajoneuvon kohdalle merkitty sen laatu yksiselitteisesti.

Alkuvaiheessa myös autoliikenteen sanasto oli hyvin kirjavaa ja vakiintumatonta. Moottoriajoneuvorekisterin ja sanomalehtien pohjalta⁴⁶ koottujen esimerkkien mukaan linja-autoja kutsuttiin 1920-luvulla auto-omnibusseiksi, henkilö-omnibusautoiksi, omnibus-autoiksi ja matkailija-autoiksi. Aivan vuosikymmenen lopulla tuli myös termi linja-auto käyttöön. Kuorma-autoista käytettiin tavara-auto, tavara-automobiili ja kuorma-auto nimityksiä. Taksii-sanaa ei kuitenkaan esiintynyt lainkaan, vaan sen tilalla käytettiin pelkästään ilmaisuja pirssi-tai vuokra-auto. Tässä tutkimuksessa olen käyttänyt eri autoliikennemuodoista kaikkia edellä mainittuja nimityksiä.

⁴² Esim. OMA. Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:7, KD 308/1923. Maaherran kiertokirje 18.6.1923.

⁴³ Asetuskokoelma 1922/237; 1926/157. Vrt. esim. Viitaniemi 1978, 49-50.

⁴⁴ Kts. esim. Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924 - 1925.

⁴⁵ Esim. asetus 1926/158 määritteli linja-auton näin. Toisaalta esim. Mäkelä on käyttänyt rajana yhdeksää henkilöä nykyisen lainsäädännön mukaisesti. Kts. Mäkelä 1967, 5-6.

⁴⁶ Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929; Ylimaa 8.6.1920. Kajaanista, 2; 17.8.1920. Ilmoitus, 1; Kajaanin Uutiset 7.6.1921. Ilmoitus, 3; Kainuun Sanomat 3.7.1925. Ilmoitus, 4; 2.7.1927. Ilmoitus, 4; 4.6.1928. Ilmoitus, 4.

1.4. Kainuun liikenneolot ennen autoja

Varhaisimpina aikoina maamme pääliikenneväylinä olivat vesistöt, jotka muodostivat myös Kajaanin kihlakunnan tärkeimmät kulkutiet jo keskiajan lopulla. Alueen tärkeimmän vesitien muodosti Oulujoen reitti, jonka keskuksena toimi Oulujärvi. Oulujokea pitkin järveltä oli yhteys länteen, Hyrynsalmen reittiä pitkin koilliseen ja Sotkamon reittiä itään. (Kts. liite 2.) Kaksi viimeksimainittua vesijaksoa jatkuivat myös Venäjän Karjalan puolella, joten näillä reiteillä oli ensiarvoinen merkitys esimerkiksi kauppaliikenteen kannalta. Sotien aikana niitä käytettiin luonnollisesti myös hävitys- ja ryöstöretkiin.⁴⁷

Kainuun vesistöt palvelivat sekä paikallista että läpikulkuliikennettä, ja myös asutus levisi vesistöjä seuraten. Reittien liikennettä häiritsi kuitenkin jokien lukuisat kosket, joiden perkauksiin ryhdyttiin vähäisessä määrin jo 1700-luvun lopulla.⁴⁸ Lopullisen sysäyksen 1800-luvun laajoihin, valtion varoilla suoritettuihin, perkauksiin antoi kaupankäynnin yleinen vilkastuminen ja varsinkin tervanpolton ja -kuljetuksen lisääntyminen.⁴⁹ Pitkä venematka Kainuun "perukoilta" Ouluun helpottuikin parannustöiden johdosta huomattavasti, mutta 1900-luvun alkupuolella tervareittien käyttö alkoi vähentyä tervakaupan heikentyessä ja maaliikenteen kasvaessa.

Yleisin vesillä käytetty kulkuväline oli vene. Vanhimmat purtiloveneet olivat Kainuussakin yhdestä puusta koverrettuja, mutta myöhemmin pitkät kirkko- ja tervaveneet sekä tavalliset soutuveneet tehtiin laudoista.⁵⁰ Varsinainen laivaliikenne Oulujärvellä alkoi jo 1820-luvulla purjealuksien turvin, mutta ensimmäinen höyrylaiva järvelle saatiin vasta v. 1870. Tämä Ämmä-niminen alus kuljetti sekä rahtia että matkustajia Kajaanin ja Vaalan välillä, mutta kasvavan tarpeen vuoksi se sai pian seuraa uusista höyrylaivoista.⁵¹ Kajaanin ja Sotkamon Ontojoen välillä alkoi liikennöidä v. 1883 höyrylaiva Elias ja seuraavalla vuosikymmenellä reitillä otettiin käyttöön toinenkin alus.⁵² Kaiken kaikkiaan Oulujärvellä oli v. 1910 yhteensä yhdeksän ja Sotkamon reitillä seitsemän matkustajalaivaa ja hinaajaa.⁵³ Nopeasti

⁴⁷Kts. lisää Mustonen 1885, 24-35; Franti 1963, 9-14.

⁴⁸Turpeinen 1986, 166.

⁴⁹Kts. lisää Komiteamietintö 1910:4, 244-246; Franti 1963, 138-148; Calamnius 1912, 131-134.

Kuvaus tervansoudusta kts. Mustonen 1885, 174-185

⁵⁰Veneistä kts. lisää Paulaharju 1922, 23-26; Entinen Oulujoki 1954, 129-134.

⁵¹Laivaliikennettä ja varsinkin rahdinkuljetusta vilkastutti 1800-luvun alkupuolella Kainuuseen perustetut rautaruukit ja sahalaitos. Matkustajaliikenteen nopea kasvu alkoi vuosisadan loppupuolella. Kts. lisää Oulujärven laivaliikenteestä Heikkinen 1989, 104-110; Komiteamietintö 1910:4, 247-248

⁵²Kts. lisää Vinha-Mustonen 1981, 14-23.

⁵³Pulma 1994, 57.

lisääntyneen laivaliikenteen myötä monen kainuulaisen kauppa- ja kirkkomatkat helpottuivat huomattavasti.

Vesistöt tarjosivat kulkuväylän myös talvella, jolloin jääteitä pitkin kuljettiin kävellen, suksella tai reellä. Talvisaikaan liikkumista helpotti se, että lumen ja jään peittämä maa tarjosi kulkumahdollisuuksia kaikkialla ilman kulkuvälineen vaihtoa. Tämän vuoksi vaativimmat matkat ja kuljetukset jätettiin entisaikaan aina talveksi. Tärkeimmiksi liikennereiteiksi nousivat tällöin ns. talvitiet, jotka Kainuussa seurasivat yleensä vähäisten maanteiden ja vesistöjen väyliä.⁵⁴

Vaikka Kainuun runsaat vesistöt tarjosivatkin hyvät mahdollisuudet liikkumiseen, ei veneellä silti päässyt läheskään joka paikkaan. Tämän vuoksi oli kulkureittejä luotava myös maalle. Alkeellisimmat näistä olivat ns. kinttupolkuja, joita pitkin ihmiset kulkivat kaskeamassa sekä metsästys- ja kalastusmatkoilla. Samuli Paulaharjun keräämän muistitiedon mukaan polut Kainuussa oli tehty niin, että suot kierrettiin joko kankaita pitkin tai ylitettiin suoraan pitkospuiden avulla. Korkeimpien vaarojen kohdalla polut oli raivattu kulkemaan vaarojen laitoja pitkin ja purojen yli oli tehty porraspuut. Esimerkkinä ikivanhasta kinttupolusta voidaan pitää Suomussalmen Hallantietä, joka kulki Hyrynsalmen kautta aina Paltamoon asti kirkko- ja käräjätienä. Parhaimpia polkuja pitkin kykeni jopa ratsastamaan, mutta tavallisesti niitä pitkin kuljettiin kävellen.⁵⁵ Vaikka Kainuun maaliikenneyhteydet paranivatkin huomattavasti viime vuosisadan lopulla, kinttupolut säilyivät monin paikoin ainoina kulkuväylinä vielä pitkään. Esimerkiksi vielä v. 1909 rakennettiin Suomussalmelle runsaasti uusia porrasteita valtion varoin.⁵⁶

Asutuksen lisääntyessä ja olojen kehittyessä metsäpolkuja ruvettiin monin paikoin raivaamaan leveämmiksi, jotta hevosten vetämät puukärrytkin mahtuivat niille. Usein ensimmäisiä kärryiteitä olivat kylien toimesta vesistöjen rannoille tehdyt vaatimattomat paikallistiet. Varsinaisiksi maanteiksi luokiteltuja heikkokuntoisia teitä oli Kainuussa 1800-luvun alussa Viertolan mukaan ainoastaan kolme kappaletta.⁵⁷

Kaukoliikenteessä Kainuu astui uuteen aikakauteen 1900-luvun alussa, jolloin liikenteelle avattiin Iisalmen ja Kajaanin välinen rautatie. Radan rakentamista Kajaaniin ryhdyttiin vaatimaan voimakkaammin jo 1890-luvun alkupuolella, koska Savon rata oli juuri valmistunut Kuopioon asti. Lopullisesti rakennushanke

⁵⁴Heikkinen 1989, 132-134; Entinen Oulujoki 1954, 186-189. Suksien ja rekien kehityksestä kts. lisää Paulaharju 1922, 26-28.

⁵⁵Paulaharju 1922, 22-23, 26; Calamnius 1912, 135-137.

⁵⁶Kajaanin Lehti 10.3.1909, 2-3.

⁵⁷Maantiet olivat Oulun - Säräisniemen, Sotkamon - Paltamon ja Vuolijoen etelään, Oulu - Kuopio valtatielle, suuntautunut maantie. Viertola 1974a, 116. Kts. liite 3. Joissakin lähteissä näiden lisäksi mainitaan Sotkamon ja Nurmeksens välinen polkumainen maantie. Vrt. Fränti 1963, 42-43, 67; Turpeinen 1986, 172-174.

hyväksyttiin kuitenkin vasta v. 1901 ja liikenteelle rataosa avattiin v.1904.⁵⁸ Radan valmistumisella oli Kainuulle suuri merkitys sekä taloudellisesti että henkisesti. Esimerkiksi Kajaanin kihlakuntaa koskeneessa mietinnössä vuodelta 1910 korostettiin rautatien vaikutuksia ja todettiin, että *"jo tälläkin lyhyellä ajalla on tämän edun tuottama hyöty kihlakunnalle arvaamattoman suuri ja niin monipuolinen, että sen määrittelemisen käy mahdottomaksi"*.⁵⁹ Samalla Kajaani alkoi kehittyä yhä selvemmin kainuulaisten keskuukseksi ja kauppapaikaksi, minkä vuoksi heidän yhteydet esimerkiksi Ouluun vähenivät.

2. Liikellelähdön edellytykset

2.1. Tiestö

2.1.1. Tielainsäädännön kehitys

Tienteko ja kunnossapito olivat maaseudulla kuuluneet jo vanhastaan maanomistajien tehtäviin. Vuoden 1883 tieasetuksessa tiet jaettiin yleisiin teihin ja yksityisiin teihin. Sen mukaan yleisiksi teiksi laskettiin maanomistajien edelleen kustantamat maantiet sekä käyttäjien ylläpitämät kylätiet.⁶⁰ Vuosisadan vaihteeseen tultaessa maanteiden käyttö ja rakentaminen lisääntyivät niin paljon, että niistä koituvat rasitukset alkoivat muodostua maanviljelijäväestölle liian suureksi. Heidän taholtaan ryhdyttiinkin vaatimaan tieteen siirtämistä valtion velvollisuudeksi. Myös sanomalehdissä maanomistajien tierasitus todettiin yleisesti kohtuuttomaksi ja toivottiin sen järjestämistä tasapuolisemmin.⁶¹

Autoilun lisääntyminen Suomessa tämän vuosisadan alkupuolella sai kaikkien osapuolten kiinnittämään enemmän huomiota teihin ja niiden heikkoon kuntoon. Esimerkiksi Martti Eerikäinen laati v. 1917 ensimmäisen suomenkielisen ohjekirjan maanteiden rakentamisesta ja kunnossapidosta. Samassa teoksessa Eerikäinen otti vahvasti kantaa tientekorasituksen epätasa-arvoisuuteen ja vaati, että

⁵⁸Kts. lisää Schultz 1916, 123-131, 145-151; Fränti 1963, 181-185; Turpeinen 1986, 292-296.

⁵⁹Komiteamietintö 1910:4, 259.

⁶⁰Asetuskokoelma 1883/2.

⁶¹Kts. esim. Kajaanin Lehti 6.3.1911. Maanteiden ja siltain teko ja kunnossapito, 1; 22.5.1912. Sitkeä kysymys, 1; Kaikuja Kajaanista 22.6.1916. Tieasiamme, 1.

"parannus pakostakin pian saatava aikaan".⁶² Asiassa päästiinkin ratkaisuun jo seuraavana vuonna, jolloin annettiin tientekoa ja kunnossapitoa koskeva laki. Siinä yleiset tiet jaettiin kahteen luokkaan, maanteihin ja paikallisteihin. Edellisten tekemisestä ja kunnossapidosta kanto rasiutukset valtio, kun taas paikallisteistä niiden tarvitsijat, joilla oli kuitenkin lain mukaan mahdollisuus anoa avustusta tienpitoon valtiovaltalta. Lisäksi omana ryhmänään olivat edelleen yksityiset tiet.⁶³

Uuden lain mukaan vilkkaimmin liikennöidyistä maanteistä piti suoraan huolta valtion tie- ja vesirakennushallitus, jonka alaisena toimivat koko maan kattavat tiepiirit (esim. Oulun piiri). Sen sijaan vähemmän tärkeiden maanteiden kunnossapito kuului lääninhallitusten tehtäviin. Käytännön tienpito jälkimmäisessä tapauksessa jäi kuitenkin maalaiskuntiin perustettujen tielautakuntien ja ns. urakkajärjestelmän vastuulle, vaikka valtio kantoikin kustannukset.⁶⁴

Vuonna 1921 voimaan astunut laki osoittautui monin paikoin vajavaiseksi heti alusta alkaen. Pahimpana ongelmana oli se, että maanteiden kokonaismäärästä, noin 25 000 kilometristä, oli valtion välittömässä hoidossa vain 1300 kilometriä. Näin valtaosa maanteistä oli tielautakuntien hoidossa, joille tämä tehtävä muodostui kuitenkin ylivoimaiseksi varsinkin kun liikenne kasvoi koko ajan. Lisäksi urakkajärjestelmä ei vastannut täysin tarkoitustaan, sillä urakoitsijat pyrkivät luonnollisesti selviämään tienhoidosta mahdollisimman pienin kustannuksin. Käytännössä tämä merkitsi keuhon hevosteiden hidasta parantumista autoliikenteen vaatimalle tasolle.⁶⁵ Toisaalta ongelmia aiheutti itse lainmuotokin, joka ei ollut kaikkein yksiselitteisimpiä. Esimerkiksi maanteiden hoidossa vallinnut kaksijakoisuus tie- ja vesirakennushallituksen sekä lääninhallitusten välillä ei varmasti helpottanut muutenkin täysin uusien ja mullistavien säädösten omaksumista. Suomessa julkaistiinkin 1920-luvun alussa sekä maanteitä että paikallisteitä koskeneet selitysteokset, joiden tarkoituksena oli ohjata uuden tielain soveltamista ja teiden kunnossapitoa.⁶⁶

Tielaki jouduttiin uusimaan jo v. 1927, jonka mukaan yleiset tiet jaettiin kolmeen eri ryhmään ja yksityisteistä muodostettiin ns. tilusteitä. Maantiet saattoivat edelleen olla joko valtion välittömässä tai paikallisten viranomaisten hoidossa. Jälkimmäisessä tapauksessa maanteiden kunnossapidosta eivät enää ensi sijassa vastanneetkaan tielautakunnat, vaan niiden hoito oli nimismiesten ja urakkalaisten

⁶²Eerikäinen 1917, 5.

⁶³Asetuskokoelma 1918/147.

⁶⁴Asetuskokoelma 1918/147. Vrt. Oulun tie- ja vesirakennuspiirin historiikki 1985, 12-14.

⁶⁵Perko 1977a, 31, 33-34.

⁶⁶Opas maanteitä koskevien lakisäännösten soveltamisessa ja maantien kunnossapitotyön suorittamisessa. Helsinki 1921; Hernberg Alarik, Paikallisteiden kunnossapito. Helsinki 1922. Vuonna 1927 Arvo Lönnroth julkaisi oppaan, joka keskittyi teiden suunnitteluun ja rakentamiseen. Lönnroth Arvo, Tiekäsikirja. Porvoo 1927.

käsissä. Työssään heitä avustivat lautakunnat ja tie- ja vesirakennushallituksen alaiseksi perustetut uudet tiemestaripiirit.⁶⁷ Näin vuoden 1927 laissa lähestyttiin merkittävästi sitä periaatetta, että tielaitos maanteiden osalta kuuluisi valtion viranomaisten alaisuuteen. Toisena ryhmänä yleisiin teihin laskettiin kuntien ylläpitämät kunnantiet ja kolmantena osakasten tekemät kylätiet. Uusi tielaki mahdollisti kuitenkin valtionavun saamisen kunnan- ja kyläteiden tekemiseen ja kunnossapitoon. Julkisen vallan investointien kasvusta huolimatta jatkuivat tielaitoksen vaikeudet kehittyä kasvavan autoliikenteen vaatimuksia vastaavaksi. Omalta osaltaan tähän vaikutti myös tielaki, joka oli jo syntyessään vanhentunut. Siitä puuttuivat esimerkiksi selvät määräykset talviaukkipidon järjestämisestä.⁶⁸

Kaupunkien asemakaavoitetulla alueella olevien katujen rakentaminen ja kunnossapito oli kuulunut talonomistajien velvollisuuteen jo varhain. 1800-luvulla tämän vanhan käytännön noudattamista jatkettiin Suomessa lähes kaikissa kaupungeissa. Esimerkiksi Kajaanin kaupungin v. 1877 vahvistetussa rakennus- ja palojärjestyksessä määrättiin katujen rakentaminen ja kunnossapito tontinomistajille.⁶⁹ 1910 - 1920-lukujen kuluessa tilanne säilyi kaupungeissa periaatteessa samana, mutta käytännössä lähes kaikkialla kaupungit olivat ottaneet osan rasituksista itselleen. Kajaanissa v. 1908 voimaan tulleessa rakennussäännössä katujen ja yleisten paikkojen rakentaminen oli määrätty kaupungin ja niiden kunnossapito talonomistajien vastuulle. Lopullisesti nämä periaatteet vahvistettiin kaikkia kaupungeja koskeviksi vuoden 1931 asemakaavalaissa.⁷⁰

Kaupunkien alueella olevien teiden ylläpidosta säädettiin jo vuoden 1743 rakennuskaaressa, jonka mukaan *"kaupungit tehkööt ja kunnossapitäkööt tiet ja sillat niin kauaksi kuin kaupungin tilukset ulottuvat"*. Tämä määräys olikin voimassa aina vuoteen 1927, jolloin voimaan tullen uuden tielain mukaan valtio alkoi maksaa kaupungeille avustusta tienpidosta.⁷¹

2.1.2. Kainuun tiet

1800-luvun alussa nousivat esille Pohjois- ja Itä-Suomen kehnot liikenneolot sekä alueiden asukkaiden että valtiovallan taholta. Varsinkin kainuulaisten tiehankkeet

⁶⁷Asetuskokoelma 1927/165. Esimerkiksi Kajaanin tiemestaripiiri perustettiin v. 1928. Kts. lisää Väisänen 1983, 4-5, 16.

⁶⁸Asetuskokoelma 1927/165. Myös tästä tielaista tehtiin oma selitysteos. Bonsdorff E. - Martikainen Olli, Tielainsäädäntö selityksineen tielakiin. Porvoo 1931.

⁶⁹Kallenautio 1983, 306-307; Pyhälä 1929, 4.

⁷⁰Kallenautio 1984, 371-372; Pyhälä 1929, 5; Asetuskokoelma 1931/145.

⁷¹Kallenautio 1984, 375; Asetuskokoelma 1927/165.

kävivät yhä tärkeämmiksi alueen asutuksen voimistuessa ja levitessä syrjäseuduillekin. Toisaalta niiden perustaminen tuli tarpeelliseksi, jotta Kainuun kytkeminen maan muuhun tieverkostoon olisi onnistunut.⁷²

Kainuun kannalta merkittävimpiä tiehankkeita olivat Kajaanin-Iisalmen maantien rakentaminen 1820-luvulla sekä Kajaanista Oulujärven etelä- ja pohjoispuolitse Ouluun 1850 - 1860-luvuilla valmistuneet tiet. (Kts. liite 4.) Samoihin aikoihin maakunnan pohjois- ja itäosiin rakennettiin paikallisesti tärkeitä maanteita. Tällöin valmistui mm. Oulun - Vaalan tieltä Puolangan kautta Hyrynsalmelle ja edelleen Suomussalmelle johtava yhdystie sekä Sotkamon ja Kuhmoniemen välinen maantie.⁷³

Valtiolla oli 1800-luvun puolivälistä lähtien tärkeä merkitys Kainuun tieverkon laajenemisessa sen huomattaessa, että maakunnan olojen laajempi kehittäminen edellytti keuhon maayhteyksien parantamista. Myönnettyjen määrärahojen avulla teitä kyettiin rakentamaan selvästi enemmän kuin pelkästään tientekovelvollisten kustannuksella olisi ollut mahdollista. 1800-luvun lopun katovuodet pakottivat valtiovalan lisäämään köyhän maakunnan avustamista monella eri tavalla. Yhtenä mahdollisuutena nähtiin varojen suuntaaminen maantieverkoston kehittämiseen hätäaputoiden avulla, mikä olisi helpottanut puutteesta kärsivien ja työttömien tilannetta sekä tukenut koko nälkamaan nousua. Vuosisadan vaihteessa rakennettiin ympäri Kainuuta useita yhdysteitä tällä tavoin. Samalla yleisten teiden määrä nousi vuoden 1890 560 kilometristä 1400 kilometriin vuonna 1907.⁷⁴ Tästä huolimatta esimerkiksi kihlakuntaa tutkineen komitean mietinnössä vuodelta 1910 todettiin, että *"teitten tarve kihlakunnassa --- ei ole vielä läheskään tyydytetty"*. Suurimpana ongelmana komitea näki maakunnan harvan asutuksen, joka teki teiden rakentamisen ja kunnossapidon hyvin raskaaksi ilman valtion avustusta.⁷⁵

Vaikka kulkuyhteydet olivat määrällisesti parantuneet tuntuvasti vuosien mittaan, niin maanteiden kunto säilyi vielä 1900-luvun alussa huonona. Talonpoikien mahdollisuudet teiden parannustöihin olivat rajalliset ja valtion mielenkiinto niihin vähensi rautatiet, joiden kehittäminen nähtiin paljon tärkeämmäksi. Autojen ilmaantuminen liikenteeseen lisäsi kuitenkin nopeasti maanteiden merkitystä ja vaati teiden luonteen muuttamista, koska mutkikkaat ja huonosti pohjatut hevoslakennetiet eivät vastanneet autoilijoiden vaatimuksia.⁷⁶

⁷²Viertola 1974b, 130,134; Turpeinen 1986, 174-175.

⁷³Viertola 1974b, 135-139; Turpeinen 1988, 360; Wilmi 1997a, 191,194.

⁷⁴Komiteanmietintö 1910:4, 250-251; Viertola 1974c, 225-226; Turpeinen 1992, 278; Laitinen 1985, 200-201; Valpasvuo 1954, 202-204.

⁷⁵Komiteanmietintö 1910:4, 253-254.

⁷⁶Viertola 1974c, 258-260; Järvinen 1911, 59-61.

1920-luvulla Pohjois-Suomi oli valtion maantierakennuksen pääkohteena, mistä kertoi mm. komitean asettaminen jo v. 1923 tutkimaan Pohjois-Suomen ja Karjalan tieoloja. Samalla tärkeäksi kysymykseksi nousi tie- ja junaliikenteen välinen suhde. Valtiovallalle rautatiet olivat vielä 1920-luvulla selvästi ensisijainen sijoituskohde maanteiden sijaan, mutta toisaalta kiskoliikennekään ei ollut mahdollista ilman kunnan tieyhteyksiä asemille. Lisäksi harvaan asutuille seuduille kalliiden ratojen runsas rakentaminen ei ollut kannattavaa, joten maaliikenteen kehittyminen näillä alueilla jäi tieverkoston vastuulle.⁷⁷ Esimerkiksi Kainuuseen rakennettiin vuosikymmenen kuluessa "vain" Kajaani - Kontiomäki ja Nurmes - Kontiomäki - Oulu (valmistui kokonaisuudessaan vasta v. 1930) -pääradat, minkä seurauksena alueen tiestön kehittäminen painottuikin paikallisteiden rakentamiseen ja suurempien yhteyksien luomiseen juna-asemille. Tärkeimpiä tällöin valmistuneita tiehankkeita olivat mm. Hyrynsalmen - Suomussalmen ja Kontiomäen - Ristijärven väliset maantiet. Maakunnan länsi- ja eteläosissa tehtiin 1920-luvulla uusia teitä varsin vähän, koska entiset maantiet ja vastarakennetut rautatiet keskittyivät näille alueille.⁷⁸ Silti vuosikymmenen loppuun mennessä maakunnan tieverkossa tapahtui varsinkin autoliikenteen kannalta myönteistä kehitystä yleisten teiden määrän noustessa yli 1700 kilometriin. Tästä määrästä oli kuitenkin vain 157 kilometriä valtion välittömässä hoidossa.⁷⁹

Uusista teistä huolimatta Kainuun tieolot olivat vielä monin paikoin ongelmalliset 1920-luvun lopussa. Pitäjien pinta-alaan verrattuna maanteitä oli yleensä aivan liian vähän ja niistäkin vain vilkkaimmat tiet olivat autoilijoita tyydyttävässä kunnossa. Esimerkiksi Suomen Autobiiliiklubin julkaisemassa käsikirjassa todettiin v. 1928, että Kajaani - Ristijärvi - Suomussalmi -maantie oli "*hyvässä kunnossa*".⁸⁰ Kasvaneen autoliikenteen vuoksi tiet olisivat kuitenkin tarvinneet jatkuvaa kunnossapitoa, mutta urakkajärjestelmä ei mahdollistanut tätä. Erityisesti kelirikkoaikoina Oulun läänin maaherra joutui antamaan useille tieosuuksille autoilun kieltäviä määräyksiä.⁸¹ Toisaalta Suomenmaan mukaan esimerkiksi Kainuun itäosissa " - - - tieverkosta tuskin saattaa puhuakaan, sillä

⁷⁷Komiteanmietintö 1928:7, 7, 11-12, 17; Tommila 1978, 17-18; Leppänen 1967, 120-122.

⁷⁸Kontiomäki kuuluu Paltamon pitäjään. Kts. esim. SVT XIX. Tie- ja vesirakennukset 38, 1922, 49-50; tie- ja vesirakennukset 39, 1923, 46-47; tie- ja vesirakennukset 40, 1924, 69-70; tie- ja vesirakennukset 41, 1925, 58-59; tie- ja vesirakennukset 43, 1927, 54-55. Vrt. Perko 1977b, 179-182; Turpeinen 1992, 288; Turpeinen 1988, 422-423. Kainuuseen rakennetuista rautateistä kts. lisää Viluksela 1937, 69-79.

⁷⁹Suomenmaa IX 1929, 186-267; SVT XIX. Tie- ja vesirakennukset 45, 1929, 62.

⁸⁰Suomen Autobiiliiklubin käsikirja 1928, 150. Vrt. Brander 1930, 93-94.

⁸¹OMA. Sotkamon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:5, KD 577/1924. Maaherran kiertokirje 31.10.1924; Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:7, KD 189/1925. Maaherran kiertokirje 22.4.1925; Paltamon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:7, KD 321/1926. Maaherran kiertokirje 10.5.1926.

*maantiet kulkevat paikoitellen kymmenien kilometrien päässä toisistaan, eivätkä läheskään aina ole haarateillä toistensa yhteydessä. Monet kylät ja yksinäistilat elävät kokonaan metsäpolkujen varassa.*⁸² Teiden lisärakentaminen ja parannustyöt nähtiinkin Kainuussa edellytykseksi mm. kannattavammalle elinkeinotoiminnalle, postiyhteyksien nopeuttamiselle ja "korpikommunismin" pysäyttämiseksi. Viiden vuoden jälkeen v. 1928 valmistunut Pohjois-Suomen ja Karjalan maantiekomitean mietintö korosti omalta osaltaan Kainuun tieolojen suunnitelmallista parantamista lähitulevaisuudessa.⁸³

Autoilijoiden kannalta ongelmia aiheutti 1920-luvulla myös talviliikenteen järjestäminen. Kainuun runsaslumiset talvet estivät ympärivuotisen autoliikenteen yleensä lähes kokonaan, koska teiden aukipito kevyiden lumirekien avulla oli autojen kannalta varsin puutteellista. Autojen omistajat nostivatkin kulkupelinsä talvisaikaan tavallisesti "pukkien päälle" ja siirtyivät muiden tavoin hitaamman hevoslukon pariin.⁸⁴ Aurasaluston tekninen kehittyminen vuosikymmenen lopulla nosti pian Kainuussakin esiin ajatuksen autoliikenteen järjestämisestä talvisin tärkeimmillä tieosuuksilla. Ensimmäisen kerran säännöllinen auraus aloitettiin talvella 1928 - 1929, jolloin Kontiomäen ja Suomussalmen väliä pidettiin auki paikallisten autoilijoiden toimesta. Muualla maakunnassa talviliikenne yleistyi vasta 1930-luvulla valtion roolin kasvaessa aurastoiminnassa ja -kustannuksissa.⁸⁵

Kajaanin kaupungin kadut kehittyivät pitkälti samalla tavalla ja nopeudella kuin maalaispitäjienkin tieolot. 1900-luvun alussa Kajaani oli käytännössä vielä suuri kylä, jonka tunnusmerkkinä olivat päällystämättömät kadut sekä lankuista tehdyt jalkakäytävät. Myös katujen kunnossapito oli hyvin puutteellista; Talonomistajia jouduttiin toistuvasti huomauttamaan tai sakottamaan katujen korjauksen ja puhdistuksen laiminlyömisistä.⁸⁶ Kaupunkikuvan nykyaikaistaminen alkoi 1910-luvulla, jolloin ryhdyttiin maanalaisen viemäriverkoston rakentamiseen. Samoihin aikoihin kaupungissa mietittiin myös laajempien katurakennustöiden aloittamista,

⁸²Suomenmaa IX: 1 1929, 43.

⁸³Brander 1930, 90-91; Komiteamietintö 1928:7, 14, 36-38, 46-47. Mietinnön perusteella hyväksyttiin v. 1929 laki, jonka perusteella rakennettiin Pohjois-Suomeen vuosina 1930 - 1934 yli 1000 kilometriä teitä. Asetuskokoelma 1929/195. Vrt. Perko 1977a, 60-61. Kainuun postinkuljetuksen kehittämisestä kts. lisää Pietiäinen 1988, 60-76.

⁸⁴Tämä näkyy esim. rekisteröinnissä. Autojen rekisteröiminen seuraavaa kalenterivuotta varten oli lain mukaan tapahduttava loppusyksyn aikana. Näin ei kuitenkaan käytännössä aina tapahtunut, koska autojen omistajat katsoivat usein rekisteröinnin tarpeelliseksi vasta lähempänä uuden ajokauden alkua. Kts. esim. OMA. Vaalan piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:4, KD 231/1926. Maaherran kirje 25.6.1926; Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat A1a:8, KD 98/1928. Lääninhallituksen kirje 20.2.1928.

⁸⁵Kainuun Sanomat 11.8.1928; 25.9.1928; 23.10.1928; 21.2.1929. Vrt. Turpeinen 1992, 288-289. Aurastoiminnasta ja sen kehittämisestä kts. lisää Pettersson 1931, 53-57; Lönnroth 1927, 166-171.

⁸⁶Esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:1, raportti nro 90/16.8.1915; raportti nro 93/17.8.1915; raportti nro 2/6.1.1916; raportti nro 6/16.1.1916.

mutta pian kaikki yritykset ja suunnitelmat hautautuivat sodan jalkoihin sekä määrärahojen puutteeseen. Esimerkiksi viemäröintityöt valmistuivat lopullisesti vasta 1920-luvun alussa.⁸⁷ Laajamittaisemmat katutyöt Kajaanissa alkoivat vasta vuosikymmenen puolivälin jälkeen, jolloin katuja pohjattiin ja tasoitettiin kasvaneen liikenteen vaatimalle tasolle. Autoliikenteen kannalta rakennustyöt jäivät kuitenkin keskeneräisiksi, sillä vielä v. 1929 kaupungin katuja ei ollut päällystetty millään tavalla.⁸⁸

2.2. Autoliikennelainsäädäntö

Ennen ensimmäistä maailmansotaa maamme autoliikennettä ei oltu huomioitu valtakunnallisessa lainsäädännössä. Tätä puutetta pyrittiin korvaamaan paikallisilla järjestyssäännöillä, joita otettiin käyttöön ympäri maata 1900-luvun alusta alkaen. Oulun läänissä ensimmäinen autoliikennettä koskenut ohjesääntö annettiin läänin kuvernöörin toimesta elokuussa 1906, jolloin seudulle ilmestyivät myös ensimmäiset autot. Ilmeisesti kuvernööri totesi automobiilin olevan niin poikkeuksellinen kulkuväline, että sen saaminen heti jonkinlaisen sääntelyn piiriin oli välttämätöntä. Seitsemän kohtaisessa järjestyssäännössä oli määräyksiä mm. korkeimmasta sallitusta nopeudesta, joka oli suoralla tiellä 15 km/h:ssa ja mutkissa enintään 10 km/h:ssa. Kokonaan ajoneuvo oli pysäytettävä säännön mukaan siinä tapauksessa, että vastaan tuleva hevonen näytti levottomalta. Lisäksi jalankulkijoita oli varoitettava aina torvella, jonka käyttö oli kuitenkin ehdottomasti kielletty kohdattaessa hevonen. Katsastustoiminnan tietynlaisena alkuna voidaan pitää säännön mainintaa, että ennen liikenteen aloittamista *"asiantunteva henkilö on automobiileja tarkastanut ja havainnut ne tarkoitusiaan vastaaviksi"*.⁸⁹ Vuonna 1911 kuvernööri vahvisti uuden Oulun läänin koskevan järjestyssäännön, joka oli pääkohdiltaan edeltäjänsä kaltainen. Automobiilien varustuksesta uusi sääntö antoi kuitenkin selvästi tarkemmat määräykset. Sen mukaan *"vaunuissa"* oli oltava mm. kaksi *"valovoimakasta lyhtyä"* ja automobiileja ei saanut maalata räikeän värisiksi.⁹⁰

⁸⁷Kajaanin Lehti 2.11.1910. Paikkakunnan uutisia, 2; 29.9.1915. Paikkakunnan uutisia. Katujen pohjaamiskysymys Kajaanissa, 2; Kaikuja Kajaanissa 28.9.1915. Kajaanista ja kihlakunnasta, 2. Vrt. Fält 1977, 220-221; Pyhälä 1929, 9-11.

⁸⁸Fält 1977, 221-222; Pyhälä 1929, 11-14.

⁸⁹OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätöskonseptit Da:121, päätös nro. 2709/10.8.1906.

⁹⁰OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätöskonseptit Da:133, päätös nro. 1292/26.7.1911.

Suomen itsenäistymisen jälkeen annettiin v. 1919 yleinen liikenneasetus, jonka määräykset esimerkiksi väistämisvelvollisuudesta koskivat kaikkia julkisilla teillä liikkujia.⁹¹ Siihenastisista laajin liikennettä koskeva lainsäädäntötyö saatiin kuitenkin valmiiksi v. 1922, jolloin valmistuivat ensimmäiset valtakunnalliset määräykset autoliikenteestä. Valtioneuvoston päätös moottoriajoneuvojen rekisteröimisestä ja katsastuksesta annettiin toukokuussa. Sen mukaan läänin maaherra piti yllä autorekisteriä ja määräsi tarvittavan määrän katsastusmiehiä toimeensa.⁹² Varsinainen automobiili liikennettä koskenut asetus vahvistettiin lokakuussa 1922. Asetuksessa oli määräykset mm. ammattimaisesta autoliikenteestä ja sen harjoittamiseen tarvittavasta luvasta. Autonkuljettajaksi asetuksen 11 §:n mukaan voitiin hyväksyä henkilö, *"joka katsastusmiehen antamalla todistuksella on osoittanut olevansa täysin perehtynyt automobiilin rakenteeseen, hoitoon ja ohjaukseen, on vähintään 18 vuoden ikäinen ja tunnettu raittiiksi elämässään, - -"*. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että ajokortin saamiseen riitti katsastusmiehen todistus ajotaidosta; autokoulut ja -kurssit tulivat kuljettajille pakollisiksi vasta v. 1926. Vuoden 1922 autoasetuksessa oli myös tarkat määräykset suurimmista sallituista ajonopeuksista, jotka kuvaavat ehkä parhaiten sen aikaisia liikenneoloja. Henkilöauton suurin nopeus vaihteli olosuhteiden ja ajopaikan mukaan 20 - 35 km/h:ssa ja kuorma-auton 10 - 30 km/h:ssa.⁹³

Automobiiliasetuksen määräykset ammattimaisesta autoliikenteestä olivat hyvin ylimalkaiset, jonka vuoksi asetuksessa säädettiin maaherrojen ja maistraattien oikeudesta antaa ammattiliikenteestä tarkempia sääntöjä.⁹⁴ Oulun läänin maaherran antama automobiiliohjesääntö otettiin käyttöön toukokuussa 1925. Pääasiassa ohjeen määräykset koskivat ammattikäytössä olevan autokaluston varusteita ja varsinkin omnibussien alusta- ja korirakennetta. Jo seuraavana vuonna linja-autojen rakenteesta säädettiin kuitenkin koko maata koskevalla asetuksella.⁹⁵

Seuraava valtakunnallisen autoliikennelainsäädännön uudistamisvaihe tapahtui keväällä 1926, jolloin eduskunnassa säädettiin ensimmäinen varsinainen laki moottoriajoneuvoliikenteestä. Laissa määriteltiin kuitenkin vain autoliikennettä koskevat yleiset periaatteet ja tarkemmat ohjeet jätettiin asetusteitse annettavaksi.⁹⁶ Vuoden 1922 asetuksen puutteellisten säännösten nopealla kumoamisella oli

⁹¹ Asetuskokoelma 1919/24.

⁹² Asetuskokoelma 1922/117.

⁹³ Asetuskokoelma 1922/237; 1926/157.

⁹⁴ Asetuskokoelma 1922/237.

⁹⁵ OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätöskonseptit Da:196, päätös nro 13051/15.5.1925; Asetuskokoelma 1926/37.

⁹⁶ Asetuskokoelma 1926/156.

ilmeisesti kiire, sillä uusi asetus moottoriajoneuvoliikenteestä annettiin jo samana päivänä lain vahvistamisen kanssa.

Asetuksen merkittävimmät muutokset koskivat ammattimaista autoliikennettä; esimerkiksi linja- ja paikallinen tilausliikenne erotettiin siinä ensimmäisen kerran toisistaan. Samalla tilausliikenteestä, jolla tarkoitettiin lähinnä vuokra-auto- ja kuorma-autoliikennettä, määrättiin, ettei auto saanut poistua tilapäisesti ilman erillistä lupaa 25 kilometriä kauemmaksi asemapaikkakunnaltaan. Tämä joustavaa liikennöintiä haitannut epäkohta aiheutti autoilijoiden keskuudessa paljon vastustusta ja se kumottiinkin v. 1928.⁹⁷ Vuoden 1926 asetuksessa oli myös hyvin yksityiskohtaisia säädöksiä itse ajoneuvoista. Esimerkiksi enimmäisnopeudet määrättiin nyt lähinnä ajoneuvon käyttötarkoituksen ja -paikan mukaan. Siten henkilöautojen suurin sallittu nopeus oli 20 - 55 , kuorma-autojen 15 - 30 ja linja-autojen 20 - 30 km/h:ssa.⁹⁸

Autoalan nopea kehitys 1920-luvun jälkimmäisellä puoliskolla vaati puolestaan lainsäädännön jatkuvaa muuttamista, joten seuraava moottoriajoneuvoasetus annettiin jo vuoden 1929 tammikuussa. Uusi asetus nojautui kuitenkin vielä vahvasti edeltäjänsä, minkä vuoksi se vaati pieniä muutoksia jo samana vuonna. Tammikuussa otettiin käyttöön myös uusi yleinen liikennejärjestyssääntö, joka sisälsi tarkat määräykset yleisillä teillä ja kaduilla tapahtuvasta liikenteestä ja kumosi samalla vuoden 1919 yleisen liikenneasetuksen.⁹⁹ Näiden asetusten vaikutukset autoliikenteeseen jäävät kuitenkin tämän tutkimuksen kannalta vähäisiksi.

3. Varovasti kytkinvipu ylös

3.1. Suomen ensimmäiset autot

Ihmisten ajatukset ja kokemukset itseliikkuvien vaunujen¹⁰⁰ rakentamisesta ovat hyvin vanhoja, mutta varsinaisesti autoiksi luokiteltavat kulkuneuvot keksittiin vasta 1700 - 1800-luvuilla. Käytännössä tämä tapahtui yhdistämällä hevosvankkuri,

⁹⁷ Asetuskokoelma 1926/157; 1928/172. Vrt. esim. Autoilija 5/1927, 14.

⁹⁸ Asetuskokoelma 1926/157.

⁹⁹ Asetuskokoelma 1929/23; 1929/262; 1929/25.

¹⁰⁰ Kreikkalais-latinalainen sanayhdistelmä "automobilis" tarkoittaa itseliikkuvaa. Stolze 1983, 5.

polkupyörä ja maamoottori. Aluksi vaunujen käyttövoimana toimi höyry, mutta moottorin painavuuden ja heikon hyötysuhteen vuoksi lähinnä ranskalaisten ja englantilaisten kehittelemät höyryautot eivät soveltuneet laajempaan käyttöön.¹⁰¹

Nykyaikaisen auton kehittämisen kannalta merkittävimmäksi keksinnöksi tuli polttomoottorin kehittäminen ja sen asentaminen pyörillä liikkuvalla alustalle. Ensimmäiset kokeilut tapahtuivat jo 1820-luvulla, mutta vasta 1860 - 1870-luvuilla ranskalaisten ja saksalaisten rakentamat polttomoottorit alkoivat paremmin soveltua vaunujen voimanlähteeksi. Ratkaisevana askeleena voidaan pitää saksalaisen N.A. Otton v. 1876 kehittämää nelitahtista kaasutinmoottoria, joka käytännössä toimi samalla tavalla kuin auton moottori nykyään. Auton kehityksessä toimivaksi kulkuvälineeksi suuri merkitys oli myös Carl Benzillä ja Gottlieb Daimlerilla, jotka toisistaan tietämättä rakensivat omat autonsa valmiiksi vuoden 1886 tienoilla. Heidän ajoneuvonsa syntyivät moottorin edelleenkehittelyn tuloksena, mutta ulkonäöltään molemmat autot olivat yhä hevosvaunun näköisiä. Pian useampikin eurooppalainen ja amerikkalainen valmistaja ryhtyi tarjoamaan polttomoottoriautojaan myyntiin, mikä tarkoitti myös autojen teollisen sarjatuotannon käynnistymistä. Vuosisadan vaihteen jälkeen autojen tekninen kehitys eteni nopeasti ja ne alkoivat saada nykyaikaisen auton ääriiviivat. Samalla Yhdysvallat nousi suurteollisuudeksi nopeasti kehittyneen autonvalmistuksen ykkösumaaksi varsinkin Henry Fordin ansiosta.

Vaikka autojen yleistyminen Euroopassa oli tapahtunut jo 1890-luvulla, Suomeen ensimmäinen auto saapui vasta vuosisadan vaihteen tienoilla. Perinteisesti historiankirjoitus on yleensä nostanut ensimmäiseksi suomalaiseksi autonomistajaksi Mustion ja Kytäjän kartanoiden omistajan Hjalmar Linderin tai tamperelaisen rakennusmestarin Johan Adolf Lewinin, joiden väitetään hankkineen ajoneuvonsa vuosien 1898 - 1900 välisenä aikana. Tarkkaa tietoa ajankohdasta ja autonomistajasta ei kuitenkaan ole olemassa, vaan Suomen autoilun alkuhistoria on tältä osin hyvin sekava. Varmaa kuitenkin on, että 1900-luvun alkuvuosina maassamme oli jo useampi automobiili.¹⁰²

Aluksi maahan tulleet autot olivat varakkaampien henkilöiden huvikäyttöön tarkoitettuja henkilöautoja. Mytta jo v. 1906 henkilöautoja otettiin ammattimaisen vuokra-autoilun käyttöön useammalla paikkakunnalla. Tällöin aloitettiin ainakin Helsingissä, Turussa, Oulussa ja Kuopiossa taksiliikenne, jonka kysyntä levisi seuraavina vuosina myös muihin suurimpiin kaupunkeihin.¹⁰³

¹⁰¹Kappaleen 3.1. alun tiedot auton kehityksestä löytyvät yleensä kaikista autohistoriaa käsittelevistä teoksista, mutta vuosiluvuissa eri lähteiden välillä on pieniä eroja. Tässä tutkimuksessa on käytetty seuraavia lähteitä: Aitamäki 1977, 23-33; Moisala 1983, 15-23; Stolze 1983, 38-41; Georgano 1991, 9-26.

¹⁰²Vrt. esim. Blomberg 1991, 58-60; Rainio 1949, 6-8; Aitamäki 1977, 40-41; Moisala 1983, 25-27.

¹⁰³Kts. lisää Mauranen 1995, 18-33.

Varsinaisen joukkoliikenteen palvelukseen automobiili hankittiin Suomessa syksyllä 1905, jolloin kokeiltiin linja-autoyhteyttä Uudenkaupungin ja Turun välillä. L.J. Stenroosin tilaama saksalainen, 14-paikkainen omnibussi rikkoutui kuitenkin jo ensimmäisellä matkallaan. Auton ja tiestön heikkous pakottivat liikennöitsijän siirtämään kulkuneuvonsa Turun kaupungin sisäiseen liikenteeseen v. 1906, mutta tämäkin ratkaisu jäi kokeiluasteelle. Epäonnistuneesta alusta huolimatta säännöllistä omnibusliikennettä kokeiltiin ennen ensimmäistä maailmansotaa muutamalla muullakin paikkakunnalla.¹⁰⁴

Tiedot maan ensimmäisestä varsinaisesta kuorma-autosta ovat paljon epämääräisemmät, kuin vuokra- ja linja-autoliikennettä koskevat tiedot. Eri lähteiden mukaan ensimmäisen tavara-auton maahantuonti tapahtui joskus vuosina 1905 - 1907, mutta todennäköisin ajankohta lienee kuitenkin vuosi 1905. Tätä puoltaa vahvasti Ilkka Nummelan sangen yksityiskohtaiset tutkimustiedot kyseisenä vuonna Tervakosken tehtaalle hankitusta kuorma-autosta. Yleensä ensimmäiset kuljetuskaluston hankkijat olivatkin eri alojen yrityksiä ja kauppiaita, joilla oli varaa ostaa henkilöautoa selvästi kalliimpi tavara-auto. Tämän vuoksi yksityisten harjoittama ammattimainen kuorma-autoliikenne käynnistyi hitaammin.¹⁰⁵

3.2. Kainuun autoliikenne vuoteen 1918 asti

Ensimmäiset automobiilit ilmestyivät Kainuuseen noin kymmenen vuoden viiveellä verrattuna maan ydinalueisiin. Suurimpana syynä tähän oli alueen huonokuntoiset tiet, jotka eivät varmasti houkuttelleet paikallisia kallisarvoisen auton hankintaan. Tämän vuoksi ensikosketus uuteen kulkuneuvoon tapahtuikin ulkopaikkakuntalaisten toimesta.

Heinäkuun lopussa v. 1909 saapui Kajaaniin paroni Anton von Alfthanin omistama avonainen henkilöauto, joka luonnollisesti herätti kaupunkilaisissa valtavan innostuksen ja uteliaisuuden. Ihmiset juoksivat "*Dietrich*"-auton jäljessä ja piirittivät sen välillä niin, ettei auto päässyt liikkumaan ollenkaan. Paikallinen Kajaani Lehti uutisoi automobiilista näyttävästi ja kertoi myös "*oudon esineen*" asukkaissa aiheuttamista tuntemuksista ja vaikutuksista. Lehden mukaan eräällä rouvalla oli koko päivän ollut hammaskipua, "*mutta kun kuuli illalla puhkumista ja*

¹⁰⁴Kts. lisää Viitaniemi 1978, 29-35.

¹⁰⁵Vrt. esim. Nummela 1978, 17-21; Blomberg 1996a, 35-39.

vihdoin näki omituisilla kärryillä ajettavan ikkunansa ohi, säikähtyi hän niin, että hammastauti jätti hänet rauhaan, ainakin siksi kerraksi".¹⁰⁶

Von Alfthanin seurueen, johon kuului hänen lisäksi kolme muuta miestä, tarkoituksena oli osoittaa, että tehokkaalla ja vahvarakenteisella autolla oli mahdollista liikkua myös pohjoisen mäkisillä ja huonokuntoisilla maanteilla. Auto oli lähtenyt matkaan Juuan tehtaalta, jonka omistaja paroni oli. Kajaanista matkailijat jatkoivat kulkuaan Ristijärven kautta aina Suomussalmelle asti, josta he palasivat vielä uudelleen Kajaaniin. Samalla näiden maalaiskuntien asukkaat pääsivät tutustumaan lähemmin uuteen kulkuneuvoon, mutta monelle tämä ensikohtaaminen ei kuitenkaan ollut kovin miellyttävä kokemus; autoa pidettiin yleisesti sekä ulkonäöltään että ääneltään pelottavana. Hyvän kuvan tästä antaa paltamolaisen henkilön lehtikirjoitus, jossa hän kertoi von Alfthanin auton aiheuttamasta järkytyksestä mm. seuraavasti: *"Ilta kun joutui, silloin alkoi - voi kauhistus - kuulua outo ääni. Ensinnä se kuulosti kuuluvan maan alta, sitte tuolta yläilmoista, taivaalta. - - - aloin tointua normaalitilaani, erotin selvään sen säpätysten kuuluvan maan ja taivaan väliltä, - - - Sitten kun sen säpätysten huomasin lipuvan kohti Ristijärveä, tulin täyteen varmuuteen, että nyt on vaara mennyt ohi..., ajatellen: nyt ne ristijärveläiset saa kohta helvettiä maistaa."*¹⁰⁷

Uudenaikaisen kulkuneuvon ensimmäinen vierailu Kainuussa oli kokonaisuudessaan onnistunut. Ilmeisesti kuiva kesä oli kovettanut maantiet autoilulle suosiolliseksi, koska tehdyt matkat sujuivat lähteiden mukaan nopeasti ja ilman isompia ongelmia. Esimerkiksi paluumatka Ristijärveltä Kajaaniin oli taittunut automobiililla puolessatoista tunnissa¹⁰⁸, mikä tarkoittaa, että sen keskinopeus tällä pätkällä on ollut noin 30 km/h: ssa. Tätä voidaan pitää kunnioitettavana saavutuksena ja jopa hurjasteluna. Oulun läänin kuvernööri oli nimittäin v. 1906 antamassaan autoliikennettä koskevassa järjestyssäännössä määritellyt automobiilin suurimmaksi kulkunopeudeksi 15 km/h: ssa.¹⁰⁹

Von Alfthanin automobiilin pistäytyminen maakunnassa vaikutti varmasti myönteisesti paikallisten asukkaiden suunnitelmiin hankkia omia ajoneuvoja. He havaitsivat, että auto oli hyödyllinen kulkuneuvo, joka soveltui myös alueen vaikeisiin olosuhteisiin. Vastaavasti ihmiset kuulivat ja lukivat monella paikkakunnilla harjoitettavasta vuokra-autoilusta, joka tarjosi auton omistajalle oivan

¹⁰⁶KKA. Kotiseutuarkisto, Hannes Mikkosen muistelmat; Kajaanin Lehti 28.7.1909. Paikkakunnan uutisia, 2-3.

¹⁰⁷Kajaanin Lehti 28.7.1909. Paikkakunnan uutisia, 2; 2.8.1909. Paikkakunnan uutisia. Mieslahdelta, 2.

¹⁰⁸Kajaanin Lehti 2.8.1909. Paikkakunnan uutisia, 2.

¹⁰⁹OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätöskonseptit Da:121, päätös nro 2709/10.8.1906.

ansaitsemismahdollisuuden. Toisaalta suurinta innostusta oli vähentämässä auton korkea hinta, jonka vuoksi ensimmäiset autojen omistajat olivat yleensä joko varakkaita tai "hullunrohkeita" yrittäjiä.

Ensimmäiset tiedot paikallisen autoliikenteen käynnistymisestä Kainuussa tulivat julkisuuteen huhtikuussa 1911, jolloin Kaikuja Kajaanista kertoi Kajaaniin kesäksi tilatusta "*voimavaunusta*".¹¹⁰ Auton tilaajasta lehti ei puhunut mitään, mutta ilmeisesti kyseessä oli Kajaanin Puutavara Oy:n toimitusjohtaja Paavo Paloheimo. Hän oli nimittäin jo aikaisemmin ilmoittanut yhtiön johtokunnalle aikomuksistaan tilata automobiili yksityiskäyttöön.¹¹¹ Paloheimon kulkupeli saapui Kajaaniin junalla kesäkuun lopussa, mutta jo viikon päästä kaupungissa nähtiin toinenkin auto. Se oli Kainuun ensimmäinen vuokra-ajoon tarkoitettu auto, jonka omisti ajuri Herman Laitinen.¹¹²

Kajaanin ja samalla koko Kainuun varsinaisen autoliikenteen aloitusvuotena voidaan pitää edellä esitetyn perusteella vuotta 1911. Kuitenkin useammassa aikaisemmassa tutkimuksessa esimerkiksi Laitisen kerrotaan aloittaneen vuokra-autoilun jo v. 1909, mikä ei pidä paikkaansa.¹¹³ Ainoa järkevä selitys tälle virheelle löytyy mielestäni v. 1909 tapahtuneesta von Alfthanin seurueen automatkasta. Ilmeisesti sen laaja käsittely esimerkiksi paikallisissa sanomalehdissä on aiheuttanut vuosilukujen ja nimien sekaantumisen eri tutkimuksissa.

Tarkasteltaessa Kainuun autoilun kahta uranuurtajaa henkilöinä huomataan, että heidän taustansa olivat yhteydessä näiden uusien kulkuneuvojen hankintaan. Paloheimo oli ennen kajaanilaisen puutavaratehtaan palvelukseen siirtymistään toiminut Tampereen kaupunginvoudin tehtävissä.¹¹⁴ Tampereen autoistuminen oli alkanut jo vuosisadan vaihteen tienoilla, joten hänellä oli ollut erinomainen tilaisuus seurata läheltä kaupungin liikenneolojen kehittymistä. Paloheimon muuttaessa Kajaaniin syksyllä 1909 kaupunkiin oli jo kylvetty "autoilun siemen" von Alfthanin toimesta. Niinpä ei olekaan ihme, että Paloheimo tilasi varakkaana miehenä pian omansa. Hänen autonsa oli Cadillac-merkkinen henkilöauto, jonka kuljettajaksi yhtiö oli palkannut Ville Vaakanaisen.¹¹⁵ Paloheimo käytti autoaan lähinnä vain paikallisajoon, sillä Tihisenniemen sijainneen tehtaan ja kaupungin välinen matka oli noin kaksi kilometriä. Välillä hänen ajoneuvonsa suuntasi kulkunsa myös

¹¹⁰Kaikuja Kajaanista 18.4.1911. Kajaanista ja kihlakunnasta, 3.

¹¹¹Susitaival 1957, 49. Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö oli perustettu v. 1907. Paavo Paloheimo oli yksi perustajista.

¹¹²Kaikuja Kajaanista 20.6.1911. Poimintoja, 3; 27.6.1911. Poimintoja, 3; Kajaanin Lehti 28.6.1911. Läheltä ja kaukaa, 3.

¹¹³Kts. esim. Moisala 1983, 27; Mauranen 1995, 33-34; Rainio 1949, 7.

¹¹⁴Lehtonen 1932, 16, 20.

¹¹⁵Susitaival 1957, 49; Pulma 1994, 59.

maaseudulle, jossa sijaitisi toimitusjohtajan kesäasunto.¹¹⁶ Tämä lienee ollut mahdollista vain keskikesällä, jolloin teiden kunto salli paremmin auton käytön kaupungin ulkopuolella. Kuitenkin talvisin myös Paloheimo joutui turvautumaan rekikytyihin, koska ympärivuotinen autoilu ei ollut mahdollista puutteellisen tekniikan ja lumen vuoksi.¹¹⁷

Herman Laitisen autoilijauran alkaminen oli monen tekijän summa. Kajaanin, kuten yleensäkin kaupunkien, paikallisliikennettä hoitivat vanhastaan pika-ajurit eli vossikat. Ajuripalvelusten kysyntä Kajaanissa oli kuitenkin nousussa, koska kaupungin väkimäärä ja alue kasvoivat ripeasti 1900-luvun alussa.¹¹⁸ Tämä näkyi ajurien määrän nopeana kasvuna ja kilpailun kiristymisenä. Kun v. 1908 kaupunkiin myönnettiin 20. ajurilupa, sai Mikko Sirviö kahdeksan vuotta myöhemmin ajurinumeron 46.¹¹⁹ "Tuotekehittely" hevosesta vuokra-autoon tarjosikin Laitiselle oivan kilpailuvaltin, joten hän ryhtyikin pian ajoneuvonsa saatuaan anomaan tarvittavaa liikennelupaa läänin kuvernööriltä. Heinäkuun lopussa Laitiselle myönnetty oikeus "*automobiililiikkeen harjoittamiseen*" koski Oulun läänin kaikkia kihlakuntia. Samalla kuvernööri tähdensi, että autoilijoiden piti tarkasti noudattaa samassa yhteydessä lääniin vahvistettua uutta automobiiliohjesääntöä.¹²⁰ Toisaalta Laitisen autoinnostus johtui varmasti osittain myös hänen Amerikan-siirtolaisuudestaan.¹²¹ Valtameren takaa saatujen kokemusten vaikutusta uuden kulkuneuvon hankintaan on kuitenkin jälkikäteen mahdotonta selvittää tarkasti, mutta mielestäni on ilmeistä, että siirtolaiset suhtautuivat muutoksiin ja uusiin virtauksiin myönteisemmin.

Laitisen automobiili oli avonainen ja myös Cadillac-merkkinen. Se oli jo Kajaaniin tuotaessa käytetty ja paljon ajettu, minkä vuoksi auto olikin usein epäkunnossa. Varsinaisia autokorjaamoja paikkakunnalla ei tällöin ollut, vaan autojen viat oli korjattava joko itse tai esimerkiksi kyläsepan toimesta. Lisäksi huonokuntoiset tiet verottivat kulkuneuvon kuntoa entisestään, vaikka sillä ajettiin lähes yksinomaan kaupungin sisällä.¹²²

Kaupunkilaisille ensimmäinen vuokra-auto toi kaivatun vaihtoehdon huolehtimaan heidän matkustustarpeistaan, koska vossikkaliikenteessä ilmeni

¹¹⁶KKA. Kotiseutuarkisto, Hannes Mikkosen muistelmat.

¹¹⁷Autot oli tapana laittaa ns. naftaliiniin eli talvisäilöön. Mauranen 1995, 27.

¹¹⁸Kajaanin asukasluku oli v. 1900 1264 ja v. 1910 2850. STV 1912 II Väestö, 21. Kajaanin esikaupunkien synnystä ja kasvusta kts. esim. Pulma 1994, 83-90.

¹¹⁹OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICa:154, elinkeinoilmoitus 2.3.1908; ICa:162, elinkeinoilmoitus 17.1.1916.

¹²⁰OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätöskonseptit Da:133, päätös nro 1292/26.7.1911; Kaikuja Kajaanista 3.8.1911. Kajanista ja kihlakunnasta, 2.

¹²¹Pulma 1994, 59.

¹²²Mauranen 1995, 34; KKA. Kotiseutuarkisto, Hannes Mikkosen muistelmat. Korjaamotoiminnasta kts. lisää Moisala 1983, 48-51; Karppinen 1977, 14-16.

monenlaisia ongelmia. Maistraatti joutui tuon tuostakin puuttumaan huomautuksin ja sakoin pika-ajureiden juopotteluun, sopimattomaan kielenkäyttöön, vaunujen siivottomuuteen ja taksanylityksiin.¹²³ Myös lehtien palstoilla ajureiden edesottamuksia puitiin useaan otteeseen.¹²⁴ Laitisen vuokra-auto kuljetti erilaisia asiakkaita pika-ajureiden tapaan ympäri kaupunkia. Tärkeitä yksittäisiä kyytikohteita olivat Petäisenniskan ja Oulujärven laivalaiturit sekä rautatieasema, joten vuokra-autoliikenne osoittautui heti alusta alkaen tärkeäksi osaksi koko liikennejärjestelmää. Usein asiakasta saattoi kiinnostaa vain itse automobiili, johon tutustuminen tapahtui helpoimmin nousemalla vuokra-autoon. Nämä ns. huviajelut olivat suosittuja varsinkin alussa, jolloin auton uutuudenviehätys oli suurimmillaan. Hannes Mikkosen mukaan Laitinen kyyditsi halukkaita kaupungilla pienen lenkin verran 50 pennistä, mikä oli pika-ajureiden taksoihin verrattuna varsin kilpailukykyinen.¹²⁵ Vuokra-auton maksut noudattelivat ilmeisesti muutenkin pika-ajureiden taksoja, koska maistraatti ei vahvistanut 1910-luvulla erillistä autotaksaa. Automobiilikyydit yhdistettiin pian myös muuhun huvitteluun, kun autoa ruvettiin käyttämään yleisemmin ihmisten kuljettamiseen huvipaikoille. Viikonloppuisesta automatkasta esimerkiksi Hauholan tanssipaikalle tulikin tärkeä osa ihmisten onnistunutta ja iloista illanviettoa.¹²⁶

Vaikka Kainuun autoliikenne käsitti 1910-luvun alussa vain kaksi autoa, levisi asukkaiden keskuudessa myös erilaisia pelkoja tätä uutta kulkuneuvoa kohtaan. Voimakkaimmin autoilun käynnistymiseen reagoivat Kajaanin pika-ajurit, joille autot aiheuttivat ongelmia lähinnä kiristyneenä kilpailuna asiakkaista ja hevosten pelkona autoja kohtaan. Jo heinäkuussa 1911 ajuriyhdistys teki maistraatille anomuksen, jossa vaadittiin autoilun kieltämistä toistaiseksi Petäisenniskan laiturille menevällä tiellä. Ajurit perustelivat kantaansa vetoamalla siihen, että *"automobiilin tullessa vastaan hurjaa vauhtia kapealla tiellä, - - - ja kun hevoset jossain määrin vielä pelkäävät automobiiliä, ovat matkustajat alinomaisen pelon ja kauhun vallassa"*.¹²⁷ Laitinen ja Paloheimo korostivat antamassaan lausunnossa varovaista autoiluun ja totesivat rajoitusten olevan tarpeettomia, koska heidän mielestään tulevaisuudessa tulee *"konevoima tälläkin alalla yhä enemmän ja enemmän poistamaan elävän"*

¹²³ Esim. OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICa:154, 13.1., 20.1.1908; ICa:156, 11.7., 29.8.1910; ICa:157, 24.4., 28.8.1911.

¹²⁴ Kts. esim. Kajaanin Lehti 19.9.1913. Paikkakunnan uutisia. Kaupungin pika-ajurit ja yleisö, 2; 5.12.1913. Paikkakunnan uutisia. Kuka valvoo pika-ajuriemme kelpoisuutta, 2.

¹²⁵ KKA. Kotiseutuarkisto, Hannes Mikkosen muistelmat. Esim. v. 1916 vahvistetun ajuritaksan mukaan jokainen välimatka kaupungilla maksoi 50 penniä. Tätä ennen sama matka lienee maksanut noin 30 - 40 penniä. OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICa:162, 26.6.1916.

¹²⁶ KKA. Kotiseutuarkisto, Hannes Mikkosen muistelmat.

¹²⁷ OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICa:157, 17.7.1911.

voiman tieltään".¹²⁸ Lopullisessa päätöksessään maistraatti olikin auton omistajien kannalla ja katsoi, että autoilun kieltämiseen satamatiellä ei ollut perusteita.¹²⁹ Mistään "totaalisesta sodasta" pika-ajureiden ja autoilijoiden välillä ei kuitenkaan voida puhua, koska maistraatti ei enää uudelleen joutunut puuttumaan heidän väleihinsä. Ajurit halusivatkin saada vain lisää aikaa lähinnä tieolojen kunnostamiseen autoliikennettä vastaavaksi, mikä olisi helpottanut automobiilien ja vossikoiden rinnakkaista liikennöintiä. Lisäksi pika-ajureiden uskoa tulevaisuuteen helpotti se, että talvisaikaan myös Laitinen joutui siirtymään rekikyteihin.

Pika-ajureiden lisäksi monen muunkin mielestä teille ilmestyneet automobiilit aiheuttivat monenlaista harmia. Sanomalehtien sivuilla autoilijoita syytettiin "*hurjasta ajosta*" varsinkin Kajaanin ja Paltamon välisellä tiellä sekä ihmisten ja hevosten tahallisesta säilyttelystä.¹³⁰ Kajaanissa närkästystä herätti esimerkiksi autojen pysäköinti keskelle katukäytävää, mikä sai aikaan ensimmäisiä vaatimuksia "*autobiilien seisonta- ja odottamisasemista*".¹³¹ Ihmisten asennetta autoja kohtaan eivät varmastikaan parantaneet tiedot muutamista onnettomuuksista, joissa auto oli kolaroinut hevosen tai polkupyöräilijän kanssa.¹³² Toisaalta esimerkiksi kuuhmolainen lukija kirjoitti Kajaanin Lehteen hyvin innostuneesti ensimmäistä kertaa kirkonkylässä vierailleesta kajaanilaisesta automobiilista.¹³³

Kajaanilaisten autojen lisäksi tieliikennettä vilkastutti lähipaikkakunnilta Kainuuseen suuntautuneet autoilijat. Jo kesällä 1911 matkustajilla oli mahdollisuus tilata oululainen vuokra-auto Vaalan ja Oulun väliselle matkalle (Kts. liite 5.), joka aikaisemmin oli tapahtunut pelkästään tervaveneen avulla Oulujokea pitkin. Auton käyttö matkalla oli kuitenkin suunnattu pääasiassa rikkaille matkustajille ja ulkomaisille turisteille, koska se maksoi peräti 60 markkaa ja koskimatka esimerkiksi v. 1907 kahdeksan markkaa.¹³⁴ Maakunnan itäosassa käynnistyi säännöllisempi autoliikenne v. 1914, jolloin nurmeslainen yrittäjä kokeili Hansa-merkkisellä autollaan linja-autoliikennettä Nurmeksesta Sotkamon kautta Kajaaniin.¹³⁵ Tämä yritys jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi maailmansodan puhkeamisen vuoksi.

Maailmansodan syttyminen kesällä 1914 vaikutti koko Suomen autoliikenteeseen ja sen kehittymiseen ratkaisevasti. Heti sodan alettua kiellettiin

¹²⁸OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICa:157, 26.6.1911.

¹²⁹Sama.

¹³⁰Kajaanin lehti 5.7.1911. Paikkakunnan uutisia, 3; 22.5.1912. Läheltä ja kaukaa, 3; 29.6. 1914. Läheltä ja kaukaa, 3.

¹³¹Kajaanin Lehti 11.8.1911. Paikkakunnan uutisia. Automobiililiikenne, 2

¹³²Kaikuja Kajaanista 2.9.1911. Kajaanista ja kihlakunnasta. Automobiililiikenne, 2; Kajaanin Lehti 26.9.1913. Paikkakunnan uutisia. Automobiilionnettomuus, 2.

¹³³Kajaanin Lehti 19.7. 1911. Paikkakunnan uutisia, 2.

¹³⁴Kajaanin Lehti 12.7.1911. Läheltä ja kaukaa, 3; Entinen Oulujoki 1954, 279-283.

¹³⁵Kajaanin Lehti 23.1.1914. Paikkakunnan uutisia. Automobiililiikenne Pohjois-Karjalasta, 2. Vrt. Viitaniemi 1978, 50

"itsekulkevilla ajoneuvoilla kulkeminen" kaupunkien ulkopuolella ja pian sota näkyi myös bensiinin ja autojen maahantuonnin vähenemisenä.¹³⁶ Vielä kesällä 1915 Kajaanin Lehdessä ilmoitettiin bensiinin saapumisesta Kajaaniin, joten sen harva autokanta pysyi vielä liikkeellä.¹³⁷ Liikenteen supistuminen näkyi kuitenkin esimerkiksi siinä, että sanomalehtien uutisointi automobiileista loppui kokonaan 1910-luvun jälkimmäisillä puoliskolla.

Suomeen oli tuotu ensimmäiseen maailmansotaan mennessä noin 1000 - 1200 autoa, joista kaksi oli päätynyt Kainuuseen. Sotavuosina maassa olleista autoista myytiin ja pakkolunastettiin Venäjän armeijan käyttöön arviolta 800 kappaletta.¹³⁸ Kainuun alueella tapahtuneet pakko-ostot koskivat ilmeisesti vain hevosia, koska ainakaan käyttämissäni lähteissä ei autojen lunastuksista ole mainintoja.¹³⁹ Automobiilista ei kuitenkaan sodan edetessä ollut suurtakaan hyötyä, koska bensiinin saaminen vaikeutui koko ajan. Keväällä 1918 Kajaanin sotilaspiirissä kiellettiin automobiililla ajo ilman lupatodistusta bensiinin niukkuuden vuoksi ja lopulta heinäkuussa vastaava kiello tuli koskemaan koko maata. Samalla valtiolta päätti myös bensiinin ja öljyjen takavarikoinnista armeijan tarpeisiin.¹⁴⁰ Käytännössä tämä merkitsi autoliikenteen pysähtymistä lähes kokonaan.

Kun valkoisen armeijan päämaja kansalaissodan aikana kartoitti alueellaan olevien automobiilien määrää, löytyi Kajaanista vain yksi auto. Se oli Paloheimon omistama Cadillac, joka oli selvinnyt maailmansodan pyörteistä.¹⁴¹ Herman Laitisen auton kohtalosta ei sensijaan ole varmaa tietoa, vaan vaihtoehtoja on useampia. Yhtenä mahdollisuutena voidaan pitää auton myyntiä huonon kannattavuuden vuoksi. Vuokra-autoilun uranuurtajana toimiminen ei varmasti ollut helppoa eikä kovin tuottoisaa, koska auto oli heikkokuntoinen, sen vuotuinen käyttöaika oli lyhyt ja tiestö oli enimmäkseen kehnoa. Lisäksi sodan aiheuttama polttoainepula vaikeutti liikennettä kesälläkin. Toisaalta Laitisen auto on voinut kulua myös sananmukaisesti loppuun vaikeissa olosuhteissa ja varaosien puutteessa.

¹³⁶OMA. Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat Ala:3, KD 135/1914. Oulun läänin kuvernöörin kirje 27.8.1914; Kajaanin Lehti 31.8.1914, 1.

¹³⁷Kajaanin Lehti 28.6.1915, 3.

¹³⁸Moisala 1983, 55; Suomen Automobiilikauppiaitten Yhdistys r.y. 1925 - 1945 1945, 27.

¹³⁹OMA. Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat Ala:3, KD 32/1915. Oulun läänin kuvernöörin sähkösanoma 2.2.1915; Kajaanin Lehti 5.9.1914. Paikkakunnan uutisia. Hevosten osto Venäjän armeijan tarpeiksi, 3; 15.9.1916. Paikkakunnan uutisia. Hevosten pakkotilaus, 2.

¹⁴⁰Kajaanin Lehti 27.3.1918, 1; 15.4.1918, 1; 31.7.1918. Yleisiä uutisia, 2. Vrt. Blomberg 1991, 80.

¹⁴¹Pulma 1994, 60.

4. Omnibussissa on tunnelmaa 1920-luvulla

4.1. Kainuun varhaisimmat linjat

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Suomi joutui kamppailemaan sekä poliittisia että taloudellisia vaikeuksia vastaan. Kuitenkin 1920-luvun alkuvuosina olot alkoivat palata normaaleille raiteilleen. Tähän vaikutti mm. tasavaltalaisen hallitusmuodon vahvistaminen, Tarton rauhansopimus ja talouselämän nopea elpyminen vuosien 1920 - 1921 taantumasta.

Maamme autoliikenne käynnistyi kuitenkin jo ennen valtioelämän vakiintumista ja taloudellisen tilanteen paranemista, sillä autojen maahantuonti ja niiden kauppa alkoi vähäisessä määrin jo syksyllä 1918. Aina seuraavan vuoden loppupuolelle asti maahan tuodut autot olivat lähes kokonaan kuorma-autoja, koska voimassa olleen tuonti- ja valuuttasäännöstelyn vuoksi bensiinikäyttöisten henkilöautojen maahantuonti oli kiellettyä. Käytännössä autoilu jäi kuitenkin 1910-luvun loppupuolella erittäin vähäiseksi heikon bensiinitilanteen vuoksi. Keväällä 1919 maahan saapuneet ensimmäiset suuremmat polttoainelastit helpottivat pulaa hieman, mutta silti bensiinin niukkuus varjosti autoliikenteen kehittymistä aina 1920-luvun alkuun saakka.¹⁴² Kehnoista puitteista huolimatta maailmansodan keskeyttämä linja-autoliikenne aloitettiin uudelleen eri puolilla Suomea jo v. 1919.¹⁴³

Kainuun seudulla kiinnostus linjaliikenteen järjestämiseen heräsi jo hyvin varhaisessa vaiheessa, vaikka alueelta puuttuivatkin suoranaiset esimerkit säännöllisen matkustajaliikenteen järjestämisestä.¹⁴⁴ Marraskuussa 1919 Kajaanin Lehti kertoi "*kihlakunnan liikemiehistä*", jotka suunnittelivat "*automobiili-osakeyhtiön*" perustamista. Lehden mukaan miesten tarkoituksena oli ostaa peräti neljä tavara-autoa ja kaksi matkustaja-autoa välittämään liikennettä Ontojoen - Kuhmoniemen, Mieslahden - Suomussalmen ja Kiehimän - Puolangan välisille maanteille.¹⁴⁵ Kyseiset linjat oli selvästi laadittu täydentämään sekä Oulujärven että Sotkamon reitin vilkasta höyrylaivaliikennettä, koska autojen lähtöpaikoiksi oli valittu tärkeät laivarannat. Suunnitelma ei kuitenkaan koskaan edennyt toteutusvaiheeseen. Suurimpana ongelmana lienee ollut rahakkaiden ihmisten

¹⁴²Viherjuuri 1942, 68-70; Suomen Automobiiliikauppiaitten Yhdistys r.y. 1925-1945 1945, 29.

¹⁴³Viitaniemi 1978, 55.

¹⁴⁴Vuonna 1914 nurmeslainen yrittäjä harjoitti vähän aikaa liikennettä Nurmeksesta Sotkamon kautta Kajaaniin. Kts. s 29.

¹⁴⁵Kajanin Lehti 10.11. 1919. Paikkakunnan uutisia, 2. Kiehimä ja Mieslahti kuuluvat Paltmoon.

löytäminen uhkarohkeaan ja reilusti ylimitoitettuun yritykseen. Tapauksella oli kuitenkin merkitystä siinä suhteessa, että ajatus linja-autoliikenteen aloittamisesta syrjäisessä Kainuussa nähtiin mahdollisena ja se tuotiin julkisesti esille.

Jo reilun puolen vuoden kuluttua edellä mainitusta suunnitelmasta Kainuussa alkoi säännöllinen linja-autoliikenne kahdelle eri reitillä. Sotkamossa liikenteen aloittivat Nikke Klemetti ja Antti Tikkanen, jotka keväällä 1920 perustivat Sotkamon Autoyhtiön ja hankkivat Rainier-kuorma-auton Sotkamon (aluksi Ontojoen) ja Kuhmoniemen välistä liikennettä varten. Yhtiön perustaminen oli välttämätöntä toimintaedellytysten parantamiseksi ja taloudellisen vastuun jakamiseksi kalliin auton hankinnassa ja hyvin yleinen käytäntö linja-autoliikenteen alkuaikoina. Lopullisesti liikenteen aloittamisen linjalla Sotkamo - Kuhmonniemi mahdollisti postihallituksen kanssa tehty sopimus postin kuljetuksesta yhtiön autolla kesäaikana.¹⁴⁶ Harvaanasutulla seudulla reitin taloudellinen kannattavuus ja ilmeisesti koko liikenteen aloittaminen näin varhaisessa vaiheessa olisi ollut epävarmaa ilman postinkuljetuksesta saatuja lisätuloja. Pian alalle ilmestyi kuitenkin myös yksittäisten henkilöiden perustamia ja rahoittamia linjoja, koska aina vuoden 1922 asetukseen saakka ammattimaiseen liikenteeseen ei tarvinnut hankkia erillistä lupaa. Jo elokuussa 1920 hyrynsalmelainen metsätyönjohtaja Oskari Juntunen aloitti ostamallaan Rainierilla liikenteen reitillä Kiehimä-Suomussalmi.¹⁴⁷

Linja-autojen liikennöinti Kainuussa oli 1920-luvun alussa melko vakiintumatonta sekä vuorotiheyksien että aikataulujen puolesta. Esimerkiksi Juntusen "*Hyrynsalmi*"-auton kulku oli erittäin epäsäännöllistä ainakin lehti-ilmoituksien perusteella. Niissä auton kerrottiin lähtevän Kiehimän laivasatamasta Mieslahden, Ristijärven ja Hyrynsalmen kautta Suomussalmelle, mutta tarkemmin "*Hyrynsalmen*" kulkuvuoroja ei ilmoituksissa määritelty. Ilmeisesti tämä olisikin ollut mahdotonta, koska yhden miehen ja auton harjoittama liikenne ei missään tapauksessa olisi voinut olla kovin säännöllistä. Toisaalta aikataulujen puuttumiseen vaikutti varmasti myös se, että linja oli laadittu lähinnä tavaroiden kuljetusta varten. Matkustajia Juntusen auto otti mukaansa vain silloin, "*kuin kuormitus vaan sallii*".¹⁴⁸ Tämä merkitsi sitä, että autoon haluavan matkustajan oli joko ennakoitava puhelimesta tai henkilökohtaisesti laivasatamassa sovittava kuljettajan kanssa jokaisesta matkasta erikseen. Sotkamon Autoyhtiö edusti sitä vastoin heti alusta alkaen selvästi säännöllisempää liikennöintiä. Selvimpänä syynä tähän oli postihallituksen kanssa tehty sopimus, joka velvoitti yhtiötä kuljettamaan postia linjalla neljä kertaa viikossa. Koska posti kulki Kajaanin ja Sotkamon väliä laivassa,

¹⁴⁶Ylimaa 8.6. Kajaanista, 2; Korhonen 1995, 9-11. Vrt. Mäkelä 1978, 454-455.

¹⁴⁷Kainuun Sanomat 14.8.1920. Kainuun uutiset. Autoliikenne, 2; Ylimaa 17.8.1920. Ilmoitus, 1.

¹⁴⁸Ylimaa 17.8.1920. Ilmoitus, 1; Kainuun Sanomat 19.8.1920. Kainuun uutiset, 2.

oli auton tarkempi aikataulu laadittava *"laivojen tulo- ja lähtöajan mukaan"*.¹⁴⁹ Tarkempia kellonaikoja lehti-ilmoituksissa ei käytetty, vaan yrittäjät luottivat siihen, että vakiintuneet laivavuorot ovat kaikkien tiedossa. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että auto lähti laivalta matkustajineen ja tavaroineen Kuhmoniemen myöhällä iltapäivällä ja palasi vasta aikaisin seuraavana päivänä aamulaivalle. Liikenteen säännöllisyyttä reitillä pyrittiin parantamaan myös sopimustekstin kohdalla, jossa todettiin postinkuljetuksen tapahtuvan autolla *"ja sen epäkunnossa ollessa hevosella"*. Postihallitus vaati siis 3000 mk:n kuukausikorvausta vastaan hyvin täsmällistä liikenteen harjoittamista, mikä toisaalta aiheutti yrittäjälle myös enemmän kuluja kuin "joustavalla" aikataululla tapahtunut liikennöinti.¹⁵⁰

Kainuun ensimmäisistä linja-autoreiteistä ilmenee hyvin selvästi myös ne kaksi periaatetta, jotka olivat usein tunnusmerkkeinä myöhemmillekin yrittäjille 1920-luvulla. Linja-autoliikenne suunnattiin palvelemaan suurimmaksi osaksi maaseudun liikennetarpeita eli helpottamaan korpiseudun ihmisten ja heidän tavaroidensa liikkumista naapuripitäjiin sekä Kajaanin kaupunkiin ja sieltä takaisin. Tämä näkyy selvästi myös alan uranuurtajien kotipaikoissa. He olivat yleensä kotoisin jostakin maaseutukunnasta ja tiesivät siten hyvin pienten pitäjien kehnot liikenneyhteydet. Uuden elinkeinon, linja-autoliikenteen, harjoittamisella katsottiin siis olevan mahdollisuus ansaita sekä rahaa että tyydyttää alueen huutava liikennetarve. Toisaalta autolinjat olivat heti alusta alkaen tiiviisti yhteydessä muihin liikennevälineisiin. Sotkamosta ja Kiehimästä matkustaja pääsi höyrylaivojen avulla esimerkiksi Kajaaniin, josta oli mahdollista jatkaa junalla matkaa etelään päin.¹⁵¹ Samalla omnibussiliikenteen alkaminen merkitsi liikenneyhteyksien nopeutumista ja matkustusmukavuuden nousua. Esimerkiksi Sotkamon ja Kuhmoniemen välinen noin 65 km:n pituinen taival taittui omnibussilla kuudessa tunnissa, kun se kievarikyydillä oli kestänyt yli vuorokauden.¹⁵² Kyydityslaitoksen asemaa maaseudun liikenteen välittäjänä linja-autoreiteillä heikensi myös sen suhteellisen kalliit kyytitaksat. Esimerkiksi v. 1919 hevoskyydin enimmäistaksa oli 1 mk 20 p kilometriltä, kun Juntusen *"Hyrynsalmi"*-auto kuljetti matkustajan 1 mk kilometrihintaan. Hyrynsalmen pitkäaikainen nimismies Claudelin totesikin v. 1936, että Juntusen autokyyti oli ollut hevoskyydin rinnalla *"lentämistä ja halpaa"*.¹⁵³ Kuitenkin kievarylaitoksen palveluksia tarvittiin Kainuussa runsaasti vielä koko 1920-luvun, koska talviautoliikennöinti oli vielä vähäistä.

¹⁴⁹Ylimaa 1.7.1920. Ilmoitus, 4; 5.8.1920. Ilmoitus, 4; 2.9.1920. Ilmoitus, 4.

¹⁵⁰Korhonen 1995, 10-11. Vrt. esim. Palola 1962, 425-426; Raevuori 1948, 82.

¹⁵¹Vrt. Viitaniemi 1977, 161-162.

¹⁵²Kainuun Sanomat 5.10.1920. Autokirje Kainuun mailta, 4.

¹⁵³Asetuskokoelma 1919/24; Claudelin 1936, 189.

Uuden liikennemuodon juurtuminen Kainuun korpiseuduille ei sujunut kuitenkaan ilman "soraääniä" ja muita ongelmia. Varsinkin vanhempien hevosmiesten oli vaikeaa heti hyväksyä ajatusta autolla matkustamisesta, koska heidän mielestään linja-autot pelottelivat vain syrjäseutujen hevosia. Toisaalta linjaliikenteen kannattajat pitivät *"hevoskulkijoita harmillisina"*, jotka yleensä hosuvan ja hätäisen ajotyyliinsä ja vahvojen ennakkoluulojensa vuoksi menettivät hevosensa hallinnan kohdattaessa auto. Tätä ristiriitaa pyrki omalta osaltaan lieventämään yleisönosaston kirjoitus, jossa *"autonkuljettaja"* yritti selvittää sekä hevoskuskin että autonkuljettajan velvollisuuksia ja vastuuta liikenteessä.¹⁵⁴ Jotkut pitivät autolla matkustamista myös merkinä tuhlailevasta elämäntavasta ja "rehvastelusta". Esimerkiksi eräs kuhmolainen kuvasi heinäkuussa 1920 paikkakuntansa elämänmenoa seuraavasti: *"Vaikka ei olisi rahaa penniäkään, se [kuhmolainen] haluaa lystiä. Täällä pääsee viisaampi heti rikkaaksi keinoillaan, kun on kansa ymmärtämätön rahansa hallintaan. Ei raha Kuhmossa tee kiusaa, kun pidetään lystiä. - - - Rahat menivät autolla ajaissa ja loput viinaan."*¹⁵⁵ Pahimmaksi ongelmaksi sujuvan liikennöinnin järjestämisen kannalta nousivat kuitenkin tiet. Esimerkiksi Kiehimän ja Suomussalmen välillä vaikeuksia aiheuttivat lukuisat rikkiäiset tierummut, suopätkät ja pehmeät mäenrinteet. Monessa kohdin tie oli niin pohjaton, että Juntusen auto oli kaivettava aina ylös monen miehen voimalla. Koska tienpitokysymys oli muutosvaiheessa 1920-luvun alussa, ei paikallisilla viranomaisillakaan ollut usein tietoa kenelle teiden parantaminen kuului. Tämän vuoksi autonkuljettajat joutuivat monta kertaa korjailemaan pahimpia paikkoja omalla kustannuksellaan.¹⁵⁶ Toisaalta hevosliikenteelle tarkoitettujen teiden ja rumpujen vaatimatonta kuntoa heikensi entisestään uusien ja raskaiden kulkuneuvojen ilmestyminen. Esimerkiksi Juntusen auton alla hajosi jo ensimmäisen kesän aikana monta rumpua ja tien pinta "repeili" useasta kohdasta. Tämä ei tietenkään ollut kaikkien mieleen ja niinpä Suomussalmen kunnanvaltuusto vaati Juntusta korvaamaan autonsa aiheuttamat vahingot kyseisen kunnan osalta. Yli 2 000 mk:n vaaditut korvaukset jäivät kuitenkin saamatta, koska tiet todettiin kehnosti hoidetuiksi ja rummut lahoiksi.¹⁵⁷ Kainuun korpisteiden huonosta laadusta ja niiden sopimattomuudesta autoliikenteelle kirjoiteltiin ahkerasti myös sanomalehtien sivuilla varsinkin 1920-luvun alkupuoliskolla. Suurinta ihmetystä ihmisissä herätti yleensä se, että kaikille hyödyllisen ja tarpeellisen linja-autoliikenteen käynnistyttyä

¹⁵⁴Kainuun Sanomat 30.9.1920. Autokirje Kainuun mailta, 2; 29.5.1921. Autoliikenne maanteillä, 4.

¹⁵⁵Ylimaa 20.7.1920. Maaseudulta. Yhtä ja toista Kuhmoniementä, 4.

¹⁵⁶Kainuun Sanomat 30.9.1920. Autokirje Kainuun mailta, 2; Kajaanin Uutiset 10.7.1921. Paikkakunnalta, 3. Vrt. Viitaniemi 1978, 37-38, 42, 47.

¹⁵⁷OMA. Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:6, KD 4/1920. Maaherran lähete päätös 30.12.1920; kirjekonseptit D1a1:4, nro 100/26.1.1921; Turpeinen 1992, 288.

tieviranomaiset ja -velvolliset eivät huolehtineet teiden ajokunnosta riittävän huolellisesti ja säännöllisesti.¹⁵⁸

Matkustaminen Kainuun ensimmäisissä linja-autoissa oli hyvin toisenlaista kuin nykypäivänä. Matkanteko "kookkaissa" ja harvoin nähdyissä linja-autoissa oli varmasti lähes kaikille ihmeellinen ja osittain jopa pelottava kokemus ainakin aluksi. Eräs Kainuun Sanomien lukija oli kuitenkin jo syksyllä 1920 niin "tottunut" linja-autolla matkustaja, että hän katsoi voivansa kertoa muillekin reissustaan Juntusen autolla. Otteet "*retkeilevän*" tekstistä kuvaavat varmasti parhaiten varhaista matkantekoa linja-autolla ja sen tunnelmia:

"Joko kaikki ovat matkassa", kysyi silmälasiansa takaa toimekas kuljettaja, omistaja itse, joka koneensa oli jo pistänyt hytisemään. "Tottapahan mainitsee, joka jääpi", vastasi ylös kavunnut yleisö, mikä parhaaltaan otti paikkoja Puutavarayhtiön peitettyjen jauhosäkkien päältä. Pari nytkäystä vaan, ja silloin sitä lähdettiin. Kyllä vain se Miesmäki koetti kynsiä vastaan, mutta mitään ei voinut. Metri metriltä "Hyrnsalmi" kiskoutui ylös, matkustaja yleisin tosin osanottavasti sivulla käydessä. Mäenpäältä matka varsinaisesti alkoi. Yhtenä vilinänä vaan tie tukkeutut ratasten alle. - - - Hevoskulkijat ovat harmillisempia. Muutamien täytyy väistyä ravin taaksekin pelon vuoksi. Vähitellen sentään näkyivät hevoset tottuvan. - - - Hiisimäki, noin 8 km Oulujärvestä, on toinen kova koettelemuksen paikka, jopa kovempi kuin Miesmäki. Mäen alla pysäytettiin ja annettiin koneelle ryyppyjä jäähdytykseksi. Kohtelias kuljettajamme huomautti matkustajille, että nyt se ei tekisi paha kuorman kevennyskään, minkä kyllä itsekin ymmärsimme. Tienpuolella oli sopiva marjailla auton rynnistellessä ylös kohti pilviä. Sinne se vähitellen kapusikin, hitaasti mutta varmasti. Muutamia kertoja henki kyllä kokonaan katkesi, joten piti uudestaan sytyttää. - - - Hiisimäeltä hukki auto monta kilometriä alas kuin lentäen. Ei tarvitse moottorin paljon potkiskella, jossakin hiekkanyppylässä vain. - - - [Ristijärven] [p]roomun korvassa olevaan Kärkelän uuteen kievariin on iltalaivalta lähtenyt auto usein yöpynyt. Hyvin se siinä käy päinsä. Talon toimelias emäntä vakuutti, että kyllä tähän aina yksi autollinen väkeä majoitetaan sovittelemalla.¹⁵⁹ - - - Toivolasta Suomussamelle päin heikkenee tie. On pelättävää, että syyssateitten

¹⁵⁸Kts. esim. Kajaanin Uutiset 20.5.1921. Paikkakunnalta. Autoliikenne Kajaanin kihlakunnassa, 2; 19.7.1921. Paikkakunnalta. Maanteiden kunnossapito, 2; 7.10.1922. Esitys niistä epäkohdista, jotka ovat Kainuulle rajaseutuna ominaisia, 1; Kainuun Sanomat 4.6.1921. Kainuun uutiset. Autoliikenne Kainuussa, 2; Kajaani 16.7.1924. Maanteiden hoito, 1.

¹⁵⁹Kainuun Sanomat 30.9.1920. Autokirje Kainuunmailta, 2.

aikana suot eivät kestä ensinkään, kun niissä ei täytemaan alla ole minkäänlaista lavaa. - - - Rumpu ovat täällä kaikki puurolahoja. Ne painautuvat pohjiaan myöten. - - - Ja sitten lopuksi kirkonkylälle johtava viime taival, pappiloitten väli, on niin pohjatonta, että hemppuu auton alla kuin syksyinen jää. Aina sekaan puhkeakaan, niin että miehissä saadaan autoa nostaa. - - - Oli sittenkin kaikkien pikku viivytyksineen ihme, että 7 - 8 matkatunnissa koko tuo pitkä väli Oulujärvestä Suomussalmelle tuli tehdyksi. Se on verraton parannus entiseen kievarikyytijärjestelmään. - - - Niinpä oli nopeutemme suuri, että ei edes pyörämies pysynyt kintereillämme. Jääpyä piti. Silloin tietysti myötämatalaisetkin hevosmiehet tuntuivat kuin vastaantulevilta. Auton yläkannelta heitä katsellessa näyttivät hevosrustingit kuin lasten leikkivehkeiltä.¹⁶⁰

Heti vuoden 1920 jälkeen Kainuun alueen linja-autoliikenteen kehitys ei ollut tasaista nousua, vaan melko ailahtelevaa ja verkkaista tarkasteltaessa uusien linjojen ja yrittäjien määrää. Kiehimän-Suomussalmen linjalla aloitti liikenteen jo toukokuussa 1921 viiden miehen "yhtymän" hankkima Preston-auto, joka välitti sekä matkustajia että rahtitavaraa. Tämä Ylimaaksi nimetty yhtiö ryhtyi liikennöimään siis samalla reitillä, jossa Juntunen jatkoi "Hyrynsalmi"-autollaan. Näiden lisäksi Suomussalmen reitille siirtyi myös Sotkamon Autoyhtiön Rainier, koska Klemetti ja Tikkanen olivat hankkineet Sotkamo-Kuhmoniemen linjalle uuden Liberty-merkkisen henkilöauton. Rainierin liikennöinnistä Ylä-Kainuuseen vastasi kiehimäläinen kauppias G.A. Jokelainen.¹⁶¹ Uusia yrittäjiä lienee houkutellut Kiehimän sataman vilkas höyrylaivaliikenne, sillä Turistin mukaan Kiehimän ja Kajaanin välillä liikennöi päivittäin höyrylaiva Salo.¹⁶² Ilmeisesti linja-autolla kuljetettavia matkustajia ja tavaraa oli kuitenkin päivisin aina sen verran vähän, että ne mahtuivat yleensä yhteen tai kahteen autoon. Jokelainen ja Juntunen katsoivatkin parhaimmaksi hoitaa autoiluaan vuoropäivinä, koska peräkkäin liikennöiminen pitkällä reitillä ja puolitäysillä autoilla olisi ollut molemmille taloudellisesti kannattamatonta. Lisäksi yksittäisten autojen viikkovuorojen määrää olisi ollut hankala nostaa yli kolmeen, koska paluumatkaa ei voitu tehdä samana päivänä. Tämä johtui siitä, että noin 120 km:n matka reitin päätepisteeseen Suomussalmelle voitiin aloittaa vasta laivan saavuttua Kiehimään eli klo 18 tienoilla. Lisäksi reitin ajoaika oli kuudesta seitsemään tuntia, joten paluumatkalle oli varattava aina seuraava,

¹⁶⁰Kainuun Sanomat 5.10.1920. Autokirje Kainuunmailta, 4.

¹⁶¹Kajaanin Uutiset 20.5.1921. Paikkakunnalta, Autoliikenne Kajaanin kihlakunnassa, 2; 31.5.1921. Ilmoitus, 3; 7.6.1921. Ilmoitus, 3; Kainuun Sanomat 4.6.1921. Kainuun Uutiset. Autoliikenne Kainuussa, 2. Osakeyhtiö Ylimaankotipaikka oli vuoden 1922 Oulun läänin moottoriajoneuvorekisterin mukaan Kajaani.

¹⁶²Turisti 1/1921, 68.

kokonainen päivä.¹⁶³ Tämän vuoksi *"Hyrnsalmi"* kulki koko kesän Suomussalmen reittiä maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin ja Jokelaisen Rainier tiistaisin, torstaisin ja lauantaisin.¹⁶⁴ Järjestely herätti varmasti tyytyväisyyttä myös tämän suunnan asukkaissa, joiden liikenneyhteydet paranivat huomattavasti kesän 1921 aikana. Yhteistoiminnan aloittamiseen lienee vaikuttanut myös Ylimaan tekemä sopimus postin kuljetuksesta kyseisellä reitillä kolme kertaa viikossa, mikä takasi yhtiölle suhteellisen varman tulonlähteen matkustajien määrästä riippumatta. Heinäkuussa Ylimaa vahvisti entisestään asemiaan Pohjois-Kainuun posti- ja liikenneyhteyksien järjestäjänä, kun se ryhtyi liikennöimään toisella, vastahankitulla autolla säännöllisesti Kiehimästä myös Puolangalle.¹⁶⁵ Yllättäen, heti linjaliikenteen alkuaikoina syntyneessä kilpailutilanteessa "kahden pienen" ei auttanut muu kuin liittoutua "yhtä suurta vastaan".

Seuraavana vuonna Kainuun linja-autoliikenne supistui selvästi. Suomussalmen linjalla Ylimaa tosin lisäsi viikkovuorojaan viiteen vähentämällä Puolangan suunnan liikennettä yhteen kertaan viikossa, mutta toisaalta Juntunen lopetti liikennöimisensä kokonaan.¹⁶⁶ Tarkkaa syytä toiminnasta luopumiseen on mahdotonta sanoa, mutta yksi saattoi olla Rainierin heikko kunto. Esimerkiksi Yrjö Raevuoren mukaan ensimmäisten yrittäjien liikennöinti jatkui yleensä vain niin kauan kuin heidän kulkuneuvonsakin. Toisena tekijänä Juntusen vetäytymiseen lienee vaikuttanut Ylimaa-autoyhtiön nopea kasvu ja tehokas liikenteen järjestäminen uusien autojen ja palkattujen autonkuljettajien avulla.¹⁶⁷ Siinä tilanteessa Juntusella ei liene ollut muutakaan vaihtoehtoa kuin antaa suosiolla periksi. Myös Sotkamon Autoyhtiö lakkautti toimintansa syksyllä 1921, jolloin yhtiön autot siirtyivät syrjään sekä Suomussalmen että Kuhmoniemen reiteiltä. Unto Korhosen mukaan pääsyyinä tähän oli postinkuljetusoikeuden lakkauttaminen Sotkamon ja Kuhmoniemen välillä, koska yhtiön auto ei kyennyt liikennöimään reitillä suunnitellun aikataulun mukaisesti. Lisäksi lopettamispäätökseen ja autojen huutokauppaamiseen vaikutti toisen omistajan harjoittaman kauppatoiminnan ajautuminen konkurssiin samoihin aikoihin.¹⁶⁸

¹⁶³Turisti 1/1921, 68. Vrt. Turisti 2/1923, 69, 79; 2/1925, 68.

¹⁶⁴Kajaanin Uutiset 31.5. 1921. Ilmoitus, 3; 7.6.1921. Ilmoitus, 3.

¹⁶⁵Kainuun Sanomat 16.7.1921. Kainuun uutiset. Autoliike Kiehimän ja Puolangan välillä, 2; 19.7.1921. Kainuun uutiset, 2; 16.8.1921. Kainuun uutiset, 2.

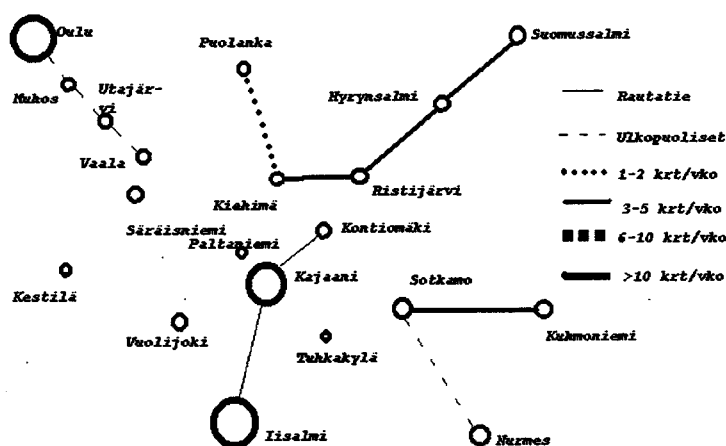
¹⁶⁶Kajaanin Uutiset 30.5.1922. Ilmoitus, 4.

¹⁶⁷Raevuori 1948, 50. Ylimaa haki autonkuljettajia esim. lehti-ilmoitusten perusteella. Kts. esim. Kainuun Sanomat 10.4.1922. Ilmoitus, 4.

¹⁶⁸Sotkamon Autoyhtiön henkilöauto Liberty paloi syksyllä 1922. Korhonen 1995, 9,12; Kajaanin Uutiset 31.10.1922. Kajaanista. Auto palanut, 2. Kts. myös Kajaanin Uutiset 27.10.1921. Ilmoitus, 4; 29.11.1921. Ilmoitus, 4; 4.5.1922. Ilmoitus, 4.

Matti Viitaniemi ja Yrjö Raevuori ovat koko Suomen linja-autoliikenteen historiaa käsittelevissä tutkimuksissaan pitäneet perustellusti vuotta 1923 liikenteen "räjähdysmäisen" kasvun alkuna sekä uusien linja-autojen että reittien avulla tarkasteltuna.¹⁶⁹ Tutkittaessa Kainuun alueen linja-autoliikennettä kyseisenä vuotena huomataan kuitenkin, että sen tilanne poikkeaa selvästi tästä tuloksesta. Seuraavasta kartasta 1 ilmenevät kaikki säännölliset linja-autoreitit Kainuussa kesällä 1923.¹⁷⁰ Ainoana uutena kainuulaisena liikenteenharjoittajana toimintansa aloitti useamman henkilön perustama Kuhmon Auto Oy, joka jatkoi vuoden keskeytyksissä olleen Kuhmoniemi-Sotkamo linjan liikennöintiä. Toiminnan aloittamiseen vaikutti ratkaisevasti jälleen postihallituksen kanssa solmittu sopimus postinkuljetuksesta Sotkamon ja Kuhmoniemen välillä neljä kertaa viikossa.

Kartta 1. Kainuun alueen linja-autoliikenne v. 1923.



Lähteet: Turisti 2/1923, 78-79; Kainuun Sanomat 28.4.1923. Kainuun uutisia. Postinkuljetus, 2; 10.7.1923. Ilmoitus, 4; 21.7.1923. Ilmoitus, 4.

¹⁶⁹Esim. uusia autolinjoja avattiin koko maassa Viitaniemen mukaan 41 kappaletta v. 1923. Kts. Viitaniemi 1978, 68. Vrt. Raevuori 1948, 46-47.

¹⁷⁰Kartan antamia tietoja voidaan pitää melko täydellisinä, koska eri lähteiden antamat tiedot harvoista linjoista tukevat toisiaan hyvin.

Ilmeisesti Sotkamon Autoyhtiön toiminta Kainuun postiautoliikenteen uran uurtajana oli vakuuttanut valtion virkamiehiä sen verran, että hitaasta hevospostiliikenteestä päätettiin siirtyä jälleen neljän pyörän päälle. Kuhmon Auto Oy aloitti postin ja *"matkustavan yleisön"* kuljettamisen yhdellä Toivo Mustosen ohjaamalla T-mallin Fordilla, mutta seuraavana vuonna yhtiö hankki toisenkin auton kuljettajineen.¹⁷¹ Verkkainen kehitys Kainuun linja-autoliikenteessä vuoden 1923 aikana oli mahdollisesti seurausta useammasta tekijästä. Vahvimpana syynä voidaan mielestäni kuitenkin pitää kainuulaisten yrittäjien varovaisuutta, joka oli syntynyt toiveikkaan alkuinnostuksen jälkeen muutaman uranuurtajan lopetettua toimintansa. Viimeistään siinä vaiheessa useimmille selvisi säännöllisen liikennöinnin olevan vaativaa ja raskasta työtä, jonka harjoittaminen vaati paljon muutakin kuin vain sopivan auton. Tietynlainen varovaisuus näkyy myös siinä, että Kuhmon Auto Oy aloitti toimintansa linjalla, jota oli liikennöity jo aikaisemmin. Näin yrityksellä oli mahdollisuus välttyä tekemästä samoja virheitä kuin edeltäjänsä ja saada linja kannattamaan paremmin. Toisaalta heikko investointihalukkuus linja-autoiluun Kainuussa saattoi johtua yksinkertaisesti alueen heikosta taloudellisesta tilasta, koska maamme taloudellinen nousukausi oli vasta aluillaan vuosien 1920 - 1922 taantumana jälkeen.¹⁷²

Maakunnan syrjäseutujen liikenneyhteyksiä paransivat kuitenkin selvästi muilla paikkakunnilla tehdyt päätökset linja-autoliikenteen ulottamisesta Kainuun puolelle. Alueen itäosassa nurmeslainen höyrylaivan lämmittäjä A.J. Airaksinen ryhtyi liikennöimään Nurmeksen ja Sotkamon välistä reittiä pari kertaa viikossa. Paikallisten asukkaiden lisäksi avatusta linjasta oli paljon hyötyä kotimaan matkailijoille, sillä nyt turistien suosimalla Koliilta pääsi mukavasti autolla aina Sotkamoon asti. Sieltä matkantekoa oli mahdollista jatkaa vanhaan malliin höyrylaivalla Kajaanin kautta Vaalaan, jossa kulkuväline vaihtui yleensä koskiveneeseen. Monen kotimaisen ja ulkomaalaisen matkailijan mielestä juuri Oulujoen kosket olivatkin Koli - Oulu välisen matkailureitin mielenkiintoisin ja jännittävin osa.¹⁷³ Koskenlaskun ja hevoskyydin hienostuneemmaksi vaihtoehdoksi nousi sekä turisteille että tavallisille kainuulaisille kesällä 1923 kuitenkin linja-auto, joka ryhtyi Turistin tietojen mukaan liikennöimään Muhokselta ainakin Vaalaan.

¹⁷¹ Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1923-1924; Kajaani 24.10.1923. Pohjois-Suomen rajaseutujen postiolot, 2; Kainuun Sanomat 15.5.1924. Ilmoituksia, 4. Keväällä 1923 julkaistun Turistin mukaan auton piti kulkea Kuhmoniemen linjalla joka päivä, mutta ainakin sanomalehtien ilmoituksissa viikkovuorojen määrä oli vain neljä. Vrt. esim. Turisti 2/1923, 78-79 ja Kainuun Sanomat 21.7.1923. Ilmoitus, 4.

¹⁷² Taloudellisista suhdanteista kts. esim. Törnqvist - Ryönänkoski 1968, 228-229.

¹⁷³ Kajaani 13.7.1923. Matkailulinja Koli - Oulu toteutunut, 3. Kts. myös Entinen Oulujoki 1954, 281-284. Airaksinen muutti Sotkamoon 1920-luvun puolivälissä, mutta hänen autonsa pysyivät vuosikymmenen loppuun asti rekisteröityinä Kuopion läänin. Tämän vuoksi hänen liikennöintiinsä ei kiinnitetä suurempaa huomiota. Kts. Korhonen 1995, 16, 19.

Reija Satokankaan mukaan tämä linja olisi aloittanut toimintansa kuitenkin vasta keväällä 1924.¹⁷⁴

4.2. Reittiverkon tihentyminen

4.2.1. Uudet yrittäjät ja linjat

Kainuun linja-autoliikenteen tietynlaisena murroskautena voidaan pitää vuosia 1924 - 1925, jolloin seudun omnibussiliikenne kasvoi harppauksenomaisesti. Samalla tämä merkitsi sitä, että välimatka maan niihin alueisiin, jotka olivat kokeneet linjaliikenteen nopean kehittymisen jo edellisenä vuonna, supistui oleellisesti. Ratkaisevana tekijänä tähän voidaan pitää maamme taloudellista nousukautta, joka alkoi periaatteessa jo vuosina 1922 - 1923. Syrjäisessä Kainuussa sen vaikutukset tulivat epäilemättä esille kuitenkin vasta pienen viiveen jälkeen eli lähempänä vuosikymmenen puoliväliä. Ripeän taloudellisen kehityksen aikana ihmisten tulot kasvoivat, mikä lisäsi huomattavasti eri hyödykkeiden kulutusta. Samalla tämä merkitsi myös sitä, että sekä henkilö- että tavarakuljetuspalveluiden kysyntä nousi ihmisten kulutuksen sekä tarpeiden kasvaessa. Noususuhdanteen kiihtyessä vielä entisestään vuosina 1926 - 1927 ihmisten kulutustottumukset alkoivat eriytyä ja suuntautua kokonaan uusille sektoreille. Esimerkiksi matkustamisesta tuli yhä suosituempaa, mikä lisäsi jälleen mm. linja-autojen käyttöä.¹⁷⁵ Toisena syynä linjaliikenteen nopeaan kasvuun Kainuussa v. 1924 lienee ollut autojen ja bensiinin hintojen reilu halpeneminen Suomessa edellisenä vuonna. Nousukaudesta huolimatta vallinnut valuuttapula pakotti kuitenkin useimman yrittäjän valitsemaan eurooppalaisia ajoneuvoja selvästi halvemman amerikkalaisen automerkin. Omalta osaltaan linja-autoilijoiden määrää oli varmasti lisäämässä myös se, että liikennelupa myönnettiin yleensä kaikille anojille. Toisaalta tämä käytäntö toi myös ongelmia epäpätevien ja lyhytaikaisten yrittäjien ja kiristyneen kilpailun muodossa.¹⁷⁶

Linja-autoliikenteen harjoittaminen Kainuussa säilyi 1920-luvun nousukauden aikana lähes kokonaan yksityisten yrittäjien hallinnassa. Yleensä linja-autoliikenteen parista toimeentuloaan etsimään lähteneet toimivat edelleen joko yksinään tai pienissä, muutaman henkilön muodostamissa yhtiöissä. Yksityisten

¹⁷⁴Vrt. Turisti 2/1923, 79; Satokangas 1987, 23-24.

¹⁷⁵Leppänen 1967, 112-113; Törnqvist - Ryönänkoski 1968, 229-231.

¹⁷⁶Stolze 1983, 40-44, 145-147; Viherjuuri 1942, 105-106; Mäkelä 1967, 19.

yrittäjien ohella liikenteenharjoittajina toimivat Kainuun seudulla myös postihallitus sekä mm. erilaiset yritykset.¹⁷⁷

Postinkuljetus sekä Suomussalmen että Puolangan linjoilla kuului 1920-luvun alkupuolella osakeyhtiö Ylimaan autoille. Kuitenkin jo syksyllä 1923 sanomalehdissä kerrottiin postihallituksen suunnitelmista aloittaa postin ja matkustajien kuljetus kyseisillä linjoilla valtion omilla autoilla. Tämän ratkaisun tarkoituksena oli lähinnä nopeuttaa ja varmentaa postinkuljetusta, koska yksityisen yrittäjän eli Ylimaan toiminnassa oli huomattu joitakin puutteita. Pahimpana ongelmana nähtiin yhtiön liikennöinnin epäsäännöllisyys, joka johtui lähinnä autokaluston heikosta kunnosta sekä työaikana usein humalassa olleista autonkuljettajista. Esimerkiksi kesällä 1922 yhtiön auto oli ajanut Suomussalmen linjalla peräti kuusi kertaa ojaan yhden matkan aikana kuljettajan humalatilan takia. Tämän vuoksi postihallituksen oman liikenteen aloittamista voitiin perustella myös matkustajien turvallisuudella, jonka katsottiin olevan riittämätön kyseisillä linjoilla.¹⁷⁸ Toisaalta valtion postiautoliikenteen laajentamiseen Kainuuseen vaikutti varmasti myös muilta samankaltaisilta linjoilta saadut kokemukset, sillä postihallitus oli aloittanut liikennöinnin Pohjois-Suomessa jo keväällä 1921. Lisäksi myönteisen päätöksen tekemistä lienee helpottanut uusien maanteiden, Hyrynsalmi - Suomussalmi ja Kontiomäki - Ristijärvi, valmistuminen 1920-luvun alkuvuosina.¹⁷⁹

Valtion postiautoliikenne käynnistyi Kainuussa kesäkuussa 1924 kahdella 18-hengen Rochet-Schneider linja-autolla, jotka aikaisempien suunnitelmien mukaisesti ryhtyivät liikennöimään Puolangan ja Suomussalmen linjoilla. Autojen lähtöpaikaksi tuli kuitenkin Kiehimän sijasta Kontiomäki, josta oli nopeasti kehittymässä v. 1923 valmistuneen Kajaani - Kontiomäki -radan myötä uusi posti- ja matkustajaliikenteen solmukohta. Luonnollisesti postiautojen aikataulut laadittiin junaliikenteen mukaisesti siten, että ne lähtivät taipaleelle kolme kertaa viikossa aina iltajunan saavuttua Kontiomäkeen ja palasivat takaisin vasta seuraavana päivänä. Puolangalle liikennöinyt postiauto jatkoi linjaansa kerran viikossa aina Utajärvelle asti, mikä paransi yhteyksiä Oulun suuntaan.¹⁸⁰ Valtion postiautojen tulo Kainuuseen kahdelle linjalle ei kuitenkaan lannistanut kokonaan yksityisiä yrittäjiä, vaan varsinkin Suomussalmen linjalle ilmestyi lähivuosina useita kilpailijoita. Esimerkiksi v. 1924 Kontiomäen ja Suomussalmen välisellä reitillä jatkoi edelleen liikennöimistään

¹⁷⁷Vrt. Raevuori 1948, 68; Viitaniemi 1977, 276-278.

¹⁷⁸Kainuun Sanomat 16.11.1923. Kainuun uutisia. Kainuun postiolot, 2; 12.2.1924. Kainuun uutisia. Valtion postiautolinjat, 2; 29.4.1924. Kainuun uutisia. Postiautoliikenne, 2; Kajaani 25.6.1923. Autoliikenteen vaaroja, 3.

¹⁷⁹Viitaniemi 1977, 276-277. Vrt. s 18.

¹⁸⁰Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924; Kajaani 7.5.1924. Kajaanista. Autoliikenne ensi kesänä Kainuussa, 2; Kainuun Sanomat 3.6.1924. Kainuun uutisia. Valtion postiautoliikenne, 2. Kts. myös Turisti 2/1924, 26, 52; 2/1925, 26, 68. Vrt. Karjalainen 1995, 89-90.

Ylimaa ja kokonaan uutena yrittäjänä mukaan tuli kontiomäkeläinen autonkuljettaja Paavo Raatikainen. Varsinaiseen hintakilpailuun postiautojen kanssa he eivät kuitenkaan ryhtyneet, vaan esimerkiksi Ylimaan ilmoituksessa todettiin, että *"pilettien hinnat samat kuin postiautolla"* eli 75 penniä kilometriltä. Periaatteessa taksakilpailu olisi kuitenkin ollut mahdollista, koska liikenneluvissa vahvistettiin aina vain korkein sallittu taksa. Lisäksi ylimääräistä kilpailua vähensi se, että molemmat yksityiset liikennöivät linjaa eri päivinä kuin valtion postiautot. Tämä "välipäivinä" tapahtunut liikennöinti täydensi hyvin paikallisten asukkaiden yhteyksiä, mutta toisaalta se oli yksityisten yrittäjien ainoa mahdollisuus saada toimintansa kannattamaan valtion uuden ja tilavan auton rinnalla. Tämä lienee kuitenkin epäonnistunut, koska molemmat yrittäjät lopettivat syksyllä toimintansa ja möivät autonsa.¹⁸¹

Saman vuoden kesäkuussa tapahtui Kainuun alueen linja-autoliikenteessä toinenkin tärkeä muutos, kun Kajaanin kaupungin sisäinen liikenne pääsi käyntiin. Toiminnan aloittajana oli kaupungin suurin teollisuusyritys Kajaanin Puutavara Oy, joka hankki keskustan ja Tihisenniemen välistä liikennettä varten T-mallin Fordin. Linjan avaamisen taustalla oli luonnollisesti halu palvella lähinnä tehtaan omia työntekijöitä, koska Puutavara Oy:n tuotantolaitokset sijaitsivat juuri Tihisenniemellä. Tästä huolimatta yrityksen liikennöinti hyödytti myös muita kaupunkilaisia, sillä auto otti ja jätti matkustajia myös reitin varrella kertamaksun ollessa kuitenkin aina yhden markan. Niukan reittivalikoiman vastapainoksi Puutavara Oy:n auto kuljetti matkustajia linjallaan aina aamuvarhaisesta iltamyöhään, yhteensä peräti kahdeksan kertaa päivässä. Seuraavana vuonna liikennöitsijä lisäsi päivävuorojaan vielä yhdellä.¹⁸² Monelle kaupunkilaiselle edullisen paikallisliikenteen alkaminen oli varmasti mieluisa asia, koska vuokra-autolla sama reitti saattoi maksaa jopa 12 markkaa. Lisäksi Kajaani-lehdessä uusi kulkuyhteys otettiin vastaan tyytyväisesti toteamalla, että *"vilkas liikenne kaupungin ja Tihisenniemen välillä sietääkin mukavampia kulkuneuvoja kuin mitä 'apostolin hevoset' ovat"*.¹⁸³

Kajaanin kaupungin paikallisliikenne pysyi kuitenkin vain vähän aikaa Puutavara Oy:n monopolina, sillä jo elokuun lopulla *"Herman Laitinen & Kumpp."* ilmoittivat, että *"olemme hankkineet ajanmukaisen omnipussivaunun, jolle toivomme*

¹⁸¹ Kainuun Sanomat 27.5.1924. Kainuun uutisia. Postiliikenne Kainuussa, 2; 28.6.1924. Ilmoitus, 4; 8.7.1924. Ilmoitus, 4; Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924 - 1925. Vrt. Mäkelä 1967, 25.

¹⁸² Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924; OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:17, 30.6.1924; Kainuun Sanomat 28.6.1924. Ilmoitus, 2; Kajaani 8.6.1925. Ilmoitus, 4.

¹⁸³ Kajaani 27.6.1924. Kajaanista, 2. Mainittu taksa on vuoden 1925 autotaksan määräämä enimmäishinta yhdelle tai kahdelle henkilölle keskustan ja Tihisenniemen välillä. Kts. Kainuun Sanomat 30.5.1925. Ajotaksa ja sääntö Kajaanin kaupungin autoajureille, 1.

arvoisan yleisön suosiollista kannatusta".¹⁸⁴ 1910-luvulla Kajaanin ensimmäisenä vuokra-autoilijana tunnetuksi tullut kievarinpitäjä Herman Laitinen oli aloittanut vuokra-autoilunsa uudelleen keväällä 1924, jolloin hän hankki itselleen Ford-henkilöauton. Tämän jatkoksi hän osti muutaman kumppanin kanssa elokuussa omnibussin, jolla he alkoivat liikennöimään 2 - 3 kertaa päivässä seuraavilla reiteillä: Lehtikangas - Kauppatori - Tihisenniemi, Kauppatori - Purola, Kauppatori - Petäisenniska (laivasatama) ja Rautatieasema - Kauppatori. Laitisen liikennöinti kyseisillä linjoilla jäi kuitenkin vain lyhyeksi kokeiluvaiheeksi, koska jo seuraavana vuonna hän siirsi vaununsa kaupungin ulkopuoliselle linjalle. Liikennöinti Kajaanin keskustan ja esikaupunkien välillä ei kuitenkaan jäänyt v. 1925 yksin Puutavara Oy:n vastuulle, koska Voimistelu- & Urheiluseura Kisa aloitti toimintansa vapaaksi jääneillä reiteillä.¹⁸⁵ Lyhytaikaiseksi jäi myös autonkuljettaja Einari Noposen aloittama liikenne Kajaanin ja Paltaniemen välillä syksyllä 1924, sillä hänen autonsa siirtyi jo seuraavana vuonna Mikkelin lääniin. Liikennettä jatkoi kuitenkin kesällä 1925 kajaanilainen seppä Kusti Helppi, joka ajoi linjaa peräti kaksi kertaa päivässä. Tämä säännöllisen liikennöinnin aloittaminen yli kymmenen kilometrin pituisella reitillä paransi huomattavasti kaupungin ja Paltamon keskuksena siihen aikaan vielä vahvasti toimineen Paltaniemen välistä liikennettä. Helppi möi kuitenkin autonsa jo seuraavana vuonna, jonka jälkeen kyseiselle linjalle ei enää tullut uutta yrittäjää.¹⁸⁶

Vuosi 1925 toi mukanaan Kainuuseen yhä uusia paikkakuntien välisiä linjoja ja useilla jo aikaisemmin liikennöidyillä tieosuuksilla yrittäjien sekä vuorojen määrä lisääntyi. Kartasta 2 (seuraava sivu) näkyvät kaikki v. 1925 säännöllisen aikataulun mukaisesti liikennöidyt linjat.¹⁸⁷ Kokonaan uusi alue linjojen avaamisessa oli Oulujärven ympäristö, joka tähän saakka oli ollut pelkästään kievari- ja laivaliikenteen varassa. Koska Kainuun muilla pääliikennöimissuunnilla oli jo yksi tai useampi linjaliikenteen harjoittaja, oli luonnollista, että tämä "koskematon alue"

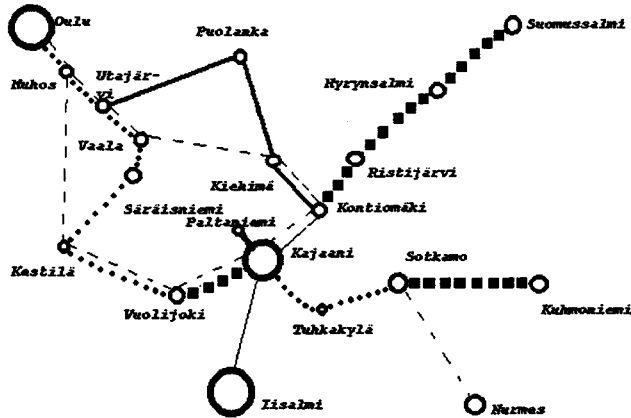
¹⁸⁴Kainuun Sanomat 26.8.1924. Ilmoitus, 2.

¹⁸⁵Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924-1925; OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:17, 13.10.1924; ICd:18, 15.6.1925; Kainuun Sanomat 26.8.1924. Ilmoitus, 2; 19.5.1925. Ilmoitus, 4.

¹⁸⁶Oulun läänin automobiilirekisteri 1924, 1926; OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:17, 13.10.1924; ICd:18, 15.9.1925; Kainuun Sanomat 2.10.1924. Ilmoitus, 4. Vrt. Heikkinen 1984, 435-436.

¹⁸⁷Karttaan on merkitty vain ne linjat, joiden aikataulut on julkaistu joko Turistissa tai sanomalehdissä, joten sen tietoja voidaan pitää vain suutaa antavina varsinkin vilkkaimmin liikennöityjen reittien osalta.

Kartta 2. Kainuun alueen linja-autoliikenne v. 1925.



Lähteet: Turisti 2/1925, 66, 68; Kainuun Sanomat 7.5.1925. Kainuun uutisia, 2; 18.6.1925. Ilmoitus, 4; 20.6.1925. Ilmoitus, 2; 2.7.1925. Ilmoitus, 3; 6.8.1925. Ilmoitus, 4; 8.9.1925. Ilmoitus, 4; Kajaani 8.6.1925. Ilmoitus, 4.

houkutteli useita yrittäjiä aloittamaan toimintansa. Herman Laitinen siirsi omnibussinsa Kajaanin paikallisliikenteestä Vuolijoen linjalle ja alkoi kuljettaa sekä tavaraa että matkustajia kuusi kertaa viikossa. Samalla suunnalla toimi myös säräisniemeläinen Kalaoja & Kovalainen, joka liikennöi autollaan muutama päivä viikossa sekä Oulun että Kajaanin suuntaan. Tätä Oulujärven eteläpuolista linjaliikennettä häiritsi kuitenkin tieverkoston kehittymättömyys, mikä esti mm. suoran liikennöinnin Säräisniemen ja Vuolijoen välillä aina 1930-luvun puoliväliin saakka.¹⁸⁸ Kaksi Kainuun ulkopuolista yrittäjää uskaltautui kesällä 1925 myös pitkille, noin 200 kilometrin mittaisille linjoille Oulusta sekä Oulujärven etelä- että pohjoispuolitse Kajaaniin. Kainuulaisia linja-autoyrittäjiä nämä reitit eivät kuitenkaan vielä houkuttelleet Kalaoja & Kovalaista lukuunottamatta, koska Oulujärvellä kesäisin toimineet höyrylaivat palvelivat edelleen turisteja ja lähiseudun

¹⁸⁸Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925; Valpasvuo 1954, 204-205.

asukkaita riittävän hyvin. Toisaalta haluttomuuteen lienee vaikuttanut myös paikallisten pienyrittäjien autokaluston laatu ja määrä, sillä pitkällä ja vaikealla linjalla niiden rooli korostui huomattavasti. Esimerkiksi Oulu - Vaala - Kajaani - reitillä toimineella muhoslaisella Vuoritsalolla oli käytettävissään jo aloitusvuotena kaksi uudehkoa ja tilavaa Fiat-omnibussia.¹⁸⁹

Oulujärven ympäristön lisäksi Kainuussa avattiin v. 1925 pari muutakin linjaa, kun Tuhkakylältä aloittivat paikallinen kauppias Aate Korhonen ja talollinen Juho Väyrynen liikennöinnin sekä Kajaaniin että Sotkamoon pari kertaa viikossa. Reitin avaamiselle oli selkeä tarve, koska Sotkamon pitäjään kuuluva Tuhkakylä jäi selvästi syrjään esimerkiksi Kajaanin ja Sotkamon välisestä höyrylaivaliikenteestä. Vuosina 1926 - 1927 kumppanukset lisäsivät viikkovuorojen määrän kolmeen ja ryhtyivät kuljettamaan myös postia Kajaanista Tuhkakylälle.¹⁹⁰

Uusien reittien rinnalla myös vanhat, jo aiemmin avatut linjat kehittyivät kesän 1925 aikana. Eniten uusia liikennöitsijöitä aloitti Suomussalmen linjalla. Esimerkiksi suomussalmelaiset laivuri Antti Moilanen sekä kauppiat Herman Lassila ja Jahvetti Huotarinen harjoittivat hankkimillaan "*henkilö-tavara-autoillaan*" liikennöintiä Ylä-Kainuun suuntaan, mutta heidän toiminnastaan ei löydy tarkempia aikataulutietoja esimerkiksi sanomalehdistä. Ilmeisesti he ajoivat eri reittejä tarpeen mukaan ja kokivat tämän vuoksi tarkemman lehti-ilmoittelun vaikeana. Lisäksi ensimmäisten linja-autojen osto pienelle paikkakunnalle oli varmasti niin huomiota herättävä tapahtuma, että paikalliset asukkaat tiesivät mainostamattakin keneltä linja-autokyytiä oli saatavissa.¹⁹¹ Samana vuonna Kontiomäen ja Suomussalmen välistä linjaliikennettä lisäsi myös postihallituksen reitille hankkima toinen omnibussi, koska postiautoliikenne oli osoittautunut taloudellisesti kannattavaksi jo ensimmäisenä toimintavuotenaan. Tämän uudistuksen turvin kyseisen linjan viikkovuorojen määrää oli mahdollista nostaa kuuteen. Saman teki Kuhmoniemen ja Sotkamon välisellä reitillä edelleen liikennöinyt Kuhmon Auto Oy, joka myös laittoi keväällä 1925 uuden auton sekä postin että matkustajien kuljetusta varten. Puolangan linjan postiauton vuoromäärä pysyi sen sijaan edelleen samana, mutta nyt auto ajoi joka kerta Utajärvelle asti.¹⁹²

1920-luvun puolivälin tienoilta alkanut Kainuun linja-autoliikenteen nopea kehittyminen näkyi myös aikataulujen laadinnassa ja niiden ilmoittelussa asiakkaille.

¹⁸⁹Kainuun Sanomat 3.9.1925. Ilmoitus, 4. Vrt. Satokangas 1987, 25; Järvinen 1926, 118. Oulujärven tärkeimmät höyrylaivat olivat 1920-luvulla Oulujärven Laivaosakeyhtiön omistamat Salo I ja II. Kts. Heikkinen 1989, 110; Entinen Oulujoki 1954, 179-180.

¹⁹⁰Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925; Kainuun Sanomat 25.6.1926. Ilmoitus, 4; 4.6.1927. Postinkulun järjestely Kainuussa, 2. Vrt. Korhonen 1995, 44.

¹⁹¹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924 - 1925; Leimu 1976, 73. Vrt. Viitaniemi 1977, 167.

¹⁹²Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925; Kajaani 15.5.1925. Kajaanista, 2; Kainuun Sanomat 9.9.1924. Valtion postiautoliikenne, 2; 4.6.1925. Kainuun uutisia, 2.

Monen omnibussin, varsinkin postiautojen, aikataulut määräytyivät edelleen junien ja laivojen kulkuvuorojen mukaisesti. Enää liikenteenharjoittajat eivät kuitenkaan käyttäneet epämääräistä *"lähtee laivan saavuttua"* -ilmaisua, vaan ilmoittivat yleensä auton lähtöajat linjan molemmista päätepisteistä tarkasti, mikä lisäsi varmasti matkustajien luottamusta linja-autoja kohtaan. Maalaispitäjistä Kajaaniin asti suuntautuneiden linjojen aikataulut olivat yleensä siten järjestettyjä, että maaseudun asukkailla oli mahdollisuus hoitaa monenlaiset "kaupunkiasiansa" päiväsaikaan. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että omnibussit lähtivät liikkeelle esimerkiksi paikallisen kaupan pihasta jo klo 5 - 6 aikaan aamulla ja paluumatka käynnistyi Kauppa- tai Raatihuoneentorilta iltapäivän päätteeksi klo 15 - 17 tienoilla. Tämä lähtöaika oli sopiva myös sen vuoksi, että iltajuna etelästä saapui Kajaaniin tavallisesti klo 16 - 17 välillä. Tuloaikoja joko maaseudulle tai kaupunkiin liikennöitsijät eivät 1920-luvulla kuitenkaan ilmoittaneet, koska ne saattoivat vaihdella paljonkin esimerkiksi kelin ja autoissa ilmenneiden vikojen vuoksi. On kuitenkin huomattava, että liikenneluvissa tai valtakunnallisissa autoasetuksissa ei ennen vuotta 1929 ollut mitään määräyksiä aikatauluista ja niiden noudattamisesta. Tämän vuoksi liikennöitsijän oli mahdollista muuttaa aikatauluaan aina tarpeen vaatiessa.¹⁹³

Jo edellä esitetyn perusteella voidaan hahmotella kuvaa Kainuun seudun ensimmäisistä linjaliikenteen harjoittajista. Moottoriajoneuvorekisteriin merkittyjen ammattitietojen mukaan yksityiset kauppiat olivat hyvin usein ensimmäisinä aloittamassa oman pitäjänsä linja-autoliikennettä. Heidän vaikuttimenaan hankkia yleensäkin auto oli kaupanpito, koska junalla tai laivalla saapuneet varastotäydennykset oli yleensä haettava hyvinkin kaukaa esimerkiksi Hyrynsalmelle tai Suomussalmelle. Koska linja-autokalustoa koskenut lainsäädäntö oli 1920-luvulla yleisesti ottaen hyvin joustava, oli kyläkauppiaiden mahdollista laajentaa kuljetustoimintaansa helposti myös matkustajiin. Lisäksi kauppaliikkeiden pitäjillä oli yleensä niin turvattu taloudellinen asema, että *"henkilö-tavara-auton"* hankkiminen joko yksinään tai jonkun "samanhenkisen" kanssa ei tuottanut vaikeuksia. Toisena, paljon heterogeenisempänä ryhmänä voidaan pitää kone- ja teknisen alan kokemusta jo aikaisemmin hankkineita miehiä. Esimerkiksi sepille, laivureille ja konekorjaamon pitäjille linja-autoliikenteen aloittaminen oli luonnollinen vaihtoehto, koska heillä oli yleensä riittävät taidot ja taloudelliset puitteet pitämään omnibussinsa liikennöintikunnossa. Tähän ryhmään kuuluvat myös

¹⁹³Kts. esim. Kainuun Sanomat 2.7.1925. Ilmoitus, 4; 15.5.1926. Ilmoitus, 4; 11.10.1927. Ilmoitus, 4; 14.7.1928. Kainuun uutisia, 2. Junien aikatauluista kts. esim. Turisti 2/1925, 26. Vuoden 1929 asetuksessa määrättiin, että liikenneluvan saamisen ehtona oli aikataulun ilmoittaminen Linja-autoliikennöitsijäin Liitolle ja Suomen Matkailijayhdistykselle. Asetuskokoelma 1929/23. Vrt. esim. Raevuori 1948, 56, 80, 82.

ne, jotka olivat toimineet esimerkiksi linja-autonkuljettajina jonkun toisen palveluksessa tai itsenäisinä vuokra-autoilijoina ennen oman omnibussin hankkimista. Autoliikenteestä saadut kokemukset ja muiden liikennöitsijöiden tarjoamat esikuvat antoivat varmasti monelle kipinän siirtyä "rengistä isännäksi" tai laajentaa autoilua myös linjaliikenteen pariin. Kaikesta huolimatta omnibussien omistajat toimivat vain harvoin ajoneuvojensa kuljettajina, vaan suurimmalla osalla yrittäjistä oli palkattu kuljettaja. Säännöllisen reittiliikenteen ylläpitäminen sitoi tavallisesti kuljettajan hyvin tiukasti "kuskinpukille", minkä vuoksi usein oman ammattinsa lisäksi linja-autoilijana toimineella yrittäjällä ei ollut tähän riittävästi aikaa.¹⁹⁴

4.2.2. Kilpailua ja yhteistoimintaa

Vuosina 1926 - 1927 Kainuun alueen linja-autoliikennettä sävytti yrittäjien välisen kilpailun kiristyminen useilla eri reiteillä. Esimerkiksi Vuolijoen ja Kajaanin välisellä lyhyellä linjalla liikennöi kesällä 1927 ainakin kajaanilainen autonkuljettaja Jooseppi Korhonen ja vuolijokelainen kauppias Lauri Haataja. Taksojen polkemista tällä linjalla ei esiintynyt ainakaan lehti-ilmoitusten perusteella, vaan kilpailija yritettiin peitota aikataulujen suunnittelulla. Kun Korhonen ilmoitti lehdessä toukokuun lopulla autonsa lähtevän Vuolijoelta arkipäivisin klo 6, vastasi Haataja tähän noin viikkoa myöhemmin omalla ilmoituksellaan. Siinä kauppias kertoi Fordinsa lähtevän Vuolijoelta "yllättäen" 5.40, joten Haatajan tarkoitus oli selvästikin pyrkiä keräämään autonsa täyteen matkustajia matkan varrelta ennen kilpailijan saapumista. Korhonen ei kuitenkaan vastannut tähän tekoon ainakaan virallisissa aikatauluilmoituksissaan. Ilmeisesti syynä oli postihallituksen kanssa solmittu postinkuljetussopimus, jonka vuoksi hänen piti noudattaa tarkasti sovittua aikataulua.¹⁹⁵

Puolangan ja Suomussalmen linjoilla jo aikaisemmin alkanut kilpailu valtion postiautojen ja yksityisten yrittäjien välillä lisääntyi entisestään vuosina 1926 - 1927. Esimerkiksi puolankalainen autonkuljettaja Leevi Väisänen ja hyrynsalmelainen kauppias Augusti Heikkinen hankkivat v. 1926 "*tavara-omnibus-autot*" Ylä-Kainuun liikennöintiä varten. Postiautojen kilpailuvaltina pidettiin yleisesti niiden varmempaa liikennöintiä, mutta autojen tiukka sitoutuminen junien aikatauluihin aiheutti matkustajissa närkästystä. Kainuun Sanomissa valtion postiautojen

¹⁹⁴Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929. Vrt. Mäkelä 1978, 435-445.

¹⁹⁵Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1927; OMA. Vaalan piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:4, KD 271/1927. Maaherran kirje 26.8.1927; Kainuun Sanomat 28.5.1927, Ilmoitus, 4; 4.6.1927. Ilmoitus, 4. Vrt. esim. Viitaniemi 1977, 103, 161.

matkustajaliikennettä kuvattiin kuitenkin syksyllä 1927 *"hyvänlaiseksi"*, mutta toisaalta kirjoituksessa todettiin myös, että *"yksityisten autot ovat täälläkin aiheuttaneet kilpailua ja siten vähentäneet matkustajaliikennettä postiautoissa"*.¹⁹⁶ Omalta osaltaan joukkoliikenteessä vallinnutta kilpailua lisäsi myös kuorma-autojen harjoittama melko laajamittainen henkilöiden kuljetus. Tämä käytäntö oli periytynyt vuosikymmenen alkupuolelta, jolloin kuorma- ja linja-autoliikennettä ei oltu erotettu toisistaan millään tavalla. Kuorma-autojen matkustajaliikenne tosin kiellettiin vuoden 1927 alussa, mutta se ei lopettanut kuorma-autojen käyttöä henkilöliikenteessä kokonaan. Syksyllä 1927 Kainuussa vieraillut *"autoliikenteen tarkastaja"* joutuikin huomauttamaan paikallisia kuorma-autoilijoita matkustajien kuljetuksen lainvastaisuudesta. Samalla viranomaisia kehoitettiin valvomaan asiaa tiukemmin.¹⁹⁷ Esimakua viranomaisten uudesta asennoitumisesta sai kokea Sotkamon Osuusmeijerin hallitus, joka yritti vielä keväällä 1928 saada kuorma-autolleen luvan osuuskunnan jäsenten kyyditsemiseen kesäaikana. Sekä Sotkamon nimismies että lääninkanslia pitivät hakemusta kuitenkin lainvastaisena, joten se hylättiin yksimielisesti.¹⁹⁸

Eri osapuolien välisestä kilpailusta oli näkyvimpänä seurauksena taksojen laskeminen. Pitempien linjojen kilometrimaksu omnibusseissa tippui Kainuussa 1920-luvun jälkipuoliskolla 50 pennin tienoille ja kuorma-autoissa yleisin taksa oli 30 penniä. Nämä hinnat olivat kuitenkin hyvin usein liukuvia ja esimerkiksi Nurmes - Sotkamo -reitillä kilpailleet nurmeslaiset kyyditsivät matkustajia välillä jopa ilmaiseksi.¹⁹⁹ Toisaalta taksojen tippumiseen vaikutti varmasti myös v. 1925 annettu Oulun läänin automobiiliohjesääntö, jossa annettiin tarkat ohjeet omnibussien enimmäismaksuista. Säännön mukaan *"automobiileissa, joissa kuljetetaan myöskin tavaraa, saadaan periä 50 penniä kilometriä ja henkilöä kohden riippumatta matkan pituudesta"*. Koska Kainuun linja-autot olivat tässä vaiheessa pääasiassa näitä "seka-autoja", muodostui kyseinen taksa hyvin yleiseksi. Lähinnä matkustajaliikennettä varten rakennettujen kookkaampien linja-autojen (esim. valtion postiautot) maksimitaksat oli säännössä määrätty joko 75 penniksi tai yhdeksi markaksi

¹⁹⁶Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926; Kainuun Sanomat 19.8.1926. Kainuun uutisia, 2; 11.10.1927. Kainuun uutiset. Postiautoliikenne Kainuussa, 2.

¹⁹⁷Kainuun Sanomat 1.9.1927. Kainuun uutisia. Matkustajaliikenne ja kuorma-autot, 2; Nummela 1978, 134. Vrt. Viitaniemi 1977, 251-252.

¹⁹⁸OMA. Sotkamon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:6, KD 210/1928. Maaherranviraston kirje 8.3.1928; KD 257/1928. Maaherranviraston kirje 24.3.1928; Sotkamon piirin nimismiehen kirjekonseptit D1a1:10, kirje maaherralle nro 304/17.3.1928.

¹⁹⁹OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset E11a4:1. Maaherranpäättös nro 16865/9.8.1927; Maaherranpäättös nro 15606/5.7.1928; Kainuun Sanomat 6.9.1927. Yleisöltä, 3; 11.10.1927, 3-4; 9.6.1928. Ilmoitus, 4; Korhonen 1995, 17. Vrt. esim. Viitaniemi 1977, 108.

kilometritä matkan pituuden mukaan. Tiukan kilpailun vuoksi näidenkin taksat tippuivat kuitenkin käytännössä 50 pennin tienoille.²⁰⁰

Kajaanin kaupungin sisäisessä omnibussiliikenteessä ei kuitenkaan tapahtunut kilpailun kiristymistä 1920-luvun lopulla, vaan Puutavara Oy ja Urheiluseura Kisa jatkoivat liikennöimistään entisillä reiteillään ja taksoillaan aina kesään 1928 asti. Tällöin Kisa möi omnibussinsa pois, joten kaupungin joukkoliikenne jäi vuosikymmenen lopulla kokonaan Puutavara Oy:n harteille. Yrityksen liikennöinti oli kuitenkin saanut paremmat puitteet jo v. 1926, jolloin Ford vaihtui tilavampaan Chevrolet-omnibussiin.²⁰¹ Paikallisliikenteen vähäiseen määrään voidaan pitää syynä nopeasti kehittyntä vuokra-autoilua, joka kyyditsi matkustajia kaupungin läheisyydessä mukavammin ja nopeammin samalla kun autoajureidenkin taksat muotoutuivat usein huokeammiksi kilpailun lisääntyessä alalla. Lisäksi liikennöintitarvetta supisti Kajaanista eri suuntiin maaseudulle lähteneet linja-autot, jotka palvelivat kaupungin läpi ajaessaan myös paikallisliikennettä.²⁰²

Perimmäisenä syynä kaukolinjojen täyttymiseen ja kilpailun lisääntymiseen oli lainsäädännön puutteellisuus, sillä esimerkiksi vuoden 1926 autoasetus ei säädelyt alalle pyrkivien määrää millään tavalla. Valtakunnallisissa autolehdissä asiaan vaadittiin pikaista korjausta useaan otteeseen 1920-luvun jälkipuoliskolla, mutta lopullisesti lakitekstiin saatiin tarveharkintapykälä vasta heinäkuussa 1929.²⁰³ Yrittäjien välistä kilpailua lisäsi myös aikataulujen samankaltaisuus: autot lähtivät aina aamuisin maaseudulta ja iltapäivisin kaupungista lähes samaan aikaan. Eri tiesuuntien ruuhkautuminen lienee johtunut myös siitä, että Kainuussa vain muutamat suurimmat päätiet olivat 1920-luvulla siinä kunnossa, että niiden kulkeminen painavilla linja-autolilla oli mahdollista edes kesäaikaan. Lisäksi harvaan asutussa maakunnassa reittiä ei kannattanut avata kovinkaan syrjäiselle seudulle, vaan oli turvallisinta yrittää kilpailla muiden kanssa jo aikaisemmin avatuilla ja vilkkaiksi havatuilla linjoilla. Myöskään kilpailu laivaliikenteen kanssa esimerkiksi reitillä Kajaani - Sotkamo tai junaliikenteen kanssa väleillä Kajaani - Iisalmi tai Kontiomäki - Sotkamo ei vielä houkuttellut linja-autoilijoita, joten reittiverkoston tihentäminen oli tämänkin vuoksi hankalaa.²⁰⁴

²⁰⁰OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätökskonseptit Da:196, päätös nro 13051/15.5.1925. Vrt. viite 95.

²⁰¹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1928; OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:19, 9.8.1926; Kajaani 17.5.1926. Ilmoitus, 4; 18.6.1926. Ilmoitus, 4; Kainuun Sanomat 28.5.1927. Ilmoitus, 4.

²⁰²Vrt. Mauranen 1995, 124-125. Vrt. myös s 71-75.

²⁰³Kts. esim. Autoilija 6/1927, 3-5; 6/1928, 16-18. Asetuskokoelma 1929/262.

²⁰⁴Vrt. esim. Palola 1962, 424-426; Satokangas 1987, 30; Viitaniemi 1977, 102-103; Raevuori 1948, 82. Kontiomäki - Sotkamo ja Kontiomäki - Kiehimä -rataosuudet valmistuivat syksyllä 1926. Kts. esim. Turpeinen 1986, 293.

Vaikka Kainuun alueen linja-autoliikenne kokikin nopean kasvuvaiheen 1920-luvun puolivälin tienoilta alkaen, säilyi itse autojen liikennöinti hyvin paljon samanlaisena kuin vuosikymmenen alussa. Matkustajien lisäksi linja-autoissa kuljetettiin edelleen paljon rahtitavaraa ja ajokauden pituus rajoittui koko Kainuussa vuosikymmenen loppupuolelle asti pääasiassa vain kesäaikaan. Yleensä omnibussit seisoivat marraskuusta toukokuun alkuun saakka, mutta esimerkiksi leutona ja vähälumisena talvena 1924 - 1925 omnibussiliikenne jatkui osittain aina tammikuun alkuun asti.²⁰⁵ Toisinaan tämä talviliikennöinti saattoi olla vaarallistakin. Esimerkiksi marraskuun alussa v. 1927 Kuhmoniemen Tervasalmessa putosi jäihin mekaanikko A. Anderssonin omistama omnibussi, joka oli juuri aloittanut liikennöimisen reitillä Kajaani - Kuhmoniem. Kesäaikaan salmessa toimi lossi, mutta lokakuun kovien pakkasten vuoksi se oli joutunut lopettamaan liikenteensä poikkeuksellisen aikaisin. Raskaan auton alla jää ei kuitenkaan kestänyt, vaan se upposi heti rannasta lähdettyään ikkunoitaan myöten veteen.²⁰⁶ Linja-autojen puuteellisen ajokauden vuoksi kieverilaitos säilytti tärkeän aseman Kainuun syrjäseuduilla vielä vuosikymmenen lopussakin. Samaan aikaan Etelä-Suomen autoistuneimmilla alueilla kieverilaitos kävi lähes kokonaan tarpeettomaksi. Toisaalta Oulun läänissäkin autoliikenteen yleistyminen alkoi näkyä pian kyyditysten kokonaismäärissä, jotka vähenivät vuosina 1920-1929 57 871 kappaleesta 19 700 kappaleeseen.²⁰⁷ Hitauden lisäksi kievareiden kilpailukykyä suhteessa linja-autoliikenteeseen häittäsi taksapolitiikka. Vuonna 1927 vahvistetun taksan mukaan kievareilla oli oikeus periä hevoskyydeistä maksimissaan kaksi markkaa ja autolla tapahtuvista kuljetuksista kolme markkaa kilometriltä.²⁰⁸ Linja-autoliikenteen enimmäistaksoihin verrattuna nämä maksut olivat huomattavasti korkeampia, joten matkustajien siirtyminen omnibusseihin kesäaikana oli luonnollista.

Liikennöitsijöiden vaivana oli myös edelleen kaluston tekniset ongelmat, vaikka autojen kestävyys ja toimintavarmuus paranivatkin vuosien kuluessa koko ajan. Usein esimerkiksi vaihde- ja jarruviat saattoivat johtaa jopa onnettomuuksiin.²⁰⁹ Toisaalta onnettomuuksia tapahtui monista muistakin syistä. Esimerkiksi erään liikenteenharjoittajan omnibus tippui jokeen vierittyään sitä ennen jyrkän mäen takaperin alas. Syynä tähän rajuun onnettomuuteen, jossa ei kuitenkaan

²⁰⁵Kts. esim. Kainuun Sanomat 18.11.1924. Ilmoitus, 4; Kajaani 5.1.1925. Autoliikenne Oulusta Kajaaniin, 3.

²⁰⁶Kainuun Sanomat 5.11.1927. Kainuun uutisia. Ei kestänyt jää "Brockwayta", 2.

²⁰⁷STV 1922 X Kulkuneuvot ja liikenne, 162; STV 1931 X Kulkuneuvot ja liikenne, 164. Vrt.

Viitaniemi 1977, 304-306.

²⁰⁸Viitaniemi 1977, 305-306.

²⁰⁹Kts. esim. Kajaani 23.7.1926. Kajaanista. Auto-onnettomuus Kajaanissa, 2; Kainuun Sanomat 12.8.1925. Kajaanista. Auto ajanut ojaan Sotkamossa, 2; 26.10.1926. Kainuun uutisia. Auto-onnettomuus, 2.

kuollut ketään, oli heikkotehoisen auton ylikuormaaminen.²¹⁰ Oman lisänsä vahinkojen syntyyn toivat myös muut tiellä liikkujat. Hevosten lisäksi omnibussit alkoivat vuosikymmenen kuluessa kolaroida myös toisten autojen kanssa.²¹¹ Nämä tapaukset eivät kuitenkaan olleet kovin yleisiä, koska linja-autoja ei ollut vielä Kainuun alueella runsaasti. Lisäksi ne liikkuivat pääasiassa harvaan asutulla maaseudulla, jossa autojen kokonaismäärä 1920-luvulla oli muutenkin vähäinen.²¹²

Kainuulaiset olivat varsinkin maaseudulla yleensä tyytyväisiä linja-autojen parantamiin liikenneyhteyksiin, mutta välillä niiden toiminta joutui myös kielteisen arvostelun kohteeksi kuten aikaisemminkin. Esimerkiksi kesäkuussa 1926 Kajaani-lehden pääkirjoituksessa otettiin kantaa "autobussien" ylikuormiin sekä ylinopeuksiin, joiden katsottiin vaarantavan matkustajien turvallisuuden. Kirjoittajan mukaan omnibussi oli *"maanteillä nykyisin usein todellinen tyranni, hirveä peto, joka uhkaa kuolemalla ja hävityksellä ketä tahansa ja milloin tahansa"*.²¹³ Näin dramaattista linja-autojen liikennöinti Kainuun alueella tuskin oli, mutta toisinaan myös virkavalta joutui puuttumaan liikenteenharjoittajien rikkomuksiin huomautuksien ja sakkojen avulla. Varsinkin Kajaanin kaupungissa autoliikenteen valvonta oli melko tarkkaa jo 1920-luvun lopulla, joten siellä tapahtui myös rangaistuksia selvästi eniten. Poliisia työllistivät varsinkin asianmukaisten liikennelupien puuttuminen, ylikuormat sekä *"omnibussien seisottaminen"* ja muun liikenteen tukkiminen kaupungin pääkaduilla. Erään maaseudulle liikennöineen yrittäjän linja-autosta poliisit löysivät myös pirtukätkön, mikä johti koviin sakkoihin ja auton tilapäiseen takavarikointiin.²¹⁴ Käytettävissä olleiden lähteiden perusteella liikennöitsijöiden harjoittama pirtun salakuljetus näyttää Kainuussa olleen kuitenkin erittäin harvinaista, sillä edellä mainittu yritys jäi ainoaksi poliisin tietoon tulleeeksi tapaukseksi melko tiukasta valvonnasta huolimatta. Ilmeisesti pelko ajoluvan ja kalliin linja-auton menettämisestä valtiolle sai suurimman osan liikenteenharjoittajista välttämään lisäansioiden hankkimista salakuljetuksen avulla.²¹⁵

²¹⁰Kainuun Sanomat 7.9.1926. Kainuun uutisia. Autovaurioita, 2.

²¹¹Kts. esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro 333/10.7.1926; Kajaani. 22.9.1924. Kajaanista. Autoyhteentörmäys, 2; Kainuun Sanomat 13.11.1924. Kainuun uutisia. Hevonen säikähtänyt autoa, 2.

²¹²Vrt. s 118-119.

²¹³Kajaani 30.6.1926. Autoliikenteen moraali meillä ja muualla, 1.

²¹⁴Kts. esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro 444/2.9.1925; 332/10.7.1926; AVb:9, raportti nro 458/16.7.1927; 707/13.10.1927; Kajaani 12.8.1925. Kajaanista, 2. Vrt. esim. Viitaniemi 1977, 196-197.

²¹⁵Valvonnan tiukentumisesta kts. esim. OMA. Sotkamon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:6, KD 687/1927. Maaherranviraston kirje 2.9.1927; Paltamon piirin nimismiehen kirjediaarit A1a:8, KD 361/91/1929. Poliisiohjaajan kirje 27.4.1929.

Vuosina 1928-1929 Kainuun linja-autoilu koki muutoksia sekä liikenteen järjestämisessä että autokalustossa. Itse reittiverkosto pysyi melko entisenlaisena, mutta säännöllisissä vuoromäärissä tapahtui selvää lisäystä. Samalla linjaliikenteen harjoittaminen siirtyi "ammattimaisempien" yrittäjien käsiin, joilla oli halua ja varaa panostaa alan kehittämiseen. Linja-autoliikenteessä vallinnut pahin kilpailutilanne rauhoittui ainakin muodollisesti, koska pienien kuorma-autojen alustoille rakennettujen omnibussien käyttö matkustajaliikenteessä kiellettiin 1.1.1928 alkaen. Nämä olivat lähinnä T-mallin Fordeja, jotka eivät täyttäneet vuoden 1926 autoasetuksen määräyksiä. Usein niitä ei kuitenkaan poistettu käytöstä kokonaan, vaan ne muutettiin kuorma-autoiksi korvaamalla matkustajakori tavaralavalla. Muuten autot säilyivät entisenlaisina, joten esimerkiksi rekisteritiedoissa muutos aiheutti vain omnibus-nimen vaihtamisen tavara-autoksi. Tämän vuoksi näiden kuorma-autojen omistajat jatkoivat usein matkustajien kuljettamista edelleen, vaikka valvontaa pyrittiinkin tehostamaan 1920-luvun lopulla.²¹⁶

Kokonaisuutena ajatellen vuosikymmenen loppupuoli oli Kainuun linja-autoilulle vielä selvästi eteenpäinmenon aikaa, vaikka maamme taloudellinen tilanne alkoi heikentyä jo v. 1928 aikana. Tällöin esimerkiksi Suomen vienti supistui noin 10 prosentilla, mutta tuntuvammin yleismaailmallisen laman vaikutukset alkoivat näkyä vasta loppuvuodesta 1929.²¹⁷ Kesällä 1928 kajaanilainen ylioppilas Paavo Nieminen ryhtyi liikennöimään Kajaanista sekä Puolangalle että Suomussalmelle joka päivä kahdella uudella Brockway-merkkisellä linja-autolla. Myöhemmin samana vuonna Nieminen aloitti ostamallaan kolmannella autolla liikenteen kerran päivässä myös Vuolijoen linjalla, jossa liikennöinnin oli jo vähän aikaisemmin aloittanut kahden vuolijokelaisen yhdessä hankkima Chevrolet. Suomussalmen linjalle Nieminen sai postiauton lisäksi kilpailijakseen hyrynsalmelaisen kauppiaan Perttu Hirvelän, joka oli myös hankkinut uuden Reo omnibussin.²¹⁸ Uusien liikennöitsijöiden aikataulut oli luonnollisesti suunniteltu siten, että autot lähtivät kaupungista iltajunan tultua ja maaseudulta aamuvarhaisella. Utta oli kuitenkin se, että Ylä-Kainuuseen suuntautuneet linjat ulottuivat nyt Kontiomäen sijaan aina Kajaaniin saakka. Tällä tavoin yksityiset liikennöitsijät pyrkivät palvelemaan

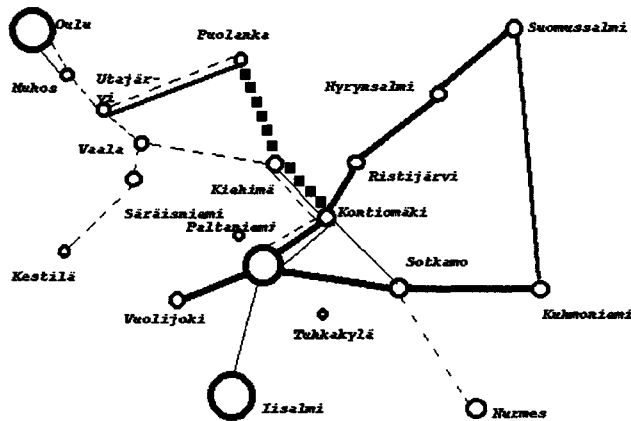
²¹⁶Kuorma-autojen henkilöliikenteen valvonnasta esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat Ala:8, KD 409/127/1927. Maaherran kiertokirje 10.9.1927; Kuhmon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:10, KD 240/31/1929. Maaherran kiertokirje 27.6.1929; Paltamon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:8, KD 728/125/1929. Lääninhallituksen kirje 3.9.1929. Sotkamon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:7, KD 588/1929. Maaherran kiertokirje 26.6.1929; Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1927 - 1928. Vrt. Kainuun Sanomat 18.5.1929. Kuorma-autojen käyttö henkilöliikenteessä, I. Kts. myös Nummela 1978, 51; Viitaniemi 1977, 89; s 112.

²¹⁷Kts. lisää esim. Törnqvist - Ryönänkoski 1968, 230-232.

²¹⁸Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1928; Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:8, KD 541/56/1927. Maaherranviraston kirje 16.11.1927.

asiakkaitaan paremmin ja poistamaan turhat vaihdot kulkuvälineestä toiseen. Samalla linja-autoliikenne nousi ensimmäisen kerran Kainuussa varsin potentiaaliseksi kilpailijaksi junalle. Mainittujen reittien ja koko Kainuun linjaliikenteen vuoromäärien lisääntyminen v. 1928, verrattuna esimerkiksi vuosikymmenen puolenvälin tilanteeseen, näkyy selvästi oheisesta kartasta 3.²¹⁹

Kartta 3. Kainuun alueen linja-autoliikenne v. 1928.



Lähteet: Turisti 3/1928, 34, 48, 52; Maantieturisti 1928, 19, 23, 58, Kainuun Sanomat 10.5.1928. Ilmoitus, 4; 14.6.1928. Ilmoitus, 4; 21.6.1928. Ilmoitus, 4; 10.7.1928. Ilmoitus, 4; 14.7.1928. Kainuun uutisia, 2; 4.9.1928. Postiautoliikenne maassamme, 2.

Uusista linjoista oli jo v. 1927 avattu postihallituksen toimesta Suomussalmen ja Kuhmoniemien välinen reitti, jonka liikennöiminen jatkui seuraavina vuosina kolme kertaa viikossa. Syksyllä 1927 ryhtyi myös mekaanikko ja autokorjaamon pitäjä A. Andersson harjoittamaan linjaliikennettä yhdellä autolla Kajaanista Sotkamon kautta Kuhmoniemelle.²²⁰ Paavo Niemisen yrittäessä laajentaa toimintaansa seuraavana kesänä myös tälle reitille Andersson ryhtyi yhteistoimintaan sotkamolaisen Ontojoen Autoyhtiön kanssa, joka oli juuri hankkinut uuden linja-auton tarkoituksenaan

²¹⁹Kartaan ei ole merkitty henkilöautojen välittämää säännöllistä linjaliikennettä, koska tämä liikennemuoto liittyy lähemmin vuokra-autoiluun.

²²⁰Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1927; Kainuun Sanomat 11.10.1927. Postiautoliikenne Kainuussa, 2; Ilmoitus, 4.

aloittaa liikenne kyseisellä reitillä. Kahden auton turvin kumppanukset ryhtyivätkin liikennöimään linjalla aamuisin ja iltaisin eli kaksi kertaa päivässä, minkä vuoksi Nieminen joutuikin pian siirtämään autonsa "hiljaisemmalle" Puolangan reitille.²²¹

Kilpailua Kajaanin ja Sotkamon välillä lisäsi kuitenkin nurmeslaisen Lehdon kesällä 1929 aloittama liikenne Nurmeksesta Sotkamon kautta Kajaaniin. Aikaisemminhan Nurmeksesta liikennöineet autot olivat toimineet vain Sotkamoon asti, josta matkustajat olivat halutessaan voineet jatkaa matkaansa laivalla, junalla ja viimeisessä vaiheessa myös omnibussilla. Uuden yrittäjän tulo aloittikin linjalla tiukan aikataulukilpailun, joka johti siihen, että Anderssonin ja Autoyhtiön omnibussit lähtivät aina Sotkamosta 15 minuuttia ennen Lehdon autoa. Tilanne kärjistyi kuitenkin entisestään syksyllä nurmeslaisen tehdessä ilmoituksen Kajaanin poliisilaitokselle, jossa hän syytti kilpailijaansa liikenteen häirinnästä. Lehdon mukaan toisen yrittäjän autot pysähtyivät usein keskelle kapeata tietä jättäessään matkustajia matkan varrelle, minkä vuoksi hänen ja muiden tienkäyttäjien ei ollut mahdollista päästä ohitse. Virallisesti Lehto oli huolissaan matkustajiensa matkanteon viivästyemisestä, mutta todellisuudessa valituksen takana lienee ollut pelko hänen autonsa edestä kyytiin poimittavista matkustajista.²²²

Reittiverkon laajeneminen Kajaanin ja Sotkamon välille oli selvä osoitus linja-autoliikenteen noususta laivaliikenteen suoranaiseksi kilpailijaksi. Oulujärvellä, jossa näiden kahden välinen kilpailu oli alkanut jo 1920-luvun puolivälissä, höyrylaivojen suosio väheni myös nopeasti vuosikymmenen loppupuolella. Kainuun Sanomien mukaan matkustajaliikenne Kajaani - Vaala -reitillä kulkeneessa Salo-laivassa oli v. 1929 *"muihin kesiiin nähden verraten vähäistä, sillä matkustajat ovat käyttäneet kulkuvälineenään entistä enemmän autoa"*.²²³ Tämä suuntaus johtui ilmeisesti ennen kaikkea höyrylaivojen hitaudesta, koska ne pystyivät saavuttamaan parhaimmillaankin vain noin 20 kilometrin tuntinopeuden. Lisäksi esimerkiksi Sotkamon reitin höyrylaivat poikkesivat matkallaan useissa laitureissa, joten niiden matkanteko Kajaanista Sotkamoon kesti vuosikymmenen lopulla keskimäärin neljä tuntia. Uudet linja-autot olivat matkustajalaivoihin verrattuna paljon nopeampia ja mukavampia, sillä kyseinen matka taittui omnibussilla puolet lyhyemmässä ajassa eli

²²¹OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIII4:1, Maaherran päätös nro 15606/5.7.1928; Kainuun Sanomat 19.5.1928. Ilmoitus, 4; 26.5.1928. Ilmoitus, 4; Kajaani 13.6.1928. Ilmoitus, 4. Ontojoen Autoyhtiö perustettiin v. 1926 kauppias Heikki Hakkaraisen, talokas Vikke Hakkaraisen ja mekaanikko Nikke Karjalaisen toimesta. Yhtiöllä oli myös mm. kuorma-autoja. Kts. Korhonen 1995, 21, 30-31. Vrt. myös s 102.

²²²Kainuun Sanomat 23.7.1929. Matkailuliikenne, 2; 25.7.1929. Ilmoitus, 4; 30.7.1929. Ilmoitus, 4; OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:1, raportti nro 464/28.9.1929.

²²³Kainuun Sanomat 6.8.1929. Kainuun uutisia, 2. Samanlaisia ongelmia oli myös Sotkamon reitillä. Vrt. Vinha-Mustonen 1981, 77-80. Kts. myös s 43-45.

noin kahdessa tunnissa.²²⁴ Lisäksi omnibussit kykenivät kilpailemaan höyrylaivojen kanssa tasapuolisesti myös hintapolitiikassa. Esimerkiksi Kajaanin ja Vaalan välinen laivamatka maksoi 1920-luvun alkupuolella 30 - 40 markkaa matkustusluokasta riippuen. Linja-autossa matkustaja joutui pulittamaan vain hieman enemmän, koska 50 pennin kilometritaksalla kyseisen matkan hinnaksi tuli noin 40 markkaa.²²⁵

Linjaliikenteen avaaminen Kajaanin ja Kuhmoniemen välille oli varmasti houkuttelevaa myös siksi, koska Kontiomäen ja Sotkamon välinen junaliikenne ei palvellut suoranaisesti Kajaanin suunnan tienvarsiliikennettä. Lisäksi asiaan lienee vaikuttanut talviaurauksen yleistyminen maassamme ja jo v. 1927 tehdyt ehdotukset aurauksen ja talviliikennöinnin aloittamisesta Kuhmoniemen suunnalla. Talvisaikaan höyrylaivojen käyttö Kajaani - Sotkamo välillä olisi ollut mahdotonta, joten liikennöinnin ulottaminen tälle reitille nähtiin tarpeellisena. Junaliikenteen kanssa "päällekkäisiä" linja-autoreittejä ei Kainuuseen syntynyt vuosikymmenen lopullakaan lukuunottamatta lyhyitä Kajaani - Kontiomäki ja Kontiomäki - Kiehimä osuuksia, mutta esimerkiksi pidemmällä Kajaani - Iisalmi -reitillä junaliikennettä ei ryhdytty haastamaan linja-autoilijoiden toimesta. Käytännössä omnibussien reitit toimivat edelleen lähinnä "syöttölinjoina" junaliikenteelle.²²⁶

Uusien autoilijoiden vastapainoksi Kainuun linja-autoliikenteestä poistui runsaasti yrittäjiä vuosikymmenen loppupuolella. Esimerkiksi säräisniemeläinen Kalaoja & Kovalainen sekä kajaanilainen Herman Laitinen joutuivat lakkauttamaan vuoden 1926 aikana ainakin virallisesti linjaliikenteensä Oulujärven eteläpuolisilla reiteillä, koska heidän ajoneuvonsa muutettiin kuorma-autoiksi. Samasta lainsäädännöllisestä syystä johtuen myös Lauri Haataja ja Jooseppi Korhonen joutuivat lopettamaan liikennöintinsä vuoden 1927 lopussa. Useissa tapauksissa liikenteen lakkauttamisen taustalla saattoi tietysti olla muitakin syitä, kuten yrittäjän taloudelliset ongelmat tai autokaluston keho kunto. Jälkimmäinen motiivi lienee vaikuttanut ainakin Kalaoja & Kovalaisen lopettamispäätökseen, koska auto poistettiin pian kuorma-autoksi muuttamisen jälkeen kokonaan rekisteristä ja hajotettiin varaosiksi.²²⁷ Oulujärven eteläpuolista linja-autoliikennettä supisti myös oululaisen yrittäjän vetäytyminen Oulu - Kestilä - Vuolijoki - Kajaani -reitit liikennöimisestä. Syynä tähän lienee ollut linjan kannattamattomuus liian kovan

²²⁴Järvinen 1926, 110; Vinha-Mustonen 1981, 78; Kainuun Sanomat 25.7.1929. Ilmoitus, 4. Vrt. esim. Viitaniemi 1977, 294, 296.

²²⁵Kts. esim. Turisti 1/1922, 70.

²²⁶Kts. esim. Kainuun Sanomat 10.12.1927. Liikenneolot Kuhmoniemellä, 3. Vrt. esim. Suomen Moottorilehti 2/1926, 75-80; Autoilija 12/1928, 40-42. Junaliikenteen kanssa rinnakkaisten linja-autoreittien määrä lisääntyi Kainuussa kuitenkin syksyllä 1930, jolloin liikenteelle avattiin kokonaan Nurmes - Sotkamo - Kontiomäki - Kiehimä - Vaala - Oulu -rataosa. Vrt. s 18 ja Viitaniemi 1977, 259-262.

²²⁷Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1928.

kilpailun vuoksi. Oulujärven höyrylaivaliikenteen lisäksi reitin matkustajista "taistelivat" Kajaani - Vuolijoki -linjalla kulkeneet omnibussit sekä järven pohjoispuolitse tehokkaasti liikennöinyt Vuoritsalo, joka omisti v. 1928 jo peräti neljä linja-autoa. Kokonaan ilman etelään suuntautunutta linja-autoliikennettä Kainuun alue ei kuitenkaan jäänyt vuosina 1928 - 1929, sillä Vuolijoen reitin lisäksi liikennöitiin postilinjaa pari kertaa viikossa Muhokselta Säräisniemen kautta Kestilään.²²⁸

Linja-autoliikenteen loppuminen kokonaan jollakin reitillä ei kuitenkaan välttämättä merkinnyt seudun joukkoliikenteen heikkenemistä. Esimerkiksi Kajaanin ja Tuhkakylän välillä alkoi v. 1928 useammankin henkilön toimesta säännöllinen henkilöautoliikenne. Pidemmistä reiteistä vuokra-autoja ilmestyi vuosina 1928 - 1929 mm. Kajaani - Puolanka, Kajaani - Suomussalmi ja Kajaani - Oulu välisille linjoille, joissa ne kilpailivat omnibussien kanssa lähinnä nopeudella ja mukavuudella. Kovasta kilpailusta kertoo jotakin se, että pitkillä linjoilla henkilöautotkin joutuivat tiputtamaan kilometritaksansa 50 penniin.²²⁹

Talvella 1928 - 1929 Kainuussa otettiin ensiaskeleet talviaurauksen järjestämisessä, mikä vaikutti samalla positiivisesti myös linja-autojen liikennöintimahdollisuuksiin. Valtion kieltäytyttyä auraustoiminnasta ryhtyivät hanketta toteuttamaan yksityiset autoilijat. Pohjois-Kainuun kuntien ja paikallisten yritysten raha-avustusten ansiosta Kajaanin ja Suomussalmen välisen tieosuuden aukipitoa varten saatiin hankittua kaksi autoon kiinnitettävää ja yksi hevosvetoinen lumiaura. Lokakuussa 1928 Kajaani - Suomussalmi -reitillä liikennöineet Nieminen ja Hirvelä tekivät sopimuksen talviliikennöinnin järjestämisestä linjalla yhdessä. Sen mukaan reittiä pyrittiin ajamaan kaksi kertaa päivässä. Lisäksi valtion postiautot jatkoivat kulkuaan Kontiomäeltä Suomussalmelle kuusi kertaa viikossa.²³⁰ Joulukuun lumisateet pysäyttivät kuitenkin matkustajaliikenteen Kajaanista lyhyeen, mutta postiautot jatkoivat aurausta ja liikennöintiä yhdessä muutamien kuorma-autojen kanssa Kontiomäen ja Hyrynsalmen välillä koko talven. Tieosuuden aukipitoa helpotti kulkulaitosten- ja yleisten töiden ministeriön helmikuussa 1929 myöntämät hätäapuvarat, joista osa suunnattiin talviaurauksen ylläpitoon. Lisäksi samoihin aikoihin auraustoiminnan avuksi saatiin myös yksi valtion omistama tiekarhu.²³¹

²²⁸Satokangas 1987, 28; Maantieturisti 1928, 23; 1929, 30.

²²⁹Kainuun Sanomat 7.6.1928. Ilmoitus, 4; 16.6.1928. Ilmoitus, 4; 2.8.1928. Ilmoitus, 4; 18.6.1929. Ilmoitus, 4; 19.10.1929. Ilmoitus, 4. Vrt. esim. Viitaniemi 1978, 183; Mauranen 1995, 126-127. Kts. myös s 75.

²³⁰Kainuun Sanomat 11.8.1928. Autoliikenne talvella Kontiomäen - Suomussalmen linjalla, 3; 25.9.1928. Talviautoliikenne linjalla Kontiomäki - Suomussalmi, 1, 3; 23.10.1928. Talviautoliikenne linjalla Kajaani - Suomussalmi, 2; Kajaani 29.11.1929. Talviautoliikenne, 2.

²³¹Tie oli auki Suomussalmelle saakka aina tammikuun loppupuolelle asti, jonka jälkeen lumisateet

Syksyllä 1929 talviaurauksen ja -liikennöinnin uskottiin sujuvan Suomussalmen suunnalla vieläkin paremmin edellisen talven kokemusten ansiosta. Tällä kertaa auras päätettiin keskittää kokonaan Kontiomäki - Suomussalmi tieosuudelle aukipidon varmistamiseksi ja jättää Kajaani - Kontiomäen välinen liikenne junien hoidettavaksi. Heti joulukuun alussa riehuneet lumimyrskyt pakottivat kuitenkin lopettamaan autoilun kokonaan Hyrynsalmen ja Suomussalmen välillä: aurasjärjestelmä ei ollut vielääkään riittävän tehokas, vaikka reittiä olikin lyhennetty. Hyrynsalmelle saakka tien aukipito kuitenkin onnistui autonkuljettajien kovan työn ansiosta. Lehtitietojen mukaan varsinkin postiautojen kuljettajat "kunnostautuivat" tässä asiassa. Seuraavana talvena autoliikenteen harjoittaminen Kontiomäen ja Hyrynsalmen välillä helpottui ja varmasti kuitenkin huomattavasti, koska postihallitus ryhtyi huolehtimaan linjan aurauksesta.²³²

4.3. Linja-autokalusto

Kainuun varhaisimmat linja-autoyrittäjät käyttivät liikennöimiseen kuorma-autoja, joita yleensä hieman muutettiin henkilökuljetuksia paremmin vastaaviksi. Usein nämä toimenpiteet olivat hyvinkin vaatimattomia, sillä esimerkiksi Oskari Juntusen autossa oli vain pitkittäiset penkit lavan molemmilla reunoilla. (Kts. liite 6.) Puutavara Oy:n ensimmäinen Ford sekä Sotkamon Autoyhtiön ja Ylimaan autot edustivat koriltaan kuitenkin jo vähän kehittyneempää mallia. Myös niiden lavoilla matkustajat istuivat vastakkain pitkittäisillä penkeillä, mutta nyt lavan yläpuolella olevien rautatankojen varaan voitiin vesisateen yllättäessä pingottaa kangaskatto (Kts. liite 7.).²³³ Vasta seuraavassa versiossa, joka alkoi yleistymään Kainuussa 1920-luvun puolivälissä, tavara-autoihin ryhdyttiin rakentamaan lavan tilalle varsinaisia matkustajakoreja. Aluksi korirakenteesta ei ollut oikeastaan mitään määräyksiä, vaan niiden muoto ja laatu vaihteli lähinnä materiaalin ja tekijän mukaan. Yleensä niiden alaseinä ja katto rakennettiin kiinteästi esimerkiksi pellistä tai vanerista. Korin yläosana toimi tavallisesti katosta riippuva kangas, joka voitiin tarpeen ja sään mukaan pitää joko alaslaskettuna tai ylhäälle rullallekääritynä. (Kts.

pakottivat lyhentämään reittiä. Kainuun Sanomat 12.1.1929. Talviautoliikenne linjalla Hyrynsalmi - Suomussalmi, 2; 21.2.1929. Kontiomäen - Suomussalmen talvitien avaaminen, 2; 26.2.1929. Talviautoliikenne, 3; Kajaani 23.1.1929. Talviautoliikenne Kainuussa, 2; 29.11.1929.

Talviautoliikenne, 2. Vrt. Turpeinen 1988, 428.

²³²Kainuun Sanomat 30.11.1929. Talviliikenteen järjestäminen, 2; 12.12.1929. Postiautoliikenne Suomussalmelle keskeytynyt, 2; 14.1.1930. Kainuun uutisia, 2; Kajaani 5.2.1930. Talviliikenne maanteilla, 2. Vrt. Pettesson 1931, 53-54; Linja-auto 1/1930, 14.

²³³Leimu 1976, 74; Korhonen 1995, 10, 22; Susitaival 1957, 83. Vrt. Viitaniemi 1977, 235.

liite 8.) Melko pian tätäkin mallia paranneltiin edelleen, sillä esimerkiksi kajaanilaisen Helpin linja-autossa oli jo v. 1925 kokonaan kiinteät, puiset sivuseinät sekä lasi-ikkunat (Kts. liite 9.).²³⁴

1920-luvulla linja-autojen korit rakennettiin lähes yksinomaan kotimaassa. Tästä huolehti jo vuosikymmenen alkupuolella useammalla paikkakunnalla käynnistynyt koriteollisuus. Joskus kätevä liikennöitsijä saattoi rakentaa korin itsekin, kuten teki esimerkiksi Sotkamoon liikennöinyt nurmeslainen A.J. Airaksinen.²³⁵ Selvästi suosituimmaksi linja-autoksi nousi Kainuussa 1920-luvun puolivälissä Ford-tavara-auton 1 - 1,5 tonnin painoinen alusta, joka varustettiin matkustajakorilla. Vuosikymmenen alun ensimmäisiin linja-autoihin verrattuna ne olivat paljon kevyempiä ja pienempiä, koska yli 2 tonnin painoiset linja-autot, esimerkiksi saksalainen Presto, oli käytännönkokemusten perusteella havaittu liian painaviksi Kainuun kevytrakenteisille teille. Lisäksi vuoden 1922 asetuksessa annettiin tarkat määräykset autojen suurimmista sallituista kokonaispainoista, minkä vuoksi kaikkein raskaimpien alustojen käyttö oli kiellettyä.²³⁶ Seuraavasta taulukosta 1 ilmenee Kainuun alueen linja-autojen painojen jakautuminen 1920-luvun jälkimmäisellä puoliskolla.

Taulukko 1. Rekisterissä olleiden linja-autojen painot Kainuussa vuosina 1925, 1927 ja 1929.

Paino kg	1925		1927		1929	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%
0-1000	4	26,7	3	20,0	1	7,1
1001-1500	9	60,0	7	46,7	3	21,4
1501-2000	2	13,3	4	26,7	6	43,0
2001-2500	-		-		-	
2501-3000	-		-		1	7,1
3001-3500	-		1	6,6	3	21,4
Yhteensä	15	100,0	15	100,0	14	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929.

²³⁴Korhonen 1995, 16, 77; Sinisalo 1981, 148; Suomussalmi 1968, 63. Vrt. esim. Raevuori 1948, 63-65.

²³⁵Viherjuuri 1942, 124; Raevuori 1948, 51; Korhonen 1995, 16.

²³⁶Esimerkiksi yleisimmillä sorapintaisilla paikallismaanteillä, jotka oli tarkoitettu "kevyttä liikennettä varten", kokonaispainorajoitus oli ilmarenkailla varustetulle autolle 4 tonnia. Asetuskokoelma 1921/170; 1922/237. Vrt. Raevuori 1948, 64; Viitaniemi 1977, 62-63.

Taulukosta näkyy selvästi, miten vuosikymmenen puolivälissä lähes 90 prosenttia omnibusseista oli alle 1,5 tonnin painoisia. Parin vuoden kuluttua näiden osuus oli edelleen noin 2/3, mutta vuosikymmenen loppuun mennessä raskaamman kaluston määrä nousi selvästi hallitsevaksi linja-autokannassa tapahtuneiden poistumien ja niiden tilalle hankittujen uusien autojen vuoksi.

Kevyet ja pienet alustat asettivat omat rajoituksensa myös korien koolle sekä matkustajapaikkojen lukumäärälle. Tavallisesti näissä omnibusseissa oli istumapaikkoja 10 - 14 hengelle. Rahtitavaraa ei autoissa ollut omaa tilaa, vaan jauhosäkit ja muut tavarat lojuivat matkustajien jaloissa. Kevyempiä matkatavaroita oli usein mahdollista kuljettaa myös linja-autojen katoilla, jota varten niihin oli rakennettu jonkinlainen teline.²³⁷

Syynä Ford-merkin suosioon Kainuussa, kuten koko Suomessa, lienee ollut lähinnä auton halpa hinta. Esimerkiksi keväällä 1926 Fordin yhden tonnin konealusta maksoi 21 600 mk, kun toiseksi halvimmalla Chevroletin vastaava malli oli noin 10 000 mk kalliimpi. Lisäksi automerkin valintaan Fordin hyväksi saattoi vaikuttaa se, että kajaanilainen konekorjaamo Meriö & Kaasinen sai jo v. 1924 Ford-autojen ja -varaosien myyntiedustuksen. Monelle liikennöitsijälle oli varmasti tärkeää, että ajoneuvon myynti- ja varaosapalvelu oli lähellä ja tutun mekaanikon luona.²³⁸

Hevoskyytiin ja patikointiin tottuneille kainuulaisille linja-autoliikenteen alkaminen oli merkittävä parannus liikenneyhteyksien kannalta. Ihmiset olivat tyytyväisiä vaatimattomienkin omnibussien palveluksiin; riitti kunhan pääsi mukavasti "pyörien päällä" hoitamaan asiansa kaupunkiin. Käytännössä liikenteessä toimi hyvinkin eritasoisia ja -kuntoisia linja-autoja, koska ennen v. 1925 lainsäädännössä ei ollut mitään määräyksiä autojen rakenteesta tai varusteista. Pienien kuorma-autojen alustojen päälle rakennetut pelti- ja kangasrakenteiset korit suojasivat matkustajia huonosti esimerkiksi kolarin tai ojaanajon sattuessa. Lisäksi autojen heikkotehoiset moottorit, yleensä 20 - 25 hevosvoimaa, aiheuttivat usein vaaratilanteita nousuvoiman loppuessa kesken ylämäen. Sattuneet onnettomuudet lisäsivät nopeasti vaatimuksia tarvittavien määräysten säätämiseksi ja matkustajille turvattomien autojen poistamiseksi liikenteestä. Esimerkiksi Suomen Moottorilehdessä asiaan otettiin kantaa voimakkaasti vuoden 1925 tienoilla. Sen mukaan monet liikenteessä olleista linja-autoista olivat jopa hengenvaarallisia, minkä vuoksi asiaan olisi pitänyt puuttua ripeästi lainsäädännön avulla.²³⁹

²³⁷Kts. esim. Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1927; Sinisalo 1981, 148. Vrt. Viitaniemi 1977, 236-237.

²³⁸Kainuun Sanomat 16.2.1926, Ilmoitus, 3; 18.3.1926, Ilmoitus, 2; 27.9.1924, Ilmoitus, 1; 21.2.1925, Ilmoitus, 2. Esimerkiksi Chevroletin edustus tuli Kajaaniin vasta syksyllä 1925. Kainuun Sanomat 24.11.1925, Ilmoitus, 4.

²³⁹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924 - 1926; Suomen Moottorilehti 12/1924, 413-416;

Oulun läänissä linja-autokalustosta säädettiin tarkemmin jo keväällä 1925, sillä maaherran antamassa läänin *"autobiiliohjesäännössä"* oli myös 13-kohtainen määräys omnibussien alusta- ja korirakenteesta.²⁴⁰ Ohjesäännön mukaan näiden määräyksien tuli astua voimaan seuraavan vuoden alussa, mutta käytännössä näin ei kuitenkaan tapahtunut. Syynä oli maaliskuun alussa 1926 voimaan tullut asetus, jossa annettiin koko maata koskevat määräykset linja-autojen korirakenteesta ja varusteista. Asetuksessa määrättiin tarkasti mm. istuimista ja niiden sijainnista, korin mittasuhteista sekä konealustan jarruista, jousituksesta ja akselivälän vähimmäispituudesta. Lisäksi sen mukaan kangasseinillä varustettuja omnibusseja sai käyttää vain kesäaikaan. Autojen moottoritehoista asetus totesi kuitenkin hyvin epämääräisesti, että *"moottorin tulee olla niin voimakas, että se vaunun ollessa täydessä kuormituksessa vaivattomasti kykenee voittamaan maaston tuottamat liikenne-esteet liikarazitusta moottorille siitä syntymättä"*. Monet säädöksen määräyksistä olivat hyvin pitkälti samoja kuin Oulun läänin maaherra antamissa ohjeissa, mutta tällä kertaa autoilijoille annettiin aikaa tarvittavien muutosten tekemiseen aina vuoden 1927 loppuun asti.²⁴¹ Tämän jälkeenkään lainsäädännön asettamat normit eivät aina varmasti vastanneet todellista, vallitsevaa käytäntöä linja-autoliikenteessä. Sopeutuminen melko pikkutarkkojen asetusten noudattamiseen oli usein vaikeaa esimerkiksi sen vuoksi, että liikennöitsijöillä ja paikallisilla poliisiviranomaisilla ei ollut riittävästi kykyä ja halua soveltaa kaikkia annettuja määräyksiä. Kovin suurta eroa lain ja käytännön välillä ei kuitenkaan liene ollut, koska autot oli katsastettava vuosittain.²⁴²

Vuoden 1926 autoasetus pakotti Kainuussakin monen kevyellä Fordilla liikennöineen yrittäjän luopumaan toiminnastaan viimeistään vuoden 1928 alusta, kuten jo aikaisemmin on todettu. Pienien ja kevyiden linja-autojen laajamittainen poistuminen liikenteestä sai Kainuussa aikaan nopean autokannan uusiutumisen 1920-luvun lopulla. Uusien linja-autojen alustoina toimivat suurikokoisemmat ja kantavammat automerkit kuten esimerkiksi Brockway ja Reo. Konealustoina ei kuitenkaan enää käytetty suoraan kuorma-autojen alustoja, vaan linja-autojen runko rakennettiin selvästi matalammalle ja sen muotoiseksi, että riittävän tilavan

8/1925, 377-378. Vrt. Mäkelä 1967, 20-21, 53.

²⁴⁰OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätöskonseptit Da:196, päätös nro 13051/15.5.1925. Esimerkiksi Uudenmaan läänin maaherra antoi melko samansisältöisen ohjesäännön jo keväällä 1924.

²⁴¹Linja-auton akselivälän piti olla asetuksen mukaan vähintään 310 cm:ä ja auton suurin sallittu leveys oli 210 cm:ä. Asetuskokoelma 1926/37.

²⁴²Määräysten valvonnasta ja soveltamisesta kts. esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat A1a:9, KD 407/79/1929. Maaherran kiertokirje 3.9.1929; KD 440/84/1929. Maaherran kiertokirje 18.9.1929. Linja-autojen uusintakatsastuksiin ryhdyttiin kiinnittämään tarkempaa huomiota varsinkin v. 1926 annetun katsastusmiesten ohjesäännön jälkeen. Asetuskokoelma 1926/159. Vrt. Viitaniemi 1977, 202-204; Autoilija 4/1927, 1-2.

matkustajakorin sijoitus onnistui sille turvallisesti.²⁴³ Raskaamman kaluston käyttöönottoa helpotti omalta osaltaan myös tieverkoston kehittyminen sekä ajoneuvojen kokonaispainorajoitusten lieventyminen parempikuntoisilla sorateilla 0,5 tonnilla.²⁴⁴ Seuraavasta taulukosta ilmenee selvästi Fordien määrän väheneminen Kainuun tieliikenteessä ja raskaampien linja-automerkkien suosion kasvu 1920-luvun loppupuolella.

Taulukko 2. Erimerkkiset linja-autot Kainuussa vuosina 1925, 1927, 1929 rekisteritietojen mukaan.

Merkki	1925		1927		1929	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Ford	9	60,0	7	46,8	2	14,3
Chevrolet	2	13,3	2	13,3	2	14,3
Rochet Schneider	3	20,0	3	20,0	3	21,4
Mercedes	1	6,7	-	-	-	-
Brockway	-	-	2	13,3	4	28,6
Opel	-	-	1	6,6	1	7,1
Reo	-	-	-	-	2	14,3
Yhteensä	15	100,0	15	100,0	14	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929.

Vielä v. 1927 Kainuun alueen 15 linja-autoista oli lähes puolet Fordeja, mutta vuosikymmenen loppuun mennessä niiden määrä vähentyi kahteen kappaleeseen eli reiluun 10 prosenttiin kokonaismäärästä. Samalla ajanjaksolla kookkaammista linja-autoista Brockwayn ja Reon yhteenlaskettu määrä kolminkertaistui kuuteen kappaleeseen, joten v. 1929 näiden merkkien osuus Kainuun linja-autokannasta oli yli 40 prosenttia. Chevroletin osuus pysytteli Kainuussa kuitenkin vähäisenä koko ajan, vaikka koko maan rekisteritilastoissa Chevrolet nousi selvästi suosituimmaksi merkiksi 1920-luvun lopussa.²⁴⁵ Ilmeisesti Kainuussa uusien omnibussien hankkijat halusivat kerralla ostaa laadukkaan ja kilpailukykyisen auton, joka samalla täytti myös lainpuitteet. Chevroletista tuli näinollen tietynlainen "väliinputoaja" maakunnan linja-automarkkinoilla, koska se oli halvan merkin maineessa.

²⁴³Kts. esim. Suomen Moottorilehti 2/1925, 69; Viherjuuri 1942, 122-125.

²⁴⁴Vuoden 1926 asetuksen mukaan II-luokan sorateilla suurin sallittu kokonaispaino oli 4,5 tonnia. Heikommilla teillä painorajoitus pysyi edelleen 4,0 tonnissa. Asetuskokoelma 1926/157. Kts. myös Raevuori 1948, 68.

²⁴⁵Vrt. esim. Viitaniemi 1977, 211; Raevuori 1948, 68-69.

Vahvempien ja suurempien konealustojen käyttöönoton myötä niihin voitiin rakentaa entistä tukevampia ja tilavampia koreja. Käytännössä tämä merkitsi huomattavaa turvallisuuden ja matkustusmukavuuden lisääntymistä. Uudet korit olivat edelleen puurunkoisia, mutta niiden kestävyyttä yritettiin parantaa päällystämällä ne kokonaan pellillä. Tavallisesti uudenmallisissa linja-autoissa, esimerkiksi Ontojoen Autoyhtiön Reossa, oli 15 - 20 istumapaikkaa, jotka oli nyt sijoitettu keskikäytävän molemmin puolin oleville poikittaisille penkeille. Lisäksi sisäänkulku autoon tapahtui uudessa korimallisissa etusivustalta eikä enää auton peräosasta (Kts. liite 10.).²⁴⁶

Linja-autokalustossa tapahtui 1920-luvun lopulla nopeaa kehitystä myös tekniikan puolella. Esimerkiksi tehokkaampien moottoreiden yleistymisen oli välttämätöntä jo alustojen lisääntyneen painon vuoksi. Kainuun alueen runsaiden vaaramaisemien vuoksi voimakkaammat moottorit olivat lisäksi erityisen tärkeitä ja tarpeellisia liikenneturvallisuuden kannalta.²⁴⁷ Seuraavasta taulukosta 3 näkyy Kainuun linja-autojen moottoreiden hevosvoimamäärien kasvu.

Taulukko 3. Kainuun linja-autojen hevosvoimamäärät vuosina 1925, 1927 ja 1929.

Hevosvoimat hv	1925		1927		1929	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%
15-19	-		-		-	
20-24	10	66,6	7	46,7	2	14,3
25-29	1	6,7	2	13,3	2	14,3
30-34	3	20,0	3	20,0	3	21,4
35-39	-		1	6,7	2	14,3
40-45	1	6,7	1	6,7	1	7,1
> 45	-		1	6,7	4	28,6
Yhteensä	15	100,0	15	100,0	14	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929.

Vuosikymmenen puolivälissä Kainuun 16 linja-auton moottorista oli 2/3 20 - 24 hevosvoiman suuruisia. Parin vuoden kuluttua näiden osuus oli edelleen lähes puolet kokonaisuudesta, mutta raskaamman kaluston lisääntymisen myötä myös moottoritehot kasvoivat nopeasti. Vuosikymmenen lopussa 14 linja-autosta puolet oli varustettu yli 35 hevosvoiman tehoisella moottorilla. Samalla 20 - 24 hevosvoimaisten moottoreiden osuus supistui noin 14 prosenttiin.

²⁴⁶Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1928 - 1929; Korhonen 1995, 30-31. Vrt. Viitaniemi 1977, 237; Raevuori 1948, 66, 72; Mäkelä 1967, 51.

²⁴⁷Vrt. esim. Raevuori 1948, 64.

Jotkut uudemmissa linja-autoista olivat jo hyvinkin tehokkaita. Esimerkiksi yhdessä Paavo Niemisen hankkimassa Brockwayssa oli 70 hevosvoiman moottori. Tehokkaammat ja laadukkaammat linja-automerkit nousivat myös hyvin pian kilpailuvalteiksi liikennöitsijöiden keskuudessa. Vuosikymmenen lopulla sanomalehtien aikatauluilmoituksissa ryhdyttiin mainitsemaan yhä useammin auton merkki, minkä ilmeisesti toivottiin houkuttelevan lisää matkustajia omaan autoon. Joissakin tapauksissa pelkkä linja-auton merkin mainitseminen ei liikennöitsijän mielestä kuitenkaan riittänyt, vaan auton mainioista ominaisuuksista saatettiin kertoa enemmänkin. Esimerkiksi Ontojoen Autoyhtiön osakkaat ilmoittivat ennen liikenteen alkamista huhtikuussa 1928, että *"liikenne linjalla Kajaani-Kuhmoniemi käy ensi kesänä helposti, sillä olemme ostaneet nykyaikaisen linja-auton Reo-merkkiä, joka on ammattimiesten ihanne"*.²⁴⁸

5. Henkilöautollakin pääsee

5.1. Vuokra-autoilun uusi alku

1920-luvun alkuvuosina Suomeen tuotiin vain muutama sata henkilöautoa. Tämä johtui siitä, että tiukassa taloudellisessa tilanteessa autojen tarvitsijat näkivät hyötyajoneuvojen hankkimisen yleensä tärkeämpänä ja kannattavampana. Henkilöautojen maahantuonti ja myynti elpyi kunnolla vasta vuosien 1923 - 1924 paikkeilla, jolloin autojen hinnat halpenivat huomattavasti tullimaksujen alenemisen seurauksena. Kysyntää lisäsi myös alkanut taloudellinen nousukausi, jonka turvin yhä useammalla oli varaa sijoittaa vielä pitkälti ylellisyystavarana pidettyihin henkilöautoihin.²⁴⁹

Henkilöautojen myynnin vilkastuminen merkitsi samalla vuokra-autoalan uutta nousua ensimmäisen maailmansodan aiheuttamasta aallonpohjasta. Usein

²⁴⁸Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1928; Kainuun Sanomat 11.10.1927. Autoliikenne Kajaanin ja Kuhmoniemen välillä, 3; 21.4.1928. Ilmoitus, 4; 10.5.1928. Ilmoitus, 4; 14.6.1928. Ilmoitus, 4; 23.7.1929. Matkailuliikenne, 2; 30.7.1929. Ilmoitus, 4; Kajaani 2.7.1928. Ilmoitus, 4; 6.7.1928. Kajaanista, 2. Vrt Viitaniemi 1977, 169.

²⁴⁹Vuonna 1921 maahan tuotiin 184 *"matkustaja-autoa"*, mutta vuosina 1923 - 1924 niiden määrä nousi 917 kappaleesta 1 781 kappaleeseen. On huomioitava, että näihin tuontilukuihin laskettiin henkilöautojen lisäksi linja-autot. Osa linja-autoista tuotiin kuitenkin jo vuosikymmenen alkupuolella alustoina, jotka tilastoitiin eri kohtaan kilottain. SVT IA. Ulkomaankauppa 41-44, tauluja 1921 - 1924, 37. Vrt. Mauranen 1995, 109-111; Moisala 1983, 66; Suomen Moottorilehti 5/1928, 195-196.

vuokra-autoilun aloittamisen motiivina oli, kuten aikaisemminkin, omistajan pyrkimys kattaa auton hankintakuluja ajamalla sillä maksua vastaan joutoaikoina. Toisaalta monen tarkoituksena oli taloudellisen toimeentulon ansaitseminen ammattimaisella vuokra-autoilulla, koska pirssien monipuoliset käyttömahdollisuudet oli huomattu sekä autoilijoiden että asiakkaiden keskuudessa jo ennen sotaa. Innostusta herätti varmasti myös se, että 1920-luvun taloudellisen nousukauden myötä ihmisten liikkuminen ja kyytipalvelusten kysyntä lisääntyi huomattavasti kaupungeissa ja maaseudulla.²⁵⁰

Kainuun vuokra-autoilu oli käynnistynyt yhden auton voimalla Kajaanissa jo 1910-luvun alussa. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen pirssit ilmestyivät kaupungin katukuvaan keväällä 1923, jolloin korjauspajan omistaja Emil Meriö aloitti ammattimaisen vuokra-autoilun harjoittamisen Cadillac-merkkisellä autollaan. Kyseisenä vuonna ulkoiset puitteet autoilun aloittamiselle eivät kuitenkaan olleet kovin suotuisat, sillä Kajaani-lehden mukaan vappuna oli viimeksi ollut niin kylmää ja lumista v. 1902. Tästä huolimatta Meriö ilmoitti sanomalehdessä antavansa *"vappuajelua"* sitä haluaville.²⁵¹ Kovin kauan Meriö ei kuitenkaan saanut toimia alalla yksinään, vaan jo samana syksynä koneenkäyttäjää Hannes Karppinen ilmoitti, että *"henkilöautoa saa tilata pitempiä ja lyhempiä matkoja varten"*.²⁵² Käytännössä liikennelupa rajoitti kuitenkin yleensä vuokra-autoliikenteen yhden kaupungin tai kunnan alueelle ja niiden läheisyyteen. Pitempiä matkoja varten oli autoilijan pyydettävä joka kerta erikseen lupa poliisiviranomaiselta. Tätä monimutkaista ja heikosti noudatettua määräystä muutettiin vuoden 1928 asetuksessa siten, että tilausajossa olleiden ajoneuvojen oli mahdollista poiketa tilapäisesti toisella paikkakunnalla.²⁵³ Toisaalta maaseudulla tuli 1920-luvun jälkipuoliskolla vallitsevaksi tavaksi anoa liikennelupa, jonka mukaan vuokra-autoilu sallittiin asemapaikkakunnan lisäksi määrätyillä linjoilla ympäri Kainuuta.²⁵⁴

Vuonna 1924 Kainuun vuokra-autoilu sai muutamia liikenteenharjoittajia lisää, mutta varsinaisesta ryntäyksestä alalle ei vielä voida puhua; Kajaaniin rekisteröitiin tällöin viisi uutta pirssiautoa. Liikenteen aloittivat mm. kievarinpitäjä Herman Laitinen ja autonkuljettaja Einari Noponen, jotka vähän myöhemmin laajensivat toimintaansa myös linja-autojen puolelle. Uusia yrittäjiä olivat myös

²⁵⁰Kts. esim. Mauranen 1996, 43; Mauranen 1995, 144.

²⁵¹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1923; Kajaani 4.5.1923. Vappu Kajaanissa, 2; Kainuun Sanomat 26.4.1923. Ilmoitus, 2.

²⁵²Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1923; Kajaani 5.9.1923. Ilmoitus, 4.

²⁵³Kts. esim. OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:17, 19.5.1924; 4.8.1924; Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIa4:1. Maaherranpäätös nro 15783/19.8.1926; nro 15786/19.8.1926. Vrt. asetuskokoelma 1926/157; 1928/172. Kts. myös s 22.

²⁵⁴Kts. esim. OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIa4:1. Maaherranpäätös nro 18303/4.11.1926; nro 16140/14.7.1927; nro 19382/22.11.1929. Vrt s 56.

matkustajakodinpitäjä Matti Kettunen ja autonkuljettaja Kalle Hoffren. Kettusen ja Laitisen kohdalla pirssin hankkiminen liittyi varmasti läheisesti heidän ammatteihinsa, joita vuokra-autoilun harjoittaminen täydensi sopivasti.²⁵⁵ Syksyllä 1924 ilmestyivät myös Kainuun maalaispitäjiin ensimmäiset vuokra-autot, sillä Sotkamon kirkonkylässä aloitti liikenteen kauppias Edvard Kääriä. Pertti Laitisen mukaan samana vuonna ryhtyi alalle myös puolankalainen autoilija Jaakko Kanninen, vaikka rekisteritietojen mukaan hän aloitti vuokra-autoilun vasta v. 1926. Ilmeisesti Kanninen ei välittänyt rekisteröintivelvollisuudesta ennen kuin lisääntynyt valvonta ja viranomaisten korostetun tiukka kanta rekisteröintien suhteen pakottivat hänet siihen.²⁵⁶

Uusien vuokra-autoilijoiden myötä alan hallitseviksi automerkeiksi nousivat Kainuussa selvästi koko maan tavoin halvat amerikkalaiset henkilöautot. Käytännössä liikenteenharjoittamiseen kelpasi melkein mikä kokoinen ja näköinen henkilöauto, koska 1920-luvulla ei vahvistettu mitään yleistä vuokra-auton mallia. V. 1924 rekisteröidyistä kuudesta kainuulaisesta pirssiautosta peräti viisi oli T-mallin Fordeja ja yksi Chevrolet. Syynä tähän oli se, että henkilöautojenkin puolella Fordit olivat kilpailijoihinsa verrattuna tuhansia markkoja halvempia. Esimerkiksi keväällä 1926 halvimmän Fordin Touring-mallin sai reilulla 25 000 markalla, kun Chevroletin samantasoinen auto maksoi yli 31 000 markkaa.²⁵⁷

Alkuaikoina vuokra-auton tilaaminen onnistui ainoastaan autoilijan kotoa joko puhelimella tai sen puuttuessa käymällä hänen luonaan henkilökohtaisesti. Tämän vuoksi ensimmäisissä vuokra-autoja koskevissa lehti-ilmoituksissa mainittiin hyvinkin tarkkaan autoilijan puhelinnumero ja osoite. Kajaanissa pirssikyödyin tilaaminen helpottui ja nopeutui selvästi v. 1924, jolloin kaupungin keskustaan kauppatorille perustettiin ensimmäinen puhelimella varustettu autoasema eli pirssi.²⁵⁸ Samalla vuokra-autot tulivat keskustassa lähemmäksi satunnaisia kyydintarvitsijoita, joiden oli nyt helpompi saada auto palvelukseensa suoraan asemalta. Maaseudulla autoasemat saivat tavallisesti epävirallisemman luonteen, sillä niihin ei hankittu esimerkiksi puhelimia. Tästä huolimatta tunnettuja vuokra-autojen "päivystyspaikkoja" syntyi muutamien kirkonkyläiden vilkasliikenteisimpiin paikkoihin

²⁵⁵Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924; Kainuun sanomat 22.7.1924. Ilmoitus, 4; 30.8.1924. Ilmoitus, 4; 4.9.1924. Ilmoitus, 4; Kajaani 21.7.1924. Pikku uutisia, 3.

²⁵⁶Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924, 1926; Laitinen 1985, 206. Valvonnan tehostamisesta kts. esim. OMA. Kuhmon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:9, KD 620/93/1927. Maaherran kiertokirje 10.9.1927; Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:8, KD 535/55/1927. Maaherran kiertokirje 14.11.1927.

²⁵⁷Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924; Kainuun Sanomat 18.3.1926. Ilmoitus, 2; 22.4.1926. Ilmoitus, 3; Viherjuuri 1942, 131. Vrt. Mauranen 1995, 142-143.

²⁵⁸Kainuun Sanomat 26.5.1923. Ilmoitus, 4; 4.9.1923. Ilmoitus, 4; 15.5.1924. Ilmoituksia, 4; 22.7.1924. Ilmoitus, 4. Vrt. Mauranen 1995, 128-129. Panu Pulman mukaan autoasema perustettiin vasta v. 1928. Kts. Pulma 1994, 60.

autojen lukumäärän lisääntyä vuosikymmenen loppupuolella. Esimerkiksi Sotkamossa vuokra-autoilijat pitivät asemapaikkanaan ns. Tikkasen mäkeä, jossa sijaitti matkustajakodin lisäksi mm. linja-autojen pysähdyspaikka. Useinmiten Kainuun alueen maalaispitäjissä vuokra-auton tilaaminen tapahtui kuitenkin puhelimella suoraan autoilijan kotoa, koska maaseudulla asutus oli hyvin harvaa, kirkonkylät pieniä ja välimatkat pitkiä.²⁵⁹

Vilkastuneesta vuokra-autoilusta huolimatta niiden merkitys kainuulaisten elämässä jäi melko vähälle 1920-luvun alkupuoliskolla. Ihmisten kuljetustarpeista vastasivat Kajaanin kaupungissa lähinnä vossikat ja maaseudulla kieverilaitos, höyrylaivat ja linja-autoliikenne. Ensimmäinen maailmansota oli katkaissut Kajaanin vuokra-autoilun laajemman kehittymisen 1910-luvun alkupuolella ja antanut kaupungin hevospika-ajureille lisääntymistä. Kansalaissodan jälkeisessä jälleennakentamisessa ja tiukassa taloudellisessa tilanteessa vuokra-autoilu käynnistyi hitaasti, minkä vuoksi vossikoiden suosio säilyi vahvana vielä vuosikausia.²⁶⁰ Lisäksi hevosajureiden asemaa vahvisti Kainuun talviautoliikenteen kehittymättömyys 1920-luvulla, mikä koski myös vuokra-autoja. Tavallisesti Kainuun runsaslumiset talvet pakottivat keskeyttämään autoilun Kajaanissakin ainakin keskitalven kuukausiksi, vaikka kaupungin lyhyiden katujen aukipito onnistuikin yleensä pitempään kuin pitkien maantietaipaleiden. Kaupungin korjauspajoille tällainen tilanne loi työtilaisuuksia autojen talvisäilytyksen ja peruskorjausten muodossa.²⁶¹ Vertailun vuoksi voidaan todeta, että Autoilija-lehden mukaan Oulun kaupungissakin vuokra-autoilijat ajoivat ensimmäisen kerran koko talven vasta v. 1929- 1930.²⁶² Tämän vuoksi useimmat autoilijat olivat pakostakin enemmän tai vähemmän sivutoimisia 1920-luvulla.

Ihmisten kiinnostus vuokra-autoja ja niiden tarjoamaa yksilöllistä palvelua kohtaan Kainuussa oli kuitenkin nousussa lähestyttäessä vuosikymmenen puoliväliä. Omalta osaltaan myös itse autoilijat pyrkivät tekemään aktiivisesti alaansa tunnetuksi; yleisin tapa oli pyytää sanomalehtitoimittajaa ilmaiskyydille. Julkaistuissa lehtijutuissa saatettiin kertoa laajastikin ja ylisanoja kaihtamatta matkan onnistumisesta ja vuokra-auton tarjoamasta matkustusmukavuudesta. Esimerkiksi eräässä artikkelissa kyytiautoa kuvailtiin mm. seuraavasti: *"Ilman liikoja kehumisia*

²⁵⁹Kainuun Sanomat 16.5.1925. Ilmoitus, 4; 18.6.1925. Ilmoitus, 4; 9.6.1927. Ilmoitus, 4; 19.5.1928. Ilmoitus, 4; Korhonen 1995, 91, 115.

²⁶⁰Vrt. Mauranen 1995, 122-123.

²⁶¹Sanomalehtitietojen mukaan Kajaanin vuokra-autojen ajokausi kesti 1920-luvun jälkipuoliskolla yleensä huhtikuusta joulukuuhun. Talvisäilytyksestä kts. esim. Kainuun Sanomat 23.11.1926. Ilmoitus, 4; 27.11.1926. Ilmoitus, 4; Kajaani 26.10.1927. Ilmoitus, 4. Myös eri autolehdissä henkilöautojen talvisäilytyksestä annettiin paljon ohjeita, mikä kertoo sen yleisyydestä. Kts. esim. Suomen Moottorilehti 1/1925, 23-26; Autoteollisuus 6/1928, 5.

²⁶²Vrt. Autoilija 8/1930, 16.

on meidän sanottava, että Ford se on sentään auto, jossa kelpaa istuskella ja katsella kauniita maisemia. - - -, joka [auto] pyöri mutkaisella maantiellä niin hiljaa, että piti kysyä ohjaajalta, onko kone lainkaan käynnissä, vai viepikö meitä joku muu tuntematon mahti eteenpäin." Samalla kyseinen autoilija sai runsaasti ilmaista mainostusta, koska jutuissa mainittiin aina myös yrittäjän nimi ja osoite.²⁶³

Kainuun vuokra-autoilun varsinainen läpimurto tapahtui v. 1925, jolloin esimerkiksi Kajaniin rekisteröitiin yli 20 uutta pirssiautoa. Monta kertaa alkusysäyksen vuokra-autoilun aloittamiseen antoi pelkkä auton hankinta, sillä liikenneluvan sai 1920-luvulla lähes kuka tahansa. Kyseisenä vuonna autoilun aloittivat Fordeillaan mm. talolliset Antti Meriläinen, Vilho Pöyhönen ja Väinö Grönberg.²⁶⁴ Fordeihin luottivat myös kauppiat Otto Emil Karjalainen ja Kalle Tolvanen. Jälkimmäisen autoilu-ura ei kuitenkaan kestänyt kuin vain vuoden verran, koska hänen autonsa siirtyi jo seuraavana vuonna kauppias Antti Arolan omistukseen.²⁶⁵ Ajurinpukilta Fordin-rattiin siirtyivät Olli Husso ja pitkäaikainen pirssimies Lauri Nyyssönen. Pienten ja halpojen autojen valta-asemasta huolimatta Kajaaniin ilmestyi myös kalliimpia "laatuautoja" heti alusta alkaen. V. 1925 talolliset Kalle Lindh ja Feliks Piipponen hankkivat Maxwell- ja Durand-merkkiset henkilöautot.²⁶⁶

Maaseudulla vuosikymmenen puoliväli merkitsi vuokra-autoilun alkamista kokonaan uusilla paikkakunnilla yleensä yhden auton voimalla. Esimerkiksi Ristijärvellä autoilun aloitti seppä Taavetti Okkonen, Paltamon Kontiomäellä talokas Kalle Keränen ja Vuolijoella kauppias Lauri Haataja.²⁶⁷ Varsinkin maaseudulla vallinneen tavan mukaan vuokra-autoilun aloittamista ei usein hidastanut edes liikenneluvan puuttuminen. Esimerkiksi Taavetti Okkonen sai virallisen oikeuden ammattijoon vasta syksyllä 1926.²⁶⁸ Kuhmoniemielle ja Sotkamoon rekisteröitiin kuitenkin vuonna 1925 useampikin pirssiauto: edelliseen kolme ja jälkimmäiseen viisi kappaletta. Tämä lienee johtunut kyseisten paikkakuntien selvästi suurimmista asukasmääristä, minkä ansiosta vuokra-autojen palveluksille oli enemmän kysyntää. Lisäksi Sotkamon pitäjän sijainti Kajaanin kaupungin välittömässä läheisyydessä ja

²⁶³Kainuun Sanomat 21.6.1924. Autokyytiä, 3. Vrt. esim. Kainuun Sanomat 29.7.1924. Autokyytiä, 3; Kajaani 6.7.1925. Pikku uutisia, 3.

²⁶⁴Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925; OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:18, 25.5.1925; 15.6.1925. Kts. myös Kainuun Sanomat 9.5.1925. Ilmoitus, 4; 16.5.1925. Ilmoitus, 4.

²⁶⁵Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925; OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:18, 15.6.1925; 20.7.1925. Kts. myös Kainuun Sanomat 16.6.1925. Ilmoitus, 4; 1.8.1925. Ilmoitus, 4.

²⁶⁶Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925; OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:18, 8.6.1925; 20.7.1925; 15.9.1925; 21.9.1925. Kts. myös Kainuun Sanomat 23.7.1925. Ilmoitus, 4.

²⁶⁷Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925. Kts. myös Kainuun Sanomat 16.5.1925. Ilmoitus, 4; 18.6.1925. Ilmoitus, 4.

²⁶⁸OMA. Hyryssalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:7, KD 388/1926. Maaherranviraston lähete 8.10.1926.

sotkamolaisten "pitkät" kokemukset autoalalta yleensä eivät voineet olla vaikuttamatta sen vuokra-autoilun yleistymiseen. Maaseudulla Fordilla oli vuokra-autojen keskuudessa vieläkin vahvempi asema kuin Kajaanissa, sillä v. 1925 rekisteröidyistä 15 autosta 14 oli samaa merkkiä.²⁶⁹ Autojen kuljettajissa sen sijaan oli paljonkin eroja. Monella kainuulaisella vuokra-auton omistajalla oli palkattu, virallinen kuljettaja. Hyvin usein nämä palkolliset olivat auton omistajan läheinen sukulainen tai tuttava. Valtaosa kainuulaisista pirssimiehistä oli 1920-luvulla rekisteritietojen mukaan kuitenkin ns. omistaja-kuljettajia, jotka hyppäsivät auton rattiin aina silloin kun tarve vaati.²⁷⁰

Vuokra-autoilun yleistyminen ja suosion kasvu alkoi näkyä pian varsinkin Kajaanin kaupungin liikenteessä. Hyvin selvästi tämä ilmeni esimerkiksi siinä, että heinäkuussa 1925 lakkautettiin satamajunan kulku Kajaanin rautatieaseman ja Petäisenniskan laivasataman välillä. Kainuun Sanomien mukaan syynä tähän oli autoliikenne, joka *"nykyiselle kannalle kehittyneenä on yleisölle tullut mukavammaksi ja voi täysin tyydyttää Petäisenniskan matkustajaliikenteen - -"*.²⁷¹ Uusien vuokra-autojen nopea ilmaantuminen Kajaanin katukuvaan antoi mahdollisuuden myös kehittää koko alan toimintaa. Syksyllä kauppatorin aseman rinnalle perustettiinkin toinen pirssi ns. vanhan torin eli Raatihuoneen torin laidalle. Tämä odotusasema pysyi kuitenkin epävirallisena aina kevääseen 1929 saakka, jolloin myös sinne hankittiin pirssipuhelin. Myös rautatieasemalla vuokra-autoille järjestettiin uusi ja tilavampi odotuspaikka. Uuden aikakauden saapumisesta Kajaanin sisäiseen liikenteeseen kertoo se, että autojen entiselle odotuspaikalle siirrettiin hevosajurit. Myös v. 1925 ilmestyneessä Kajaanin matkailuoppaassa kyseinen muutos näkyi selvästi. Siinä kaupungista annettiin hyvin moderni kuva kertomalla esimerkiksi matkanteon satamiin onnistuvan helpoimmin henkilöautolla, mutta perinteisestä ajuriliikenteestä oppaassa ei mainittu sanaakaan.²⁷² Panu Pulman mukaan Kajaanin pika-ajureiden lupa-anomukset vähenivät 1920-luvulla nopeasti ja alalta poistui jatkuvasti yrittäjiä. Vuosikymmenen kuluessa hevonen joutuikin luovuttamaan vähitellen aikaisemman johtoasemansa Kajaanin henkilöliikenteessä autolle, mutta maaseudulla hevospeli säilyi selvästi näkyvimpänä kulkumuotona.²⁷³

²⁶⁹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925. Vrt. Mauranen 1995, 142-143. Sotkamon asukasluvu oli 1920-luvun jälkipuoliskolla reilut 12 000 ja Kuhmoniemen 9 500. Suomussalmella oli noin 8 500 asukasta, mutta muiden paikkakuntien asukasluvut liikkuivat 2 000-6 000 välillä. STV 1928 - 1931 II Väestö, 36-37.

²⁷⁰Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924 - 1929. Vrt. Mauranen 1995, 86-87.

²⁷¹Kainuun Sanomat 23.7.1925. Kainuun uutisia, 2.

²⁷²Kajaani 10.8.1925. Autojen odotusasemat kaupungissa, 2; 29.4.1929. Kajaanin Autoilijain kokous, 3; Wuoristo 1925, 11, 16-17.

²⁷³Pulma 1994, 59. Vrt. Wilmi 1997b,434.

Ennen vuotta 1925 ei Kajaanin kaupungin vuokra-autoilla ollut viranomaisten vahvistamaa taksaa. Sitä ennen autoilijat perivät kyytimaksunsa ilmeisesti lähinnä "omantunnon" ja v. 1921 vahvistetun ajuritaksan mukaan. Kun vuokra-autosta alkoi vuosikymmenen puolivälissä tulla yhä tärkeämpi osa kaupungin palveluita, ei taksaakaan enää voitu jättää epämääräisen hinnoittelun armoille. Jo keväällä 1925 sanomalehdessä kerrottiin autotaksan valmistelusta Kajaaniin, mutta lopullisesti se vahvistettiin toukokuun lopussa.²⁷⁴ Autotaksa perustui sekä rakenteeltaan että hinnoittelultaan hyvin pitkälti aikaisempaan ajuritaksaan. Keskusta-alueella jokainen välimatka autolla maksoi seitsemän markkaa, kun vossikka vei kuudella markalla. Keskustan ulkopuolista ajoa varten tärkeimmille välimatkoille vahvistettiin niinkään kiinteä maksu. Nämä paikat kuvaavat hyvin myös sitä, mihin kaupunkilaiset tarvitsivat eniten pirssiautoa. Pääasiassa Kajaanin vuokra-autoilu oli lyhyen matkan ajoa, johon liittyi hyvin läheisesti muiden liikennemuotojen, esimerkiksi laiva- ja junaliikenteen, täydentäminen. Esimerkiksi autokyyti kaupungista laivasatamiin sekä Makkolan, Puolan, Teppanan ja Lehtikankaan esikaupunkeihin maksoi 10 - 15 markkaa matkalta, mikä oli saman verran kuin hevosellakin. Edellä mainitut taksat olivat kuitenkin voimassa vain jos ajoneuvossa oli 1 - 2 henkilöä. Suuremman matkustajamäärän myötä ajomaksu nousi yleensä 2 - 5 markkaa. Kiinteiden maksujen ohella autotaksassa oli vahvistettu myös *"maksu ajosta ajan mukaan"*, jonka mukaan ajettiin pidemmät matkat. Koska auton käyttökustannukset nousivat pidemmällä matkalla huomattavasti suuremmaksi kuin hevosen, oli myös vuokra-autojen aikataksa laadittu huomattavasti kalliimmaksi: halvimmillakaan tuntitaksa oli 75 markkaa, mikä oli lähes nelinkertainen verrattuna ajuritaksaan. Lisäksi yöaikaan molemmissa kulkuneuvoissa kaikkiin hintoihin tuli 50 %:n korotus.²⁷⁵

Taksojen lisäksi vuokra-autoilijoille vahvistettiin samassa yhteydessä myös ajosääntö, jonka määräykset koskivat lähinnä toiminnan siisteyttä ja käyttäytymistä. Niiden mukaan *"autonkuljettajan on esiinnyttävä siististi puettuna ja käyttäytyttävä kohteliaasti. Auton istuimet on pidettävä puhtaina ja muutenkin katsottava, etteivät kyydittävän vaatteet autossa tahraannu. Tupakanpoltto ajaessa on kielletty"*. Lisäksi säännössä määrättiin mm., että *"autonkuljettajan on pehmeällä ja likaisella tiellä ajettava niin varovasti, etteivät sivussa kulkijat eivätkä ajotien varrella olevat rakennukset joudu alttiiksi lian räiskymiselle"*.²⁷⁶

²⁷⁴OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:14, 14.3.1921; Kainuun Sanomat 28.4.1925. Kainuun uutisia. Autoliikenne alkavana kesänä, 2.

²⁷⁵OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:14, 14.3.1921; Kainuun Sanomat 30.5.1925. Ajotaksa ja sääntö Kajaanin kaupungin autoajureille, 1. Ilmeisesti hevosajurit jatkoivat liikennöimistään vuoden 1921 taksan mukaan, koska käyttämissäni lähteissä ei mainita mitään uuden ajuritaksan laatimisesta. Vrt. Mauranen 1995, 84; Hyttiäinen 1946, 576.

²⁷⁶Kainuun Sanomat 30.5.1925. Ajotaksa ja sääntö Kajaanin kaupungin autoajureille, 1. Vrt. Mauranen 1995, 170-171.

Maaseudulla vuokra-autoilijoiden perimät kyytimaksut perustuivat kilometritaksoihin. Tämä oli käytännössä ainoa mahdollinen keino veloittaa matkustajia, koska maaseudulla asutus oli paljon harvempaa ja kyytimatkat yleensä huomattavasti pidemmät kuin kaupungissa. Aluksi lääninhallitus vahvisti jokaiselle liikenneluvan hakijalle taksan erikseen, mutta v. 1925 annetussa Oulun läänin automobiiliohjesäännössä yhtenäiseksi vuokra-autotaksaksi määrättiin kuusi markkaa kilometriltä. Tämä maksu osoittautui kuitenkin ilmeisesti liian korkeaksi, sillä vallitsevaksi käytännöksi tuli vahvistaa liikennelupiin taksaksi neljä markkaa kilometriltä. Linja-autojen taksoihin verrattuna tämäkin maksu oli melko korkea, mikä varmasti rajoitti varattomampien matkustusaikeita. Maaseudulla autoliikenteen painopiste olikin selvästi linjaliikenteen puolella. Toisaalta vahvistetut vuokra-autotaksat olivat vain ohjeellisia maksimitaksoja kuten linja-autoliikenteessäkin, joten taksat vaihtelivat varmasti paljonkin kuljettajan mukaan: tuttu autoilija vei aina yleensä halvemmalla.²⁷⁷

5.2. Pirssien arkipäivää

1920-luvun puoliväliin mennessä Kainuun vuokra-autoilu oli pyörähtänyt kunnolla käyntiin vain Kajaanissa. Maalaispitäjien puolella pirssien monipuolisia käyttömahdollisuuksia oli päästy kokeilemaan vasta muutaman auton avulla eikä kaikilla paikkakunnilla liikenne ollut alkanut vielä ollenkaan. Seuraavien vuosien aikana vuokra-autoliikenne yleistyi kuitenkin nopeasti koko maakunnassa. Vapaan alalle pääsyn ja taloudellisen nousukauden houkuttelemina liikenteeseen tuli vuosittain kymmeniä uusia autoilijoita. Toisaalta monelle vuokra-autolijan ammatti jäi vain lyhytaikaiseksi kokeiluksi, mikä näkyi lopettaneiden suurena lukumääränä vuosittain. Lyhimmillään kainuulaisten autoilijoiden ura kesti tavallisesti vain vajaan ajokauden, jonka jälkeen auto yleensä myytiin, muutettiin yksityiskäyttöön tai poistettiin huonokuntoisena liikenteestä kokonaan. Enimmäkseen joukossa oli kuitenkin niitä, joiden ura kesti koko 1920-luvun loppupuolen. Vuosina 1923 - 1924 aloittaneista ensimmäisistä vuokra-autoilijoista jatkoivat uraansa vuosikymmenen loppuun asti kuitenkin vain kajaanilainen Kalle Hoffren ja sotkamolainen Edvard

²⁷⁷OMA. Oulun lääninkanslian II osaston kirje- ja päätöskonseptit Da:196, päätös nro 13051/15.5.1925. Vrt. esim. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIIIa4:1, Maaherran päätös nro 15783/19.8.1926; nro 14406/28.5.1927; nro 16735/21.8.1928. Vrt. Mauranen 1995, 126-127, 129.

Kääriä. Vaihtuvuus vuokra-autoalalla oli siis hyvin nopeaa ja runsasta 1920-luvulla.²⁷⁸

Vuokra-autoliikenne sai vankan jalansijan Kainuussa 1920-luvun puolivälin jälkeen. Kajaanissa uusien autoilijoiden huippuvuosi oli 1926, jolloin heitä tuli liikenteeseen ensirekisteröintien mukaan peräti 25 kappaletta. Jo keväällä paikallisessa päivälehdessä ennakoitiin tulevaa kehitystä. *"Näyttää siltä, että auto meidän korpisessa Kainuussammekin pyrki yhä enemmän syrjäyttämään kesäisestä liikenteestä vanhat kulkuneuvot hevoset, laivat y.m."*²⁷⁹ Kyseisenä vuonna uransa aloittivat mm. vahtimestari Matti Huovinen, autonkuljettaja Kaarlo Rautelin ja autonkuljettaja Arvi Korhonen. Myös maalaispitäjissä rekisteröitiin samana vuonna yhteensä yli 20 uutta vuokra-autoa, mikä oli selvästi edellisvuosia enemmän. Seuraavasta taulukosta 4 ilmenevät uusien vuokra-autojen ensirekisteröinnit ja vuokra-autojen kokonaismäärät paikkakunnittain vuosina 1926 - 1929.

Taulukko 4. Vuosittain rekisteröidyt ja rekisterissä olevat vuokra-autot Kainuun alueella vuosina 1926 - 1929.

	1926	1927	1928	1929
<u>Paikkakunta</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>
Kajaani	25 / 44	8 / 37	8 / 34	6 / 37
Sotkamo	7 / 14	10 / 22	10 / 32	1 / 30
Kuhmoniemi	7 / 12	2 / 12	4 / 18	4 / 20
Suomussalmi	1 / 1	6 / 8	1 / 9	1 / 11
Hyrnsalmi	0 / 0	2 / 2	5 / 8	0 / 5
Ristijärvi	1 / 1	1 / 2	2 / 5	2 / 7
Puolanka	2 / 3	1 / 3	2 / 4	2 / 6
Paltamo	2 / 4	6 / 11	4 / 14	2 / 13
Kajaanin mlk.	0 / 1	0 / 0	1 / 1	0 / 1
Vuolijoki	1 / 3	1 / 3	1 / 2	1 / 3
Säräisniemi	1 / 1	3 / 4	0 / 4	1 / 6
Maalaispitäjät yhteensä	22 / 40	32 / 67	30 / 97	14 / 102

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

²⁷⁸Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929. Vrt. Mauranen 1995, 112-113.

²⁷⁹Kajaani 5.5.1926. Autoista ja autoliikenteestä Kajaanissa, 2.

Maalaispitäjien uudet vuokra-autot keskittyivät edelleen v. 1926 pääasiassa Sotkamoon ja Kuhmoniemielle, jonne niistä rekisteröitiin lähes 2/3. Loput ajoneuvot jakaantuivat melko tasaisesti muiden paikkakuntien kesken. Parhaiten maaseudun alkavasta vuokra-autoinnostuksesta kertoo kuitenkin se, että kyseisenä vuonna vastarekisteröityjen pirssien osuus rekisterissä olleista maaseudun vuokra-autoista oli noin 55 prosenttia, mikä oli lähes yhtä paljon kuin Kajaanissa.

Vuosina 1927 - 1928 Kajaanin vuokra-autoilu saavutti tietynlaisen kyllästymispisteen, jonka vuoksi vuosittaiset ensirekisteröinnit putosivat alle kymmeneen kappaleeseen ja rekisterissä olleiden vuokra-autojen kokonaismäärä kääntyi laskuun alalletuloa suuremman poistuman myötä. Etenkin vuokra-autoilun alkuaikoina käyttöön otetut ajoneuvot olivat jo vuosikymmenen lopulla "puhkiajettuja". Toisaalta Kajaanista siirtyi rekisteritietojen mukaan autoja myös naapuripitäjiin, joissa ammattiliikenne oli monipaikoin vasta aluillaan. Käytetty auto oli monelle maaseudun alottelevalle autoilijalle edullinen ja houkutteleva vaihtoehto. Esimerkiksi v. 1928 autoilija Arvi Korhosen Ford siirtyi talokas Kalle Keräselle Paltamoon ja talokas Ville Kempvaisen Chevrolet hyrynsalmelaiselle kauppiaille Herman Hiltuselle. Korhonen hankki samana keväänä uuden Nashin, mutta Kempvaisen autoilijanura loppui ainakin rekisteritietojen mukaan auton myyntiin.²⁸⁰ "Kolikon kääntöpuolena" oli kuitenkin usein käytettyjen heikko kunto. Koska autojen tekninen ja laadullinen tuntemus oli sangen vähäistä 1920-luvulla, "autokuumeen sokaisema" ostaja oli tavallisesti myyjän armoilla. Autoalan lehdet pyrkivät tuomaan helpotusta tilanteeseen artikkeleillaan, joissa vanhan auton ostajalle annettiin yksinkertaisia käytännönohjeita.

Ensinnä tulee ostajan päästä täysin selville, minkälaisen vaunun hän haluaa. Hänen tulee harkita vaunun suuruus, ei ainoastaan kauppasumman, vaan myöskin käyttökustannuksiin nähden. - - - on seuraava aste valita vaunumerkki. Parasta on ostaa joku tunnetumpi automerkki, sillä ensiksikin ne ovat käytännössä erottautuneet luotettaviksi, toiseksi varaosia on aina saatavissa ja kolmanneksi jos haluaa myöhemmin jostain syystä myydä vaununsa, saa siitä tässä luettelemistamme syistä paremman hinnan. - - - Useat maallikko-ostajat kiinnittävät vaunua ostaessaan päähuomionsa kauniiseen ja siistiin ulkomuotoon. Se ei kuitenkaan ole pääasia, - - - Pääasia sensijaan on itse runko moottoreineen ja voimansiirtolaitteineen. - - - Ryhdyttyään

²⁸⁰Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1927 - 1929. Arvi Korhonen oli sotkamolainen, mutta hän aloitti autoilun Kajaanissa. Korhonen 1995, 52.

*sitten asiantuntijan avulla tarkastamaan tarjottua vaunua, tulee ostajan käydä se läpi jäädyttäjistä aina takalyhtyyn asti.*²⁸¹

Jo tuolloin autoalan ammatti-ihmiset ymmärsivät, että käytetyn auton ostaminen on hankala ja harkintaa vaativa tehtävä. Ajan ja asiantuntevan avun käytössä ei siis kannattanut säästää. Periaatteessa nämä nyrkkisäännöt ovat käyttökelpoisia myös nykyaikana, jotta vanhan auton hankinta sujuisi ilman suurempia yllätyksiä.

Maaseudulla uusia vuokra-autoja merkittiin rekisteriin määrällisesti eniten juuri vuosina 1927 - 1928 eli noin 30 auton vuosivauhdilla. V. 1927 uusien pirsien osuus maalaispitäjien vuokra-autoista oli edelleen lähes puolet ja v. 1928 vielä noin kolmannes. Sotkamon lisäksi uusia autoilijoita tuli mukaan liikenteeseen runsaimmin Ylä-Kainuun kunnista eli Suomussalmelta ja Hyrynsalmelta sekä Paltamosta, joissa vuokra-autoilu pääsi käyntiin kunnolla vasta tällöin. Varsinkin Sotkamon ja Paltamon vuokra-autoilua vilkastutti junaliikenne, jonka myötä myös pirsseille löytyi kysyntää. On kuitenkin huomattava, että jotkut maaseudun uusista vuokra-autoista rekisteröitiin vain *"tilapäiseen ajoon maksusta"*. Tämän vuoksi osaa autoista käytettiin varsinaiseen vuokra-ajoon vain joutoaikoina ja kysynnän mukaan. Aivan vuosikymmenen lopussa alkanut taloudellinen laskukausi muutti kuitenkin varmasti monen tulevan pirssikuskin suunnitelmia. Niinpä uusien vuokra-autojen rekisteröinti romahti koko maakunnassa v. 1929 kahteenkymmeneen eli vähennystä oli edelliseen vuoteen verrattuna lähes 50 prosenttia.

1920-luvun puolivälistä alkanut Kainuun vuokra-autoilun nopea kehittyminen toi mukanaan myös joitakin ongelmia. Vaikka pirssiautojen tarjoaman joustavan, nopean ja yksilöllisen kuljetusmuodon kysyntä kasvoikin yleisön keskuudessa elintason ja väkiluvun kasvun sekä liikkuvan elämäntavan yleistymisen myötä, syntyi alalle myös selvää ylitarjontaa. Vuokra-autoilun harjoittamista ei rajoitettu mitenkään 1920-luvulla, vaan luvan sai lähes kuka tahansa. Autoalan lehdissä tämä epäkohta oli jatkuvan kritiikin kohteena ja varsinkin v. 1929 niissä vaadittiin tarveharkinnan soveltamista linja-autojen ohella myös pirsseihin. *"Miten herrat virkamiehet voivat nyt selostaa pulman. Linja-autoliikennettä voidaan säännöstellä. Vuokra-autoliikennettä ei. Todellisuus on kuitenkin se, että hyvällä tahdolla voidaan säännöstellä molempia."*²⁸² Virallisesti vuokra-autoalalle pääsyä ryhdyttiin rajoittamaan kuitenkin vasta v. 1938.²⁸³ Myös autojen hinta-laatusuhteen paraneminen ja vähittäismaksujärjestelmä houkuttelivat alalle jatkuvasti uusia yrittäjiä. *"Autoteollisuus on viime vuosina mennyt huimaavin askelin eteenpäin. Nyt saadaan jo kohtuullisella hinnalla autoja, jotka entisiin verraten ovat*

²⁸¹ Suomen Moottorilehti 8/1927, 374-375.

²⁸² Autoilija 8/1929, 3. Kts. myös esim. Autoilija 6/1928, 16-18.

²⁸³ Mauranen 1995, 140.

*loistovaunuja.*²⁸⁴ Näin tilannetta kuvattiin kainuulaisessa päivälehdessä kesällä 1929. Paikallisille autoalan yrityksille ripeästi kasvava pirssikuskien joukko oli tärkeä asiakasryhmä, mikä näkyi usein mm. "hyvien" tai "erittäin edullisten maksuehtojen" mainostamisena.²⁸⁵ Toisaalta autopirssinkuljettajan ammatissa oli uutuuden viehätystä, seikkailun tuntua ja romantiikkaa, mikä osaltaan lisäsi ylitarjonnan määrää. Esimerkiksi vuoden 1927 Autoilija-lehden mukaan *"autonkuljettajassa on nykyajan romantiikkaa. Siksi hän nahkasäärystimineen ja käsineineen saakin jokaisen polvihameisen ja polkkatukkaisen tyttölapsen sydämen kiivaammin tykyttämään."*²⁸⁶ Myös saman vuoden Kainuun Sanomissa ei säästely adjektiiveja kerrottaessa Kajaanin autoilijoiden järjestämästä huviretkestä. *"Vierasvaraista ja luotettavaa on kajaanilainen autoilijajoukko. Sopii luottaa ja aikanaan muistaa."*²⁸⁷

Vuokra-autojen ylitarjontaa ilmeni Kainuussa 1920-luvun lopulla vain muutamalla paikkakunnalla, koska osassa maalaispitäjistä oltiin päästy vasta mukaan hevosten hallitsemaan tieliikenteeseen. Lähinnä Kajaanissa, Sotkamossa ja Kuhmoniemiellä vuokra-autojen liikatarjonta näkyi esimerkiksi pirsseissä seisovina autojonoina. (Kts. liite 11.) Tilaa jonotukselle olikin, sillä Kajaanissa Kauppatorin pirssi oli suunniteltu 25 ja Raatihuoneen asema 10 autolle.²⁸⁸ Vuokra-autoilijoiden toimeentuloa kiristi osaltaan myös hevospelien ja linja-autojen toimiminen samoilla henkilökuljetusmarkkinoilla. Aivan 1920-luvun lopulla kuvaan tulivat mukaan selvemmin myös yksityisautot.

Tavallisimpia kilpailukeinoja pirssiä välisessä pudotuskamppailussa oli taksojen alentaminen ja laadukkaampien autojen hankkiminen. Näinhän oli asianlaita myös omnibussiliikenteessä. Kajaanissa hintakilpailua hillitsi huomattavasti viranomaisten vahvistama taksasääntö, mutta taksamittareiden puuttuminen autoista salli tarvittaessa poikkeukset kyytien hinnoitteluun. Lähteiden perusteella Kajaanissa ei kuitenkaan tehty valituksia viranomaisille huomattavasta hintojen polkemisesta ja ilmeisesti välistälähtöä pirssijonosta ei myöskään esiintynyt häiritsevässä määrin. Osaltaan tähän vaikutti vossikkaliikenteen antama malli ja oman ammattikunnan yhteisen edun säilyttäminen.²⁸⁹ Päinvastoin Kajaanin poliisilaitokselle tuli elokuussa 1926 kantelu taksan ylittämistä. Ilmoituksen takana oli viipurilainen tuomari, jonka

²⁸⁴Kainuun Sanomat 13.7.1929. Hopea Buick - hieno auto, 2.

²⁸⁵Kts. esim. Kainuun Sanomat 9.12.1926. Poimintoja, 3-4; 26.2.1927. Ilmoitus, 4; 2.4.1927.

Ilmoitus, 3; 7.4.1927. Ilmoitus, 4. Vrt. Hyttiäinen 1946, 564.

²⁸⁶Autoilija 8/1927, 23.

²⁸⁷Kainuun Sanomat 11.8.1927. Kainuun uutisia. Autoilijoiden huviretki, 2.

²⁸⁸Pulma 1994, 60.

²⁸⁹Kajaanin pika-ajureiden jonotusjärjestelmästä esim. rautatieasemalla annettiin määräyksiä maistraatin toimesta heti 1900-luvun alussa. Kts. esim. OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat I Ca:154, 12.10.1908. Vrt. Mauranen 1995, 70.

mukaan Olli Kataisen omistaman pirssin kuljettaja Hemmi Rusanen oli perinyt aseman ja laivarannan välisestä matkasta kohtuuttomat 20 markkaa. Kuulusteluissa Rusanen kertoi *"luulleensa taksan siihen oikeuttavan"*, mutta lopulta hänet määrättiin palauttamaan takaisin seitsemän markkaa.²⁹⁰ Kyyditettävien yllirahastamista joko tahattomasti tai tahallaan oli varmasti enemmänkin varsinkin ulkopaikkakuntalaisten asiakkaiden kohdalla, mutta ainoastaan tämä tapaus tuli viranomaisten tietoon. Tiukassa kilpailutilanteessa jokainen lisämarkka oli autoilijalle tarpeen, joten pienen vilpin ei välttämättä katsottu olevan pahasta. Olivathan pika-ajuritkin harrastaneet taksanylytyksiä jo useamman vuosikymmenen aikana.²⁹¹ Kovin laajamittaista autotaksojen ylittäminen ei kuitenkaan liene ollut ilmitulleiden tapausten vähyden ja kollegoiden kontrollin vuoksi; kajaanilaiset autoilijat järjestäytyivät jo alkuvuodesta 1928 ryhtyen ajamaan ja valvomaan ammattikunnan yhteisiä etuja.²⁹² Myös riski autoilijan maineen menettämisestä hillitsi varmasti hintojen kiskontaa. Huomattavasti yleisempää oli Kajaanin poliisilaitoksen ilmoituskirjojen mukaan ylikuorman ottaminen pirsseihin. Korkeamman kyytimaksun toivossa ja kyyditettävien vaatiessa autoilijat saattoivat ottaa neljän hengen autoihin jopa kuudesta kahdeksaan matkustajaa.²⁹³

Kainuun maalaispitäjissä hintakilpailu oli huomattavasti yleisempää kuin kaupungissa. Tavallisesti maaseudun vuokra-autoilijoiden liikenneluvassa maksimitaksaksi vahvistettiin neljä markkaa kilometriltä, mutta kilpailun tiimellyksessä matkoja ajettiin jopa 50 pennin - yhden markan kilometrihinnalla. Suurimpana syynä tähän rajuun taksanmuutokseen eivät olleet toiset pirssit, vaan kilpailu linja-autoliikenteen polkemien kyyditysmaksujen kanssa.²⁹⁴ Maaseudun pirssikuskit toivat myös lehti-ilmoituksissaan selvästi esille kilpailukykyiset ja halvat taksansa, mutta Kajaanissa tätä keinoa ei voinut käyttää taksasäännön vuoksi. Joskus kuljettajat eivät halunneet paljastaa lehdessä taksojaan, vaan maksu sovittiin ilmeisesti matka kerrallaan: *"Halvimmalla taksalla Kuhmoniementä kauppias J. Heikkiseltä puhelimella n:o 3"*.²⁹⁵

Varsinainen vuokra-autoilijoiden työkalu eli auto oli merkittävä kilpailukeino sekä Kajaanissa että maaseudulla. Fordien rinnalle ilmaantui varsinkin 1920-luvun jälkimmäisellä puoliskolla "laatuvaunuja", mutta silti halvemmat merkit hallitsivat edelleen Kainuun vuokra-automarkkinoita. Kajaanissa v. 1926 rekisterissä olleista 44

²⁹⁰OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:9, raportti nro 445/5.8.1926.

²⁹¹Vrt. s. 27-28.

²⁹²Kts. s 92.

²⁹³OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro 204/1.5.1926; raportti nro 269/13.6.1926; AVb:9, raportti nro 531/4.9.1926; AVb:10, raportti nro 563/20.10.1928.

²⁹⁴Kts.esim. Kainuun Sanomat 4.6.1927. Kainuun uutisia, 2; 21.7.1928. Ilmoitus, 4; 13.9.1928.

Ilmoitus, 4. Vrt. s 56, 70. Vrt. myös Mauranen 1996, 59; Mauranen 1995, 129

²⁹⁵Kainuun Sanomat 26.5.1925. Ilmoitus, 4.

pirssistä oli yli 3/5 Fordeja, mutta pari vuotta myöhemmin niiden osuus vuokra-autoista (34 kpl) laski alle 30 prosenttiin. Samalla Chevroletista tuli 11 autolla ja n. 32 prosentin markkinaosuudella suosituin merkki. Kalliimpia autoja, kuten esimerkiksi Buickeja, Nasheja, Essexejä ja Oaklandejä, liikkui yleensä Kajaanin teillä vain yksittäisiä kappaleita. Näistä Nash nousi v. 1928 kolmanneksi yleisimmäksi merkiksi neljällä pirssillä eli reilun kymmenen prosentin siivulla vuokra-autokannasta.²⁹⁶ Suurin syy Fordien ja Chervoletien selvään ylivoimaan vuokra-autojen keskuudessa oli hinnoissa. Vuonna 1928 Fordien hinnat pyörivät 27 000 ja 37 000 markan välillä, kun esimerkiksi Essexistä ja Pontiacista joutui pulittamaan noin 50 000 markkaa.²⁹⁷

Kainuun maalaispitäjissä Fordin asemaa pirssiautojen yksinvaltiaana ei uhannut mikään 1920-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Vuonna 1926 maaseudulla rekisterissä pidetyistä 40 vuokra-autosta peräti 36 (90 prosenttia) oli Fordeja! Sama merkki hallitsi suvereenisti markkinoita myös v. 1928, jolloin yli 60 prosenttia 97 vuokra-autoilijasta omisti Fordin. Muista merkeistä olivat suosituimpia samana vuonna Kajaanin tapaan Chevrolet ja Nash, joiden osuus koko vuokra-autokannasta oli kuitenkin vain 15 ja seitsemän prosentin tienoilla.²⁹⁸

Kalliiden ja arvostettujen autojen vähyyden vuoksi niiden markkina-arvoa hyödynnettiin usein autoilijoiden mainoksissa. Esimerkiksi Kajaanin pirssissä ilmoitettiin liikkuvan mm. kauppias Antti Rimpiläisen "*uusi 5-hengen Pontiac Landalette Sedan*", konemestari Alarik Sirviön "*katettu loistovaunu*" Oakland ja autonkuljettaja Pekka Grönbergin "*5-hengen Cleveland-auto*".²⁹⁹ Keväällä 1929 Paltamon ja Kajaanin alueella pyörimisen aloitti myös talollisen poika Lauri Huuskon "*7-hengen Nash-Special Sedan*".³⁰⁰ Sotkamossa vuokra-autokaluston yläpäättä edustivat mm. talollinen Juho Meriläisen Dodge Brothers ja Nash sekä autoilija Janne Hirvosen Dodge Brothers.³⁰¹ (Kts. liite 12.) Autojen ohella mainoksissa saatettiin korostaa kuljettajan ammattitaitoa, minkä avulla haluttiin erottua lukuisista kilpailijoista ja vakuuttaa yleisö kyydin turvallisuudesta. Tavallisesti pirssien kerrottiin olevan "*tottuneen*" tai "*luotettavan ajajan*" ohjaamia.³⁰²

²⁹⁶Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1928. Vrt. Mauranen 1995, 142-143.

²⁹⁷Kainuun Sanomat 31.1.1928. Ilmoitus, 4; 21.4.1928. Ilmoitus, 4; 5.5.1928. Ilmoitus, 4.

²⁹⁸Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1928. Vrt. Mauranen 1995, 142-143.

²⁹⁹Kainuun Sanomat 6.8.1929. Ilmoitus, 4; 9.6.1927. Yhtä ja toista, 3; 5.6.1926. Ilmoitus, 4. Vrt.

Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929. Kalliimpien vuokra-autojen suosio kasvoi 1920-luvun kuluessa koko maassa. Kts. esim. Autoilija 1/1927, 9; Suomen Moottorilehti 5/1928, 198.

³⁰⁰Kainuun Sanomat 18.6.1929. Ilmoitus, 4. Vrt. Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1929.

³⁰¹Kainuun Sanomat 19.5.1928. Ilmoitus, 4; 9.6.1928. Ilmoitus, 4. Vrt. Oulun läänin

moottoriajoneuvorekisteri 1927 - 1928.

³⁰²Kts. esim. Kajaani 9.7.1926. Ilmoitus, 4; Kainuun Sanomat 11.7.1925. Ilmoitus, 4; 14.7.1925.

Ilmoitus, 4.

Halvempien Fordien ja Chervoletien omistajat eivät yleensä enää 1920-luvun loppupuolella maininneet ilmoituksissaan autonsa merkkiä - ne eivät käyneet enää mainosvalteiksi laadukkaampien autojen myötä. Esimerkiksi Fordin omistaja Hjalmar Klemetti mainosti keväällä 1926, että *"henkilöautoa saa vuokrata pitempiä ja lyhempiä matkoja varten Kuhmoniemen kirkonkylästä puhelimella n:o 24"*.³⁰³ Toisaalta ylellisempien autojen harvinaisuuden vuoksi myös vaatimattomammat, mutta yleisimmät merkit saattoivat päästä sanomalehtien sivuille: *"Ford-henkilöautoa saa tilata lyhemmille ja pitemmille matkoille. Ristijärvi, kk, Hesa Kuvaja."*³⁰⁴

Tunnettavuutta uudelle loistoautolle haettiin myös sanomalehtien toimittajien avulla. *"Auto on voimakas koneistolleen ja suuri kokoinen. - - - Erikoisesti useampihenkisten seurueiden on syytä kääntyä matkustajakoti Uutelan puoleen autoa tarvitessaan, sillä Nashiin mahtuu - - - lähemmäs kymmenen henkeä, niin h-a kuin se onkin."*³⁰⁵ Toimittajalle annetun ilmaisen pirssikyödin jälkeen lehdessä julkaistiin uutinen, jossa auton ominaisuuksista kerrottiin imartelevaan sävyyn. Myös auton omistajan ajotaidot olivat tavallisesti arvioinnin kohteena. *"Istuessa siinä ei tunnu tärähdyksiä ja nytkähdyksiä - - - Auton tarvitsijat voivat luottamuksella kääntyä mekanikko Meriön puoleen, joka ohjaa itse autoaan ja on ohjauksen oivallisuudesta hänen ammattituntemuksensa takeena."*³⁰⁶

Oman lisänsä automerkkien väliseen kilpailutilanteeseen toivat autojen maahantuojat ja kainuulaiset autokauppiat, jotka kehuivat omaa merkkiään sanoja säästelemättä mm. päivälehtien mainoksissa. Auto- ja korjausliikkeen omistaja Einari Meriö kertoi keväällä 1926, että *"jos haluatte voimakkaan, tilavan ja lujarakenteisen auton, ei mikään voi tyydyttää Teitä Paremmin kuin Buick"*.³⁰⁷ Vahvoja mielikuvamainonnan keinoja käytti myös Dodgen edustaja: *"- - - h-a on voittamaton mäkivaunu, siis erittäin sovinva Suomen mäkisille ja huonoille teille"*.³⁰⁸ Autojen myyntivaltteina toimivat jo 1920-luvun lopulla samat ominaisuudet kuin nykyäänkin. Esimerkiksi uudesta A-mallin Fordista todettiin, että *"ulkonäöltään, suoritukseltaan ja mukavuuksiltaan sekä turvallisuudeltaan on uusi Ford voittava autojen alalla"*.³⁰⁹ *"Erikoisesti kihlakuntamme maanteille sopivana on Ajax 5-hengen auto*

³⁰³Kainuun Sanomat 27.5.1926, Ilmoitus, 4. Vrt. myös Kainuun Sanomat 10.6.1926. Ilmoitus, 4; 17.6. Ilmoitus, 4; 22.5.1928. Ilmoitus, 4.

³⁰⁴Kainuun Sanomat 9.6.1928. Ilmoitus, 4. Vrt. myös Kainuun Sanomat 30.6.1927. Ilmoitus, 4; 12.5.1928. Ilmoitus, 4.

³⁰⁵Kainuun Sanomat 3.6.1926. Kainuun uutisia, 3. Vrt. esim. Kainuun Sanomat 18.5.1926. Buick-auto, 3; 16.6.1927. Yhtä ja toista, 4; 5.5.1928. Essex-auto, 3.

³⁰⁶Kainuun sanomat 9.6.1927. Yhtä ja toista, 3. Vrt. esim. Kainuun Sanomat 28.5.1927. Nash-auto, 3; Kajaani 8.7.1929. Pikku uutisia, 4.

³⁰⁷Kainuun Sanomat 18.3.1926. Ilmoitus, 3.

³⁰⁸Kainuun Sanomat 18.5.1926. Ilmoitus, 4.

³⁰⁹Kainuun Sanomat 26.1.1928. Uusi Ford-auto, 4.

voittamaton”.³¹⁰ Näin kuvasi paikallismyyjä Sulo Blomqvist keväällä 1926 edustamaansa automerkkiä. Paikallisten olosuhteiden ottaminen mukaan mainokseen kertoo mainosalan tuntemuksesta ja sen vahvasta merkityksestä autokaupassa jo 1920-luvulla. Yliampuvien mainoslauseiden lisäksi autoalan yritysten ilmoituksessa esiteltiin autojen uusimmat varusteet ja parannukset. Kainuun Sanomissa puhuttiin vuosina 1925 - 1927 mm. tuulilasin kuivaajasta, kojelaudan lampusta, nelipyöräjarruista, nahkapatjoituksesta, umpikoreista ja alaslaskettavista sivuikkunoista.³¹¹ Esimerkiksi uudesta Chevroletista todettiin, että *"aikoessanne nyt ostaa automobiilin, valitsette silloin luonnollisesti sellaisen, joka on täydellisesti varusteltu kaikkiin yksityiskohtiin ja varusteihin nähden, mitä nykyään vaaditaan uudenaikaiselta ja ensiluokkaiselta automobiililta. Chevrolet täyttää tässä suhteessa kaikki teidän toivomuksenne."*³¹² Samalla auton uutuuksina mainostettiin levykytkintä, levypyöriä ja kestävävä väriä, *"joka tulee kiiltävämmäksi ja kauniimmaksi, mitä kauemmin vaunua käytetään"*.³¹³

1920-luvun jälkipuoliskolla nopeasti kasvaneeseen Kainuun vuokra-autoiluun liittyi liikatarjonnan ja kilpailun ohella muitakin lieveilmiöitä. Tiukassa taloudellisessa tilanteessa houkutus laittomiin sivuansioihin pirtun avulla kävi joillekin autoilijoille ylivoimaiseksi. Toisaalta kieltolain määräyksiä rikottiin yleisesti myös muissa ammattipiireissä, mutta esimerkiksi Tapio Maurasen mukaan maamme pirssimiehet olivat kärkisijoilla tässä toiminnassa.³¹⁴

Vakavimpia kieltolakirikkomuksia olivat alkoholin myynti ja kuljetus, joihin henkilöauto soveltui nopeuden ja joustavan liikkuvuuden ansiosta erinomaisesti. Poliisiviranomaisten papereiden ja sanomalehtien perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että Kainuun vuokra-autoilijoiden keskuudessa nämä pirtukeikat eivät olleet kovin yleisiä. Kajaanissa tuli ilmi vuosina 1925 - 1926 kaksi salakuljetustapausta, joissa molemmissa oli mukana paikallinen autoilija: toukokuussa 1925 takavarikoitiin Mainualla oululainen pirssi, josta löydettiin peräti 212 litraa spriitä. Seuraavan vuoden syyskuussa paljastui erään kajaanilaisen autoilijan Chevroletista 50 litran spriilasti.³¹⁵ Vuosina 1927 - 1929 Kajaanin poliisipiirissä takavarikoitiin spriin kuljetuksesta sen oman ilmoituksen mukaan vain yksi henkilöauto; läänin maaherralle osoitetussa kirjeessä ei kuitenkaan määritelty tarkemmin oliko kyseessä

³¹⁰Kajaani 23.4.1926. Ilmoitus, 3.

³¹¹Kainuun Sanomat 28.3.1925. Ilmoitus, 3; 18.5.1926. Buick-auto, 3; 2.12.1926. Uusi Ford-vaunu, 3; 5.2.1927. Ilmoitus, 4.

³¹²Kainuun sanomat 30.3.1926. Chevrolet, 3.

³¹³Sama.

³¹⁴Mauranen 1995, 132-134.

³¹⁵OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro 210/15.5.1925; AVb:9, raportti nro 590/20.9.1926.

yksityinen vai ammattikäyttöön tarkoitettu auto.³¹⁶ Paltamon ja Hyrynsalmen nimismiespiireissä ei takavarikoitu kyseisenä ajankohtana autoja ollenkaan, mutta Sotkamossa nimismiehen huostaan päätyi yksi pirssi kesällä 1927.³¹⁷ Myös Vaalan ja Kuhmoniemen nimismiespiireissä alkoholin salakuljetusta harjoittaneet autoilijat olivat ilmeisesti harvassa, koska ainakaan viranomaisten merkinnöistä ei löydy mainintaa pirtukeikoista. Toisaalta käyttämäni lähteet eivät anna mitään viitteitä valvonnan ulottumattomiin jääneen toiminnan laajuudesta.

Kainuun syrjäseuduilla laittomia pirtupuuhiä lienee hillinnyt vuokra-autojen vähäinen määrä sekä alan ansiomahdollisuuksien säilyminen kohtalaisena myös 1920-luvun lopulla. Kajaanissa ja sen välittömässä läheisyydessä lavealle tielle siirtymistä vähensi tehokkaampi valvonta ja riski kalliin auton menettämisestä valtiolle.³¹⁸ Jotkut kainuulaiset pirssikuskit arvioivat kuitenkin laajamittaisen pirtukaupan tarjoavan enemmän taloudellista voittoa kuin mahdollisia menetyksiä. Eräs kajaanilainen autoilija harjoitti 1920-luvun lopulla spriin salakuljetusta maamme etelärannikolta asti Kainuuseen. Toiminnan ammattimaisesta luonteesta kertoo mm. se, että autoon oli rakennettu alkoholin kuljetusta varten saranoilla kääntyvä takaistuim ja välipohjallinen katto. Tämän lisäksi omistaja vuokrasi Chrysleriään 5 000 markasta muillekin Helsinkiin tehtäviä pirtukyytejä varten.³¹⁹ "Liiketoiminta" kohtasi kuitenkin marraskuussa 1928 traagisen lopun, kun auton kajaanilainen kuljettaja ja kaksi jyväsyläläistä miestä hukkuivat ulosajossa Viitasaarella.³²⁰

Kieltolain aikana juopuneiden kuljettaminen pirssillä oli kiellettyä. Vuokra-autoilijoiden toimeentulon kannalta kaikki tarjolla olevat kyydit olivat kuitenkin tarpeellisia, minkä vuoksi keikalle saatettiin lähteä riskeistä huolimatta. Lokakuussa 1925 kajaanilaista autoilijaa syytettiin siitä, että hän ajoi Kauppakadulla *"hurjaa vauhtia antamatta signaalia ja oli autossa juopuneita miehiä sekä vähän aikaisemmin kulettanut epäilyttävää raskasta kapsäkkiä Heikkisen saunalle"*.³²¹

³¹⁶OMA. Kajaanin poliisilaitoksen kirjekonseptit Dia:14, vastauskirje maaherralle nro 1209/20.11.1929.

³¹⁷OMA. Paltamon piirin nimismiehen kirjekonseptit Dia1:8, kirje poliisiohjaajalle nro 1082/14.5.1929; Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:8, KD 400/36/1929. Maaherranviraston kirje 7.10.1929; Sotkamon piirin nimismiehen kirjekonseptit Dia1:9, kirje maaherralle nro 1584/17.9.1927.

³¹⁸Esim. Oulun läänin maaherra lähetti v. 1927 ohjeita autojen pysäyttämistä ja tarkastamisesta kieltolain nojalla. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat A1a:8, KD 263/109/1927. Maaherranviraston kiertokirje 17.6.1927; Kuhmon piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:9, KD 480/76/1927. Maaherranviraston kiertokirje 18.6.1927.

³¹⁹Kainuun Sanomat 6.11.1928. Viitasaarella tapahtunut auto-onnettomuus, 3. Samana vuonna jäi kiinni kajaanilainen ja kuhmoniemiäinen autoilija Vetelissä. Ilmeisesti pirtulastia oltiin tuomassa jostakin länsirannikon satamakaupungista. Kajaani 24.8.1928. Kajaanilaisia luvattomilla asioilla, 2.

³²⁰Kainuun Sanomat 3.11.1928. Kainuun uutisia. Viitasaarella virtaan syöksynyt auto oli kajaanilainen, 2.

³²¹OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro

Kuulusteluissa autoilija kiisti kaiken ja kertoi olleensa tietämätön asiakkaiden humalatilasta. Koska pitäviä todisteita hänen syyllisyydestään ei löytynyt, koko juttu raukesi.³²² Vastaavanlaisia tapauksia tuli Kajaanin poliisiin tietoon runsaasti 1920-luvulla. Ilmeisesti viranomaiset eivät kuitenkaan pitäneet juopuneiden kuljettamista kovin vakavana rikkomuksena, koska autoilijoille yleisin seuraamus siitä oli varoitus.³²³

Jos humalaiset matkustajat eivät olleet harvinaisia vuokra-autoissa, myös kainuulaisten autoilijoiden keskuudesta löytyi henkilöitä, joille alkoholi oli henkilökohtainen ongelma. Juopuneet kuskit aiheuttivat liikenteessä vaaratilanteita sekä itselleen että asiakkaille, minkä vuoksi rattijuopumuksesta määrätyt rangaistukset olivat sängen ankaria; tavallisesti seurauksena oli sakkoja ja ajokortin menettäminen määräajaksi.³²⁴ Itse vuokra-autoilijat eivät aina välttämättä tajunneet rikkomuksensa vakavuutta, koska väkijuomien käytöllä liikenteessä oli pitkät perinteet. Esimerkiksi Kajaanin poliisilaitoksen ilmoituskirjoissa on 1910 - 1920-luvuilta runsaasti tapauksia, joissa hevospika-ajuri oli hoitanut ammittiaan juovuksissa.³²⁵

Yksi vakavimmista rattijuopon aiheuttamista liikenneonnettomuuksista tapahtui Kajaanin ja Sotkamon välisellä maantiellä elokuussa 1929. Sotkamolaisen autoilijan omistama Ford romuttui täysin ja sen kuljettaja sai surmansa auton pyörahdettyä kaksi kertaa ympäri *"kuomun varassa"*.³²⁶ Kuten nykyäänkin, myös 1920-luvulla rattijuoppojen aiheuttamiin onnettomuuksiin liittyi lisäksi kova ylinopeus ja varomaton ajotapa.³²⁷ Kesäkuussa 1929 Kajaanissa tapahtui kahden henkilön vakavan loukkaantumisen aiheuttanut onnettomuus, jossa auto meni nurin liian kovan nopeuden vuoksi. Kainuun Sanomat tiesi kuitenkin kertoa, että *"väkijuomilla lienee osuutensa onnettomuuden aiheuttajana"*.³²⁸ Eräällä Kajaani-lehden toimittajalla oli selvä käsitys siitä, kuinka tällaiset tapaukset saataisiin loppumaan: *"Ei tarvita muuta kuin että aina päättäväisesti kieltäydytään menemästä*

549/24.10.1925. Vrt. Mauranen 1996, 80.

³²²OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro

549/24.10.1925.

³²³Kts. esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro 337/24.7.1925; raportti nro 377/7.8.1925; raportti nro 432/30.8.1925; raportti nro 436/31.8.1925; AVb:9, raportti nro 331/23.5.1927.

³²⁴Kts. esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:8, raportti nro 438/2.8.1926; AVb:9, raportti nro 461/10.8.1926; raportti nro 530/4.9.1926. Vrt. Mauranen 1995, 137-138.

³²⁵Kts. esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:1, raportti nro 118/8.7.1916; AVb:6, raportti nro 161/1.5.1922. Vrt s 27-28.

³²⁶Kainuun Sanomat 6.8.1929. Kaamea auto-onnettomuus viime sunnuntaina Sotkamossa, 2.

³²⁷Esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:9, raportti nro 452/8.8.1926. Kts. myös esim. Kajaani 11.9.1925. Kajaanista. Auto syöksynyt väkijoukkoon, 2;

³²⁸Kainuun Sanomat 12.6.1929. Kainuun uutisia. Uhkaava auto-onnettomuus Kajaanissa, 2.

vaunuun, jossa kuljettaja huomataan väkijuomien liikuttamaksi tai tunnetaan niitä käyttäväksi. Jos vaan tämä tinkimätön sääntö kaikkialla otetaan ehdottomaan käytäntöön, niin juopottelevat autokuskit työn puutteessa itsestään häviävät näyttämöltä ja raittiit miehet valtaavat epäsäännöllisten paikat.”³²⁹

5.3. Yksityinen henkilöautoilu

Toimitusjohtaja Paavo Palomäen kesällä 1911 aloittama yksityinen henkilöautoliikenne sai jatkoa Kajaanissa ja sen ympäristössä heti 1920-luvun alkupuolella. Lähteiden perusteella näyttää siltä, että ennen vuotta 1922 yksityisiä henkilöautoja ei ollut liikenteessä ainakaan maalaispitäjissä.³³⁰ Kajaanin kaupungin osalta tilanne on kuitenkin hieman epäselvempi, koska Kajaanin poliisilaitoksen papereista ja sanomalehdistä ei löydy kyseiseltä ajalta mitään mainintoja kaupungin mahdollisista henkilöautoista. Luotettavat tiedot Kainuun alueen henkilöautojen määrästä ja omistajista on tämän vuoksi saatavissa vasta vuodesta 1922 alkaen.

Kainuun ensimmäisillä yksityiskäyttöön tarkoitetuilla henkilöautoilla ajelivat pääasiassa erilaisten yritysten sekä yhteisöjen edustajat ja johtomiehet. Metsäalan ammattiväen tarpeisiin rekisteröitiin heti kesällä 1922 kolme henkilöautoa. Ilmeisesti Kajaanin Puutavara Oy:n saamat kokemukset toimitusjohtajan Cadillacista ennen ensimmäistä maailmansotaa olivat sen verran myönteisiä, että yhtiö päätti hankkia käyttöönsä Oakland-merkkisen henkilöauton.³³¹ Aikaisemmin puutavarayhtiön metsänostajat olivat kierrelleet maakunnassa hevosella tai jalkaisin, mutta vähitellen tieolojen parantuessa metsäasioiden hoitoon ryhdyttiin käyttämään yhä enemmän omia autoja. Tosin alussa auto lienee ollut lähinnä edustuskäytössä, sillä yhtiön metsänhoitaja Oskari Röngälle hankittiin samoihin aikoihin ensimmäinen moottoripyörä. Se soveltuikin keveytensä ja ketteryytensä ansiosta autoa paremmin syrjäseutujen kehoille teille.³³²

Oululaisella sahayhtiöllä, Ab Uleå Oy:llä, oli runsaasti metsäomistuksia Kainuussa 1900-luvun alkupuolella, joten auton hankkiminen Kajaaniin helpottamaan firman työntekijöiden liikkumista oli perusteltua. Rekisteröity

³²⁹Kajaani 5.8.1927. Autokulttuuria on kehitettävä, 1.

³³⁰OMA. Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat A1a:6, KD 343/1922. Maaherranviraston kirje 18.9.1922; Sotkamon piirin nimismiehen kirjekonseptit D1a1:7, kirje maaherralle nro 427/7.4.1924.; Vaalan piirin nimismiehen muut luettelot BVII:19, luettelot hevosista ja ajoneuvoista Säräisniemellä ja Vuolijoella; Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat A1a:6, KD 177/1921. Kuhmoniemen nimismiehen kirje 2.5.1921; KD 183/1921. Puolangan nimismiehen kirje 2.5.1921.

³³¹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922.

³³²Susitaival 1957, 54-55, 100.

henkilöauto oli seitsemän hengen Nash, jonka tehokasta 45 hevosvoiman moottoria "käski" kajaanilainen Kalle Mannermaa. Yhtiö joutui kuitenkin pian taloudellisiin vaikeuksiin ja autosta luovuttiin v. 1926.³³³ Kesällä 1922 "metsäherrojen" palvelukseen ostettiin Hudson-merkkinen auto myös Kajaanin Uittoyhdistyksessä, jonka toimipaikka sijaitsi Teppanassa.³³⁴

Metsäyhtiöiden ohella rautatiehallitus rekisteröi ensimmäisten joukossa Opel-merkkisen henkilöauton Kajaaniin v. 1922. Hankkeen taustalla oli pari vuotta aikaisemmin käynnistyneen Kajaanin ja Kontiomäen välisen radan rakennustyöt, jonka myötä insinöörit ja työnjohtajat tarvitsivat autoa nopeaan ja joustavaan liikkumiseen. Radan valmistuttua auto siirtyi v. 1924 Viipurin lääniin.³³⁵ Pian tämän jälkeen alkanut Nurmes - Sotkamo - Paltamo - Oulu -radan rakentaminen pakotti kuitenkin rautatiehallituksen hankkimaan Kainuuseen kaksi henkilöautoa; vuosina 1926 - 1928 rekisteröitiin ratatyömaille Bianchi- ja Daimler Mercedes -merkkiset autot.³³⁶

Vuosina 1923 - 1924 Kajaanin Puutavara Oy:n henkilöautokantaa täydennettiin kahdella vaunulla. Toimitusjohtajan tarpeisiin hankittiin keväällä 1923 Fiat, joka edusti Kainuussa hyvin harvinaisiksi jääneitä eurooppalaisia automerkkejä. Seuraavana vuonna firman omistukseen rekisteröitiin pieni T-Ford, jonka ohjaajana toimi yhtiön edellisten autojen tapaan Hannes Karppinen. Uusien hankintojen myötä yhtiön omistama Oakland katsottiin ilmeisesti vanhentuneeksi ja tarpeettomaksi, koska se siirtyi kajaanilaiselle Sulo Blomqvistille keväällä 1925.³³⁷ Kajaanilaisten metsäyhtiöiden autoistaminen jatkui keväällä 1924 muutenkin, sillä sahayhtiö Oy Ämmäkoski otti käyttöönsä Ford-henkilöauton. Lisäksi Kajaanin Puutavarayhtiö Oy:n palveluksessa ulkomaankaupanhoitajana toiminut oululainen Björn Weckman laittoi itselleen samanlaisen ajokin.³³⁸ Ilmeisesti kiireinen insinööri matkusteli paljon lähellä ja kaukana, joten hänellä oli sekä tarve auton käyttöön että tietämys sen tarjoamista mahdollisuuksista liikennevälineenä.

Yleishyödyllisistä yhteisöistä yksityisauto rekisteröitiin v. 1924 vastaperustettuihin Kainuun rajavartiostoon ja Kajaanin suojeluskuntaan.³³⁹ Nuoren

³³³Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922; Fält 1977, 196.

³³⁴Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922. Paikalliset sahayhtiöt perustivat Kiannan ja Kuhmon Uittoyhdistyksen v. 1910. Yhdistyksen, jonka yhtenä osakkaana oli Kajaanin Puutavara Oy, nimi muutettiin Kajaanin uittoyhdistykseksi v. 1921. Heikkinen 1989, 119.

³³⁵Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922.

³³⁶Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1928.

³³⁷Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1923 - 1925; Susitaival 1957, 83. 1920-luvun jälkipuoliskolla Puutavara Oy:n autonkuljettajina toimivat mm. Veikko Vaakanainen, Eino Hyvönen, Oskari Rönkä ja Hannes Heikkinen. Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929.

³³⁸Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924. Oy Ämmäkoski oli perustettu v. 1918. Fält 1977, 200.

³³⁹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924. Kajaanin rajavartiosto oli perustettu v. 1919 ja Kajaanin suojeluskuntapiiri v. 1918. Kosonen 1994, 70-72, 77-81; Fält 1977, 193.

tasavallan turvallisuuden kannalta tällä tuskin oli suurta vaikutusta, mutta esimerkiksi rajavartioston kohdalla kokeiluluonteisella tapahtumalla oli merkitystä tulevaisuuden kannalta; vuosina 1926 - 1928 rajavartioston autokanta lisääntyi yhdellä henkilöautolla ja kuudella kuorma-autolla.³⁴⁰ Konkreettisempi vaikutus lienee ollut tie- ja vesirakennusten ylihallituksen Oulun tiepiirin v. 1924 ostamalla Fordilla. Auton varsinainen käyttäjä oli Kajaanin kaupungin piiri-insinööri Armas Olsson, jolle oli tärkeää päästä liikkumaan nopeasti tieasioissa myös maaseudulla.³⁴¹ Kainuun maalaispitäjissä yksityiset henkilöautot eivät kuitenkaan vielä v. 1924 rasittaneet paljon maanteitä. Ensimmäiseksi liikkeelle ehti hyrynsalmelainen apteekkari E. O. Wuorinen, joka rekisteröi Fordinsa heinäkuussa.³⁴² Oiva Turpeisen mukaan Wuorisen ja Hyrynsalmen ensimmäinen henkilöauto olisi ollut v. 1926 hankittu Buick, mutta rekisteritietojen mukaan hän vaihtoi tällöin Fordinsa uuteen Buickiin.³⁴³

Vuonna 1925 Kainuun yksityinen henkilöautoilu ei kohdannut samanlaista nousukautta kuin vuokra-autoilu, jonka piiriin tuli mukaan yli 30 uutta autoilijaa.³⁴⁴ Yhteensä Kainuussa rekisteröitiin kyseisenä vuonna vain kahdeksan uutta yksityistä henkilöautoa, joista kuusi Kajaanissa. Edellisvuoteen verrattuna ensirekisteröinnit lisääntyivät siten vain yhdellä ajoneuvolla. Tunnusomaista vuosikymmenen puolivälille oli kuitenkin yksityisten henkilöiden kiinnostuminen yhä laajemmin henkilöauton omistuksesta taloudellisen nousukauden vanavedessä. Kajaanissa Fordin ostivat pankinjohtaja Einari Kahiluoto, kauppias Antti Valjus ja ylioppilas Paavo Nieminen. Sen sijaan kauppias Arola luotti hieman suurempaan ja tehokkaampaan Dodgeen. Maaseudulla yksityisautoilu saavutti suosiota hitaasti, koska tiukat rahaolot rajoittivat ylellisyystuotteena pidetyn henkilöauton ostoa. Kuitenkin Puolangalla kirkkoherra Väinö Tanskanen ja maanviljelijä Janne Parkkinen hankkivat omistukseensa pienet henkilöautot.³⁴⁵

Jyrkkä rajanveto yksityisen ja ammattimaisen henkilöautoilun välillä on vaikeaa 1920-luvulla. Tapani Maurasen mukaan varsinkin maaseudulla oli yleisenä käytäntönä, että jos jalankulkija antoi merkin, hänet otettiin kyytiin. Tavallisesti kyydin saaja tarjosi matkasta myös maksua, jonka kuljettaja yleensä otti vastaan. Tämä hevosliikenteen ajoilta periytynyt tapa ei erotellut mitenkään henkilöautojen varsinaista käyttötarkoitusta, vaan kyytiläinen otettiin mukaan autoon kuin

³⁴⁰Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1928.

³⁴¹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924.

³⁴²Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924. Vrt. Claudelin 1936, 189-190.

³⁴³Turpeinen 1988, 428. Vrt. Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1924 - 1926; Claudelin 1936, 189-190.

³⁴⁴Vrt. s 67-68.

³⁴⁵Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925.

autoon.³⁴⁶ Joissakin tapauksissa yksityisautoilijat käyttivät ammattimaisuuden häilyvää rajaa härskisti hyväkseen. Esimerkiksi apteekkari Wuorinen ilmoitti Kainuun Sanomissa kesäkuussa 1925, että *"yksityisauto no 385 lähtee Hyrynsalmelle su 6 ip. kauppatorilta. Ottaa matkustavaisia mukaansa."*³⁴⁷ Toisaalta voidaan ajatella, että Wuorinen otti käyttöönsä nykyään suositun "kimppakyyti"-idean matkustuskustannusten vähentäjänä.

Rajanveto-ongelmista huolimatta seuraavassa taulukossa 5 tarkastellaan rekisteritietojen avulla Kainuun yksityisten henkilöautojen ensirekisteröintejä ja kokonaismääriä paikkakunnittain vuosina 1926-1929.

Taulukko 5. Vuosittain rekisteröidyt ja rekisterissä olevat yksityiset henkilöautot Kainuussa vuosina 1926 - 1929.

	1926	1927	1928	1929
<u>Paikkakunta</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>	<u>Uudet rek./ Rekist.</u>
Kajaani	11 / 23	15 / 33	15 / 37	7 / 34
Sotkamo	2 / 2	2 / 3	2 / 6	0 / 4
Kuhmoniemi	0 / 0	2 / 2	5 / 7	1 / 7
Suomussalmi	0 / 0	0 / 0	0 / 1	0 / 1
Hyrynsalmi	2 / 3	0 / 2	0 / 1	1 / 2
Ristijärvi	0 / 0	0 / 1	1 / 3	0 / 3
Puolanka	0 / 2	0 / 2	0 / 2	0 / 2
Paltamo	0 / 0	1 / 2	4 / 6	3 / 8
Kajaanin mlk.	1 / 2	5 / 6	0 / 4	0 / 3
Vuolijoki	0 / 0	2 / 2	0 / 1	0 / 0
Säräisniemi	1 / 1	3 / 5	4 / 9	3 / 10
Maalaiskunnat yhteensä	6 / 10	15 / 25	16 / 40	8 / 40

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

³⁴⁶Mauranen 1995, 127.

³⁴⁷Kainuun Sanomat 13.6.1925. Ilmoitus, 4. Myös esim. kajaanilainen Matti Kettunen ilmoitti Chevrolet-autonsa olevan tilattavana puhelimitse, vaikka auto oli rekisteröity yksityiskäyttöön. Kajaani 28.6.1926. Ilmoitus, 4. Kts. myös esim. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:10, raportti nro 226/16.5.1929. Vrt. Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1926.

Kajaanissa yksityisautoilun huippukohdat ajoittuvat ensirekisteröintien mukaan tasaisesti vuosille 1926 - 1928. Tällöin rekisteröitiin yksityiseen käyttöön tarkoitettuja henkilöautoja reilut kymmenen kappaletta vuodessa ja rekisterissä olleiden henkilöautojen kokonaismäärä kasvoi noin 60 prosentilla. Vertailun vuoksi voidaan ottaa esille Kajaanin vuokra-autoliikenne, jonka hurjin kausi ajoittui vuoteen 1926. Tällöin uusien pirssien suhteellinen määrä rekisterissä olleista vuokra-autoista oli lähes 60 prosenttia, mutta vuosina 1927 - 1928 ensirekisteröintien osuus tipahti reiluun 20 prosenttiin.³⁴⁸ Yksityisautojen puolella uusien rekisteröintien osuus säilyi kuitenkin vuosina 1926 - 1928 noin 40 - 48 prosentin tienoilla. Näyttää siis siltä, että 1920-luvun loppupuolella Kajaanin henkilöautoliikenteen kehityksen painopiste siirtyi vähitellen yksityisautoilun puolelle.³⁴⁹ Vähitellen yksityisauto alkoi nousta myös yhä merkittävämmäksi kilpailijaksi vuokra-autoilijoille, sillä vuosina 1927 - 1929 Kajaanin koko rekisteriin merkitystä henkilöautokannasta oli noin puolet kumpiakkin.³⁵⁰

Maaseudulla yksityinen henkilöautoliikenne eli vielä hiljaiseloa v. 1926, jolloin Kainuuseen rekisteröitiin kuusi uutta yksityisautoa. Esimerkiksi Sotkamossa Oldsmobilen omistajaksi ryhtyi tilallinen Hemmi Korhonen ja Fordin osti itselleen maanviljelijä Tiitus Hilarius Hulkkonen. Myös säräisniemeläinen maanviljelijä J. Lohipainua ja hyrynsalmelainen lääkäri E.M. Ekman hankkivat omat Fordinsa samana vuonna. Ekmannilla auton hankinnan motiivi liittyi ilmeisesti hänen ammattiinsa, koska 1920-luvulla syrjäkylien lääkärit joutuivat liikkumaan laajalla alueella kotikäyntejä tehden³⁵¹.

Vuokra-autoilun tapaan yksityisautojen huippuaikaa maaseudulla oli ensirekisteröintien mukaan vuodet 1927 - 1928. Tällöin uusia yksityisautoja rekisteröitiin noin 15 kappaleen vuosivauhdilla ja esimerkiksi v. 1927 vastarekisteröityjen osuus maalaispitäjien yksityisautoista oli 60 prosenttia. Samalla rekisterissä olleiden yksityisautojen kokonaismäärä kasvoi maaseudulla vuoden 1926 tilanteesta peräti 300 prosentilla vuoteen 1928. Koko maaseudun henkilöautokannasta yksityisten autojen suhteellinen määrä pysyi kuitenkin vuosina 1927 - 1929 vain 27 - 29 prosentin välillä, joten maaseudulla vuokra-autot hallitsivat edelleen suvereenisti henkilöautoliikennettä. Uusia yksityisauton omistajia ilmaantui eniten Kuhmoniemielle, Säräisniemielle, Paltamoon ja Sotkamoon, jotka kaikki sijaitsevat Kajaanin tai Oulun kaupungin läheisyydessä. Taloudellisen nousukauden myötä ihmisten kulutusalttius ja kokeilunhalu lisääntyivät yleensä ensimmäiseksi

³⁴⁸Vrt. s 71-72.

³⁴⁹Vrt. Mauranen 1995, 113.

³⁵⁰Vrt. s 71-72.

³⁵¹Vrt. Mauranen 1995, 147.

kaupungeissa, joista vaikutteet levisivät aaltomaisesti ympäröivälle maaseudulle.³⁵² Vuoteen 1928 mennessä Kainuun viimeinenkin pitäjä sai teillensä yksityisen henkilöauton.

1920-luvun alkupuolella Kainuun yksityisautoiluun osallistuttin monenkirjavalla autokalustolla, joka oli joko säästynyt sotavuosien yli tai tuotu maahan vuosikymmenen alun vaikeissa oloissa. Henkilöautojen tuontimäärien kasvaessa huomattavasti vuosina 1923 - 1924 yksityisautojen ykkösmerkiksi nousi ripeästi vuokra-autojen tapaan amerikkalainen Ford.³⁵³ Allaolevasta taulukosta 6 ilmenee Kajaanin yksityisten henkilöautojen tarkempi merkkijakauma rekisteritietojen mukaan vuosina 1926-1929.

Taulukko 6. Yksityisten henkilöautojen merkit Kajaanissa vuosina 1926 - 1929.

Merkki	1926		1927		1928		1929	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Bianchi	1	4,3	1	3,0	-	-	-	-
Buick	-	-	1	3,0	3	8,1	3	8,8
Cadillac	1	4,3	1	3,0	-	-	-	-
Chevrolet	3	13,1	4	12,3	9	24,4	9	26,6
Chrysler	-	-	1	3,0	1	2,7	2	5,9
Diana	-	-	-	-	2	5,4	2	5,9
Dodge	1	4,3	1	3,0	2	5,4	1	2,9
Erskine	-	-	-	-	-	-	1	2,9
Essex	-	-	-	-	1	2,7	2	5,9
Fiat	1	4,3	1	3,0	-	-	-	-
Ford	14	61,1	20	60,7	16	43,2	8	23,6
GrahamPaige	-	-	-	-	-	-	1	2,9
Hudson	-	-	-	-	-	-	1	2,9
Nash	-	-	-	-	2	5,4	2	5,9
Oakland	1	4,3	-	-	-	-	-	-
Oldsmobile	-	-	1	3,0	-	-	-	-
Packard	-	-	1	3,0	1	2,7	1	2,9
Plymouth	-	-	-	-	-	-	1	2,9
Studebaker	1	4,3	1	3,0	-	-	-	-
Yhteensä	23	100,0	33	100,0	37	100,0	34	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

³⁵²Kts. esim. Törnqvist - Ryönänkoski 1968, 229-231; Leppänen 1967, 112-113; Hjerpe 1988, 105-107.

³⁵³Vrt. esim. Suomen Autobiilikauppiaitten Yhdistys r.y. 1925 - 1945 1945, 68-69; Viherjuuri 1942, 105-106; Mauranen 1995, 110-112.

Vuosina 1925 - 1927 oli Kajaanissa rekisterissä olleista yksityisautoista halpoja Fordeja noin 60 prosenttia, kun muiden merkkien edustus jäi lähes yksittäisiin kappaleisiin. Aivan vuosikymmenen lopussa Kajaanin yksityisautomarkkinoilla tapahtui samantapainen muutos kuin vuokra-autojen puolella. Vuosina 1927 - 1929 Fordin osuus rekisterissä olleista yksityisautoista supistui 37 prosenttiyksiköllä, samalla kun Chevrolet nousi niukasti yksityisautoilun valtamerkiksi reilun neljänneksen osuudella. Loput yksityisautot jakaantuivat melko tasan kalliimpien ja isompien merkkien kesken; Kajaanin seudulla liikkui mm. muutama Nash, Buick, Chrysler ja Essex.³⁵⁴

Maaseudulla yksityisten henkilöautojen selvä valtamerkki oli 1920-luvun puolivälin jälkeen Ford. Sen osuus maaseudun yksityisistä henkilöautoista oli vuosina 1926 - 1929 50 prosentin tienoilla, kun Chevrolet valtasi vähitellen noin neljänneksen yksityisautomarkkinoista. Seuraava taulukko 7 havainnollistaa yksityisautojen merkkijakaumaa Kainuun maalaispitäjissä 1920-luvun loppupuolella.

Taulukko 7. Yksityisten henkilöautojen merkit Kainuun maalaispitäjissä vuosina 1926 - 1929.

Merkki	1926		1927		1928		1929	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Buick	1	10,0	1	4,0	1	2,5	1	2,5
Citroen	-	-	-	-	-	-	1	2,5
Chevrolet	1	10,0	5	20,0	9	22,5	10	25,0
Chrysler	-	-	-	-	1	2,5	1	2,5
Mercedes	-	-	-	-	1	2,5	-	-
Erskine	-	-	-	-	1	2,5	1	2,5
Essex	-	-	1	4,0	2	5,0	1	2,5
Ford	6	60,0	14	56,0	22	55,0	20	50,0
Hudson	1	10,0	-	-	-	-	-	-
Nash	-	-	1	4,0	1	2,5	2	5,0
Oakland	-	-	1	4,0	1	2,5	1	2,5
Oldsmobile	1	10,0	-	-	-	-	-	-
Plymouth	-	-	-	-	-	-	1	2,5
Pontiac	-	-	-	-	-	-	1	2,5
Walseley	-	-	1	4,0	1	2,5	-	-
Yhteensä	10	100,0	25	100,0	40	100,0	40	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

³⁵⁴Vrt. s 75-76.

Maaseudun vuokra-autoilun puolella Fordin osuus automerkeistä vaihteli samaan aikaan 90 - 60 prosentin välillä, joten yksityisautoilijoiden keskuudessa sen asema ei ollut aivan yhtä vahva. Silti maalaispitäjien yksityisautoistakin oli vuosittain noin 3/4 suhteellisen halpoja Fordeja ja Chervoletteja. Muutamat henkilöt vaihtoivat tai ostivat suoraan isomman "laatuauton", mutta maaseudulla tämä oli vielä marginaalisempaa kuin Kajaanissa.³⁵⁵

*"Valtuusto teettää keväisin kadut sileäksi, ja Foordit pitävät urakkanaan särkeä ne jo syksyksi sellaiseksi maastoksi, jota parhaiten voi verrata taistelukenttään mihin on putonut 100 tykinammusta minuutissa parin kuukauden ajan. - - - lukemattomat tyhjänlystinpäälle ajavat Foordit töyssäyttävät [kadut] rikki. Tämä urheilu on vuodesta toiseen jatkuvaa."*³⁵⁶ Kainuulaisten sanomalehtien kirjoituksissa puututtiin toistuvasti henkilöautojen aiheuttamiin liikenneongelmiin varsinkin 1920-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Teiden kunnon lisäksi kirjoituksissa oltiin huolestuneita kasvaneista nopeuksista ja varomattomasta ajotavasta.

*Kylien kohdalla kuuluu olevan eräillä tapana kiihdyttää vauhtia, mutta sekin on vaarallista, sillä siinä voi sortua rauhallinen asukas auton alle. - - - auto on oivallinen kulkuneuvo, varsinkin täällä Kainuussa, jossa pitkät matkat autoliikenteen voimaan tultua ovat muuttuneet miellyttäväksi kulkea. Mutta auto on samalla vaarallinen siinä kulkijoille ja syrjäisille, jos sillä huolimattomasti ohjataan ja jos sillä hurjastelua harjoitetaan.*³⁵⁷

Aivan turhaan eivät ihmiset, jotka olivat tottuneet rauhalliseen ja "hevosvetoiseen" liikennekulttuuriin, protestoineet nopeasti lisääntyviä vuokra-autoja ja yksityisiä henkilöautoja vastaan. Esimerkiksi sanomalehtien ja poliisien papereiden mukaan Kainuun teillä sattui runsaasti henkilöauto-onnettomuuksia varsinkin vuosikymmenen puolivälin tienoilla. Tavallisesti henkilöautot kolhivat kapeilla teillä joko toisiaan³⁵⁸ tai sitten ne kolaroivat hevosen tai polkupyöräilijän kanssa³⁵⁹. Astetta vakavampi onnettomuus tapautui syyskuussa 1925, jolloin eräs kajaanilainen

³⁵⁵Vrt. s 76.

³⁵⁶Kajaani 25.10.1925. Katuja ja jalkakäytäviä, 1.

³⁵⁷Kainuun Sanomat 22.8.1925. Kainuun uutisia. Autohurjastelu on lopetettava, 2. Vrt. esim. Kajaani 15.9.1926. Liikennemurhat, 3-4; 5.8.1927. Autokulttuuria on kehitettävä, 1; Kainuun Sanomat 8.6.1926. Kainuun uutisia. Suurempi varovaisuus välttämätöntä, 2; 15.8.1929. Vähän autohurjastelusta ja muustakin, 3.

³⁵⁸Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat Avb:7, raportti nro 236/16.8.1924; AVb:8, raportti nro 299/12.7.1925; raportti nro 421/25.8.1925; raportti nro 201/1.5.1926. Kts. myös esim. Kajaani 19.10.1925. Autohurjastelua, 2; 9.8.1926. Auto-yhteenajo, 2; Kainuun Sanomat 7.9.1926. Kainuun uutisia. Autovaurioita, 2.

³⁵⁹Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat Avb:8, raportti nro 480/13.9.1925; AVb:9, raportti nro 351/29.5.1927; raportti nro 490/30.7.1927. Kts. myös esim. Kainuun Sanomat 26.7.1927. Kainuun uutisia. Yliäjo, 2.

ammattiautoilija pidätettiin Kauppakadulla tapahtuneesta kahden miehen yliajosta.³⁶⁰

Yleisen liikenne- ja ajokulttuurin kehittäminen ja autoilijoiden valistaminen nähtiin eri tahojen keskuudessa ensiarvoisen tärkeänä pyrittäessä parantamaan maanteiden turvallisuutta. Kajaani-lehdessä julkaistiin kesällä 1926 kahdessa numerossa artikkeli *"Tee niin ja älä tee niin!"*, jossa annettiin *"hyödyllisiä neuvoja aloitteleville autonkuljettajille"*.³⁶¹ Lehden antama asennekasvatus korosti ennakoivaa, rauhallista ja harkitsevaa autoilua. Nykyautoilijoita varmasti huvittavissa ohjeissa todettiin mm., että *"älä vie uutta vaunuasi kadulle ennenkuin olet selvillä kadun kirjoitetuista ja kirjoittamattomista laeista ja ennenkuin tunnet käytännössä olevat käsimerkit"*.³⁶² Kiireisempiä ohittelijoita lehdessä valistettiin seuraavaan tapaan: *"Älä aja toisen ohi ja sitten käänny taaksepäin irvistämään. Toisen vaunun ohjaaja voi olla paljon taitavampi kuin sinä. Jos toinen vaunu haluaa ajaa ohitsesi, väistä oikealle tai kapealla tiellä ollessasi pysähdy ensimmäiselle paikalle."*³⁶³ Sanomalehtien mukaan ennenkaikkea ammatti- ja *"gentlemanniautoilijoiden"* tuli toimia liikenteessä esimerkillisesti ja siten vaikuttaa muiden tielläkulkijoiden vääriin käsityksiin.³⁶⁴

Poliisiviranomaiset pyrkivät edistämään rauhallisempaa autokulttuuria valvontaa tehostamalla, mikä tarkoitti käytännössä mm. nopeusratsioiden aloittamista Kajaanissa. Kesällä 1926 poliisit "ratsasivat" Ämmänsillalla taskukellojen kanssa, koska varsinaisia nopeustutkia ei vielä ollut. Esimerkiksi talonpoika Lauri Nyssönen ajoi poliisien mukaan pienellä pirssi-Fordillaan *"mitatun matkan 150 m 15 sekuntissa eli 36 kilometriä tuntinopeudella"*.³⁶⁵ Kiinnijääneet autoilijat yrittivät selittää ylinopeuttaan mm. nopeusmittarin puuttumisella, mutta tulos oli yhtä onnistunut kuin nykypäivänkin ratsioissa: liiallinen kiirehtiminen "palkitaan" tavallisesti sakoilla. Ehkäpä valistustoiminnalla ja valvonnan tehostamisella oli jonkinlaista vaikutusta, koska ainakin Kajaanin poliisilaitoksen raportit kovasta ja huolimattomasta ajosta vähenivät selvästi 1920-luvun lopussa. Kun vuosina 1924 - 1926 tehtiin 12

³⁶⁰Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat Avb:8, raportti nro 466/10.9.1925.

³⁶¹Kajaani 5.5.1926. Tee niin, äläkä tee niin, 4; 4.8.1926. Tee niin ja älä tee niin, 3. Myös suomalaisissa autoalan lehdissä korostettiin liikennekulttuurin pikaista kehittämistä. Kts. esim. Suomen Moottorilehti 5/1924, 155; 6/1925, 291-295; 7/1925, 345-347; 9/1928, 384-385; Autoilija 4/1927, 1-2; 9/1929, 4; 10/1929, 5-8; 12/1929, 4-5.

³⁶²Kajaani 5.5.1926. Tee niin, äläkä tee niin, 4.

³⁶³Kajaani 4.8.1926. Tee niin ja älä tee niin, 3.

³⁶⁴Kajaani 15.9.1926. Liikennemurhat, 3-4; 21.9.1928. Autoliikenne ja liikennekulttuuri, 3

³⁶⁵OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat Avb:8, raportti nro 264/12.6.1926. Vrt. esim. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat Avb:8, raportti nro 265/12.6.1926; raportti nro 266/12.6.1926; raportti nro 267/12.6.1926.

henkilöautoja koskenutta ilmoitusta, seuraavana kolmivuotiskautena niiden määrä supistui kolmeen.³⁶⁶

Keitä nämä henkilöautojen omistajat, joiden *"vähemmän sivistyneissä ja pintapuolisissa aivoissa näyttää autosta kuitenkin voivan kehittyä eräänlainen epäjumala"*, sitten olivat Kainuussa?³⁶⁷ Tätä kysymystä valaisevat autonomistajien taustatiedot, lähinnä ammatti. Vuosina 1926 - 1928 Kainuuseen rekisteröitiin 78 uutta yksityistä henkilöautoa, joiden omistajat on esitetty ammattiryhmittäin allaolevassa taulukossa 8.³⁶⁸

Taulukko 8. Kainuun yksityisten henkilöautojen omistajat ammattiryhmittäin vuosina 1926 - 1928 ensirekisteröintien mukaan.

Ammattiryhmä	Kajaani		Maaseutu	
	Kpl	%	Kpl	%
Alemmat toimihenkilöt	-	-	4	10,8
Käsityöläiset	1	2,5	-	-
Maatalousväestö/talolliset	-	-	12	32,5
Ylemmät toimihenkilöt	13	31,7	9	24,3
Opiskelija/ylioppilas	2	4,9	-	-
Yhteisöt	2	4,9	1	2,7
Yhtiöt	8	19,5	2	5,4
Yrittäjät	14	34,2	7	18,9
Tuntematon	1	2,5	2	5,4
Yhteensä	41	100,0	37	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1928.

Sekä Kajaanissa että maaseudulla varakkaat toimihenkilöt muodostivat merkittävän osan yksityisautoilijoista. Näihin yhteiskunnan parempiosaisiin henkilöihin kuului mm. insinöörejä, tuomareita, lääkäreitä ja eri alojen päälliköitä, jotka tarvitsivat autoa usein työtehtävissään. Silti maalaispitäjissä suurimmaksi ryhmäksi nousivat maanviljelijät ja talolliset, joiden tulot ja varallisuus riittivät oman auton hankintaan ja käyttöön. Kajaanissa omistajien kirjavuutta lisäsi erilaiset yrittäjät ja yritykset, jotka hankkivat auton joko arki- tai edustuskäyttöön; yli puolet vuosina 1926 - 1928

³⁶⁶Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat AVb:7-AVb:10 (1924-1929).

³⁶⁷Kajaani 15.9.1926. Liikennemurhat, 3-4.

³⁶⁸Ammattien jaottelussa on käytetty apuna Tapio Maurasen omassa teoksessaan esittämää melko kuvailevaa ja suurpiirteistä luokittelua. Tarkkaa, esim. ansiotuloihin perustuvaa ryhmittelyä ei ole mahdollista tehdä lähdeaineiston laadun vuoksi. Kts. Mauranen 1995, 74-75.

Kajaanissa rekisteröidyistä yksityisautoista merkittiin kauppiaiden, liikemiesten, kauppaliikkeiden tai teollisuuslaitosten nimiin.

Tarkasteltaessa samalla ajanjaksolla ensirekisteröityjen vuokra-autojen omistajia huomataan, että maaseudulla myös ammattiautoilijat tulivat pääasiassa maatalousväestön piiristä. Talollisen, talollisen pojan tai tilanomistajan titteliä käytti 35 vuokra-autoilijaa eli peräti noin 40% maaseudun 84 autonomistajasta. Kajaanissa alempien toimihenkilöiden, kuten esimerkiksi rakennusmestarit, ja autonkuljettajien ryhmistä nousi kummastakin viidennes autoilijoista. Seuraavasta taulukosta 9 ilmenee Kainuun vastarekisteröityjen vuokra-autojen omistajien tarkempi ammattijakauma vuosina 1926 - 1928.

Taulukko 9. Kainuun vuokra-autojen omistajat ammattiryhmittäin vuosina 1926 - 1928 ensirekisteröintien mukaan.

Ammattiryhmä	Kajaani		Maaseutu	
	Kpl	%	Kpl	%
Ajuri	1	2,4	1	1,2
Alemmat toimihenkilöt	8	19,6	9	10,6
Autonkuljettaja	8	19,6	9	10,6
Käsityöläiset	5	12,2	4	4,8
Maatalousväestö/talolliset	5	12,2	35	41,7
Työmiehet	3	7,3	4	4,8
Ylemmät toimihenkilöt	4	9,8	5	6,1
Yrittäjät	1	2,4	10	11,9
Tuntematon	6	14,5	7	8,3
Yhteensä	41	100,0	84	100,0

Lähde: Oulun lääni moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1928.

Maalaispitäjissä oli autonkuljettajan nimikettä käyttäneitä lukumääräisesti lähes yhtä paljon kuin Kajaanissa, mutta maalla niiden suhteellinen osuus jäi 10 prosenttiin. Moottoriajoneuvorekisterin mukaan osa autonkuljettajan titteliä käyttäneistä toimi aluksi vieraan palkkakuskina ennen oman pirssin hankkimista. Tähän ryhmään kuuluivat mm. kajaanilaiset Kaarlo Rautelin ja Jussi Kettunen, sotkamolainen Urho Mankinen sekä kuhmoniemeläinen Hjalmar Klemetti.³⁶⁹ Toisaalta osa "valmiista" autonkuljettajista tuli suoraan oman auton ohjaimiin jostakin toisesta ammatista, mutta rekisteritietoihin merkittiin "*autonkuljettaja*" ilmeisesti ammattimaisuuden ja

³⁶⁹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1923 - 1925.

päätoimisuuden merkiksi.³⁷⁰ Kaiken kaikkiaan näyttää siltä, että valtaosa Kainuun ammattiautoilijoista tuli erilaisista yhteiskunnan keskiryhmistä. Näitä olivat esimerkiksi alemmat virkamiehet, kauppiaat, räätälit, sepät, vahtimestarit ja maanviljelijät, jotka halusivat ansaita lisätienestiä laittamalla kalliin autonsa joutoaikoina vuokra-ajoon. Ylemmissä yhteiskuntapiireissä, joissa omistettiin runsaasti yksityisautoja, vuokra-autoilu oli harvojen henkilöiden harrastus. Varsinkin Kajaanissa suurin osa yksityisautoilijoista oli yhteiskunnalliselta asemaltaan ammattiautoilijoiden yläpuolella. Maaseudulla näiden kahden ryhmän välinen ero oli huomattavasti suppeampi.

Vaikka kainuulaisten yksityis- ja ammattiautoilijoiden sosiaalinen rakenne oli hyvin heterogeeninen, molempien keskuudessa syntyi järjestötoimintaa jo varhaisessa vaiheessa. Hyvän käytännönesimerkin tälle toiminnalle muodosti Kajaanin Ajuriyhdistys, joka oli perustettu v. 1907.³⁷¹ Vuokra-autoilijat järjestivät sanomalehtien mukaan jo 1920-luvun puolivälistä alkaen erilaisia autoretkeä ja huvitilaisuuksia, joihin osallistui myös muita kaupunkilaisia. Paltaniemelle tehdystä huviretkestä kerrottiin Kainuun Sanomissa elokuussa 1926, jolloin *"läksi kauppatorilta valtava jono autoja täynnä kuljettajain omaisia ja vieraita. - - - juotiin kahvit, rupateltiin ummet ja lammet, pistettiin polkaksi ja lähdettiin taas taipaleelle takaisin. Kajaanin kaupungissa ajettiin 'kunniaakeros' ja pysähdyttiin lopuksi pirssiin."*³⁷² Uraauurtava tapahtuma oli Rehjan jäällä marraskuussa 1927 järjestetty autokilpailu, johon osallistui myös yksityisautoilijoita. Koko Kainuun ensimmäisessä autokilpailussa ajettava matka oli noin kymmenen kilometriä ja *"autot olivat luokitellut eri sarjoihin laatunsa ja konevoimansa sekä muiden ominaisuuksiensa mukaan"*.³⁷³ Palkinnot eivät nykykäsitysten mukaan päästä huimaan, sillä ne vaihtelivat kirjoista ja puurolusikoista auton matkamittariin.³⁷⁴ Suurempi merkitys lienee ollut tärkeillä kokemuksilla, joita autoilijat saivat sekä kilpailutoiminnan järjestämisestä että talviliikennöinnin mahdollisuuksista. Samassa yhteydessä päätettiin myös ryhtyä valmistelemaan varsinaisen autoilijayhdistyksen perustamista, koska siihen asti toiminta oli ollut epävirallisella pohjalla. Tämä työ saatiin päätökseen keväällä 1928, jolloin Kajaanin ammattiautoilijat järjestäytyivät Kajaanin Autoilijat ry:ksi.³⁷⁵ Yhdistyksen liittyminen valtakunnallisen Suomen Autoilijaliiton alaosastoksi jäi kuitenkin vielä 1920-luvun lopussa toteutumatta.³⁷⁶

³⁷⁰Vrt. Mauranen 1996, 43-44; Mauranen 1995, 164-166.

³⁷¹Pulma 1994, 58.

³⁷²Kainuun Sanomat 21.8.1926. Kainuun uutisia, 2. Vrt. esim. Kainuun Sanomat 9.8.1927. Kainuun uutisia. Autoilijain huviretki, 2; 30.8.1928. Muistettavaa, 4; 16.5.1929. Muistettavaa, 4; Kajaani 12.8.1927. Kajaanista, 2. Vrt. Mauranen 1996, 45-48.

³⁷³Kainuun Sanomat 29.11.1927. Urheilutietoja. Kiintoisat autokilpailut sunnuntaina Rehjan jäällä, 3.

³⁷⁴Sama.

³⁷⁵Kajaani 2.4.1928. Autoilijain kokous eilen, 2. Valmistelemaan toimikuntaan kuuluivat

Yksityisautoilijoiden keskeisimmäksi järjestöksi muodostui Yleisen Autoliiton Kainuun osasto, joka perustettiin Kajaanissa syksyllä 1928. Ensimmäisessä vuosikokouksessa sen johtokuntaan valittiin lääketieteen lisensiaatti Tauno Lille, kauppias Antti Valjus, tuomari Toivo Muttilainen, konttoripäällikkö Einar Asplund, apteekkari Urho Arvola, metsäpäällikkö Väinö Varis ja metsänhoitaja Oskari Rönkä.³⁷⁷ Yksityisautojen omistajien ohella yhdistykseen kuului ilmeisesti vuokra-autoilijoita, sillä esimerkiksi Väinö Variksen Buick oli rekisteröity maksulliseen ajoon.³⁷⁸ Myös autottomat henkilöt olivat tervetulleita osaston jäseneksi, mutta heidän jäsenmaksunsa oli johtokunnan päätöksen mukaan 50 markkaa 25 markan sijaan. Moottoriajoneuvorekisterin tietojen mukaan mm. johtokunnan jäsen Oskari Rönkä ei omistanut autoa 1920-luvun lopussa, mutta ne olivat tulleet hänelle tutuiksi vuosikymmenen aikana työskennellessään Kajaanin Puutavara Oy:ssä.³⁷⁹ Kajaanin Autoilijoiden tavoin myös Yleisen Autoliiton Kainuun osasto järjesti erilaista toimintaa yhdistyksensä piirissä. Yksi merkittävimmistä tapahtumista oli heinäkuussa 1929 pidetty *"tarkkuusajokilpailu"*, jossa tehtävänä oli ajaa 142 km:n reitti Kajaani-Kestilä-Vaala mahdollisimman tarkasti 38 km/h:ssa. Kilpailun päätarkoituksena oli Kajaani-lehden mukaan *"kasvattaa luotettavia matkaohjaajia sekä rauhan että sodan aikaista autoliikennettä varten"*.³⁸⁰ Autojärjestöillä katsottiin siis olevan paikallista ja valtakunnallista merkitystä pyrkiessään kohottamaan kainuulaisten ajotaitoja ja yleistä liikennekulttuuria.

koneenkäyttäjä Johannes Mannermaa, konemestari Sulo Blomqvist sekä vahtimestarit Arvid Laine ja Matti Huovinen. Kainuun Sanomat 29.11.1927. Urheilutietoja. Kiintoisat autokilpailut sunnuntaina Rehjan jäällä, 3. Vrt. myös Pulma 1994, 60.

³⁷⁶Kainuun Sanomat 3.4.1928. Kajaanin Autoilijat -yhdistys perustettu, 2. SAL perustettiin tammikuussa 1926. Mauranen 1996, 46.

³⁷⁷Kajaani 1.10.1928. Yleinen Autoliitto, 2; Kainuun Sanomat 16.4.1929. Yleisen Autoliiton Kainuun osaston vuosikokous, 2. Yleinen Autoliitto perustettiin Helsingissä helmikuussa 1927. Kts. esim. Kajaani 23.3.1927. Yleinen autoliitto, 4.

³⁷⁸Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929.

³⁷⁹Kainuun Sanomat 16.4.1929. Yleisen Autoliiton Kainuun osaston vuosikokous, 2; Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929. Vrt s 81.

³⁸⁰Kajaani 17.7.1929. Yleisen Autoliiton Kainuun osaston autokilpailu, 2.

6. Tavaraa kyytiin

6.1. Kajaanin kuorma-autoilu

Tavaran- ja rahdinkuljetus kuljetus on aina ollut tärkeä osa suomalaista yhteiskuntaa ja elinkeinoelämää. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen tavaraliikenteen palvelukseen alkoi ilmaantua runsaammin kuorma-autoja muiden kuljetusmuotojen, kuten hevosten, laivojen ja junien rinnalle. Koska 1920-luvulla autoliikenteen eri muodot eivät vielä olleet kovin vakiintuneita, hankittuja hyötyajoneuvoja käytettiin hyvin kirjavasti. Varsinkin vuosikymmenen alkupuolella kuorma-autoilla kuljetettiin ihmisiä ja omnibusseilla tavaraa sulassa sovussa. Myös Kainuun ensimmäiset linja-autot olivat periaatteessa tavara-autoja, joiden lavoille asennettiin lankut matkustajia varten. Sen sijaan henkilöautojen käyttötarkoitus pysyi selvemmin pelkästään henkilökuljetusten puolella, koska autojen kantokyky asetti tavarankuljetukselle omat rajoituksensa.³⁸¹

Koska maamme autotuonnissa keskityttiin pääasiassa kuorma-autoihin 1920-luvun ensimmäisinä vuosina, saatiin myös Kajaaniin tavara-auto varsin varhaisessa vaiheessa. Keväällä 1922 Kajaanin Osuuskaupan hallitus päätti kuorma-auton hankinnasta, joten heinäkuussa auto rekisteröitiin yhtiön nimiin yksityiskäyttöön. Umpikumirenkailla ja hihnavedolla varustetun karun Rainierin kantavuus oli 2000 kg ja sen kuljettajana toimi Juho Tuomivirta. Kuorma-autoja tutkineen Kaarlo Aitamäen mukaan kauppaliike olisi hankkinut Rainierin jo v. 1916, mutta moottoriajoneuvorekisterin ja Kajaanin Osuuskauppaa käsittelevän teoksen mukaan tämä tapahtui vasta kuusi vuotta myöhemmin.³⁸² Syitä siihen mistä näin suuri aikaero johtuu, on mahdotonta tietää varmasti. Eräänä syynä voidaan mainita Aitamäen käyttämä haastattelumenetelmä, johon tutkimuksen alkuosa nojaa lähes kokonaan. On mahdollista, että Kajaanin kuorma-autoliikennettä käsittelevään muistitietoon on pujahtanut selvä virhe.

Tavara-autoilun ripeä käynnistyminen Kajaanissa ei kuitenkaan saanut muita kaupunkilaisia liikkelle vielä pitkään aikaan; kevääseen 1925 asti Kajaanin Osuuskaupan Rainier säilyi paikkakunnan ainoana kuorma-autona. Syitä tämän autoliikennemuodon hitaaseen kehittymiseen voidaan löytää kuorma-autoilua koskevista sekä sisäisistä että ulkoisista tekijöistä. Ensiksikin 1920-luvun

³⁸¹ Vrt. s 35, 50, 57-58.

³⁸² Vuonna 1912 perustettu Kajaanin Osuuskauppa r.l. muutti nimensä Kainuun Osuusliikkeeksi v. 1935. Kainuun Osuusliike kuudenkymmenen vuoden ajalta 1913 - 1973 1974, 9. Kts. myös Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922. Vrt. Aitamäki 1977, 42.

alkupuolella Suomeen tulleet tavara-autot olivat pääasiassa kalliita saksalaisia ajoneuvoja, joiden hankkiminen ei innostanut potentiaalisia ostajia.³⁸³ Samaan aikaan vallinnut kireä taloudellinen tilanne vaikutti myös osaltaan ihmisten ostohalukkuuteen, sillä rahaa haluttiin kuluttaa vain välttämättömpiin hyödykkeisiin.³⁸⁴ Kuorma-autoilun harjoittamiseen liittyi läheisesti myös teiden kunto. Kainuun heikkorakenteinen maantieverkko aiheutti 1920-luvun aikana jatkuvasti ongelmia varsinkin raskaampien ajoneuvojen omistajille. Vaikka kehnot tieosuudet keskittyivätkin maakunnan korpiseuduille, jouduttiin rospuuton aikana rajoittamaan autoliikennettä myös Kajaanissa ja sen ympäristössä.³⁸⁵ Koska vuosikymmenen alun kuorma-autot olivat pääasiassa melko raskaita eli kantavuudeltaan 2 000-2 500 kg, ne soveltuivat kehnosti Kainuun teille.³⁸⁶ Kevyet hevoset ja niiden vetämät rahtikuormat palvelivat paremmin paikallisia tavaraliikennemarkkinoita, joten koneellisen apuvoiman hankintaa ei ilmeisesti nähty vielä akuuttina. Maaseutukaupunkina Kajaanissa oli riittävästi tarjolla hevosia yritysten ja yksityisten henkilöiden tavaroiden kuljetukseen. Lisäksi hevoset kykenivät hoitamaan kuljetustoimintaa ympäri vuoden, kun kuorma-autojen kulku pysähtyi tavallisesti joulutammikuun kinoksiin.³⁸⁷

1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä Kajaanin kaupunkiin perustettiin runsaasti erilaisia kauppaliikkeitä vanhojen yrittäjien rinnalle. Nopea väestönkasvu ja kaupungin laajeneminen lisäsivät monenlaisten kulutushyödykkeiden kysyntää, mikä näkyi erikoisliikkeiden, kuten esimerkiksi rauta- ja vaatekauppojen ilmaantumisenä. Toisaalta liike-elämän vilkastuminen houkutteli Kajaaniin myös aivan toisenlaista yritystoimintaa, kun suuret tukkuliikkeet avasivat toimipaikkansa kaupunkiin.³⁸⁸ Teollisuuden puolella uusia yrityksiä syntyi jo 1800-luvulta periytyneiden esikuvien mukaan lähinnä vain puutavara- ja elintarviketeollisuuden piiriin.³⁸⁹

Kajaanin kuorma-autoilu alkoi vilkastua vuosikymmenen puolivälissä, jolloin paikkakunnalle rekisteröitiin kerralla peräti kahdeksan uutta tavara-autoa. Suurin vaikutus tähän nopeaan muutokseen lienee ollut Fordin T-mallin yleistymisellä myös kuorma-automarkkinoilla. Maakunnan autoilevalle yleisölle merkki oli tullut jo tutuksi linja-auto- ja henkilöautoliikenteen puolelta ja se oli havaittu hinnaltaan,

³⁸³Viherjuuri 1942, 111-113.

³⁸⁴Törnqvist - Ryönänkoski 1968, 228-230. Vrt. Suomen Moottorilehti 1/1924, 28-29; Nummela 1978, 111-114.

³⁸⁵Kts. esim. OMA. Kajaanin poliisilaitoksen kirjepäiväkirjat A1a:7, KD 371/1924. Lääninkanslian kiertokirje 31.10.1924; A1a:8, KD 210/35/1926. Lääninkanslian ilmoitus 10.5.1926; KD 171/97/1927. Maaherran kirje 3.5.1927. Vrt. s 18.

³⁸⁶Aitamäki 1977, 238.

³⁸⁷Pulma 1994, 67. Vrt. Nummela 1978, 127-128.

³⁸⁸Pulma 1994, 39-40, 49-53.

³⁸⁹Pulma 1994, 26-32; Fält 1977, 200-201.

painoltaan ja laadultaan sopivaksi. Ensimmäiset mainokset kantavuudeltaan 1 tonnin Ford-kuormavaunusta ilmestyivät pakallislehtiin syksyllä 1924, jolloin sen hinta Helsingissä oli ilman sähköstarttia 21 075 mk:a.³⁹⁰ Taloudellisen nousukauden kynnyksellä ostajilla oli muutenkin paremmin varaa sijoittaa kohtuuhintaisen hyötyajoneuvon hankintaan.

Valtaosa eli viisi kappaletta v. 1925 rekisteröidyistä tavara-autoista hankittiin erilaisten kauppaliikkeiden ja tehtaiden yksityiskäyttöön. Liiketoimintayrityksissä kuljetettiin pääasiassa omaan yritystoimintaan liittyviä tuotteita ja raaka-aineita. Vastaperustetussa Kajaanin Rautaosakeyhtiössä astuttiin Fordin aikakauteen, mutta jo v. 1906 alkunsa saaneessa Kajaanin Meijeri- ja Myllyosuuskunnassa luotettiin hieman kookkaampaan Chevroletin tavara-autoon. Kajaanin Osuuskauppa lisäsi puolestaan autokantaansa kahdella Ford-kuorma-autolla eli yhtiön ensimmäinen auto oli ilmeisesti lunastanut sille asetetut toiveet tavarankuljettajana.³⁹¹ Samana vuonna Iisalmen Oluttehdas laajensi toimintaansa Kajaaniin, jonne perustettiin Kajaanin Kalja Oy niminen virvokejuomatehdas. Kajaanilaisfirma osti samassa yhteydessä käyttöönsä Ylimaa-yhtiön entisen Presto-merkkisen linja-auton, joka rekisteröitiin nyt yksinomaan tavaroiden kuljetukseen. Seuraavina vuosina Kajaanin Kalja menestyi taloudellisesti erittäin hyvin, mikä aiheutti muutoksia myös yhtiön kuorma-autokantaan. Vuosina 1927 - 1928 firma hankki nimiinsä uuden Fordin ja Chevroletin, minkä vuoksi Presto poistettiin tarpeettomana rekisteristä kesällä 1927.³⁹² Uusien autojen ja parantuneiden kuljetusmahdollisuuksien myötä Kajaanin Kalja kehitti kokonaan uudenlaisen myyntistrategian tuotteilleen. Keväällä 1929 yritys ilmoitti kuorma-auton kiertävän *"säännöllisesti ympäri kaupunkia ja esikaupunkia tuoden talouskaljaa ostajien lähelle"*. Nykyään yleistynyttä jäätelöauto-periaatetta noudattaen lehdessä mainittiin myös kuorma-auton tarkemmat pysähdyspaikat, joissa asiakkaita voitiin palvella suoramyyntin keinoin.³⁹³

Vuoden 1922 autoasetuksen mukaisesti moottoriajoneuvorekisterissä rajattiin tavaraliikenteen autot käyttötarkoituksen mukaan selkeästi yksityisiin ja ammattimaisiin. Tämän jaottelun perusteella voidaan Kajaanin ensimmäisenä ammattimaisen kuorma-autoliikenteen harjoittajana pitää liikemies Väinö Puhakkaa, jonka Ford rekisteröitiin vuokra-ajoa varten huhtikuussa 1925. Erkki Pikkaraisen ohjastamalla kuorma-autolla ei kuitenkaan suoritettu vain maksullisia kuljetuksia, sillä Puhakka omisti Kajaanin suurimman leipomoyrityksen 1920-luvulla.³⁹⁴ Sen

³⁹⁰Kainuun Sanomat 27.9.1924. Ilmoitus, 1. Vrt. Blomberg 1996b, 52-55; Viherjuuri 1942, 112-114.

³⁹¹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925. Kts. myös Fält 1977, 200-201.

³⁹²Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925, 1927 - 1928. Kts. myös Pulma 1994, 31-32. Vrt. s

36.

³⁹³Kainuun Sanomat 11.5.1929. Ilmoitus, 2.

³⁹⁴Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925. Kts. myös Pulma 1994, 41.

myötä autolle riitti varmasti ajoja myös liikkeen omissa tavarakuljetuksissa, vaikka Puhakalle myönnettiin liikennelupa ammattimaiseen kuorma-autoliikenteeseen jo toukokuussa 1925.³⁹⁵

1920-luvun nousukauden huumassa erilaisten kulutushyödykkeiden kysyntä lisääntyi nopeasti, mikä aiheutti yrityksille paineita tehokkaan ja taloudellisen tavaraliikenteen järjestämisessä.³⁹⁶ Kun esimerkiksi Kajaanin Meijeri- ja Myllyosuuskunnan vuosikokouksessa keväällä 1925 käsiteltiin mahdollista kuorma-auton hankintaa yritykselle, nämä kriteerit olivat päälimmäisenä esillä. Kokouksen mukaan osuuskunnan hallituksen tuli päättää keskuudessaan auton ostosta, *"jos liikkeen kannattavuuden kannalta katsoo sen edulliseksi"*.³⁹⁷ Myös paikkakunnan autokauppiat pyrkivät jo varhain markkinoimaan tavara-autoja kuljetuskustannuksia alentavana tekijänä. *"Yhä useammat liikemiehet käyttävät Ford-kuorma-autoa tavarankuljetukseen. He ovat huomanneet sen merkityksen, joka Ford-kuorma-autolla suoritetulla, nopealla, varmalla ja halvalla tavarakuljetuksella on heidän liikkeensä kehitykselle."*³⁹⁸

Taulukko 10. Kajaanin kuorma-autojen omistajat ammattiryhmittäin vuosina 1926 - 1929 ensirekisteröintien mukaan.

Ammattiryhmä	Yksit.		Ammat.		Yhteensä	
	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%
Ajuri	-	-	1	100,0	1	3,0
Alemmat toimihenkilöt	1	50,0	1	50,0	2	5,9
Autonkuljettaja	-	-	1	100,0	1	3,0
Käsityöläiset	-	-	-	-	-	-
Maatalousväestö/talolliset	2	66,7	1	33,3	3	8,8
Työmiehet	-	-	1	100,0	1	2,9
Yhteisöt	8	100,0	-	-	8	23,5
Yhtiöt/yritykset	15	100,0	-	-	15	44,1
Yrittäjät	3	100,0	-	-	3	8,8
Tuntematon	-	-	-	-	-	-
Yhteensä	29	85,3	5	14,7	34	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

³⁹⁵OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:18, 25.5.1925.

³⁹⁶Leppänen 1967, 112-113. Kts. myös Stolze 1983, 31, Nummela 1978, 115.

³⁹⁷Kajaani 20.3.1925. Kajaanin Meijeri- ja Myllyosuuskunnan vuosikokous, 2.

³⁹⁸Kainuun Sanomat 16.6.1925. Ilmoitus, 3. Vrt. esim. Kainuun Sanomat 20.5.1926. Ilmoitus, 2; 19.6.1926. Ilmoitus, 3.

Lehtimainosten erityisenä kohderyhmänä olivat luonnollisesti yritykset, koska vuosikymmenen jälkipuoliskolla kuorma-autoja hankkivat Kajaanissa edelleen lähinnä kauppaliikkeet ja teollisuusyritykset. Vuosina 1926 - 1929 ensirekisteröitiin paikkakunnalle 34 kuorma-autoa. Niiden omistajajakauma on esitetty tarkemmin edelläolevassa taulukossa 10. Kauppaliikkeiden omaan käyttöön rekisteröitiin ajanjaksolla 1926 - 1929 yhteensä 12 kuorma-autoa eli 4/5 erilaisten yhtiöiden vastarekisteröidyistä tavara-autoista. Lisäksi kolmesta yrittäjiin kuuluneesta auton omistajasta oli kaksi kauppiasta. Koneelliseen tavaroiden kuljetukseen siirryttiin kolmen kuorma-auton voimalla sekä vuonna 1910 perustetussa Kajaanin Rautakaupassa että seitsemän vuotta myöhemmin aloittaneessa Osuusliike Maakunnassa. Suuremmista 1910-luvulla perustetuista tukkuliikkeistä Ivan A. Ipatoff (myöhemmin Ipatti) ja Herman Saastamoinen hankkivat 1920-luvun lopulla kaksi tavara-autoa, kun Kajaaniin Iisalimesta laajentanut tukkuliike Kärkkäinen & Putkonen Oy laittoi vain yhden.³⁹⁹

Luonnollisesti tavaraliikenteen koneellistuminen keskittyi yrityksiin, joilla oli sekä varaa että kunnan tarve kuljetusajoneuvojen hankintaan. Esimerkiksi kaikki edellä ja vähän aikaisemmin mainitut kauppaliikkeet kuuluivat 1920-luvulla Olavi Fältin mukaan Kajaanin merkittävimpien kauppojen joukkoon. Näiden keskuudessa kuorma-autot yleistyivätkin suhteellisen nopeasti, koska vuosikymmenen loppuun mennessä kaikista suurimmista kauppaliikkeistä yli puolet oli hankkinut omansa.⁴⁰⁰

Kuorma-autoliikenne lisääntyi Kajaanissa 1920-luvun puolivälin jälkeen hyvin tasaisesti aina vuosikymmenen loppuun saakka, sillä uusia kuorma-autoja rekisteröitiin vuosittain tavallisesti vajaat kymmenen kappaletta. (Kts. taulukko 11 seuraavalla sivulla.) Lopullisesti v. 1929 alkanut taloudellinen laskukausikaan ei vaikuttanut ensirekisteröintien mukaan kuorma-autokaluston hankintaan. Ilmeisesti kuorma-autojen hyödyllisyys oli tullut ilmi vuosien kuluessa, joten ne kävivät hyvin kaupaksi rahaolojen tiukentumisesta huolimatta. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että vähemmän välttämättömyysesineen luoteisten yksityisten henkilöautojen rekisteröinti supistui Kajaanissa v. 1929 yli 50 prosenttia edellisvuosien tasosta.⁴⁰¹

³⁹⁹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929. Kts. myös Pulma 1994, 49-52; Fält 1977, 195.

⁴⁰⁰Fält 1977, 195, 201.

⁴⁰¹Vrt. Autoilija 4/1929, 9; Suomen Moottorilehti 12/1929, 598. Vrt. myös s 84-85.

Taulukko 11. Vuosittain rekisteröidyt ja rekisterissä olevat kuorma-autot käyttötarkoituksen mukaan Kajaanissa vuosina 1926 - 1929.

Vuosi	Yksit.	Yksit.	Ammatt.	Ammatt.	Yhteensä
	Uudet rek./ Rekist.	Rekist. %	Uudet rek./ Rekist.	Rekist. %	
1926	7 / 14	82,4	1 / 3	17,6	8 / 17
1927	7 / 23	95,8	0 / 1	4,2	7 / 24
1928	9 / 28	93,3	2 / 2	6,7	11 / 30
1929	6 / 30	90,9	2 / 3	9,1	8 / 33

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

Koska tavara-autoja ostettiin pääasiassa kaupan ja teollisuuden palvelukseen, ammattimainen tavaraliikenne jäi Kajaanissa hyvin vähäiseksi 1920-luvulla. Vuosina 1926 - 1929 yksityisen kuorma-autoliikenteen rekisterissä olleiden ajoneuvojen määrä yli kaksinkertaistui, kun ammattiliikenteen kuorma-autojen lukumäärä pysyi samalla ajanjaksolla muutamassa kappaleessa. Samalla yksityisen kuorma-autoilun suhteellinen osuus nousi Kajaanissa 82 prosentista yli 90 prosenttiin. Maanlaajuisesti tarkastellen tällainen trendi noudatteli yleistä linjaa, sillä Ilkka Nummelan mukaan yksityisen tavara-autoliikenteen osuus oli maamme kaupungeissa esimerkiksi v. 1926 hieman yli 90 prosenttia.⁴⁰² Ilmeisesti yksityiset kuorma-autot ja hevoset kykenivät huolehtimaan Kajaanin ja sen lähiympäristön rahtiliikenteestä sen verran hyvin, että kuorma-autoala ei houkuttanut ammattimaisia yrittäjiä vielä 1920-luvun lopussakaan. Hevosliikenteen edelleen vahvasta asemasta kertoo mm. se, että kuorma-autoilun etunenässä kulkeneen Kajaanin Osuuskaupan kuljetuskalustoon kuului v. 1927 kolme tavara-autoa ja viisi hevosta. Tosin vuosina 1928 - 1929 yritys hankki käyttöönsä kolme uutta Ford-kuorma-autoa, mikä muutti vähitellen kuljetusten painopistettä niiden suuntaan.⁴⁰³ Samansuuntainen muutos on havaittavissa myös tarkasteltaessa koko kaupungin tavaraliikennekulttuuria: hevosajoneuvojen lukumäärä laski vuosien 1918 - 1929 aikana 80 - 90 kappaleesta noin 40 kappaleeseen kuorma-autojen lukumäärän kivutessa samalla nolllapisteestä reiluun 30 kappaleeseen.⁴⁰⁴ Tästä huolimatta voidaan sanoa, että hevosilla oli vielä 1920-luvun

⁴⁰²Nummela 1978, 63-65.

⁴⁰³Kainuun Osuusliike kuudenkymmenen vuoden ajalta 1913 - 1973 1974, 9. Vrt. Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1928 - 1929. Vuonna 1929 yrityksellä oli rekisterissä olevia kuorma-autoja yhteensä viisi kappaletta.

⁴⁰⁴Pulma 1994, 67; SVT III. Maatalous 26:2. Yleinen maataloustiedustelu vv. 1929 - 1930, 34. Kts. myös s 118. Vrt. Blomberg 1996c, 72-73; Nummela 1978, 127-131.

lopussakin tärkeä merkitys Kajaanin sisäisessä tavaraliikenteessä kuorma-autojen rinnalla.

Ammattimaisen ja yksityisen kuorma-autoilun välillä ei kuitenkaan ollut tiukkaa rajanvetoa 1920-luvulla. Henkilöautoliikenteen tapaan yksityisessä käytössä olleilla kuorma-autoilla ajettiin runsaasti myös muiden tahojen kuljetuksia korvausta vastaan. Syynä tähän menettelyyn oli yleensä lisäansioiden kerääminen ja kuorma-auton hankintakustannusten pienentäminen, jos auto vain jouti vuokra-ajoon omasta käytöstä. Esimerkiksi Kajaanin Kalja Oy ilmoitti heinäkuussa 1928 varovaisen toiveikkaasti, että *"kuorma-autollamme olisi joskus tilaisuus kuljettaa kaikenlaista tavaraa ja soraa kaupungissa sekä maaseudulla sopimuksen mukaan"*.⁴⁰⁵ Yrityksen lehti-ilmoittelua ja maksullista rahdin ajoa ei tuntunut haittaavan viranomaisten määräykset, sillä Kalja Oy:n kuorma-autot oli rekisteröity yksityiskäyttöön ja tilausajoon oikeuttavan liikenneluvan yritys sai vasta kesäkuussa 1929.⁴⁰⁶ Ilmeisesti poliisiviranomaistenkin oli vaikea puuttua luvattomaan kuorma-autoiluun, koska rahti voitiin tarpeenmukaan "naamioida" firman omaksi kuljetukseksi. Linja-autoliikenteessä valvonnan suorittaminen oli huomattavasti helpompaa, sillä auton säännöllinen reitti ja kyydissä olleet matkustajat paljastivat armotta ammattimaisen liikenteenharjoituksen. Osaltaan vapaaseen tavarankuljetus-mentaliteettiin lienee vaikuttanut myös ammattimaisten kuorma-autoilijoiden vähäinen määrä, mikä toisaalta aiheutti pulaa kuljetuspalveluista ja toisaalta vähensi ammattikunnan sisäistä valvontaa.⁴⁰⁷

6.2. Kuorma-autot maaseudulla

Kainuun autoliikenteen alkuaikoina oli tavallista, että ensikosketukset uuteen liikkumismuotoon saatiin ulkopaikkakuntalaisten toimesta. Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa maakunnan teillä nähtiin lähialueilta tulleita henkilö- ja linja-autoja, mutta pääasiassa tavaraliikenteeseen tarkoitettujen kuorma-autojen osalta varhaisin tapaus voidaan lähteiden perusteella sijoittaa vasta kesään 1921. Tällöin tamperelainen yritys Lokomo Oy, jonka tehtävänä oli suorittaa kaoliinitutkimuksia Puolangalla, sai Kainuun Sanomien mukaan käyttöönsä kuorma-auton.⁴⁰⁸ Sillä

⁴⁰⁵Kainuun Sanomat 17.7.1928. Ilmoitus, 4. Kts. myös Blomberg 1996d, 96-99; Nummela 1978, 62.

⁴⁰⁶OMA. Kajaanin maistraatin pöytäkirjat ICd:22, 3.6.1929. Vrt. Kainuun Sanomat 26.9.1929.

Ilmoitus, 4.

⁴⁰⁷Vrt. Blomberg 1996c, 71.

⁴⁰⁸Lokomo Oy perustettiin v. 1915. Yhtiö valmisti erilaisia terästuotteita kone- ja rakennusteollisuuden tarpeisiin. Tietosanakirja 11. Täydennysosa 1920 - 1922, 715.

kuljetettiin lähinnä raskasta maa-ainesta Puolangan ja Kiehimän laivalaiturin välillä, mutta hankkeen onnistumisesta ei ole sen tarkempia tietoja.⁴⁰⁹ Ilmeisesti tavara-auto ei jäänyt Ylä-Kainuuseen kovin pitkäksi aikaa, koska sitä ei rekisteröity ainakaan kyseisen yhtiön nimiin missään vaiheessa 1920-luvulla. Kainuun ulkopuolelta tulleiden kuorma-autojen "pikavierailuja" saattoi olla muuallakin maakunnassa, varsinkin Kajaanissa, 1910 - 1920-lukujen taitteessa. Esimerkiksi suuret kuopiolaiset ja iisalmelaiset kauppaliikkeet laajensivat toimintaansa Kajaaniin jo 1910-luvulla, joten on mahdollista, että kuorma-autoja liikkui kaupungin kaduilla jo ennen vuotta 1922. Näistä tapauksista ei kuitenkaan ole jäänyt mitään merkintöjä käyttämiini lähteisiin.

Kainuun maalaispitäjistä kuorma-autoilu käynnistyi paikallisten asukkaiden voimin ensimmäisenä Sotkamossa. Jo kesällä 1920 alkanut Sotkamon ja Kuhmoniemen välinen linja-autoliikenne oli osoittanut, että raskailla ajoneuvoilla oli mahdollista liikkua syrjäseuduilla ja siten "tasoittanut tietä" kuorma-autojen tulolle. Näiden kahden eri liikennemuodon välinen vaikutussuhde sai myös erittäin konkreettisia ulottuvuuksia, sillä ensimmäinen Sotkamon tavaraliikenteeseen rekisteröity ajoneuvo oli entinen linja-auto. Keväällä 1922 ontojokelainen kauppias Heikki Hakkarainen osti yhdessä kuhmoniemeläisen Matti Malisen kanssa Sotkamon Autoyhtiön Rainierin, joka myytiin entisen omistajan konkurssitilan vuoksi huutokaupalla.⁴¹⁰

Seuraavina vuosina maaseudun kuorma-autoliikenne joutui samanlaiseen suvantovaiheeseen kuin Kajaanissakin. Uusia tavara-autoja ei rekisteröity maalaispitäjiin lainkaan ja vielä vuosikymmenen puolivälissä maaseudulla oli vain Hakkaraisen ja Malisen omistama Rainier. Sen "palvelusvuodet" Hakkaraisen kauppaliikkeen rahdinkuljettajana päättyivät kuitenkin syksyllä 1925, kun huolimattomat tupakkamiehet polttivat sen Kontiolan salmen lossilla.⁴¹¹ Kainuun maalaispitäjien tavaraliikenne olikin 1920-luvun alkupuolella lähes kokonaan sisävesilaivojen, omnibussien ja hevosrahdinajajien vastuulla. Hevoskuljetuksia varten syrjäseuduilla ei ollut ainakaan pulaa kalustosta, sillä hevosten kokonaismäärä nousi Kajaanin kihlakunnassa 5 044 kappaleesta 5 512 kappaleeseen vuosina 1921 - 1925.⁴¹²

Vaikka Kainuun syrjäseutujen kuorma-autoilu oli nollapisteen tuntumassa keväällä 1926, päästiin alalla jälleen uuteen alkuun varsin ripeästi. Tärkeänä tiennäyttäjänä toimi jälleen kauppias Heikki Hakkarainen, joka ilmeisesti oli ollut

⁴⁰⁹Kainuun Sanomat 13.8.1921. Kainuun uutiset. Autoliikenne, 2; 16.8.1921. Kainuun uutiset, 2.

⁴¹⁰Oulun lääni moottoriajoneuvorekisteri 1922. Vrt. Korhonen 1995, 21. Kts. myös s 37.

⁴¹¹Oulun lääni moottoriajoneuvorekisteri 1925. Vrt. Korhonen 1995, 21.

⁴¹²SVT III Maatalous 18-22, taululitteitä 1921 - 1925, 18. Vrt. Köhler 1996, 79-80.

varsin tyytyväinen vanhan Rainierin rooliin tavaraliikenteen täydentäjänä hevosten rinnalla. Kesäkuussa 1926 Hakkarainen perusti yhdessä veljenpoikansa Vikke Hakkaraisen ja automekaniikko Nikke Karjalaisen kanssa Ontojoen Autoyhtiön, jonka käyttöön hankittiin pian kaksi ammattiajoneuvoa rekisteröityä Chevrolet kuorma-autoa. Autoyhtiön perustamisen tärkeimpänä motiivina lienee ollut raha, sillä useamman henkilön turvin oli helpompi selvitä autojen hankinta- ja käyttökustannuksista. Etuna oli myös yhtiön osakkaiden välinen tarkoituksenmukainen tehtävänjako, jonka avulla sekä kauppatoiminta että kuljetuspuoli saatiin toimimaan tehokkaasti. Käytännössä tämä tarkoitti, että yhtiön autonkuljettajana toimi Nikke Karjalainen ja itse kauppaliikkeen toiminnasta huolehtivat Hakkaraiset.⁴¹³ Ontojoella sijainnut Hakkaraisen sekatarvikauppa oli maantieteellisesti varsin keskeisellä paikalla eli Sotkamon reitin laivaliikenteen päätekohtassa. Kauppatoiminnan ohella liikkeen toimenkuvaan kuului vesitse tulleiden tavaroiden, kuten esimerkiksi elintarvikkeiden, varastointi ja niiden välittäminen edelleen maksusta Kuhmoniemen suuntaan. Rautatien valmistuminen Paltamo - Kontiomäki - Sotkamo välille syksyllä 1926 lisäsi edelleen lähialueiden tavarankuljetuspalveluiden kysyntää. Vuokra-ajon lisäksi yhtiön kuljetuskalustoa käytettiin tietysti myös kauppaliikkeen omiin tavarankuljetuksiin, minkä vuoksi oman ja tehokkaan kaluston ylläpito oli sangen tärkeää. 1920-luvun loppupuolella Hakkaraisen autot olivat kovassa käytössä sekä ajojen määrän että tieolojen suhteen. Autoyhtiö uudistikin autokantansa kokonaan jo kesällä 1928, jolloin hankittiin Kuopion lääniin siirtyneiden Chevroletien tilalle kookaammat International-merkkiset tavara-autot.⁴¹⁴

Ammattimainen kuorma-autoliikenne ei kuitenkaan jäänyt Sotkamossa kesällä 1926 ainoastaan Ontojoen Autoyhtiön harteille. Myös kauppias Kusti Juntunen ja talollinen Kusti Väyrynen aloittivat Fordeillaan tavarankuljetukset maksua vastaan. Samanmerkinen tavara-auto hankittiin lisäksi syksyllä Vuokatin ja Nurmeksen väliselle rautatietyömaalle, mutta se rekisteröitiin luonnollisesti yksityiskäyttöön.⁴¹⁵ Aitamäen mukaan Kusti Juntunen olisi aloittanut liikennöintinsä jo kaksi vuotta aikaisemmin, mutta rekisteritiedot eivät tue tätä käsitystä.⁴¹⁶ Toisaalta auton hankinta- ja rekisteröintijankohdan välinen aikaviive on mahdollinen, koska varsinkin vuosikymmenen alkupuolella omistajat unohtivat joko tahallisesti tai tahattomasti ajoneuvonsa rekisteröinnin ja leimaveron maksamisen.

⁴¹³ OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIIIa4:1, Maaherran päätös nro 18304/4.11.1926; Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926. Vrt. Korhonen 1995, 21,30. Kts. myös s 53-54. Heikki Hakkaraisen liike oli perustettu v. 1913. Hakkarainen 1990, 9.

⁴¹⁴ Kainuun Sanomat 30.6.1927. Ilmoitus, 4; Kajaani 25.6.1928. Maakauppiaita, 4; Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1928. Vrt. Korhonen 1995, 21,26-27; Hakkarainen 1990, 10.

⁴¹⁵ OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIIIa4:1, Maaherran päätös nro 15787/19.8.1926; nro 15788/19.8.1926; Oulun lääni moottoriajoneuvorekisteri 1926.

⁴¹⁶ Aitamäki 1977, 45.

Sotkamon naapurikunnassa Kuhmoniemiellä kuorma-auton rattiin siirtyi vuoden 1926 aikana vain talollinen Heikki Kyllönen, joka harjoitti ammattiliikennettä koko 1920-luvun jälkipuoliskon.⁴¹⁷ Ylä-Kainuun puolella kuorma-autoliikenne lähti nihkeästi käyntiin vielä kesällä 1926, koska ainoastaan Puolangalle hankittiin kaksi Ford tavara-autoa. Koneenkäyttäjä Sulo Salo ajoi rahtitavaraa korvausta vastaan etenkin Kiehimän laivalaiturin ja Puolangan välillä, mutta kauppias Yrjö Leinosen ostama kuorma-auto tuli pääasiassa yksityiskäyttöön. Leinosen kauppaliikkeen vaiheisiin perehtyneen Olli Vuorisen mukaan ensimmäisen auton hankkiminen hevosten rinnalle oli pienelle liikkelle varsin merkittävä tapahtuma, jonka myötä tavarakuljetuksiin tuli tarvittavaa joustavuutta ja nopeutta.⁴¹⁸

Seuraavina vuosina kuorma-autot tulivat tutuiksi eri puolilla Kainuuta. (Kts. taulukko 12 seuraavalla sivulla.) Silti vuosikymmenen loppuun mennessä aivan kaikissa pitäjissä ei ollut vielä yhtään kuorma-autoa. Ensirekisteröintien mukaan tavara-autoja tuli maaseudulle eniten v. 1927, jolloin 18 uuden ajoneuvon osuus oli peräti noin 70 prosenttia kaikista kuorma-autoista. Aivan vuosikymmenen lopussa vastarekisteröityjen tavara-autojen määrä tasaantui noin kymmenen kappaleen vuositasolle eli vähennystä huippuvuoteen oli yli 40 prosenttia. Vuoden 1927 määrää voidaan kuitenkin pitää osaltaan tilastoharhana, koska juuri tällöin valtaosa eli kuusi kappaletta linja-autoliikenteeseen kelpaamattomista ajoneuvoista muutettiin kuorma-autoiksi. Kajaanissa kuorma- ja linja-autojen välinen luokittelumuutos ei luonnollisesti aiheuttanut näin jyrkkää tilastopiikkiä, sillä linja-autot rekisteröitiin pääasiassa syrjäseuduille.

Ahkerimmin kuorma-autoja ostettiin vuosikymmenen lopulla niille alueille, joissa tavaraliikenne oli noussut pyörienpäälle ensimmäisenä. Sotkamon ja Kuhmoniemen lisäksi kuorma-autoja ilmestyi varsinkin Ylä-Kainuun kuntiin, erityisesti Puolangalle ja Suomussalmelle. Nämä paikkakunnat sijaitsivat maakunnan reuna-alueilla, joista tavaroiden kuljetusmatkat esimerkiksi Kajaaniin tai juna- ja laivareittien varteen olivat pitkät. Kuorma-autoliikenteen tunnusomaiseksi tehtäväksi tuli täydentää kesäisin maaseudun tavaraliikennettä kuljettamalla kevyttä rahtia lähinnä rautatieasemilta ja laivarannoista syrjäseuduille ja päinvastoin. Aikaisemmin tästä siirtoajosta olivat huolehtineet pelkästään rahtihevokset sekä myöhemmässä

⁴¹⁷Oulun lääni moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

⁴¹⁸Oulun lääni moottoriajoneuvorekisteri 1926; Kajaani 5.5.1926. Autoliikenne Kiehimän ja Puolangan välille. Eri lähteissä on ristiriitaisia tietoja kauppias Leinosen kuorma-autosta. Olli Vuorisen mukaan liikkeen ensimmäinen kuorma-auto olisi hankittu vasta v. 1927, mutta Pertti Laitisen mukaan kauppaliikellä ei ollut lainkaan tavara-autoa 1920-luvulla. Vrt. Vuorinen 1965, 43; Laitinen 1985, 206.

vaiheessa osittain myös linja-autot.⁴¹⁹ Kainuun maaseudun kuorma-autoilun tunnusomaiseksi piirteeksi tuli siten pitkän matkan tavaraliikenne. Tämä näkyi myös siinä, että monet kuljetusyrittäjät ryhtyivät jo 1920-luvun lopulla hankkimaan varsinaisia linjaliikennelupia tavallisten alueliikennelupien sijaan. Yleensä kuorma-autoilijat perustivat tavaralinjoja kotipaikkakuntansa ja naapuripitäjien välille. Myös Kajaanin kaupunki oli luonnollisesti yksi tärkeimmistä reittikohteista.⁴²⁰ Esimerkiksi hyrynsalmelainen kauppias August Heikkinen hankki keväällä 1927 liikenneluvan Suomussalmen, Puolangan, Paltamon ja Kajaanin reiteille.⁴²¹

Taulukko 12. Vuosittain rekisteröidyt ja rekisterissä olevat kuorma-autot maaseudulla vuosina 1927 - 1929.

Paikkak.	1927		1928		1929	
	Ammatt.	Yksit.	Ammatt.	Yksit.	Ammatt.	Yksit.
	Uudet/ Rekist.	Uudet/ Rekist.	Uudet/ Rekist.	Uudet/ Rekist.	Uudet/ Rekist.	Uudet/ Rekist.
Smo	2/6	3/4	3/9	0/3	0/7	1/3
K-niemi	0/1	2/2	1/2	0/2	2/4	1/4
S-salmi	4/4	2/2	2/6	0/2	2/8	1/3
H-salmi	1/1	1/1	1/2	0/1	0/2	0/1
R-järvi	-	-	1/1	-	1/2	-
Puol.	2/3	0/1	1/4	0/1	0/4	0/1
Palt.	-	-	-	-	1/1	-
Kninmlk.	-	-	-	-	-	-
V-joki	-	-	2/2	-	0/1	-
Sär.niemi	1/1	-	-	-	-	-
Yhteensä	10/16	8/10	11/26	0/9	6/29	3/12
Molem.	18/26		11/35		9/41	

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1927 - 1929.

Jotkut innostuivat ulottamaan tavaralinjansa myös Kainuun alueen ulkopuolelle. Muunmuassa sotkamolainen kauppias August Hyvärinen sai kesällä 1928 luvan linjalle Sotkamo-Valtimo-Nurmes ja puolankalainen Janne Parkkinen vuotta

⁴¹⁹Vrt. Blomberg 1996c, 72-74.

⁴²⁰Kts. esim. OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIIIa4:1, Maaherran päätös nro 15471/22.6.1927; nro 16866/9.8.1927; nro 16767/22.8.1928; Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:8, KD 268/28//1927. Maaherranviraston kirje 2.6.1927; Kainuun Sanomat 26.11.1929. Autoliikenneluvat, 2. Vrt. Blomberg 1996e, 144-145; Aitamäki 1977, 206.

⁴²¹OMA. Hyrynsalmen piirin nimismiehen kirjepäiväkirjat Ala:8, KD 178/19/1927. Maaherranviraston kirje 6.4.1927.

myöhemmin Taivalkosken ja Oulun reiteille.⁴²² On kuitenkin muistettava, että liikennelupia anottiin hyvin usein ns. varastoon. Tämän vuoksi kuorma-autoilijat tuskin aloittivat säännöllistä liikennöintiä 1920-luvun lopulla läheskään kaikilla linjoilla, vaan niillä ajettiin lähinnä tarpeen ja kysynnän mukaan.

Maaseudun harvalukuiset kuorma-autoilijat eivät pyrkineet kilpailemaan kevyttekoisella autokalustolla laiva- ja junaliikenteen kanssa vielä 1920-luvun lopulla, vaan eri kuljetusmuotojen välillä vallitsi selkeä työnjako. Niillä alueilla, jotka sijaitsivat sisävesien ja rautateiden välittömässä tuntumassa, kuorma-autoja tarvittiin ja ostettiin yleensä vähemmän. Esimerkiksi Paltamossa, Vuolijoella ja Säräisniemellä tavarankuljetus hoidettiin pääasiassa laiva- ja hevosliikenteen avulla. Lisäksi Paltamon kuljetusoloja paransi huomattavasti junaliikenteen leviäminen kunnan alueelle vuosina 1923 - 1926.⁴²³ Tietynlaisen poikkeuksen muodosti Sotkamon pitäjä. Vaikka sen juna- ja laivayhteydet tarjosivat tavaraliikenteelle hyvät puitteet, hankittiin kuorma-autoja Sotkamoon selvästi keskimäärästä enemmän. Tähän vaikutti ilmeisesti kaukoliikenteen harjoittamiseen liittyneet perinteet, sillä Sotkamon ja Kuhmoniemen välisellä rahtireitillä oli ajettu hevosilla tavaroita ja hankittu rahtituloja jo kauan ennen autojen aikakautta. Esimerkiksi legendaarinen sotkamolainen "Rahti-Elli" kuljetti tavaroita pitäjien välillä aina 1930-luvun alkupuolelle asti, mutta jotkut rahtiajurit siirtyivät pitkän matkan tavaraliikenteessä käyttökelpoisiksi todettuihin kuorma-autoihin jo 1920-luvun lopulla.⁴²⁴ Toisaalta on huomattava, että tavara-autoja laitettiin Sotkamossa, kuten muillakin paikkakunnilla myös taajaman lähikuljetuksia varten.⁴²⁵

Huomiotaherättävin ero maaseudun ja Kajaanin kuorma-autoilun välillä oli ajoneuvojen käyttötarkoituksessa. Kajaanissa yksityiset tavara-autot hallitsivat 1920-luvulla suvereenisti tavaraliikennettä, mutta maalaispitäjissä tilanne oli aivan toinen; ammattimaisen kuorma-autoliikenteen ajoneuvojen määrä lisääntyi vuodesta 1927 vuoteen 1929 yli 80 prosenttia. Samalla ammattimaisessa käytössä olleiden ajoneuvojen suhteellinen osuus syrjäseuduilla rekisterissä olleista tavara-autoista kasvoi reilusta 60 prosentista yli 70 prosenttiin. Kaiken kaikkiaan ammattiliikenteen osuus Kainuun maaseudulla oli huomattavasti suurempi kuin keskimäärin koko maan syrjäseuduilla; esimerkiksi v. 1926 se oli Ilkka Nummelan mukaan vain noin 15 prosentin tasolla.⁴²⁶

⁴²²OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIIIa4:1, Maaherran päätös nro 14828/5.6.1928; Kainuun Sanomat 13.8.1929. Autoliikenne Kainuussa, 3.

⁴²³Vrt. Nummela 1978, 138-139, 143-144; Kaste 1957, 5.

⁴²⁴Vrt. Korhonen 1995, 83-84; Aitamäki 1977, 205.

⁴²⁵Kts. esim. Wilmi 1997b, 341, 442; Nummela 1978, 141-142; LAL:in vuosikirja 1933, 27-29.

⁴²⁶Nummela 1978, 65.

Ammattimaisen liikenteen vahvaan asemaan Kainuun maalaispitäjissä vaikutti moni tekijä. Maaseudulla ei ollut samassa määrin kuin Kajaanissa suurempia teollisuus- ja liikelaitoksia, jotka olisivat hankineet tavara-autoja omaan käyttöönsä. Sen sijaan maaseudulla omistajaporukka koostui pääasiassa pienten kauppaliikkeiden omistajista ja maanviljelijöistä. 1920-luvun jälkipuoliskolla rekisteröidyistä 46 maaseudun kuorma-autoista lähes 3/4 eli 33 ajoneuvoa merkittiin näiden kahden ryhmän nimiin. (Kts. taulukko 13.) Koska maanviljelijät ja kauppiat rahtasivat tavara-autoillaan omia elintarvikkeita ja muita hyödykkeitä pidempiä ja lyhyempiä matkoja, heidän oli helppo ottaa kyytiinsä myös toisten tavaroita.⁴²⁷ Vuokra-ajo tarjosi ajoneuvon omistajille sievoisia lisätuloja, sillä autoilijoille myönnettyissä liikenneluvissa enimmäistaksa vahvistettiin yleensä 1/2 penniksi tavarakiloa ja kilometriä kohden.⁴²⁸

Taulukko 13. Maaseudun kuorma-autojen omistajat ammattiryhmittäin vuosina 1926 - 1929 ensirekisteröintien mukaan.

Amm. ryhmä	Amm.		Yksit.		Yht.	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Ajuri	2	100,0	-	-	2	4,3
Alemmat toimihenkilöt	2	100,0	-	-	2	4,3
Autonkuljettaja	3	75,0	1	25,0	4	8,7
Käsityöläiset	1	100,0	-	-	1	2,2
Maatalousväestö/talolliset	8	100,0	-	-	8	17,4
Työmiehet	1	100,0	-	-	1	2,2
Yhtiöt/yritykset	-	-	2	100,0	2	4,3
Yrittäjät	15	60,0	10	40,0	25	54,4
Tuntematon	1	100,0	-	-	1	2,2
Yhteensä	33	71,1	13	28,9	46	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

Ei siis ole ihme, että noin 70 prosenttia maaseudun kauppiaista ja maanviljelijöistä rekisteröi omistamansa tavara-auton vuokra-ajoon. Maaseudun kuorma-autoilu oli kuitenkin luonteeltaan varsin pienimuotoista yritystoimintaa, koska tavallisesti maaseudun kuljetusyrittäjä omisti vain yhden kuorma-auton omia ja naapureiden tavarakuljetuksia varten. Rekisteritietojen perusteella useamman tavara-auton hankki

⁴²⁷Vrt. Kuorma-auto 100 v. 1996, 17-18; Stolze 1983, 31.

⁴²⁸Kts. esim. OMA. Sotkamon nimismiespiirin liikennelupapäätökset EIIIIa:1, Maaherran päätös nro 16135/14.7.1927; nro 17234/26.8.1927; nro 14821/5.6.1928.

1920-luvun lopulla vain Ontojoen Autoyhtiö sekä hyrynsalmelainen metsänvartija Oskari Haataja. Kajaanin tavaraliikenteessähän tilanne oli päinvastoin, sillä suuremmilla yrityksellä oli usein varaa ja tarve ostaa enemmän kuin yksi kuorma-auto.⁴²⁹

Vaikka autoilijoiden liikennelupiin merkityt maksimitaksat olivat luonteeltaan hyvin ohjeellisia, näyttää siltä, että Kainuun maalaispitäjien kuorma-autoliikenteessä ei esiintynyt varsinaista taksakilpailua 1920-luvun lopulla. Paikkakunnilla oli tavaroiden kuljetukseen soveltuvia ajoneuvoja erittäin vähän ja varsinainen ammattiliikenne oli ei-päätoimisten autoilijoiden vuoksi "lapsenkengissä", joten autoilijoiden keskinäinen kilpailu ei vielä noussut häiritseväksi.⁴³⁰ Linja- ja vuokra-autoliikenteessä tilanne oli aivan toisenlainen vuosikymmenen loppupuolella; useimmissa pitäjässä molempien henkilöliikennemuotojen harjoittamismahdollisuudet olivat heikentyneet dramaattisesti liiallisen kilpailun vuoksi. Silti ne antoivat hyvän ja kannustavan esimerkin siitä, että uuden kulkuneuvon avulla oli mahdollista harjoittaa liiketoimintaa ja parantaa omaa toimeentuloa myös Kainuun korpiseuduilla. Koska linja- ja vuokra-autoalat olivat jo "tukossa" yrittäjistä, vaihtoehdot olivat tarpeen autoliikenteeseen pyrkiville henkilöille. Tämä saattoi osaltaan vaikuttaa maaseudun uusien autoilijoiden haluun suuntautua ammattimaiseen tavaraliikenteeseen, jossa oli vielä tilaa ja kysyntää toiminnan aloittamiselle.⁴³¹

Kuten aikaisemmin on todettu ammattimaisen ja yksityisen liikenteen välinen raja oli melko liukuva kuorma-autoilun alkuaikoina. Epäselvien kuljetussuhteiden ohella ammattikäyttöön tarkoitettuja tavara-autoja oli usein vaikea erottaa yksityisautoista myös ulkoisesti. Nykyaikaan verrattuna oli paljon harvinaisempaa, että kuljetusyrittäjät merkitsivät kopin oveen tai lavan sivulaitaan nimensä ja kotipaikkakuntansa, vaan asiakkaiden oli pääteltävä ajoneuvon käyttötarkoitus muiden vihjeiden perusteella. Tämä osoittaa hyvin, kuinka ammattimaisen tavaraliikenteen muodot ja käytännöt olivat vielä varsin kehittymättömiä 1920-luvulla. Jotkut yrittäjät kokivat kuitenkin nimitunnuksen tarpeelliseksi ja esimerkiksi Sotkamossa ainakin kauppias August Kervinen, ajuri V.A. Korhonen ja kauppias Heikki Hakkarainen maalasivat sen autoihinsa jo varhaisessa vaiheessa.⁴³² Tosin pienillä paikkakunnilla tiedettiin varmasti ilman ulkoisia merkkejäkin kuka harvoista autoilijoista ajoi tavaroita maksusta, joten nimen merkitseminen ajokalustoon ei välttämättä aina edes tullut yrittäjien mieleen.

⁴²⁹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1925 - 1929. Vrt. Nummela 1978, 69; Aitamäki 1977, 54.

⁴³⁰Vrt. Aitamäki 1977, 185, 190.

⁴³¹Vrt. Nummela 1978, 64.

⁴³²Korhonen 1995, 27, 34, 72, 82. Ammattiliikenteen ajoneuvojen keltaiset rekisterikilpikehukset tulivat pakollisiksi vasta v. 1955. Blomberg 1996d, 98-99.

Vaikka maaseudun ja Kajaanin kuorma-autoilussa vallitsi suuri ero autoilun luonteen ja käyttötarkoituksen suhteen 1920-luvulla, molemmille oli yhteistä, että tavara-autoja ajoivat yleensä palkatut kuljettajat. Rekisteritietojen mukaan noin kolme neljästä sekä maaseudun että Kajaanin kuorma-autoilijoista ei ajanut itse. Omistaja-kuljettajien määrä oli siten Kainuun kuorma-autoliikenteessä huomattavasti vähäisempi kuin esimerkiksi vuokra-autoilun parissa.⁴³³ Kajaanissa tällainen suuntaus oli aivan luonnollinen, koska siellä kuorma-autojen selvä enemmistö oli suurimpien yritysten ja yhteisöjen yksityiskäytössä. Tavallisesti näihin firmoihin palkattiin työnjaon nimissä joku "autovastaava", joka huolehti ajoneuvojen korjauksista ja liikennöinnistä. Maalaispitäjissä kuorma-autonohjaajien runsaaseen määrään lienee vaikuttanut se, että rahtitavaroiden kuljettaminen työllisti kuljettajaa ja vaati aikaa huomattavasti enemmän kuin vuokra-autoliikenne. Koska maaseudun tavaraliikenteen harjoittajissa oli runsaasti juuri pienten kauppaliikkeiden omistajia, heidän oli vaikeampi kuin esimerkiksi maanviljelijöiden hoitaa päätoimensa ohella myös autoliikennettä.

Kuorma-autojen ilmestyminen maalaispitäjien maanteille 1920-luvun loppupuolella oli usein "uutisenarvoinen" tapahtuma. Rahtihevosiin verrattuna kookkaissa autoissa oli uutuudenviehätystä sekä parempi kuljetuskyky ja nopeus. Tästä huolimatta maaliikenteen tavarankuljetusoloissa ei tapahtunut suuria mullistuksia, vaan hevosliikenne säilytti edelleen asemansa maaseudun tärkeimpänä rahdinkuljettajana. Usealla paikkakunnalla tavara-autoja oli vain muutama kappale vielä vuosikymmenen lopussakin, joten niiden merkitys oli hyvin marginaalinen verrattuna hevosiin eikä varsinaista kilpailutilannetta päässyt syntymään. Maalaispitäjissä oli tarjolla runsaasti hevosajoneuvoja kuljetustehtäviä varten, koska niitä tarvittiin alueen tärkeimmän elinkeinon, maatalouden, harjoittamisessa. Vuosina 1926 - 1928 hevosten lukumäärä kasvoi Kainuun alueen maalaispitäjissä 5 590 kappaleesta 5 688 kappaleeseen, mikä kuvastaa selvällä tavalla hevosten vahvaa asemaa maaseudun kuljetusmarkkinoilla.⁴³⁴ Tosin seuraavana vuotena hevosten määrä alentui yli 300 kappaleella. On kuitenkin hankala arvioida, miten paljon tämä muutos saattoi johtua autoliikenteen yleistymisestä tai esimerkiksi alkavasta lamakaudesta.⁴³⁵

Hevoskuljetusten säilymiseen pitkään yleisimpänä kuljetusmuotona vaikutti myös talviautoliikenteen hidas kehittyminen Kainuussa 1920-luvulla. Etelä-Suomen vilkkaimmilla alueilla kuorma-autot voittivat kilpailun hevosta vastaan periaattessa

⁴³³Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929. Kts myös s 68.

⁴³⁴STV III Maatalous 23-25, taululiihteitä 1926 - 1928, 18. Vrt. Nummela 1978, 132.

⁴³⁵SVT III Maatalous 26:2. Yleinen maataloustiedustelu. Taululiihteitä vv. 1929 - 1930, 30. Vrt. Nummela 1978, 127-129.

jo vuosikymmenen lopussa, koska alueella oli paljon kalustoa ja ympärivuotinen liikennöinti tuli jo aikaisemmin mahdolliseksi.⁴³⁶ Kainuussa tilanne oli kuitenkin aivan toisin. Rekipelillä kuljetettiin paljon rahtia talvisaikaan lähinnä Kajaanista ja rautatiepysäkeiltä syrjäisemmille paikkakunnille, sillä runsas lumimäärä takasi paremmat kuljetusolosuhteet heikkorakenteisilla maanteilla kuin kesällä. Lisäksi talvikuukausina hevostyön tarve maataloudessa oli vähäistä, joten rahtihevosta ei varmasti ollut pulaa.⁴³⁷ Rahtihevosten lähes täydelliseen monopoliasemaan talviliikenteessä saatiin autoilijoiden toivoma muutos aivan vuosikymmenen lopussa, jolloin Kainuussa ryhdyttiin kokeilemaan ensikerran koneellista auraustoimintaa. Hevosrahdinkuljettajilla ja automiehillä oli yleensä melko eriävät mielipiteet teiden aaramisen tarpeellisuudesta, mikä herätti keskustelua myös paikallisen sanomalehden sivuilla. Tavallisesti hevosten käyttäjien mielestä autot vain häiritsivät ja vaikeuttivat hevosrahtiliikennettä, joka oli talvisin erittäin vilkasta monilla tieosuuksilla. Eräs autoliikenteen kannattaja kritisoi puolestaan ankarasti koko hevosliikennettä; kirjoittaja piti sitä hitaana ja kannattamattomana kuljetusjärjestelmänä, joka ei saisi haitata talviautoliikenteen järjestämistä.⁴³⁸ Erimielisyyksistä huolimatta säännöllinen autoliikenne aloitettiin kuitenkin talvella 1928 - 1929 Kontiomäki - Hyrynsalmi - Suomussalmi -reitillä, jossa liikennöi linja-autojen lisäksi myös muutama kuorma-auto. Ainakin hyrynsalmelainen Oskari Haataja ja puolankalainen Janne Parkkinen osallistuivat ajoneuvoillaan rahtitavaroiden kuljetukseen ja auraustoimintaan Ylä-Kainuun suuntaan.⁴³⁹ Tästä edistysaskeleesta huolimatta moni kainuulainen kuljetusyrittäjä ei luopunut heti hevosta, vaikka hankkikin käyttöönsä kuorma-auton; vasta seuraavan vuosikymmenen säännöllisempi ja laajamittaisempi talviaukipito maakunnan pääteillä nopeutti tätä suuntausta.⁴⁴⁰

⁴³⁶Kts. esim. Blomberg 1996c, 72-73; Leppänen 1973, 30.

⁴³⁷Kts. esim. Kainuun Sanomat 24.2.1927. Kainuun uutisia. Liikenne Hirvenniemen pysäkillä jätetty järjestämättä, 2; 17.12.1927. Ilmoitus, 4; 9.2.1928. Maaseutukirjeitä, 3; 22.11.1928. Ilmoitus, 4. Vrt. Mauranen 1998, 71-73.

⁴³⁸Vrt. esim. Kainuun Sanomat 9.2.1928. Maaseutukirjeitä, 3; 27.9.1928. Talviautoliikenne maanteillämme, 3.

⁴³⁹Kainuun Sanomat 26.2.1929. talviautoliikenne, 3; Suomen moottorilehti 1/1930, 24. Vrt. Kajaani 23.1.1929. Talviautoliikenne Kainuussa, 2. Kts. myös s 56.

⁴⁴⁰Korhonen 1995, 111.

6.3. Kuorma-autokalusto

Kainuun kuorma-autoliikenteen alkuaikoina käytetyt ajoneuvot olivat hyvin karuja ja pelkistettyjä. Tavallisesti liikkeellelähtöön riitti vain auton alusta, johon oli rakennettu jonkinlainen tavaralava. Esimerkiksi Kajaanin Osuuskaupan ensimmäinen Rainier oli hytitön kuorma-auto, joka oli varustettu matalareunaisella ja avonaisella puulavalla. (Kts. liite 13.) Pian tavara-autoihin ryhdyttiin rakentamaan moottorin ja lavan väliin erillinen ohjaamo, joka suojasi kuljettajaa kehnon sään aikana. Aluksi kopeissa oli vain jonkinlainen kattolippa ja etutuulilasi sivustojen jäädessä lähes avoimiksi. (Kts. liite 14.) Vuosikymmenen kuluessa Kainuussa yleistyi kuitenkin nopeasti puusta rakennettu hytti, jossa oli ikkunalliset sivuovet. (Kts. liite 15.) Lavojen rakenteessa ei tapahtunut vuosien mittaan kovinkaan suuria muutoksia. Suurin osa tavaralavoista rakennettiin edelleen vuosikymmenen lopussa puusta, mutta kantavampien runkojen yleistymisen myötä lavan kokoa ja sivulaitojen korkeutta voitiin lisätä jonkin verran. (Kts. liite 16.) Tästä huolimatta lavat säilyivät avonaisina, sillä rekisteritietojen mukaan Kainuuseen ei hankittu 1920-luvulla ainuttakaan umpi-kuorma-autoa.⁴⁴¹ Kuorma-autojen varusteisiin eivät vielä myöskään kuuluneet nosto- ja kuormauslaitteet, vaan lastit tehtiin käsipelissä. Tämä puute yhdessä keveiden alustojen kanssa rajoitti huomattavasti 1920-luvulla kuljetuskelpoisten hyödykkeiden määrää. Esimerkiksi raskaampien sahatukkien ja -puiden kuorma-autokuljetukset yleistyivät pikkuhiljaa vasta 1930-luvulla.⁴⁴²

Linja-autojen tapaan tavara-autojen korit valmistettiin heti alusta alkaen yleensä kotimaassa, koska suurin osa raskaasta kalustosta saapui maahan pelkinä alustoina. Tehdasrakenteisten kuorma-autokorien ohella autoihin asennettiin runsaasti myös paikallisten seppien rakentamia lavoja ja hyttejä.⁴⁴³ Sotkamossa ainakin puuseppä Hannes Nykänen valmisti kuorma-autoihin tarpeen mukaisia koreja. Vuonna 1927 Nykänen rakensi esimerkiksi kauppias Herman Korhosen Graham Brothersiin puisen kopin ja lavan sen jälkeen, kun auton alusta oli kuljetettu ajamalla Kajaanista Sotkamoon. Pelkän moottorilla varustetun kuorma-auton rungon tarjoama kyyti ei varmasti ollut kovin mukava eikä laillinenkaan, sillä kuljettajan istuimena toimi matkan aikana Unto Korhosen mukaan vain hirrenpätkä.⁴⁴⁴

⁴⁴¹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929. Vrt. Aitamäki 1977, 239.

⁴⁴²Koneelliset nostolaitteet yleistyivät vasta toisen maailmansodan jälkeen. Tätä ennen tukinajossa käytettiin apuna erilaisia "vippaskonsteja", kuten esimerkiksi ns. jolupuita, jotka asetettiin vinosti sivulaitaa vasten. Niitä pitkin tukit oli helpompi vetää ja pyörittää kyytiin. Kts. esim. Aitamäki 1977, 239; Korhonen 1995, 108, Susitaival 1957, 100, 218.

⁴⁴³Suomen Moottorilehti 8/1924, 280; Viherjuuri 1942, 156-157. Kts. myös Kainuun Sanomat 26.9.1929. Ilmoitus, 3.

⁴⁴⁴Korhonen 1995, 63.

1920-luvun puolivälissä Kainuussa alkanut Ford-kuorma-auton suosio jatkui vahvana vuosikymmenen loppuun asti, mikä ilmenee selvästi taulukosta 14. Halpahintaisena, kevyenä ja yksinkertaisena kuorma-autona sitä pidettiin Kainuun oloihin parhaiten sopivana. Kovassa käytössä pienet T-Fordit olivat usein kuitenkin kovin lyhytikäisiä ja niiden korjauskustannukset nousivat korkeiksi. Vähitellen "astetta vankempi" Chevrolet nousi Fordin rinnalle varsinkin Kajaanissa. Kuorma-automarkkinoiden muutokseen lienee vaikuttanut myös autojen hinnoittelupolitiikan muuttuminen. Vuoden 1927 lopussa esitellyn uuden Fordin A-mallin myötä kyseisen merkin tavara-autoalustojen hinnat nousivat selvästi pahimpaan kilpailijaansa verrattuna. Niinpä keväällä 1928 sekä Fordin että Chevroletin 1,5 tonnin alustat maksoivat reilut 28 000 markkaa.⁴⁴⁵

Taulukko 14. Kuorma-autojen merkkijakauma Kajaanissa ja maaseudulla vuosina 1926 ja 1929.

Merkki	1926				1929			
	Kajaani		Maaseutu		Kajaani		Maaseutu	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Brockway	-	-	-	-	-	-	1	2,4
Chevrolet	5	29,4	2	25,0	14	42,4	16	39,0
Dodge	-	-	-	-	1	3,0	-	-
Ford	9	52,9	6	75,0	15	45,5	19	46,4
GMC	-	-	-	-	3	9,1	-	-
Graham Br.	-	-	-	-	-	-	2	4,9
International	-	-	-	-	-	-	2	4,9
Mercedes	-	-	-	-	-	-	1	2,4
Presto	2	11,8	-	-	-	-	-	-
Rainier	1	5,9	-	-	-	-	-	-
Yhteensä	17	100,0	8	100,0	33	100,0	41	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

Vuosikymmenen lopussa sekä Kajaanissa että maaseudulla rekisterissä olleista kuorma-autoista oli vielä yli 4/5 Fordeja ja Chervoletteja. Samaan aikaan raskaampien ja kalliimpien merkkien, kuten esimerkiksi Brockway, GMC, Graham Brothers ja International, yhteenlaskettu markkinaosuus jäi sekä maalla että kaupungissa huomattavasti pienemmäksi eli noin 12 prosentin tasolle.⁴⁴⁶ Kainuun linja-

⁴⁴⁵Kainuun Sanomat 31.1.1928. Ilmoitus, 4; 27.3.1928. Uusi Chevrolet-auto, 2-3.

⁴⁴⁶Vrt. Nummela 1978, 70-73.

autoliikenteessä Fordien määrä romahti nopeasti lainsäädännöllisistä syistä vuoden 1926 jälkeen, minkä seurauksena liikennöitsijät hankkivat ahkerasti tilalle "laatuvaunuja". Annetut säädökset eivät kuitenkaan koskettaneet kuorma-autoja, joten halvat merkit säilyttivät edelleen suosionsa niiden keskuudessa. Toisaalta Fordin asemaa merkkitalaston ykkösenä vahvisti myös se, että osa matkustajaliikenteessä kielletyistä ajoneuvoista muutettiin suoraan kuorma-autoiksi.⁴⁴⁷

Henkilöautoihin verrattuna Kainuun kuorma-autojen merkkikirjavyys oli selvästi suppeampi 1920-luvulla. Syynä tähän lienee ollut maakunnan kuorma-autoliikenteen lyhyt historia, sillä se käynnistyi todenteolla vasta vuosina 1925 - 1926. Siihen mennessä Ford ja osittain myös Chevrolet olivat saavuttaneet markkinajohtajan aseman jo Kainuun henkilö- ja linja-autoliikenteessä, joten oli luonnollista, että kuorma-auton ostajat päätyivät suoraan jo tuttuihin merkkeihin. Toisaalta kainuulaisten merkkiuskollisuuteen on voinut vaikuttaa myös eri automerkkien tarjoamat varaosa- ja huoltopalvelut. Varsinkin Fordin paikallismyyjä Meriö & Kaasinen ja virallinen maahantuojaja korostivat mainoksissaan organisaationsa luotettavuutta myös pulmatilanteissa, "*sillä mahdollisesti tarpeellinen korjaus voidaan tehdä viivytyksettä jonkun valtuutetun Ford-korjaajan luona melkeinpä maan joka kolkassa*".⁴⁴⁸

1920-luvulla annetuissa autoasetuksissa määrättiin tiukat painorajoitukset ajoneuvoille tieluokan mukaan. Kainuun tieverkosto koostui 1920-luvulla sorapintaisista paikallismaanteistä, joissa kuorma- ja linja-autojen suurimmaksi kokonaispainoksi oli säädetty 4,0 - 4,5 tonnia. Tämä painorajoitus koski kuitenkin vain ilmarenkailla varustettuja autoja, sillä umpikumirenkaisilla ajoneuvoilla sallittu enimmäispaino oli 1 tonnin vähemmän.⁴⁴⁹ Kainuun alueella jälkimmäisellä painorajoituksella ei käytännössä ollut mitään merkitystä, sillä rekisteritietojen mukaan kaikissa kuorma-autoissa, lukuunottamatta Kajaanin Osuuskaupan vanhaa Rainieria, oli ilmarenkaat.⁴⁵⁰ Käytössä olleet enimmäispainosäädökset hidastivat huomattavasti tukevamman kuorma-autokaluston käyttöönottoa ja koko kuorma-autoliikenteen kehitystä. Varsinkin ammattikuljettajat kritisoivat säädettyjä rajoituksia esimerkiksi lehtikirjoituksissa, koska heidän mukaansa alhaisten kokonaispainojen seurauksena oli automaattisesti kuljetuskustannusten kohoaminen. Paikallismaanteillä ainoastaan alle 2 000 kg:n painoinen ja kantavuudeltaan noin 1,5 tonnin pieni tavara-auto voitiin kuormata täyteen. Raskaamman ja kantavamman

⁴⁴⁷Vrt. s 52.

⁴⁴⁸Kainuun Sanomat 16.6.1925. Ilmoitus, 3. Vrt. 21.2.1925. Ilmoitus, 2; 16.2.1926. Ilmoitus, 2. Vrt. myös s 58-59, 75-76, 86-88.

⁴⁴⁹Asetuskokoelma 1922/237; 1926/157. Vrt. Aitamäki 1977, 237. Kts. myös s 58, 60-61.

⁴⁵⁰Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929.

kaluston käyttö oli näin ollen taloudellisesti kannattamatonta, koska lain mukaan sen kyytiin pystyi ottamaan vain vajaan lastin.⁴⁵¹

Voimassa olleet painorajoitukset eivät kuitenkaan aiheuttaneet Kainuussa laajempaa porua, koska maakunnan kehnokuntoiset tiet pakottivat muutenkin kuorma-autoilijat turvautumaan kevyisiin alustoihin. Tarpeenvaatiessa tavaroiden kuljetusta voitiin tehostaa tilapäisillä ylikuormilla, jos vain auto ja tiestö kestivät vähänkin; lainkirjaimella ei ollut niin suurta väliä.⁴⁵² Seuraavassa taulukossa 15 esitetään Kainuun kuorma-autojen kantavuuden jakautuminen vuosina 1926 ja 1929.

Taulukko 15. Kuorma-autojen kantavuus Kajaanissa ja maaseudulla vuosina 1926 ja 1929.

Kantavuus	1926				1929			
	Kajaani		Maaseutu		Kajaani		Maaseutu	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
0-500	-	-	-	-	4	12,1	2	4,9
501-1000	10	58,9	6	75,0	8	24,2	16	39,0
1001-1500	5	29,4	2	25,0	16	48,5	14	34,1
1501-2000	2	11,7	-	-	4	12,1	9	22,0
2001-2500	-	-	-	-	1	3,1	-	-
Yhteensä	17	100,0	8	100,0	33	100,0	41	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

Heti vuosikymmenen puolivälin jälkeen, jolloin kuorma-autoilu varsinaisesti käynnistyi Kainuussa, tavara-autojen kuormituskyky oli tavallisesti erittäin vaatimaton. Maaseudulla 3/4 rekisterissä olleista kuorma-autoista oli kantavuudeltaan vajaan 1 tonnin ja Kajaanissakin tähän luokkaan kuului autokaluston selvä enemmistö. Vuosien myötä varsinkin 1 1/4 - 1 1/2 tonnin alustat lisäsivät suosiotaan. Vankempien alustojen ohella ajoneuvojen kantavuutta paransivat nopeasti yleistyneet isompikokoiset renkaat ja metallivanteet; tavallisesti rengaskoko kasvoi 30*3,5/5 -tuumaisista 32/34*5/6 -tuumaisiin. Tästä huolimatta Kainuun kuorma-autokanta oli vielä 1920-luvun lopussa erittäin kevytrakenteinen, sillä noin 4/5 Kajaanin ja maaseudun kuorma-autoista oli kantokyvyltään alle 1,5 tonnia. Järeämmät kuorma-autot, joiden kantavuus oli 2-2,5 tonnin luokkaa,

⁴⁵¹Suomen Moottorilehti 2/1924, 37-38; Kainuun Sanomat 9.11.1922. Kainuun uutisia, 2. Vrt. esim. Nummela 1978, 42, 83.

⁴⁵²Korhonen 1995, 56; Aitamäki 1977, 52.

puuttuivat edelleen lähes kokoneen Kainuun maanteiltä.⁴⁵³ Näyttää siis siltä, että Kainuun tavara-autojen kantavuus oli hyvin samanlainen sekä kaupungissa että maaseudulla, vaikka yksityisen ja ammattimaisen liikenteen suhde olikin niissä erilainen.

Vaikka tavara-autoja voitiin kuormittaa 1920-luvulla nykymittapuun mukaan erittäin varovaisesti, niiden kantokyky oli huomattavasti parempi verrattuna rahtihevoseen.⁴⁵⁴ Väinö Skogströmin mukaan hevoskuormien maksimikoko vaihteli 1900-luvun alkupuolella 500 - 800 kg:n välillä tien laadusta ja vuodenaikasta riippuen.⁴⁵⁵ Tämän painoiset kuormat olivat kuitenkin kunnioitettavan kokoisia, kun huomioidaan, että kärryn tai reenin edessä tepasteli vain yksi hevonen. Kuorma-autoissa vetotyöstä huolehti moottori, jonka kehittämä teho oli läheisessä vaikutussuhteessa myös ajoneuvon kantavuuteen. Koska Kainuuseen 1920-luvulla rekisteröityjen kuorma-autojen kuormituskyky oli yleensä vaatimaton, moottoreiden hevosvoimamäärät jäivät myös vastaavasti alhaisiksi.

Taulukko 16. Kuorma-autojen hevosvoimamäärät Kajaanissa ja maaseudulla vuosina 1926 ja 1929 rekisteritietojen mukaan.

HV	1926				1929			
	Kajaani		Maaseutu		Kajaani		Maaseutu	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
20-24	9	52,9	6	75,0	12	36,4	18	43,9
25-29	5	29,4	2	25,0	6	18,2	6	14,6
30-34	1	5,9	-	-	-	-	-	-
35-39	1	5,9	-	-	7	21,2	4	9,8
40-44	1	5,9	-	-	3	9,1	7	17,1
45-50	-	-	-	-	1	3,0	6	14,6
>50	-	-	-	-	4	12,1	-	-
Yhteensä	17	100,0	8	100,0	33	100,0	41	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1926 - 1929.

Vuonna 1926 valtaosa Kajaanissa ja maalaispitäjissä rekisterissä olleista kuorma-autoista olivat moottoriteholtaan varsin pieniä, alle 25 hevosvoiman suuruisia. Kokonaisuudessaan Kajaanin tavara-autot olivat kuitenkin teholtaan hieman

⁴⁵³Vrt. Suomen Moottorilehti 12/1926, 500-502; 5/1928, 148; Autoilija 5/1928, 13-14. Kts. myös Aitamäki 1977, 238-239; Nummela 1978, 81, 83.

⁴⁵⁴Nykyään tavallisen kuorma-auton ja perävaunun yhteenlaskettu kantavuus on 41 - 43 tonnia. Köhler 1998, 120.

⁴⁵⁵Skogström 1977, 142-144. Vrt. Ahvenainen - Kaukiainen - Viitaniemi 1982, 289.

suurempia, sillä maaseudulla ei ollut yhtään yli 30 hevosvoimaista ajoneuvoa. Vuosikymmenen loppuun tultaessa Kajaanin ja maaseudun erot pienivät, samalla kun ruvettiin siirtymään voimakkaampiin moottoreihin hieman raskaampien alustojen myötä. Sekä Kajaanissa että maalaispitäjissä yli 35 hevosvoimaisten kuorma-autojen osuus nousi reiluun 40 prosenttiin. Kajaanissa tähän joukkoon mahtui myös hyvin tehokkaita ajoneuvoja, sillä esimerkiksi v. 1928 kauppias Ipatoffin hankkimassa 6-sylinterisessä ja kantavuudeltaan 1,5 tonnin GMC:ssä oli 63 hevosvoimaa. Silti yli puolessa Kajaanin ja maaseudun kuorma-autoista oli vielä v. 1929 vähemmän kuin 30 hevosvoimaa. Tämä ei kuitenkaan ole yllättävää, koska kuorma-automarkkinoita hallitsivat suurennettiin alle 1,5 tonnin alustat.⁴⁵⁶ Kainuussa liikkuneisiin linja-autoihin verrattuna kuorma-autojen moottorit olivat 1920-luvun lopussa selvästi heikkotehoisempia. Esimerkiksi alle 30 hevosvoiman tehoisiin autoihin tyytyi enää vain vajaa kolmannes linja-autoilijoista. Syynä tähän eroon oli linja-autokannassa tapahtunut nopea uusiutuminen, jonka yhteydessä liikennöitsijät hankkivat painavampia ja tehokkaampia linja-autoja maakunnan reiteille.⁴⁵⁷

Kuorma-autojen vaatimattomat moottorit ja kevytrakenteiset alustat vaikeuttivat tavarankuljetusalaa koskevaa "tuotekehittelyä" sangen tehokkaasti 1920-luvulla. Muunmuassa perävaunujen käyttö oli erittäin hankalaa, koska ajoneuvoyhdistelmän koko ja paino kasvoivat helposti liian suuriksi vetoautolle. Tästä huolimatta erimallisten perävaunujen soveltuvuutta Suomen oloihin tutkittiin runsaasti vuosikymmenen aikana. Vuonna 1926 Suomen Moottorilehdessä kirjoitettiin varsin rohkaisevaan sävyyn perävaunun käytöstä. Artikkelin mukaan pieniin kuorma-autoihin soveltui parhaiten perävaunu, joka kytkettiin suoraan kuorma-auton taka-akselin päälle ilman erillistä vetoaisaa. Tällaista versiota ruvettiin nimittämään puoliperävaunuksi ja sen käyttö yleistyi nopeasti varsinkin sahatavaran ajossa 1930-luvulla.⁴⁵⁸ Edellisellä vuosikymmenellä perävaunujen käyttö oli kuitenkin Kainuussa harvinaista, sillä heikkojen ja pienien vetoautojen ohella pehmeärakenteiset tiet vaikeuttivat niiden käyttöönottoa. Kesällä 1929 kajaanilaisen rakennusliikkeen omistaja H. R. Tolppanen laittoi kuitenkin 46-hevosvoimaisen 1 3/4 tonnin Chevroletin, jossa oli kantavuudeltaan 1 1/4 tonnin perävaunu. Moottoriajoneuvorekisterin mukaan tämä oli ainoa 1920-luvulla maakuntaan rekisteröity perävaunu, jonka mallista ei kuitenkaan ole tietoa.⁴⁵⁹ On kuitenkin huomattava, että liikenteessä saattoi olla autoilijoiden omia "viritelmiä", joita ei rekisteröity. Esimerkiksi kajaanilainen vuokra-autoilija Lauri Nyysönen osoitti

⁴⁵⁶Vrt. Nummela 1978, 79-81.

⁴⁵⁷Vrt. s 62-63.

⁴⁵⁸Suomen moottorilehti 4/1926, 163-165. Vrt. Nummela 1978, 56-57. Kts. myös Korhonen 1995, 108-109.

⁴⁵⁹Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929.

melkoista kekseliäisyyttä syystalvella 1925, jolloin hän lisäsi henkilöautonsa kuljetuskykyä kiinnittämällä köydellä ajoneuvon perään työreen. Nyyssönen sai toiminnastaan varoituksen poliisiviranomaisilta, mutta vähemmän huomiotaherättäviä keksintöjä käytettiin mahdollisesti ainakin tilapäisissä tapauksissa.⁴⁶⁰

7. Automobiilit huristavat Kainuun teillä

7.1. Autojen kokonaismäärä

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen Kainuun alueen autoliikenne käynnistyi melko verkkaisesti. 1920-luvun alkuvuosina päästiin maakunnassa liikkeelle lähinnä vain linja-autoilun puolella, mutta määrällisesti autoilu oli edelleen erittäin marginaalista toimintaa. Kaiken kaikkiaan Kainuuseen hankittiin noin puolenkymmentä ajoneuvoa vuosikymmenen kahden ensimmäisen vuoden aikana. Luotettavampia tietoja automääristä on saatavissa kuitenkin vasta vuodesta 1922 alkaen, jolloin Suomessa aloitettiin järjestelmällinen rekisteröintitoiminta.⁴⁶¹ Tämän vuoksi seuraavissa yhteenvedoissa ajoneuvojen lukumääriä on tarkasteltu vain vuosien 1922 - 1929 osalta. Kyseisellä ajanjaksolla Kainuun alueen autojen lukumäärä kasvoi lähes nelikymmenkertaiseksi. (Kts. taulukko 17 seuraavalla sivulla.) Huippulukema saavutettiin vuonna 1929, jolloin maakunnassa oli 301 rekisteröityä ajoneuvoa. Aina vuoteen 1926 asti yksinomaan Kajaanissa oli enemmän autoja kuin koko Kainuun maalaispitäjissä yhteensä, mutta sen jälkeen liikenteen painopiste siirtyi vähitellen maaseudulle. Vuosikymmenen loppuun mennessä Kainuun ajoneuvokannasta noin 2/3 oli maalaispitäjissä ja 1/3 Kajaanin kaupungissa. Ajoneuvojen kokonaismääriin on kuitenkin suhtauduttava tietyllä varauksella, koska 1920-luvulla rekisteritilastoihin jäi usein "kummittelemaan" liikennöimättömiä, jo käytöstä poistettuja autoja. Vasta vuodesta 1929 alkaen viranomaiset ryhtyivät poistamaan rekisteristä ajoneuvoja, joita ei enää todellisuudessa ollut liikenteessä.⁴⁶²

⁴⁶⁰OMA. Kajaanin poliisilaitoksen järjestysosaston ilmoituskirjat Avb:8, raportti nro 636/11.12.1925.

⁴⁶¹Vrt. s 7.

⁴⁶²Kts. esim. Viitaniemi 1977, 87-88; Nummela 1978, 48; LAL r.y.:n vuosikirja 1938, 21-20. Vrt. s 7-8.

Taulukko 17. Autojen lukumäärä ja vuotuinen muutos Kainuussa vuosina 1922 - 1929.

Vuosi	Kajaani		Maaseutu		Yhteensä	
	Kpl	M-%	Kpl	M-%	Kpl	M-%
1922	6	-	2	-	8	-
1923	9	50	3	50	12	50
1924	23	156	9	200	32	167
1925	52	126	32	256	84	163
1926	89	71	72	125	161	92
1927	99	11	128	78	227	41
1928	107	8	182	42	289	27
1929	109	2	192	6	301	4

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929.

Kokonaisuudessaan autoliikenteen kasvuvauhti noudatti sekä Kajaanissa että maaseudulla 1920-luvulla melko samanlaista trendiä. Jokainen vuosi oli molemmissa automäärien perusteella nousuvoittoinen, mutta vilkkaimmat autonhankintakaudet sijoittuivat kaupungissa ja maaseudulla hieman eri ajankohtiin. Kajaanissa autoliikenteen kasvu oli ajoneuvojen määrän perusteella suurinta vuosikymmenen puolivälin tienoilla eli vuosina 1924 - 1926. Tällöin automäärän lisäys oli vuosittain keskimäärin 27 ajoneuvoa eli 118 prosenttia. Myös maalaispitäjissä autoliikenteen kasvuvauhti oli samalla ajanjaksolla ripeää, sillä se vaihteli noin 120 ja 260 prosentin välillä. Raju prosentuaalinen vuosimuutos johtui kuitenkin suurelta osin siitä, että maaseudulla automäärät pysyttelivät hyvin vähäisinä vielä tässä vaiheessa. Tarkasteltaessa ajoneuvojen kappalemäärissä tapahtuneita muutoksia huomataan, että syrjäseuduilla liikenteen kasvu oli nopeinta vasta 1920-luvun jälkipuoliskolla. Vuosina 1926 - 1928 moottoriajoneuvojen määrä lisääntyi maaseutupitäjissä vuosittain noin 40 - 56 ajoneuvolla, kun Kainuun ydinalueella Kajaanissa kasvu hidastui samaan aikaan jo huomattavasti. Koko maassa suurin kasvukausi ajoneuvojen lukumäärän osalta sijoittui kuitenkin tasaisemmin pidemmälle aikavälille. (Kts. liite 17.) Ajanjaksolla 1925 - 1928 automäärän vuosittainen lisäys Suomessa oli Suomen tilastollisten vuosikirjojen mukaan 30 - 99 prosentin luokkaa eli reilut 5 000 - 7 000 kappaletta. Samalla moottoriajoneuvojen kokonaismäärä kasvoi reilusta 10 000 ajoneuvosta yli 31 000:een.

Kainuun alueen ajoneuvojen lukumääriä voidaan tarkastella yksityiskohtaisemmin jakamalla rekisteröidyt autot käyttötarkoituksensa mukaan neljään eri ryhmään eli linja-autoihin, vuokra-autoihin, yksityisiin henkilöautoihin ja kuorma-autoihin. Seuraavilla sivuilla olevissa taulukoissa 18 ja 19 tarkastellaan

moottoriajoneuvojen jakautumista laaduittain sekä Kajaanissa että maalaispitäjissä vuosina 1922 - 1929.

Taulukko 18. Autojen lukumäärä laaduittain Kajaanissa vuosina 1922 - 1929.

Vuosi	Linja-a		Vuokra-a		Yks. autot		Kuorma-a		Yhteensä	
	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%
1922	2	33,3	-	-	3	50,0	1	16,7	6	100,0
1923	2	22,2	2	22,2	4	44,4	1	11,2	9	100,0
1924	5	21,7	7	30,4	10	43,5	1	4,4	23	100,0
1925	4	7,7	25	48,1	14	26,9	9	17,3	52	100,0
1926	5	5,6	44	49,4	23	25,8	17	19,2	89	100,0
1927	5	5,1	37	37,4	33	33,3	24	24,2	99	100,0
1928	6	5,6	34	31,8	37	34,6	30	28,0	107	100,0
1929	5	4,6	37	33,9	34	31,2	33	30,3	109	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929.

Kajaanin kaupungissa yksityinen henkilöautoilu oli koko ajanjakson suhteellisesti vilkkaampaa kuin maaseudulla. 1920-luvun alkupuolella lähes puolet Kajaanin autokannasta olivat yksityisautoja, mutta myöhemmin niiden osuus vakiintui neljänneksen-kolmanneksen tasolle. Maalaispitäjissä yksityisten henkilöautojen osuus koko ajoneuvomäärästä vaihteli tavallisesti noin 12 prosentista reiluun viidennekseen. Sen sijaan vuokra-autoja oli maaseudulla suhteellisesti enemmän kuin Kajaanissa; vuosikymmenen jälkipuoliskolla yli joka toinen maaseutupitäjissä vuosittain rekisterissä olleista ajoneuvoista oli pirssiauto. Samaan aikaan henkilöautojen osuus koko autokannasta oli sekä Kajaanissa että maaseudulla noin 70 prosentin luokkaa, mikä vastaa Suomen tilastollisten vuosikirjojen tietojen mukaan suurinpiirtein koko maan tilannetta. (Kts. liite 17.) Kainuun alueen linja-autoliikenteellä oli 1920-luvulla merkittävä rooli etenkin maalaispitäjissä. Vuosina 1924-1926 linja-autojen osuus maaseudun ajoneuvokannasta vaihteli jopa 56-19 prosentin välillä, mutta vuosikymmenen loppupuolella niiden suhteellinen osuus supistui nopeasti samoihin arvoihin kuin Kajaanissa. Samalla maakunnan omnibusliikenne asettui koko maata vastaavalle tasolle, sillä vuosina 1926-1929 Suomen kokonaisautomäärästä oli linja-autoja noin neljästä seitsemään prosenttia. (Kts. liite 17.)

Taulukko 19. Autojen lukumäärä laaduihin maalaispitäjissä vuosina 1922 - 1929.

Vuosi	Linja-a		Vuokra-a		Yks. autot		Kuorma-a		Yhteensä	
	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%
1922	-	-	-	-	1	50,0	1	50,0	2	100,0
1923	1	33,3	-	-	1	33,3	1	33,3	3	100,0
1924	5	55,6	1	11,1	2	22,2	1	11,1	9	100,0
1925	11	34,4	16	50,0	4	12,5	1	3,1	32	100,0
1926	14	19,4	40	55,6	10	13,9	8	11,1	72	100,0
1927	10	7,8	67	52,3	25	19,5	26	20,4	128	100,0
1928	10	5,5	97	53,3	40	22,0	35	19,2	182	100,0
1929	9	4,7	102	53,1	40	20,8	41	21,4	192	100,0

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929.

Kuorma-autojen osalta oltiin Kajaanissa ja varsinkin maaseutupitäjissä tavallisesti jäljessä koko maan keskiarvosta, vaikka tavara-autojen suhteelliset osuudet kasvoivat Kainuussa ripeästi 1920-luvun jälkipuoliskolla. Maamme koko autokannasta kuorma-autojen osuus vaihteli vuosina 1924 - 1929 noin 24 prosentista 28 prosenttiin, joten ainoastaan Kajaanissa päästiin vuosien mittaan samansuuntaiselle tasolle. (Kts. liite 17.)

7.2. Paikkakuntaiset erot

Kainuun eri alueiden autoistumisen astetta 1920-luvulla voidaan tarkastella auto- ja asukasmäärien avulla eli laskemalla kaikkien paikkakuntien asukkaiden lukumäärät autoa kohden. Asukasluvun perusteella Kainuussa oli 1920-luvulla kolme suurempaa pitäjää. Sotkamossa väkimäärä vaihteli vuosikymmenen aikana noin 11 000 - 13 000 asukkaan välillä, kun taas Kuhmoniemellä ja Suomussalmella asui vastaavana aikana noin 8 000 - 10 000 ihmistä. Kajaani oli tähän aikaan vielä vahvasti pieni maaseutukaupunki, sillä sen asukasluku jäi edelleen vuosikymmenen lopussa alle 7 000:nen. Tosin kaupungin välittömässä läheisyydessä sijaitsi Kajaanin maalaiskunnan alue, jossa asui 1920-luvulla keskimäärin 4 000 asukasta. Maakunnan pienin paikkakunta oli asukasmäärällä mitattuna Vuolijoki, jossa oli vähän yli 2 000 asukasta. Myös Hyrynsalmi ja Ristijärvi kuuluivat väkimääriltään köyhimpien paikkakuntien joukkoon. Niissä 3 000 asukkaan raja rikkoontui vasta vuosina 1927 - 1929.⁴⁶³

⁴⁶³STV 1922 - 1926 II Väestö, 30-33; 1927 II Väestö, 34-35; 1928 - 1931 II Väestö, 36-37.

Allaolevassa taulukossa on esitetty autoa kohden lasketut asukasmäärät Kainuun eri paikkakunnilla vuosina 1922 - 1929. Yleisesti ottaen maaseutupidäjien asukasmäärät autoa kohden pysyivät 1920-luvun alkupuoliskolla erittäin suurina ja esimerkiksi vuoteen 1925 mennessä yhdessäkään pitäjässä ei alitettu 1 000 asukkaan rajaa. Itse asiassa monella paikkakunnalla, kuten esimerkiksi Suomussalmella, Ristijärvellä, Säräisniemellä ja Vuolijoenlailla, koko autoliikenne käynnistyi hyvin myöhään eli vasta vuosikymmenen puolivälissä. Oman lukunsa muodosti Kajaanin kaupunki, jossa oli v. 1925 vain noin 100 asukasta autoa kohden. Koko maassa oli samaan aikaan auto 337 henkilöä kohden, joten Kainuun autoistumisen aste oli vielä tällöin erittäin alhainen lukuunottamatta Kajaania.⁴⁶⁴

Taulukko 20. Asukkaiden lukumäärät ajoneuvoa kohden Kainuussa vuosina 1922 - 1929.

Paikkak.	Asukkaita autoa kohden							
	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Kni	769	541	218	103	64	61	63	63
Smo	11655	11844	5989	1349	537	347	243	285
K-n	-	9181	4638	2345	735	534	326	274
S-s	-	-	-	2821	2147	578	491	390
H-s	-	-	2899	1472	596	501	234	280
R-j	-	-	-	1430	1458	732	329	251
Puol	-	-	-	2012	763	685	566	484
Palt	-	-	2034	1549	897	375	269	251
Knimlk	4007	4088	4173	2152	1468	730	877	1102
S-n	-	-	-	1838	923	339	269	221
V-j	-	-	-	2231	745	374	382	457

Lähde: Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929; Suomen Tilastollinen Vuosikirja 1922 - 1926 II Väestö, 30-33; 1927 II Väestö, 34-35; 1928 - 1931 II Väestö, 36-37.

1920-luvun loppupuolella Kajaanin asukasmäärä autoa kohden vakiintui 60 tienoille, mikä oli selvästi koko maan keskiarvon alapuolella; v. 1929 Suomessa laskettiin olevan autoa kohti noin 100 henkilöä.⁴⁶⁵ Kajaanin maalaiskunnassa vastaava lukumäärä säilyi edelleen vuosikymmenen lopulla varsin suurena. Tähän vaikutti ilmeisesti Kajaanin kaupungin läheisyys, jossa autokyytejä oli tarjolla

⁴⁶⁴STV 1927 II Väestö, 7; STV 1925 X Kulkuneuvot ja liikenne, 154-155.

⁴⁶⁵STV 1931 II Väestö, 9; STV 1929 X Kulkuneuvot ja liikenne, 164-165.

maalaiskunnankin tarpeisiin. Toisaalta sen autoistumisen astetta heikensi myös eräs rekisteröintitekniinen seikka. Esimerkiksi monet maalaiskunnan puolella Teppanassa asuneet pirssikuskit rekisteröivät tarkoituksella ajoneuvonsa Kajaaniin, koska kaupungin alueella vuokra-autojen palveluksilla oli enemmän kysyntää.⁴⁶⁶

Muulla maakunnassa ei ollut vielä v. 1926 yhtään paikkakuntaa, jossa olisi ollut alle 500 asukasta autoa kohden. Vuosikymmenen viimeisinä vuosina monessa pitäjässä alkoi kuitenkin vilkas autoistumisen kausi, jonka seurauksena alueelliset erot tasottuivat selvästi ja kuudella paikkakunnalla alitettiin 300 asukkaan raja vuoteen 1929 mennessä. Tunnusomaista usealle näistä paikkakunnista, kuten esimerkiksi Sotkamolle, Kuhmoniemielle, Paltamolle, Ristijärvelle ja Säräisniemielle, oli niiden sijainti Kajaanin (ja osittain Oulun) kaupungin tai muiden juna- ja vesiliikenteen solmukohtien läheisyydessä. Uudet vaikutteet ja kokeilunhalu levisivät helposti Kajaanin naapuripitäjiin ja samalla autoliikenteen tehtäväksi tuli täydentää muita liikennemuotoja eli toimia jatkoyhteytenä junille ja laivoille eri suuntiin. Toisaalta maakunnan pohjoisella laidalla Hyrynsalmella oli tärkeä asema alueen maaliikenteen "keskuksena", joista välitettiin ihmisiä ja tavaroita Suomussalmen, Puolangan, Sotkamon ja Kajaanin suuntiin ja päinvastoin pitkiäkin matkoja.

Tietynlaisen poikkeuksen muodosti Vuolijoen pitäjä. Siitä huolimatta, että kunta sijaitsi Kajaanin lähiympäristössä ja vilkkaan vesireitin varrella, jäi sen autoistumisen aste suhteellisen alhaiseksi. Syynä tähän lienee ollut se, että Vuolijoki ei toiminut liikenteen "välietappina" samalla tavalla kuin esimerkiksi Paltamo tai Sotkamo. Vuolijoen läheisyydessä ei ollut muita maaseutupitäjiä, joten hevoset ja Oulujärven laivaliikenne kykenivät palvelemaan kuntalaisten paikallista liikkumistarvetta tyydyttävällä tavalla. Lisäksi Iisalmeen ja Pohjois-Savoon suuntautuneesta liikenteestä huolehti rautatie, jonka kanssa autoilijat eivät halunneet eivätkä vielä kyenneet kilpailemaan. Toisaalta myös Kajaanin läheisyydestä saattoi olla haittaa alueen autoistumisessa, koska esimerkiksi kajaanilaiset linja-autoilijat ulottivat innokkaasti reittiverkkonsa Vuolijoen suuntaan.

⁴⁶⁶Oulun läänin moottoriajoneuvorekisteri 1922 - 1929.

8. Kytkinpoljin alas ja jarrutus

Ennen autoliikenteen alkua Kainuun alueen liikennetarpeita tyydyttivät lähinnä vesistöt sekä maalle rakennetut vaatimattomat kinttupolut ja kärrytiet. Huomattava parannus maakunnan liikenneoloihin saatiin aivan 1900-luvun alussa, jolloin avattiin Kajaanin ja Iisalmen välinen junayhteys. Parin seuraavan vuosikymmenen aikana rautateiden rakentaminen Kainuuseen oli kuitenkin hyvin verkkaista, mikä nosti autoliikenteen merkitystä harvaan asutussa maakunnassa. Toisaalta autoliikenteelle soveltuvien maanteiden vähäinen määrä ja heikko laatu ei tarjonnut kovin suotuisia edellytyksiä uudelle liikennemuodolle. Vaikeaa tilannetta yritettiin korjata 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä. Tällöin Kainuu oli yksi tierakennuksen valtakunnallisista pääkohteista, koska paremman tieverkon nähtiin olevan yhtenä edellytyksenä maakunnan taloudelliselle ja henkiselle nousulle. Samalla teiden rakentaminen ja kunnossapito pyrittiin luomaan yhä enemmän autoliikenteen etuja ja vaatimuksia vastaaviksi mm. uudistamalla tielainsäädäntöä vuosina 1918 ja 1927. Näkyvimpänä muutoksena oli valtiovallan velvollisuuksien lisääminen yleisten teiden rakentamisessa ja hoidossa, mutta "ruohonjuuritasolla" uudistukset juurtuivat hitaasti; esimerkiksi Kainuussa tieverkosto oli yleensä luvattoman heikossa kunnossa autoliikennettä ajatellen vielä 1920-luvun lopussa. Oman ongelmansa muodosti myös pitkät ja runsaslumiset talvet, jotka pysäyttivät autoliikenteen tehokkaasti ja korostivat hevosliikenteen merkitystä varsinkin syrjäseutujen liikennevälineenä.

Ensimmäiset autot ilmestyivät maakunnan teille noin kymmenen vuoden viiveellä siitä, kun ensimmäiset automobiilit oli tuotu Suomeen. Tätä voidaan pitää varsin hyvänä saavutuksena, jos otetaan huomioon maakunnan sijainti ja taloudelliset olot. Aluksi kainuulaiset saivat ihmetellä uutta liikkumismuotoa ulkopaikkakuntalaisten vieraillessa autoillaan maakunnassa, mutta keväällä 1911 kaksi kajaanilaista hankkivat allensa henkilöautot. Näistä toimitusjohtaja Paavo Palomäen auto oli tarkoitettu vain yksityiskäyttöön, mutta ajuri Herman Laitinen aloitti julkisen vuokra-autoliikenteen harjoittamisen. Lupaavasta alusta huolimatta autoilu jäi kuitenkin marginaaliseksi ilmiöksi Kainuussa ennen 1920-luvun alkua. Vähiten tähän ei vaikuttanut ensimmäisen mailmansodan syttyminen ja säännöstelyn alkaminen, mikä pysäytti autoliikenteen vähitellen "nollapisteen" tuntumaan sekä Kainuussa että koko maassa.

Pohja uudelle autoliikenteen nousulle luotiin juuri itsenäistyneen tasavallan ensimmäisinä elinvuosina, kun ajoneuvojen maahantuonti vapautui säännöstelystä vuoden 1919 kuluessa. 1920-luku oli kokonaisuudessaan varsinaista autoliikenteen

kasvukautta; koko Suomen automäärä yli kaksikymmentäkertaistui vuosien 1922 - 1929 välisenä aikana noin 36 000 kappaleeseen. Myös Kainuun seudulla autojen lukumäärässä saavutettiin huippulukema v. 1929, jolloin maakunnassa oli reilut 300 rekisteröityä ajoneuvoa. Kajaanissa autoliikenteen kasvu oli vilkkainta vuosikymmenen puolivälin tienoilla, kun maalaispitäjissä vauhtiin päästiin kunnolla vauhtiin vasta vuosina 1926 - 1928 tarkasteltaessa autojen kappalemäärien vuosittaisia muutoksia. Vuonna 1929 molempien alueiden ajoneuvomäärät kasvoivat vain muutamalla ajoneuvolla, mikä kertoo selvästi alkaneen talouspulan vaikutuksista. Autoilun nopea lisääntyminen pakotti myös valtiovalan mukaan autoliikenteen kehittämiseen ja valvontaan. Ennen ensimmäistä maailmansotaa autoliikennettä varten oli ollut olemassa vain paikallisia järjestyssääntöjä, joten v. 1922 säädetyille valtakunnallisille määräyksille autoliikenteestä oli selvä tilaus.

Kainuun seudulla linja-autoliikenne alkoi varsinaisesti vuosina 1920 - 1921, jolloin muodostuivat koko vuosikymmenen ajan vilkkaan liikennöinnin kohteena olleet reitit Sotkamo - Kuhmoniemi sekä Kiehimä (myöhemmin Kontiomäki) - Suomussalmi ja Kiehimä - Puolanka. Ensimmäiset ajokit olivat lähinnä tavara-autoja, joiden lavoille asennettiin vain puiset penkit matkustajia varten. Varsinainen läpimurto Kainuun linjaliikenteessä tapahtui vuosikymmenen puolivälin tienoilla taloudellisen nousukauden vanavedessä. Vanhojen linjojen viikkovuoromäärät kohosivat uusien yksityisten yrittäjien ja postihallituksen mukaantulon myötä. Kokonaan uutena alueena linja-autoliikenne laajeni Oulujärven ympäristöön, jossa oli vielä "koskematonta tilaa" laajentaa liikennealuetta. Vähitellen linja-autoliikenne ryhtyi kilpailemaan Oulujärven vilkkaan laivaliikenteen kanssa. Muualla Kainuun seudulla omnibussien liikennereitit suunniteltiin vielä siten, että ne toimivat pääasiassa jatko- ja syöttölinjoina laiva- ja junaliikenteelle.

Linja-autoliikenne syntyi Kainuussa heti alusta alkaen palvelemaan lähinnä maaseudun liikennetarpeita, mikä näkyi myös siinä, että vielä vuosikymmenen puolivälissä yli kolmannes koko maaseudun ajoneuvokannasta oli linja-autoja. Hartaimmin näitä joukkoliikennevälineitä hankkivat syrjäseutujen kauppiaat; omien tavarakuljetusten ohessa kulki myös korpiseutujen matkalaiset. Liikennöinnin aloittamista ei rajoitettu 1920-luvun kuluessa oikeastaan mitenkään, joten vuosikymmenen jälkipuoliskolla törmättiin myös Kainuussa kuljetuspalveluiden ylitarjontaan. Selvimmin tämä näkyi taksahintojen rajuna tippumisena kaikilla pääreiteillä taisteltaessa matkustavista asiakkaista. "Oman lusikkansa soppaan" laittoivat myös kuorma-autoilijat, jotka kuljettivat rahdin lisäksi usein henkilöitäkin. Kilpailuasetelmaa ei helpottanut myöskään se, että harvaanasutussa ja tiestöltään heikossa maakunnassa vain muutamat päälinjat houkuttelivat aloittamaan liikennöinnin.

Aivan vuosikymmenen lopussa Kainuun linja-autoilussa tapahtui muutoksia, jotka vahvistuivat entisestään seuraavan vuosikymmenen aikana. Linjaliikenteen liiallisesta kilpailusta päästiin eroon ainakin muodollisesti vuodesta 1928 lähtien, jolloin suoraan kuorma-autojen alustoille rakennettujen linja-autojen käyttö henkilöliikenteessä kiellettiin heikon turvallisuuden vuoksi. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että "harrastelijaliikennöitsijät" poistuivat vähitellen alalta ja tilalle jäivät vain ammattimaisemmat yrittäjät. Samassa yhteydessä linja-autokalusto uusiutui totaalisesti. Siihen asti Kainuun linja-automarkkinoita suvereenisti hallinneet halvat, keveät ja pienitehoiset Fordit vaihtuivat nopeasti tilavammille ja tukevammille alustoille rakennettuihin linja-autoihin.

Alan sisäinen tervehtyminen ja kehittyminen nosti myös linja-autoliikenteen ensimmäisen kerran laajalla rintamalla sisävesilaivojen vakavaksi haastajaksi. Esimerkiksi aiemmin Kajaani-Sotkamo väliä hallinnut höyrylaivaliikenne joutui kilpailutilanteeseen, kun Sotkamosta Kuhmoniemielle suuntautunut linja-autoreitti ulotettiin syksyllä 1927 alkamaan Kajaanista asti. Samoihin aikoihin syntyivät myös ensimmäiset rinnakkaiset linjat junaliikenteen kanssa, kun Ylä-Kainuuseen johtaneiden linjojen toiseksi päätepisteeksi tuli Kontiomäen sijaan Kajaani. Kyseessä oli kuitenkin vain hyvin lyhyt "pätkä", joten käytännössä maakunnan rautatieliikenne säilyi kilpailutilanteen ulkopuolella vielä 1920-luvun lopussa.

Ammattimainen vuokra-autoliikenne käynnistyi Kainuun alueella uudelleen vuosina 1923 - 1924 ensimmäisen maailmansodan aiheuttaman katkoksen jälkeen. Tapahtuman taustatekijöinä olivat ilmeisesti henkilöautojen maahantuonnin elpyminen sekä ihmisten matkustus- ja kulutusalttiuden lisääntyminen samoihin aikoihin. Vuosikymmenen alkupuolella hankittujen muutamien pirssien merkitys kainuulaisten jokapäiväisessä elämässä jäi kuitenkin vaatimattomaksi; ihmisten liikkumistarpeista huolehtivat edelleen lähinnä hevoset, höyrylaivat ja yhä enenevässä määrin linja-autot.

Vuokra-autoilun aloittamisen motiivina oli usein autonomistajien halu kattaa ajoneuvon hankintakuluja ja tienata hieman ylimääräistä rahaa uudella kulkuvälineellä. Monelle 1920-luvun vuokra-autoilijalle alalle siirtyminen oli kuitenkin vain kokeiluluontoinen sivutoimi, koska useat pirssit rekisteröitiin vain tilapäiseen ajoon maksusta. Koska vuokra-autoilun kykeni aloittamaan halutessaan lähes jokainen henkilöauton omistaja, kiinnostus alaa kohtaan nousi nopeasti vuosikymmenen puolenvälin jälkeen. Kajaanin kaupungissa vuokra-autoilu oli vilkkaimmillaan vuosina 1925 - 1926. Tällöin Kajaaniin rekisteröitiin vuosittain yli 20 uutta pirssiä ja kaupungin koko autokannasta noin puolet oli vuokra-autoja. Maaseudulla vuokra-autoilun huippuvuodet ajottuivat hieman myöhempään eli vuosiin 1926 - 1928, jolloin Kajaanissa henkilöautoilun kasvun painopiste siirtyi

vähitellen yksityisautoilun puolelle. Vuokra-autoilun yleistyminen ja tavallaan uuden aikakauden alku näkyi selvimmin Kajaanin katukuvassa. 1920-luvun loppuun tultaessa oli käytännössä selvää, että kaupungin vossikkaliikenne joutui luovuttamaan aikaisemman johtoasemansa henkilöliikenteessä pirsseille. Toisaalta maaseudulla hevonen säilytti edelleen selvästi käytetyimmän ja näkyvimmän kulkumuodon aseman, vaikka vuokra-autot ja omnibussit vähensivät kesäisin esimerkiksi kievarilaitoksen merkitystä.

Pirssien lukumäärän räjähdysmäinen kasvu maakunnassa toi mukanaan myös ongelmia. Varsinkin joillakin maaseutupaikkakunnilla vuokra-autojen ylitarjonta aiheutti mm. taksojen polkemista, johon toisaalta vaikutti myös autoilijoiden itsepäinen pyrkimys kilpailla linja-autotaksojen kanssa. Kajaanissa vuokra-autoilijoiden kilpailua hillitsi huomattavasti v. 1925 vahvistettu taksasääntö ja heidän pyrkimyksensä valvoa ja puolustaa alansa etuja, mikä näkyi parhaiten autoilijoiden ammatillisena järjestäytymisenä jo vuoden 1928 aikana. Liiallinen kilpailu ja autoilijoiden ilmeisen niukka tulotaso ei kuitenkaan houkutellut pahemmin kainuulaisia yrittäjiä surullisen kuuluisaan pirtun salakuljetukseen ja myyntiin. Tai sitten "pirtutrokarit" eivät vain jääneet kiinni viranomaisten valvonnasta huolimatta.

Yksityisen henkilöautoilun tulo Kainuun maanteille noudatteli pienellä aikaviiveellä hyvin samanlaista kaavaa kuin vuokra-autoilu. Vuosikymmenen alkupuolella yksityisiä henkilöautoja laitettiin hajakappaleita lähinnä vain Kajaaniin, mutta kunnolla kaupungissa päästiin liikkeelle vasta vuosina 1926 - 1928 ja maalaispitäjissä vuosien 1927 ja 1928 välisenä aikana. Kyseisinä ajanjaksoina yksityisiä henkilöautoja rekisteröitiin noin 15 kappaleen vuosivauhdilla. Samalla Kajaanissa yksityisautoilu nousi suhteellisesti selvästi suosituimmaksi kuin maaseudulla; vuosina 1927 - 1929 edellisen henkilöautokannasta oli noin puolet sekä yksityisiä henkilöautoja että vuokra-autoja, mutta jälkimmäisen henkilöautoista oli rekisteröity edelleen yli 70 prosenttia vuokra-autoiksi. On kuitenkin huomattava, että yksityisen ja ammattimaisen henkilöautoilun raja oli erittäin häilyvä autoliikenteen alkuaikoina; tilapäistä vuokra-ajoa ajettiin usein myös yksityiseen käyttöön rekisteröidyillä henkilöautoilla.

Virallisesta, henkilöauton käyttötarkoituksen mukaan tehdystä rajanvedosta huolimatta sekä yksityisellä että ammattimaisella puolella luotettiin hyvin samanlaiseen autokalustoon. Maaseutupaikkakunnissa Ford oli haastamaton markkinaykkönen vuokra-autoliikenteessä ja yksityisautoilijoiden keskuudessa koko vuosikymmenen ajan ja myös Kajaanissa halpoja merkkejä, kuten Ford ja Chevrolet, rekisteröitiin selvästi eniten. Kainuun maanteilla ei siis pahemmin "pröystäily" kalliimmilla laatumerkeillä riippumatta siitä tuliko ajoneuvo omaan vai maksulliseen ajoon. Yhteiskunnalliselta asemaltaan yksityisautojen omistajat olivat kuitenkin

selvästi ammattiautoilijoiden yläpuolella varsinkin Kajaanissa. Siellä valtaosa yksityisistä henkilöautoista oli ylempien toimihenkilöiden ja yritysten omistuksessa yhteiskunnan erilaisten keskiryhmien sijaan. Maaseudulla vastakkainasettelu ei ollut niin näkyvä, koska huomattava osa sekä yksityis- että ammattiautoilijoista tuli maatalousväestön keskuudesta.

Eri autoliikennemuodoista kuorma-autoilu lähti selvästi kaikkein nihkeimmin liikkeelle Kainuussa. Varsinkin maalaispitäjissä tavara-autojen osuus koko maaseudun autokannasta oli vielä 1920-luvun lopussakin vain noin viidenneksen luokkaa, kun Kajaanin kuorma-autoilussa päästiin vähitellen koko maata vastaavalle tasolle. Suurimpana syynä alan hitaaseen kehittymiseen oli Kainuun seudun heikkokuntoinen tieverkosto, joka soveltui huonosti henkilöautoa painavammille tavara-autoille. Osaltaan myös linja-autojen ilmestyminen jo varhain Kainuun alueelle vähensi suurimpia paineita tavara-autojen hankkimista kohtaan. Lisäksi maaseutuhenkisessä maakunnassa oli enemmän kuin tarpeeksi hevosia huolehtimaan rahtiliikenteestä, joten kalliiden kuorma-autojen ostamista ei varsinkaan ennen vuosikymmenen puoliväliä nähty tarpeellisenä. Maaseudulla kuorma-autot eivät uhanneet hevosten johtoasemaa tavaraliikenteessä seuraavinakaan vuosina, mutta Kajaanissa koneellinen tavarankuljetus hivuttautui hevostaliikenteen rinnalle juuri ennen vuosikymmenen vaihdetta.

Sekä Kajaanissa että maalaispitäjissä liikkui molemmissa ainoastaan yksi kuorma-auto aina vuosikymmenen puolivälin tienoille saakka. Tämän jälkeen tavara-autoja hankittiin molemmille alueille hyvin tasaisella tahdilla; ensirekisteröintien vuosittainen määrä vaihteli tavallisesti kymmenen kappaleen molemmin puolin. Selvän poikkeaman tästä muodosti maaseudulla vuosi 1927, jolloin vastarekisteröityjen kuorma-autojen määrä nousi peräti 18 kappaleeseen. Pääasiassa tämä "tilastopiikki" johtui kuitenkin linja-autoliikenteeseen kelpaamattomista ajoneuvoista, joista valtaosa siirrettiin juuri tällöin ainakin muodollisesti kuorma-autojen ryhmään. Samalla tämä muutos yhdessä maakunnan heikkokuntoisen tieverkon kanssa vaikutti siihen, että Kainuun seudun kuorma-autot olivat suurelta osin sekä kantavuudeltaan että moottoritehoiltaan vaatimattomia Fordeja ja Chevroleteja.

Huomattavin ero Kajaanin ja maaseudun kuorma-autoilun välillä oli liikenteen jakautumisessa käyttötarkoituksen mukaan. Kainuun syrjäseuduilla tavara-autoja hankkivat lähinnä pienten kauppaliikkeiden harjoittajat sekä maanviljelijät, jotka rekisteröivät ajoneuvonsa yleensä ammattimaiseen käyttöön. Linja- ja vuokra-autoilun tarjoaman mallin mukaisesti tällä pyrittiin varmistamaan hankinnan taloudellinen kannattavuus; oman rahdin ohella kuorma-autojen omistajat kuljettivat maksua vastaan myös muiden tavaroita pitkiäkin matkoja juna- tai laivaliikenteen

risteyskohtiin ja takaisin. Sen sijaan Kajaanin kaupungissa tavara-autot olivat pääasiassa suurempien kauppaliikkeiden, teollisuuslaitosten ja erilaisten yhteisöjen yksityiskäytössä. Toisaalta raja ammattimaisen ja yksityisen liikenteen välillä ei ollut kovin jyrkkä kuorma-autoilunkaan puolella 1920-luvulla.

Kainuun alueella autoistuminen tapahtui 1920-luvulla hyvin epätasaisesti kuten koko Suomessa. Vuosikymmenen alkupuolella autoja hankittiin pääasiassa Kajaaniin, joka oli noussut edellisten vuosikymmenien aikana entistä vahvemmin maakunnan liikenteelliseksi ja kaupalliseksi keskuksiksi. Vuoteen 1926 saakka Kajaanissa olikin enemmän rekisteröityjä ajoneuvoja kuin koko maaseudulla yhteensä. Maalaispitäjien voimakas autoistuminen tasoitti kuitenkin alueellisia eroja, minkä vuoksi parin vuoden päästä Kainuun ajoneuvokannasta oli lähes 2/3 maaseudulla. Yleensä autoja hankittiin ahkerasti tärkeiden juna- ja vesiliikennereittien solmukohdissa tai niiden läheisyydessä sijaitseville paikkakunnille, joissa ajoneuvoille riitti kysyntää niiden tarjotessa jatkoyhteyksiä sekä tavaroille että matkustajille. Silti autojen määrä väestöön nähden pysytteli varsinkin maaseudulla varsin vähäisenä; v. 1929 päästiin kuudessa kymmenestä maalaispitäjästä alle 300 asukkaaseen autoa kohden. Samaan aikaan Kajaanin kaupungissa oli yksi auto noin 60 henkilöä kohden. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että Kainuun alueella oltiin edelleen, Kajaanin lukuunottamatta, huomattavasti jäljessä koko maan autoistumisen keskiarvosta eli noin 100 henkilöstä autoa kohti.

Lähteet**1. Arkistolähteet:****Oulun maakunta-arkisto (OMA), Oulu**

Hyrnsalmen piirin nimismiehen arkisto

kirjepäiväkirjat 1919 - 1929, AIa: 6-8.

kirjekonseptit 1919 - 1928, DIa1: 4-10.

Kajaanin maistraatin arkisto

pöytäkirjat 1908 - 1929, ICa: 154-166; ICd: 14-22.

Kajaanin poliisilaitoksen arkisto

järjestysosaston ilmoituskirjat 1914 - 1929, AVb: 1-10.

rikosilmoituskirjat 1917 - 1929, AVa: 1-2.

kirjepäiväkirjat 1909 - 1929, AIa: 2-9.

kirjekonseptit 1912 - 1929, DIa: 1-14.

Kuhmon piirin nimismiehen arkisto

kirjepäiväkirjat 1919 - 1929, AIa: 7-10.

Oulun lääninkanslian arkisto

II osaston kirje- ja päätöskonseptit 1906, 1911, 1925,

Da: 121, 133, 196.

Paltamon piirin nimismiehen arkisto

kirjepäiväkirjat 1919 - 1929, AIa: 5-8.

kirjekonseptit 1919 - 1929, DIa: 6-8.

Sotkamon piirin nimismiehen arkisto

kirjepäiväkirjat 1919 - 1929, AIa: 5-7.

kirjekonseptit 1919 - 1929, DIa1: 5-11.

Vaalan piirin nimismiehen arkisto

kirjepäiväkirjat 1919 - 1929, AIa: 2-4.

muut luettelot, BVII: 19.

Kajaanin kaupungin arkisto (KKA), Kajaani

Kotiseutuarkisto

Hannes Mikkosen muistelmat.

Oulun automuseo, Oulu

Oulun läänin automobiilirekisteri 1922 - 1929.

2. Virallisjulkaisut:

Asetuskokoelma 1883, 1918, 1919, 1921, 1922, 1926-1929, 1931.

Komiteanmietintö 1910:4.

Komiteanmietintö 1928:7.

Komiteanmietintö 1954:6.

Suomen tilastollinen vuosikirja (STV) 1912, 1920 - 1931. Helsinki 1912, Helsinki 1921 - 1931.

Suomen virallinen tilasto (SVT) IA. Ulkomaankauppa, 41-44, tauluja 1921 - 1924; 48-50, tauluja 1928 - 1930. Helsinki 1922 - 1925, Helsinki 1929-1931.

Suomen virallinen tilasto (SVT) III. Maatalous, 18-25, taululiitteitä 1921 - 1928. Helsinki 1924 - 1929.

Suomen virallinen tilasto (SVT) III. Maatalous, 26:2. Yleinen maataloustiedustelu, taululiitteitä 1929 - 1930. Helsinki 1932.

Suomen virallinen tilasto (SVT) XIX. Tie- ja vesirakennukset, 38-45, 1922 - 1929. Helsinki 1924 - 1931.

Turisti. Rautateiden aikataulut, höyrylaivojen ja autojen kulkuvuorot, 1920 - 1930. Helsinki 1920 - 1930.

3. Sanomalehdet:

Kainuun Sanomat 1919 - 1929.

Kaikuja Kajaanista 1909 - 1916.

Kajaani 1922 - 1929.

Kajaanin Lehti 1909 - 1919.

Kajaanin Uutiset 1921 - 1922.

Ylimaa 1919 - 1920.

4. Kirjallisuus:

Aitamäki 1953, Aitamäki, Kaarlo, Autoliikenne ja autoilijain järjestötoiminta. Salo 1953.

Aitamäki 1977, Aitamäki, Kaarlo, Autoilu ennen ja nyt: tie, liikenne, liikennevälineet, autot, kuorma-auto ja autoilijain yhteistoiminta. Mänttä 1977.

Ahvenainen - Kaukiainen - Viitaniemi 1982, Ahvenainen, Jorma - Kaukiainen, Yrjö - Viitaniemi, Matti, Sotien välinen kausi. Liikenne. Teoksessa Suomen taloushistoria 2. Helsinki 1982.

- Aunola** 1996, Aunola, Aarre, Kuorma-autoilun vuosikymmenet 1916 - 1996: Kalajoki, Alavieska, Rautio. Raahe 1996.
- Blomberg** 1991, Blomberg, Olli, Höyryvaunusta kymppipyörään. Jyväskylä 1991.
- Blomberg** 1996a, Blomberg, Olli, Kuorma-auton tulo Suomeen. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1996.
- Blomberg** 1996b, Blomberg, Olli, Tavara-automobiilista kuorma-autoon. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1996.
- Blomberg** 1996c, Blomberg, Olli, Ammattimainen tavaraliikenne. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1996.
- Blomberg** 1996d, Blomberg, Olli, Tavarankuljetus ja lainsäädäntö. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1996.
- Blomberg** 1996e, Blomberg, Olli, Kuljetusalan markkinavoimaa. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1996.
- Bonsdorff - Martikainen** 1931, Bonsdorff, E. - Martikainen, Olli, Tielainsäädäntö selityksineen tielakiin. Porvoo 1931.
- Brander** 1930, Brander, U., Kainuun takamailta. Teoksessa Suomen Matkailijayhdistyksen vuosikirja 1930. Helsinki 1930.
- Calamnius** 1912, Calamnius, R, Suomussalmen seurakunnan historia. Oulu 1912.
- Claudelin** 1936, Claudelin, H.V., Hajanaisia piirteitä ja muistoja Hyrynsalmen seurakunnan vaiheista v.v. 1786 - 1936. Kajaani 1936.
- Eerikäinen** 1917, Eerikäinen, Martti, Maantien rakennuksen ja kunnossapidon alkeet. Porvoo 1917.
- Entinen** Oulujoki. Historiikka ja muistitietoja. Helsinki 1954.
- Fränti** 1928, Fränti, Aleksanteri, Tietoja Kajaanin kihlakunnasta. Kajaani 1928.
- Fränti** 1963, Fränti, Eila, Kulkuneuvot Kajaanin kihlakunnassa 1700-luvulta 1800-luvun loppuun. Laudaturtutkielma Turun yliopiston historian laitoksella. Turku 1963.
- Fält** 1977, Fält, Olavi, Itsenäisyytemme vuosikymmenet Kajaanissa-Kajaani 1917 - 1977. Teoksessa Faravid 1. Pohjois-Suomen Historiallisen Yhdistyksen vuosikirja. Tornio 1977.
- Georgano** 1991, Georgano, Nick, Auto 1880 - 1920-luvulla. Jyväskylä 1991.
- Hakkarainen** 1990, Hakkarainen, Jouko, Vikke Hakkarainen Osakeyhtiö 1930 - 1990. Lievestuore 1990.
- Heikkinen** 1985, Heikkinen, Antero, Kajaanin läänistä Kainuun maakunnaksi. Teoksessa Scripta Historica IX. Oulun historiaseuran julkaisuja. Oulu 1985.
- Heikkinen** 1986, Heikkinen, Antero, Kainuun historia III. Kajaani 1985.
- Heikkinen** 1984, Heikkinen, Reijo, Kunta kaupungin ympärillä. Kajaanin maalaiskunnan vaiheita kunnan lakkauttamiseen asti. Kajaani 1984.

- Heikkinen** 1988, Heikkinen, Reijo, Tarinoita tervamailta. Kajaanin ja sen lähiseutujen kotiseutulukemisto. Kajaani 1988.
- Heikkinen** 1989, Heikkinen, Reijo, Oulujärvi. Kainuun meri. Jyväskylä 1989.
- Hernberg** 1922, Hernberg, Alarik, Paikallisteiden kunnossapito. Helsinki 1922.
- Hjerppe** 1988, Hjerppe, Riitta, Suomen talous 1860 - 1985. Kasvu ja rakennemuutos. helsinki 1988.
- Hyytiäinen** 1946, Hyytiäinen T.H.E., Autoliikenteemme vaiheita. Teoksessa 50 vuotta Suomen teollisuutta ja taloutta. Helsinki 1946.
- Järvinen** 1911, Järvinen, Kyösti, Liikenne ja liikennepolitiikka Suomen oloja silmälläpitäen. Porvoo 1911.
- Järvinen** 1926, Järvinen, Kyösti, Liike-elämä IX. Liikenne. Helsinki 1926.
- Kainuun** Osuusliike kuudenkymmenen vuoden ajalta 1913 - 1973. Oulu 1974.
- Kare** 1974, Kare, Kauko, Ammattina autokyyditys, Suomen taksiliikenteen vaiheita. Tampere 1974.
- Kallenautio** 1983, Kallenautio, Jorma, Katujen kunnossa- ja puhtaanapito. Jätehuolto. Teoksessa Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. Toim. Tommila Päiviö. Vantaa 1983.
- Kallenautio** 1984, Kallenautio, Jorma, Kadun- ja tienpito. Jätehuolto. Teoksessa Suomen kaupunkilaitoksen historia 3. Toim. Tommila Päiviö. Vantaa 1984.
- Karjalainen** 1995, Karjalainen, Eljas, Kohteena Kontiomäki. Paltamo 1995.
- Karjalainen** 1965, Karjalainen, Helena, Vuolijoen kunnan historiikki. Kajaani 1965.
- Karppinen** 1977, Karppinen, Eino, Autokatsastusmiesten yhdistys r.y. 50 vuotta 1927 - 1977. Helsinki 1977.
- Kaste** 1957, Kaste, Jouko, Kuorma-autoliikenteen ja rautateiden välisestä kilpailusta meillä ja eräissä muissa maissa 1920- ja 1930-luvuilla. Teoksessa Ammattiautoilija 9/1957. Helsinki 1957.
- Korhonen** 1995, Korhonen, Unto, Automobiililla siltojen yli... ja nyppylältä nyppylälle: Sotkamon liikenteen historiaa sotavuoteen 1939. Sotkamo 1995.
- Kosonen** 1994, Kosonen, Matti, Itärajan vartiointi siirtyy sisäasiainministeriölle. Teoksessa Isänmaan portinvartijat. Suomen rajojen vartiointi 1918 - 1994. Keuruu 1994.
- Kuorma-auto** 100 v. 1996. Veteraanikuorma-autojen seuran juhlijulkaisu. Tampere 1996.
- Köhler** 1996, Köhler, Stuart, Bussit ja sekajunat tavaraliikenteessä. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1996.
- Köhler** 1998, Köhler, Stuart, Kannolta kuluttajalle. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia II. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1998.

- Laitinen** 1985, Laitinen, Pertti, Puolangan tie- ja liikenneolot. Teoksessa Puolangan kirja. Toim. Wilmi Jorma. Jyväskylä 1985.
- Lehtonen** 1932, Lehtonen, K.F., Kajaanin Puutavara Osakeyhtiö. Helsinki 1932.
- Leimu** 1976, Leimu, Pekka, Liikennereitit ja niiden käyttö paltamossa 1800 - 1970. Turun yliopiston kansatieteen laitoksen monisteita 11. Turku 1976.
- Leino-Kaukiainen** 1988, Leino-Kaukiainen, Pirkko, Kasvava sanomalehdistö sensuurin kahleissa. Teoksessa Suomen lehdistön historia 1. Toim. Tommila Päiviö. Kuopio 1988.
- Leppänen** 1967, Leppänen, Seppo, Kuljetuslaitos 1919 - 1950. Teoksessa Itsenäisen Suomen Taloushistoriaa 1919 - 1950. Porvoo 1967.
- Leppänen** 1973, Leppänen, Seppo, Liikenne Suomessa 1900 - 1965. Helsinki 1973.
- Linja-auto** Liikennöitsijäin Liitto (LAL) r.y:n vuosikirja 1933. Helsinki 1933.
- Linja-auto** Liikennöitsijäin Liitto (LAL) r.y:n vuosikirja 1938. Helsinki 1938.
- Lönnroth** 1927, Lönnroth, Arvo, Tiekäsikirja. Porvoo 1927.
- Mauranen** 1995, Mauranen, Tapani, Taksi!: Matka suomalaisen taksin historiaan. Forssa 1995.
- Mauranen** 1996, Mauranen, Tapani, Ajakee pirssillä! Kuopion taksiliikenteen historiaa. Kuopio 1996.
- Mauranen** 1998, Mauranen, Tapani, Auto meni metsään. Teoksessa Suomen kuorma-autoliikenteen historia II. Toim. Blomberg Olli. Forssa 1998.
- Moisala** 1983, Moisala, U.E., Auto Suomessa: auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983. Jyväskylä 1983.
- Mustonen** 1885, Mustonen O.A.F. Tietoja Kajaanin kihlakunnasta ja etenkin Paltamon pitäjistä. Hämeenlinna 1885.
- Mäkelä** 1967, Mäkelä, Aarne, Turun linja-autoliikenteen kaksi ensimmäistä vuosikymmentä (1919 - 1939). Suomen historian laitoksen moniste B:1. Turun yliopisto 1967.
- Mäkelä** 1978, Mäkelä, Aarne, Suomen linja-autoliikenteen historia II. Jyväskylä 1978.
- Nummela** 1978, Nummela, Ilkka, Kuorma-autoliikenteen vaiheet toiseen maailmansotaan asti. Suomen historian pro gradu. Jyväskylän yliopisto 1978.
- Opas** maanteitä koskevien lakisäännösten soveltamisessa ja maantien kunnossapitotyön suorittamisessa. Helsinki 1921.
- Oulun** taksiautoilijat 50 v. 6.11.1976: 1926 - 1976. Oulu 1976.
- Oulun** tie- ja vesirakennuspiirin historiikki. Oulu 1985.
- Palola** 1962, Palola, Pekka, Linja-autoliikenne 1920-luvulla. Lehdessä Suomen autolehti 8/1962. Helsinki 1962.

- Paulaharju** 1922, Paulaharju, Samuli, Kainuun mailta: Kansantietoutta Kajaanin kulmilta. Helsinki 1922.
- Perko** 1977a, Perko, Touko, Kohti modernia tiepolitiikkaa. Teoksessa Suomen teiden historia II. Lahti 1977.
- Perko** 1977b, Perko, Touko, Maanteiden rakentaminen 1918 - 1939. Teoksessa Suomen teiden historia II. Lahti 1977.
- Pettersson** 1931, Pettersson, G., Maanteitten talviaukkipidosta maassamme. Lehdessä Tielehti 2/1931. Helsinki 1931.
- Pietiäinen** 1988, Pietiäinen, Jukka-Pekka, Suomen postin historia 2. Helsinki 1988.
- Pulma** 1994, Pulma, Panu, Mullistusten aika 1906 - 1939. Teoksessa Pikkukaupungin unelmia: Kajaani 1906 - 1976. Kajaani 1994.
- Pyhälä** 1929, Pyhälä, Armo, Katurakennuksista ja katujen päällystyksestä Kajaanissa. Kajaani 1929.
- Raevuori** 1948, Raevuori, Yrjö, Linja-autoliikenteen vaiheet. Tampere 1948.
- Rainio** 1949, Rainio, Atte, Auton ja autotekniikan alkuhistoriaa Suomessa. Helsinki 1949.
- Satokangas** 1987, Satokangas, Reija, Oulun linja-autoliikenteen historia. Jyväskylä 1987.
- Schultz** 1916, Schultz, K.A., Selonteko eri radoista. Teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862 - 1912 II. Helsinki 1916.
- Sinisalo** 1981, Sinisalo, Hannu, Ihmisen ja työn kuvia. Jyväskylä 1981.
- Skogström** 1977, Skogström, Väinö, Tienpidon ja liikenteen varhaisesta kehityksestä. Lehdessä Tie ja liikenne 4-5/1977. Helsinki 1977.
- Soikkanen** 1966, Soikkanen, Hannu, Maalais kuntien itsehallinnon historia. Helsinki 1966.
- Stolze** 1983, Stolze, Rainer, Automobiili - vuosisatamme kuvajainen. Kouvola 1983.
- Suomen** Automobiilikauppiaitten Yhdistys r.y. 1925 - 1945. Helsinki 1945.
- Suomen** Automobiili Klubin käsikirja 1928. Helsinki 1928.
- Suomenmaa IX:1.** Toim. Rosberg J.E. ja Hilden Kaarlo. Porvoo 1929.
- Suomen** yleisemmin käytettyjen maanteiden välimatkaluettelo. Helsinki 1923.
- Suomussalmi** 1968. Toim. Kemppainen Hannes. Helsinki 1968.
- Susitaival** 1957, Susitaival, Paavo, Kajaani Oy 1907 - 1957. Helsinki 1957.
- Tietosanakirja 11.** Täydennysosa 1920 - 1922. Helsinki 1922.
- Tommila** 1978, Tommila, Päiviö, Rautatieverkko ja rautatieliikenne. Teoksessa Suomen sanomalehdistön historia-projektin julkaisuja nro 10. Tietoliikenne Suomessa 1860 - 1939. Toim. Uino Ari ja Löytönen Markku. Helsinki 1978.
- Turpeinen** 1986, Turpeinen, Oiva, Kainuun historia II. Kajaani 1986.

- Turpeinen** 1988, Turpeinen, Oiva, Väestö ja talous 1720-luvulta 1980-luvulle. Teoksessa Hyrynsalmen historia. Toim. Huurre Matti. Jyväskylä 1988.
- Turpeinen** 1992, Turpeinen, Oiva, Suomussalmi pellonraivaamisen, mutta myös autoitumisen ja keskittymisen kaudella 1880 - 1990. Teoksessa Leipä luonnosta: Suomussalmen historian kymmenen vuosituhatta. Toim. Huurre Matti. Helsinki 1992.
- Törnqvist - Ryönänkoski** 1968, Törnqvist, Erik - Ryönänkoski, Urpo, Teollistumisajan suhdannevaihtelut. Teoksessa Suomen talous- ja sosiaalhistorian kehityslinjoja. Toim. Jutikkala Eino. Porvoo 1968.
- Valpasvuo** 1954, Valpasvuo, Ahti, Säräisniemen pitäjän vaiheita. Helsinki 1954.
- Viertola** 1974a, Viertola, Juhani, Yleiset tiet Ruotsin vallan aikana. Teoksessa Suomen teiden historia I. Lahti 1974.
- Viertola** 1974b, Viertola, Juhani, Autonomian ajan alkupuoli vuoteen 1875. Teoksessa Suomen teiden historia I. Lahti 1974.
- Viertola** 1974c, Autonomian ajan loppupuoli Suomen itsenäistymiseen saakka. Teoksessa Suomen teiden historia I. Lahti 1974.
- Viherjuuri** 1942, Viherjuuri, L.M., Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana. Korpivaara & Halla Oy: n osuus siinä 1917 - 1942. Helsinki 1942.
- Viitaniemi** 1971, Viitaniemi, Matti, Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenne 1919 - 1939. Suomen historian pro gradu. Jyväskylän yliopisto 1971.
- Viitaniemi** 1977, Viitaniemi, Matti, Suomen linja-autoliikenne ennen toista maailmansotaa. Suomen historian lisensiaatintyö. Jyväskylän yliopisto 1977.
- Viitaniemi** 1978, Viitaniemi, Matti, Suomen linja-autoliikenteen historia I. Jyväskylä 1978.
- Viluksela** 1937, Viluksela, M., Uudet radat. Teoksessa Valtionrautatiet 1912 - 1937 II. Helsinki 1937.
- Vinha-Mustonen** 1981, Vinha-Mustonen, Toini, Sotkamon reitin höyrylaivaliikenne 1883 - 1936. Etnologian pro gradu. Jyväskylän yliopisto 1981.
- Vuorinen** 1965, Leinonen, Olli, Puolankaa eilen ja tänään. Puolangan Säästöpankin 60- ja Tmi Y.A. Leinosen 50-vuotisjuhla-julkaisu. Puolanka 1965.
- Väisänen** 1983, Väisänen, Maire, Kainuun tie- ja vesirakennuspiiri 1953 - 1983. Kajaani 1983.
- Wilmi** 1997a, Wilmi, Jorma, Itsenäisen pitäjän alkutaival. Teoksessa Sotkamon historia. Toim. Wilmi Jorma. Jyväskylä 1997.
- Wilmi** 1997b, Wilmi, Jorma, syrjäisestä metsäpitäjästä maankuuluksi palvelukeskukseksi. Teoksessa Sotkamon historia. Toim. Wilmi Jorma. Jyväskylä 1997.
- Wuoristo** 1925, Wuoristo, Hanna, Kajaani ja sen ympäristö. Helsinki 1925.

5. Muut lehdet:

Autoilija 1927 - 1930.

Autoteollisuus 1928 - 1929.

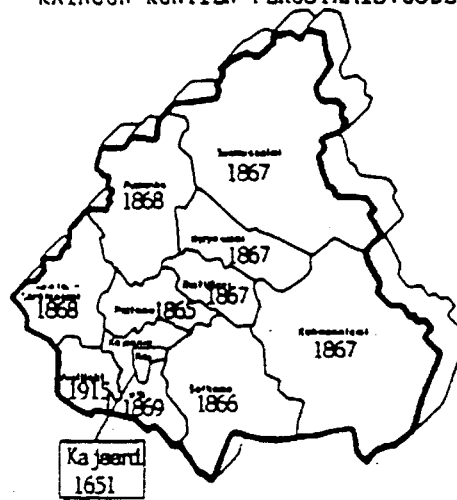
Linja-auto 1929 - 1930.

Suomen Moottorilehti 1924 - 1930.

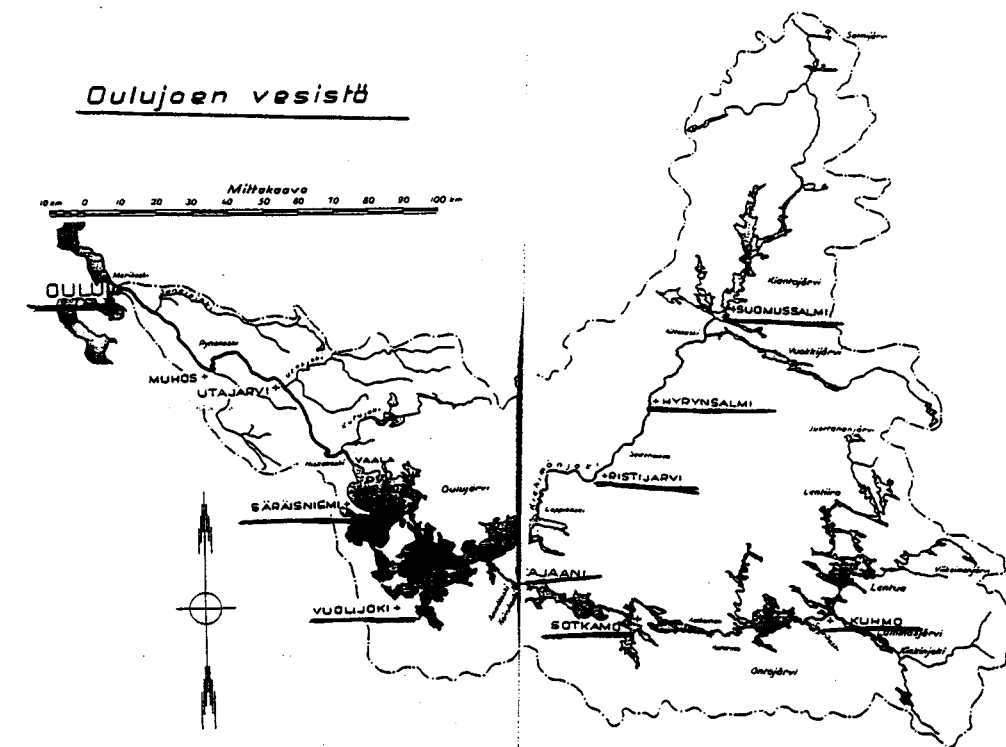
Liite 1: Kainuun kunnat ja perustamisvuodet.

Lähde: Heikkinen 1988, 12.

KAINUUN KUNTIEN PERUSTAMISVUODET

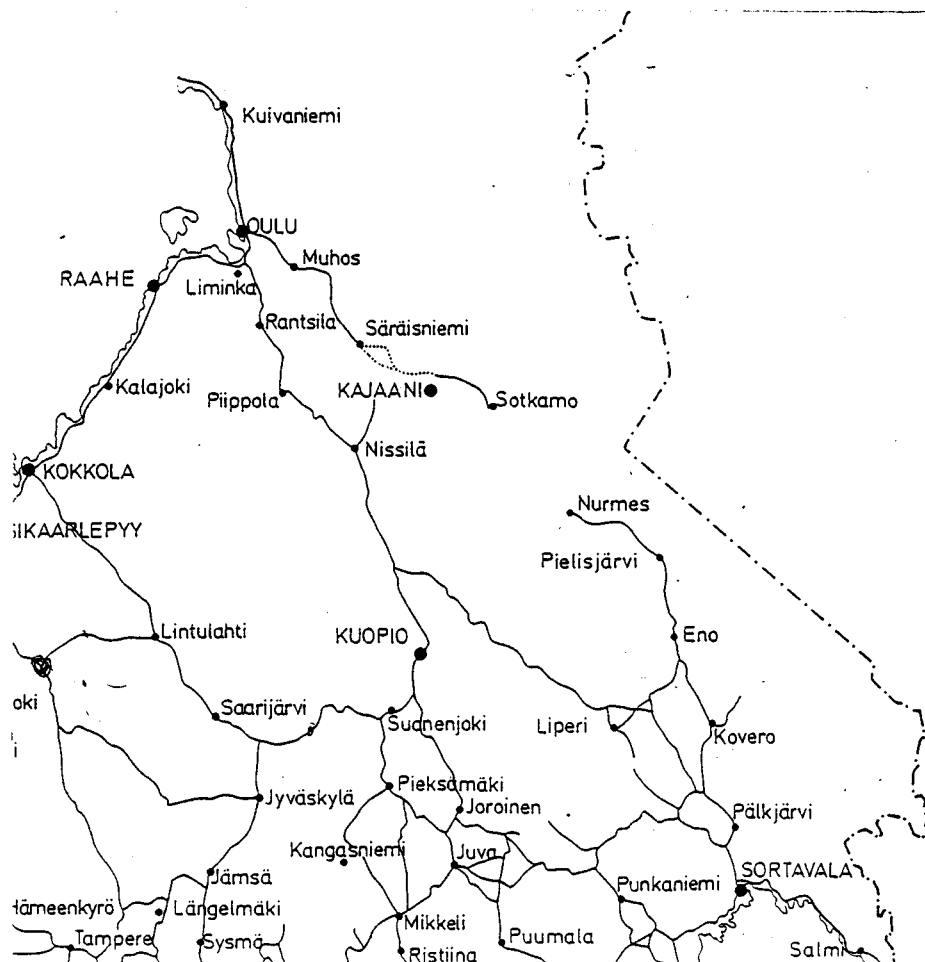


Liite 2: Oulujoen vesistöalue.
Lähde: Entinen Oulujoki 1954, 8-9.



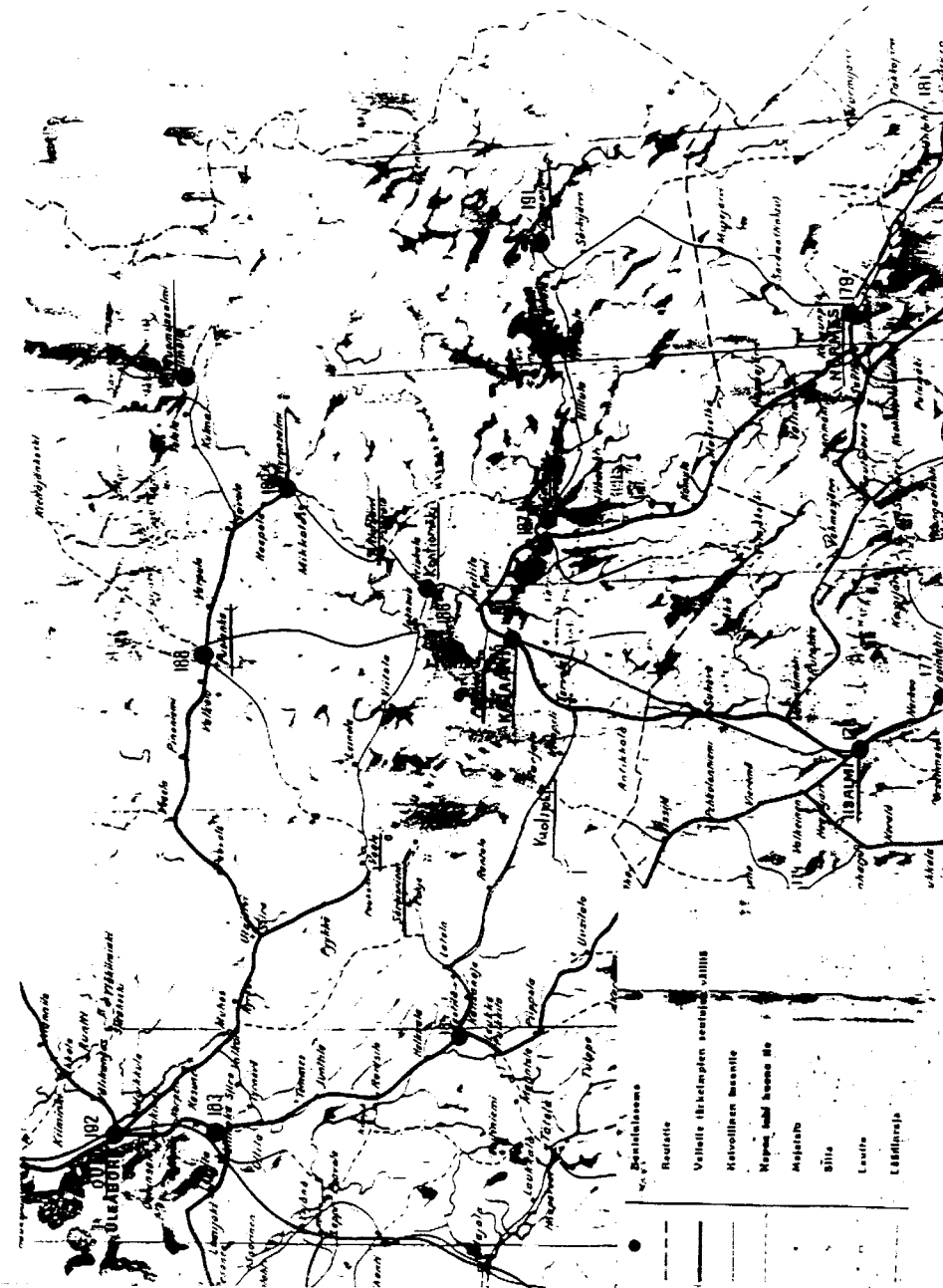
Liite 3: Kainuun alueen maantiet 1800-luvun alussa.

Lähde: Viertola 1974a, 116.



Liite 4: Kainuun maantiet 1920-luvun alussa.

Lähde: Suomen yleisemmin käytettyjen maanteiden välimatkaluettelo 1923, takana oleva kartta.



Liite 5: Autobiili Oulujärven laivarannassa v. 1911.

Lähde: Stolze 1983, 15.



Liite 6: Hyrynsalmelaisen Oskari Juntusen Rainierilla liikennöitiin Kiehimä - Suomussalmi -reittiä vuosina 1920-1921.

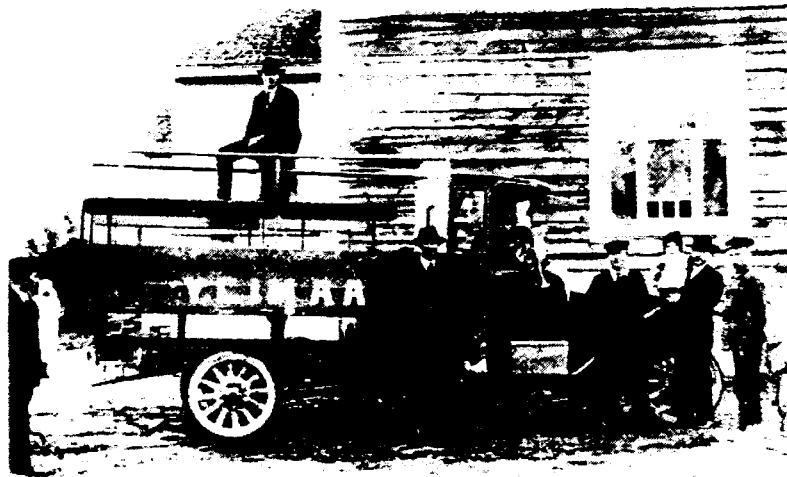
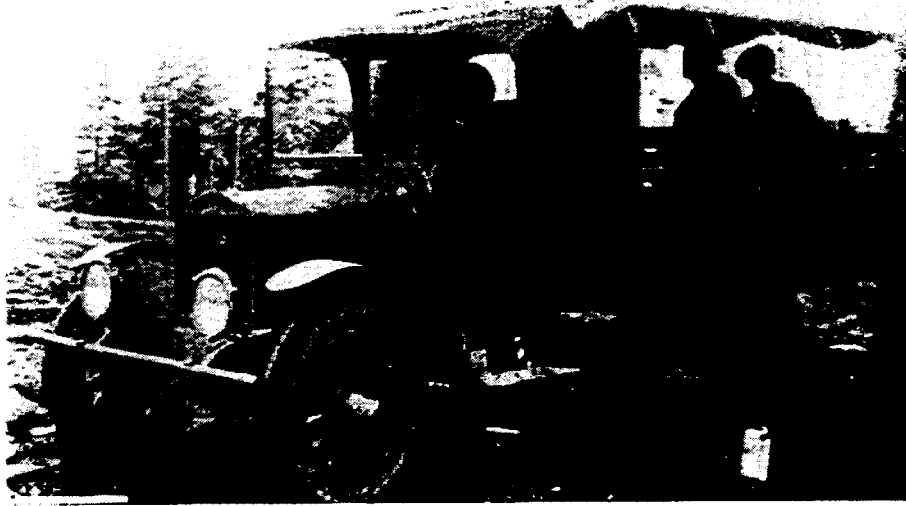
Lähde: Leimu 1976, 74.



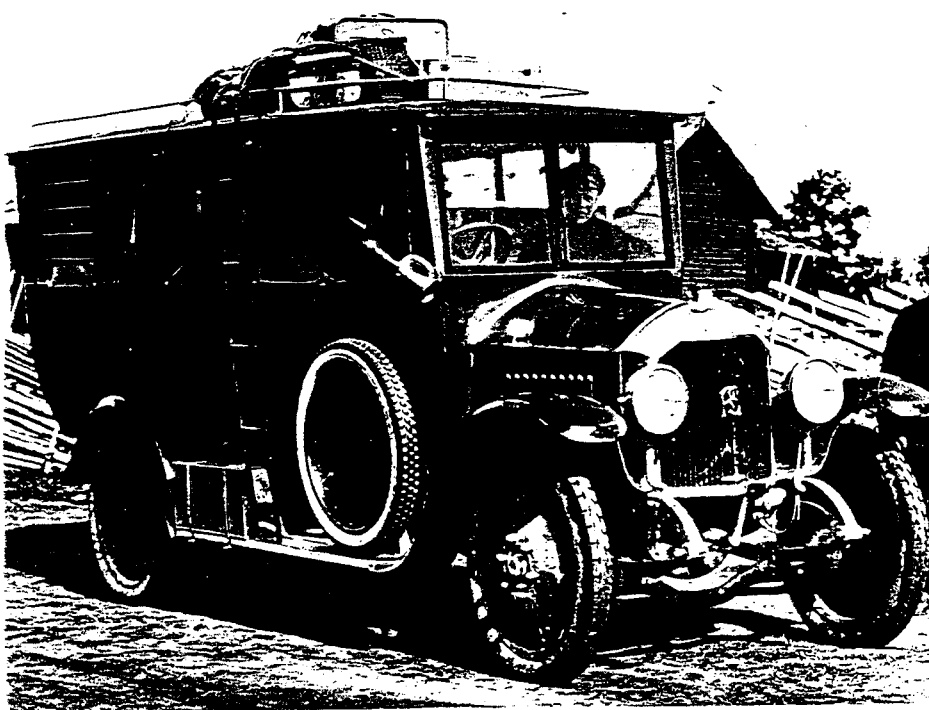
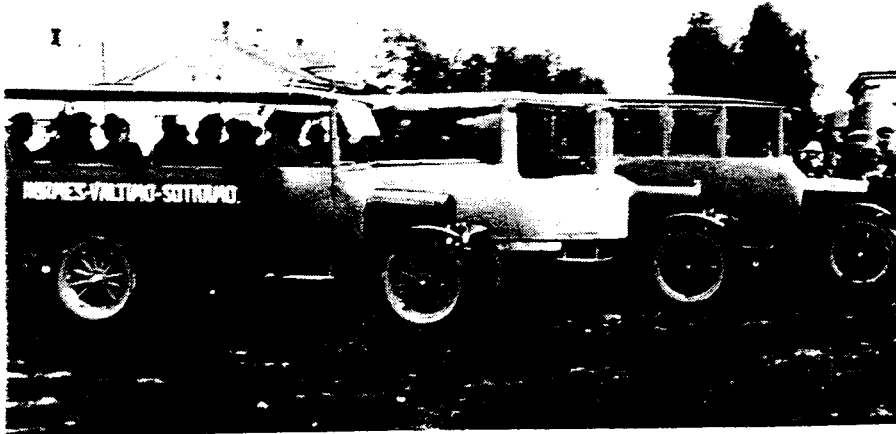
Liite 7: Ylhäällä: Sotkamon Autoyhtiön Rainier vuodelta 1920.

Alhaalla: Ylimaa-yhtiön Preston, joka hankittiin Kiehimän ja Suomussalmen väliselle reitille vuonna 1921.

Lähde: Korhonen 1995, 22; Leimu 1976, 74.



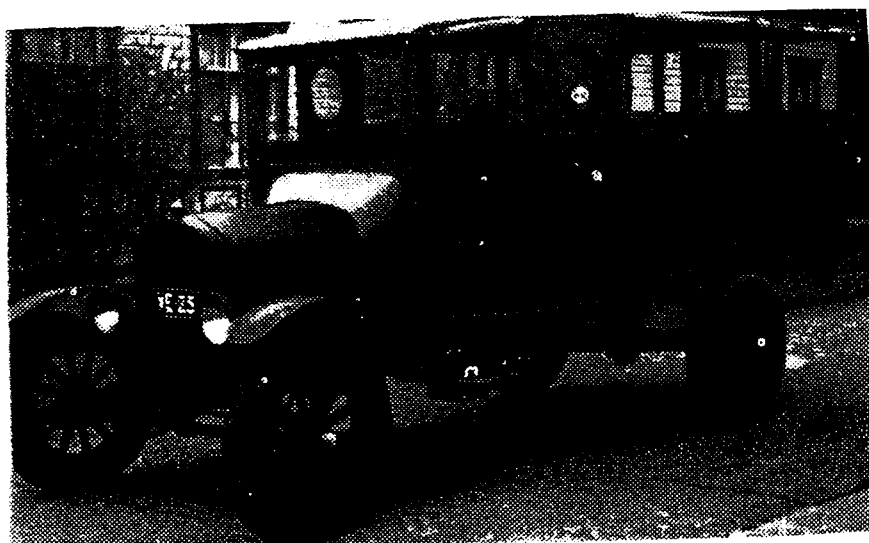
Liite 8: Ylhäällä: Nurmeslaisen A. J. Airaksisen Ford-omnibussi vuodelta 1923.
Alhaalla: Postihallituksen v. 1924 linjalle Kontiomäki - Suomussalmi
hankkima Rochet-Schneider.
Lähde: Korhonen 1995, 16; Sinisalo 1981, 148.



Liite 9: Ylhäällä: Kajaanilaisen Fr. Helpin Ford-merkkinen linja-auto vuodelta 1925.

Alhaalla: Sotkamolaisen Aate Korhosen Ford vuodelta 1925.

Lähde: Korhonen 1995, 44, 77.



Liite 10: Ontojoen Autoyhtiön Reo hankittiin Kajaanin ja Kuhmoniemen väliselle linjalle v. 1928.

Lähde: Korhonen 1995, 31.



Liite 11: Ylhäällä: Kajaanin autoasema v. 1927.

Alhaalla: Sotkamolaisia vuokra-autoja Tikkasen mäellä v. 1929.

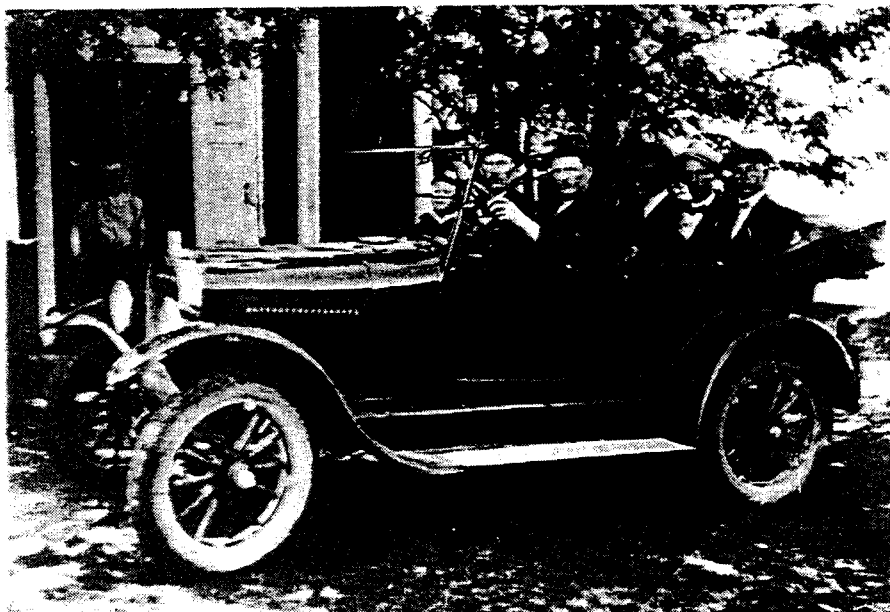
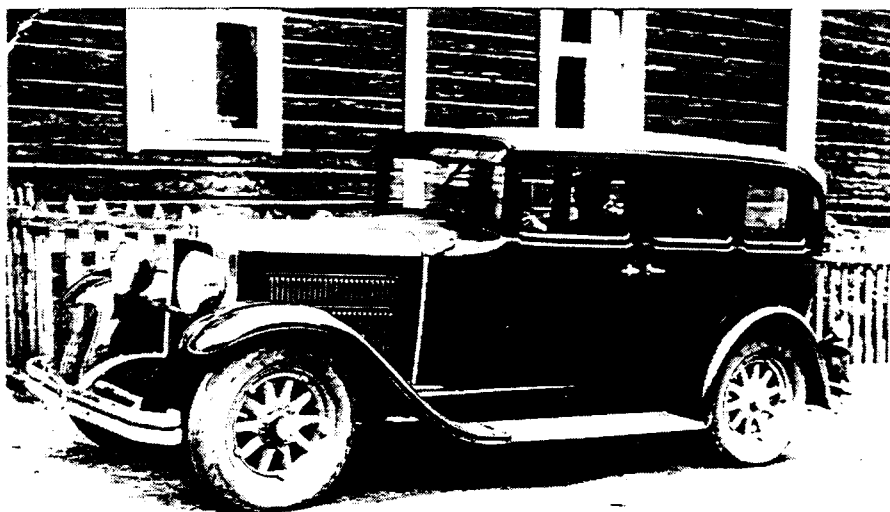
Lähde: Autoilija 8/1927, 26; Korhonen 1995, 115.



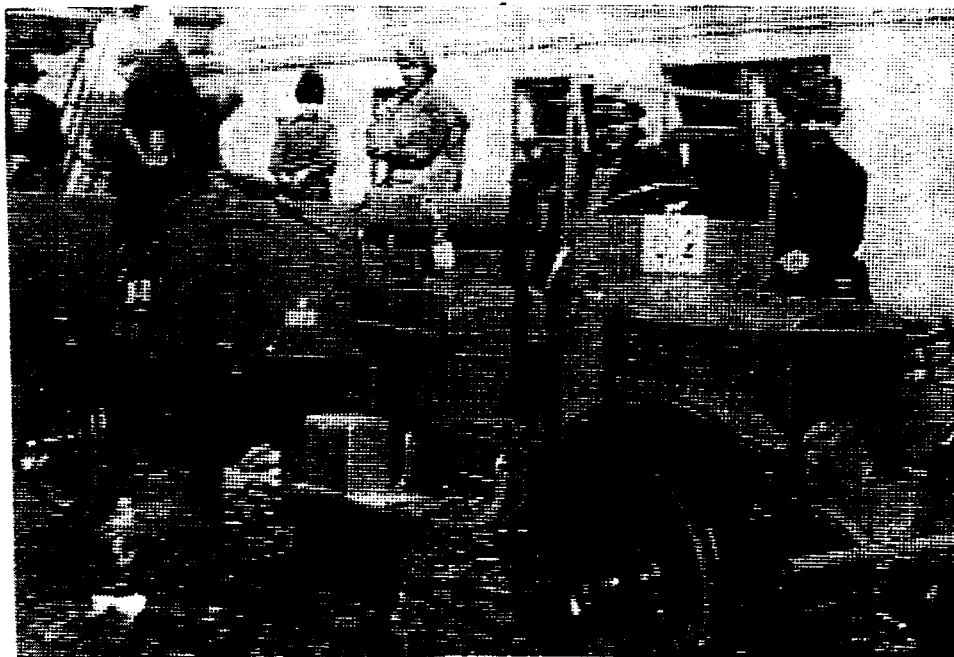
Liite 12: Ylhäällä: Sotkamolaisen Juho Meriläisen Nash vuosimallia 1928.

Alhaalla: Sotkamolaisen Janne Hirvosen v.1928 hankkima Dodge Brothers.

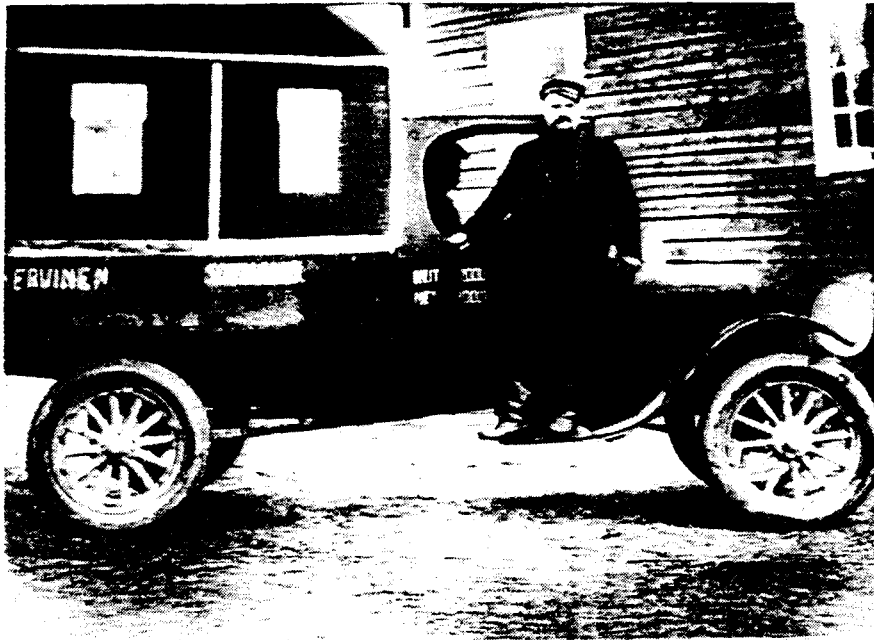
Lähde: Korhonen 1995, 39, 55.



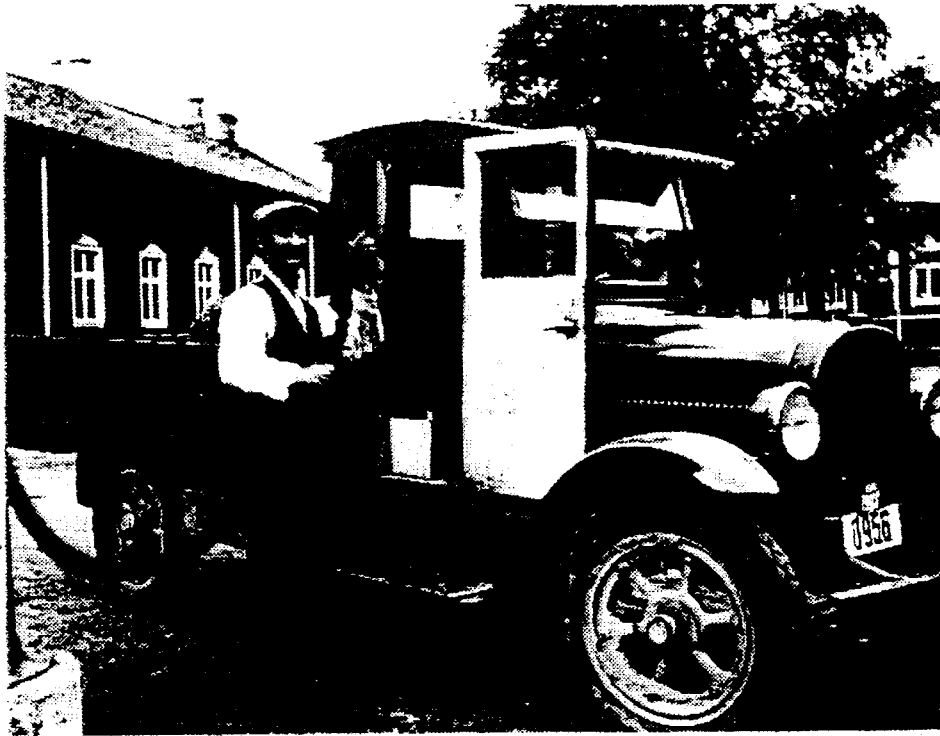
Liite 13: Kajaanin Osuuskauppaan v. 1922 hankittu Rainier-merkinen kuorma-auto.
Lähde: Kainuun Osuusliike kuudenkymmenen vuoden ajalta 1913 - 1973 1974, 25.



Liite 14: Sotkamolaisen August Kervisen Ford-tavara-auto vuodelta 1924.
Lähde: Korhonen 1995, 72.

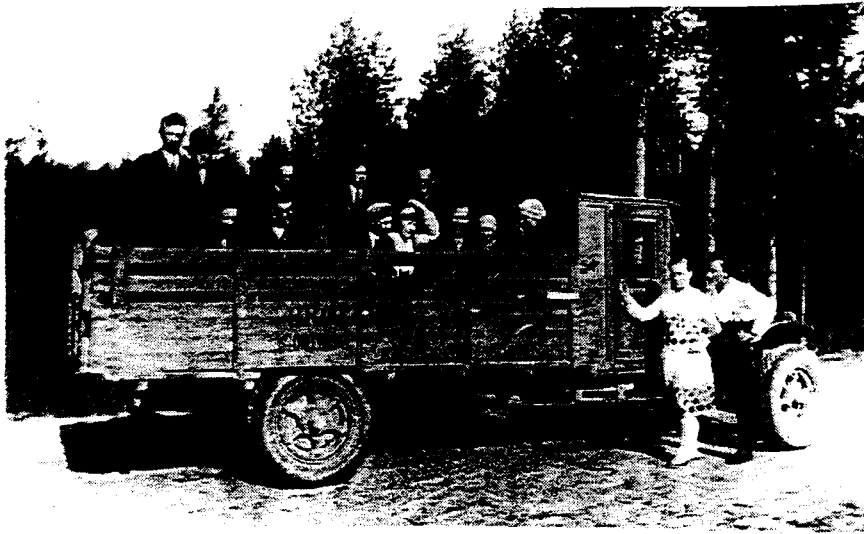


Liite 15: Sotkamolaisen Herman Korhosen Graham Brothers -merkkinen kuorma-auto vuosimallia 1927.
Lähde: Korhonen 1995, 64.



Liite 16: Ontojoen Autoyhtiön v. 1928 hankkimat International-merkkiset tavara-autot.

Lähde: Korhonen 1995, 26-27.



Liite 17: Autojen lukumäärä laaduittain koko maassa vuosina 1922 - 1929 sekä niiden kokonaismäärän vuotuinen muutos.¹

Vuosi	Linja-a		Hlö-a		Kuorma-a		Yhteensä		M-%
	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%	Kpl	%	
1922	-	-	1131	64,5	623 ²	35,5	1754	100,0	-
1923	174	6,0	1891	65,3	830	28,7	2895	100,0	65,1
1924	557	10,6	3271	62,1	1439	27,3	5267	100,0	81,9
1925	1354	13,0	6597	63,1	2502	23,9	10453	100,0	98,5
1926	1297	7,5	11813	68,6	4120	23,9	17230	100,0	64,8
1927	1679	6,9	16973	69,4	5786	23,7	24438	100,0	41,8
1928	1467	4,6	22091	69,7	8133	25,7	31691	100,0	29,7
1929	1448	4,0	24501	67,6	10273	28,4	36222	100,0	14,3

Lähde: STV 1923 X Kulkuneuvot ja liikenne, 166; 1924 - 1926 X Kulkuneuvot ja liikenne, 154-155; 1927 X Kulkuneuvot ja liikenne, 158-159; 1928 X Kulkuneuvot ja liikenne, 162-163; 1929 X Kulkuneuvot ja liikenne, 164-165. (Luvut ovat kesä- tai heinäkuun lopusta.)

Vuosien 1922 ja 1926 osalta komiteamietintö 1954:6, 54. (Mietintö perustuu KYTM:n tilastoihin ja luvut ovat kyseisten vuosien lopusta.)

¹1920-luvulta on saatavissa tietoja autojen kokonaismäärästä useammasta eri lähteestä. Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön (KYTM) ja tilastokeskuksen antamat luvut poikkeavat hieman toisistaan. Tässä tutkimuksessa on käytetty STV:n tarjoamia tietoja paitsi vuosien 1922 ja 1926 kohdalla, joista ei löydy merkintää. Niiden osalta on käytetty KYTM:n tietoja. Vrt. esim. Viitaniemi 1977, 86-88; Nummela 1978, 45-51.

²Matti Viitaniemen mukaan tämä luku sisältää 123 linja-autoa. Viitaniemi 1977, 86.