

MATTI VIITANIEMI – AARNE MÄKELÄ

SUOMEN
LINJA-AUTOLIIKENTEN
HISTORIA

KUSTANTAJA

LINJA-AUTOLIITTO R.Y.

Verkkoversio julkaistu
kirjoittajien ja Linja-autoliiton luvalla.

URN:ISBN:978-951-39-9107-4
ISBN 978-951-39-9107-4 (PDF)

Jyväskylän yliopisto, 2022

ISBN 951-99162-8-8 (sid.)
ISBN 951-99162-9-6 (nahkaselk.)

K. J. Gummerus Osakeyhtiön kirjapainossa
Jyväskylässä 1978

Sisällys

I OSA

Matti Viitaniemi

TAUSTAA 17

Työn lähtökohdista 17. Linja-autoliikenteen käsitteistä 19. Maamme henkilöliikenne 1920-luvun alussa 21

**LINJA-AUTOLIIKENTEEN VIRIÄMINEN ENNEN ENSIMMÄISTÄ
MAAILMANSOTAA 23**

HEVOSVETOISTA LINJALIIKENNETTÄ 23

AUTOISTUMINEN ALKAA 26

Hidas leviäminen 26. Järjestyssäännöt 28

LINJA-AUTOLIIKENTEEN ALKU 29

Omnibussiliikennettä ulkomailla 29. Ensimmäiset yritykset Uudessakaupungissa ja Turussa 29. Haagassa kokeillaan – muualla suunnitellaan 31. Useita liikenneyrityksiä v. 1913 33. Sodat lamaannuttavat 36

MAAILMANSOTIEN VÄLINEN LINJA-AUTOLIIKENNE 37

TIESTÖ LIIKENTEEN EDELLYTYKSENÄ 37

Tieverkon kasvu 37. Teiden kunto 42. Autoistumisen haaste tiestölle 42. Kunnossapito tehostuu 44. »Kunnottomuus» liikenteenharjoittajan riesana 46

LAINSÄÄDÄNTÖ 48

Lait ja asetukset 48. Lakien sisältö 49. Lupamenettely 49. Aikataulut ja taksat 52. Enimmäispainot ja nopeudet 53. Tarkastelua 54

LINJA-AUTOLIIKENTEEN »TULEMINEN» 1919–1922 55

Liikenteen alku 55. Useita linjoja jo v. 1920 55. Erikoisuutena Leanderin kaksikerroksiset 61

RÄJÄHDYSMÄISESTÄ KASVUSTA PULA-AIKAAN 1923–1928 63

Autojen määrä ja liikennesuorite 63. *Reittiverkko* 65. *Liikenne alueittain* 68. *Kilpailu* 71. *Yleisyys* 71. *Keinot ja seuraukset* 73. *Kannattavuus ja taksat* 75

LIIKENNE PULAN PURISTUKSESSA 1929–1933 77

Talouspula iskee 77. *Vaikutus autojen ja liikenteen määrään* 77. *Koko maassa ja ...* 77. *...alueittain* 80. *Kilpailu pulan »aisaparina»* 82. *Uusi kilpailukeino – pika-autoliikenne* 82. *Epäterve kilpailu alkaa vähetä* 82. *Kannattavuus* 85. *Matkustajat ja tulot vähenevät* 85. *Liikenteen »saneerausta» ja vararikkoja* 87

KASVUN KAUSI 1934–1939 91

Linja-autojen määrä 91. *Liikenteen kattavuus* 94. *Reittiverkon rakenne* 101. *Taloudellinen kehitys* 103. *Kannattavuus* 103. *Verotus linja-autoliikenteen kustannustekijäksi* 108. *Epäterve kilpailu vähenee* 110

YHTEENVETO 112

LINJA-AUTOLIIKENTEEN MUITA KEHITYSPIIRTEITÄ 113

Tilausliikenne ja turistilinjat 113. *Talviliikenne* 117. *Auraus avuksi* 117. *Säiden armoilla* 121. *Talvi ja linja-autokalusto* 125. *Linjaliikennettä erikoisajoneuvoilla* 127. *Tarkastelua* 128. *Vuorotiheys ja aikataulut* 129. *Liikenteestä tiedottaminen* 138. *Kuljetuskohteet* 142. *Henkilö- ja tavarankuljetus* 142. *Postinkuljetus* 146

AUTOKALUSTO 149

Kalustoa koskenut lainsäädäntö 149. *Autojen kunnan valvonta* 152. *Kuorma-autoista »loistolinjureihin»* 154. *»Urkuvoorteja ja Letukoita»* 154. *»Letukoista» Volvojen valtakauteen* 160. *Bensiinikäyttöisten autojen vaihtoehtoja* 167. *»Kombineerit» ja henkilöautot linjaliikenteessä* 169. *Korit ja koriteollisuus* 173. *Kuorma-autoista »hurstibusseihin»* 173. *Rakennusaineksi puu ja pelti* 174. *Koriteollisuus* 176. *Uutuutena bulldogit ja »virtaviivakorit»* 178

SUHTEET MUIHIN YRITTÄJIIN 181

Kuorma- ja henkilöautot linjaliikenteen kiusana 181. *VR ja yksityinen linja-autoliikenne* 183. *Sopeutumisajan kiistoja* 183. *Lönnrothin tutkimus* 187. *Yhteistoimintapyrkimyksiä* 190. *Kilpailu valtion postiautojen kanssa* 191. *Postiautoliikenne kasvaa – taksakilpailu kiristyy* 191. *Kiistoja periaatteista ja linjoista* 195. *VR:n linja-autoliikenne* 197. *Tarkastelua* 199. *Linja-autot ja laivaliikenne* 199. *Linja-autoliikenne ja kievarilaitos* 202

LINJA-AUTOLIIKENNE SOTIEN AIKANA 205

MAAILMANSODAN SYTTYMISEN VAIKUTUKSET 205

Liikenteen rajoitukset alkavat 205. Katseet häkäkaasuun 208

TALVISOTA 211

LYHYT RAUHANKAUSI 215

Rauhan kannalle ja uuteen polttoaineen säännöstelyjärjestelmään 215. Liikenteen määrä ja hoito 215

JATKOSOTA 219

Käskyvalta sotilasviranomaisille 219. Miehet ja autot palvelukseen 220. Kotiseudun liikenteen määrä 222. »Täpöjen» aikaan 226. Autokalusto 229. Autojen määrä 229. Ponnisteluja autojen pitämiseksi kulkukelpoisina 231. »Pussipensa» pelastajana 234. Bensiinin puutteesta häkäkaasuun 234. Hiiltämöitä ja pilketehtaita 236. Kaasuttimien laatu 238. »Häkyrit» käytössä 240. Pulasta toiseen 243. Niukkuutta voiteluöljystä 243. Puutetta renkaista 245. Tieverkon kunto rappeutuu 248. Sota-ajan liikenteen »saldo» 249

LINJA-AUTOLIIKENNE SOTIEN JÄLKEEN 253

ELPYMINEN 1940-LUVULLA 253

Tuhojen korjaaminen linjaliikenteessä ja... 253. ...tieverkossa 254. Liikenne toipuu 256. Vuoden 1939 taso saavutetaan 256. Paikallis- ja lähiliikenne 259. Tilausliikenne käynnistyy 261. Pyrkimyksiä pitkäaikaisiin liikennelupiin 262. Rengastilanne avainkysymyksenä 262. Koko liikenne »renkaiden varassa» 262. Jo helpottaa vuonna 1947 265. »Puukaudesta» päästään 266. Tungos vähenee 270. Liikenteen taloudellinen kehitys 273. Taloudellista taustaa 273. Kustannukset karkaavat 274. Taksat jäävät jälkeen 276. Kalustokysymykset korostuvat 278. Uudet määräykset v. 1948 278. Linja-autojen määrä ja laatu 279. Uusien autojen hankintavaikeuksia 282. Autojen korjaus tärkeimpänä tehtävänä 285. Koriteollisuus etsii uusia menetelmiä 288. Suhteet muihin yrittäjiin 291. Kuorma-autot taas ongelmana 291. Yksityinen linja-autoliikenne ja VR sekä... 292. ...posti-autoliikenne 294. Korttipeli päättyy 297. Tarkastelua 298

LINJA-AUTOLIIKENNE 1940-LUVUN JÄLKEEN 300

PARANNUKSIA TIESTÖSSÄ 300

LAINSÄÄDÄNTÖÄ JA SUUNNITTELUA 306

LIIKENTEEN KEHITYSPIIRTEITÄ 308

Linja-autoliikenne suurimpana henkilöliikenteen välittäjänä 1950-luvulla 308. Maaliikenteen henkilöliikenteen suoritteet 308. Ajomäärät ja liikenneverkko 309. Huomioita aikatauluista 312. *Yksilöllisen liikenteen puristuksessa 1960- ja 1970-luvulla* 315. Henkilöautojen ekspansio 315. Linja-autoliikenteen ajomäärät ja henkilöliikennesuorite 317. Pikalinjaliikenne 320. Paikallis- ja lähiliikenne lisääntyvät 324. Tilausliikenne 325. Uudet kuljetustarpeet – haja-asutusalueiden linja-autoliikenteen pelastus 326

TALOUDELLINEN KEHITYS 328

Talous tiukalla 1950-luvulla ja ... 328. Suhdannetausta 328. Keskikuormitus vähenee 329. Kokonaiskannattavuus 330. »Jaakobinpainia» kustannusten kanssa vuodesta toiseen 332. ...*kustannuskriisi jatkuu 1960- ja 1970-luvulla* 335. Maan taloudellinen tila 335. Keskikuormitus pysyy pienenä 337. Kannattavuuden tarkastelua 338. Tulojen ja menojen rakenne 340. »Taksakaruselli» 343. Piirteitä verokysymyksistä 346.

KALUSTO 348

Autojen saanti ongelmana 1950-luvulla 348. Määrä ja automerkit 348. Kaluston hankinta vaikeaa 351. Autojen laatu 354. Dieselin voitto 358. *Eri-nomaista laatua ja keskittymistä 1960- ja 1970-luvulla* 359

YKSITYINEN LINJA-AUTOLIIKENNE JA ALAN MUUT YRITTÄJÄT 367

Yksityisen liikenteen osuus koko linja-autoliikenteestä 367. *Osaran komitean mietintö* 368. *Postiautoliikenne* 370. *Rautateiden linja-autoliikenne* 371

LINJA-AUTOLIIKENTEEMME KANSAINVÄLINEN TASO 373

TARKASTELUA 374

LINJA-AUTOLIIKENTEEN YLEISIÄ NÄKÖKOHTIA 376

KOKO LINJA-AUTOLIIKENTEEN KEHITYKSEEN VAIKUTTANEITA TEKIJÖITÄ 376

LINJA-AUTOLIIKENTEEN MERKITYKSESTÄ 381

VIITTEET JA SELITYKSET 385

LYHENTEET 405

LÄHTEET 405

HAKEMISTOT 585

Henkilöt ja yritykset 585

Paikannimet 592

TAULUKOT

- 1 Tieverkon pituus 1921–1939. 38
- 2 Maanteiden määrät ja tiheys lääneittäin 1939. 39
- 3 Maantielossien määrä sekä lossivälien pituudet lääneittäin v. 1930. 41
- 4 Keskimääräinen ajoneuvojen määrä tiekilometriä kohti (kpl/km) liikennelaskentojen perusteella vuosina 1934 ja 1939. 43
- 5 Suomen maanteiden päällysteet lääneittäin vuosina 1930 ja 1939. 46
- 6 Autolinjojen, linja-autojen ja niillä liikennöityjen teiden määrä lääneittäin v. 1922. 56
- 7 Linja-autoliikennettä lääneittäin 1920–1922. 58
- 8 Rekisteröidyt linja-autot 1922–1928. 63
- 9 Autolinjojen, linja-autojen ja niillä liikennöityjen teiden määrä lääneittäin v. 1923. 68
- 10 Linja-autot lääneittäin 1924–1928 joulukuun 31. pnä. 70
- 11 Asukkaita yhtä linja-autoa kohti lääneittäin vuosina 1924, 1926 ja 1928. 71
- 12 Rekisteröidyt linja-autot 1929–1933. 78
- 13 Linja-autot lääneittäin 1929–1933 joulukuun 31. pnä. 80
- 14 Asukkaita yhtä linja-autoa kohti lääneittäin 1929–1933. 81
- 15 Rekisteröidyt linja-autot 1934–1939. 92
- 16 Linja-autot lääneittäin 1934–1939 joulukuun 31. pnä. 93
- 17 Aikataulujulkaisuissa ilmoitettujen kaukoliinjojen viikottaisten liikennepäivien määrä vuosina 1925–1929. 129
- 18 Yksityiset postia kuljettaneet linja-autolinjat v. 1924. 147
- 19 Erimerkkiset linja-autot vuosina 1926–1929. 157
- 20 Erimerkkiset linja-autot vuosina 1930, 1935 ja 1939. 160
- 21 Ajoneuvojen keskimääräiset kokonaispainot TVH:n liikennelaskentojen mukaan vuosina 1934–1939/tonnia. 162
- 22 Linja-autojen paikkaluvut v. 1935. 179
- 23 Valtion postiautolinjat v. 1924. 191
- 24 Valtion ja yksityisten yrittäjien kaukoliinjojen autoliikenne v. 1937. 194
- 25 VR:n linja-autoliikenne 1932–1939. 198
- 26 Moottoriajoneuvotilanne elokuussa 1942. 229
- 27 Rekisteröidyt linja-autot 1939–1944 joulukuun 31. pnä. 230
- 28 Nestemäisten poltto- ja voiteluaineiden kulutus 1941–1944/1000 tonnia. 234
- 29 Kaasutinlaitteiden valmistus 1939–1944. 235
- 30 Pilkkeen ja hiilen valmistus 1940–1944/milj. hl. 236
- 31 Valtion maantierakennukset (uudet työt, tienparannukset) 1940–1944 lääneittäin. 248
- 32 Tiestön pituus 1945–1949/km. 255
- 33 Bensiinin tuonti 1944–1949 milj. kg. 266
- 34 Linja-autojen käyttövoima syksyllä 1946. 268
- 35 Yksityisen linja-autoliikenteen keskimääräiset ajokustannukset 1945–1949 mk/km. 274
- 36 Rekisteröidyt linja-autot 1945–1949 joulukuun 31. pnä. 280
- 37 Linja-autojen vuosimallit syyskuussa 1946. 281
- 38 Rekisteröityjen linja-autojen vuosimallit 31.12.1940. 282
- 39 Erimerkkiset linja-autot v. 1947 ja 1949. 283
- 40 Yleisten teiden pituudet vuosien 1960, 1965 ja 1970 lopussa. 302
- 41 Yleiset tiet, sillat ja lossit tiepiireittäin v:n 1970 lopussa. 303
- 42 Linja- ja henkilöautoliikenteen sekä rautatieliikenteen henkilökilometrit 1950–1959/milj. henkilökm. 308
- 43 Linja-autoliikenteen ajokilometrit 1950–1959/1000 km. 309
- 44 Yksityisen linja-autoliikenteen aikataulujen mukainen ajomäärä vuosina 1950 ja 1951/1000 km kuukaudessa. 310
- 45 Linja-autoliikenteen ajokilometrit 1960–1976/milj. km. 318
- 46 Helsinkiin tulleet ja sieltä lähteneet linja-autot v. 1958 ja 1964/kpl vuorokaudessa ilman paikallisliikennettä. 319
- 47 Linja-autoliikenteen suorite 1960–1975/milj. henkilökm. 320
- 48 Koululaiskyydytykset 1973–1977. 327

- 49 Linja-autoliikenteen tulot ja menot 1953–1959. 331
 50 Linja-autoliikenteen tulot ja menot 1960–1975. 338
 51 Yksityisen linja-autoliikenteen eri kustannuserien osuus kokonaiskustannuksista v. 1960, 1965, 1970 ja 1973. 342
 52 Linja-autot 1953–1959 joulukuun 31 pnä. 348
 53 Erimerkkiset linja-autot v. 1949, 1956 ja 1959. 349
 54 Yksityisen linja-autoliikenteen autojen ikäjakauma 1950–1952. 354
 55 Linja- ja kuorma-autot valmistusvuosittain v. 1959. 355
 56 Yksityisen linja-autoliikenteen autojen käyttövoima 1953–1959. 358
 57 Linja-autot 1960–1975. 359
 58 Linja-autot ja väestö lääneittäin v. 1960, 1965, 1970 ja 1975 joulukuun 31 pnä. 360
 59 Erimerkkiset linja-autot v. 1960, 1965, 1970 ja 1975 joulukuun 31 pnä. 361
 60 Yksityisen liikenteen linja-autojen paikkaluvut v. 1965, 1970 ja 1975. 363
 61 Koko linja-autoliikenteen aikataulujen mukainen ajomäärä ja eri yrittäjien suhteelliset osuudet siitä v. 1950. 367
 62 Valtion postiautoliikenne 1950–1975. 370
 63 Oy Pohjolan Liikenne Ab:n liikenne 1950-luvulla. 371
 64 VR:n linja-autoliikenne 1954–1970. 373

KUVIOT

- 1 Valtion kaikki tielaitosmenot, niiden tärkeimmät osaryhmät sekä tiemenojen prosenttinen osuus valtion kokonaismenoista vuosina 1922–1939. 39
 2 Vuosina 1920–1939 valmistuneet sillat rakennusaineittain. 40
 3 Autojen määrä 1923–1939. 79
 4 Helsingin linja-autoliikenteen matkustajat 1929–1939. 86
 5 Kahden yrityksen tuloja pula-aikana. 87
 6 LAL:n käsittelemät lupa-asiat 1929–1936. 91
 7 Valtion auraustoiminta 1925–1939/ 1000 km. 119
 8 Kuopioon, Ouluun ja Poriin saapuneet ja näistä kaupungeista lähteneet vuorot v. 1939. 134
 9 Helsinkiin saapuneet ja Helsingistä lähteneet vuorot v. 1939. 135
 10 Eri kuljetusmuotojen osuus liikenteen kokonaistuotoksesta 1900–1965 prosentteina. 182
 11 Kotimaan henkilöliikenteen suorite 1922–1940/milj. henkilökilometriä. 184
 12 Kotimaan tavaraliikenteen suorite 1922–1940/milj. tonnikilometriä. 185
 13 »Ylä-Keitele» ja »Viitasaari» -laivojen matkustajamäärät reitillä Suolahti – Viitasaari – Keitele-pohja 1921–1929/10000 matkustajaa. 200
 14 Turun satamaan vuosittain saapuneet rannikko- ja saaristoliikenteen alukset 1927–1939/kpl. 202
 15 Kyytilaitoksen kyyditysten määrä 1920–1939/ 1000 kyytiä. 203
 16 Liikenteen johto-organisaatio jatkosodan alussa. 219
 17 Helsingin linja-autoliikenteessä liikennöidyt kilometrit 1928–1949. 226
 18 Puolustusvoimain vahvuuden kehittyminen 1941–1944. 230
 19 Bensiinin tuonti indeksilukujen avulla kuvattuna, kun vuosi 1945 = 100. 235
 20 Takapyöräteho kosteuspitoisuudeltaan erilaisia pilkkeitä ja bensiiniä käytettäessä. 237
 21 Hiili- ja puukaasutin. 239
 22 Kivennäisöljyjen tuonnin määrä 1939–1944. 243
 23 Voiteluöljyjen korvikevalmistus 1943–1945. 244
 24 Parinkymmenen yksityisen liikenteenharjoittajan linja-autoliikenteen määrä 1938–1943. 250
 25 Henkilöliikenteen suoritteet 1938–1946. 251
 26 Henkilöliikenteen volyyymi-indeksi 1938–1944. 252
 27 Äkilliset myrkytykset (intoxicatio acuta) kuolinsyinä 1939–1949. 267
 28 Teiden päällystys 1955–1969. 304
 29 Helsinkiin v. 1954 saapuneet ja sieltä lähteneet vuorot. 313
 30 Ouluun v. 1954 saapuneet ja sieltä lähteneet vuorot. 313
 31 Linja-auto-, henkilöauto- ja rautatieliikenteen henkilökilometrit 1960–1971/milj. henkilökm. 316

- 32 Yksityisen linja-autoliikenteen ajomatkat kotimaassa 1960–1976/100 milj. km. 318
- 33 Yksityisen linja-autoliikenteen ajomatkat ulkomailla 1960–1976/milj. km. 325
- 34 Yksityisen linja-autoliikenteen taloudellinen tulos (voitto + poistot prosentteina bruttotulosta) 1960–1975. 339
- 35 Yksityisen linja-autoliikenteen tulojen rakenne 1960–1973. 341
- 36 Linja-autojen vuotuinen ensirekisteröinti 1960–1975. 360
- 37 Eri autotyyppeiden tuotanto 1971–1976. 364
- 38 Linja-autojen ikäjakauma 31.12.1975. 366

KARTAT

- 1 Maantiet ja kylätiet v. 1910. 20
- 2 Rautatieverkon kehitys 1930-luvun loppuun mennessä. 21
- 3 Maanteiden leveys v. 1935. 44
- 4 Teiden ja siltojen kunnan perusteella v. 1936 suoritettu maanteiden kantavuusluokittelu. 45
- 5 Kaukolinja-autoliikenteen reitit v. 1929. 66
- 6 Kaupunkienväliset suorat linja-autoyhteydet 1925–1929. 69
- 7 Yksityisen linja-autoliikenteen kaukolinjat v. 1935. 96–97
- 8 Yksityisen linja-autoliikenteen kaukolinjat v. 1939. 98–99
- 9 Kaupunkienväliset suorat yhteydet ja kesäajan edestakaisten arkivuorojen määrä v. 1935 (kaavakuva). 104
- 10 Kaupunkienväliset suorat yhteydet ja kesäajan edestakaisten arkivuorojen määrä v. 1939 (kaavakuva). 105
- 11 Talvella 1930–1931 autoliikenteelle aukipidetyt maantiet sekä aurauksen suorittajat. 120
- 12 Kulkulaitosministeriön määräyksestä v. 1937 moottoriajoneuvoliikenteelle aukipidetyt maantiet sekä aurausten suorittajat. 121
- 13 Etelä-Pohjanmaan kaukolinja-autoliikenne v. 1935 edestakaista vuoroa vuorokaudessa (kaavakuva). 130
- 14 Etelä-Pohjanmaan kaukolinja-autoliikenne v. 1939 edestakaista vuoroa vuorokaudessa (kaavakuva). 131
- 15 Turun linja-autoliikenne v. 1931 (kaavakuva). 132
- 16 Turun linja-autoliikenne v. 1939 (kaavakuva). 133
- 17 Postiautolinjat v. 1929. 192
- 18 Postiautolinjat v. 1938. 193
- 19 Linjareittiverkon kasvu Turun rannikkoseudulla ennen toista maailmansotaa. 201
- 20 Postiautolinjat 1.6.1948 294
- 21 Linja-autoliikenne 1956–57 311
- 22 Yksityinen pikalinjaliikenne keväällä 1952 ja 1962 322
- 23 Yksityinen pikalinjaliikenne keväällä 1976 323
- 24 Linja-autoliikenteen kehityksen kaarta Jyväskylää esimerkkinä käyttäen (kaavakuva). 378–379

II OSA

Aarne Mäkelä

PERINTEETÖN ELINKEINO – VAI OLIKO? 415

HOLLIKYYTI 415

RAHDINAJO 416

AJURILIIKENNE 417

DILIGENSSILIIKENNE 418

RAUTATIE- JA LAIVALIIKENNE 418

TEKNINEN KOKEMUS LIIKENNÖINNIN PERUSTANA 420

LINJA-AUTOLIIKENTEEN ALOITTAMINEN 421

AUTOLIIKENNE – AJAN HENKI 421

SIIRTOLAISUUDESTA INTOA JA PERUSPÄÄOMAA 429

PUOLUSTUSVOIMAT OPETTAJANA 431

LINJA-AUTOLIIKENNÖITSIJÄT 433

URANUURTAJAT PULAKAUTEEN MENNESSÄ 434

Sosiaalinen tausta 435. Aikaisempi ammatti 439. Ikärakenne 445.

VAKIINTUNEEN LIIKENNEMUODON YRITTÄJÄT 1930-LUVULLA 446

Sosiaalinen tausta 446. Aikaisempi ammatti 448. Ikärakenne 451.

PERHESUHTEET 452

YRITYSMUODOT JA MENESTYS 454

YKSITYISET – YHTEISÖ 454

Yhteisöt linja-autoliikenteen harjoittajina 455. Poliittista liikennöintiä 460. Muun alan yritykset 461.

YRITYSTEN KASVU JA YRITYSMUOTO 463

Suomen suurimmat linja-autoyritykset 1939 464. Menestyksen avaimia 467.

EPÄONNISTUMISET JA MUISTA SYISTÄ JOHTUVAT LIIKENTEEN LAKKAUTTAMISET 470

Toimintansa lopettaneet linja-autoyritykset 473. Toiminnan lopettamisen syyt 478.

LINJA-AUTOLIIKENNE JA KIELTOLAKI 482

KILPAILU YHTEISTOIMINTAAN JOHTAMASSA 485

KILPAILU KIRISTÄÄ SUHTEITA 485

YHDISTYSTOIMINNALLA KILPAILUN HAITTOJA POISTAMAAN 487

LINJA-AUTOLIIKENNÖITSIJÄIN LIITTO PERUSTETAAN JÄRJESTYSTÄ LUOMAAN 488

Ulkopuolinen asiantuntija aloitteen tekijänä 488. Organisaatiota luodaan la-

man kouristaessa 489. Järjestöä rakennettaessa pestään sisäinen pyy-
ki 499. *LAL:n työn tuloksia* 492. Lausunnoilla tehoa 492. Koulutus ja muu
vastaava toiminta 495. Autoliikenteen vakuutustoimintaa 496. *Yhteydet ul-*
komaisiin veljesjärjestöihin 498.

MATKAHUOLTO 499

Asemien puutteen aiheuttamat ongelmat 499. *Matkahuolto luo linja-autoa-*
semaverkoston 1930-luvulla 502. Linja-autoasemat 505. *Turun linja-autoa-*
sema 510.

LINJA-AUTOLIIKENTEENHARJOITTAJAT SOTIEN AIKANA 1939–1945 513

KRUUNU KUTSUU MIEHET JA AUTOT SEKÄ KÄYTTÄÄ HYVÄKSEEN
AMMATTITAITOA 513

SODAN AIHEUTTAMIA YRITTÄJÄTOIMINNASTA LUOPUMISIA 514

LINJA-AUTOLIIKENNÖITSIJÄIN LIITOLLE UUSIA TOIMINTAMUOTO-
JA 515

Evakkoliikennöitsijäin sijoittaminen 515. *Sodan ja säännöstelytalouden vaa-*
timat muut toimenpiteet 516.

NIMEN MUUTOS: LINJA-AUTOLIITTO R. Y. 518

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJAYHDISTYS 518

MATKAHUOLLON TYÖMÄÄRÄ LISÄÄNTYY 518

LIIKENTEENHARJOITTAJAN SODAN JÄLKEISENÄ AIKANA 520

UUSIA YRITTÄJIÄ JA YRITYKSIÄ 520

Ammattitaito liikenteenharjoittamisen pohjana 521. *Suunta entistä suurem-*
piin yksiköihin 523. *Yhtiömuoto yleistyy* 526.

SODAN JÄLKEISENÄ AIKANA LOPETETUT LINJA-AUTOYRITYK-
SET 527

SODAN JÄLKEINEN PULA NÄKYYPÄ LAL:N TOIMINNASSAKIN 530

Olojen normalistuttua pääpaino taas lupa- ja muissa lausunnoissa 533.
Ammattiautoliikenteen järjestöjen yhteistyö 541.

LIIKENTEENHARJOITTAJIEN VAKUUTUSYHTEISTYÖ SODAN JÄL-
KEISENÄ AIKANA 541

MATKAHUOLTO KEHITTÄÄ VERKOSTOAN JA PALVELUAAN 543

LINJA-AUTOLIIKENTEEN HENKILÖKUNNASTA 549

YHTEENVETO 551

LÄHDEVIITTEET 554

TAULUKOT

- 1 Linja-autoliikennöitsijät: isän ammatti. 436
- 2 Linja-autoliikennöitsijät: isän ammatti, %-jakautumat. 437
- 3 Linja-autoliikennöitsijät: aikaisempi ammatti. 441
- 4 Linja-autoliikennöitsijät: aikaisempi ammatti, %-jakautumat. 442
- 5 Linja-autoliikennöitsijät: aikaisempi ammatti liikenteenharjoittamisen taustana. 443
- 6 Linja-autoliikennöitsijät: ikä alalle ryhdyttäessä. 446
- 7 Linja-autoliikennöitsijät: ikä alalle ryhdyttäessä, %-jakautumat. 447
- 8 Linja-autoliikennöitsijät: siviilisääty aloittamisajankohtana. 452
- 9 Vuoteen 1939 mennessä aloitetut yksityiset ja yhtiömuotoiset liikenneyritykset. 456
- 10 Linja-autoliikennettä harjoittavat yhteisöt. 457
- 11 Yli 20 linja-auton yritykset Suomessa 1939. 465
- 12 Aloitetut ja lopetettut linja-autoyritykset v:een 1938 mennessä. 471
- 13 Lopetettujen linja-autoyritysten määrä verrattuna aloitettuihin prosentteina. 472.
- 14 Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät. 474.
- 15 Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät, %-jakautumat. 475.
- 16 Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät, aikaisempi ammatti liikenteenharjoittamisen taustana. 476.
- 17 Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät, prosentuaalinen vertailu samana aikana aloittaneisiin. 477.
- 18 Linja-autoliikenteen lopettamisen syitä. 479.
- 19 Oy Matkahuolto Ab:n hallussa olevat linja-autoasemat ennen talvisotaa. 506.
- 20 Oy Matkahuolto Ab:n kehitys ennen talvisotaa. 507.
- 21 Linja-autoliiton jäsenmäärän kehitys sodan jälkeisenä aikana. 521.
- 22 Toisen maailmansodan jälkeen liikenteenharjoittajiksi ryhtyneiden ammattitausta. 522.
- 23 Linja-autoliiton jäsenyritysten keskimääräinen autojen luku sodan jälkeisenä aikana. 524.
- 24 I.A.I.:n yli 30 auton jäsenyritykset 1959. 524.
- 25 L.A.L.:n yli 30 auton jäsenyritykset 1971. 525.
- 26 Linja-autoliiton jäsenten yritysmuoto 1947–1977. 526.
- 27 Linja-autoliikenteen lopettamisen syitä toisen maailmansodan jälkeisenä aikana. 528.
- 28 Oy Matkahuolto Ab:n kehitys toisen maailmansodan jälkeisenä aikana. 544.

LIITTEET:

- 1 Ammattien jako sosiaaliryhmiin. 568.
- 2 Toiminta liikenteessä tai teknisellä alalla. 570.
- 3 Linja-autoliikennettä harjoittavat yhteisöt. 571.
- 4 Linja-autoliikennettä harjoittavat yhteisöt, %-jakautumat. 572.
- 5 Toimintansa aloittaneet ja lopettaneet linja-autoliikennöitsijät. 573.
- 6 Yhtiöt toisen maailmansodan jälkeen aloitettujen linja-autoyritysten joukossa. 574.
- 7 Pitkäaikaiset (yli 10 vuotta) L.A.L.:n hallituksen jäsenet: nimi, kotipaikka, varsinaisena ja varajäsenenä olemisaika sekä puheenjohtajuudet. 575.

Esipuhe

Vuonna 1928 perustettu Linja-autoliitto r.y., silloinen Linja-autoliikennöitsijäin Liitto r.y., kuuluu kansainvälisesti alan vanhimpiin valtakunnallisiin liittoihin. Tämän vuoksi on sen toimesta myös jo varhain ryhdytty kirjaamaan Suomen linja-autoliikenteen ja samalla liiton historiaa. Liitto julkaisi jo vuonna 1948, silloin kaksi vuosikymmentä täyttäessään, tuolloisissa oloissa laajan ja ansiokkaan, varatuomari Yrjö Raevuoren kirjoittaman »Linja-autoliikenteen vaiheet», joka lähes 300-sivuisena on näihin saakka ollut alan varhaisemman historian ainoa valtakunnallinen esitys.

Sittemmin kertynyt materiaali sekä Linja-autoliiton 50-vuotisen toiminnan täyttymisen lähestyminen aikaansaivat, että liiton hallitus teki vuonna 1972 päätöksen uuden historiakirjan kirjoittamisesta vuodeksi 1978. Sittemmin määrättiin tämän teoksen nimeksi »Suomen linja-autoliikenteen historia». Se kuvaa linja-autoliikenteemme vaiheita ensimmäisestä haparoivasta alan yrityksestä vuonna 1905 sekä pysyvän linja-autoliikenteen syntymisestä vuonna 1920 meidän päiviimme. Tavallaan on kuitenkin kyseessä myös 50-vuotishistoria, ei suinkaan vain Linja-autoliiton tullessa 50 vuoden ikään vaan myös sen vuoksi, että 1970-luvun viimeisinä vuosina täyttyy viisi vuosikymmentä nykyaikaista säännöllistä linja-autoliikennettä, jonka tekivät mahdolliseksi yrittäjien kaukonäköisyys ja pian myös avarakatseinen lainsäädäntö.

*Harkittaessa sitä, kelle historiankirjoitus uskotaan, kääntyivät ajatukset kahteen nuoreen historiantutkijaan, maistereihin Matti Viitaniemi ja Aarne Mäkelä, jotka kumpikin olivat jo laatineet verraten laajat opintojensa *laudatur*-tutkielmat linja-autoliikenteen maailmansotien välisestä ajasta Etelä-Pohjanmaalla ja Turun seudulla. Sittemmin eli vuonna 1977 on Jyväskylän yliopistossa hyväksytty myös Viitaniemen Suomen historian alalta oleva lisensiaatintyö »Suomen linja-autoliikenteen historia ennen talvisotaa» korkealla arvosanalla.*

Linja-autoliitto r.y. toivoo, että nyt valmistunut teos täyttäisi tehtävänsä ei vain linja-autoalan menneiden vuosikymmenten kuvaajana vaan myös osana maamme historiankirjoitusta yleensä. Unohdettava ei ole tässä yhteydessä sitä, että linja-autoliikenne on ollut ja on elimellinen tekijä laajan maamme niin aineellisen kuin henkisen elämän kehittämisessä. Tämä oloihimme tarkoituksenmukainen liikennemuoto on saattanut maaseutumme sille välttämättömään

kosketukseen ulospäin, samalla kun se on kehittänyt ja vaurastuttanut kaupunkijamme ja muita keskuksiamme, jotka vasta linja-autoliikenteen turvin saivat palvelutoiminnoilleen välttämättömän tehokkaan kosketuksen vaikutusalueisiinsa. Niinpä ovatkin keskusten ja niiden vaikutusalueiden nykyiset harmoniset kokonaisuudet syntyneet meillä pääasiallisesti vasta linja-autoliikenteen vuosikymmenillä.

Linja-autoliitto r.y. kiittää tutkimuksen tekijöitä ja kirjoittajia, fil. lisensiaatti Matti Viitaniemeä ja fil.maisteri Aarne Mäkelää heidän suorittamastaan työstä. Professori Mauno Jokipii historiateoksen tarkastajana ja Viitaniemen ohjaajana sekä professorit Päiviö Tommila ja Pentti Virrankoski Mäkelän ohjaajana ovat opastaneet työn suoritusta, fil. maisteri Martti Riikonen on suorittanut kielentarkastuksen ja fil. lisensiaatti Heikki Rantatupa on piirtänyt useimmat kartat ja kuvat. Heille kaikille kiitos osuudestaan työn valmistamisessa. Lukuisat haastatellut henkilöt sekä kuvien luovuttajat ovat osaltaan myötävaikuttaneet teoskokonaisuuden syntyyn ja antaneet yksityistietoja, jotka muuten olisivat jääneet kirjaamatta ja unohduksiin. Kaikille heille kiitos. Linja-autoliikenteen Volvo-säätiö on myöntämällänsä määrärahalla taloudellisesti tukenut historian kirjoitusta. Myös tästä ystävällinen kiitos.

Kirjoittajat ovat pyytäneet tässä yhteydessä lausua kiitoksensa saamastaan auliista avusta Linja-autoliitto r.y:n toimistolle ja erityisesti liiton toiminnanjohtajalle, fil. maisteri Hannu Mäkipeskelle.

Helsingissä, huhtikuulla 1978

LINJA-AUTOLIITTO R.Y.

I OSA

MATTI VIITANIEMI

Taustaa

»Kulkulaitokset ovat kulttuurin mittapuuta: kansat, jotka ovat suurimmassa määrässä kyenneet niitä käyttämään hyväkseen, ovat olleet historian eturivin kansoja, ne kansat taas, joiden kulkulaitokset toisiin verrattuna ovat olleet puutteelliset, ovat taloudellisesti ja sivistyksellisesti jääneet kansain jälkijoukkoihin.»

(Väinö Voionmaa 1933 s. 434)

TYÖN LÄHTÖKOHDISTA

Maaliikenteen historiaa – kuten liikennehistoriaa yleensäkin – on maassamme tutkittu jokseenkin vähän. Tutkimustilanne on paras rautatieliikenteen¹ osalta. Tämän historiateoksen päämääränä on korjata tilannetta linja-autoliikenteen osalta. Henkilöliikenteessä nimenomaan linja-autoliikenteen yleistyminen merkitsi aikaisempaan verrattuna suurta edistystä: monet ennen »motissa» olleet alueet pääsivät säännöllisen liikenteen piiriin. Liikenneolojen paranemisesta hyötyi monin tavoin sekä maan talous- että kulttuurielämä.

Tehdyn työnjaon mukaan historian tässä osassa käsitellään mm. lainsäädännön ja tiestön linja-autoliikenteelle asettamia edellytyksiä, linja-autoliikenteen syntyvaihteita sekä liikenneverkon ja liikenteen kehitystä siihen läheisesti liittyvine ilmiöineen. Vaikka linja-autoliikenteen taloudellisia kysymyksiä on vaikea – osittain mahdotonkin – tarkasti selvittää, on jossain määrin käsitelty liikenteen kannattavuutta ja siihen vaikuttaneita tekijöitä kuten kilpailua, taksoja ja verotusta. Autokaluston kehityksen selvittäminen on yksi linja-autoliikenteen historian mielenkiintoisimpia tutkimuskohteita. Koska linja-autoliikenne oli vain yksi monista liikennemuodoista, on sen suhdetta muihin liikennemuotoihin tarkasteltu keskiteysti. Vaikka selvityksen pääasiallisempaan kohteena on yksityinen linja-autoliikenne, on linja-autoliikenteen kokonaiskuvan mahdollistamiseksi lyhyesti esitelty myös muiden yrittäjien harjoittamaa linja-autoliikennettä. Työ painottuu kaukoliikenteeseen ja aikaan ennen 1950-lukua. Lopuksi on pyritty kokoavasti tarkastelemaan linja-autoliikenteen kasvuun ja kehitykseen vaikuttaneita tekijöitä sekä linja-autoliikenteen merkitystä.

Työn kannalta keskeisin arkisto on Linja-autoliitto r.y.:n *arkisto*, joka alkaa v:sta 1928. Erityisen maininnan ansaitsee arkiston melko laaja kuva-arkisto, josta on ollut suurta apua tutkittaessa linja-autokalustoa. Liikenteen ylin valvonta kuului kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle (KYTM), joten myös tämän viraston arkistoa on käytetty, kuten osittain myös lääninhallitusten arkistoja.

Suomen autoliikenteen historiaa käsittelevä *kirjallisuus* on alan merkityksen huomioon ottaen vähäinen. Parhaimpia ovat Viherjuuren ja Rainion 1940-luvulla ilmestyneet teokset. Taksiliikenteestä on tuore Kareen kirja. Autoliikenteen määrää ja sen osuutta koko liikenteestä ovat käsitelleet Kiiskinen ja Leppänen. Työn loppuvaiheessa valmistunut Suomen teiden historia II antaa tiestön kehityksen lisäksi tietoja myös maantieliikenteestä.

Myös välittömästi linja-autoliikennettä käsittelevä tutkimus on niukkaa. Ainoa kokonaisesitys tähän mennessä on Yrjö Raevuoren v. 1948 valmistunut »Linja-autoliikenteen vaiheet». Teos on ansiokas, joskin lähdeaineistoltaan kapea. Linja-autoliikenteen historiasta on lisäksi tehty yliopistollisina opinnäytetöinä kaksi alueellista tutkimusta, Mäkelän Turun seudulta ja Viitaniemen Etelä-Pohjanmaalta. Linja-autoliikennettä käsittelee myös Mäkipeskan maantieteen laudatur-työ. Yritysten historiikkeja on tehty toistaiseksi kymmenisen kappaletta. Linja-autoliikennettä koskevia tietoja on jonkin verran saatavissa myös paikallis-historioista, kuten myös talousmaantieteellisistä selvityksistä.² Artikkeleista ovat tärkeimpiä LAL:n vuosikirjojen artikkelit.

Arkistojen puutteen ja katkelmallisuuden vuoksi lähteenä on käytetty alkuvuosikymmeniltä paljon *sanomalehtiä*, joiden osuus vähenee tultaessa lähemmäksi 1960- ja 1970-lukua. Etenkin juuri 1920-luvun osalta sanomalehtiaineksen merkitys on keskeinen. Suurena apuna ovat olleet myös alan ammattilehdet – Linja-auto (LA) ja Suomen Autolehti (SA).

Keskeistä materiaalia ovat olleet luonnollisesti maassamme ilmestyneet kaksi valtakunnallista aikataulujulkaisua – Suomen Matkailijayhdistyksen toimittama Turisti (myöh. Suomen Kulkuneuvot) ja LAL:n julkaisema Maantieturisti (myöh. Suomen tieturisti). Näistä viimeksimainitun tiedot ovat edellistä täydellisemmät. Tiedonhankinnassa ovat lisäksi olleet apuna mm. tilastojulkaisut ja komiteanmietinnöt.

Näin »nuoressa» historiantutkimuksessa on ollut mahdollisuutena käyttää myös *haastatteluja*, koska monet linja-autoliikenteen uranuurtajat ovat olleet vielä haastateltavissa. Haastattelut ovatkin tuoneet esille paljon sellaista tietoutta, joka muuten olisi jäänyt ulottumattomiin. Suullisten haastattelujen lisäksi käytettävissä ovat olleet LAL:n v. 1958 ja v. 1967 suorittamat haastattelut sekä Mäkelän tekemä kirjehaastattelu v:lta 1968. Muistitiedon luotettavuutta on kontrolloitu muiden lähteiden antamin tiedoin, jolloin on voitu todeta muistitiedon olevan jopa yllättävän tarkkaa, mitä selittää varmaan paljolta autoilijain omaa alaansa kohtaan tuntema suuri mielenkiinto ja innostus.

Ensimmäisten vuosikymmenien liikenteen laajuuden mittaamisessa on tiettyjä

vaikeuksia. Tarkemmin tutkimuksin on voitu todeta, ettei liikennelupien määrää voi ennen 1930-luvun puoliväliä pitää sellaisenaan linja-autoliikenteen mittana. Kun parempaa vaihtoehtoa ei ole ollut, on linja-autoliikenteen määrää eri aikoina pyritty selvittämään myös rekisteröityjen linja-autojen määrän perusteella. Sen lisäksi, että itse tilastoissa on ristiriitaisuuksia ja ilmeisiä heikkouksia, voivat mm. vara-autojen määrän ja autojen käytön tehokkuuden muutokset aiheuttaa pieniä virheellisyyksiä autojen määrän perusteella tehtyihin päätelmiin.

Henkilöliikenteen suoritteen mittana käytetään yleisesti henkilökilometrejä, jotka saadaan kertomalla kuljetusmuotoa käyttäneiden määrä heidän kulkemallaan matkalla. Varsinkin 1920-luvulta ja osittain myös 1930-luvulta esitetyt henkilökilometriluvut ovat arvioita, joihin on syytä suhtautua varsin kriittisesti. Tarkempia suoritelukuja on saatavissa vasta 1940-luvun lopulta lähtien.

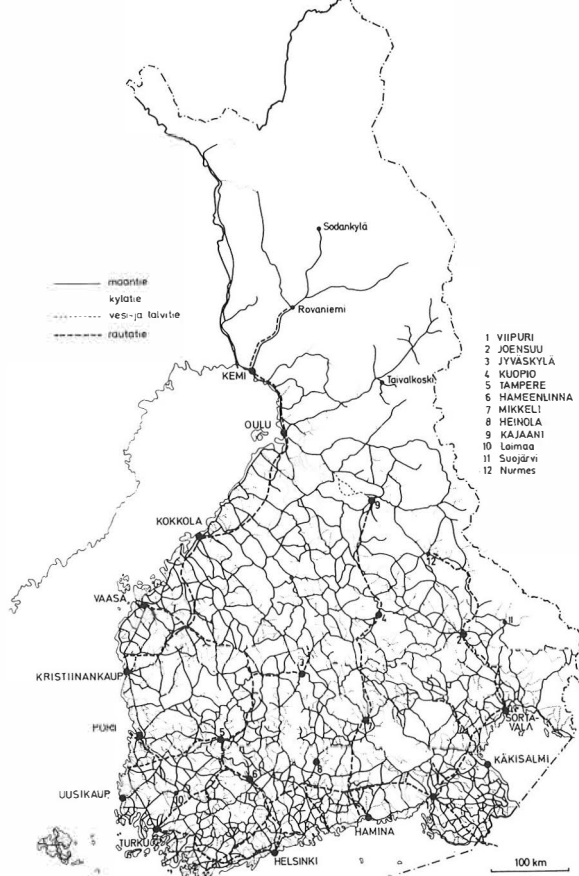
LINJA-AUTOLIIKENTEEN KÄSITTEISTÄ

Nykyinen lainsäädäntö pyrkii määrittelemään tarkasti käsitteet linja-auto ja linja-autoliikenne. Voimassaolevan moottoriajoneuvoasetuksen mukaan linja-auto on pääasiassa henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu auto, jossa kuljettajan lisäksi on tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. Linjaliikenteellä tarkoitetaan säännöllistä liikennettä tietyllä reitillä tai tiettyjen paikkakuntien välillä sellaisissa olosuhteissa, ettei kuljetusvälineen käyttöä koskevaa määräysvaltaa ole luovutettu yhdelle tai yhteisesti useammalle kuljetusten tarvitsijalle.³

Ensimmäisen kerran linja-auto on 1920-luvun lainsäädännössä määritelty⁴ v. 1926, jolloin KYTM antoi päätöksen linja-autojen alustojen ja korien rakenteesta. Tämän määrittelyn mukaan »omnibusautomobiililla tarkoitetaan suurempaa matkustajamäärää kuin seitsemää henkilöä varten aiottua henkilöautomobiilia». Sama määrittely oli käytössä 1930-luvun alussa. Kuitenkin v. 1937 verotuksesta annetussa asetuksessa määritelmää tiukennettiin niin, että linja-autoksi katsottiin auto, jossa oli kuljettajan paikan lisäksi enemmän kuin kuusi istumapaikkaa. Seka-auto mainitaan lainsäädännössä vasta v. 1937, jolloin linja-autoksi katsottiin myös osittain henkilökuljetusta ja osittain tavarakuljetusta varten rakennettu auto, jossa oli kuljettajan paikan lisäksi istumapaikkoja enemmän kuin kaksi. Kysymyksessä oli verolaki, jolla »verorysään» yritettiin saada kaikki autot.⁵

Tutkittaessa linja-autoliikenteen alkuvaiheita on luovuttava kovin tarkoista määritelmistä. Linja-autoliikenteen tunnusmerkkeinä on pidetty seuraavia seikkoja, kuten myös Mäkelä⁶ on tehnyt.

1. Liikenteen on pitänyt olla säännöllistä ja ainakin jossain määrin aikataulun mukaista.
2. Autossa on kuljetettu matkustajia, joiden ohella on ollut mahdollisesti paljonkin tavaraa.
3. Liikenne on ollut julkista ja kenen hyvänsä käytettävissä.



Kartta 1. Maantiet ja kylätiet v. 1910. Maamme tieverkko oli jo tuolloin suurimmassa osassa maata jokseenkin tiheä. Autoliikennettä ei pahiten haitannutkaan teiden puute vaan niiden huono kunto, sillä tiet oli rakennettu hevoslukenteen tarpeisiin. Kartta: Suomen teiden historia I s. 277.

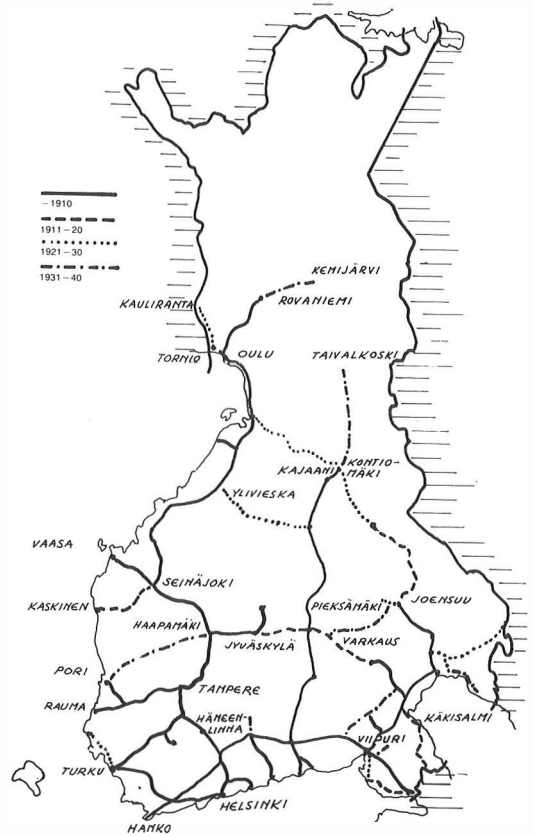
Käsitteellä linja-autoliikenne tarkoitetaan seuraavassa esityksessä yleensä yksityisten omistamaa linja-autoliikennettä. Mikäli tarkastelussa on mukana myös muiden yrittäjien linja-autoliikenne, on siitä erikseen mainittu. Käsitteeseen koko linja-autoliikenne sisältyy maamme linja-autoliikenne kokonaisuudessaan.

Alkuaikoina käsitteet linja-auto tai linja-autoliikenne eivät näytä olleen käytössä. Kun sanomalehdissä kerrottiin linja-autoliikenteestä, käytettiin usein ilmaisuja autoliikenne, autoliike tai matkailuliikenne. Liikenteessä käytettyjä autoja nimitettiin useimmiten auto-omnibusseiksi.⁷ Latinankielistä alkuperää (omnibus = kaikille) käyttöönottamisen linjaliikenteessä kerrotaan tapahtuneen Ranskassa 1820-luvulla, jolloin Nantesissa hevoslinjaliikennettä harjoittanut kapteeni evp. Baudry olisi ottanut sen käyttöön kaikille tarkoitettujen vaunujensa kylteissä. Tarinalla on tietenkin vain tarinan arvo.⁸

Osoitukseksi linja-autoliikenteen käsitteiden moninaisuudesta ja vakiintumattomuudesta vielä v. 1925 on seuraavaksi poimittu muutamista sanomalehdistä linja-autoliikenneilmoituksissa⁹ olleita linja-autoja ja linja-autoliikennettä tarkoittaneita sanoja.

Omnibusauto	auto-omnibus	matkailuliikenne
Omnibusautoliikenne	auto-omnibusvaunu	matkailuvaunu
omnibusvaunu	autobussi	matkustaja-auto
omnipussivaunu	autobussiliikenne	matkailija-auto-omnibus

Kartta 2. Rautatieverkon kehitys 1930-luvun loppuun mennessä. Harvaanasutussa maassamme rautatieverkko jäi aukolliseksi. Tarvittiin linja-autoliikennettä siellä, minne rautatiet eivät ulottuneet. Yhdessä nämä kaksi liikennemuotoa toisiaan täydentäen muodostivat kattavan ja toimivan joukkoliikenteen. Juva 1976 mukaan piirt. Heikki Rantatupa.



Linja-auto ja linja-autoliikenne -nimitykset alkoivat vakiintua käyttöön 1920-luvun lopulla. Lakimiehet osoittivat vanhoillisuutensa säilyttämällä lakiteksteissä vanhoja nimityksiä vielä pitkään.

Jokapäiväisessä kielenkäytössä vaikea »omnibussi» suomennettiin pian »busiksi» ja »onnikaksi» sekä »linjuriksi». Kekseliäitä nimien »sorvaajia» oli myöhemminkin, mistä ovat osoituksena mm. nimitykset »häkyri» (häkäkaasuauto), »katuri» (kaupunkiliikenteen auto) ja »mahuri» (keskimoottoriauto).

MAAMME HENKILÖLIIKENNE 1920-LUVUN ALUSSA

Autoliikenteellä voidaan katsoa olleen merkitystä henkilöliikenteessä vasta 1920-luvulta alkaen. Ennen autoliikenteen yleistymistä maaliikenteen joukkokuljetuksesta huolehtivat lähinnä kestikievarit hevosineen sekä rautatiet. Myös sekä sisävesistöjen että rannikon vesiliikenteen merkitys oli suuri.

Hevoskyyti oli se kuljetusmuoto, johon vanhastaan oli totuttu turvautumaan. *Kyytilaitos* juontaa alkunsa jo keskiajalta. Maaherran velvollisuudeksi tuli v. 1649 yhteistoimin muutamien muiden virkamiesten kanssa määrätä ne tiet, joiden varsille kestikievareita oli asetettava. Pyrkimyksenä oli saada tärkeimmille reiteille majataloja noin kahden peninkulman välein. Yksi merkittävimmistä muutoksista

ta kyytioloissa tapahtui v. 1918, jolloin talonpojat päätettiin v:n 1920 alusta alkaen vapauttaa kestikievarirasituksesta. Autoliikenteen alkaessa yleistyä 1920-luvun alkuvuosina kestikievarilaitos oli jo suurissa vaikeuksissa, mikä näkyy mm. kievarien määrän ja kyyditysten vähenemisestä (Ks. kuvio 15).¹⁰

Maamme *tieverkko* oli jokseenkin tiheä jo v. 1910 (Ks. kartta 1), mutta teiden kunto oli monesti keho. Hevosliikenne ei asettanut tiestölle suuria vaatimuksia, mutta jo ensimmäiset autot saivat huomion kiinnittymään entistä enemmän teiden laatuun.¹¹

Osittain kievarilaitoksen merkitystä – varsinkin pitkän matkan liikenteessä – vähensi *rautatielaitoksen* kehittyminen. Rautateiden suunnista käytiin kovia kiistoja, mutta rakentamisessa edistyi niin, että rautatieverkon pituus oli v. 1920 yhteensä 4 284 kilometriä, joista 3 987 kilometriä oli valtion hallussa, loput yksityisten. (Ks. kartta 2).¹²

Vielä 1920-luvun alussa *sisävesilaivaliikenteellä* oli suurten vesistöjen varsilla olleiden seutujen kuljetusyhteyksien hoitajana tärkeä asema. Esim. Saimaan laajalla vesistöalueella oli vilkas matkustajalaivaliikenne. Kuopion pohjoispuolella-kin oli v. 1921 liikenteessä seitsemän matkustaja-alusta. Myös Päijänteellä harjoitettiin merkittävää laivaliikennettä. Näsijarvellä oli Hämeen vesistön suurin laivasto. Rannikolla kuljetuksista huolehtivat lisäksi *rannikkolaivaliikenteen* alukset. Vuonna 1920 rannikkolaivaliikennettä oli mm. Helsingistä Turun kautta Raumalle, Poriin sekä Tammisaareen ja Hangon kautta Turkuun, Porvooseen, Loviisaan sekä Viipuriin. Turusta liikennöitiin Uuteenkaupunkiin. Lisäksi laivat liikennöivät paikallisesti rantakaupunkien lähivesillä.¹³

Linja-autoliikenteen viriäminen ennen ensimmäistä maailmansotaa

»AUTOLIIKENNE KARSTULASTA KOKKOLAAN

Meille kirjoitetaan: Karstulan pitäjän Kyyjärvenkylän ja Kokkolan kaupungin välille on järjestänyt autoliikenteen sahanomistaja Juho Pölkki Karstulan pitäjästä. – Mainittu 28 hevosvoimainen 'Opel' auto, on tk. alussa ostettu. Se kuljettaa, ei ainoastaan rahtia mutta myöskin yleisöä ja aloitti t.k. 26 p:n ensimmäisen säännöllisen kulkunsa edellämainitulla, noin 130 kilometrin välisellä taipaleella viiptyen tällä matkalla noin 4–5 tuntia . . .»

(Uutinen Keski-Suomi -lehdessä 28.8.1913)

Hevosvetoista linjaliikennettä

Hevosten vetämät linjavaunut olivat tulleet Keski-Euroopassa yleisiksi jo 1800-luvun alkupuolella. Suomessa kehitys ei johtanut myöhemminkään samaan, mikä aiheutui ehkä suurimmaksi osaksi huonoista tieoloista. Sen vuoksi esim. postinkuljetus oli meillä hoidettava yhden hevosien vetämin ajopelein. Säännöllisen liikenteen järjestämisestä vilkkaasti liikennöidyille reiteille ajateltiin, mutta toteuttamisyrietykset osoittautuivat vaikeiksi.

Varhaisimpia hevoslinjaliikenteen kokeilijoita maassamme oli ilmeisesti turkulainen teollisuusmies Johan von Julin, joka v. 1827 järjesti *diligenssiliikenteen* Turun ja Helsingin välille. Ilmeisesti Julin ei kuitenkaan ehtinyt harjoittaa suunnittelemaansa henkilöliikennettä. Sen sijaan tavaroita hän ehti »Juokseva»-nimisellä vaunullaan kuljettaa muutaman vuoden, ennen kuin joutui lopettamaan liikenteen ilmeisesti kannattamattomana.¹

Kymmenen vuotta myöhemmin pietarilainen liikemies William Henry Stuckey sai kuudeksi vuodeksi oikeuden kuljettaa matkustajia Pietarin – Helsingin – Turun linjalla.² Diligenssivaunu oli rakennettu sekä kesä- että talvikäyttöön; talvella vaunun alle asennettiin jalakset. Vaunun keskiosassa oli katettu tila neljälle matkustajalle. Etuosan ja peräosan puolikatettuihin tiloihin sopi yhteensä neljä matkustajaa. Lisäksi oli omat tilat ajomiehelle ja »konduktöörille». Kun vaunussa oli vielä melkoiset tavaratilat, riitti sen vetämisessä työtä vetovoimana käytetyille kolmelle hevoselle. Ainakin ensimmäisestä matkasta tämä »Helsingfors»-niminen diligenssi selvisi kuitenkin suhteellisen nopeasti: 415 km:n matka Pietarista Helsinkiin kesti 48 tuntia.

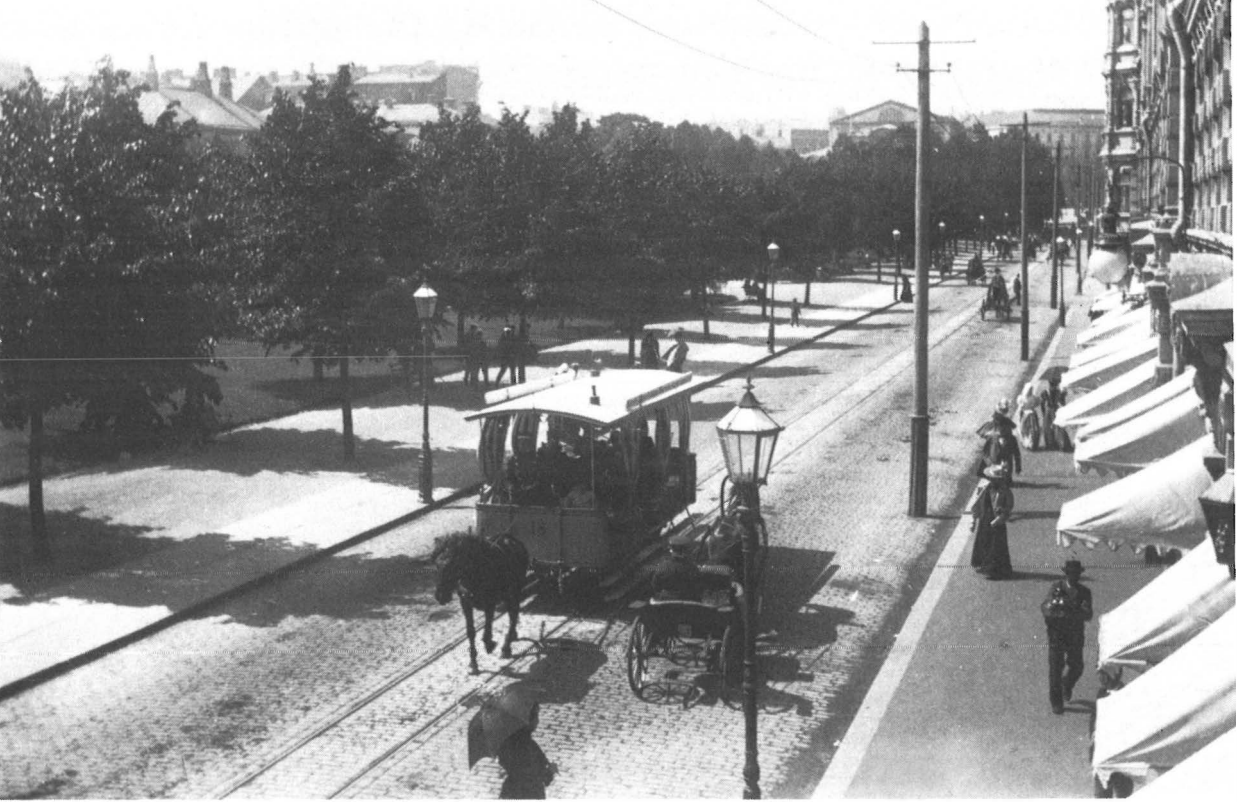


Vaikka hevosin hoidetulla linjaliikenteellä ei ollut suurta käytännön merkitystä, se teki kuitenkin linjaliikenteen käsitettä tunnetuksi. Elinvoimaisimmaksi osoittautui v. 1909 aloitettu liikenne Kangasalan aseman ja kirkonkylän välillä. Kuvassa omnibusreki, jolla hoidettiin talvisin linjaliikennettä Helsingin Kauppatorin ja Viaporin välillä 1880-luvun lopulla. Helsingin kaupunginmuseon kuvakokoelmat.

Tarkkoja tietoja tämän hevoslinjan menestymisestä ja myöhemmistä vaiheista ei ole säilynyt. Kuitenkin diligenssin tiedetään olleen liikenteessä vielä v. 1839 ainakin Viipurin – Pietarin reitillä.³

Seuraava tieto hevoslinjaliikenteestä on vasta 1890-luvulta. Alkutilvella v. 1891 yritti kauppias Bruno Tollet järjestää rekilinjaliikenteen Uudenkaupungin ja Turun välille kaksi kertaa viikossa. Tämäkin liikenne oli kuitenkin kannattamattomana lopetettava.⁴

Myös kaupunkien sisäistä liikennettä pyrittiin hoitamaan hevoslinjojen avulla. Helsingissä perustettiin v. 1887 yhtiö hevoslinjaliikenteen harjoittamiseksi. Toiminta päästiin alkamaan seuraavana vuonna Viaporin ja Kauppatorin välillä. Pian liikenne ulotettiin itse kaupunkiin, jossa alettiin ajaa reittejä Kivopuisto – Töölö, Sörnäinen – Pitkäranta – Lapinlahdenkatu sekä Töölö – Kauppatori. Liikenne muoto osoittautui niin hitaaksi, ettei yleisö käyttänyt linjoja tarpeeksi paljon. Huonon kannattavuuden vuoksi yhtiö alkoi suunnitella hevosraitiotieliikenteen aloittamista.⁵ Muutkin linjaliikenneyritykset kaupungeissa – esim. Viipurissa – onnistuivat huonosti. Turussa v. 1890 aloitettu hevosraitiotieliikenne kärsi vararikon vajaan kolmen vuoden jälkeen.⁶



*Hevosomnibussiliikenteen aika oli pääkaupungissa ohi, kun Raitiotie- ja Omnibus Osa-
keyhtiö aloitti säännöllisen hevosraitiotieliikenteen kesäkuussa v. 1891. Hevosraitiotie-
vaunu Pohjoisesplanadilla. Valokuvannut Ester Heikel. Helsingin kaupunginmuseon ku-
vakokoelmat.*

Kaupunkien linjaliikenneyrityksiä elinvoimaisemmaksi osoittautui maaseudulla v. 1909 aloitettu linjaliikenne Kangasalan aseman ja kirkonkylän välisellä kuuden kilometrin matkalla. Lähinnä Kangasalan lepokodin asiakkaiden kuljettamiseksi kunnallisneuvos Jalmari Meurman ja maanviljelijä Akseli Molin alkoivat liikennöidä väliä useita vuoroja päivässä käyttäen aluksi kahden hevosien vetämää avovaunua, johon mahtui toistakymmentä matkustajaa. Ensimmäiset yrittäjät liikennöivät vuoteen 1913, minkä jälkeen linjan hoito siirtyi kahdelle paikkakunnan maanviljelijälle. Kolmen vuoden kuluttua linjaa alkoi hoitaa Väinö Säpyskä. Hän ajoi reittiä hevosella vuoteen 1923, jolloin hankki ajokikseen kuorma-auton. Auton lavalle rakennettiin katos ja kangasseinät. Suomen viimeisimmän hevoslinjan tarina oli siten päättynyt.⁷

Joillakin muillakin paikkakunnilla yritettiin hevoslinjaliikennettä. Yksi lyhytaikainen kokeilu tehtiin Jämsässä. Siellä Sarvelan talon isäntä Vuorio oli tehnyt parirekien päälle melko mukavan korirakennelman. Aikataulussa oli ilmoitettu yksi vuoro viikossa Vilppulaan ja toinen Jyväskylään. Säännöllinen liikenne kesti vain kuukauden talvella 1915–1916. Ilmeisesti ajopeli oli liian raskas. Tilausajaja Vuorio sen sijaan ajeli »omnibusreellään» seuraavinakin talvina.⁸

Vuosien 1920 ja 1921 Turistien liitekarttaan on merkitty, että Imatralta olisi Jääsken kautta ollut diligenssiliiikennettä Rättijärvelle Saimaan kanavan varrelle. Minä vuosina ja kuka olisi liikennöinyt, ei ole käynyt ilmi. Vuoden 1922 karttaliitteessä linjaa ei enää mainita.⁹

Hevoslinjaliikennyriitykset maassamme olivat hajanaisia ilmiöitä, joilla ei joukkoliikenteen hoidon ratkaisuna ollut suurta käytännön merkitystä. Ne tekivät kuitenkin säännöllisen linjaliikenteen käsitettä tunnetuksi. Jossain määrin ne ehkä – rautateiden ohella – antoivat vaikutteita moottoroidun linjaliikenteen syntymiselle, sen jälkeen kun tekninen kehitys mahdollisti siirtymisen hevosista hevosvoimiin.

Autoistuminen alkaa

HIDAS LEVIÄMINEN

Autoilun aikakausi alkoi Suomessa ilmeisesti jo viime vuosisadan lopulla, sillä tiettävästi tamperelaisella rakennusmestari Johan Levinillä oli v. 1898 käytössään 1-sylinterinen Oldsmobile. Yleisemmin maamme ensimmäisen auton omistajana on pidetty mustiolaista kamariherra Hjalmar Linderiä, joka tuotti v. 1900 ranskalaisen Renault-tehtaan avoauton. Viipurilaisilla oli ollut ilo ihastella uutta kulkuvälinettä jo v. 1899. Tapahtumasta kertoi Viipurin Uutis-Sanomat seuraavasti: »Automobiilivaunu on nähty kiitävän hyvää vauhtia kaupungin kadulla.» Auto-matkailija lieene ollut venäläinen.¹

Vähitellen »konehevosia» voitiin ihmetellä muuallakin Suomessa, kuten seuraavat esimerkit² osoittavat.

Auton hankintavuosi	Paikkakunta
1902	Tikkakoski (Jyväskylän mlk)
1904	Turku
1905	Jyväskylä
1906	Lahti, Vaasa, Tampere
1907	Pori
1908	Salo
1909	Kajaani, Hämeenlinna, Varkaus
1910	Iisalmi, Alavus
1911	Somero, Ahvenanmaa (taksi)
1912	Rovaniemi
1913	Kokemäki, Korsholma
1914	Nurmes, Haapavesi, Haapajarvi

Kemiin henkilöauto tuli viimeistään v. 1916.

Kovin nopeasti autoistuminen ei edennyt, mutta silti lehtitietojen mukaan maamme oli v:een 1912 mennessä hankittu n. 1 000 autoa.³ Paikkakuntien ensimmäiset autot olivatkin ihmeellisyyksiä, joista riitti päivittelemistä pitkäksi aikaa myös naapuripitäjissä. Autojen kalleus hidasti niiden yleistymistä. Markkinointikin oli aluksi tehotonta, sillä Sergei Nikolajeff perusti Helsinkiin maamme ensimmäisen autoliikkeen vasta v. 1905. Liikkeen autoedustuksia olivat mm. Opel, Adler, Benz, Minerva, Mercedes ja Renault.⁴

Uuteen ajoneuvoon suhtauduttiin monin eri tavoin: tunnettiin uteliaisuutta, kunnioitusta, pelkoa ja jopa vihaa. Autoa kannatettiin ja vastustettiin. Sitä pidettiin sekä maailmanlopun enteenä että ihmiskunnan tulevaisuuden suurena lupauksena.

Ensimmäiset autot olivat teknisesti vielä alkeellisia, mikä ilmenee mm. seuraavasta v. 1906 suomennetusta Automobiili ja sen hoito -nimisestä oppaasta olevasta katkelmasta:

»Varsin tärkeä seikka on moottorin säännöllinen voitelu. Niin voi esim. huimapyörän kytkin, joka huolellisella hoidolla aniharvoin joutuu epäkuntoon, kärsiä arveluttavia vaurioita, jos sen voitelu laiminlyödään. Voitelun puutteessa voivat näet kytkimen sisäkkäin liikkuvat osat melkoisen hankauksen vaikutuksesta kuumentua. Niinpä voi esim. kampiakselin päässä oleva keträ, joka ainoastaan kytkimen purkaantuessa tulee toimintaan ja jonka tehtävänä on yhdistää kytkimen nahalla verhottu keila huimapyörään, tulla niin hehkuvaksi, että se palaa kiinni, jollei sitä aikanaan muisteta voidella. Jos näin hullusti käy, on se varovasti irroitettava, mutta tätä varten täytyy useimmiten purkaa koko kytkinlaitos. . . On vielä huomattava, että naulat, joilla nahkavaippa on kiinnitetty kytkinkeilaan eli -kartioon, aikaa myöten syöpyvät pilalle (niiden kannat kuluvat pois), niin että kartion nahkaverho joskus voi irtautua, kun vaunu kiihkeällä tempauksella lähtee liikkeelle.»

Kun sama opas vielä kertoo tuon ajan autoilun vaikeuksista, annettakoon niistäkin tämän ajan automiehelle pieni kuvaus: »Paljon vaikeammaksi käy ajaminen, jos on kuljettava huonoja, lokaisia, liukkaita teitä, joilla vilisee joukko muita ajoneuvoja. Lievä, epähuomiossa annettu sysäys kääntöpyörälle voi jo saada vaunun melkoisesti poikeamaan suunnastaan. Semminkin jos vaunun kuormitus (lasti) ei ole tasaisesti jaettu etu- ja taka-akselille, on varsin tukala tehtävä saada vaunu onnellisesti sivuuttamaan toisia vaunuja, sillä tällöin tulee kylmäverisesti ja täsmällisesti osata käyttää jarruja, kytkimiä, vaihde- ja ohjauslaitoksia. . .» Tuon ajan autoilijat olivat seikkailevia ja rohkeita »maantieritareita»!⁵

JÄRJESTYSSÄÄNNÖT

Jo ennen autoliikenteen valtakunnallista lainsäädäntöä pyrittiin uuden kulkuvälineen aiheuttamia haittoja ja vaaroja vastaan suojautumaan erilaisin säännöin. Näissä kaupunkien ja kuntien käyttöönottamissa *järjestyssäännöissä* määrättiin mm. korkein sallittu nopeus, joka oli yleensä 15–16 km/t valoisana aikana ja 8–9 km/t yöllä, sumussa tai mutkassa. Ohjesäännöt olivat kuvernöörin hyväksymiä, mikä selittänee niiden jokseenkin suuren yhdenmukaisuuden. Silti esiintyi paikallisia erityispiirteitä. Esim. somerolaiset sisällyttivät v. 1908 auto-ohjesääntöönsä määräyksen, että auton omistajan oli korvattava vahinko, »joka automobiilin kulkiessa voi tapahtua toiselle henkilölle».

Simon kunnallislautakunta puolestaan oli määrännyt omissa säännöissään jo kaksi vuotta aikaisemmin, että mikäli vastaantuleva hevonen näytti levottomalta, oli kuljettajalla velvollisuus pysäyttää »automopiili». Lisäksi jalankulkijaa oli varoitettava torvella, mitä taas puolestaan ei saanut tehdä hevosella liikkuvalla. Auton pysäyttämisvelvollisuus sisältyi myös Kotkan v. 1909 annettuihin järjestyssääntöihin: »Kohdattaessa ajavia tai ratsastavia tulee automobiilin aina ehdottomasti pysähtyä jos toisen henki, ruumiinjäsen tahi omaisuus sen ohi kulkemisen johdosta vähimmässäkin määrässä joutuu vaaranalaiseksi ja on automobiililla kulkevan tällöin vastaantulevaa avustettava ja autettava niin ettei mitään vaaraa eikä vahinkoa synny.»⁶ Järjestyssäännöissä ilmenee siten selvästi pelokas ja ennakkoluuloinen suhtautuminen autoon, mikä ei ollut aiheetonta: autojen tiellä liikkujille ja tiestölle aiheuttamista vahingoista oli esimerkkejä.

Autojen määrän kasvaessa hevosten ja autojen päivittäiset kohtaamiset lisääntyivät. Niinpä autojen vaarallisuutta käsittelevät kirjoitukset jatkuivat. Esim. v. 1912 Keski-Suomi -lehdessä nimimerkki »Jalkamies» pohdiskeli tilannetta seuraavasti: »Asia menee miten kuten kaupungissa, mutta maaseudulla kehittyy autoliikenteestä pelottava vaara. Kaupungin kadulla suuressa liikenteessä ja ihmisvilinässä hevosella on paljon katseltavaa ja ei se niin suurin kiinnitä automobiiliin huomiota, mutta tulepa se vastaan yksinäisellä hiljaisella kylätiellä. Pystyyn vaan ja metsään. Kärryt ovat palasina, ihmisillä miltei pää halki, miltä käsi tai jalka poikki.» Pelko oli tullut kirjoittajan mielestä niin suureksi, että vain suurimmassa hätässä uskallettiin hevosella maantielle. Yksinomaan kielteisesti tämä kirjoittaja ei kuitenkaan autoliikenteeseen suhtautunut, vaan katsoi sen tuntuvasti nopeuttaneen matkustamista.⁷

Linja-autoliikenteen alku

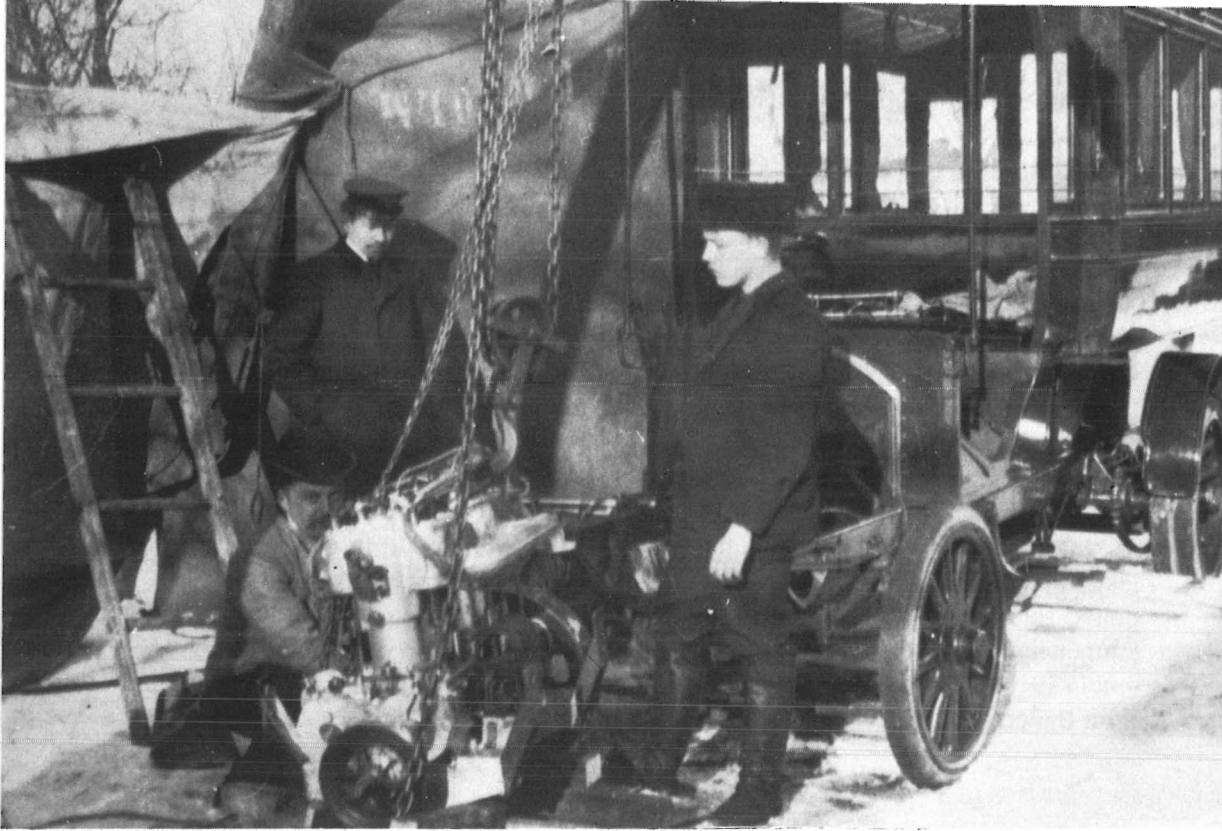
OMNIBUSSILIIKENNETTÄ ULKOMAILLA

Polttomoottori otettiin nopeasti käyttöön myös yleisölle tarkoitettujen kulkuvälineiden voimanlähteenä. Ensimmäiset linja-autot oli tarkoitettu lähinnä hotellien käyttöön kuljettamaan matkustajia ja heidän tavaroitaan hotellista satamaan sekä asemalle ja päinvastoin. Autot olivat aluksi pieniä, mutta pian alettiin valmistaa suurempia autoja – todellisia omnibusautomobileja. Ruotsin ensimmäisenä linja-autona pidetään sitä Daimler-merkkistä autoa, joka alkoi v. 1899 liikennöidä Tukholmassa. Yritys kesti vain kolme viikkoa, sillä auton moottori ei kestänyt ja liikenne oli taloudellisesti kannattamatonta. Tämä »remupekaksi» nimitetty ajoneuvo sai seuraajan vasta v. 1907 välittämään liikennettä Kungsholmin huvilakaupunginosaan. Berliini, Pariisi ja Lontoo saivat autobussinsa vasta myöhemmin – noin 1910 tienoilla. Saksassa lienee ensimmäinen maaseutuomnibussilinja aloitettu Baijerissa v. 1905.¹

ENSIMMÄISET YRITYKSET UDESSAKAUPUNGISSA JA TURUSSA²

Ilmeisesti ulkomaiden varhaisimmat autolinjat herättivät ajatuksia vastaavanlaisen liikenteen aloittamisesta myös Suomessa. Auton käyttämistä suurempien joukkojen kuljettamiseen ryhdyttiin kokeilemaan Uudessakaupungissa jo v. 1905. Kaupunki oli tuolloin vielä ilman rautatieyhteyksiä. Kesäisin liikenneongelmia helpotti laivaliikenne, mutta vesien jäätyminen talvella jätti yhteydet tärkeään Turkuun pelkästään n. 20 km:n pituisen maantietäpäleen varaan. Liikennetarpeita siis oli. Tarvittiin vain ennakkoluulotonta yrittäjää, joka löytyikin.

Teknikko J. L. Stenroos alkoi puuhata kesällä 1905 autoliikennettä Uudenkaupungin – Turun välille. Liikennetarve tutkittiin ja rahoituskin saatiin vaikeuksien jälkeen kuntoon. Hankkeet herättivät laajemmaltakin huomiota. Tarkasti asian kehitystä seurasi Uudenkaupungin Sanomat, joka kertoi lokakuussa mm. seuraavaa: »Automobiiliomnibus, joka tulee välittämään liikennettä Uudenkaupungin ja Turun välille, on tilattu Aachenista Saksasta, ja pitäisi saapuman Uuteenkaupunkiin marraskuun 1–10 päivien välillä. Vaunussa on tilaa 14 hengelle, paitsi kuljettajaa. Siinä tulee olemaan vain yksi luokka, sillä sellainen vaunu on kohta valmiina tehtaassa, se on mukavasti sisustettu nahkapäällisillä istuinsohvalla.» Auton leveydeksi ilmoitettiin kaksi metriä ja moottorin tehoksi 24 hevosvoimaa. Maalaisia kehoitettiin välttämään ajamista kapeilla teillä aikana, jolloin auto aikataulun



Linja-autoliikenteen uranuurtaja Suomessa oli teknikko J. L. Stenroos, joka tilasi syksyllä 1905 »Automobiiliomnibussin» Saksasta aloittaakseen liikenteen Uudenkaupungin ja Turun välillä. Autossa oli tilaa 14 hengelle, peräti 24 hevosvoimaa ja ketjuveto. Moottori särkyi kuitenkin jo ensimmäisellä matkalla. Kun liikenteessä ilmeni myöhemminkin vaikeuksia, siirtyi yrittäjä Turkuun keväällä 1906, mutta joutui luopumaan liikennöimisestä jo syksyllä. Kuvassa auton moottori »peukaloitavana». Asentaja oli suuri herra tuohon aikaan: knalli »pysyi» päässä työmaallakin. Museovirasto.

mukaan tulisi tiellä kulkemaan. Pimeän aikana neuvottiin pitämään mukana sytytettyä lyhtyä yhteenajon välttämiseksi.

Suurlakko viivästytti auton maahantuloa. Ensimmäiselle matkalle auto lähti Turusta 11. pnä illalla ilman matkustajia. Uuteenkaupunkiin auto ei kuitenkaan hartaasta odottelusta huolimatta saapunut, sillä sen sylinteri oli rikkoontunut Kalannissa. Innokkaat vastaanottajat näkivät uuden kulkuvälineen vasta seuraavana päivänä, kun se pettymykseksi oli tuotava kaupunkiin hevosten vetämänä.

Rikkinäistä sylinteriä ei pystytty Suomessa korjaamaan. Kiistojen jälkeen Saksasta lähetettiin uusi moottori. Sen toimittaminen ja asennus lykkäsivät uuden yrityksen huhtikuun 12. päivään. Taas epäonnistuttiin: »Hevosella ja häpeällä» auto jälleen palasi kaupunkiin.

Vastoinkäymiset eivät vielä lannistaneet teknikko Stenroosia: hän kuljetti autonsa nyt Turkuun aloittaen liikenteen 19.5.1906. Alkuinnostuksen jälkeen matkustajien halu tällä »keltaisella vauhtihirviöllä» kulkemiseen laimeni. Toiminta oli

lopetettava liikenteen kannattamattomuuden vuoksi syyskuun alussa. Auto myytiin Pietariin, missä matkustajia olikin riittävästi.

Ensimmäiset linjaliikenneyritykset jäivät siten lyhytaikaisiksi. Tiestö, tekniikka ja matkustajat eivät olleet vielä valmiit säännölliseen liikenteeseen. Laajaa huomiota ja kiintoa yritykset kyllä herättivät. Syntyipä niiden innoittamana Viktor Ahlqvistin kynästä runokin »Nystads automobil». Idea oli valmis, mutta sen menestyksellinen toteuttaminen odotti edellytyksiä.

HAAGASSA KOKEILLAAN – MUUALLA SUUNNITELLAAN

Oletettavissa on, että epäonnistuneet liikenneyritykset tuskin ainakaan heti lisäsivät muiden intoa aloittaa linjaliikennettä. Sitäkin mielenkiintoisempaa on, että Pohjois-Suomessa puuhattiin linjaliikennettä Kemin – Rovaniemen – Kemijärven reitille jo kesällä 1906. Tässä asiassa »pohjoiset miehet» olivat siis edeltäkävijöitä, vaikka monesti onkin katsottu uusien vaikutteiden saapuneen Pohjois-Suomeen myöhässä. Hankkeen puuhamiehinä olivat kemijärveläinen talollinen R. E. Kalliosalmi ja maanviljelijä Jaakko Jämsen. Tarkoituksena oli kuljettaa sekä henkilöitä että tavaroita. Kemin – Rovaniemen väliä suunniteltiin ajettavaksi 3–5 kertaa viikossa edestakaisin.

Oulun läänin kuvernööri pyysi ennen lupa-anomuksen ratkaisemista lausunnot Kemijärven, Rovaniemen, Tervolan ja Kemin kunnalta. Rovaniemen ja Kemin kuntakokoukset vastustivat hanketta. Rovaniemeläiset pitivät ajorataa niin kapeana, »että sitä voi ainoastaan käyttää hevosella ajamiseen, joten Automobiilin käyttäminen tuottaisi suuria hankaluuksia suurilukuisille matkustajille, jotka alituisten sivuttamisten kautta tulevat viipymään ja arkaluonteiset hevoset voivat peljestyä, saaden aikaan tapaturmia ja lehmikarjaa useinkin käy pitkiä matkoja maantietä jotka myös voisivat saada vahinkoja». Tiet katsottiin autolle liian kapeiksi ja todettiin liikenteen haittaavan hevosliikennettä liian paljon. Myös Tervolan lausunto oli kielteinen, sillä automobiililiikenteen katsottiin »olevan suureksi haitaksi rauhalliselle liikenteelle». Samantapainen pelokas suhtautuminenhan autoihin ilmeni myös järjestyssäännöistä, kuten edellä kävi ilmi.

Kemijärven kunta sen sijaan puolsi hanketta, anojathan olivat kemijärveläisiä. Muiden kuntien vastustuksesta huolimatta kuvernööri myönsi liikenneluvan 10.8.1906. Päätöksen yhteydessä annettiin tarkat järjestyssäännöt auton käytöstä. Niissä velvoitettiin mm. pitämään matkustajista tarkkaa päiväkirjaa sekä toimittamaan päiväkirjat neljännesvuosittain Kemin piirin nimismiehelle. Esikuva lienee saatu kestikievarilaitoksesta, jossa oli samanlainen päiväkirjakäytäntö. Hankkeen toteuttaminen lienee viivästynyt, sillä Kalliosalmi lunasti liikenneluvan vasta marraskuussa 1906. Seuraavan vuoden toukokuussa sanomalehdestä voitiin lukea, että linjalle tarkoitettu auto oli saapunut Helsinkiin. Sen kerrottiin olevan



Keväällä 1907 muodostettiin M. G. Stenius Oy:n aloitteesta yhtiö A/B Automobil O/Y harjoittamaan liikennettä Töölön ja Haagan välillä. Auto oli kyllä kaunis katsella, mutta se ei ollut rakenteeltaan sopiva eikä tarpeeksi kestävä. Yritys loppui muutamassa kuukaudessa.

nopea ja saavuttavan 100 kilometrin tuntinopeuden. Matkustajia autoon olisi sopinut 6–7, joten varsinainen omnibussi tämä auto ei ollut. Linjaliikenteen aloittamisesta sen sijaan ei ole tietoa. On ilmeistä, että hanke jäi toteutumatta joidenkin esteiden vuoksi.³

Hieman pitemmälle kuin pohjoiset »ammattiveljensä» pääsivät haagalaiset autoliikenteen harrastajat. Keväällä 1907 oli M. G. Stenius Oy:n aloitteesta muodostettu yhtiö A/B Automobil O/Y, joka osti auton tarkoituksenaan harjoittaa linjaliikennettä Töölön ja Haagan tienhaaran välillä. Matkan katsottiin silloin kestävän 15 minuuttia. Tämäkään kokeilu ei onnistunut: auto ei ollut rakenteeltaan sopiva eikä tarpeeksi kestävä. Liikenne oli lopetettava jo samana vuonna ja auton osti kuorma-autoksi käyttöönsä toiminimi G. F. Stockmann.⁴

Haagalaisten yrityksen jälkeen on pitkä aika, ennen kuin voidaan kertoa varmoista linja-autoliikennekokeiluista. Liikennelupa-anomuksia kyllä jätettiin. Esim. 17.6.1912 ylitorniolaiselle kauppias K. J. Säipälle myönnettiin lupa henki-

lö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseksi reitillä Tornio – Ylitornio – Pello.⁵ Linjaliikenteen aloittamisesta sen sijaan ei ole tietoa.

Myös Saarijärven ja Äänekosken välille puuhattiin samana vuonna linjaliikennettä. Saarijärvelle oli lehtitietojen mukaan 8.12.1912 kokoontunut paikkakuntalaisia »koko lailla» kokoustamaan hankkeesta. Tarkoituksena oli perustaa osakeyhtiö harjoittamaan liikennettä. Kokous katsoi, että suunniteltu liikenne olisi suotavaa ja valitsi komitean valmistelemaan asiaa seuraavaan kokoukseen.⁶ Hautautuiko hanke komiteaan, sortuiko se voittamattomiin vaikeuksiin vai päästiinkö liikenne todella aloittamaan, on toistaiseksi selvittämättä.

USEITA LIIKENNEYRITYKSIÄ V. 1913

Ennen ensimmäistä maailmansotaa linja-autoliikenne päästiin Suomessa kuitenkin aloittamaan täysin nykyaikaisessa mielessä. Kesäkuun 7. pnä 1913 *kotkalaiset*⁷ ajuriliikkeenharjoittajat Viktor Ristola, Otto Osanen sekä Gutzeit yhtiön konemestari Ville Eriksson ilmoittivat tilanneensa Sveitsistä helsinkiläisen toiminnan Georg Holm & Co:n välityksellä Arbenz-merkkisen »auto-omnibusvaunun». Aloitteentekijänä ja yrityksen johtajana oli Viktor Ristola. Idean linja-autoliikenteeseen hän sai luettuaan sanomalehdestä, että ulkomailla oli alettu käyttää omnibusliikenteen harjoittamiseen erityisesti tätä tarkoitusta varten rakennettuja autoja. Liikenne suunniteltiin aloitettavaksi Hovinsaaren ja Kotkan kaupungin välillä.

Tilattu auto tuotiin rautatievaunussa Kotkaan jo ennen juhannusta – rautatiekuljetukseen turvautuminen kuvastanee teiden huonoa kuntoa. Autossa oli 17 istumapaikkaa sekä seisomatilaa niin, että sinne voitiin »ahtaa» jopa 36 henkeä. Auton alusta painoi ilman koria 3,5 tonnia ja siinä oli 30-hevosvoimainen moottori. Kardaaniakselia autossa ei ollut, vaan voima välitettiin taka-akselistoon ketjujen avulla. Matkustajaosasto oli ajan yleisen tavan mukaan jaettu kahtia: I luokassa oli sametilla päällystetyt istuimet, kun taas II luokassa matkustajat saivat »tyytyä» nahalla päällystettyihin penkkeihin. Auton kylkeen oli maalattu komeasti »KOTKA. AUTOBUS. I.» Ilmeisesti tarkoituksena oli myöhemmin hankkia autoja lisää.

Tällainen komeus oli tietenkin kallis – se maksoi peräti 21 500 markkaa. Kotkassa tällä rahalla olisi saanut melko hyvän kaupunkitalon. Vertailun vuoksi voidaan vielä mainita, että v. 1914 kuomulla varustettu Ford maksoi 6 000 markkaa. Yhtä komeita linja-autoja kuin kotkalaisten Arbenz, ei teillämme näkynytkään yli kymmeneen vuoteen.

Kesäkuussa v. 1913 yrittäjät aloittivat säännöllisen liikenteen. Kotkalaiset käyttivät uutta liikennemuotoa aluksi innokkaasti ja luottamus lisääntyi, kun havaittiin auton noudattavan ilmoitettua aikataulua, vaikka matkustajia ei aina

olisi ollutkaan. Parhaat päivätulot olivat aluksi 250–260 markkaa. Syksyllä yrityksen kannattavuus kuitenkin heikkeni, kun ulkona pidetyt tanssit ja muut huvitilaisuudet vähenivät. Tämän vuoksi ryhdyttiin ajamaan kaupungista 30 km:n päässä olevalle Pyhtäälle. Liikenne oli keskeytettävä talveksi, mutta kevään tullen päästiin jälleen aloittamaan. Menestys oli nyt huonompi kuin edellisellä kesänä: kaupungin työväki oli kuukausia lakossa eikä kyennyt käyttämään maksullista kulkuvälinettä. Linjasta tuli kannattamaton. Yrittäjät siirtyivät paremman tienestin toivossa autoineen Terijoelle, jossa sota kuitenkin pian aiheutti vaikeuksia.

Sodan tultua heikkenivät myös bensiinisaantimahdollisuudet, kuten seuraava ote auton kuljettajan Georg Jäderholmin Viktor Ristolalle lähettämästä kirjeestä kertoo:

»Sinä päivänä jolloin viimeinen bensiini-astia ostettiin sain tietää että sen hinta oli kohonnut enemmän kuin puolet, ja vielä samana iltana ei voinut saada bensiiniä mistään koko Terijoelle. . . katson itseni ylössanotuksi tästä päivästä lähtien. . . – Ajoin sitten vielä viisi päivää, jonka jälkeen bensiini loppui, eikä uutta ollut saatavissa, minun oli siis pakko ajaa vaunu suojaan.»

Ristola kuljetti nyt auton junassa takaisin Kotkaan. Auton myynyt toiminimi osti sen takaisin ja myi edelleen venäläisille. Näin päättyi tämän alun perin omnibusautoksi rakennetun auton linjaliikenneyritys maassamme.

Kesäkuussa v. 1913 Viktor Ristola, Otto Osanen ja Ville Eriksson aloittivat linjaliikenteen Kotkassa Hovisaaren ja kaupungin välillä. Auton oli sveitsiläinen Arbenz, jonka 30-hevosvoimainen moottori antoi raskaalle autolle 35 km:n tuntinopeuden. Myöhemmin autolla liikennöitiin Terijoella, kunnes sota lopetti yrityksen. LALA.



Kotkalaiset eivät olleet ainoita linjaliikenteenharjoittajia v. 1913. Tänä vuonna nimittäin *Mäntsälän* kartanon omistaja agronomi Leander Herlevi ja apteekkari Torsten Pettersson ostivat Nikolajeffilta 28-hevosvoimaisen Opel-merkkisen henkilöauton alustan. Ainoa liike, joka siihen mennessä oli rakentanut avonaisille henkilöauton alustoille umpikoreja, oli teknikko K. A. Vuoren omistama Malmin ajokalutehdas, jonka tehtäväksi tuli auton korin rakentaminen.

Tilaaaja oli pannut ehdoksi, ettei koria saanut rakentaa pellistä, vaan puusta, mikä tuotti ylimääräistä vaivaa korin valmistajalle. Korin kehykset tehtiin tamesta ja sivut viiden millimetrin paksuisesta poppelilaudasta. Kun auto saatiin valmiiksi, sillä alettiin liikennöidä Mäntsälän kirkonkylän ja Järvenpään aseman välillä. Aluksi »erämaan junaksi» kutsuttua ajopeliä oli teiden varsilla katsomassa suuret ihmisjoukot. Jopa niin monet halusivat tähän 16-paikkaiseen autoon, että kyyti oli varattava jo muutamaa päivää aikaisemmin.

Auton suurimmaksi harmiksi osoittautuivat renkaat, jotka olivat tarkoitettujen pienempään kuormitukseen. Mukana olikin pidettävä useita vararenkaita. Tilanne parani hieman, kun autoon ostettiin Morganin tehtaan valmistamat renkaat, joilla oli 3 000 kilometrin kestävyystakuu. Tuolloiset automiehet nauroivat renkaan kestävyysvakuuksille, sillä heidän mielestään renkaalla oli mahdotonta ajaa 3 000 kilometriä. Epäilyksistä huolimatta Morgan-renkaat kestivät takuuajan. Auto liikennöi reittiään kesinä 1913 ja 1914. Tilapäisesti ajettiin myös Mäntsälästä Porvooseen. Venäjän armeijan käyttöön päätyi lopulta tämäkin kulkuväline v. 1915.⁸ Kokeilu oli merkittävä myös siksi, että auton kori valmistettiin kokonaan Suomessa, mikä antoi virikkeitä myöhemmälle autokoriteollisuudelle, joka sodan loputtua ja autojen yleistyessä pääsi alkuun.

Myös Keski-Suomessa tiedetään olleen linja-autoliikennettä v. 1913. Elokuun 28. pnä Keski-Suomi nimittäin kertoi, että sahanomistaja Juho Pölkki *Karstulan* pitäjästä oli 26.8. aloittanut säännöllisen liikenteen Karstulan pitäjän Kyyjärvenkylän ja Kokkolan kaupungin välillä. Auto viipyi noin 130 kilometrin pituisella matkalla 4–5 tuntia. Se kuljetti sekä matkustajia että rahtia. Matkustajia tähän 28-hevosvoimaiseen Opeliin mahtui 17. Tapahtumaa pidettiin merkitykseltään suurena: pääsihän nyt »maansydämmestä» käymään päivässä kaupungissa. Aikaisemmin sama matka oli nimittäin hevosella ajettuna kestänyt vähintään neljä päivää. Lehti kehotti jokaista käyttämään »tätä pikaista kulkua hyväkseen senkin vuoksi, että saataisiin säilymään tämä nopea yhteys kaupungin kanssa».⁹ Vetoamisen vaikutuksesta ja Pölkin linja-liikenteen myöhemmistä vaiheista ei vielä ole tietoa. Joka tapauksessa Kyyjärven – Kokkolan yhteys oli pisin tähän asti toiminnassa ollut linja.

Vuotta 1913 voidaankin pitää Suomen linja-autoliikenteen merkkivuotena: olihan silloin ensimmäistä kertaa toiminnassa useampia linjoja eri puolilla maata.

Ennen maailmansodan alkamista ennätettiin vielä *Nurmeksessakin* kokeilla autoliikennettä v. 1914. Autona oli 30-hevosvoimainen Hansa, jolla ajettiin Kolille ja Sotkamon kautta Kajaaniin. Lisäksi v. 1914 oli muutamia muitakin linjaliikenneyrityksiä ja suunnitelmia.¹⁰

SODAT LAMAANNUTTAVAT

Ensimmäisen maailmansodan¹¹ alkaminen keskeytti linja-autoliikenteen kehityksen lähes kokonaan. Sodan aikana Venäjä hankki Suomesta innokkaasti autokalustoa – myös yksityisten henkilöautoja.¹² Aivan kokonaan maailmansota ei kuitenkaan lopettanut linjaliikenneyrityksiä. Ainakin *Uudessakaarlepyyssä* tehtiin kokeiluja. Yrittäjänä siellä oli samanaikaisesti puuseppänä ja kauppa-apulaisena toiminut Joel Lillqvist, joka v. 1916 aloitti linja-liikenteen reitillä Uusikaarlepyy – Pietarsaari. Autona oli 3-tonnin NAG-merkkinen kuorma-auton alusta, joka muutettiin »autobussiksi» rakentamalla istumatilat 18 hengelle. Edellytykset linjaliikenteen harjoittamiseen loi se, että Uusikaarlepyy myi 14 km pitkän ratansa heinäkuussa 1916. Tämän vuoksi erityisesti liikemiehet tukivat Lillqvistia – ainakin henkisesti.

Alkukesästä 1917 yrittäjä pidensi linjaansa alkaen liikennöidä Pietarsaaren torilta Uudenkaarlepyyn kautta Vaasan torille ja takaisin. Matkustajia oli aluksi paljon, sillä kiinto uutta liikennevälinettä kohtaan oli suuri. Haitaksi muodostui kuitenkin matkustajien määrän epätasaisuus. »Konduktöörikin» autossa oli – 17-vuotias jepualaisnuorukainen William Bärs. Alueen ilo linja-autoliikenteestä jäi lyhytaikaiseksi. Kesällä 1917 tien reuna petti ja autosta vioittuivat mm. toinen etupyörä ja kardaaniakseli. Onnettomuus oli ainakin osasyynä, kun Lillqvist sen jälkeen luopui koko puuhasta ja lähti jo saman vuoden syksynä siirtolaiseksi Amerikkaan.¹³

Maailmansotaa perusteellisemmin autoliikenteen kehityksen katkaisi oma vapaussotamme. Säännöllistä liikennettä sotatilan aikana oli luonnollisesti mahdotonta harjoittaa jo sekavien olojenkin vuoksi. Lisäksi sotivat osapuolet takavarikoivat autoja käyttöönsä. Sota vaikeutti myös autoille välttämättömän polttoaineen saantia – ajoittain polttoaine loppuikin.

Ajanjaksoa 1898–1917 voitaisiin kutsua »autoilun ensimmäiseksi aalloksi» Suomessa. Kuten edellä kuvatut esimerkit¹⁴ osoittavat, pitemmäksi aikaa pysyväksi jäänyttä linja-autoliikennettä ei tämän ajanjakson aikana maassamme onnistuttu aloittamaan. Uuden liikennemuodon uranuurtajien vaikeudet olivat mittavat. Suurimpina haittoina olivat monesti autoliikenteelle huonot tiet ja käyttötarkoitukseensa sopimattomat ja teknisesti heikot autot. Euroopassa ja maassamme riehunut sota esti lopulta koko orastaneen autoliikenteemme kehityksen. Liikenteen lisääntymistä haittasi myös sodan aiheuttama inflaatio, joka murensi markan arvoa ja nosti hintoja. Erityisesti v. 1917 markan arvo aleni huomattavasti.¹⁵ Merkityksellöminä varhaisimpia linja-liikenneyrityksiä ei kuitenkaan voida pitää: esimerkki oli annettu.

Maailmansotien välinen linja-autoliikenne

Tiestö liikenteen edellytyksenä

*»Vaikeimpia pulmia alkuaikoina oli teiden huono kunto. Kun lähti linjalle, oli parasta varata matkaan lapio – parikin – rautakanki, kirves ja saha. Saattoi sattua että itse – joskus osallistuivat matkustajatkin puuhiin – jouduin kesken matkanteon hyppäämään ratin takaa tientekoon tai korjaukseen. Vallankin keväisin ja syksyisin tämä oli toistuvaa.»
(V. A. Jääskeläinen, Rautalampi, LAL:n kirjehaast. 1967)*

TIEVERKON KASVU

Linja-autoliikenteen synnyn ja kasvun edellytyksenä oli linja-autoliikenteelle kulkelpoinen tieverkko. Juuri auton ilmaantuminen liikenteeseen oli se tapahtuma, joka vaati teiden luonteen muuttumista: vanhat idylliset, mäki- ja mutkaiset kulkureitit eivät tyydyttäneet uutta tulokasta, joka vaati leveämpiä, suorempia,

Hyväpä oli hevosen tällaista tietä kulkea. Kapeat, mäki- ja mutkaiset ja heikosti kevyttä liikennettä varten pohjustetut tiet eivät kuitenkaan tyydyttäneet autoliikenteen vaatimuksia. Hevosen oli väistyttävä ja teiden luonteen muututtava autoistumisen edetessä. Keuruun tie v. 1895. Valokuvannut Ville Lönn. Keski-Suomen Museo.



tasaisempia ja paremminpohjustettuja teitä. Erityisesti juuri säännöllinen linja-autoliikenne asetti tielaitokselle uusia ja yhä kasvavia vaatimuksia. Kun linja-autoliikenne oli sidoksissa sekä teiden määrään että laatuun, on näitä kahta tekijää syytä tarkastella tämän liikennemuodon näkökulmasta.

Autot lisääntyivät 1920-luvulla nopeasti vuoteen 1929 asti. Ajanjaksona 1922–1929 autojen luku oli noin kaksikymmenkertaistunut: määrä oli kasvanut n. 1 750:stä vajaaseen 35 000:een. Tieverkko ei kasvanut näin nopeasti, mutta yhdessä suhteessa tielaitoksen kehitys poikkesi merkittävästi automäärän kehityksestä: tiestö lisääntyi lamakaudenkin aikana, kun taas rekisteröityjen autojen kokonaisuus väheni vuosina 1930–1933. Tieverkon pituuden kehitys ilmenee taulukosta 1.

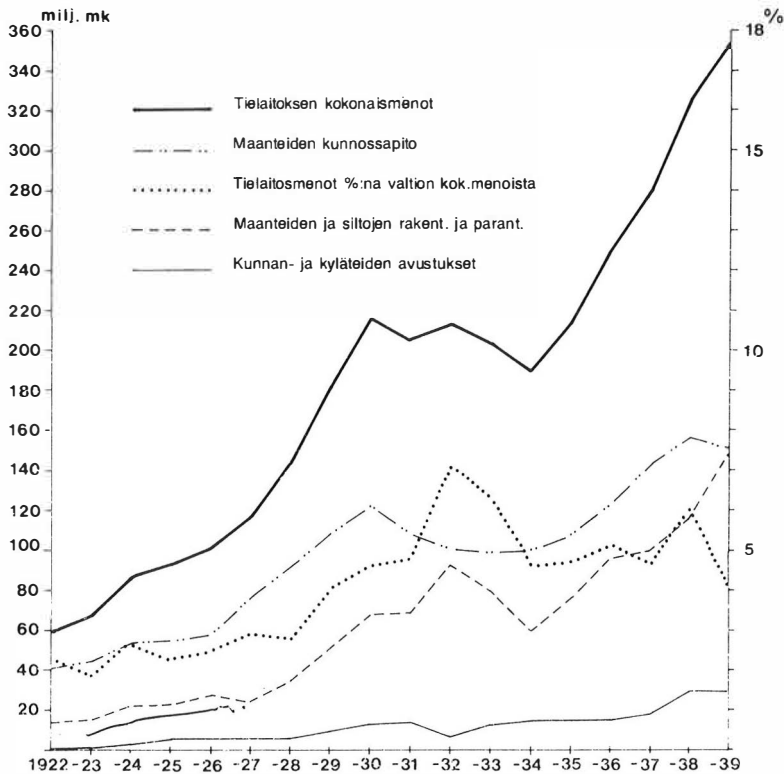
Taulukko 1. Tieverkon pituus 1921–1939.¹

Vuosi	Maantiet		Kunnan- ja kylätiet		Yhteensä km
	km	%	km	%	
1921	24 600	51	23 400	49	48 000
1925	26 365	50	26 000	50	52 365
1931	29 354	53	25 895	47	55 249
1935	32 125	51	30 734	49	62 859
1939	33 775	50	34 361	50	68 136

Kunnan- ja kyläteiden määrä väheni hieman 1920-luvun lopulla, kun niitä vähitellen siirtyi maanteiksi valtion hoitoon. Valtion avustukset tieosakkaille lisääntyivät vuosittain. Yksityisten sijoitukset sen sijaan vähenivät pulakauden vuoksi. Pula-aikana maanteiden rakentamista lisäsi se, että tietöitä alettiin tehdä työllisyystöinä. Erityisen maininnan ansaitsee v. 1929 säädetty laki Pohjois-Suomen ja Karjalan rajaseudun tieverkon kehittämiseksi: vuosina 1929–1934 tuli rakentaa vähintään 1000 kilometriä maanteitä Pohjois-Suomeen ja Karjalaan.²

Maanteiden pituus kasvoi v:sta 1921 v:een 1939 n. 9 200 kilometriä. Kunnan ja kyläteiden lisäys oli n. 11 000 kilometriä, joten koko tieverkon kasvu oli yli 20 000 kilometriä eli n. 30 prosenttia. Kasvu jakaantui jokseenkin tasaisesti molemmille vuosikymmenille. Linja-autoliikenteelle uudet tiet antoivat mahdollisuuden liikenneverkon laajentamiseen. Mikäli uuden kulkuväylän varrella oli riittävästi asutusta, ei yleensä mennyt kauan, kun sillä alkoi myös linja-autoliikenne. Kunnan ja kyläteiden rakentaminen mahdollisti linja-autoliikenteen ulottamisen myös syrjäseuduille.

Valtion toimenpiteet tielaitoksen parantamiseksi ilmenevät myös kuvioista 1.



Kuvio 1. Valtion kaikki tielaitosmenot, niiden tärkeimmät osaryhmät sekä tiemenojen prosenttinen osuus valtion kokonaismenoista vuosina 1922–1939. Kuviosta käy selvästi ilmi lamakauden vaikutus tienrakennuksen kiihdyttäjänä.

Lähde: Perko 1977 s. 265.

Teiden määrän jakaantuminen alueittain ilmenee seuraavasta taulukosta.

Taulukko 2. Maanteiden määrät ja tiheys lääneittäin v. 1939.³

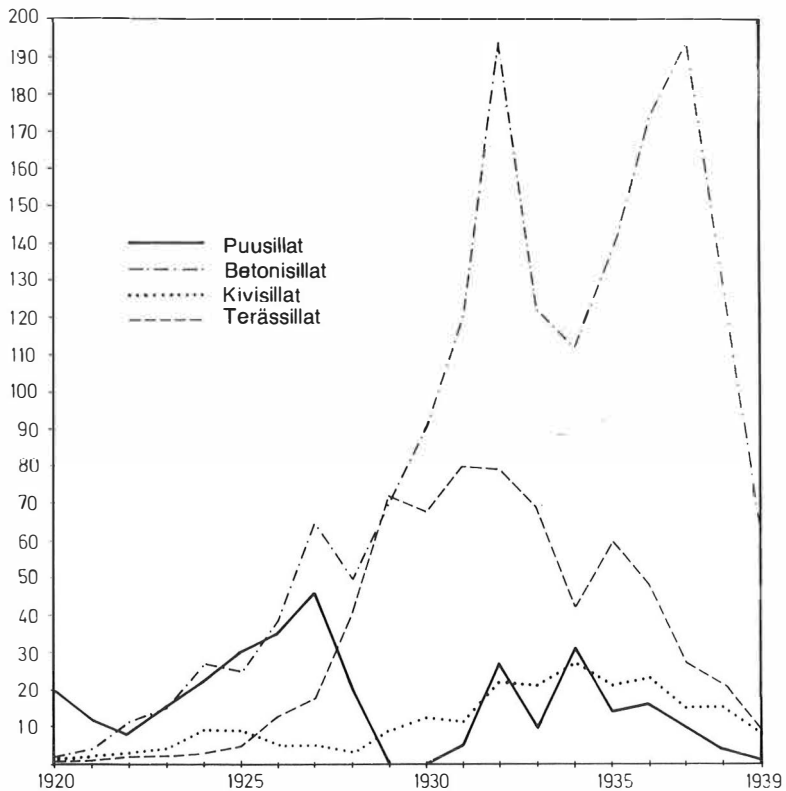
Lääni	Pinta-ala ilman vesi- alueita km ²	Asukas- luku	km	Maantiet		m/ asu- kas
				%	km/km ²	
Uudenmaan	11 487	594 897	2 176	6.5	0.19	3.7
Turun ja Porin	22 003	534 692	3 542	10.5	0.16	6.6
Hämeen	18 447	414 359	3 262	9.7	0.18	7.9
Viipurin	32 134	657 057	4 630	13.7	0.14	7.0
Mikkelin	17 475	202 451	2 368	7.0	0.14	11.7
Kuopion	37 769	392 494	4 654	13.8	0.12	11.9
Vaasan	39 009	600 883	5 417	16.0	0.14	9.0
Oulun	58 324	325 257	4 674	13.8	0.08	14.4
Lapin	110 348	137 939	3 052	9.0	0.03	22.1
Koko maa	346 996	3 860 028	33 775	100.0	0.10	8.7

Teiden tiheys oli suurin siellä, missä väestönkin tiheys oli suurin eli Uudenmaan, Hämeen sekä Turun ja Porin lääneissä. Laajassa ja harvaan asutussa Lapissa teitä oli peräti 22 metriä asukasta kohti, kun koko maan keskiarvo oli vain vajaa yhdeksän.

Vaikkeiksi liikenne-esteiksi autoliikenteen alkuaikoina osoittautuivat liian kevytrakenteiset sillat, joten myös niiden kunnostaminen merkitsi paljon linja-autoliikenteelle. Myönnettyssä liikenneluvassa saattoikin olla ehto,⁴ että joku heikko silta oli korjattava ennen linja-autoliikenteen aloittamista. Sillanrakennustoiminta oli vilkasta 1920–1930-luvuilla, sillä TVH rakensi 111 suurehkon sillan lisäksi n. 2 700 siltaa. Tämä merkitsi sitä, että v. 1939 maanteillämme olleista lähes 8 700 sillasta noin kolmannes oli rakennettu 1920–1930-luvuilla.⁵

Myös sillanrakennus vilkastui pula-aikana, kuten kuvio 2 osoittaa.

Toinen sillanrakennuksen huippu oli vuosina 1935–1937, minkä jälkeen kiireellisimmän tarpeen tultua osittain tyydytetyksi rakennustoiminta väheni. Rakennusaineina alettiin enenevässä määrin käyttää puuta kestävämpiä materiaaleja, erityisesti betonia.⁶



Kuvio 2. Vuosina 1920–1939 valmistuneet sillat rakennusaineittain. Autojen määrän ja niiden kantavuuden lisääntyminen oli yksi tärkeä syy vähentämään puun käyttöä siltojen rakennusaineena. Siltojen rakentaminen oli vilkkainta pulavuosina.

Lähde: Perko 1977 s. 211.

Linja-autoliikenteelle olivat hankalia myös *lossilla* ylitettävät vesistöt. Erityisen vaikeana nämä ongelmat koettiin esim. Savossa, jossa vesistöjä oli paljon. Myös saaristossa ja rannikolla vesistöjen ylittäminen oli suuri pulma. Kun vanhoja käsikäyttöisiä losseja voitiin korvata moottorilosseilla, tilanne parani. Kuten seuraavasta taulukosta ilmenee, losseja oli 1930-luvun alussa vielä lähes 100.

Taulukko 3. Maantielossien määrä sekä lossivälien pituudet lääneittäin v. 1930.⁷

Lääni	Losseja yhteensä kpl	Niistä moottori- losseja kpl	Lossi- reittejä km
Uudenmaan	5	1	0.5
Turun ja Porin	13	9	5.4
Ilämeen	3	1	1.5
Viipurin	6	1	1.9
Mikkelin	6	4	1.8
Kuopion	17	6	4.3
Vaasan	7	3	1.7
●ulun	19	4	4.2
Lapin	23	3	5.0
Koko maa	99	32	26.3

Lossien tilalle alettiin yhä ponnekkaammin vaatia siltoja.⁸

Vesistöjen ylittäminen oli säännölliselle linja-autoliikenteelle ongelma. Joskus ylitysvuoroa oli odotettava pitkäänkin, mikä vaikeutti aikataulussa pysymistä. Kun käsikäyttöiset lossit voitiin korvata silloilla tai moottorilosseilla, tilanne parani. LALA.



Säännöllisen aikataulun mukaan kulkeville linja-autoille losseista aiheutui viivytyksiä. Linja-autot joutuivat joskus odottamaan pitkäänkin vuoroaan lossirannassa, mikä merkitsi luonnollisesti myöhästymistä aikataulusta. LAL anoikin jo v. 1930 KYTM:ltä, että säännöllistä liikennettä harjoittavat autot olisivat losseilla ja lautoilla etuoikeutettuja. Anomukseen ei kuitenkaan suostuttu, koska etuoikeuden myöntämisen katsottiin loukkaavan muita autoilijoita.

Asiaa ei kuitenkaan jätetty sikseen: vuonna 1933 saatiin päätös, joka oli kyllä tosin vain suosituksen luonteinen, sillä ehdotonta etuoikeutta ammattiautoilijoille ei vielä tahdottu antaa.⁹

Vesistöjen ylityksen ongelmien suuruutta ja merkittävyyttä kuvanee sekin, että linja-autoliikenteessä työskenteli »keksijöitä», jotka pyrkivät itse löytämään pulmaan ratkaisua. Porvoon tienoilla kaksi linja-autonkuljettajaa onnistuikin kehittämään lautan, jonka potkurit saivat rullan avulla käyttövoimansa lautalle ajetun linja-auton takapyöristä. Laitetta käytettiin ainakin jonkin aikaa noin kilometrin levyisen salmen ylittämässä, mutta yleisempään käyttöön se ei tullut.¹⁰

TEIDEN KUNTO

Autoistumisen haaste tiestölle

Kun heikkorakenteisia teitä ryhdyttiin ajamaan raskailla autoilla, oli vastakohta-asetelma valmis. Ensin petti tie ja sitten monesti myös auto. Niinpä teiden kunnan parantamisen vaatimukset saivat lisää pontta. Asialla olivat luonnollisesti autoilijat, mm. linjaliikenteenharjoittajat. Autoilijat saivat näkyvän ja kuuluvan puhemiehen vaatimuksilleen sanomalehdistä, jotka toivat toistuvasti esille, että juuri linja-autoliikenteen kehitys olisi ollut vieläkin nopeampaa, elleivät teiden mäkisyys, mutkaisuus ja »kelvoton» tila olisi heikentäneet yrittäjien liikenteenharjoittamisen edellytyksiä.¹¹

Viranomaiset pyrkivät vastaamaan haasteeseen, mikä näkyy osittain mm. lain-säädännön kehityksestä. Kun autoliikenne alkoi elpyä 1920-luvun alussa, noudatettiin vielä v. 1918 säädettyä tielakia. Laissa oli monia epäkohtia autoliikenteen kannalta – sehän oli tarkoitettu pääasiassa tyydyttämään paljolti paikallisuonteista hevosliikennettä. Urakkajärjestelmällä ei kyetty huolehtimaan tiestön kunnosta, kun autoilu alkoi muuttaa tieliikenteen luonnetta. V. 1927 säädetty uusi tielaki pyrki korjaamaan tilannetta ottaen paremmin huomioon autoistumisen tiestölle asettamat vaatimukset. Urakkajärjestelmä kuitenkin säilyi, mikä oli osittain syy-

nä teiden jatkuvaan huonokuntoisuuteen. Teiden korjaus saattoi olla jopa niin laiminlyötyä, että urakkamiehiä jouduttiin poliisinkin avulla patistelemaan täyttämään kunnossapitovelvollisuutensa. Myönteistä oli, että tiemestarikunnasta tuli nyt pysyvä elin, jonka merkitys alkoi näkyä teiden parempana ja ammattimaisena hoitona.¹²

Vuoden 1927 lain toteutuminen siirtyi osittain 1930-luvulle. Niinpä vasta keväällä 1930 valtioneuvosto vahvisti lain edellyttämät uudet ohjeet, joissa autoliikenteen vaatimukset mm. kaarteista ja teiden leveydestä olivat saaneet aikaisempaa enemmän huomiota osakseen. Seuraavan kerran ohjeet teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta annettiin joulukuussa 1937, jolloin myös teiden luokitus uudistettiin. Nämä määräykset oli jo tarkoitettu nimenomaan autoliikennettä silmälläpitäen.¹³ Yhteenvetona tielainsäädännöstä voidaan sanoa, että autoliikenteen kannalta tarkasteltuna se laahasi pahasti jäljessä.

Autoliikenteen parempi ja myös sen vaatimusten entistä nopeampi huomioon ottaminen oli todella tarpeen, sillä moottoriajoneuvoliikenteen osuus koko ajoneuvoliikenteestä lisääntyi hevosajoneuvoliikenteen kustannuksella, kuten seuraava taulukko osoittaa.

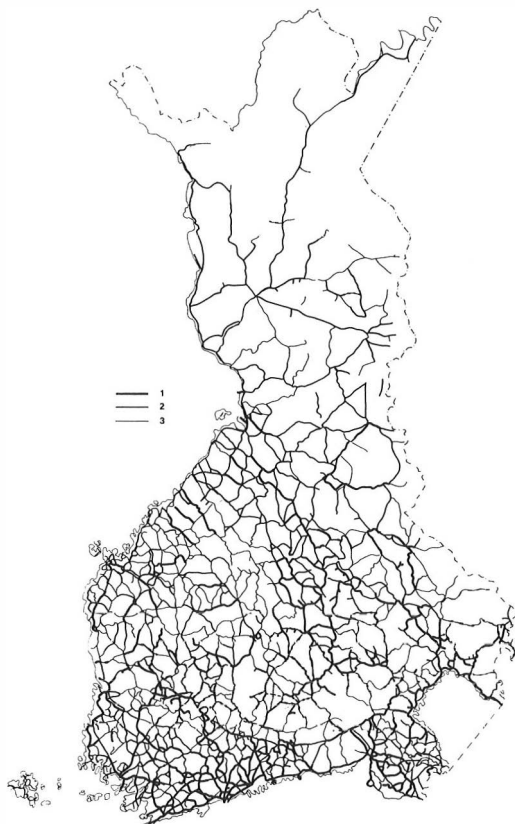
Taulukko 4. Keskimääräinen ajoneuvojen määrä tiekilometriä kohti (kpl/km) liikennelaskentojen perusteella vuosina 1934 ja 1939.¹⁴

	24.8.1934		25.8.1939	
	kpl	prosenttia	kpl	prosenttia
Henkilö- ja pakettiautoja	17	45	35	44
Kuorma-autoja	15	39	33	41
Linja-autoja	6	16	12	15
Autoja yhteensä	38	(58)	80	(82)
Hevosajoneuvoja	28	(42)	17	(18)
Ajoneuvoja yhteensä	66		97	

Suluissa olevat numerot ilmoittavat prosenttiosuutta koko ajoneuvojen määrästä, muut prosenttiluvut osuutta autojen määrästä.

Liikennelaskentojen mukaan hevosajoneuvojen määrä oli vuodesta 1934 vuoteen 1939 vähentynyt lähes 40 prosenttia ja hevosajoneuvoliikenteen osuus koko ajoneuvoliikenteestä 24 prosenttiyksikköä. Autoliikenteen osuus koko ajoneuvoliikenteestä oli vuosikymmenen lopussa jo yli 80 prosenttia, ja sen määrä oli lisääntynyt yli 110 prosenttia. Autoistuminen oli siis varsin nopeaa, mikä tielaitoksen olisi pitänyt kyetä ottamaan huomioon.

Osittain lainsäädännön »viaksi» voidaan katsoa sekin, että linja-autoliikennettä hidastivat veräjät ja portit, joita maanteillämme ennen oli, sillä portti oli ensin Käytävä avaamassa ja suljettava taas läpiajon jälkeen. Esim. Charles Sorjasen oli



Merkkien selitykset:

- 1 leveys ≥ 5.5 m;
- 2 leveys = 5.0 m;
- 3 leveys < 5.0.

Kartta 3. Maanteiden leveys vuonna 1935. Monet teistämme olivat linja-autoliikenteen alkuvuosikymmeninä kapeita, joten etenkin kohtaamis- ja ohitustilanteissa kuljettajan täytyi olla tarkkana, ettei auto »lipsahanut» ojaan. Kun kapea tie pakotti väistämään aivan tien laitaan, reuna saattoi pettää raskaan linja-auton alla. Kartta: Perko 1977 s. 289.

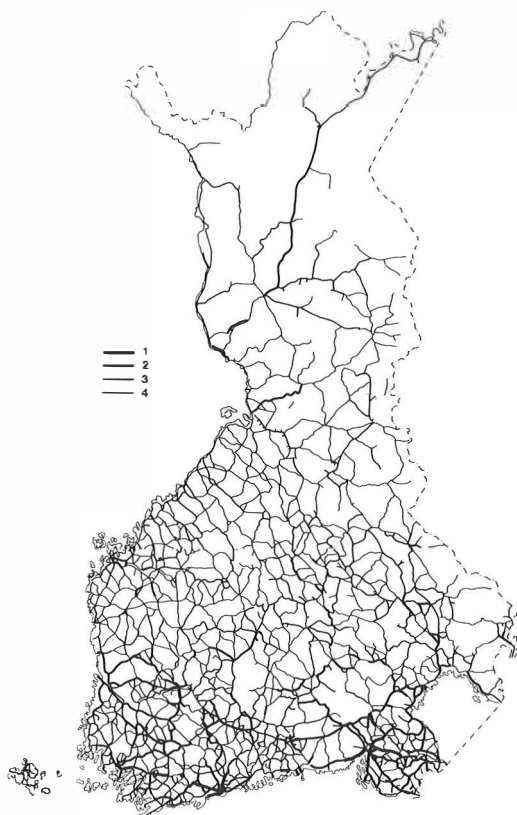
Rutalahden ja Urajärven välillä käytävä avaamassa ja sulkemassa 11 porttia. Uuno Salosen linjareitillä oli yhdeksän kilometrin tieosalla yhdeksän veräjää, joten varmasti osa kuljettajan liikunnantarpeesta tuli näin hoidettua »automaattisesti». Jollakin portilla saattoi olla vakituinen veräjänaukaisija, joka pienestä korvauksesta hoiti työnsä. Veräjien aiheuttamista haitoista ei päästy eroon v:n 1927 lailla: veräjänpito-oikeus jo tehdyllä tiellä jäi voimaan, ellei nimenomaan toisin määrättäisi. Tosin on muistettava, että veräjiä oli yleensä vain pienillä sivuteillä, joten veräjistä koko liikenteelle koitunut haitta jäi pieneksi.¹⁵

Kunnossapito tehostuu

Osittain teiden huono kunto johtui siitä, että kunnossapitoon käytetyt välineet olivat 1920-luvun alkupuolella suorastaan alkeellisia. Kun KYTM antoi v. 1921 teiden kunnossapito-ohjeet, määrättiin varustukseen kuuluvaksi mm. »kurikka-päinen rautakanki täytteen juntaamiseksi pyöräin raitioihin, käsikaavin liejun irrottamiseksi tien pinnalta, luuta ja harava». Siten ei ollut ihme, ettei silloisilla välineillä tien kuntoa paljon parannettu. Koneiden käyttö tietöihin oli uutisarvoisen asia; niinpä eteläpohjalaisessa Vaasa-lehdessä kirjoitettiin toukokuussa 1921 koneellisesta tienkorjauksesta suurena uutisena.¹⁶

Vähitellen alettiin saada tehokkaampia tiekoneita. Ensimmäinen moottorikäyt-

- 1 Kokonaiskantavuus 8.0 tonnia
- 2 Kokonaiskantavuus 7.0 tonnia
- 3 Kokonaiskantavuus 6.0 tonnia
- 4 Kokonaiskantavuus 4.5 tonnia



Kartta 4. Teiden ja siltojen kunnon perusteella v. 1936 suoritettu maanteiden kantavuusluokittelu. Autoliikennettä häyttasi aluksi eniten teiden huonokuntoisuus, sillä hevostiikenteelle tarkoitettujen kevytrakenteisten tiet eivät kestäneet raskaita autoja. Vielä 1930-luvun puolivälissä oli paljon siltoja ja teitä, joiden kantavuus oli liian pieni raskaalle linja-autokalustolle. Kartta: Perko 1977 s. 286.

töinen tiehöylä eli »tiekarhu» hankittiin maahamme v. 1925. Moottorikäyttöiset tiehöylät tulivat yleisesti käyttöön tiemestaripireissä jo 1920-luvulla. Kun »tiekarhut» pääsivät teille möyrimään, teiden kunto alkoi nopeasti parantua. Tiehöylän liikkumista teillä pidettiin niin huomattavana, että siitä kerrottiin sanomalehdissä. Esim. kesäkuussa 1927 Keskipohjanmaa kertoi tiehöylän kulkeneen Toholammilla, jossa »rautaista rumilusta» oli aina ollut saattamassa suuri uteliainen joukko. Kiinnostuksen selittää se, että aikaisemmin tiehöylää ei ollut Toholammilla nähty. Teiden höylämisessä mentiin ilmeisesti liiallisuuksiin, sillä v. 1929 TVH huomautti, että maanteitä oli höylätty liikaa ja kehotti levittämään enemmän soraa teille. Parhaassa kunnossa kyettiin pitämään valtion välittömässä hoidossa olleet maantiet, sillä näiden teiden hoitoon oli käytössä tehokkaimmat koneet ja hyvä asiantuntemus. Kaikista maanteistä oli valtion välittömässä hoidossa 1920-luvun lopussa vain noin 10 prosenttia. Tämä osuus kasvoi 1930-luvun loppuun mennessä 17 prosenttiin.¹⁷ Kun linja-autoliikennettä oli runsaasti juuri päätteillä, aikaisempaa tehokkaampi kunnostaminen hyödytti välittömästi tätä liikennemuotoa.

Uusien teiden rakentamisen ja kunnossapidon lisäksi automiehille oli tärkeää vanhojen teiden peruskorjaaminen, jolloin teiden monesti liian pieni kantavuus parani. Tilanne korjaantui tuntuvasti 1920- ja 1930-luvun kuluessa. Silti esim. v. 1936 oli paljon teitä, joiden kantavuus oli liian heikko raskaille linja-autoille (ks. kartta 4). Laajaa tieverkkoa ei lyhyessä ajassa kyetty peruskorjaamaan.

Teiden päällystäminen olisi parantanut ratkaisevasti niiden kuntoa. Jo v. 1926 maanteitä ryhdyttiinkin koemielessä päällystämään. Päällystysaineena oli aluksi sementti, sittemmin betoni. Jo aikaisemminkin oli tosin ollut pieniä pätkiä nupukivin päällystettyjä teitä. Kun päällystettyjä teitä oli v. 1939 vain n. 160 km eli vasta vajaa puoli prosenttia maanteistä, ei teiden päällystämällä ollut tuolloin käytännön merkitystä. »Esimakua» kunnan liikenneväylistä ne kyllä antoivat. Päällystettyjen teiden alueellinen jakaantuminen 1930-luvulla on nähtävissä seuraavasta taulukosta.

Taulukko 5. Suomen maanteiden päällysteet lääneittäin vuosina 1930 ja 1939.¹⁸

Lääni	1930			1939		
	sora km	kesto- ja puolikesto km	yhteensä km	sora km	kesto- ja puolikesto km	yhteensä km
Uudenmaan	1 824	9	1 833	2 086	90	2 176
Turun ja Porin	3 060	8	3 068	3 515	27	3 543
Hämeen	2 846	10	2 856	3 250	12	3 262
Viipurin	4 334	6	4 339	4 610	20	4 630
Mikkelin	1 985	—	1 985	2 367	—	2 368
Kuopion	3 781	1	3 781	4 650	4	4 654
Vaasan	4 816	2	4 818	5 410	8	5 417
Oulun (ja Lapin)	6 383	—	6 383	7 725	1	7 726
Yhteensä	29 029	36	29 063	33 613	162	33 776

»Kunnottomuus» liikenteenharjoittajan riesana

Linja-autoliikennettä ei ehkä aluksi pahiten haitannut teiden puute, vaan pikemminkin niiden huono kunto. Monet varhaisimmat linjaliikenneyritykset jouduttiin lopettamaan teiden heikkouden vuoksi. Tosin on todettava, että liikenteessä käytetyt ulkomaiset autot olivat liian raskaita, sikäläisiä kivettyjä teitä varten rakennettuja, joten epäonnistumisista ei voida syyttää yksinomaan teiden kuntoa vaan myös auton valintaa. Niinpä esim. Haapavedelle ja Haapajärvelle v. 1914 hankitut raskaat autot särkivät teiden rummut jo ensimmäisillä matkoillaan. Tällaiset tapahtumat eivät ainakaan lisänneet teiden kunnosta huolehtivien ihastusta autoihin. Esim. Haapaveden nimismies katsoi, että liikenteenharjoittajat olivat velvollisia korvaamaan tiestölle aiheuttamansa vahingot.²¹

Raskaiden autojen teille aiheuttamat vahingot olivat ongelma, jota pohdittiin paljon 1920-luvun alkupuolella. Elokuussa 1921 Hämeen läänin maaherra ehdotti KYTM:lle sellaisen lainsäädännön aikaansaamista, että raskaiden autojen omistajilta voitaisiin ilman pitkiä oikeudenkäyntejä saada korvaus maanteille aiheutta-

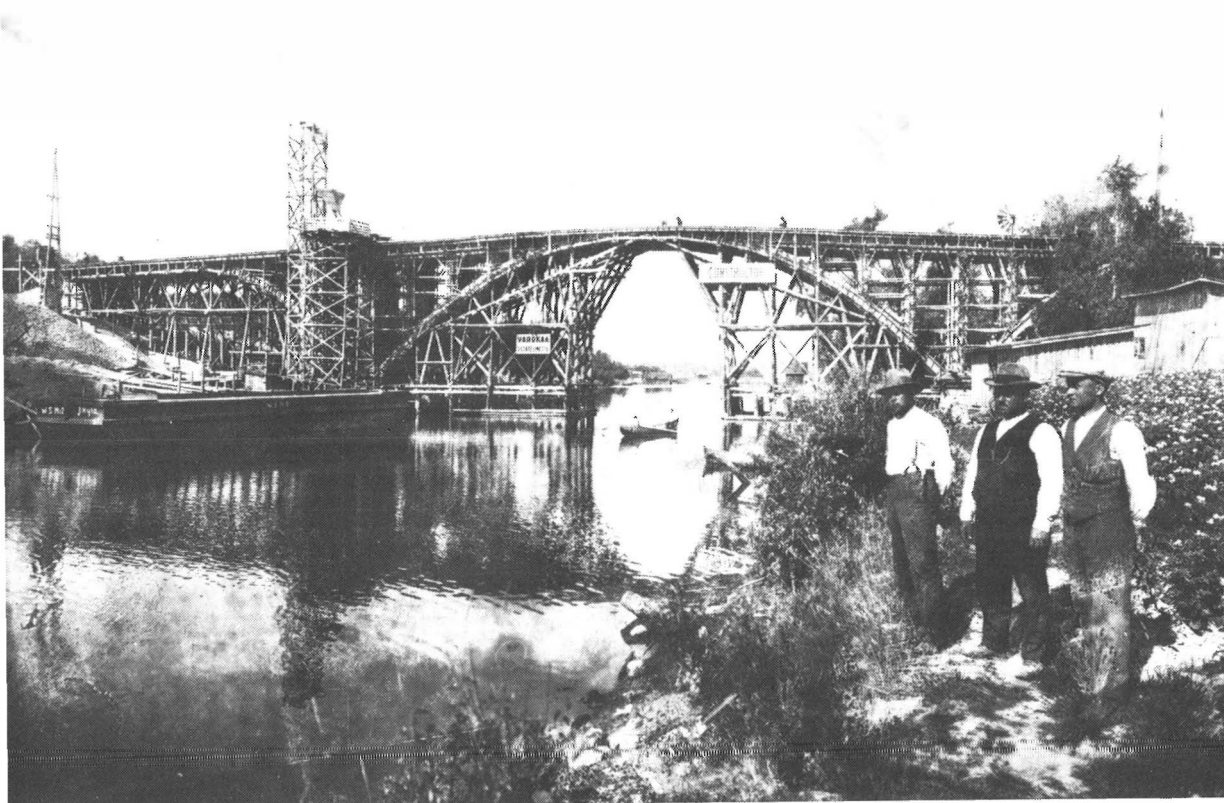
mistaan vahingoista. Tilanne parani, kun 1920-luvulla käyttöön alettiin yleisesti ottaa entistä kevyempiä autoja. Kuitenkin viranomaisille, esim. Hämeen läänissä, tuli tämänkin jälkeen valituksia autoliikenteen tiestölle aiheuttamista vaurioista. Valitusten vuoksi autoliikenteestä annettujen määräysten noudattamisen valvontaa pyrittiin tehostamaan.²² Tien heikkous saattoi tulla liikenteenharjoittajalle jopa niin ratkaisevaksi esteeksi, että koko linja oli siksi lopetettava.²³

Kun raskaampia autoja sitten 1930-luvulla alettiin jälleen yleisesti käyttää, oli teiden kunto parantunut tuntuvasti.

Vaikkeimpia linja-autoliikenteelle olivat syksyiset ja keväiset kelirikkoajat. Syksyllä sateet pehmittivät tiet ja keväällä teiden kunnan heikensi routiminen. Kelirikkoaikoina sekä kuljettajat että matkustajat joutuivat usein korjaamaan teitä. Osallistumisen ongelmista tuohon aikaan tuskin paljoa puhuttiin: kuljettajan auttaminen oli selviö, sillä yhteinen etuhan matkan jatkaminen oli. Siinä sitä lyötiin kuusta ja kuusenhavua, katajaa ja aidan seivästä tiemutaan pahimmissa »rumma-koissa». Liikenne yritettiin hoitaa ponnistuksia kaihtamatta, mikä merkitsi lisäantynyttä polttoaineen kulutusta ja kaluston kulumisen nopeutumista. Aikatauluja kelirikkoisilla teillä ei kyetty noudattamaan.

Luonnonvoimia vastaan ihmisen mahdollisuudet ovat kuitenkin rajalliset: »kynnöspelloksi» muuttanutta tietä ei voitu ajaa. Viranomaiset pyrkivät lisäksi estämään teiden pilaamisen antamalla pahimmiksi kelirikkoajoiksi liikennekieltoja. Aina ei tarvinnut turvautua niihin, vaan teitä pyrittiin säästämään painorajoi-

Vaikka tielaitos ei tarpeeksi nopeasti pystynytkään ottamaan huomioon autoliikenteen sille asettamia vaatimuksia, 1920- ja 1930-luvulla tapahtui myönteistä kehitystä. Teiden ja siltöjen rakentaminen sekä kunnostaminen paransivat linja-autoliikenteen edellytyksiä. Tämä rakenteilla oleva Äijälänsalmen teräsbetoniteknikalla valmistettu silta kantoi raskaimmatkin linja-autot. Vaatokuvaamo Hellas 1932. Keski-Suomen Museo.



tusten avulla. Rajoitusten pituudet vaihtelivat sääolojen mukaan. Yleensä liikenne päästiin keväällä aloittamaan viimeistään toukokuun lopussa tai kesäkuun alussa. Joskus kuitenkin, esim. Itä-Suomessa, rajoitukset pidettiin voimassa kesäkuun puoliväliinkin.

Liikennerajoituksia ei aina otettu vastaan nurisematta. Esim. kun liikenne kaikilla Kuopion läänin teillä – lukuun ottamatta valtion välittömässä hoidossa olleita – kiellettiin keväällä v. 1926, jätettiin valtioneuvostolle anomus kiellon pikaisesta perumisesta. Katsottiin nimittäin, että maanteiden tarve vesistöisillä seuduilla oli suurin juuri kelirikkoaikana. Vesistöihin olivat silloin käyttökeltotomia liikennetarkoituksiin. Tilanne ei tässä suhteessa 1930-luvun loppupuolella-kaan olennaisesti parantunut: kelirikko saapui joka vuosi luonnonlain tavoin jäävämmättömästi, vain sen voimakkuus vaihteli. Esim. Aamulehdessä kerrottiin keväällä 1936, että maanteiden kunto oli Tampereen ympäristössä »aivan viheliäinen». Parannusta tapahtui kyllä sikäli, että uudet sekä hyvin peruskorjatut tiet kestivät paremmin roudan myllerrystä ja syksyn sateita kuin alunperin hevosliikenteelle rakennetut tiet.²⁴

Yhteenvedona voidaan sanoa, että autoliikenteen kannalta tielaitoksessa tapahtui myönteistä kehitystä. Teiden rakentaminen ja kunnostaminen loivat edellytyksiä linjareittiverkon kasvuun. Lisäksi teiden kunnan paraneminen mahdollisti entistä raskaamman kaluston käytön, vähensi autojen kulutusta ja kulumista sekä loi edellytykset entistä nopeammille aikatauluille ja niiden täsmällisemmälle noudattamiselle. Autokanta kasvoi sekä paino ja nopeus lisääntyivät kuitenkin niin voimakkaasti, ettei tielaitos riittävästi ja tarpeeksi nopeasti pystynyt ottamaan huomioon autoliikenteen sille asettamia vaatimuksia. Pahiten luonnon armoilla oltiin kelirikkoaikoina.

Lainsäädäntö

»Automobiilissä olkoot moottori sekä ne säiliöt ja putket, jotka sisältävät juoksevaa tai kaasumaista polttoainetta, senlaatuiset, etteivät ne voi räjähtämällä aiheuttaa tulenvaaraa tai tapaturmaa; eikä moottori myöskään saa päästää ulos savua, höyryä eikä pahalta haisevaa kaasua siinä määrin tai sillä tavoin, että siitä syntyy haittaa.»

(Asetus automobiililiikenteestä 14.10.1922 § 5)

LAIT JA ASETUKSET

Maininta autoliikenteestä elinkeinona on jo v:n 1919 elinkeinolaissa, joka määräsi »automobiilein, lentokoneiden ja muiden omin neuvoin kulkevien koneiden käytämisen» laein säädellyksi elinkeinoksi. Linja-autoliikennettä harjoittamaan ryh-

tyneen olisi siten täytynyt tehdä elinkeinoilmoitus kaupungissa maistraattiin ja maaseudulla kruununvoudille. Velvoitetta ei kuitenkaan aina täytetty.

Vuoden 1919 elinkeinolain edellyttämä ensimmäinen ammattimaista autoliikennettä koskeva asetus annettiin 14.10.1922. Se tuli voimaan seuraavan vuoden alussa, mutta sen määräykset olivat niin ylimalkaisia, etteivät ne osoittautuneet tarkoituksenmukaisiksi yhä kasvavan liikenteen ohjailemiseksi.

Vuosi 1926 oli käännekohta autolainsäädännön historiassa, koska tällöin säädettiin ensimmäinen varsinainen moottoriajoneuvoliikennelaki. Siinä ilmaistiin periaate, että lailla olisi määriteltävä vain autoliikennettä koskevat yleiset periaatteet. Tarkemmat ohjeet voitiin antaa asetusteitse, kuten tehtiinkin jo v. 1926. Linja-autoliikennettä koskeneita asetuksia annettiin 1920-luvulla vielä toukuussa 1928 ja tammikuussa 1929.

Siten moottoriajoneuvoliikenteelle oli luotu jo 1920-luvulla lainsäädännölliset periaatteet. Liikenteen muutokset edellyttivät kuitenkin jatkuvasti tarkistuksia, joita tehtiin v. 1931 sekä heinäkuussa että marraskuussa. Seuraava asetus annettiin vasta kuuden vuoden kuluttua v. 1937.¹

LAKIEN SISÄLTÖ²

Lupamenettely

Vuoden 1922 asetuksessa määrättiin, että ammattimaiseen autoliikenteeseen oli hankittava maaseudulla lupa maaherralta ja kaupungeissa maistraatilta tai järjestysoikeudelta. Eri läänien välisen liikenteen luvat myönsi KYTM. Luvan myöntäjän oli ennen päätöksen antamista »kuultava» liikennereitin tielautakuntia sekä tie- ja vesirakennusten ylihallitusta.

Liikenneluvan määräämistä pakolliseksi ei ole pidettävä pyrkimyksenä säännöstellä tai rajoittaa liikennettä, sillä lupa oli annettava jokaiselle »kunnolliselle» anojalle. Siten liikennelupa myönnettiin lähes jokaiselle sitä haluavalle, mistä seurasi hillitön anomus- ja linjakilpailu, kuten jäljempänä tarkemmin ilmenee. Yleisesti sallittuna alettiin pitää lisäksi sitä, että linjareittiä ajettiin kokeeksi ensin ilman lupaa. Jos linja sitten osoittautui kannattavaksi, voitiin lupa anoa myöhemmin.³ Myös sellaista käytäntöä oli, että liikenteen harjoittaminen sallittiin jonkin aikaa, mikäli voitiin osoittaa lupaa anotun. Kun asiaan pyydettiin KYTM:n kannanottoa v. 1923, ministeriö vain totesi muodostuneen käytännön eikä ryhtynyt sitä rajoittamaan. Näin jopa ministeriön lain tulkinta oli varsin väljää.⁴

Vuoden 1926 asetuksessa erotettiin ensimmäisen kerran omiksi lajeikseen eri paikkakuntien välinen linjaliikenne ja paikallisliikenne. Paikallisliikennettä voitiin harjoittaa vain sillä paikkakunnalla, jonne lupa oli myönnetty sekä 25 km:n etäisyydelle sieltä. Jos matkustajia ja tavaraa haluttiin kuljettaa kauemmaksi, oli

hankittava linjaliikennelupa. Tilapäistä matkaa varten paikkakunnan poliisiviranomaisella oli oikeus antaa erikseen lupa. Linjaliikennelupa oli voimassa vain luvassa mainittujen paikkakuntien välillä ja viisi vuotta kerrallaan. Liikenteen kotipaikkakunnan viranomaisena oikeutettiin kuitenkin antamaan lupa poistua varsinaisen kulkureitin ulkopuolelle, jos auto vuokrattiin jotain tiettyä matkaa varten. Täten liikenneluvan haltijalla ei ollut »automaattisesti» oikeutta ns. tilausajoon.

Poikkeus- ja tilausliikennelupien hakumenettely olikin varsin hankala: autoa voitiin tilata aikoina, jolloin poliisiviranomaisen lupaa ei voitu helposti hankkia. Luvan antamisesta perittiin maksu, joka oli alunperin tarkoitettu korvaukseksi lupakirjan laatimisesta. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että poikkeuslupamenettelyllä olisi ollut myös fiskaalinen tehtävä eli tulojen hankkiminen valtiolle, sillä tuskinpa koskaan lupa-anomuksia evättiin. Vuoden 1926 varsin joustamattomat määräykset ovat nähtävissä yhtenä syynä linjaliikennelupien suorastaan hillittömään anomiseen: tarpeettomiakin lupia anottiin »varastoon», jolloin voitiin välttyä poikkeuslupien hankkimiselta.

Lupamenettelyyn saatiin korjausta, kun toukokuussa 1928 helpotettiin alueliikenneluvan haltijain tilausajoa. Nyt oikeutettiin »tarpeen vaatiessa» tekemään tilapäisiä matkoja toiselle paikkakunnalle. Näin tilausliikenne tuli joustavammaksi, mutta samalla linjaliikenteen ja tilausliikenteen välinen ero jäi epäselväksi. Tätä epäselvyyttä ei ole myöhemminkään onnistuttu täysin ratkaisemaan.

Linjaliikennettä harjoittaneiden yrittäjien tilausliikennettä koskenut lainsäädäntö edellytti vielä 1930-luvullakin poliisiviranomaisen antamaa lupaa. Käytännössä lupaa ei kuitenkaan enää jokaisella paikkakunnalla vaadittu, mikä osoittaa joidenkin viranomaisten huomanneen lain kohtuuttomuuden niin suureksi, että he katsoivat oikeutetuksi jättää lain tämän kohdan huomioon ottamatta. Eri paikkakunnilla oli eroja myös sikäli, että toisilla paikkakunnilla luvista perittiin maksu, toisilla ei.⁵ Tilausliikennelupaongelma pysyi esillä koko 1930-luvun; vuosikymmenen lopulla se oli käsiteltävänä mm. LAL:n liittokokouksessa.⁶

Liikennelupa-anomusten käsittelytapaan tuli merkittäviä muutoksia v. 1929. Nyt oli ennen anomuksen ratkaisemista hankittava lausunnot TVH:lta, rautatiehallitukselta ja LAL:lta. Vaikka luvan myöntäminen tämänkin jälkeen riippui pelkästään luvan myöntäjistä, tulivat paikalliset näkemykset nyt entistä paremmin päättäjän tietoon. Uuden menettelyn tärkeyttä liikenteenharjoittajille kuvaa se, että jo toisena toimintavuotenaan LAL antoi asetuksen edellyttämiä lausuntoja 733 liikennelupa-anomuksesta. Mitä pitemmälle 1930-luvulle mentiin, sitä tärkeämpää oli, että liikenteenharjoittajilla oli lausunnonanto-oikeus. Muuten lupa- ja aikataulukysymyksissä olisi ollut vieläkin vaikeampi päästä kokonaisuuden kannalta järkeviin tuloksiin. Tärkeä uudistus oli myös se, että liikenneluvan saannin ehdoksi tuli aikataulun ilmoittaminen LAL:lle ja Suomen Matkailijayhdistykselle.

Heinäkuussa 1929 annettu asetus oli merkittävä linja-autoliikenteen historiassa: nyt liikennelupia myöntävät viranomaiset – KYTM, lääninhallitukset ja maistraatit – oikeutettiin rajoittamaan liikennelupien myöntäminen sen hetken liikennetarpeen mukaiseksi.⁷ Kun liikennelupien saantia tämän asetuksen perusteella alettiin myöhemmin tuntuvasti rajoittaa, se merkitsi suurta periaatteellista muutosta vapaasta kilpailusta rajoitettuun kilpailuun. Nyt lupien hylkäysprosentti alkoi lisääntyä. Kun esim. KYTM myönsi vuosina 1924–1929 anotuista linjaliikenneluvista 91–95 prosenttia, myönnettiin uuden lain ensimmäisenä soveltamisvuonna vain 68 prosenttia anotuista luvista.⁸ Aikaisemminhan liikenneluvan saannin ehdot olivat olleet lähes muodollisia. Vuoden 1937 asetus keskitti liikennelupien myöntämisen entistä enemmän KYTM:lle. Näin liikennettä voitiin aikaisempaa paremmin valvoa ja ohjata.

Liikennelupia myöntäneiden viranomaisten lukuisuus – KYTM, lääninhallitukset, maistraatit ja poliisiviranomaiset – oli aiheuttanut epäjohtamukaisuutta ja sekavuuksia. Vuonna 1931 tilanteeseen saatiin osittain korjausta, kun kaikkien yli 30 km pitkien linjojen lupien myöntäminen siirtyi KYTM:lle. Toinenkin uudistus tehtiin samassa yhteydessä: liikenneluvat pyrittiin saattamaan nyt todellista liikennettä vastaaviksi. Lääninhallituksilta ja paikallisilta poliisiviranomaisilta saatuihin tietoihin perustuen ministeriö lakkautti kaikki epämääräisiksi ajoiksi annetut liikenneluvat sekä ne luvat, joiden edellyttämää liikennettä ei ollut harjoitettu määräysten mukaisesti tai ei lainkaan. Liikennelupien »puhdistus» olikin aiheellinen, sillä lupia oli voimassa huomattavasti todellista liikennettä enemmän.⁹ Liikennelupien saaminen liikennettä vastaaviksi kesti kauan. Merkitystä oli myös sillä, että uusien säädösten mukaan lupa tuli peruuttaa, ellei liikennettä aloitettu kuuden kuukauden aikana luvan myöntämisestä.

Liikenneluvan myöntämiseen vaikutti v:n 1937 asetuksen jälkeen liikenteen tarpeellisuuden ja tarkoituksenmukaisuuden lisäksi entistä enemmän hakijan luotettavuus, vakavaraisuus ja kyky hoitaa asianmukaisesti liikennettä. Lupa-asioiden hoitamiseksi KYTM:öön perustettiin erityinen *auto-osasto*, jonka ensimmäiseksi päälliköksi nimitettiin hallitusneuvos K. J. Flodström ja esittelijäksi hallitussihteeri Klaus Häkkänen. Oman elimen perustaminen ministeriöön oli ollut liikennöitsijäin pyrkimyksenä jo pitkään, sillä jo v. 1932 LAL:n hallitus päätti lähettää asiaa koskevan anomuksen valtioneuvostolle.¹⁰ Lisäksi ministeriöön perustettiin nyt toinenkin elin, autoliikenneneuvosto, jonka tehtäväksi tuli linja-autoliikennettä koskevien kysymysten valmistava käsittely, käsittelyssä noudatettavien menettelytapojen määrittely sekä lausuntojen anto. Autoliikenneneuvoston jäsenet nimitti valtioneuvosto kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Siinä tuli olla yksi edustaja rautatiehallituksesta, posti- ja lennätinhallituksesta, tie- ja vesirakennushallituksesta sekä ammattimaisen autoliikenteen edustaja.

Aikataulut ja taksat

Kesti kauan, ennen kuin asetuksiin otettiin määräyksiä linja-autojen aikatauluista, vaikka epätervettä aikataulukilpailua oli ollut jo kauan. Vasta v. 1929 asetuksessa oli määräyksiä, joilla liikenteenharjoittajat pyrittiin saamaan noudattamaan aikataulujaan ja siten säännöllistämään liikennettä. Paitsi että aikataulu oli ilmoitettava niiden julkaisemismahdollisuuden parantamiseksi LAL:lle ja Suomen Matkailijayhdistykselle, oli se nyt ennen liikenteen aloittamista esitettävä kotipaikkakunnan poliisiviranomaiselle. Ainakaan aluksi kaikki liikenteenharjoittajat eivät täyttäneet ilmoittamisvelvollisuuttaan. Niinpä esim. Kuopion lääninhallitus kehotti¹¹ syksyllä 1930 poliisiviranomaisia muistuttamaan liikennöitsijöitä aikataulujen noudattamisesta sekä aikataulujen ilmoittamisvelvollisuudesta. Tehokeinona liikenteenharjoittajia voitiin uhata liikenneluvan menettämisellä.

Heinäkuussa 1931 annettu asetus määräsi aikataulujen hyväksymisen paikallisen poliisiviranomaisen tehtäväksi. Erittäin tärkeä oli myös asetuksen määräs aikatauluehdotusten esittämisestä ennen niiden vahvistamista LAL:lle lausunnon antamista varten. Käytännössä aikataulujen käsittely jäi liiton paikallisosastoille,

Kesti kauan, ennen kuin asetuksiin otettiin määräyksiä linja-autoliikenteen aikatauluista. Vuoden 1929 asetuksen mukaan aikataulu oli ilmoitettava LAL:lle ja Suomen Matkailijayhdistykselle sekä esitettävä kotipaikkakunnan poliisiviranomaisille, joille annettiin v:n 1931 asetuksella tehtäväksi myös aikataulujen hyväksyminen. Ainakin Suojärven nimismiehellä oli joustava käytäntö: hyväksymismerkintä tehtiin tavalliseen seinäilmoitukseen. LALA.

LINJA-AUTOJEN KULKUVUOROT

toistaiseksi 1/9 38 alkaen linjoilla:

Varpakylä—Moiseenvaara—Kaitajärvi—Leppäniemi—Suojärvi as.—Varpakylä—Savinisto

Lähtee				Joka päivä				Saapuu			
—	—	9,00	—	Savinisto	9,15	—	—	—	—	—	—
6,00	7,00	11,30	15,25	Varpakylä	9,20	15,30	18,00	17,50	21,50	—	—
6,05	7,05	11,35	15,30	Moiseenvaaran tien rist.	9,10	15,10	17,50	17,15	21,15	—	—
6,10	—	—	—	Moiseenvaara	—	—	17,00	—	—	—	—
6,25	—	—	—	Parpeinselkä	—	—	17,25	—	—	—	—
6,15	—	—	—	Kaitajärvi	—	—	17,00	—	—	—	—
7,00	—	—	—	Riuhtovaara	—	—	16,00	—	—	—	—
7,10	—	—	—	Kanervo	—	—	16,10	—	—	—	—
7,15	7,15	11,10	15,35	Kaitajärven tien rist.	9,05	15,05	16,57	17,10	21,10	—	—
7,20	7,20	11,15	15,10	Jehkilä	9,00	15,00	16,25	17,25	21,25	—	—
7,25	7,25	11,20	15,15	Leppäniemi	8,55	14,55	16,30	17,30	21,30	—	—
7,30	7,30	11,25	15,20	Kuikkaniemi	8,50	14,50	16,25	17,25	21,25	—	—
7,35	7,35	12,00	15,25	Koivuniemi	8,45	14,45	16,20	17,20	21,20	—	—
7,40	7,40	12,05	16,00	Parkinselkä	8,40	14,40	16,15	17,15	21,15	—	—
7,45	7,45	12,10	16,05	Kaipaa	8,35	14,35	16,10	17,10	21,10	—	—
7,45	7,45	12,15	16,07	Välkylä	8,32	14,30	16,05	17,05	21,05	—	—
7,50	7,50	12,00	16,10	Suojärvi as.	8,25	14,25	16,00	17,00	21,00	—	—
Saapuu				Lähtee							

HUOM.1 Sunnuntaisin lähtee Suojärvi as. klo 22 eikä 21 ja Varpakylä—Savinisto lauantaina, sunnuntaina ja maanantaina.

Matkustajaliikenneyhteys rautatien ja postiauton kanssa.

J. KARPPANEN

Varpakylä - Puhelin 14

Elsa Mäkeläen Esitelmä

*J. Karppanen
Suojärven liikennepäälliköksi
Elsa Mäkeläen Esitelmä*

joilla oli parhaiten siihen tarvittavaa paikallistuntemusta. Paikallisosastojen vuosittain pitämässä aikataulukokouksissa pyrittiin pääsemään kaikkia liikennöitsijöitä tyydyttäviin sopimuksiin. Näin aikaisemmin usein maanteillä käytyä aikataulukilpailua yritettiin ratkaista neuvottelupöydän ääressä jo ennen tielle lähtöä.

Vielä v:n 1931 asetuksen voimaantulon jälkeen oli sekavuuksia aikatauluasioissa. Muutamien laiminlyöntien syynä oli lainsäädännön huono tunteminen – vielä v. 1933 tietämättömyys LAL:sta. Vaikea erityisesti syrjäseutujen liikennöitsijäin olikin pysyä selvillä lakien muutoksista. Vielä vaikeampaa tietojen saanti oli niille, jotka eivät kuuluneet LAL:oon.¹² LAL pyrki saamaan peruutetuiksi ne liikenneluvat, joista ei ollut tehty säädettyä aikatauluilmoitusta. Esim. v:lta 1932 laaditussa listassa oli aikatauluttomia lupia yli 50, joista osa oli jo peruutettu ja osasta oli ministeriössä peruutusanomus.¹³

Vuoden 1922 laissa säädettiin, että liikenneluvassa oli määrättävä korkein sallittu taksa. Esim. Etelä-Pohjanmaalla v. 1923 myönnettyissä luvissa taksa oli 50–100 penniä henkilöltä kilometriltä. Turun seudulla taksa oli samana vuonna 50 penniä.¹⁴ Joillekin liikenteenharjoittajille voitiin kelirikkoajaksi myöntää oikeus korotettuun maksuun. Tavaraa matkustaja sai lain mukaan kuljettaa ilmaiseksi mukanaan 10 kiloa. Koska henkilötaksalle oli säädetty vain yläraja, määräytyivät taksat käytännössä kysynnän ja tarjonnan lakien mukaan aiheuttaen kovaa hintakilpailua.¹⁵

Enimmäispainot ja nopeudet

Autojen suurimmista sallituista bruttopainoista annettiin tarkat määräykset v:n 1922 laissa. Ne vaihtelivat tien laadun mukaan seuraavasti:

Tien laatu	Suurin bruttopaino/tonnia
Viertotie	6
I luokan maantie	4,5
III luokan maantie	3

Mikäli autossa oli ilmarenkaat,¹⁶ sallittiin yhden tonnin ylitys. Painorajoitusten tarkoituksena oli suojella tiestöä liialliselta kuormitukselta. Ilmeisesti juuri painorajoitukset aiheuttivat eniten liikennelupa-anomusten hylkäämisiä. Painorajoituksia rikottiin kuitenkin yleisesti. Linja-autojen suurimmaksi leveydeksi määrättiin kaksi metriä.¹⁷

Ilmeisesti turvallisuuden lisäämiseksi oli v:n 1922 laissa määräykset myös suurimmista sallituista nopeuksista. Kuorma-auton suurin sallittu nopeus oli päivänvalossa 20 km/t ja 15 km/t pimeässä ja usvassa, jos auton bruttopaino oli korkein-

taan kolme tonnia. Mikäli auto oli painavampi, suurimmat sallitut tuntinopeudet olivat 5 km pienemmät. Linja-autojen nopeusrajoituksia ei erikseen määrätty: lain syntyvaiheessa linja-ajossa käytettiin yleensä kuorma-autoja. Vuoden 1926 asetuksessa ilmarenkailla varustettujen linja-autojen suurimmaksi nopeudeksi määrättiin 30 kilometriä tunnissa. Lähes kaikissa linja-autoissa käytettiinkin tuolloin jo ilmarenkaita. Kun v. 1922 vain 30 prosentilla linja-autoista oli ilmarenkaat, vastaava luku oli seuraavana vuonna jo yli 80 prosenttia. Maaliskuun alussa 1926 rekisterissä olleista 1274 linja-autosta vain yhdeksässä oli umpirenkaat ja seitsemässä ns. puoli-ilmarenkaat.¹⁸ Käytännössä tämä nopeusrajoitus ei merkinnyt paljoa, sillä valvonta oli vähäistä. Kun keskinopeudet joillakin linjoilla olivat jo v. 1925 lähes 30 km/t, voi linja-auton hetkittäiseksi nopeudeksi arvioida vähintään 50–60 km/t (Vrt. s. 136).

Vuoden 1931 asetus mahdollisti aikataulujen nopeutumisen, sillä linja-autojen suurimmaksi nopeudeksi tuli silloin maaseudulla 45 km/t ja taajamissa 35 km/t. Vuonna 1937 nopeus korotettiin sitten 60 km:iin/t, mutta todelliset nopeudet olivat jo sitä suuremmat. Etenkin 1930-luvun loppupuolella kalusto olikin teknisesti niin kehittynyttä, että 60 km:n tuntinopeus tuntui hyvällä tiellä pieneltä.

TARKASTELUA

Jälkikäteen – ja jälkiviisaasti – voidaan sanoa, ettei lainsäädäntö varsinkaan 1920-luvulla pysynyt liikenneoloissa tapahtuneen kehityksen mukana. Vasta epäkohtien kärjistyminen näyttää saaneen lainsäätäjän liikkeelle. Kun monivaiheinen ja hidaskäyttöinen lainsäädäntötyö sitten saatiin lakiasteelle, monet säädökset osoittautuivat jo alunperin vanhentuneiksi ja riittämättömiksi. Toisaalta lainsäätäjän ja viranomaisten puolustukseksi on sanottava, että juuri nimenomaan 1920-luvulla tilanne autoalalla muuttui niin nopeasti, että kehitystä oli vaikea ennakoita. Sitä vaikeutti myös alan uutuus, koska ei ollut olemassa valmista käytäntöä ja riittävää kokemusta. Vasta 1930-luvulla saatiin aikaan lainsäädäntö, jolla hillitöntä kilpailua ja muitakin linja-autoliikenteen epäkohtia onnistuttiin vähentämään. Linja-autoliikenteen tervehdyttämisessä viranomaisten tukena oli liikenteenharjoittajan oma järjestö LAL, kuten toisaalla tarkemmin ilmenee.

Linja-autoliikenteen »tuleminen» 1919–1922

»Viimeaikoina on sangen monilla paikkakunnilla perustettu yhtymiä, osuuskuntia tai osakeyhtiöitä, jotka hankkimillaan kuorma-autoilla välittävät niin henkilö- kuin matkustajaliikennettäkin maaseudun ja lähimpien liikekeskuksien välillä. Verraten vähäisillä lisäkorjauksilla on varsinaisesti tavarankuljetukseen tarkoitetuista voimavaunuista saatu mukavia ja melko suuriakin vaatimuksia täyttäviä henkilökuljetusneuvoja, joiden kantokyky ja vetävyys on paljon suurempi kuin tavallisissa henkilövaunuissa.»

(Aamulehti 12.7.1921, pääkirjoitus)

Seuraavassa pääluvussa tarkastellaan linja-autoliikenteen laajuutta ja kannattavuutta. Nämä kaksi tekijää olivat riippuvuussuhteessa toisiinsa. Kannattavuus vaikutti liikenteen ja autojen määrään, mutta vaikutussuhde oli myös päinvastainen.

LIIKENTEEN ALKU

Useita linjoja jo v. 1920

Suomi oli vuoden 1918 sodan jälkeen sairas sekä taloudellisesti että poliittisesti, mutta vähitellen olot alkoivat normalisoitua. Kun tuotannon pyörät saatiin taas pyörimään, myös linja-autoliikenteellä oli paremmat toimintamahdollisuudet.¹

Sodan jälkeen linja-autoliikenne oli päästy aloittamaan pienehkössä määrin jo ennen taloudellisen tilanteen tuntuva paranemista. Eläinlääkäri Hugo Vatz aloitti jo v. 1919 linja-autoliikenteen Uudenkaupungin–Turun linjalla, tosin kuormaautolla. Vuoden 1919 linjaliikenteestä voidaan esittää myös kaksi muuta esimerkkiä. Antrealainen Tuomas Mansikka ryhtyi liikennöimään kotipitäjästään Viipuriin ja Iitissä Vuolenkosken kylään perustettiin yhtiö harjoittamaan autoliikennettä. Linja-autoliikenne vilkastui yleisemmin vasta seuraavalla vuosikymmenellä.²

Jo 1920-luvun kolmena ensimmäisenä vuonna säännöllistä matkustajia kuljettava autoliikennettä syntyi eri puolilla Suomea. Tämän linja-autoliikenteen syntyvaiheen seuraamiseksi on ensiksi pyritty antamaan saatavissa ollein – tosin niukoin – tilastotiedoin sekä lehtikommentein jonkinlainen kokonaiskuva kehityksestä, minkä jatkeeksi on lähemmin tarkasteltu linja-autoliikenteen alkamista lääneittäin.

Toistaiseksi varhaisimmalta ajalta tilastotietoja linja-autoliikenteestä esittävä lähde on autoliikenteen järjestelyä varten v. 1921 asetetun neuvottelukunnan v. 1925 valmistunut mietintö.³ Neuvottelukunta katsoi linja-autoiksi autobussit, joissa oli enemmän kuin viisi matkustajapaikkaa, sekä linja-autoliikennettä harjoittaneet kuorma-autot. Yhdeksi autolinjaksi katsottiin päätepaikasta toiseen johtava liikennöity tie, vaikka sanotulla tiellä tai sen osalla olisikin liikennöity monin autoin. Siten seuraava neuvottelukunnan tutkimuksiin perustuva taulukko ei anna aivan todellista kuvaa autolinjojen määrästä, sillä joillakin reiteillä liikennöi jo 1920-luvun alkuvuosina useampia autoja.

Taulukko 6. Autolinjojen, linja-autojen ja niillä liikennöityjen teiden määrä lääneittäin v. 1922.⁴

Lääni	Autolinjoja/kpl	L-autoilla liik. maantiet/km	Linja-autoja/kpl
Uudenmaan	7	148	10
Turun ja Porin	27	844	29
Hämeen	20	458	25
Mikkelin	2	68	3
Kuopion	4	152	6
Vaasan	19	885	17
Oulun	15	1 343	33
Viipurin	...	...	...

Viipurin läänin tiedot puuttuvat. Luvut tarkoittavat ilmeisesti vain yksityistä liikennettä. Lukumääräisesti eniten autolinjoja oli siten Turun ja Porin läänissä. Oulun läänissä oli eniten linja-autoja ja linja-autoin liikennöityjä teitä. Luvuista voidaan lisäksi päätellä, että Oulun läänissä samoilla teillä liikennöi useampia autoja kuin muualla.

Kun Viipurinkin läänissä oli liikennettä v. 1922,⁵ autolinjoja oli koko maassa n. 100 ja linja-autoilla liikennöityjä teitä yli 3 900 km. Linja-autoilla oli siten liikennöity n. 15 prosenttia maanteistä, mikäli oletetaan, että kaikki linjat olisivat kulkeneet pelkästään maanteitä. Siten linja-autoliikenteen kasvu oli päässyt kolmessa vuodessa jo hyvään vauhtiin.

Linja-autoliikenteen kehityksestä voidaan saada jonkinlainen käsitys myös sanomalehtikommenteista, kuten esim. seuraavista kahden linja-autoliikenteen tapahtumia tarkoin seuranneen hämäläisen lehden näkemyksistä, jotka ovat paljolti yleistettävissä.

Hämeen Sanomain pääkirjoituksessa liikennekysymyksiä tarkasteltiin kesäkuussa 1921.⁶ Lehti totesi maamme liikennevälineissä olleen paljon parantamisen varaa. Rataverkko oli harva. Laajat vesistöt tarjosivat etenkin Itä-Suomessa apuaan liikenneongelmiin, mutta lehti katsoi Länsi- ja Etelä-Suomessa olleen lukuisia paikkakuntia, jotka kehitysmahdollisuuksistaan huolimatta olivat joutuneet huonoon asemaan verrattuna lähellä rataa sijainneisiin paikkakuntiin. Hä-



Jonkinlaista säännöllistä henkilöliikennettä syntyi heti, kun autoliikenne pääsi alkamaan ensimmäisen maailmansodan ja vapaussodan jälkeen. Liikenne oli tosin tarkoitettu pääasiassa tavaroiden kuljettamiseksi, mutta autojen mukana alkoi kulkea myös matkustajia Hoiskon sahan maailmansodan »läpäissyt» Horch on v.1920 saanut sahan työmiehet matkustajikseen. »Ratissa» auton kuljettaja Eino Helve. Huom. auton täyskumirenkaat, karbidivalot ja oikeanpuolinen ohjaus. Allan Hoiskon kokoelmat.

meen Sanomat kertoi, että nyt oli tulossa muutosta, kun »nykyaikaisia auto-omnibuksia» oli otettu liikenteeseen. Lehden mielestä tällaisen yritystoiminnan hyöty oli ollut jo selvästi todettavissa, ja se toivoi, että esimerkki olisi saanut pitäjien toimeliaat miehet perustamaan lisää yrityksiä. Autoliikenteen avulla myös postinkulkua olisi lehden mielestä kyetty nopeuttamaan.

Aamulehti tarkasteli autoliikennettä pääkirjoituksissaan 12. ja 14.7.1921⁷ toden linjaliikenteen lisääntyneen. Lehti piti »uudenaikaista junaa» erittäin onnistuneena, koska se kykeni kuljettamaan suuria määriä sekä ihmisiä että tavaraa. »... Kuten sanottu, kehityksen nopeus on täälläkin jo vienyt siihen, että hevoskyytiä nopeampaa ja tehokkaampaa liikennevälinettä ilman ei enää tulla toimeen», oli Aamulehden näkemys liikenteen tarpeellisuudesta. Lehden huomioiden mukaan syrjäseutujenkin yhteysshalu liikekeskukset kanssa oli lisääntynyt.

Kesäkuussa 1922 autoistumisen kehitystä tarkasteltiin jälleen Aamulehdessä, joka katsoi sanomattakin olleen selvää, että autoliikenne merkitsi »uskomattoman paljon» hitaan ja kalliin hevoskyydin rinnalla kaukana rautateistä ja ilman rautateitä olleille seuduille. Lisäksi Aamulehti kertoi, että rohkaistuneena aikaisem-

mista liikenneyrityksistä oli avattu useita uusia autolinjoja. Lehden tietojen mukaan mm. Tampereelta lähti maaseudulle melkein kaikille suunnille autolinjoja. Joillakin reiteillä liikennettä välittämässä oli jopa useita autoja. Vielä enemmän lehti arveli olleen sellaisia autoja, jotka maaseudulla välittivät liikennettä rautatieasemille ja laivareiteille. Seuraavan vuoden syksyllä pääkirjoituksessa todettiin mm., että linja-autoliikenne kykenisi Suomessa pian kilpailemaan muiden liikennevälineiden kanssa ei vain nopeuden, mukavuuden ja turvallisuuden, vaan myös kuljetuskustannusten suhteen.⁸

Linja-autoliikenteen alueellisen kehityksen tarkastelemiseksi on seuraavaksi esitetty esimerkkejä lääneittäin. Erityisesti täytyy korostaa, että kyse on nimenomaan vain esimerkeistä. Puutteellisuuksistaan huolimatta esitys tarkentanee kokonaiskuvaa linja-autoliikenteen alkuvaiheista.

Taulukko 7. Linja-autoliikennettä lääneittäin 1920–1922.

Linja	Liikenteenharjoittaja	Lähde
UUDENMAAN LÄÄNI		
1920		
Mäntsälä kk – Järvenpää	N. Eskola ja P. Laine	Helsingin Sanomat 22.5.1920 s. 11.
Vihtti – Köklaks	Vilidin Auto Oy	Helsingin Sanomat 16.6.1920 s. 7 ja Turisti 1920/3 s. 51.
1922		
Kerava as. – Tuusula kk	Keravan Auto	Helsingin Sanomat 31.6.1922 s. 10.
TURUN JA PORIN LÄÄNI		
1920		
Uusikaupunki – Turku	Hugo Wasz	
Laitila – Turku	..	Mäkelä 1967 s. 15.
1921		
Yläne – Aura as	}	Mäkelä 1967 s. 16.
Somero – Jokioinen		
Marttila – Kyrö		
Uusikaupunki – Mynämäki		
Uusikaupunki – Laitila	Heikki Nieminen	H. Nieminen, haast. 1958. SA 1953/9 s. 258.
Lauttakylä – Turku		
Rauma – Turku	Verner Arvela	
1922		
Turkuun ainakin 14 linjaa		Ks. tarkemmin Mäkelä 1967 s. 17.
HÄMEEN LÄÄNI		
1920		
Paikallisliikennettä		Raevuori 1948
Tampereella	Kaarlo Leander	s. 40–43.
Paikallisliikennettä	Paul Ahlgren	Koskimies 1966 s. 454
Hämeenlinnassa		

Linja	Liikenteenharjoittaja	Lähde
1921		
Lammi – Turenki	Lammin osuuskauppa	Hämeen Sanomat 10.5.1921.
Hauho – Hämeenlinna	Hauhon Auto	Aamulehti 12.5.1921 s. 5.
Pälkäne – Luopioinen	Lauri Palmu ja K.	Aamulehti 2.6.1921 s. 8.
Tampere – Sahalahti	Vehoniemi	
Tampere – Pälkäne	Pälkäneen Autoyhtiö	Aamulehti 14.6.1921 s. 3.
Tampere – Luopioinen	Luopioisten autoyhtiö	Aamulehti 14.6.1921 s. 3.
Tampere – Sahalahti		
Somero – Jokioinen	Someron Auto-osakeyhtiö	Aamulehti 9.7.1921 s. 3.
Somero – Salo	Kustaa Korvenoja ja V. Isotalo	Aaltonen 1958 s. 564.
1922		
Sammaljoki – Tyrvää	Sammaljoen autoyhtymä	Aamulehti 6.5.1922 s. 4.
Vilppula – Jämsä	Väinö Ouni	Aamulehti 5.5.1922 s. 6.
Vilppula – Jämsä	Jämsän autoyhtiö	Aamulehti 14.6.1922 s. 1.
Huittula – Valkeakoski	Sääksmäen auto	Aamulehti 16.5.1922 s. 8.
– Lempäälä		
Tampere – Kangasala	Jaakko Honko	Aamulehti 20.5.1922 s. 8.
Ikaalinen – Tampere	***	Aamulehti 28.5.1922 s. 12.
Tampere – Pälkäne	Luopioisten autoyhtiö	Aamulehti 20.6.1922 s. 3.
Tampere – Pälkäne	Leo Seppälä	Aamulehti 22.8.1922 s. 8.
Hämeenlinna – Renko	***	Helsingin Sanomat 22.8. 1922 s. 2.
Padasjoki – Hämeenlinna	***	
Aitoo – Luopioinen	Luopioisten höyrylaiva ja auto oy.	Helsingin Sanomat 13.6.1922 s. 1.
Aitoo – Vahdermetsä		
Kuru – Parkano	Kurun Auto-osakeyhtiö	Aamulehti 15.8.1922 s. 4.
VIIPURIN LÄÄNI⁹		
1920		
Paikallisliikennettä Viipurissa	***	Raevuori 1948 s. 46
Vuoksenniska – Antrea	Tuomas Mansikka ja Matti Jaakonsaari	Simonen 1951 s. 221.
– Viipuri		
Pyhäjärvi as. – Sortanlahti		
1921		
Miehikkälä – Hamina	Miehikkälän Auto oy	Haminan lehti 30.4.1921.
Virojoki – Taavetti		
KUOPION JA MIKKELIN LÄÄNIT¹⁰		
1921		
Matkaselkä – Puhos	Bruno Andersin	Karjalainen 19.5.1921.
Joensuu – Ilomantsi	Oskari Paatero	Karjalainen 23.8.1921.
1922		
Joensuu – Ilomantsi	T. Saarikivi	Karjalainen 1.6., 8.6., 22.7. ja 29.7.1922.
Joensuu – Kuusjärvi		
Joensuu – Polvijärvi	V. Turunen	

Linja	Liikenteenharjoittaja	Lähde
VAASAN LÄÄNI		
1921		
Räyriinki – Kokkola Himanka – Kannus	Räyriingin autoyhtiö Hannes Oja	Keskipojanmaa 26.5.1925. Keskipojanmaa 18.6. ja 9.7.1921.
Kannus – Toholampi Himanka – Kokkola Kaustinen – Kokkola	Hannes Oja Pyhäjoen Auto Oy Kaustisen auto	» Keskipojanmaa 7.7.1921. Keskipojanmaa 14.7.1921.
1922		
Paikallisliikennettä Vaasassa	Ab Hans Koch Oy ja Oskar Bärts	Eero Kosteikko, haast. 1967 ja Vaasa 26.5.1922.
Alavus – Tulijoki	Alavuden Matkailuauto	Vaasa 15.6.1922.
Kuortane – Alavus	Kuortaneen Matkailuauto	Vaasa 22.6.1922.
Kurikka – Jalasjärvi	Kurikan auto	Vaasa 1.8.1922.
Saarijärvi – Jyväskylä	Saarijärven Autoyhtiö Länsi-Kalmarin autoyhtymä Kyösti Hänninen	Keskisuomalainen 4.6. ja 13.8.1922, Lento 1963 s. 488 ja Tommila 1972 s. 455 sekä K. Hänninen, haast. 1970. Keskisuomalainen 20.7.1922.
Kivijärvi – Myllymäki	Kivijärven autoyhtiö	Keskisuomalainen 20.7.1922.
OULUN LÄÄNI		
1920		
Oulu – Kuusamo	Oulun auto oy	Liitto 18.7.1920.
Oulu – Maikkula	» ¹¹	Liitto 18.7.1920.
Oulu – Pudasjärvi	Pudasjärven osuuskauppa	Liitto 15.8.1920.
Haapavesi – Oulainen	Haapaveden auto-osakeyhtiö	Viitaniemi 1973 s. 216.
Ontojoki – Kuhmoniemi	Sotkamon autoyhtiö	Kainuun Sanomat 26.6.1920.
Kiehimä – Ristijärvi – Hyrnsalmi ja Kiehimä – Suomussalmi	»	Kainuun Sanomat 14.8.1920.
Rovaniemi – Ivalo	Eero Nordberg	Pohjolan Sanomat 7.6.1921.
1921		
Oulu – Oulujoki	Oulun auto oy.	Liitto 28.5.1921.
Liminka – Kestilä	Kettunen & Mikkola ja velj. Mannermaa sekä Rantsilan osuuskauppa	Liitto 28.5., 31.5. ja 5.6.1921.
Simo – Ranua	»	Liitto 9.7.1921.
Kiehimä – Suomussalmi	Autoyhtymä »Ylimaa»	Liitto 19.7.1921.
Kiehimä – Puolanka	Autoyhtymä »Ylimaa»	Liitto 19.7.1921.
Siikajoki – Liminka	Siikajoen osuuskauppa	Liitto 4.8.1921.
Kiehimä – Suomussalmi	G. A. Jokelainen	Kainuun Sanomat 31.5.1921.
Sotkamo – Suomussalmi	G. A. Jokelainen	Kainuun Sanomat 31.5.1921.
Sotkamo – Kuhmoniemi	A. Tikkanen	Kainuun Sanomat 31.5.1921.
Rovaniemi – Sodankylä } Rovaniemi – Kittilä }	Rovaniemen Auto ¹²	Pohjolan Sanomat 12.5.1921.
Sodankylä – Rovaniemi	»	Pohjolan Sanomat 17.5.1921.
Sodankylä – Ivalo	»	Pohjolan Sanomat 16.6.1921.
Rovaniemi – Ivalo	Heilalan veljekset ¹²	Pohjolan Sanomat 7.6.1921.
Rovaniemi – Ivalo	Kittilän autoyhtiö	Pohjolan Sanomat 2.7.1921.
Tornio – Ylitornio – Pello	H. Säippä	Pohjolan Sanomat 7.6.1921.
Tornio – Ylitornio – Pello	Jalmari Piessa	Pohjolan Sanomat 23.7.1921.
1922		
Simo as. – Ranua	Janne Pietarila sekä Oskari ja Kalle Erkkilä	Veljekset Salmelan . . . 1974 s. 6.

Linja-autoliikenteen uranuurtajia etenkin Pohjois-Suomessa oli myös posti- ja lennätinhallitus, jonka postiautoliikenteestä on kerrottu jäljempänä.

Erikoisuutena Leanderin kaksikerroksiset

Yksi edellä mainituista liikenneyrityksistä ansaitsee tarkemman esittelyn jo erikoisuutensakin vuoksi. Liikemies Kaarlo Leanderin¹³ aloitteesta Tampereelle perustettiin jo v. 1919 autoyhtiö, jossa »rahamiehinä» olivat mukana tehtailija J. Salminen, Finlayson-yhtiö ja tehtailija Emil Aaltonen. Kun suunniteltu hanke ei onnistunut, ryhtyi Leander toteuttamaan suunnitelmia yksin. Helsingissä toiminut saksalainen liike Hanns Koch & c:o lupautui viimein autojen tuontikiellosta huolimatta toimittamaan maahan romutavarana kaksi käytettyä omnibussia. Vielä käyttökelpoiset »romut» olivat kaksikerroksisia: alakertaan mahtui 25 matkustajaa ja »vintille» voitiin sijoittaa parisenkymmentä matkustajaa. Lennätinjohdot olivat niin alhaalla, että bussilippuihin oli painettu: »Vaunuissa katolla seisominen ankarasti kielletty.» Toisessa kerroksessa matkustaminen saattoi olla vaarallista!

Säännöllinen liikenne aloitettiin syyskuussa. Uutuus houkutteli ihmisiä kokeilemaan, joten ensimmäisten päivien yleisömenestys oli hyvä. Linja-auto-lehti muisteli v. 1929 tapahtumaa seuraavasti:

»Korkein matkustajamäärä, joka yhdellä kertaa vaunussa oli, laskettiin 101 kappaleeksi rotevia Lokomon seppiä. Auto kesti kuormituksen mainiosti, mutta jyristessään kohti Lokomoa, hajoitteli se muutamien kakluunien koristeita, jotka ohi mennessä tippuivat ihmisten lattioille saamatta aikaan sen suurempaa vahinkoa. Taisipa joku ikkunakin särkyä jyrinästä.»

Yleisölle järjestettiin aluksi myös huviajelua kaupungilla. Kokeilunhaluisista ei ollut puutetta. Kertoivatpa rahastajat, että autossa olisi joskus ollut matkustajia satakin henkeä. Rahaa tuli sen mukaisesti, sillä muutaman sadan metrin matkalta perittiin tuon ajan mittapuun mukaan paljonlaisesti – kaksi markkaa. Autoissa matkustaminen olikin varmaan elämys: täyskumisilla renkailla varustetut, huonosti jousitetut ja ilman iskunvaimentimia olleet raskaat autot tärisivät mukulakivetyksellä niin, että näköalojen katseleminen oli vaikeaa – ellei seisonut varpailaan, jolloin jalat vaimensivat tärinää. Kovan melun vuoksi keskusteleminen autossa oli lähes mahdotonta.

Lupaavan alun jälkeen alkoivat vaikeudet. Kadut pettivät raskaiden autojen painosta, minkä lisäksi liikennettä alkoi haitata autojen alituinen rikkoontuminen. Yleisö sai pettyä yhä useammin, kun auto ei tullutkaan ajallaan. Luottamus alkoi horjua. Lisäksi kaupungin johtohenkilöt ja viranomaiset eivät suhtautuneet yritykseen kovinkaan suopeasti, koska sen pelättiin vaikeuttavan raitiotieliikenteen alkamista. Kun myöskään linjojen pidentäminen aina Ylöjärvelle asti ei paranta-



Liikemies Kaarlo Leander aloitti Tampereella liikenteen v. 1920 »romuina» maahantuoduilla kaksikerroksisilla omnibusseilla. Kun autoihin lastattiin sataakin matkustajaa, ei ollut ihme, etteivät kadut kestäneet. Ennakkoluulottoman yrittäjän oli monien vaikeuksien vuoksi luovuttava liikenteen harjoittamisesta muutaman kuukauden kuluttua. Uteliaita Leanderin »vinttiauton» ympärillä v. 1920. Museovirasto.

nut kannattavuutta, Leanderin oli muutaman kuukauden kuluttua lopetettava liikennöiminen.

Yrittäjä ei kuitenkaan halunnut luopua uskostaan auton mahdollisuuksiin: hän lähti tunnustelemaan jatkamisen mahdollisuuksia Helsingissä. Tilanne siellä näytti jo niin lupaavalta, että toinen auto lähetettiin rautateitse Helsinkiin. Ennen kuin autoa edes ehdittiin ottaa pois rautatievaunusta, kävi selväksi, ettei liikennettä pääkaupungissa voitu aloittaa. Katsottiin nimittäin, että kaupungin sisäinen liikennetarve oli riittävästi tyydytetty sähköraitiotien avulla. Näin sekä Tampereella että Helsingissä raitioteiden kannattajat suhtautuivat kielteisesti linja-autoliikenteeseen.

Leanderin yrityksen epäonnistumiseen oli siten sopimattoman bussityypin lisäksi myös muita syitä. Myöhemmin tämäntyyppisillä autoilla liikennettä ei ole Suomessa yritetty harjoittaa, joten Leanderin kokeilu oli ainutlaatuinen ja ennakkoluuloton.

Räjähdysmäisestä kasvusta pula-aikaan 1923–1928

»Yhteistoimintaa ei ikävä kyllä ollut, eikä kannattanut silloisissa oloissa edes puhua. Kilpailu markoista oli silloin kova, ja rahaa täytyi saada, millä auton velkaa lyhentää, ja bensiinin maksaa, ja kuljettajan palkat. Sen kun vaan ajettiin toisen eteen ja ohi, jos jonkun käsi oli pystyssä, niin marka mukaan vaan. Kohteliaisuus oli kaukana, voitiinpa lähteä määräpaikasta joku minuutti ennen aikataulua, että kerkesi kilpailijan eteen.»

(Eero Kosteikko, Tampere, LAL:n kirjehaast. 1967).

AUTOJEN MÄÄRÄ JA LIIKENNESUORITE

Linja-autoliikenteen kehitys riippui talouselämän yleisistä edellytyksistä, mm. suhdanteista. Vaikka kansainvälinen suhdannekehitys olikin melkoisen epävaakaista vuosina 1923–1925, nämä vuodet olivat kokonaisuutena ottaen voimakkaan taloudellisen kehityksen kautta maassamme. Vielä ripeämpi kehitys lähti käyntiin, kun noususuhdanne kiihtyi vuosina 1926 ja 1927. Taloudellisen noususuhdanteen aikana työntekijöiden kokonaistulot nousivat huomattavasti, mikä puolestaan lisäsi kulutusalttiutta. Lisääntynyt kulutusalttiutus kohdistui osittain myös linja-autoliikenteeseen matkustamisen lisääntymisenä. Taloudellinen tilanne alkoi heiketä jo v. 1928, sillä vienti supistui n. 10 prosenttia.¹ Linja-autoliikenteen kehitystä tarkasteltaessa tämä suhdannetausta kannattaa ottaa huomioon.

Koko maan linja-autoliikenteen tarkastelemiseksi on esitetty seuraava taulukko. Liikenteen kehityksen arvioinnin perustana on käytettävä linja-autojen määrää, koska liikenteen määrästä ei ole tietoja.

Taulukko 8. Rekisteröidyt linja-autot 1922–1928.

Vuosi	Tilastokatsauksen mukaan ²			Ministeriön tilaston mukaan ³			STV:n mukaan ⁴			Komiteamietinnön 1925/9 mukaan ⁵		
	Linja-autoja/ kpl	Muutos edelliseen vuoteen kpl	%	Linja-autoja/ kpl	Muutos edelliseen vuoteen kpl	%	Linja-autoja/ kpl	Muutos edelliseen vuoteen kpl	%	Linja-autoja/ kpl	Muutos edelliseen vuoteen kpl	%
1922	–	–	–	–	–	–	–	–	–	123	–	–
1923	174 ¹⁾	–	–	–	–	–	174 ¹⁾	–	–	203	180	65
1924	557 ¹⁾	383	220	523	–	–	557 ¹⁾	383	220	–	–	–
1925	1 141 ¹⁾	584	105	1 335	812	155	1 354 ¹⁾	797	143	–	–	–
1926	1 437 ²⁾	296	26	1 297	–38	–3	1 437 ²⁾	83	6	–	–	–
1927	1 293 ²⁾	–144	–10	1 286	–11	–1	1 679 ³⁾	242	17	–	–	–
1928	1 490 ²⁾	197	15	1 265	–21	–2	1 467 ³⁾	–212	–13	–	–	–

¹⁾ 30.6

²⁾ 31.12

³⁾ 31.8

Linja-autojen määrää koskevia tietoja on siis saatavissa lähinnä kolmesta eri lähteestä: tilastokatsauksista, KYTM:n auto-osaston tilastoista ja Suomen tilastollisesta vuosikirjasta. Vuosia 1922 ja 1923 koskevat autoluvut on esitetty komiteamietinnössä. Esitetyissä luvuissa ovat mukana kaikki maassamme rekisteröidyt linja-autot, siis myös valtion omistamat autot – paitsi ei ilmeisesti Komiteamietintö 1925/9:n luvuissa.

Tarkastelussa on käytetty lähinnä tilastojulkaisujen lukuja, koska ne näyttävät tältä kaudelta luotettavimmilta.⁶ Joitakin näkökohtia on kuitenkin otettava huomioon. Tilastollinen päätoimisto ilmoitti⁷ käyneen selville, että autorekisteritilastoihin oli jäänyt huomattava määrä käytöstä poistettuja ajoneuvoja omistajien jätettyä tekemättä lain edellyttämät poistoilmoitukset. Näin aiheutuneen harhan poistamiseksi v:n 1929 ja sen jälkeisistä rekisteritilastosta on poistettu ne ajoneuvot, joista ei ollut maksettu veroa. Samasta syystä tilastokatsauksien v:n 1929 ja sen jälkeiset luvut eivät ole täysin verrannollisia aikaisempien vuosien lukuihin. Minkä verran liian suuret vuosien 1928 ja 1927 luvut ovat, ei ole selvitetävissä.

Esitettyyn taulukkoon on vielä tehtävä seuraava huomautus. Sekä SVT että tilastokatsaukset esittävät linja-autojen määräksi v. 1923 vain 174. Läänikohtainen tilasto osoittaa kuitenkin, että Mikkelin, Kuopion ja Oulun läänin tiedot puuttuvat. Mikäli STV:n lukuihin lisätään komiteamietintö 1925/9:n luvut näiden läänien osalta, päädytään lukuun 225. Mikäli taas komiteamietinnön lukuihin lisätään Viipurin puuttuvat tiedot STV:stä, autojen määräksi tulee 220. Luvuista puuttuvat vielä Ahvenanmaan tiedot,⁸ joten voidaan perustellusti sanoa, että linja-autoja oli Suomessa v. 1923 yli 220.

Yhteenvetona voidaan sanoa, että linja-autojen määrän perusteella arvioituna linja-autoliikenteen kasvu oli suurta jo v. 1923. Seuraavana vuonna kasvuvauhti kiihtyi, sillä automäärä lisääntyi n. 150 prosenttia. Kasvu oli nopeaa vielä v. 1925, mutta hidastui jo seuraavana vuonna, mikä johtui ilmeisesti osittain kilpailun koventumisesta ja siirtymisestä entistä suurempiin autoihin, mikä vähensi autojen määrää.

Vuonna 1927 linja-autot vähenivät jokseenkin paljon. Lasku ajoittuu loppuvuoteen, sillä vielä elokuun lopussa linja-autoja oli rekisterissä enemmän kuin edellisenä vuonna. Vähennys johtuu mm. siitä, että 1.1.1928 päättyi »vanhanaikaisten» linja-autojen käyttöaika, jota poikkeuslupa oli pidentänyt. Nyt ne autot, jotka eivät täyttäneet v:n 1926 asetuksen määräyksiä ja joilla liikennettä jossain muodossa edelleen haluttiin harjoittaa, siirrettiin rekisteritilastoissa kuorma-autojen ryhmään. Henkilöiden kuljetukseen näitä autoja ei saanut käyttää enää laisinkaan.

Linja-autojen kuljetuskapasiteetti ei tapahtuneesta välttämättä vähentynyt: liikennettä jatkavat yrittäjät hankkivat suurempia ja teknisestikin parempia autoja. Kieltämättä toimenpide karsi alalta monia heikommin menestyneitä yrittäjiä, joilla ei ollut varaa uuden auton ostoon. Ilmeisesti joitakin huonosti kannattavia linja-autolinjoja jäi tämän jälkeen joksikin aikaa vaille liikennettä, kunnes uudet

tai entiset yrittäjät alkoivat niitä jälleen liikennöidä. Monilla reiteillä yhden tai useamman yrittäjän luopuminen ei heikentänyt kulkumahdollisuuksia, koska yrittäjiä oli useita. Vaikka tilastojen perusteella näyttäisi siltä, että linja-autoliikenne olisi taantunut v. 1927, käytännössä näin ei ilmeisesti tapahtunut. Entistä suuremmalla ja paremmalla kalustolla pystyttiin ajamaan pitempiä linjoja, mikä mahdollisti entisen suuruisen liikennetarpeen tyydyttämisen huomattavasti vähemmällä kalustolla kuin aikaisemmin. Monet tiedot viittaavatkin siihen, että tänä noususuhdanteen huippuvuotena 1927 linja-autoliikenne olisi lisääntynyt. Linjoja myönnettiin erittäin runsaasti.⁹ Vaikka kaikkia ei ryhdyttykään liikennöimään, avattiin liikenteelle merkittäviäkin linjoja. Esim. Aamulehti kertoi keväällä 1927, että sen tietojen mukaan monilla kaukolinjoilla oli autoja jopa kaksinkertainen määrä edellisiin vuosiin verrattuna.¹⁰

Vuoden 1927 lopusta vuoden 1928 loppuun mennessä linja-autojen määrä lisääntyi lähes 200 autolla eli n. 15 prosenttia, mikä merkitsi lisää linjoja ja entistäkin kireämpää kilpailua monilla reiteillä. Vuoden 1929 alkaessa linja-autoliikenteen parhaat 1920-luvun ajat oli jo ohitettu.¹¹

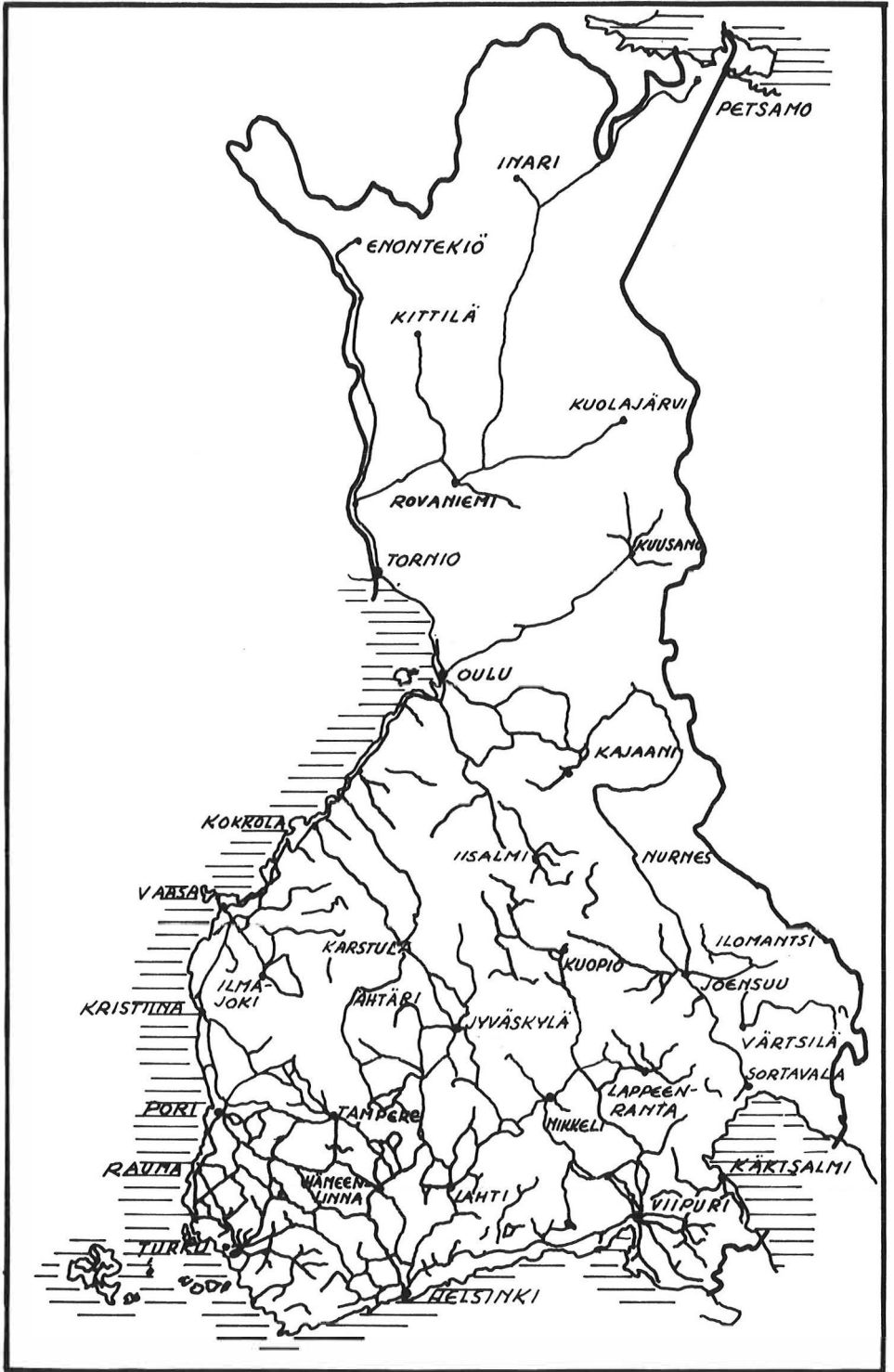
Linja-autoliikennettä on pyritty kuvaamaan myös *henkilökilometreinä* lasketuna suoritteena, mikä ilmenee seuraavista numeroista.¹²

Vuosi	Koko linja-auto- liikenne/milj. henkilökilometriä	Muutos edelliseen vuoteen	
		milj. henkilökm.	%
1925	238	—	—
1926	437	199	84
1927	391	-46	-11
1928	525	134	34

Henkilökilometrimääriin on suhtauduttava varsin varauksellisesti mm. siitä syystä, ettei 1920-luvulla tehty liikennelaskentoja. Siten suoriteluvut ovat lähinnä autojen määrän perusteella tehtyjä umpimähkäisiä arvioita.

REITTIVERKKO

Yksityisen linja-autoliikenteen reittiverkon laajuus v:n 1929 keväällä on nähtävissä oheisesta kartasta 5. Joitakin sellaisia linjoja ilmeisesti puuttuu, joista ei lähetetty tietoja LAL:lle. Linja-autoreittiverkko näyttää olleen tihein Lounais- ja Etelä-Suomessa. Harvin reittiverkko oli Pohjois-Suomessa. Joidenkin talousalueiden välillä on nähtävissä selviä katkoksia, esim. Etelä-Pohjanmaalta puuttuivat linja-autoyhteydet muille alueille sisämaahan lähes kokonaan. Kartasta on nähtävissä selvästi myös linja-autoliikenteen kaupunkihakuisuus.



Kartta 5. Kaukolinja-autoliikenteen reitit v. 1929 (HYK:sta). Piirt. Heikki Rantatupa.

LAL:n puheenjohtaja ilmoitti kartassa näkyvän reittiverkon pituudeksi n. 40 000 kilometriä, mikä on ilmeisesti liian suuri luku osittain päällekkäisten linjojen vuoksi. Liikenteen alkamista eri reiteillä ei ole voitu tässä yhteydessä yksityiskohtaisesti esitellä. Yhteenvetona voidaan todeta, että linja-autoliikenteen verkko laajeni vuosi vuodelta kuin hämähäkinseitti, jonka langat pitenevät ja tihenevät kudonnan edistyessä. Ensin liikenteeseen otettiin tavallisesti päätiet, minkä jälkeen linja-autot alkoivat kulkea myös yhä useammilla sivuteillä.¹³

Reittiverkon rakennetta ei voi esittää tarkasti 1920-luvun alkupuolelta, mutta v:lta 1929 on saatavissa jo tarkempi kuva. Seuraava »analyysi» on tehty vuosina 1926 ja 1929 aikatauluviikkoissa julkaistuista linjareitti-ilmoituksista.¹⁴ Mukaan on otettu vain 30 kilometrin tai sitä pitemmät linjat.

Linjan pituus/km	1926		1929	
	kpl	%	kpl	%
30 – 50	116	52	128	37
51 – 100	85	38	129	37
101 – 150	14	6	65	19
151 – 200	2	1	21	6
yli 200	6	3	6	2
Yhteensä	223	100	349	100

Vuotta 1926 koskevat tiedot ovat varsin puutteellisia, joten niiden perusteella ei voi tehdä pitemmälle meneviä päätelmiä. Kuitenkin näyttäisi siltä, että suurin osa linjoista olisi tuolloin ollut alle 50 kilometriä. Lyhyiden linjojen osuus on saattanut olla esitettyäkin suurempi. Pitempien linjojen osuus lisääntyi vuosikymmenen loppuun mennessä. Yli 200 kilometriä pitkien linjojen määrässä ei tapahtunut muutosta.

Pisimmät linjat olivat vuonna 1926

Rovaniemi – Ivalo – Pitkäljärvi	(420 km)
Tornio – Enontekiö	(355 km)
Oulu – Kuusamo	(252 km)
Vaasa – Pori (2 kpl)	(212 km)
Oulu – Kajaani	(204 km)

Vuonna 1929 pitkiä linjoja olivat myös Helsinki – Imatra (365 km), Helsinki – Jyväskylä (323 km) ja Rovaniemi – Petsamo (517 km). Muita pitkiä linjoja olivat mm. Joensuu – Suvilahti (196 km) ja Viipuri – Mikkeli (180 km).

Linjoista voidaan laatia vuoden 1929 Maantieturistin mukaan myös seuraava asetelma.¹⁵

	Kaupunkien väliset linjat	Postilinjat	Muut	Yht.
Määrä/kpl	43	181	218	442
Pituus/km	5 301	6 420	18 135	29 856
Keskipituus/km	123	36	83	68

Postilinjoihin on laskettu myös alle 30 km:n linjat. Postilinjojen keskipituus olikin varsin lyhyt.

Suoria kaupunkienvälisiä linja-autoyhteyksiä oli v. 1925 vain muutamia. Vuosikymmenen loppuun mennessä yhteydet kuitenkin olivat jo tuntuvasti paremmat, kuten kartasta 6 ilmenee. Nämäkin linjat oli tarkoitettu hoitamaan pääasiassa maaseudun yhteyksiä keskuksiin eikä kaupunkienvälistä liikennettä.

LIIKENNE ALUEITTAIN

Vuosi 1923 on merkittävä linja-autoliikenteen historiassa: ennennäkemättömän voimakas liikenteen kasvu alkaa, kuten seuraavasta taulukosta ilmenee.

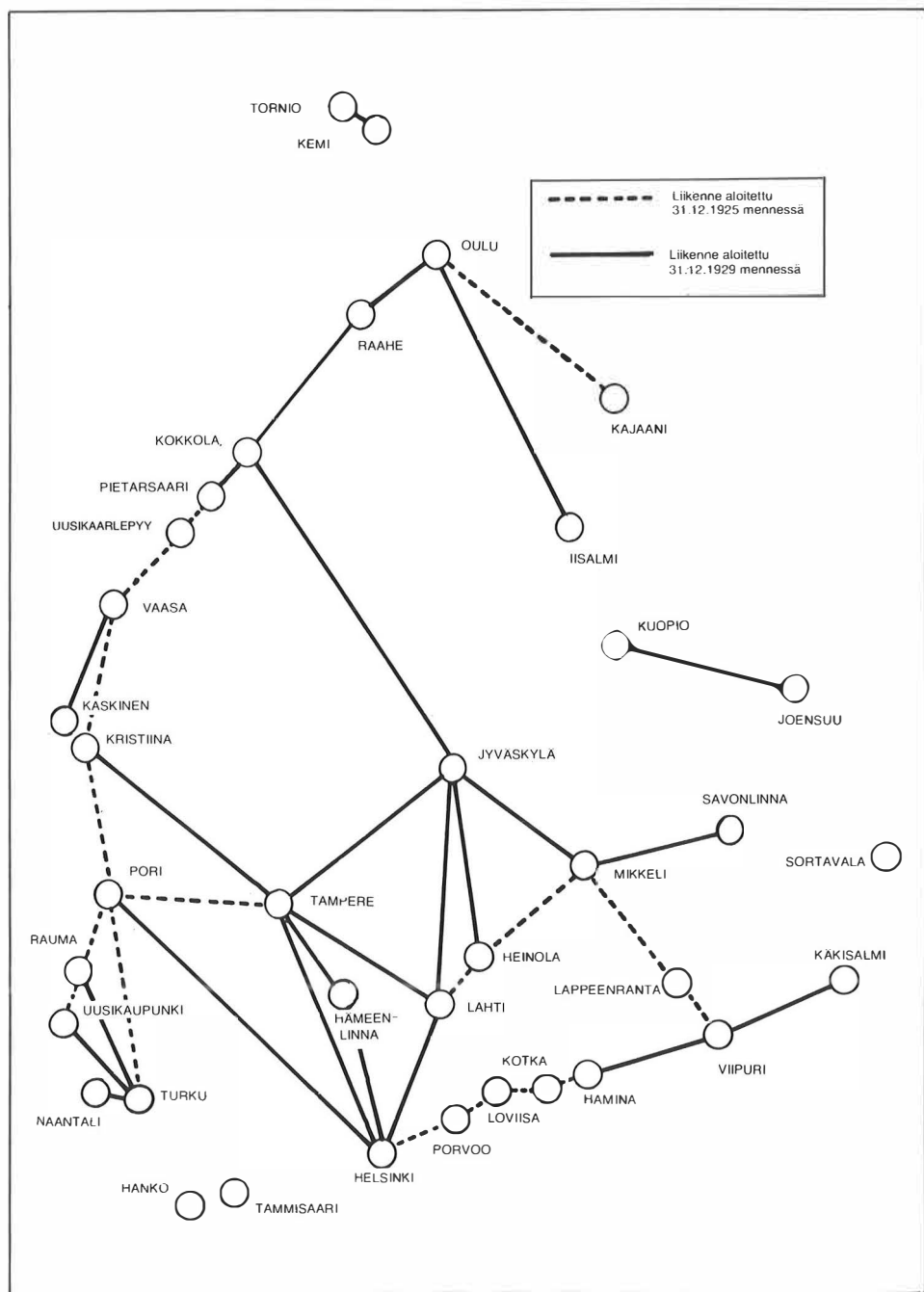
Taulukko 9. Autolinjojen, linja-autojen ja niillä liikennöityjen teiden määrä lääneittäin v. 1923.¹⁶

Lääni	Auto- linjo- ja/kpl		L-autoilla liikennöidyt maantiet/ km			Linja- auto- ja/kpl		Linja- autoja STV:n mukaan 30.6.			
	x	y	x	y	x	y	x	y			
Uudenmaan	14	10	100	284	5	92	14	7	40	16	9
Turun ja Porin	36	27	33	1 411	24	67	79	39	172	79	45
Hämeen	25	19	25	670	11	46	34	17	36	33	19
Mikkelin	5	4	150	297	5	337	7	3	133	—	—
Kuopion	17	13	325	565	10	272	15	7	150	—	—
Vaasan	22	16	16	915	15	3	25	12	47	32	18
Oulun	12	16	0	1 802	30	34	29	14	-12	—	—
Viipurin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	8
Yhteensä	135	100	44	5 944	100	52	203	100	65	174	

x = prosentiosuudet koko maan määrästä

y = lisäys tai vähennys (-) prosentteina edellisestä vuodesta

Aikaisempaan vuoteen verrattuna linjojen määrä lisääntyi 41:llä eli 44 prosenttia. Niiden teiden määrä, joilla linja-autoliikennettä harjoitettiin, lisääntyi vuodessa yli 2 000 kilometriä eli 52 prosenttia. Kun vielä linja-autojen määrä kasvoi samassa ajassa 65 prosenttia, voi linja-autoliikenteen kehitystä jo näidenkin lukujen perusteella pitää nopeana. Linja-autoilla liikennöidyn tieverkon pituus olikin jo tuntuvasti suurempi kuin maamme rautatieverkon pituus, joka oli vielä v. 1939 vain 5 531 kilometriä.¹⁷ Myös muista lähteistä ilmenee, että linja-autoliikenteen kasvu oli nopeaa v. 1923, jolloin halvat Fordit alkoivat yleistyä. Tämä havainto on tehty mm. molemmissa laajemmissa linja-autoliikennettä käsittelevissä alueellisissa tutkimuksissa. Mäkelä toteaa, että Turkuun suuntautuneiden linjojen määrä kolminkertaistui v. 1923. Viitaniemen mukaan vuosia 1923–1924 voidaan Ete-



Kartta 6. Kaupunkienväliset suorat linja-autoyhteydet 1925–1929. Viitaniemi 1977 s. 95 mukaan piirt. Heikki Rantatupa.

lä-Pohjanmaalla luonnehtia linja-autoliikenteen suorastaan räjähdysmäisen kasvun alkuvuosiksi.¹⁸

Mikäli tilannetta tarkastellaan lääneittäin, voidaan mm. todeta muutosta tapahtuneen vuoteen 1922 verrattuna sikäli, että nyt linja-autoja oli eniten Turun ja Porin läänissä. Aikaisemmin johdossa olleen Oulun läänin automäärä oli nimittäin poikkeuksellisesti laskenut. Myös autolinjoja oli eniten Turun ja Porin läänissä – kuten oli ollut edellisenäkin vuonna. Linjojen lisäys oli voimakas Kuopion läänissä, jonka linjojen määrä yli nelinkertaistui. Näyttää siltä, että linja-autoliikennettä alkoi laajemmin syntyä Mikkelin ja Kuopion lääneihin vasta v. 1923.

Linja-autoliikenteen alueellisen kehityksen tarkastelemiseksi v:n 1923 jälkeen on esitetty seuraavat luvut.

Taulukko 10. Linja-autot lääneittäin 1924–1928 joulukuun 31. pnä.¹⁹

Lääni	1924 ¹⁾		1925 ¹⁾		1926		1927		1928	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Uudenmaan	59	11	146	11	178	12	184	14	229	15
Turun ja Porin	184	33	313	23	356	25	319	25	352	24
Ahvenanmaan	7	1	10	1	11	1	12	1	13	1
Hämeen	80	14	177	13	244	17	218	17	304	20
Viipurin	79	14	385	28	245	17	222	17	225	15
Mikkelin	21	4	53	4	51	4	36	3	38	3
Kuopion	19	3	84	6	83	6	85	7	78	5
Vaasan	87	16	147	11	178	12	131	10	151	10
Oulun	21	4	39	3	91	6	86	7	100	7
Yht.	557	100	1 354	100	1 437	100	1 293	100	1 490	100

¹⁾ 30.6.

Linja-autoja oli v. 1924 eniten Turun ja Porin läänissä, jonka osuus kokonaismäärästä oli yli 30 prosenttia. Toiseksi eniten autoja oli Hämeen läänissä. Läänikohtainen tilanne oli siis sama kuin vuosikymmenen alkuvuosina. Seuraavana vuonna Viipurin lääni nousi tilaston kärkeen. Turun ja Porin läänissä oli kuitenkin jo v. 1926 eniten linja-autoja. Läänin johtoasema säilyi vuosikymmenen loppupuolen, jonka ajan noin neljännes maamme linja-autoista oli Turun ja Porin läänissä.

Muiden kuin Viipurin läänin linja-autojen määrä ei mainittavammin vähentynyt ennen kuin v. 1927. Viipurin läänissä autojen määrä sen sijaan jo laski kesäkuusta 1925 kesäkuuhun 1926 yli 130:llä.²⁰ Tähän ei löydy muuta selitystä kuin liiallinen yritteliäisyys ja sen mukanaan tuoma kilpailu, joka ilmeisesti juuri Viipurin läänissä oli kireämpi kuin muualla vuosikymmenen puolivälissä. Läänin automäärä oli lisääntynyt suorastaan ripeästi, sillä kesäkuusta 1924 kesäkuuhun 1925 linja-autokanta oli kasvanut 306:lla eli yli 380 prosenttia, mikä oli ilmeisesti liikaa. Kolmea läänii lukuun ottamatta linja-autot vähenivät v. 1927, eniten Vaasan läänissä. Kilpailun lisäksi automäärän pienenemistä selittää »vanhanaikaisten»

yhdistettyjen henkilö- ja kuorma-autojen käyttöajan päättyminen v:n 1927 loppuun mennessä, kuten jo edellä ilmeni. Esim. Oulun läänissä tällaisia autoja oli läänin autokatsastajan kesäkuussa 1926 antaman lausunnon mukaan »huomattava määrä».²¹

Miten linja-autojen määrä jakaantui asukasluvun suhteen lääneittäin, ilmenee seuraavasta taulukosta.

Taulukko 11. Asukkaita yhtä linja-autoa kohti lääneittäin vuosina 1924, 1926 ja 1928.²²

Lääni	1924	1926	1928	muutos asukasta	1924–1928/ %
Uudenmaan	7 949	2 698	2 137	– 5 812	–73
Turun ja Porin	2 766	1 447	1 474	– 1 292	–47
Ahvenanmaan	3 897	2 491	2 091	– 1 806	–46
Hämeen	4 695	1 562	1 264	– 3 431	–73
Viipurin	7 420	2 451	2 708	– 4 712	–64
Mikkelin	9 904	4 108	5 796	– 4 108	–41
Kuopion	19 309	4 496	4 829	–14 480	–75
Vaasan	6 478	3 211	3 823	– 2 655	–41
Oulun	18 729	4 450	4 132	–14 597	–78
Keskimäärin	9 016	2 990	2 421	– 6 596	–73

Läänien asukkaiden mahdollisuudet käyttää linja-autoja olivat hyvinkin erilaiset: esim. v. 1924 Turun ja Porin läänissä yhtä autoa kohti oli vain noin seitsemäsosa Kuopion läänissä yhtä autoa kohti olleesta väestömäärästä. Vuonna 1926 mahdollisuudet käyttää linja-autoa olivat jo paremmat ja v. 1928 asukkaita yhtä linja-autoa kohti oli keskimäärin jo n. 6 600 vähemmän kuin v. 1924. Samalla läänien väliset erot pienenivät tuntuvasti. Erityisesti aikaisemmin huonoimmassa asemassa olleiden Kuopion ja Oulun läänin tilanne oli parantunut. Hämeen läänin asukkailla oli v. 1928 suhteellisesti eniten linja-autoja käytössään, vaikka linja-autoja olikin eniten Turun ja Porin läänissä.

KILPAILU

Yleisyys

Liikenteenharjoittajain keskinäinen kilpailu oli 1920-luvulla tekijä, jonka vaikutukset ulottuivat linja-autoliikenteeseen monin eri tavoin. Liioittelematta voidaan sanoa, että kilpailun ollessa kovimmillaan 1920-luvun puolivälin jälkeen sen vaikutukset näkyivät lähes kaikessa linja-autoliikenteeseen liittyvässä toiminnassa. Kilpailu oli kuin sakea lumipyry, joka tiheni tiheämistään niin, että eteenpäin pääsy alkoi näyttää jo vaikealta. Kilpailua sinänsä ei tarvitse pitää kielteisenä



Kovaa kilpailua käytiin mm. Lappeenrannan–Lauritsalan linjalla, jota liikennöi mm. Lappeen Osuus-Auto r.l. Linjalla kävi v:een 1930 mennessä onneaan koettamassa 23 eri yrittäjää. LALA.

ilmiönä, vaan voimana, joka voi nopeuttaa kehitystä. Kun kilpailussa mennään liian pitkälle ja suuntaan, jossa pyrkimyksenä ei olekaan enää kilpailu asiakkaista, vaan pääasiallisena tavoitteena on toisen yrittäjän kukistaminen keinolla millä hyvänsä, on kilpailusta tullut epätervettä. Kävikö näin linja-autoliikenteessä, on kysymys, johon kannattaa etsiä vastausta.

Linja-autoliikenteessä alkoi kilpailu jo 1920-luvun alkuvuosina. Ilmiön kokonaismäärästä ja »kovuudesta» on vaikea saada tarkkaa kuvaa eri aikoina. Yleisesti voidaan päätellä, että kilpailu näyttää lisääntyneen vuosi vuodelta. Sitä ilmeni eri puolilla maata ja tilanne oli pahin pääteillä. Esimerkkinä voidaan mainita, että kun Jyväskylän – Viitasaaren linjalla lehtitietojen mukaan oli v. 1925 kaksi liikenteenharjoittajaa, oli heitä vuotta myöhemmin jo neljä. Uusia yrittäjiä näyttää löytyneen jatkuvasti ja niinpä esim. v. 1928 tätä linjaa mainosti liikennöivänsä jälleen neljä uutta yrittäjää. Tosin jotkut aikaisemmista olivat jo joutuneet luopumaan. Samantapaisia esimerkkejä on niin runsaasti eri puolilta Suomea, että kilpailu on yleistettävissä lähes koko maahan. Taisteltiinpa joskus niinkin sitkeästi, että kaikki linjalla liikennöineet kuluttivat voimansa loppuun. Linja saattoi sen jälkeen olla hetken liikennöimättä, kunnes taas ilmaantui uusi yrittäjä.²³

Kilpailu ei aina johtunut linja-autojen suuresta määrästä, vaan kaikkien tuppautumisesta samoille reiteille. Uudet yrittäjät alkoivat ajaa tiellä, jolla oli tarpeeksi liikennettä jo ennestäänkin, minkä vuoksi ilmeisesti kannattaviakin reittejä jäi vaille linja-autoliikennettä. Kun kaikki samoja teitä keskuksiin »rynnistävät» autot pyrkivät vielä käyttämään samaa aikataulua – tai jokainen ajamaan muutamaa minuuttia toistensa edellä, oltiin todella suurissa vaikeuksissa. Mitä suurempi liikekeskus oli, sitä pahempi tungos oli keskukseen johtaneilla teillä. Kilpailun kovuus sen sijaan ei välttämättä ollut suoraan verrannollinen linjan päätepaikan vetovoiman suuruuteen: syrjäseutujen pienehköihin – mutta alueen kannalta sitäkin tärkeämpiin – keskuspaikkoihin liikennöineet yrittäjät kävivät äärimmäisen kovia kamppailuja. Kilpailu ei rajoittunut ainoastaan keskuspaikkoihin johtaville pääteille. Kun myös asemille ja laivalaitureille matkustajia kuljettaneiden linja-autojen aikataulut oli laadittu siten, että kaikki tulivat ja lähtivät siltä vuorolta, jolta

eniten matkustajia oli odotettavissa, syntyi kilpailua myös yhdysliikennettä muihin kulkuvälineisiin välittäneillä reiteillä.

Vaikka kilpailu olikin yleistä, ei kuitenkaan pidä mennä tekemään johtopäätöstä, että kaikilla reiteillä, joilla oli useita yrittäjiä, olisi ollut hillitön keskinäinen kilpailu. Näin ei välttämättä tarvinnut olla. Varsinkin 1920-luvun alku- ja keskivaiheilla linja-autot olivat niin pieniä, että monilla reiteillä matkustajia riitti useisiin autoihin. Tilanne alkoi kärjistyä enemmän siirryttäessä käyttämään entistä tilavampia autoja. Muitakin kilpailua vähentäneitä tekijöitä oli. Vaikka liikenteenharjoittajain yhteistyö olikin vähäistä 1920-luvulla, pääsivät yrittäjät joillakin reiteillä jo varhaisessa vaiheessa yhteisymmärrykseen liikenteen hoidosta. Esimerkkinä²⁴ varhain aloitetusta yhteistyöstä voidaan mainita Lauttakylän seudun liikenteenharjoittajain toiminta. Siitä oli etuja sekä yrittäjille että matkustajille.

Kaukoliikenteen lisäksi ankaraa kilpailua oli lähi- ja paikallisliikenteessä. Ajoitain se saattoi olla kovempaakin kuin kaukoliikenteessä, koska yrittäjiä oli enemmän. Esim.²⁵ Lappeenrannan – Lauritsalan v. 1923 aloitetulla linjalla oli vuoteen 1930 mennessä käynyt onneaan koettamassa 23 eri liikennöitsijää. Turussa oli Vähä-Heikkilään jatketulla itäisen kadun autolinjalla 1920–1930-luvun vaihteessa 18 linja-autoa.²⁶ Aikaisempien yrittäjien runsaus ei pelottanut uusia pyrkimästä samalle linjalle. Vaikka esim.²⁷ v. 1929 Helsingin – Malmin linjalla ajoi 25 linja-autoa ja Helsingin – Leppävaaran linjalla yhdeksän autoa, uusia pyrkijöitä linjoille riitti.

Keinot ja seuraukset

Käytetyimmät kilpailukeinot olivat liikennöiminen toisen yrittäjän edellä ja taksojen laskeminen. Kiinteää aikataulua ei ollut; tapahtuipa joskus niinkin, että vasta aamulla päätettiin päivän aikataulusta. Kilpailun ylläpitämä kuljetusmaksujen halpuus oli matkustajille tervetullutta. Niinpä esim. Kuopion – Pielaveden linjalla, jolla matkan hinta kustannuslaskelmien mukaan olisi normaalisti pitänyt olla 30 markkaa, kuljetettiin matkustajia viidellä markalla, minkä lisäksi asiakas saattoi saada vielä pullakahvit. Toisena esimerkkinä voidaan mainita, että saatuaan kilpailijan v. 1929 linjalleen liikennöitsijä Haglund alensi ensin matkan hinnan puoleen ja ajoi lopulta ilmaiseksi. Neljän kuukauden jälkeen kilpailija oli kypsä lopettamaan. Ei ollut mikään ihme, että esim. liikennöitsijäksi ryhtynyt maanviljelijä saattoi tällaisessa kilpailun tiimellyksessä menettää auton lisäksi maansa.²⁸

Tavanomaisten kilpailukeinojen lisäksi vastustajan voittamiseksi käytettiin myös harvinaisia temppuja. Sysmäläisillä liikenteenharjoittajilla oli Jyväskylän – Lahden laivalinjalla »agentti» myymässä matkalippuja ennakkoon omaan autoonsa.²⁹ Tavallinen oli sellainen menettely, että kuljettaja yritti koko seisonta-ajan olla autonsa lähetyvillä »passissa». Jos näköpiiriin ilmestyi henkilö, joka saattoi olla kyytiä vaila, lähdettiin heti hieromaan kauppa kuljetuksesta. Kilpailuun

liitty myös käsite »lastin teko». Koska oli havaittu, että matkustajia tuli parhaiten autoon, jossa oli jo väkeä, saman yrityksen kuljettajat menivät istumaan yhteen autoon matkustajiksi. Kun »oikeita» matkustajia tuli, siirtyivät he vähitellen toiseen autoon »lastia tekemään» ensiksi täyttyneen auton lähtiessä ajamaan. Näin voitiin menetellä, kun ei ollut kiinteitä aikatauluja, vaan auto lähti liikkeelle sen jälkeen, kun matkustajia oli tarpeeksi.³⁰ Melko »härskinä» huumorina voidaan pitää väärän tiedon levittämistä, ettei kilpailijan auto rengasrikon tai jonkin muun syyn vuoksi ollut lainkaan liikenteessä.³¹ Ilkivallasta voidaan mainita esimerkkinä sokerin kaataminen kilpailijan auton tankkiin, minkä vuoksi auton koko polttoainejärjestelmä oli puhdistettava. Vieläkin kovempia otteita kerrotaan käytetyn todella »Villin Lännen» malliin. Auton renkaat voitiin nimittäin ampua puhki. Tätä yhtä tapausta ei kuitenkaan pidä yleistää.³²

Kaupungissa yleinen kilpailukeino oli »kiilaaminen» vaikka väkisin toisen edelle. Se oli välillä niin kiivasta, ettei kaikkia matkustajia ehditty ottaa kyytiin. Näin kireää »kilpa-ajoa» oli esim. Tampereella. Jos jossakin kadunkulmassa viitto vain pari matkustajaa ja seuraavassa näkyi olevan enemmän, pysähdyttiin vasta isomman ryhmän luokse, ettei kilpaileva yrittäjä olisi ehtinyt poimia heitä kyytiinsä. Matkustajien palveleminen ja turvallisuus jäivät siten taka-alalle.³³

Mistä sitten johtui, että kilpailusta tuli niin kiivasta kuin 1920-luvulla tapahtui? Monesti syy oli taloudellinen: perheen toimeentulo oli hankittava ja vekselit maksettava ajallaan. Ostettuaan kalliin auton yrittäjä oli pakkotilanteessa: linjalta oli saatava riittävät tulot. Kanssaryrittäjää ei aina otettu huomioon muuta kuin voitettavana kilpailijana. Monta kertaa jopa äärimmäisetkin kilpailukeinot koettiin oikeutetuiksi, kun linjaa jo useita vuosia liikennöinyt yrittäjä sai kilpailijan. Toisaalta taas uudet yrittäjät katsoivat, että heilläkin oli täysi oikeus ryhtyä liikennöimään, koska siihen oikeuttava lupa oli myönnetty. Liikennöitsijäin kirjeistä onkin selvästi nähtävissä vallinnut ainainen epävarmuus. Koskaan ei voinut olla varma, milloin linjalle oli tulossa yksi tai useampi uusi yrittäjä. LAL:a pyydettiin monessa kirjeessä estämään uusien yrittäjien tulo linjalle. Joskus kirjeet olivat suoranaisia hätähuutoja. Asenteita kuvannee osuvasti pieni ote Antti Lehdon v. 1929 lähettämästä kirjeestä.³⁴

»Jos olisi mahdollista että saisi semmosen esteen toisillen lupaa antamasta sillä minä kun alotin tänä syysnä ja tämän linjan niin olen saanut ajaa aivan tyhjänä vaan toivon ensikesänä paremmin kun saan yleisön oppimaan sillä olisi hyvä jos saisi yksin olla . . . Jos toinen tulee toisen alkamalla linjalle niin on sama jos ryöstäisi rahat pussista.»

Kova kilpailu esti luonnollisesti liikenteen järkevää järjestelyä ja hoitoa. Lisäksi kilpailusta johtunut liikenteen epäsäännöllisyys heikensi matkustajien luottamusta linja-autoihin, koska ei voinut olla varma auton kulkuajasta. Toisaalta matkustajia pelotti monesti hillitön kilpa-ajoa, kun linja-autot pyrkivät pääsemään toistensa ohi kapeilla ja mutkaisilla teillä. Liikenteen epäsäännöllisyys ja »lin-

ja-atoralli» vaaransivat siten liikennemuodon saavuttamaa suosiota. Vasta lain-säädännön muutokset ja LAL:n toiminta toivat seuraavalla vuosikymmenellä vähitellen parannusta kaikkien hallinnasta ryöstäytyneeseen kilpailuun.

KANNATTAVUUS JA TAKSAT

Linja-autoliikenteen kannattavuus oli tekijä, joka vaikutti olennaisesti alan kehitykseen. Se houkutteli alalle liikaakin yrittäjiä, sillä monet näkivät linja-autoliikenteen todellisena kultakaivoksena, jonka avulla voisi rikastua helposti ja nopeasti. Joidenkin hyvä menestyminen synnytti suoranaisen ryntäyksen linja-autoliikenteen »kultakentille», kun kaikki pyrkivät suorittamaan oman valtauksensa. Samanlaista »tartuntatautia» maassamme on ollut havaittavissa jälkeinkin päin – ainakin alueellisesti.

Lähdemateriaalin puutteellisuuden vuoksi on vaikea tarkasti selvittää, mikä oli 1920-luvun linja-autoliikenteen todellinen kannattavuus. Jo itse käsite kannattavuus on varsin suhteellinen. Vaikka esitys kannattavuudesta jääkin pakosta enemmän tai vähemmän hämäräksi, voidaan kuitenkin tehdä joitakin päätelmiä. Ilmeisesti linja-autoliikenne oli 1920-luvun alussa joillakin reiteillä varsin kannattavaa. Esim. Aamulehden tietojen mukaan autoyrittysten kannattavuutta voitiin v. 1921 pitää varsin tyydyttävänä, eräissä tapauksissa jopa erinomaisena. Hyvin tuottoisaksi osoittautui mm. Hauhon – Hämeenlinnan välillä ajaneen »Hauhon junan» liikenne.³⁵ Liikennetarve oli niin suuri, että matkustajia ja tavaraa oli autoon tulossa yllin kyllin. Kun linjatulojen lisäksi rahaa saatiin myös yleensä varsin hyvin kannattaneesta tilausajosta, monet yrittäjät pystyivät maksamaan suhteellisen halvat Fordinsa lyhyessä ajassa. Esim. Lestijärvellä v. 1924 ostettu Ford maksettiin kolmessa kuukaudessa.³⁶

Tuottoisten linjojen ohella oli myös kannattamattomia. Huono menestyminen johtui usein ammattitaidon puutteesta. Alalle rynnättiin suin päin, vailla minkäänlaisia perustietoja tai -taitoja. Niinpä monet joutuivat luopumaan yrityksestään heti alkuvaiheessa kärsien suuriakin taloudellisia menetyksiä. Pettymään joutui myös moni sellainen, joka oli luullut pääsevänsä linja-autoliikenteen avulla käsiksi helppoon rahaan. Menestyminen nimittäin edellytti kovaa työtä. Esim. Väinö Paunu istui monesti autonsa ohjauspyörän ääressä klo 6:sta 23:een. Pitkiä työpäiviä joutuivat menestyäkseen tekemään myös monet muut, käytännössä melkein-pä kaikki liikennöitsijät. Vielä enemmän yrittämisen halua ja ammattitaitoa vaadittiin linja-autoliikenteessä 1920-luvun puolivälin jälkeen, jolloin kilpailu alkoi useilla linjoilla heikentää kannattavuutta.³⁷

Kannattavuus riippui paljolti myös kuljetuksesta peritystä maksusta. Linja-autoliikenteessä ei aluksi ollut yhtenäisiä *taksoja*, vaan ne määräytyivät lähinnä kysynnän ja tarjonnan mukaan. Esim. Oulun – Oulujoen linjalla matkustajilta perittiin v. 1921 yksi markka kilometriltä. Samoin Limingan – Kestilän linjalla

»ajajan kopissa» matkustanut joutui maksamaan markan kilometriltä, mutta laval-la taksa oli vain 50 penniä.³⁸ Vuonna 1922 tuli määräys, että liikenneluvissa oli vahvistettava korkein sallittu taksa. Lailla ei kuitenkaan määrätty minimitaksoja. Niinpä lääninhallitusten myöntämissä linjaluvuissa suurimmat sallitut kilometri-taksat vaihtelivat eri linjoilla v. 1923 suuresti – 50 pennistä 1,50 markkaan.³⁹ Joissakin lääneissä linja-autoille määrättiin myöhemmin auto-ohjesäännöissä kor-keimmat sallitut taksat. Kuopion läänissä taksat määrättiin v. 1925 seuraaviksi:

Matka/km	Maksu
1–2	2,5 mk/henkilö
3–5	5 mk/henkilö
6–9	7,5 mk/henkilö
10–14	10 mk/henkilö
15–20	12 mk/henkilö
21–26	15 mk/henkilö
27–33	17 mk/henkilö
34–40	20 mk/henkilö
yli 40	0,5 mk/km/henkilö

Siten 10 km:n matkalta perittiin yksi markka kilometriltä, kun taas 20 km matkalta perittävä kilometrimaksu oli 60 penniä. Talvella taksoihin voitiin tehdä 25 prosen-tin korotus, jolla pyrittiin siten osittain korvaamaan talviliikenteen suuremmat kustannukset.⁴⁰ Vuoden 1923 tilanteeseen verrattuna taksat olivat laskeneet vuosikymmenen puoliväliin mentäessä. Mainitut ohjetaksat pysyivät Kuopion läänis-sä voimassa vuosikymmenen loppuun.⁴¹

Myös KYTM:n myöntämien liikennelupien korkeimmat sallitut taksat alenivat 1920-luvun kuluessa. Vuosikymmenen alussa yleisin taksa oli yksi markka kilo-metriltä, mutta vuosikymmenen loppupuolella enää 50–75 penniä kilometriltä.⁴² Alin ministeriön lupapäätöksissä ollut kilometritaksa oli 40 penniä.⁴³ Taksa saat-toi riippua myös kelistä.⁴⁴

Liikenneluvissa mainitut taksat olivat maksimitaksoja, joten ne eivät osoita asiakkailta todella perittyjä kuljetusmaksuja. Joitakin hintaesimerkkejä voidaan saada sanomalehti-ilmoituksista. Esim. v. 1923 Liiton ja Aamulehden linjaliiken-neilmoituksissa mainitut taksat olivat 60–75 penniä/km.⁴⁵ Kauan kuljetusmaksut eivät kuitenkaan pysyneet näinkään suurina kaikilla reiteillä, sillä liikennöitsijöi-den välinen kilpailu ilmeni taksoissa. Niinpä esim. Liitossa kerrottiin muutamilla linjoilla olleesta hintakilpailusta, joka oli laskenut »kyytipalkat ennenkuulumat-toman alhaisiksi». Lisäksi kerrottiin, että joillakin autoilla taksat olivat »liukuvaa laatua», jolloin maksua voitiin vaihdella tilanteen mukaan.⁴⁶ Vuoden 1924 leh-ti-ilmoituksissa olikin jo 40 pennin kilometritaksa.⁴⁷ Kilpailun kiristymistä kuvaa se, että v. 1927 matkustaja selvisi Vetelin – Kokkolan linjalla jo 30 pennin kilometrimaksulla.⁴⁸ Kaikilla reiteillä taksat eivät olleet »aallonpohjassa», vaan missä kilpailua ei ollut tai se oli vähäisempää, voitiin periä suurempia maksuja.⁴⁹

Liikenne pulan puristuksessa 1929–1933

*»Pula-aika, joka alkoi tuntua jo vuonna 1929 vaikutti la-
maannuttavasti myös linja-autoliikenteen kehitykseen. Muis-
tan monen liikenteenharjoittajan menneen nurin, sillä yrittä-
jiä oli paljon ja kilpailu erittäin ankaraa.»*

(R. Lahtonen, Naantali, LAL:n kirjehaast. 1958)

TALOUSPULA ISKEE

Maailmalta alkoi 1920-luvun loppupuolella kantautua viestejä suurista taloudelli-
sista vaikeuksista, joten tilanteen heikkeneminen ei tullut suomalaisille yllätykse-
nä. Tuntuvammin suhdanteiden heikkeneminen alkoi näkyä maassamme vasta
v:n 1929 lopussa: metsäkaupat vähenivät, rakennushankkeiden määrä supistui ja
yleinen taloudellinen pessimismi alkoi vähentää taloudellista toimeliaisuutta sekä
työllisyyttä.

Viennin arvo ja teollisuustuotannon bruttoarvo olivat pienimmillään v. 1931.
Talouslama ei tuntunut ainoastaan teollisissa elinkeinoissa, vaan myös maatalous
joutui vaikeuksiin. Maataloustuotteiden hinnat laskivat, minkä lisäksi metsätulot
vähenivät voimakkaasti. Kun metsätulot olivat vielä vuosina 1925–1929 yksi-
tyismetsissä keskim. 1960 milj. markkaa vuodessa, oli vastaava luku vuosina
1930–1932 vain 788 milj. markkaa vuodessa. Menetykset eivät koskeneet
ainoastaan metsänmyyjiä, sillä myös metsätyömiesten ansiot heikkenivät tuntu-
vasti. Siten linja-autojen keskeiset käyttäjäryhmät sekä kaupungeissa että maa-
seudulla joutuivat suunnittelemaan varojensa käytön entistä tarkemmin, minkä
vuoksi kaikesta vähemmän tärkeästä matkustamisesta luovuttiin. Vuoden 1932
jälkeen suhdanteet kääntyivät selvään nousuun, jonka huippu saavutettiin v.
1938.¹

VAIKUTUS AUTOJEN JA LIIKENTEEN MÄÄRÄÄN

Koko maassa ja . . .

Pulan vaikutusta linja-autoliikenteeseen on vaikea tarkasti tutkia tilastomateri-
aalin puutteen vuoksi. Yksi mahdollisuus yrittää selvittää sen vaikutuksia on
tarkastella linja-autojen määrän vaihteluita, mitkä ilmenevät seuraavasta taulu-
kosta.

Taulukko 12. Rekisteröidyt linja-autot 1929–1933.

Vuosi	Tilastokatsausten mukaan 31.12. ²			Ministeriön tilaston mukaan 31.12. ³			STV:n mukaan 31.8. ⁴		
	L-autoja kpl	Muutos edell. vuoteen kpl	%	L-autoja kpl	Muutos edell. vuoteen kpl	%	L-autoja kpl	Muutos edell. vuoteen kpl	%
1929	1 274	-216	-15	1 095	-170	-13	1 448	-19	-1
1930	1 366	92	7	1 169	74	7	1 410	-38	-3
1931	1 427	61	4	1 242	73	6	1 495	85	6
1932	1 214	-213	-15	1 275	33	3	1 521	26	2
1933	1 306	92	8	1 341	66	5	1 333	-188	-12

Lukuihin sisältyvät myös valtion linja-autot. Seuraava tilaston perusteella suori-
tettu liikenteen tarkastelu on tehty tilastokatsauksien ja STV:n lukujen avulla.⁵

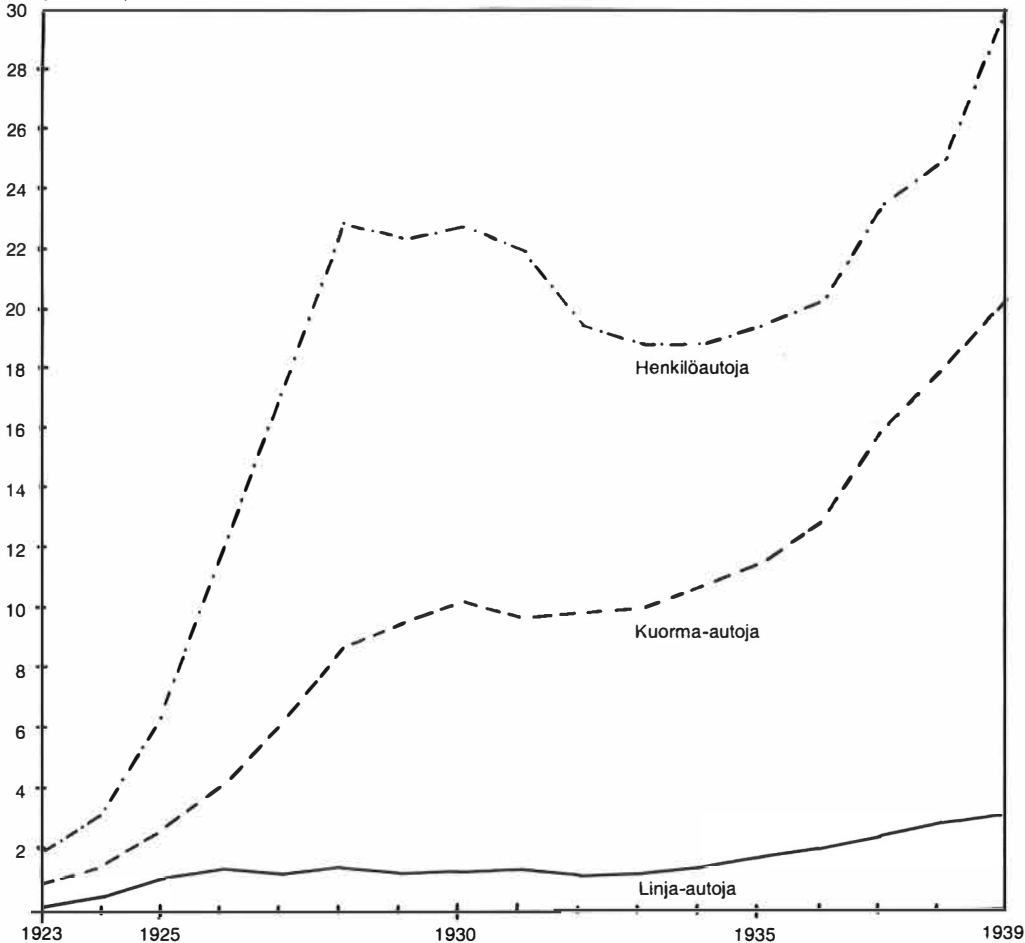
Vuoden 1928 lopusta vuoden 1929 loppuun olisi tilastokatsauksien mukaan
tapahtunut peräti 216 linja-auton vähennys. Todellisuudessa vähennys oli tuntu-
vasti pienempi, sillä juuri v. 1929 rekisteristä poistettiin ne rekisteristäpoistoilmoi-
tusten laiminlyöntien vuoksi tilastoihin jääneet 105 linja-autoa, joista veroa ei
ollut maksettu. Näyttää siltä, että muista kuin tilastollisista tekijöistä aiheutunut
autojen määrän vähennys v. 1929 olisi ollut koko maassa n. 100 linja-auton
suuruusluokkaa, mistä johtuu, että linja-autojen määrän tosiasialliseksi vähen-
nykseksi tulee 15 prosentin sijasta korkeintaan noin seitsemän prosenttia.⁶

Tilastojen puhdistuksen lisäksi muista automäärän vähenemiseen eniten vaikut-
taneista tekijöistä lienee tärkein alkaneesta pulakaudesta ja kovasta kilpailusta
johtunut liikenteen kannattavuuden heikkeneminen, jota tarkastellaan yksityis-
kohtaisemmin jäljempänä. Ainakin joillakin seuduilla kannattamattomuudesta
johtuneita vararikkoja tapahtui eniten juuri v. 1929, kuten myöhemmin ilmenee.

Tilastokatsauksien mukaan linja-autojen määrä lisääntyi vielä v. 1930 seitsemän
prosenttia. Seuraavana vuonna kasvuvauhti hidastui, mikä jo enteili pulan otteen
kiristymistä. Vuonna 1932 lama sitten kouraisikin: rekisteröityjen linja-autojen
määrä väheni 213 autolla eli n. 15 prosenttia, joten vähennys oli tuntuva. Kesällä
autoja oli rekisteröitynä vielä n. 100 enemmän kuin edellisen vuoden lopussa.
Vuoden neljän viimeisen kuukauden aikana rekisteristä poistettiin yli 300 autoa,
joista huomattava osa oli ilmeisesti vara-autoja. Juuri vuosi 1932 näyttääkin olleen
monelle yrittäjälle taloudellisesti vaikea, mikä osittain selittänee automäärän
vähenemisen.⁷ Suhdanteethan olivat huonoimmillaan juuri v. 1932, joten linjaliik-
kenne osoittautui suhdanneherkäksi. Autojen määrän perusteella pula alkoi
hellittää v. 1933, sillä rekisteröityjen autojen luku alkoi silloin lisääntyä.

Autojen määrän kehitystä tarkasteltaessa huomiota kiinnittää se, että jokaisen
vuoden elokuussa autoja oli rekisterissä enemmän kuin vuoden lopussa. Selityk-

Autoja/1000 kpl



Kuvio 3. Autojen määrä 1923–1939. Suhdanneherkimmäksi osoittautui henkilöautoliikenne. Ns. hyötyliikenne linja-auto- ja kuorma-autoliikenne eivät olleet talouselämän vaihteluille yhtä alttiita. Lähteet: Tilastokatsauksia 1939/4 s. 59 ja 1947/3–4 s. 21.

senä on, että linja-autoliikenne oli vilkkainta kesällä, jolloin tarvittiin mm. vara-autoja, joita myöhäisyyksyllä voitiin poistaa rekisteristä. Lisäksi aurostoinnin vähäisyyden vuoksi oli edelleenkin monia linjoja, joita ei voitu liikennöidä lainkaan talvikuukausina.⁸

Kun verrataan (ks. kuvio 3) linja-autojen lukua muiden autojen määriin, voidaan todeta myös henkilöautojen rekisteröinnin vähentyneen jo v. 1929, mutta jo seuraavana vuonna niiden määrä jälleen lisääntyi. Sen jälkeen henkilöautojen määrä laski suuresti vuosina 1931–1933, v. 1932 peräti 2 504 autolla. Kuorma-autojen rekisteröinnin kasvu alkoi hidastua jo v. 1928 ja suoranaista vähennystä tapahtui v. 1930, minkä jälkeen rekisteröintiluvut alkoivat kasvaa jälleen vuosittain. Suhdanneherkimmäksi osoittautui siten henkilöautoliikenne. Osittain tätä

selittää se, että kolmesta autolajista juuri henkilöauto on hyödyke, jonka tulojousto on suurin eli tuloissa tapahtuneet muutokset heijastuvat herkästi auton hankintaan ja käyttöön. Linja-autoliikenteen suhdanneherkkyyttä lisäsi liikenteenharjoittajain keskinäinen kilpailu, kuten jäljempänä tarkemmin ilmenee.

...alueittain

Mielenkiintoista on tarkastella, oliko kehityksessä selviä alueellisia eroja. Linja-autojen määrä eri vuosina oli lääneittäin seuraava.

Taulukko 13. Linja-autot lääneittäin 1929–1933 joulukuun 31. pnä.⁹

Lääni	1929			1930			1931			1932			1933		
	L-auto- ja/kpl	x	y ¹⁾	L-auto- ja/kpl	x	y	L-auto- ja/kpl	x	y	L-auto- ja/kpl	x	y	L-auto- ja/kpl	x	y
Uudenmaan	180	14	-18	211	15	17	235	16	11	230	19	-2	256	20	11
Turun ja Porin	304	24	7	303	22	0	324	23	7	323	27	0	330	25	2
Ahvenanmaan	10	1	-23	9	1	10	11	1	22	10	1	-9	12	1	20
Hämeen	260	20	-18	270	20	4	280	20	4	200	16	-29	225	17	13
Viipurin	161	13	-24	171	13	6	169	12	-1	142	12	-16	155	12	9
Mikkelin	33	3	-13	36	2	9	40	3	11	28	2	-30	32	2	14
Kuopion	84	7	8	96	7	14	100	7	4	78	6	-22	86	7	10
Vaasan	141	11	3	150	11	6	151	11	-1	106	9	-30	108	8	2
Oulun	101	8	1	120	9	19	117	8	3	97	8	-17	102	8	5
Yhteensä	1 274	100	-7	1 366	100	7	1 427	100	4	1 214	100	-15	1 306	100	8

x = Prosenttia linja-autojen kokonaismäärästä

y = Muutos prosentteina edellisestä vuodesta

¹⁾ = »Puhdistettuja» lukuja (ks. s. 78).

Mikäli linja-autojen vähenemisen katsotaan jossain määrin heijastavan pulan voimakkuutta¹⁰, olisi pula ollut v. 1929 vaikein Viipurin läänissä, jossa rekisteröityjen autojen määrä pieneni 55 autolla eli 24 prosenttia. Suhteellisesti toiseksi suurin vähennys oli Ahvenanmaalla, jossa luku tosin laski vain kolmella autolla. Parhaiten näyttäisivät selviytyneen Turun ja Porin (+ 25 autoa), Kuopion (+ 8 autoa), Vaasan (+ 5 autoa) ja Oulun (+ 1 auto) lääni. Vaasan, Kuopion ja Oulun läänien automäärän suotuista kehitys saattoi osittain johtua siirtymisestä seka-autojen käyttöön. Viipurin läänissä seka-autojen käyttö oli vähäistä.

Rekisteröidyt linja-autot lisääntyivät v:n 1930 aikana kaikissa lääneissä. Absoluuttisesti mitaten lisäys oli suurin Uudenmaan (31 kpl), Oulun (19 kpl) ja Kuopion (12 kpl) lääneissä. Seuraavana vuonna tapahtui pientä vähenemistä jo kahdessa läänissä. Vuonna 1932 autojen luku laski jokaisessa läänissä, joskin pula näyttää sipaisseen joitakin läänejä silkkihansikkaalla, siinä missä toisia hutkaistiin oikein työrukkasella. Niinpä Turun ja Porin läänissä rekisteröityjen linja-autojen

luku pieneni vain yhdellä autolla, kun vähennys oli Hämeen läänissä peräti 80 autoa. Hämeen läänin lisäksi pulan ote näyttää olleen kova Vaasan ja Viipurin lääneissä. Suhteellisesti suurinta lasku oli Vaasan ja Mikkelin lääneissä.

Vuonna 1933 linja-autojen määrä alkoi jälleen kasvaa. Uudenmaan läänissä oli vuoden lopussa rekisteröitynä 26 autoa ja Hämeen läänissä 25 autoa enemmän kuin edellisenä vuonna. Suhteellisesti suurimpaan kasvuun pääsi Ahvenanmaa, joskin sen linja-autot lisääntyivät vain kahdella. Erittäin hidasta linja-autoliikenteen kasvu automäärän perusteella arvioiden näyttää olleen Vaasan läänissä, jonka rekisteröityjen linja-autojen luku lisääntyi vain kahdella.

Eri läänien linja-autoliikenteen kehityksessä näyttää siis talouspulan aikana olleen suuriakin eroja vuosittain – aivan kuten oli itse alueissakin. Pulan voimakkuuteen ja samalla myös linja-autoliikenteeseen heijastuivat varmaan erilaiset alueelliset edellytykset, kuten väestöpohja, elinkeinorakenne, tiestö jne. Eri tekijöiden vaikutuksia ei ole tässä yhteydessä mahdollista valottaa yksityiskohtaisesti. Liikenteen kehitykseen vaikutti erityisesti myös yrittäjien keskinäinen kilpailu, jonka voimakkuuden mahdolliset alueelliset erot eivät ole selvitetävissä.

Vuonna 1929 linja-autoja oli eniten Turun ja Porin läänissä, jonka osuus koko maan linja-autoista oli 24 prosenttia. Toisella sijalla oli Hämeen lääni, joten aikaisempaan vuoteen verrattuna tilanne oli pysynyt ennallaan. Kun Hämeen läänin linja-autojen määrä väheni v. 1932 erittäin nopeasti, Uudenmaan lääni nousi toiselle tilalle. Uudenmaan läänin osuus kasvoi vuodesta 1929 v:een 1933 kuusi prosenttiyksikköä. Eniten suhteellista osuuttaan menettivät Hämeen ja Vaasan lääni, joiden molempien osuus pieneni kolme prosenttiyksikköä.

Mikä oli linja-autojen ja läänien asukkaiden määrän suhde toisiinsa, ilmenee seuraavasta taulukosta.

Taulukko 14. Asukkaita yhtä linja-autoa kohti lääneittäin 1929–1933.¹¹

Lääni	1929		1930		1931		1932		1933	
	Asukasta l-autoa kohti	x	Asukasta l-autoa kohti	x	Asukasta l-autoa kohti	x	Asukasta l-autoa kohti	x	Asukasta l-autoa kohti	x
Uudenmaan	2 638	501	2 393	-245	2 180	-213	2 420	240	2 118	-302
Turun ja Porin	1 620	146	1 722	102	1 613	-109	1 613	0	1 593	-20
Ahvenanmaan	2 326	235	3 006	680	2 462	-544	2 775	313	2 327	-448
Hämeen	1 436	172	1 436	0	1 387	-49	1 972	585	1 754	-218
Viipurin	3 527	819	3 620	93	3 692	72	4 490	798	4 119	-371
Mikkelin	6 052	515	5 817	-235	5 241	-576	7 149	1 908	6 290	-859
Kuopion	4 370	-459	3 951	-419	3 819	-132	4 784	965	4 497	-287
Vaasan	3 762	-61	3 887	135	3 891	4	5 487	1 596	5 450	-37
Oulun	3 643	-489	3 535	-108	3 668	133	4 491	823	4 290	-201
Keskim.	2 666	+245	2 677	11	2 580	-97	3 071	491	2 867	-204

x = Muutos edelliseen vuoteen asukasta

Paljolti muutokset heijastelivat autojen määrien vaihteluja, mutta omat poikkeamansa aiheutti vaihteleva väestökehitys. Yleisenä toteamuksena voidaan sanoa, että tilanne heikkeni aikaisempaan verrattuna – olihan esim. v. 1928 yhtä linja-autoa kohti koko maassa keskimäärin 2 421 asukasta.

KILPAILU PULAN »AISAPARINA»

Uusi kilpailukeino – pika-autoliikenne

Monet lausunnot¹² viittaavat siihen, että laajeneva lama kiristi kilpailua v. 1929. Uutena kilpailukeinona aloitettiin Etelä-Pohjanmaalla pika-autoliikenne. Vastavaanlaisesta liikenteestä ei ole enemmälti tietoja muilta seuduilta. Kuitenkin H. J. Holmströmillä oli »kuriirikuljetus» linjallaan jo v. 1927. Pika-autoliikenne soveltui parhaiten pitkille reiteille, joilla pysähdyksiä vähentämällä ja ajonopeutta lisäämällä voitiin säästää tuntuvammin aikaa kuin lyhyillä linjoilla. Tällaisia reittejä olivat mm. Vaasa–Pictarsaari ja Vaasa–Pori, joilla pika-autoina mainostetut henkilöautot alkoivat alkukesästä 1929 kilpailla reiteillä ja pitemmän aikaa linja-autoliikennettä harjoittaneiden yrittäjien kanssa.¹³

Haldin & Rose Oy sai kilpailijakseen Pietarsaaren–Vaasan linjalla peräti kaksi yrittäjää. Voidakseen huolehtia omakseen katsomastaan liikennekentästä yhtiö aloitti kahdella henkilöautolla pikalinjaliikenteen. Matka kesti tavallisessa vuorossa kuusi ja puoli tuntia, mutta pikavuorossa vain kolme tuntia 10 minuuttia, joten pika-auto oli todella nimensä veroinen. Pika-autoliikenteen taksat olivat aluksi kalliimmat kuin vakiovuorojen, mutta kovan hiltakilpailun jälkeen maksuissa ei ollut enää mitään eroa. Taksat painuivatkin niin alas, ettei liikenne kannattanut: Haldin & Rose Oy:n kilpailijat lopettivat liikenteensä v. 1930. Syynä heikkoon kannattavuuteen oli halpojen taksojen lisäksi matkustajien vähyys, sillä yksistään jo yhtiön autot ajoivat tällä linjalla kesäaikana viisi edestakaista vuoroa päivässä. Henkilöautojen matkustajamäärät jäivät pieniksi osittain myös siksi, että yleisö näytti enemmän luottavan hitaampiin linja-autoihin. Haldin & Rose Oy lopetti pika-autoliikenteensä syksyllä 1932.¹⁴ Kauan ei liikennöinyt myöskään Karl Östermanin »La Salle» -pika-auto Vaasan–Porin linjalla, joten ensimmäiset pikavuoroliikenteet jäivät lyhytaikaisiksi yrityksiksi.¹⁵ Kesti kauan, ennen kuin ideaa uudelleen alettiin toteuttaa.

Epäterve kilpailu alkaa vähetä

Kärjistynyttä kilpailutilannetta ryhtyivät laukaisemaan sekä liikenteenharjoittajat itse että viranomaiset, jotka pyrkivät vähentämään kilpailua lainsäädännön avulla, kuten jo aikaisemmin esitettiin. Liikenteenharjoittajain v. 1928 perustama oma järjestö LAL pyrki tervehdyttämään linja-autoliikennettä monin keinoin



Uutena kilpailukeinona aloitettiin muutamilla pitkillä reiteillä v. 1929 pika-autoliikenne suurilla henkilöautoilla. Ilmiö jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi. Pietarsaaren–Vaasan linjaa liikennöinyt Ab Haldin & Rose Oy »väsytti» kilpailijansa omalla »kuriiriautolla». Selden linja-auto ja Willys Kniht pika-auto Vaasan torilla v. 1931. HRA.

toteuttaakseen yhdeksi päämääräkseen ottamansa epäterveen kilpailun estämisen. Kiistojen ratkaisemiseksi LAL näyttää ottaneen jo v. 1930 ainakin muutamissa tapauksissa käyttöön uuden elimen, sovintotuomioistuimen. Tähän elimeen kuuluivat jäseninä yksi kutakin riitelevää osapuolta edustava sekä liiton asettama puheenjohtaja, jonka johdolla pyrittiin löytämään kaikkia tyydyttävä ratkaisu.¹⁶

LAL pyrki myös liikenneluvista antamallaan lausunnoilla ohjaamaan kehitystä: uusien liikennöitsijäin tulo jo ennestään liikennöidyille reiteille yritettiin estää. Tämä ei kuitenkaan aina onnistunut, sillä viranomaiset myönsivät liikennelupia liiton vastustavasta kannasta huolimatta. Uuden kilpailijan ilmestyminen reitille kakeroitti mieltä.¹⁷ »Vanhojen» liikenteenharjoittajain turvattomuutta kuvastaa se, että monet liikennöitsijät anoivat tai tiedustelivat yksinoikeutta linjoihinsa. Tällaisen oikeuden myöntämistä lainsäädäntö ei kuitenkaan mahdollistanut.¹⁸

Kilpailua pyrittiin ainakin v. 1930 hillitsemään myös asennemuokkauksen avulla. »Linja-autolehti» kirjoitti nimittäin, että hintojen alentaminen kilpailutilanteessa oli »melkeinpä säännöllisesti taloudellisen kehittymättömyyden merkki». Kilpailijan voittamiseksi tuli lehden mukaan ryhtyä miettimään muita keinoja. Parempi oli keksiä joka päivä joku pieni parannus asiakkaiden hyödyksi ja hankkia siten matkustajien luottamus.¹⁹

Epäterveen kilpailun poistaminen osoittautui varsin vaikeaksi tehtäväksi. Vaikka yrittäjiä olisikin karsiutunut jo 1920-luvun lopulla, uuden vuosikymmenen

alkaessa oli edelleen monia linjareittejä, joilla liikennöi useita linja-autoja. Esim. Hämeen Sanomissa kerrottiin kesäkuussa 1930, että muutamilla linjoilla yrittäjiä oli vielä 4–5, minkä vuoksi kilpailu oli kireää. Kemin–Tornion–Enontekiön linjalla oli liikennöimässä viisi linja-autoa.²⁰

Vaikka epävertvettä kilpailua ilmeisesti jonkun verran onnistuttiin vähentämään eri toimenpitein 1930-luvun alussa, eri puolilla maata oli vielä pahoja »kilpailupe-säkkeitä». Taksat hintakilpailu painoi niin alas, ettei niissä enää ollut paljon alennettavaa. Esim. J. Heikkisen liikennöimällä Tervon–Keiteleen linjalla taksa oli kesällä 1931 vain 20 penniä kilometriltä. Taksojen pienuus näkyy myös lehti-ilmoituksista. »Turkulainen yhtymä» ilmoitti alentaneensa kesäkuussa 1931 kyytimaksun Turusta Helsinkiin 40 markaksi, mikä merkitsi 18 pennin kilometri-maksua. Seuraavana päivänä toinen samaa linjaa liikennöinyt yritys ilmoitti pitävänsä taksat aina kilpailun tasolla. Ilmeisesti hintasota oli kovaa juuri tärkeillä reiteillä, joilla oli paljon matkustajia.²¹

Elokuussa 1931 LAL:n hallitus oli taksakysymyksessä sitä mieltä, että liiken-nöitsijät voisivat määrätä alimmat hinnat itse, mutta »heikompi» yrittäjiä koetettaisiin tukea saman tien liikennöitsijäin välisin sopimuksin. Merkille pantavaa onkin, ettei LAL vielä tässä vaiheessa pyrkinyt saamaan kaikille yhtenäisiä taksoja. Esim. Turun–Helsingin linjan liikennöitsijät pääsivätkin ilmeisesti LAL:n avustuksella sopimukseen yhtenäisistä taksoista, jotka astuivat voimaan 1.9.1931. LAL:n Kuopion paikallisosasto päätti kokouksessaan 17.1.1932 korottaa taksojaan sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Joidenkin muidenkin reittien liikenteenharjoittajat näyttävät päässeen sopimukseen yhte-näisistä taksoista. Sopimuksen rikkojien oli maksettava sakkomaksu, joka oli 100 markkaa v. 1933.²²

Taksakilpailua – tai muuta kilpailua – ei ollut kaikilla reiteillä. Varsinkin harvaan asutuilla seuduilla oli paljon linjoja, joilla oli vain yksi yrittäjä. Kilpailu saattoi myös rajoittua vain osalle linjasta: siellä missä ei ollut kilpailijaa, voitiin periä korkeampi maksu. Linjalla peritty taksa ei siis aina riippunut kuljetun matkan pituudesta, vaan myös kilpailutilanteesta. Siten samalla liikennöitsijällä saattoi eri linjoilla olla erisuuruiset kilometritaksat.

Niillä liikenteenharjoittajilla, jotka vastasivat 1930-luvun alkuvuosina LAL:n lähettämään kyselyyn²³, oli oman ilmoituksensa mukaan seuraavia »todellisia» taksoja.

Taksa penniä/km	ilmoituksia kpl
alle 30	4
30–39	14
40–50	56
yli 50	3
	yht. 77

Pitkälle meneviä johtopäätöksiä näistä numeroista ei voi tehdä, sillä »otos» on varsin pieni, eikä se ole edustava vaan valikoitunut. Näytäisi kuitenkin siltä, että suurimmalla osalla linjoista taksa olisi ollut 40–50 penniä.

Myös aikataulukilpailua käytiin edelleen 1930-luvun alkuvuosina, sillä monelta liikennöitsijältä saapui valituksia, että toinen yrittäjä oli ryhtynyt ajamaan hänen linjavuoronsa edellä. Olipa joukossa niinkin röyhkeitä, että he kilpailivat muiden kanssa ilman vahvistettua aikataulua muutellen kulkuaikojaan.²⁴ Kuitenkin tilanne aikaisempaan verrattuna näyttää huomattavasti rauhoittuneen sen jälkeen, kun aikatauluja ryhdyttiin sovitteluun yhteisissä aikataulukokouksissa. Esim. Keski-Suomesta lehti uutinen kertoi maaliskuussa 1932, että liikennöitsijät olivat aikataulukokouksessaan sopineet aikataulunsa siten, ettei millään linjalla tulisi seuraavana kesänä tapahtumaan »kilpa-ajoa». Matkustajia kehoitettiin ottamaan huomioon, etteivät linja-autot uusien aikataulujen tultua voimaan voineet enää odottaa myöhästyneitä matkustajia, kuten ennen oli tapahtunut. Lehti totesi, että linja-autot tulevat seuraamaan aikatauluja yhtä tarkasti kuin junat.²⁵

Vaikka linja-autoliikenteen »Villin Lännen» ajat alkoivatkin kaukoliikenteessä olla ohi jo 1930-luvun alkupuolella, lähiliikenteessä oli edelleen kiivasta kilpailua. Esim. Porin–Mäntyluodon linjalla kilpailutilanne oli kesällä 1932 niin vaikea, että jopa matkustajien turvallisuus oli vaarassa. Väitettiin, että kilpailevat yrittäjät jopa pysäyttivät autonsa toistensa eteen poikittain, jolloin joskus tapahtui yhteenajoja.²⁶

Yhteenvetona voidaan todeta, että linja-autoliikenteelle vaaralliseksi muodostunutta kireää keskinäistä kilpailua pyrittiin vähentämään jo 1930-luvun alkuvuosina. Osittain tässä onnistuttiin. Monella reitillä epätervettä kilpailua ei kuitenkaan saatu lopetetuksi. Taksat pysyivät alhaisina ja linja-autoliikenne kannatti jo senkin vuoksi huonosti. Kun sitten pula-aika vähensi matkustajia ja muutenkin heikensi liikenteen kannattavuutta, liikenteenharjoittajat olivat todella vaikeuksissa. Monelle yrittäjälle pulan ja kilpailun yhteisvaikutus tuli kohtalokkaaksi.

KANNATTAVUUS

Matkustajat ja tulot vähenevät

Kannattavuuden selvittäminen on vaikeaa myös 1930-luvulta: tarvittavia tilastoja ei ole käytettävissä, minkä vuoksi seuraavassa esityksessä on jouduttu seuraamaan kannattavuudessa tapahtuneita muutoksia muiden tietojen, mm. erilaisten lausuntojen, avulla.

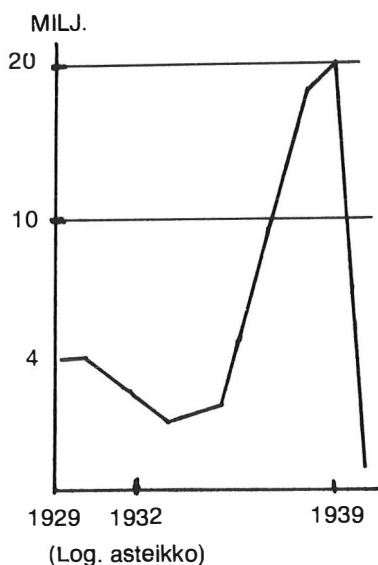
Monilla linjoilla pula-aika alkoi näkyä matkustajien vähenemisenä jo vuoden 1929 lopussa: matkustus maksullisissa kulkuneuvoissa oli rahan ja ansiomahdollisuuksien niukkuuden vuoksi supistettava välttämättömimpään. Useissa LAL:lle

saapuneissa kirjeissä valitettiin »ajan huonoutta».²⁷ Esim. K. Ahrenberg Pihtiputaalta kirjoitti seuraavaa: »Sitte mitä matkustaja liikenteeseen tulee niin se on ollut aivan heikkoa ja yhä näyttää aina heikontuvan . . . Olen kyllä ajanut koko ajan säännöllisesti, vaikka ei ole monella matkalla ollut yhtään matkustajaa.» Niinpä Pohjois-Suomessa sanottiinkin kärjistään, että linja-autoissa pystyivät tuolloin kulkemaan vain metsähallituksen herrat tai savotassa loukkaantuneet, joiden kyydin maksoi vakuutusyhtiö. Muiden oli kuljettava kävellen tai polkupyörällä.²⁸

Pulan ote tiukkeni 1930-luvun alkuvuosina. Työtilaisuudet vähenivät, minkä vuoksi raha alkoi olla yhä tiukemmalla. Linja-autojen matkustajat vähenivät entisestäänkin. Esim. Tampereen seudulla matkustajien määrän arveltiin kevään 1931 näkymien perusteella vähentyneen edelliseen vuoteen verrattuna kaupunkilinjoilla n. 15 prosenttia, lähiliikenteessä n. 30–40 prosenttia; myös kaukolinjojen matkustajat olivat vähentyneet. Myöhemmin tehtiin arvioita, että pula-aika olisi pienentänyt linja-autojen matkustajamäärää noin kolmanneksella.²⁹ Pula-ajan vaikutus matkustukseen Helsingin linja-autoliikenteessä on nähtävissä kuvio 4.

Matkustajien vähetessä pienenevät myös liikenteenharjoittajain tulot, mikä käy ilmi mm. kahdesta esimerkkiyhtiöstä kuvioista 5. Tulokseen vaikuttivat luonnollisesti myös ajomäärät, jotka eivät ole olleet käytettävissä. Kahden esimerkkiyhtiön vertailu ei käy suoraan kuvioista, koska toisesta yrityksestä on esitetty linjatulot ja toisesta liikennetulot, joihin sisältyvät myös tilausliiketeestä saadut maksut.

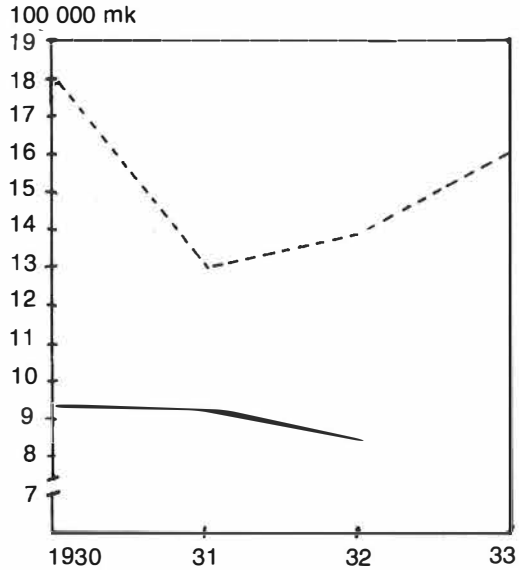
Pienen yrityksen pula-ajan vaikeudet ilmenevät esim. lieksalaisen Juho Ahosen kirjeestä³⁰ v:lta 1932. Hänen liikennöimällään 34 km:n pituisella Lieksan–Hattuvaaran linjalla tulot olivat kesällä 1932 »ruvenneet menemään» alle sadan markan. Kun tästä summasta meni päivittäin auton kulutukseen n. 90 markkaa, jäi



Kuvio 4. Helsingin linja-autoliikenteen matkustajat 1929–1939. Pula vähensi matkustusta tuntuvasti. Taloudellisen tilanteen helpottuessa rahaa voitiin käyttää jälleen entistä enemmän myös bussimatkoihin. Kengänpohjat alkoivat taas kestää pitempään. Lähde: Björkqvist 1967 s. 99.

Kuvio 5. Kahden yrityksen tuloja pulaaikana. Kuvaajat osoittavat yritysten olleen vaikeuksissa. Lappeen Osuus-Auto r.l. näyttää selviytyneen pulasta aikaisemmin kuin Haldin & Rose Oy. Vuosi 1932 oli yleisesti liikenteenharjoittajille erityisen vaikea, kuten myös vuosi 1929. Lähteet: HRA, Wik, liite 3 ja Mansner 1949 s. 42.

----- Lappeen Osuus-Auto r.l:n liikennetulot
 ————— Haldin & Rose Oy:n linjatulot



kuljettajana toimineen liikennöitsijän palkkaa, auton korjauksia, kuoletuksia sekä veroja ja vakuutusmaksuja ym. kuluja varten aivan mitätön osuus. Korosta pääomalle ei voinut haaveillakaan. Tosi hätä oli varmasti käsillä tällaisella yhden linjan varassa toimineella yrityksellä, kun tulot eivät kattaneet kustannuksia.

Liikenteen »saneerausta» ja vararikkoja

On aiheellista kysyä, mitä mahdollisuuksia liikennöitsijöillä oli selvitä vaikeuksistaan. Yksi oli supistaa liikennettä ja pyrkiä siten vuoroja vähentämällä lisäämään auton kuormitusta ja kannattavuutta ajettuun matkaan nähden. Jotkut ryhtyivätkin liikennöimään vain joka toinen päivä. Tilanne oli monesti ristiriitainen sikäli, että pula-ajan vuoksi vuoroja olisi täytynyt vähentää, mutta toisaalta ne olisi kilpailun vuoksi pitänyt säilyttää ennallaan – jopa lisätäkin. Koska tuloja ei ollut mahdollista kasvattaa, menoja yritettiin pienentää kaikin mahdollisin keinoin esim. säästämällä rengas- ja polttoainekuluissa. Häätätapauksessa oli joskus jopa alennettava palkkoja, kuten Lappeen Osuus-Auto r.l. joutui tekemään.³¹ Kun raha oli tiukassa, oli pyrittävä pienentämään tai lykkäämään autonpidosta aiheutuvia lakisääteisiä menoja. Niinpä LAL:lle saapuikin pyyntöjä, että se järjestäisi verohelpotuksia tai ainakin mahdollisuuden maksaa verot pienemmissä erissä.³² Suurella monen auton yrityksellä oli paremmat järjestelymahdollisuudet kuin yhden auton yrityksellä.

LAL pyrkiikin saamaan maksuhelpotuksia. Se anoi jo v. 1931 valtiovarainministeriöltä huonoon taloudelliseen tilanteeseen vedoten pidennystä v:n 1931 moottoriajoneuvoveron maksuaikaan. Näytti nimittäin siltä, etteivät liikennöitsijät



Linja-autoliikenne saavutti jo alusta alkaen suosiota palvelualltiudellaan. Pula-aikana oli oltava entistäkin kohteliaampi, sillä rahanpuute vähensi matkustajia monilta reiteiltä. Parhaiten pulasta selviytyivät ne yrittäjät, jotka olivat ennättäneet vakiinnuttaa liikenteensä. Tampereen–Lahden linjan Brockway v. 1932 asiakaspalvelun »taustana». Eero Koskeikon kokoelmat.

kykenisi hoitamaan maksujaan ajoissa. Anomus ei kuitenkaan tuottanut tulosta. Ministeriö ilmoitti, ettei se voinut ottaa pyyntöä huomioon, koska moottoriajoneuvoasetuksessa nimenomaan säädettiin, että moottoriajoneuvovero oli maksettava etukäteen.³³ Taloudellinen hätä ei siis paljon perusteena painanut – säädetty mikä säädetty.

Joillakin linjoilla liikennöitsijät alensivat entisestäänkin halpoja kuljetusmaksuja, koska asiakkailta ei ollut rahaa maksaa kyytejään. Kuljetettiinpa matkustajia ilmaiseksikin, sillä tyhjällä linja-autolla oli vaikea ajaa ennen säännöllisesti autoa käyttäneen asiakkaan ohi. Luonnollisestikaan kaikki linja-autoreitit eivät olleet täysin kannattamattomia. Paremminkin kannattavien reittien avulla yritykset kykenivät hoitamaan huonommin kannattaneiden reittien liikennettä. Esim. maaliskuussa 1933 Jyväskylän paikallisosaston puheenjohtaja Rikkinen arvioi kannattavia linjoja olleen paikallisosaston alueella n. 20 prosenttia linjojen kokonaismäärästä.³⁴ Millainen tilanne oli koko maassa, ei ole selvitettävissä.

Huolimatta tervehdyttämistoimenpiteistä moni liikennöitsijä joutui 1930-luvun alkuvuosina tekemään tappiollisen tilinpäätöksen. Useat eivät selviytyneet edes

tilinpäätöksen tekoon, vaan joutuivat *vararikkoon* eli kansanomaisemmin konkurssiin kesken vuotta. Vaikka eri vuosina vararikkoon joutuneiden liikenteenharjoittajain määrää ei voikaan selvittää, näyttää kuitenkin siltä, että eniten vararikkoja tapahtui heti pulakauden alussa.³⁵ Ilmeisesti monen yrityksen kannattavuus oli kovan keskinäisen kilpailun vuoksi niin huono, että jo pulan ensimmäiset kouräisut kaatoivat sen. Siten kilpailu ja pula yhdessä koituivat linjaliikenneyritysten tuhosiksi.

Näyttäisi siltä, että useimmiten taloudelliseen umpiperään joutunut yrittäjä lopetti liikenteensä ilman, että velkojat tai yrittäjä olisivat virallista tietä hakeneet yrityksen suoritustilaan. Esim. karihaaralainen Johan Heiskanen ilmoitti loka-kuussa 1931 joutuneensa myymään autonsa saadakseen »saama miehet soviteltuva». Hänen lisäksi Kemin–Rovaniemen linjalla oli kaksi muuta liikennöitsijää joutunut lopettamaan. Heiskanen piti vaikeuksien syynä »ylivoimaista» kilpailua. Moni onnistuikin myymään yrityksensä vapaaehtoisesti jollekin toiselle liikennöitsijälle. Millä hinnoin näitä kauppvoja tehtiin, ei käy ilmi. Tuskin kuitenkaan paljon erehtyy, jos kauppahintoja sanoo pieniksi. Joskus kuitenkin tilanne näyttää menneen niin vaikeaksi, että linja-autoja tai myös linja-autoja linjoiheen jouduttiin myymään pakkohuutokaupalla. Kaikki liikenteensä lopettaneet eivät suinkaan olleet pakkotilanteessa. Pula oli kuitenkin se viimeinen vastoinkäyminen, joka sai heidät tekemään lopettamispäätöksen kilpailun ja kyllästymisen kypsyttiminä. Moni liikennöitsijäksi ryhtynyt maanviljelijä palasi takaisin viljelyksilleen. Kaikkialla ei kuitenkaan enää ollut peltoa, mille palata: maat ja mannut oli jouduttu myymään alle käyvän hinnan yrityksen velkojen maksamiseksi.³⁶

Autojen heikentynyt menekki merkitsi vaikeuksia autoliikelle: useat auto-kaupat joutuivat pula-aikana vararikkoon. Autokaupat veivät sortuessaan konkurssiin myös liikennöitsijöitä, jotka vielä muuten olisivat kyenneet liikennettään jatkamaan. LAL kehotti autokauppiaita v. 1931 tiedustelemaan sen mielipidettä ennen auton myyntiä uudelle liikenteenharjoittajalle. Näin liiton mielestä olisi voitu välttyä epäkohdalta, että kalliita linja-autoja joutuisi kannattamattomaan tarkoitukseen, sillä useimmat linjat olivat jo riittävästi liikennöityjä.³⁷

Liikenteensä kokonaan lopettaneiden yritysten määrästä ei ole tietoa. Toistaiseksi on löytynyt vain yksi täsmällinen maininta. Jyväskylän paikallisosaston sihteerin LAL:lle lähettämästä kirjeestä ilmenee, että tämän paikalliosaston alueella ainakin neljä yritystä oli lopettanut ennen joulukuuta 1933.³⁸

Kun joku yrittäjä joutui lopettamaan yrityksensä kannattamattomana, reitin linja-autoliikenne ei aina lakannut kokonaan: toinen tai toiset liikenteenharjoittajat – monesti myös yrityksen ostanut – jatkoivat. Jos reitti vararikon vuoksi jäi joskus vaille liikennettä, tämä oli usein hetkellistä, sillä muut liikennöitsijät pyrkivät saamaan vapaaksi jääneet alueet liikennekenttensä laajennuksiksi. Lisäksi alalle oli jatkuvasti pyrkimässä myös uusia yrittäjiä. Ainakaan Jyväskylään suuntautunut kaukoliikenne ei vähentynyt pulan aikana, vaan lisääntyi seuraavasti.

Vuosi	Jyväskylään suuntautuneen kaukoliikenteen lisäys/km
1929	760
1930	470
1931	600
1932	500
1933	300
1934	850

Liikenteen kasvua pula sen sijaan näyttää hidastaneen.³⁹

Parhaiten pulasta selviytyivät ne yrittäjät, jotka olivat jo ennättäneet vakiinnuttaa liikenteensä. Liikennettä säännöllisesti hoitaen he olivat kyenneet luomaan hyvät asiakassuhteet sekä maksaneet autonsa suurimmaksi osaksi tai kokonaan. Esim. LAL:n Jyväskylän paikallisosaston puheenjohtaja Rikkinen kertoi lehtihaastattelussa maaliskuussa 1933, että monella liikennöiminen kannatti juuri ja juuri, koska heillä oli joko kokonaan tai suurimmaksi osaksi maksetut autot.⁴⁰

Yrittäjien karsiintuminen oli valitettavaa, jos tarkastellaan asiaa yksityisen yrittäjän kannalta. Linja-autoliikenteen kokonaiskehitykseen yrittäjien määrän vähenemisen voidaan katsoa vaikuttaneen myös tervehdyttävästi. Kilpailun vähennyttyä jäljelle jääneet yrittäjät saattoivat hoitaa liikenteensä järkevämmiin ja suunnitella reittinsä ottaen enemmän huomioon liikennetarpeen kuin kilpailijan kukistamisen.⁴¹ Näin linja-autoliikenteeseen alkoi yhä selvemmin muodostua runko liikenteenharjoittajista, joilla oli hyvät edellytykset kehittää yritystään. Alalle tuli silti jatkuvasti lisää yrittäjiä, sillä piilevää liikennetarvetta oli olemassa ja hyviäkin reittejä vailla säännöllistä linja-autoliikennettä.

Pula-ajan liikenteen laajenemista hillitsevä vaikutus ja samalla myös linja-autoliikenteen vakiintuminen näkyvät liikennelupa-anomusten määrästä. Kaikki lupa-anomukset kävivät jo lausunnolla LAL:ssa, joka käsitteli lupa-asioita⁴² kuvio 6:n mukaisesti.

Pula vähensi uusien yrittäjien halua pyrkiä alalle, eivätkä myöskään »pelissä» mukana pysyneet liikenteenharjoittajat suorittaneet linjajärjestelyjä niin paljon kuin taloudellisesti parempina aikoina. Linjojen anomisen keinottelumielessä voidaan katsoa suurimmaksi osaksi päättyneen 1930-luvun alkuun mennessä.⁴³

Pula-aika vaikutti siis monin tavoin linja-autoliikenteeseen ja autoalaan yleensäkin. Kaiken kakkiaan linja-autoliikenne näyttää selviytyneen näistä vaikeista vuosista suhteellisen hyvin.



Kuvio 6. LAL:n käsittelemät lupa-asiat 1929–1936. Pula-aika vähensi myös liikennelupa-hakemusten määrää. Kun taloudellinen tilanne alkoi parantua, anomukset lisääntyivät. Lähde: LAL:n VK 1938 s. 12.

Kasvun kausi 1934–1939

»Linja-autoliikenteemme nykyinen taso perustuu aivan ratkaisevasti siihen tarkoituksenmukaiseen säännöstelyyn, minkä turvin se on saanut kehittyä.»

(LAL:n toimistonhoitaja Aarne Virkkunen LAL:n VK:ssa v. 1938 s. 7)

LINJA-AUTOJEN MÄÄRÄ

Linja-autojen määrä alkoi jälleen kasvaa pula-ajan mentyä¹, kuten seuraavat luvut osoittavat (ks. s. 79).

Taulukko 15. Rekisteröidyt linja-autot 1934–1939.

Vuosi	Tilastokatsauksien mukaan 31.12. ²		Ministeriön tilaston mukaan 31.12. ³		STV:n mukaan 31.8. ⁴	
	Linja- autoja kpl	Muutos edell. vuodesta kpl %	Linja- autoja kpl	Muutos edell. vuodesta kpl %	Linja- autoja kpl	Muutos edell. vuodesta kpl %
1934	1 510	204 16	1 661	320 24	1 518	185 14
1935	1 828	318 21	1 856	195 12	1 852	334 22
1936	2 127	299 16	2 322	466 25	2 174	322 17
1937	2 576	449 21	2 721	399 17	2 550	376 17
1938	2 927 ¹⁾	351 14	3 096	375 14	3 021	471 18
1939	3 205 ²⁾	215 7	3 160	64 2	3 203	182 6

¹⁾ Tilastokatsauksia 1942/1–2 s. 27.

²⁾ 31.10.1939 (Tilastokatsauksia 1947/3 s. 21).

Kasvu oli aluksi nopeaa, kunnes se alkoi hidastua vuosikymmenen lopussa.⁵

Pulan jälkeen autot olivat huonossa kunnossa, minkä vuoksi uutta kalustoa tarvittiin kipeästi. Patoutunutta ostotarvetta alettiin tyydyttää laman mentyä ja niinpä esim. heinäkuussa 1935 Vaasa-lehdessä voitiin todeta, ettei edes silloin, kun Suomessa vallitsi »suoranainen autohulluus», autoja myyty niin runsaasti kuin v. 1935. Jo edellisenä vuonna autoja oli voitu hankkia aikaisempaa paremmin ja hinnat olivat laskeneet.⁶ LAL:n Mikkelin paikallisosaston puheenjohtajan T. J. Honkasen lausunnon mukaan Mikkelin seudun linja-autokantaa oli voitu v. 1935

Vuosi 1935 oli hyvä »autovuosi», sillä silloin päästiin ensimmäisen kerran tuntuvammin uusimaan pulakauden aikana ränsistynyttä autokalustoa. Taloudellisen tilanteen parantumisessa myös linjaverkkoa voitiin tihentää ja laajentaa. H. Westeniuksen Volvo v:lta 1935. H. Westeniuksen kokoelmat.



huomattavasti parantaa. Hänen johtamalleen linja-autoyriykselle Savonlinja O.Y:lle oli tulossa uudet autot kaikille huomattavimmille linjoille, joskin koritetaissa ollut lakko oli viivästyttänyt autojen saantia. Kevään 1937 hankintojen jälkeen tämän maamme suurimman linja-autoyriyksen kalustosta vain 20 prosenttia oli ennen vuotta 1935 hankittuja, joten autojen uusiminen oli ollut todella nopeaa. Useimmat linja-autoliikenneyriyksistämme uusivatkin kalustoaan ripeästi, joten linja-autot olivat 1930-luvun lopussa erinomaisessa kunnossa.⁷

Autojen tarvetta lisäsi myös se, että ns. ruuhkaliikennettä oli entistä enemmän erityisesti suurten juhlapyhien aikana. Esim. juhannus oli sellainen »kansanjuhla», jonka viettoon kaupunkilaiset lähtivät sankoin joukoin maaseudulle. Aattopäivinä linja-autovuoroihin oli tungosta, minkä vuoksi liikenteeseen oli asetettava lisääautoja. Suurin paine oli pääkaupunkiseudun linjaliikenteessä. Esim. juhannusaattona v. 1938 Helsingistä lähti n. 540 ylimääräistä kaukoliikenteen linja-autoa.⁸ Ruuhkaliikenteen hoitaminen oli hankalaa siksi, että sitä varten oli varattava kalustoa, joka kuitenkin joutui seisomaan suurimman osan ajasta.

Tulevat olympialaiset kiihdyttivät osittain uusien linja-autojen hankintaa, sillä linja-autoilijat odottivat niiltä ennen näkemättömän suuria kuljetustehtäviä. LAL:n hallitus päätti ryhtyä toimiin linja-autoliikenteen tehostamiseksi olympialaisten ajaksi. Harkittavana oli mm. linja-autojen vapauttaminen aikataulu- ja vara-autovelvollisuudesta. Säännöllinen liikenne suunniteltiin hoidettavaksi jopa niin vähällä automäärällä, että sivulinjoja olisi jouduttu liikennöimään peräti kuorma-autoilla. Olympialaiset jäivät kuitenkin tulematta sodan vuoksi. Kisakuljetusten sijasta linja-autokalusto joutui armeijan kuljetustehtäviin, joissa hyväkuntoinen linja-autokalusto olikin tosi tarpeeseen, koska armeijan moottorointi oli vielä vähäistä. Autojen alueellinen jakauma ilmenee seuraavasta taulukosta.

Taulukko 16. Linja-autot lääneittäin 1934–1939, joulukuun 31. pnä.⁹

Lääni	1934			1935			1936			1937			1939 ¹⁾		
	L-auto- ja/kpl	x	y	L-auto- ja/kpl	x	y	L-auto- ja/kpl	x	y	L-auto- ja/kpl	x	y	L-auto- ja/kpl	x	y
Uudenmaan	301	20	18	343	19	14	414	19	21	474	18	14	587	20	24
Turun ja Porin	363	24	10	422	23	16	474	22	12	542	21	14	559	19	3
Ahvenanmaan	14	1	17	17	1	21	17	1	0	15	1–12		17	1	13
Hämeen	249	16	11	304	17	22	328	15	8	396	15	21	431	14	9
Viipurin	188	12	21	256	14	36	286	13	12	348	14	22	388	13	11
Mikkelin	50	3	56	73	4	46	99	5	36	125	5	26	147	5	18
Kuopion	101	7	17	111	6	10	143	7	29	195	8	36	244	8	25
Vaasan	129	9	19	166	9	29	202	9	22	256	10	27	325	11	27
Oulun	115	8	13	136	7	18	164	8	21	225	9	37	177		
Lapin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	115		
Yhteensä	1 510	100	16	1 828	100	21	2 127	100	16	2 576	100	21	2 990	100	7

x = Prosenttia linja-autojen kokonaismäärästä

y = Muutos prosentteina edellisestä vuodesta

¹⁾ = Uuden laskentatavan mukaisesti 31.1.1939

Linja-autoja oli eniten Turun ja Porin läänissä vuosina 1934–1937, minkä jälkeen Uudenmaan lääni siirtyi johtoon: alueen kehittynyt elinkeinoelämä ja väestöpohja tarjosivat hyvät mahdollisuudet linja-autoliikenteelle.

Pula-ajan jälkeinen kehitys oli matkustajille entistäkin myönteisempää, sillä heitä varten oli vuosi vuodelta enemmän tilaa linja-autoissa. Jos maan koko väki olisi täytynyt v. 1934 ahtaa linja-autoihin, jokaiseen autoon olisi tullut keskimäärin lähes 2 500 matkustajaa. Vuosikymmenen lopulla kuhunkin autoon olisi sen sijaan tarvinnut sulloa keskimäärin »vain» n. 1 300 matkustajaa. Kun otetaan lisäksi huomioon autojen suureneminen, linja-autojen paikkaluvun lisäys oli vieläkin merkittävämpi. Eniten linja-autoja suhteessa väestöön oli Turun ja Porin läänissä. Läänien väliset erot pienenivät voimakkaasti vuosikymmenen alkuun verrattuna.¹⁰

LIIKENTEEN KATTAVUUS

Linja-autoliikenteen reittiverkon tiheys vuosina 1935 ja 1939 on nähtävissä oheisista kartoista (kartat 7 ja 8). Lähteenä on käytetty Suomen tieturistia, joka laadittiin kevään aikataulujen perusteella, joten kartatkin kuvaavat kevään tilannetta. Kesän ja syksyn aikana linjoja avattiin lisää. Hyvin harvat päätiet olivat v. 1935 vailla linja-autoliikennettä. Rovaniemen – Petsamon linjan aikataulua ei v. 1935 ilmoitettu Suomen tieturistiin. Mikäli yksityisten yrittäjien liikenne tällä linjalla oli pysähdyksissä, keskeytys oli vain väliaikainen, sillä seuraavan vuoden aikataulujulkaisussa linja jälleen mainitaan. Syynä keskeytykseen on saattanut olla liikenteen kannattamattomuus kilpailun vuoksi, sillä valtion posti-autoilla oli tällä reitillä kaksi vuoroa.¹¹ Tätä näkemystä tukee se, että v. 1936 liikenne tällä linjalla aloitettiin seka-autolla, joten kannattavuutta pyrittiin siten ilmeisesti lisäämään tavarankuljetuksin.¹² Pohjois-Suomessa oli toinenkin pitkä tieosuus vailla yksityistä linja-autoliikennettä, reitti Pudasjärvi – Kuusamo.

Muualla Suomessa pisimmät päätiet, joilla ei ollut linja-autoliikennettä, olivat välit Utajärvi – Vaala – Kiehimänsuu, Sotkamo – Valtimo – Nurmes, Lapua – Alahärmä – Uusikaarlepyy, Karstula – Kyyjärvi – Perho – Kaustinen ja Kyyjärvi – Alajärvi – Lapua. Kahta viimeksi mainittua tieosaa lukuun ottamatta tien rinnalla kulki rautatie, mikä selittää linja-autoreitin puutteen. V:n 1935 aikana linja-autoliikenne aloitettiin tieosalla Karstula – Kyyjärvi – Alajärvi – Lapua. Väliä Karstula – Kyyjärvi – Kaustinen kulki valtion postiauto, minkä vuoksi vielä v. 1934 tätä reittiä liikennöinyt yksityinen liikenteenharjoittaja oli ilmeisesti lopettanut liikenteensä.¹³

Vuonna 1939 linja-autoliikenneverkko oli jo erittäin kattava. Linja-autoliikennettä oli lähes kaikilla vähänkin tärkeämmillä maanteilla.

Autokaluston kasvu johtui uusien linjojen ja uusien vuorojen aloittamisesta. Koko pulan jälkeinen aika 1930-luvun loppuun olikin linja-autoliikenteessä ripeän

kasvun kautta. Liikenneverkko tiheni vuosi vuodelta. Nyt liikenne laajeni entistä enemmän myös sivuteille.

Seuraavat luvut kuvaavat *kaukoliikenteen kasvua*.

Vuosi	Linjojen pituus/km	Lisäys/km	Lisäys/prosenttia
1935 ¹⁴	n. 40 320		
1937 ¹⁵	n. 59 870	19 550	48
1939 ¹⁴	n. 68 300	8 430	14

Mikäli tieto, että linjojen pituus olisi v. 1929 ollut n. 40 000 km, pitää paikkansa, oli se pulan jälkeen ilmeisesti tullut yhtä suureksi v. 1935. Pulakauden reitistön pituutta ei voi selvittää. Pulan mentyä alkoivat linjat ripeästi lisääntyä, sillä niiden pituus kasvoi v:sta 1935 v:een 1937 lähes 50 prosenttia. Vuoden 1937 jälkeen kasvu hidastui, mutta oli silti tämänkin jälkeen vuodessa keskimäärin n. 4 200 kilometriä eli vuodessa olisi pystytty aloittamaan 42 uutta sadan kilometrin linjaa. Mikäli linjat olisivat jakaantuneet tasaisesti, linja-autoliikennettä olisi riittänyt v. 1939 kaikille teille, sillä maamme koko tieverkon pituus oli v. 1939 n. 68 130 km. Reittiverkko oli yllä esitettyjä linjapituuksia lyhempi, koska osa linjoista oli päällekkäisiä.

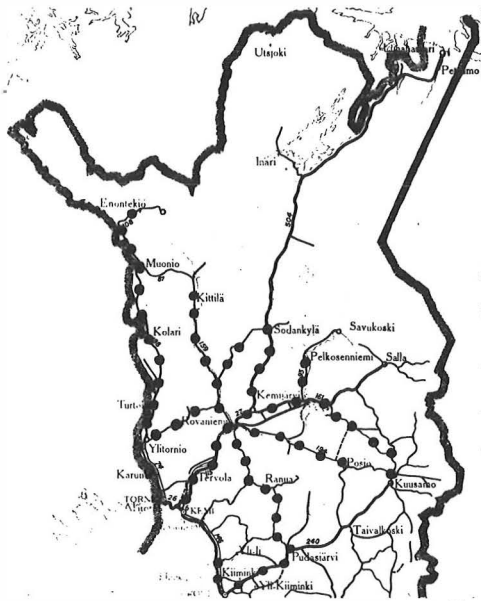
Kun LAL v. 1937 suoritti tutkimuksen linja-autoliikenteestä, se keräsi linjojen pituuden lisäksi muitakin tietoja seuraavasti:

- Linjojen määrä 684 kpl
- Linjojen keskim. pituus 88 km
- Ajomäärä päivässä 197 663 km
- Päivittäinen ajo autoa kohti n. 188 km

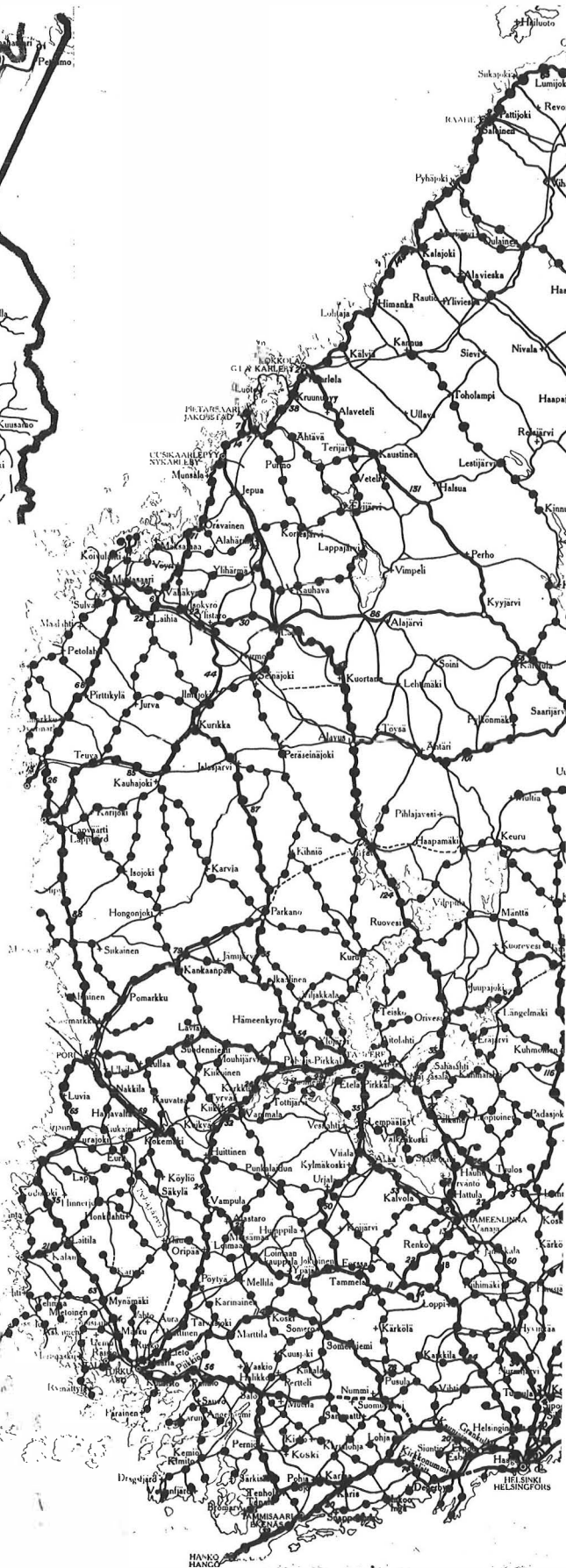
Siten linja-autoliikenteen päivittäinen ajomäärä oli linjojen pituuteen verrattuna 3,3-kertainen. Selvityksen perusteella voidaan esittää lisäksi seuraavat numerot¹⁶ muutamiin kaupunkeihin tulleesta linja-autoliikenteestä.

Kaupunki	Päivittäinen ajomäärä/km	Linjojen keskim. pituus/km	Keskim. ajo autoa kohti päivässä/km
Helsinki	35 161	118	262
Tampere	18 067	82	160
Viipuri	17 006	92	210
Turku	16 493	80	190
Vaasa	15 835	97	190

(*Seuraavien aukeamien kartat 7–8*). *Yksityisen linja-autoliikenteen kaukolinjat v. 1935 ja 1939. Liikenneverkko laajeni vuosi vuodelta uusille teille niin, että liikennettä oli v. 1939 lähes kaikilla vähänkin tärkeämmillä maanteilla.*



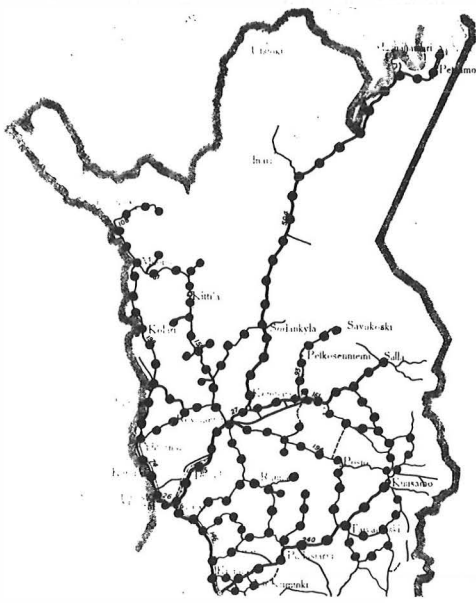
Yksityisen kaukolinja-autoliikenteen reitit v. 1935. Suomen tieturisti 1935 mukaan piirt. Pertti Kuusisto. Pohjakartta Suomen maanteiden yleiskartta 1936.



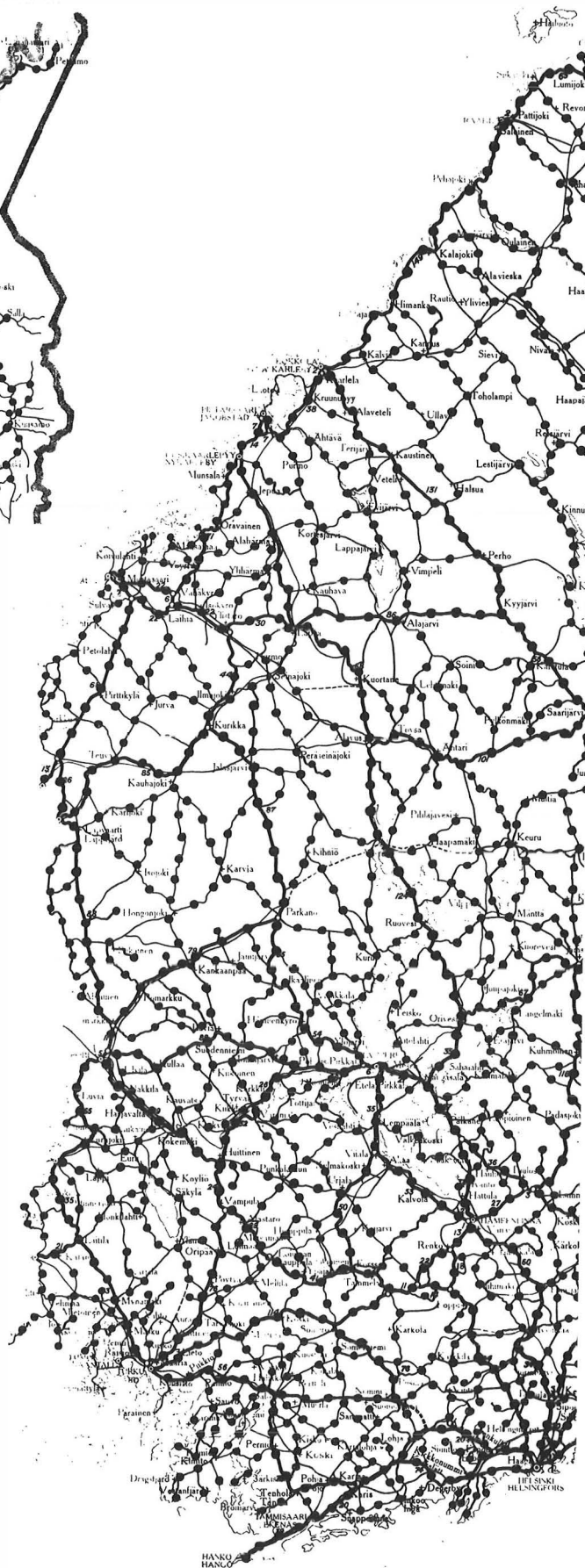


M E N L A H T I

Suonenjoki
 Luusanki
 Seiskari



Yksityisen kaukolinja-autoliikenteen reitit v. 1939. Suomen tieturisti 1939 mukaan piirt. Pertti Kuusisto. Pohjakartta Suomen maanteiden yleiskartta 1936.





M E N A I I I
 Suurkartta
 Suurkartta
 Suurkartta

Helsinkiin suuntautuneiden linjojen ajomäärä oli lähes kaksinkertainen verrattuna toiseksi sijoittuneen Tampereen kaupungin alueelle tulleiden linjojen pituuteen. Muihin kuin yllä esitettyihin kaupunkeihin päivittäin saapuneiden linjojen ajomäärä oli alle 10 000 kilometriä.

Vuodelta 1938 on KYTM:n hallitussihteeri Häkkäsen lausunto, jonka mukaan vuoden lopussa yli 90 prosenttia maanteistä olisi ollut liikennöitynä linja-autoilla. Liikennöityjä maanteitä oli n. 30 000 kilometriä, minkä lisäksi linja-autoliikennettä oli n. 6 000 kilometrillä kunnan- ja kyläteistä. Koko kaukoliikenteen linjojen pituudeksi Häkkänen mainitsi lähes 80 000 kilometriä ja linja-autojen keskikuormitukseksi 9–10 matkustajaa. Näihin lukuihin sisältyy myös valtion linja-autoliikenne, jonka linjojen pituus oli v. 1938 n. 10 550 km.¹⁷

Liikenteen kehitystä voidaan tarkastella myös *henkilökilometreinä* laskettuna suoritteena.¹⁸

Vuosi	Linja-autojen henkilöliikenne/ milj. henkilö- kilometriä	Lisäys edelliseen v:een	
		milj. henkilökilometriä	prosenttia
1934	613 (740)	99	17
1935	867 (880)	194	29
1936	976 (1 065)	109	13
1937	1 241 (1 311)	265	27
1938	1 488 (1 541)	247	20
1939	1 134 (1 710)	246	17

() = ministeriön autolukuja käyttäen

Vuodesta 1934 alkaen esitetyt suoriteluvut ovat aikaisempien vuosien lukuja tarkempia, sillä vuosina 1934 ja 1939 tehtiin perusteelliset liikennelaskennat, joiden tuloksia on käytetty laskelmissa apuna. Henkilökilometrimäärän lisäys seuraillee pääpiirteittäin linja-autojen määrän kehitystä. Suurin määrällinen lisäys tapahtui v. 1937 ja suurin suhteellinen kasvu v. 1935. Vuosi 1939 oli poikkeus: henkilökilometrisuorite kasvoi tuntuvasti enemmän kuin autojen määrä. Vuoden lopun sotatilana vuoksi v:n 1939 lukuja ei voikaan pitää vertailukelpoisina aikaisempiin lukuihin.

Koska esitetyissä luvuissa on mukana maamme koko linja-autoliikenne, on aiheellista pyrkiä selvittämään yksityisen linja-autoliikenteen osuus. Vuoden 1939 kesäaikataulujen mukaan yksityisen liikenteen ajomäärä kuukaudessa oli 10,26 milj. km ja keskikuormitus 9,5 henkeä. Siten aikataulujen mukainen henkilökilometrisuorite oli $12 \times 9,5 \times 10,26$ milj. eli 1 170 milj. henkilökilometriä. Lisäksi on otettava huomioon vara-autojen liikenne ja tilausajo, joiden yhteiseksi osuudeksi on arvioitava ainakin 30 prosenttia linjaliikenteestä. Näin ollen suoritteeksi v. 1939 saadaan n. 1 520 milj. henkilökilometriä. Yksityisen liikenteen osuus olisi tällöin n. 93 prosenttia maan koko linja-autoliikenteestä.¹⁹

REITTIVERKON RAKENNE

Reittiverkoston rakenne ei muuttunut 1930-luvun puolivälin jälkeen, mikä ilmenee seuraavasta linjojen »pituusanalyysistä».²⁰

Linjan pituus/ km	1935		1939	
	Linjoja kpl	Prosenttia	Linjoja kpl	Prosenttia
30–50	100	22	220	27
51–100	204	46	339	43
101–150	91	20	153	19
151–200	37	8	54	7
201–250	11	3	24	3
yli 250	3	1	6	1
Yht.	446	100	796	100

Tarkasteltaessa eripituisten linjojen suhteellista osuutta linjojen kokonaismäärästä havaitaan, ettei suuria muutoksia v:sta 1935 v:een 1939 ole tapahtunut: suurin osa linjoista oli molempina vuosina 51–100 km pitkiä. Huomattavin muutos oli 30–50 kilometriä pitkien linjojen viiden prosenttiyksikön lisäys. Lyhyiden linjojen suhteellisesti suurimmasta kasvusta aiheutui linjojen keskipituuden pieneneminen. Kun keskipituus oli v. 1935 n. 90 km, se oli v. 1939 n. 86 km. Vuoteen 1929 verrattuna 51–100 km pitkien linjojen suhteellinen osuus oli lisääntynyt 30–50 km pitkien linjojen kustannuksella.

Eri pituusluokkiin kuuluvien linjojen määrissä tapahtui sen sijaan melkoista kasvua. Linjojen kokonaisluku lisääntyi 350:llä eli 78 prosenttia. Eri ryhmistä suurin lukumäärän kasvu oli kahdessa alimmassa luokassa; suhteellisesti eniten (120 prosenttia) lisääntyi 30–50 km pitkien linjojen määrä. Myös kahdessa suurimmassa luokassa suhteellinen kasvu oli nopeaa: pitkiä linjoja oli vähän, joten pienikin lisäys merkitsi suurta suhteellista kasvua.

Teiden parantunut kunto ja kaluston kehittyminen mahdollistivat yhä pitempien linjojen liikennöimisen aikaisempaa vaivattomammin. Vuoden 1932 Suomen tieturistissa mainittuja pitkiä linjoja olivat reitit Jyväskylä – Kokkola (264 km) ja Mikkeli – Joensuu (250 km), jota yhtymä Honkanen, Nojonen & Hälikkä ryhtyi ajamaan joulukuussa 1930. Koko Etelä- ja Keski-Suomen pisin linjareitti oli Helsingin – Lahden – Jyväskylän linja (323 km), jota Niilo Sukulan kanssa yhteistyössä liikennöivät Ilmari Voutelin ja Kauko Rimhanen. Liikenne tälläkin reitillä aloitettiin v. 1930.²¹ Koko maan pisin linja oli reitti Rovaniemi – Petsamo – Liinahamari (531 km). Linjaa liikennöivät aluksi neljällä henkilöautolla Mannsten, Anttila ja Helenius, myöhemmin Petsamon Liikenne Oy.²²

Pitkiin linjoihin kuuluivat v. 1935 myös Joensuu – Tolvajärvi – Ägläjärvi (305 km) ja Helsinki – Pori (300 km). Paremman kokonaiskuvan saamiseksi pitkestä linjoista on seuraavaksi esitetty vuodelta 1937 luettelo yli 200 km pitkestä linjoista.

Petsamo–Rovaniemi	517	Mikkeli–Joensuu	250
Helsinki–Vaasa	508	Kuusamo–Oulu	239
Helsinki–Jyväskylä	323	Helsinki–Turku	222
Jyväskylä–Vaasa	306	Iisalmi–Oulu	222
Helsinki–Pori	300	Helsinki–Tampere	215
Helsinki–Viipuri	295	Turku–Pori	214
Helsinki–Rauma	294	Pori–Vaasa	209
Jyväskylä–Kokkola	273	Turku–Tampere	202
Tampere–Vaasa	265	Jyväskylä–Lahti	201

Varsin pitkiä linjoja siis liikennöitiin. Erityisesti vuosikymmenen alkupuolella monet suhtautuivat epäillen pitkien reittien liikenteen alkamiseen. Kuitenkin oli ennakkoluulottomia yrittäjiä, jotka olivat valmiit ottamaan riskin. Läpi koko linjan matkustaviahhan oli vähän, joten pitkien linjojen kannattavuus perustui suurimmaksi osaksi reitin varrella sijainneiden paikkakuntien väliseen lyhyempään matkustukseen. Pitkällä reitillä olikin aikataulun järjestämistä vaikeuksia: linjan toisen päään matkustajien tarpeita tyydyttävä aikataulu saattoi olla toisen päään asukkaille sopimatonta. Ilmeisesti joillakin pitkien reittien yrittäjillä oli voittamattomia vaikeuksia: v:n 1937 aikataulujulkaisuissa ei ole v. 1935 mainittua Joensuun – Ägläjärven linjaa ja v. 1939 ei mainittu enää linjaa Helsinki – Vaasa, joka olikin pääasiassa tavaralinja. Pitkiin reitteihin kuului 1930-luvun lopussa myös M. Ruponen Oy:n Viipurin – Joensuun (302 km) linja.²³

Kaupunkienväliset linjat on esitetty vuosilta 1935 ja 1939 kartoissa 9 ja 10. Vielä v. 1939 monien kaupunkien väliset suorat yhteydet puuttuivat, mikä ei kuitenkaan merkitse sitä, etteikö näidenkin kaupunkien väliä olisi päässyt matkustamaan linja-autossa. Linja-autoverkkoon kuului olennaisena osana autojen vaihtojärjestelmä: aikataulut oli pyritty suunnittelemaan niin, että linjojen välille saatiin vaihtoyhteyksiä. Täydellinen järjestelmä ei ollut, mutta se mahdollisti matkustamisen nopeastikin monilla reiteillä, joilla ei ollut suoria yhteyksiä.

Erityisesti kiinnittää huomiota se, että vielä v. 1939 ei esimerkiksi Tornion ja Kemin, Kemin ja Oulun eikä Kajaanin ja Iisalmen välillä ollut suoraa linja-autoyhteyttä. Näiden kaupunkien välillä oli rautatieyhteys, mikä selittää suorien linja-autoyhteyksien puutteen.

Kokonaiskuvan saamiseksi maamme linja-autoliikenteestä olisi tarpeellista selvittää *paikallis- ja lähiliikenteen* osuus. Tämä kysymys on vaikeasti ratkaistavissa, sillä lähiliikenteen linjoista aikataulujulkaisuissa ei ole läheskään kaikkia linjoja ja paikallisliikenteen linjojen aikatauluja ei näissä julkaisuissa ilmoitettu lainkaan. Siten edes summittaista arviota on ilman perusteellisia tutkimuksia

mahdoton suorittaa. Ainoastaan Helsingin liikenteestä on selvitys,²⁴ jonka mukaan Helsingin lähiympäristöön liikennöineet linja-autot ajoivat kesällä 1937 arkipäivisin yli 34 000 km ja sunnuntaisin n. 39 600 km, eli enemmän kuin Helsinkiin päivittäin saapuneen kaukoliinjojen autot. Kaupungin sisäisen linja-autoliikenteen määrä oli noin 7 000 km. Helsingin seudun liikenne on luonteeltaan kuitenkin niin poikkeavaa, ettei sen pohjalta voida tehdä yleistyksiä. Tutkimuksen suorittaja dipl. ins. Vänttinen arvioi lähi- ja paikallisliikenteen yhteiseksi osuudeksi 40 prosenttia koko linja-autoliikenteen määrästä, mikä tuntuu liian suurelta.²⁵

Myös vuodelta 1939 on saatavissa tiedot, joiden perusteella voidaan selvittää lähi- ja paikallisliikenteen yhteinen osuus, mikä oli n. 22 prosenttia koko linja-autoliikenteen kuukausittaisesta ajomäärästä. Siten lähi- ja paikallisliikenne oli vielä vähäistä kaukoliikenteeseen verrattuna.²⁶

TALOUDELLINEN KEHITYS

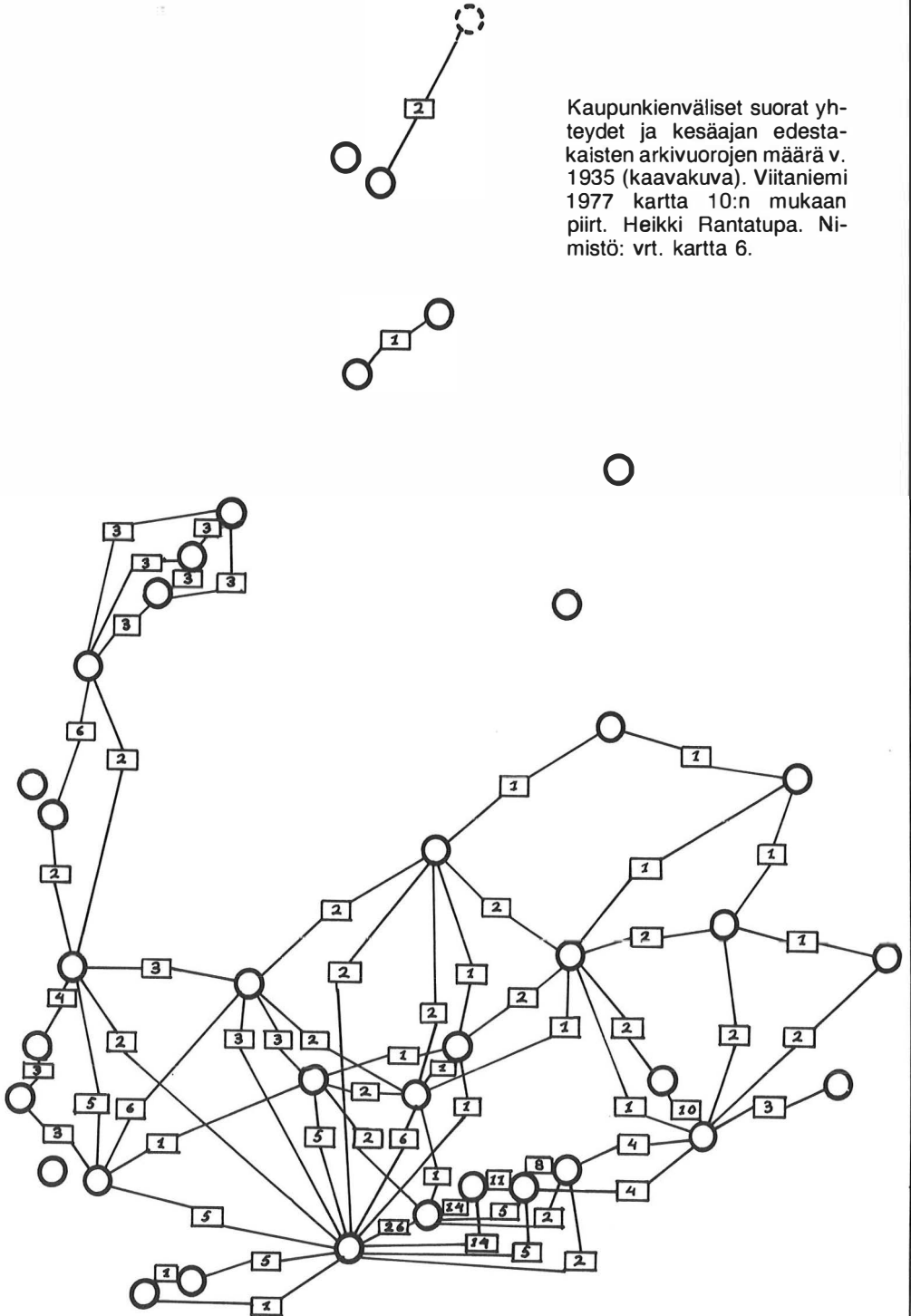
Kannattavuus

Maamme vientinäkyvät alkoivat parantua v. 1931 tehdyn devalvaation jälkeen. Talouselämä elpyi niin, että v. 1933 reaalikansantuote ylitti v. 1928 saavutetun aikaisemman huipun. Hintojen lasku jatkui kuitenkin edelleen useilla aloilla. Alkanut suhdannenousu pystyttiin säilyttämään jokseenkin tasaisena tiukan rahapolitiikan avulla. Noususuhdanteen huippu saavutettiin Suomessa v. 1937, minkä jälkeen taloudellinen nousu alkoi hidastua kansainvälisen laskusuhdanteen vuoksi. Kun kansantulo kasvoi v. 1937 peräti n. 20 prosenttia, kasvu oli vuotta myöhemmin enää noin kaksi prosenttia.

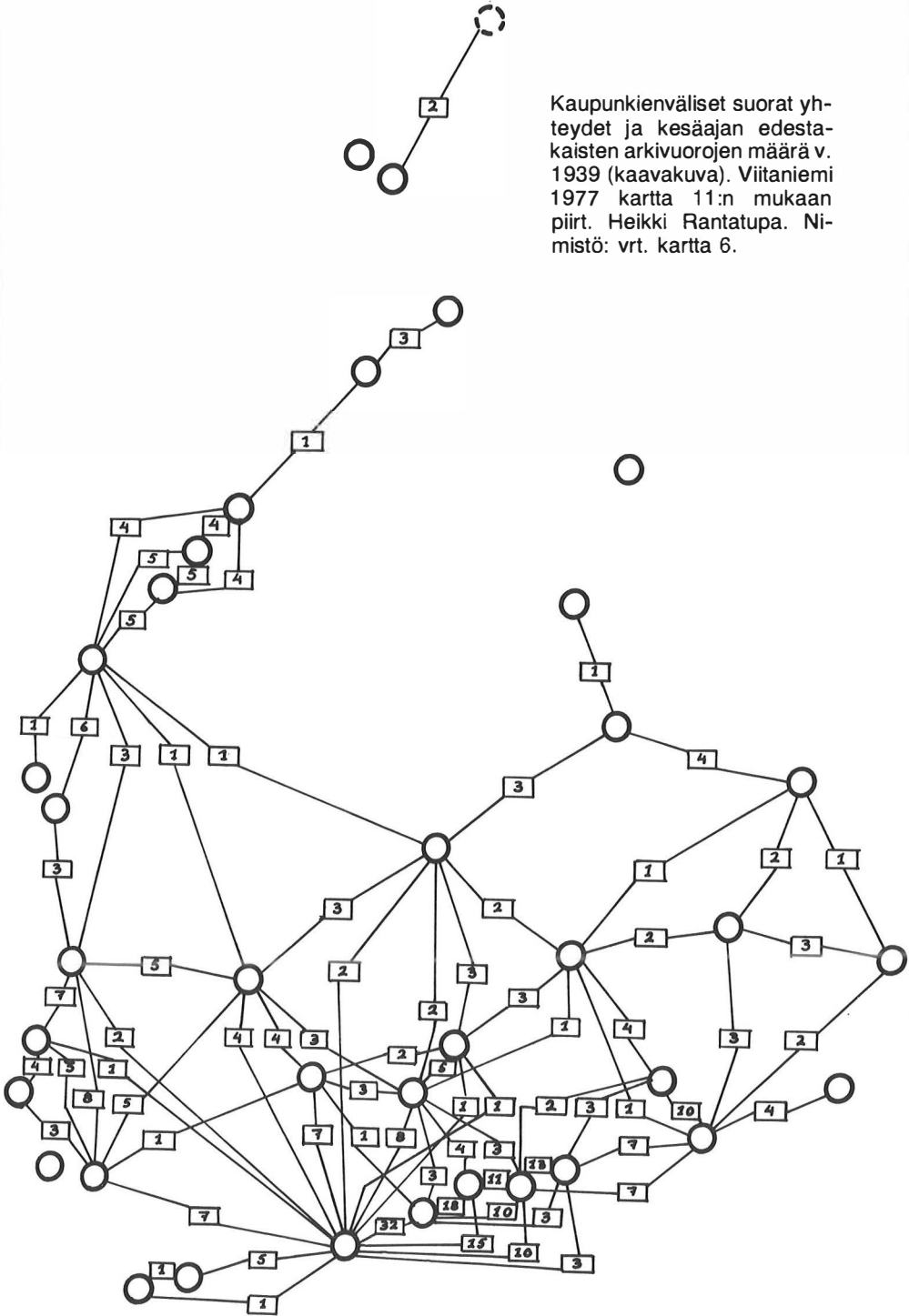
Taloudellinen tilanne alkoi parantua linja-autoliikenteessä tuntuvammin v. 1934, jolloin liikenne oli monilla seuduilla vilkkaampaa kuin aikaisemmin. Kannattavuuden parantuessa liikenteenharjoittajilla oli paremmat mahdollisuudet kehittää liikennettään. Uusia linjoja aloitettiin ja entisten linjojen vuoroja lisättiin, minkä vuoksi oli hankittava uutta kalustoa.²⁷

(Seuraavan aukeaman kartat 9–10). Kaupunkienväliset suorat yhteydet lisääntyivät 1930-luvulla, mutta silti niitä ei ollut vuosikymmenen lopulla kaikkien kaupunkien välillä. Linja-autoliikenteeseen kuuluivat kuitenkin olennaisena osana vaihtoyhteydet, jotka mahdollistivat matkustuksen, vaikka paikkakuntien välillä ei olisi suoraa linja-autoyhteyttä olluakaan.

Kaupunkienväliset suorat yhteydet ja kesäajan edesta-
kaisten arkivuorojen määrä v.
1935 (kaavakuva). Viitaniemi
1977 kartta 10:n mukaan
piirt. Heikki Rantatupa. Ni-
mistö: vrt. kartta 6.



Kaupunkiväliset suorat yhteydet ja kesäajan edesta-
 kaisten arkivuorojen määrä v.
 1939 (kaavakuva). Viitaniemi
 1977 kartta 11:n mukaan
 piirt. Heikki Rantatupa. Ni-
 mistö: vrt. kartta 6.



Jo vuosi 1936 oli linja-autoliikenteelle edullinen, mutta v. 1937 taloudellinen tilanne näytti vieläkin valoisammalta, kun yleinen nousukausi heijastui myös liikenteeseen voimakkaasti. LAL:n johto katsoi siitä huolimatta, etteivät linja-autoliikenteen harjoittajat päässeet nauttimaan »hyvän ajan» tuloksista samassa määrin kuin monet muut alat mm. siksi, ettei kuljetusmaksuja yleisesti korotettu kustannusten noususta huolimatta. Lisäksi tulot oli lähes kokonaan jouduttu käyttämään rapeutuneen kaluston uusimiseen, joten omaisuus oli kasvanut, mutta liikevoittoa ei muodostunut.²⁸

Nousukausi ei saavuttanut kaikkia alueita ja linjoja yhtä tuntuvasti. Vaikeuksia oli erityisesti yrittäjillä, jotka toimivat harvaan asutuilla seuduilla. Esim. Paulus Lohinivan v. 1936 aloittaman Rovaniemen – Raanujärven – Pellon linjan tulos oli tappiollinen, sillä asutus oli vähäistä ja ihmiset vähävaraisia. Lisäksi huono tie nosti kustannuksia ja aiheutti niin paljon vaikeuksia, että liikennöinti oli taistelua »erämaan oloja vastaan». Kun ostajaa ei löytynyt, oli yritystä kannattamattomuudesta huolimatta jatkettava.²⁹

LAL:n hallitus päätti vuonna 1937 kehottaa liikennöitsijöitä lähettämään tietoja tilinpäätöksistään liitolle. Tarkoituksena oli saada numeromateriaalia sen melko yleisen »harhakäsityksen» oikaisemiseksi, että linja-autoliikenne kannattaisi loistavasti. Näin saatujen tilinpäätösten perusteella Yrjö Vänttinen tarkasteli linja-autoliikenteen kannattavuutta v:n 1939 vuosikirjassa.³⁰ Vänttinen mainitsi, että varsin yleinen oli ollut käsitys, että linja-autoliikenne oli ollut erittäin kannattavaa. Todisteena tästä oli pidetty mm. sitä, että liikenneluvat olivat jatkuvasti olleet haluttuja ja että yrityksistä olisi »kulkupuheiden» mukaan maksettu korkeita hintoja. Vänttisen mukaan osa hakemuksista oli ammattitaidottomien hakemuksia pääasiassa jo liikennöidyille linjoille. Tällaiset hakemukset »provosoivat» aikaisempien yrittäjien vastahakemuksia, mikä osittain selittää hakemusten suurta määrää. Vänttinen katsoikin, että liikennöitsijät olivat laajentaneet liikennettään enemmän kuin kannattavuus olisi edellyttänyt. Tällaista kehitystä onkin nähtävissä. Esim. ylitorniolainen Eelis Aho haki seka-autolinjalupaa estääkseen kilpailijan tulon reitille.³¹

Vänttisen mielestä mistään linja-autoliikenteen hyvästä kannattavuudesta ei voinut puhua. Jonkinlaisen numeerisen kuvan antamiseksi käsitystensä tueksi hän esitti yhteenvedon sellaisten osakeyhtiömuotoisten yritysten, joiden osakepääoma oli vähintään 300 000 markkaa, v:n 1937 tilinpäätöksistä. Näitä yrityksiä oli 11. Vänttinen katsoi näiden yritysten taloudellisen tuloksen antavan melko luotettavan kuvan linja-autoliikenteen kannattavuudesta, koska tarkasteluun otettuja yrityksiä oli eri puolilla maata ja koska ne harjoittivat joko paikallis- tai kaukoliikennettä tai molempia. Yhdistämällä yhtiöiden tilinpäätökset saatiin seuraava omaisuustase:

VARAT:

Kassa- ja pankkitilit	1 092 501:75
Saatavat	708 797:15
Autot	22 605 159:50
Kiinteistöt	3 528 398:43
Kalusto ja varastot	1 204 095:15
Arvopaperit	1 084 656:–

mk 30 233 607:98

VELAT:

Osakepääomat	8 100 000:–
Rahastot	1 134 332:40
Lainat, tilivelat ja vekselit	18 838 598:10
Voitto	2 160 677:48

mk 30 233 607:98

Yrittäjien omiin pääomiin verrattuna Vääntinen piti voittoa tyydyttävänä. Osakepääomalle ja rahastoihin sijoitetuille varoille kertyikin korkoa yli 20 prosenttia. Kun ottolainauksen keskimääräinen korko³² oli vajaa neljä prosenttia, tuntuu Vääntisen arviointi linja-autoliikenteen »tyydyttävästä» kannattavuudesta omiin pääomiin verrattuna liian varovaiselta. Lisäksi Vääntinen katsoi, että liikenteen laajuuden huomioon ottaen tulos ei ollut yritysten jatkuvuuden kannalta kehuttava, koska toimittiin suurimmaksi osaksi luottojen varassa. Omiin pääomiin verrattuna yritysten velat olivatkin suuret.

Omien pääomien puutteen vuoksi autot ostettiin yleensä vähittäismaksulla 20–30 prosentin käsirahalla. Maamme linja-autoliikenne olikin vielä 1930-luvun lopulla suurimmaksi osaksi »vekselivetoista», kuten omaisuustase osoitti. Siksi luotonsaantimahdollisuudet olivat linja-autoliikenteelle tärkeät. Luottamusta pankkipiireistä näyttää löytyneen, koska lainoja oli annettu. LAL:n 10-vuotisjuh-lavuosisikirjassa luottojen merkitystä arvioitiin seuraavasti:

»Yrittäjän oman työn ohella on linja-autoliikenteen kehitykselle mitä merkityksellisintä ollut se monesti liiankin optimistinen luotonanto, minkä varassa linja-autoliikenteemme on kasvanut ja kehittynyt. Ilman niitä kymmenmiljoonaisia luottoja, mitkä tätä liikennettä harjoittaville on, uskon yksinomaan tämän liikennemuodon mahdollisuuksiin ja kasvuun, meille myönnetty, ei linja-autoliikenne tällä hetkellä olisi valtaosaltaan yksityisissä käsissä. Joskin liian avokätisesti myönnetty luotot ovat sekä niiden antajille että itse yrittäjille monasti koituneet mitä turmiollisimmiksi, täytyy kuitenkin myöntää, että liioittelematta koko liikenteemme on kasvanut juuri näiden luottojen turvin.»³³

Jo v:n 1938 loppupuolella alkoi näkyä enteitä taloudellisen tilanteen vaikeutumisesta, mutta vasta seuraavana vuonna linja-autoliikenteen kannattavuus heikkeni tuntuvammin. Tammikuun 4. p:nä pidetyssä ylimääräisessä liittokokouksessa liikennöitsijät päättivät korottaa taksoja 10 prosentilla 1.3.1939 lähtien, koska

liikenne oli käynyt kannattamattomaksi. Liiton hallitus korosti liikenteenharjoittajille luopumista kaikenlaisesta liikenteen lisäämisestä.³⁴

Linja-autoliikenteen taloudellinen tulos ei »ottanut parantuakseen» taksankorotuksesta huolimatta LAL:n toiminnanjohtaja Vanttisen elokuussa 1939 antaman lausunnon mukaan. Osittain tämä saattoi johtua siitä, että LAL:lla näyttää olleen vaikeuksia saada liikennöitsijät korottamaan taksoja, sillä kilpailun vuoksi kyytimaksuja ei haluttu kaikilla reiteillä nostaa. Pulmana olivat myös postiautojen taksat. Postilaitoksen kanssa pyrittiin tekemään taksasopimukset joka linjalla erikseen. Ainakaan Lahden paikallisosaston alueella PLH ei suostunut korottamaan yhtenkään linjansa taksoja.

Verotus linja-autoliikenteen kustannustekijäksi

Autoliikenteen järjestämistä varten v. 1921 asetettu neuvottelukunta esitti komiteaa laatimaan ehdotusta, miten henkilöautot, autobussit ja kuorma-autot entistä tehokkaammin saataisiin ottamaan osaa tiekustannuksiin. Perusteluissa vedottiin monien ulkomaiden esimerkkeihin. Pian myös TVH ehdotti komitean asettamista perustellen tehokkaamman autoverotuksen välttämättömyyttä kasvaneen autoliikenteen aiheuttamin suurin tiekustannuksin.³⁵

Valtioneuvosto asetti v:n 1926 helmikuussa komitean valmistelemaan ehdotusta moottoriajoneuvojen verotuksen uudistamisesta. Komitea katsoi, että Suomessa v:sta 1922 lähtien peritty leimaveron luonteinen autovero oli katsottava varsin vähäiseksi. Verotuksen tuottoa oli komitean mielestä lisättävä, mutta verotus oli ainakin toistaiseksi pidettävä suhteellisen lievänä, ettei henkilöiden ja tavaroiden kuljettamisesta huolehtivan autoliikenteen lisääntymistä estettäisi. Kun laki moottoriajoneuvoverosta annettiin tammikuussa 1929, otettiin komitean esitykset suurimmaksi osaksi huomioon.³⁶

Verotus kiristyi niin, että LAL:n laskelmien mukaan eri tavoin linja-autoliikenteeseen kohdistunut verotus oli 1930-luvun puolivälin tienoilla n. 23 prosenttia kuljetuksesta aiheutuneista kustannuksista. Moottoriajoneuvoveron sekä valtion- ja kunnallisverotuksen lisäksi linja-autoliikennettä – kuten autoliikennettä yleensäkin – rasittivat monet erikoisverot. Tullinmuotoisia veroja olivat bensiini- ja rengasvero, joiden lisäksi tullia perittiin maahantuonnin yhteydessä autojen tarvikkeista ja varaosista sekä v:sta 1935 lähtien autonaluustoista. Myös erikoisveroja on pidettävä lähinnä tieveroina. Muunkinlaisia linja-autoliikenteen erikoisveroja oli ollut suunnitteilla. Ylitarkastaja J. E. Tuokkilan antaman lausunnon mukaan v. 1931 suunniteltiin linja-autolipuista valtiolle kannettavaa 10 prosentin veroa. Lippujen myynti oli tarkoitus järjestää postitoimistojen välityksellä.³⁸ Nämä suunnitelmat eivät kuitenkaan toteutuneet.

Kysymys verorasituksen jakamisesta eri kansalaispiirien kannettavaksi aiheutti kiistoja. Liikennöitsijät eivät olleet tyytyväisiä siihen, että autoverotuksella

pyrittiin kokoamaan heidän mielestään liian suuria summia. Autoliikenteen verotuksen ja tiemenojen suhde käy ilmi seuraavasta asetelmasta.³⁹

Autoliikenteen verot milj. mk.	1928	1934	1938
Bensiinitulli	55	136	215
Moottoriajoneuvojen ja niiden osien tulli	38	20	57
Rekisterivero ja lisävero	6	29	57
Yhteensä	99	185	329
Tienpidon kulut:			
Kunnosapito menot	91	100	156
Lasketut pääomamenot	13	44	73
Hallintomenot	8	10	14
Yhteensä	112	154	243
Verojen enemmisyys (+) tai vähemmisyys (-)	-13	+31	+86

Siten ainakin Kiiskisen käyttämän laskentamenetelmän mukaan valtion autoliikenteeltä saamat verotulot olivat jo 1930-luvulla suuremmat kuin tienpidon kulut. Kun moottoriajoneuvoliikenne ei ollut ainoa tienkäyttäjryhmä, joskin sen ajoneuvokilometreinä laskettu osuus oli liikennelaskentojen⁴⁰ mukaan kasvanut v:n 1934 vajaasta 60 prosentista 83 prosenttiin vuoteen 1939 mennessä, muiden tietä käyttävien aiheuttamat tiekustannukset oli jätetty kokonaan autoilijoiden maksettavaksi. Toisaalta on todettava, että juuri autoliikenne paisutti tiemenoja. Taulukosta ilmenevät myös autoliikenteen verotuksen rakenteelliset pääpiirteet. Bensiinitullin osuus oli verotuloista suurin.

Verorasitusta eri aikoina on vaikea mitata. Sitäkin helpompaa ja paikkansapitävää on todeta, että linja-autoyrittäjät tuskin »rakastivat» verojaan 1920-luvulla. Kuitenkin näyttää siltä, että vasta 1930-luvulla verotuksen aiheuttamia rasituksia alettiin pontevammin valittaa. Tähän saattoi verorasituksen kasvun lisäksi olla muitakin syitä. Pula-aika toi myös verot korostetusti esille. Nyt liikenteenharjoittajilla oli myös entistä enemmän kanavia sekä vastaanottaa että levittää tietoa. Ehkä merkittävin tekijä huomion kiinnittymiseen verotukseen oli kiristynyt kilpailu henkilöliikenteessä valtion omistamien yritysten kanssa. Verotuksen kiristäminen alettiin nähdä valtion keinona parantaa omien yritystensä kilpailuasemaa.

Verotuksen raskaus oli usein esillä liikennöitsijän kokouksissa. Monet verojen alentamiseksi tehdyt esitykset eivät kuitenkaan tuottaneet toivottua tulosta.

Tämän vuoksi keskusteltiin v. 1935 uudesta vaikuttamisen keinosta: LAL:n hallituksen kokouksessa 6.5. esitettiin ajatus, että autoilijat voisivat tulevissa vaaleissa asettaa omia ehdokkaita, jotka ajaisivat eduskunnassa ja muutenkin ensisijaisesti autoilijain asioita. Esitys otettiin »suurella innostuksella vastaan», kertoo pöytäkirja. Omien ehdokkaiden nimeäminen katsottiin suorastaan välttämättömäksi. Valittiinpa Hämeen läänistä jo yksi ehdokkaista linja-autoilijain omaksi ehdokkaaksi, jolle toivottiin annettavan kaikki tuki. Myös samana vuonna pidetyssä LAL:n ylimääräisessä liittokokouksessa tuotiin ilmi tyytymättömyys vero- ja tullipolitiikkaan.⁴¹

Maaliskuussa 1936 valtioneuvosto asetti komitean valmistelemaan uutta mootoriajoneuvoverolakia. Mietintö valmistui syyskuussa samana vuonna. Mm. LAL antoi mietinnöstä lausunnon, mutta kun uusi verolaki astui voimaan v:n 1939 alussa, toteutettiin verotuksen järjestelyissä suurin piirtein komitean ehdotus. Koska uusi laki merkitsi liikenteenharjoittajille yhä lisääntyviä kustannuksia, katsoi asian vuoksi koolle kutsuttu ylimääräinen liittokokous ainoaksi mahdollisuudeksi taksojen nostamisen.⁴² Verotus kiristyi 1930-luvulla niin, että siitä tuli linja-autoliikenteen kannattavuuteen vaikuttanut tekijä. On myös syytä muistaa, että yritykset maksoivat erikoisverojen lisäksi myös tulo- ja omaisuusveroa.

Epäterve kilpailu vähenee

Linja-autoliikenteen tulevaisuuden kannalta oli merkittävää, että epäterve kilpailu väheni pula-ajan jälkeen. Taksat alkoivat yhtenäistyä 1930-luvun lopulla. Merkillepantavaa onkin, ettei maksujen yhtenäistymistä toteutettu koko maassa lainsäädäntöteitse, vaan tulokseen päästiin liikenteenharjoittajain alueellisin sopimuksin LAL:n avulla.⁴³

Alalla vallinnut hillitön kilpailu alkoi muutenkin vaimentua. LAL:n käsityksen mukaan kaukoliikenne olikin jo jokseenkin säännösteltyä v. 1934, kun taas paikallislinjat olivat edelleenkin »suuren mielivallan alaisia». Esim. v. 1935 Kemlin lähiliikenteessä oli edelleenkin harvinaisen kovaa kilpailua, etenkin Veitsiluodon linjalla. Aikatauluja ja taksoja muuteltiin ja tehtiin toisista ilmiantoja. Asiakirjojen vakuudeksi ja omien näkemysten tueksi saatettiin kerätä adressiin kaupunkilaisten nimikirjoituksia – eräässä ehdotuksessa oli lähes 330 henkilön nimikirjoitus. Kemiläisten kiistat olivat niin vaikeita, että niihin etsittiin ratkaisua maistraatissa, joka tuomitsi marraskuussa 1935 yhden Veitsiluodon liikennöitsijöistä menettämään liikenneoikeutensa kuukaudeksi, koska määrättyjä taksoja ei ollut noudatettu.⁴⁴

Merkittävää koko linja-autoliikenteen tulevaisuuden kannalta olikin, että kaukoliikenteessä epäterve kilpailu saatiin loppumaan miltei kokonaan.⁴⁵ Paikallis- ja lähiliikenteessä sen sijaan ei päästy yhtä hyvin tuloksiin. On kuitenkin heti korostettava, että on tchtävä selvä ero epäterveen ja ns. terveen kilpailun välillä,

Matkustajataksa linja-autossa

Linja-autoliikenteen kehityksen kannalta oli merkittävää, että epätervettä kilpailua pystyttiin vähentämään 1930-luvulla tuntuvasti lainsäädännön ja LAL:n avulla. Liikenteenharjoittajat sopivat yhtenäisistä taksoista alueellisesti tai jopa linjakohtaisesti. Porin-Turun linjan liikenteenharjoittajain taksasopimus 6.6.1939. LALA.

km.															
00	Pori														
22	7: -														
42	7: - Irjanne														
43	15	8:	2	Eurajoki											
64	20	13	7	6	Rauma										
70	22	15	9	3	3	Unaja									
76	23	16	11	9	5	2	Vermuntila								
88	25	19	13	11	7	4	3	Ihoda							
95	29	22	16	15	10	3	7	4	Soukainen						
100	30	23	13	16	12	9	3	6	2	Laitila					
129	33	32	26	24	20	13	16	14	11	9	Kynämäki				
140	41	35	29	23	21	17	14	13	4	Kousiainen					
145	42	36	31	29	24	22	21	19	15	14	6	2	Masku		
150	45	39	34	32	23	25	24	22	19	13	9	6	4	Naisio	
163	47	42	36	34	30	23	26	24	21	20	11	3	6	3	Turku
	Ehellä olevaan taksaan olemme tyytyväisiä ja substamme sitä liikenteessä Linjalla Pori-Rauma-Turku noudattamaan.														
	Raumalla, kesäkuun 6 p:nä 1939.														
	P. H. Arvola							K. H. Harjanne							
	K. Harjanne							K. H. Harjanne							
	K. H. Harjanne							K. H. Harjanne							
	K. H. Harjanne							K. H. Harjanne							
	K. H. Harjanne							K. H. Harjanne							
	K. H. Harjanne							K. H. Harjanne							
	K. H. Harjanne							K. H. Harjanne							

sillä terve kilpailu jatkui linja-autoliikenteessä edelleen kovana. Tällä kilpailulla oli selvät pelisäännöt: liikenteellä oli vahvistetut aikataulut, joiden noudattamista valvottiin, sekä jokseenkin yhtenäiset taksat. Siten kilpailu koitui entistä enemmän matkustajan parhaaksi, kun liikenteenharjoittajat pyrkivät luomaan hyvän reittiverkon, hankkimaan laadukkaita autoja sekä liikennöimään ja palvelemaan asiakkaitaan luotettavasti.

Yhteenveto

Linja-autoliikenne alkoi 1920-luvun alussa eri puolilla maata jokseenkin samanlaisesti. Vuonna 1920 liikennettä oli jo useiden paikkakuntien välillä. Linjoja perustivat sekä yksityiset henkilöt että erilaiset yhtiömuotoiset yritykset. Varsinkin linja-autoliikenteen alkuvuosina auto-osakeyhtiöiden ja auto-osuuskuntien merkitys oli suuri. Linja-autoliikenteen kehitys näyttäisi aluksi olleen voimakainta Oulun, Turun ja Porin sekä Hämeen läänissä. Uuden liikennemuodon avulla pyrittiin saamaan yhteyksiä lähinnä maaseudulta liikekeskuksiin, rautatieasemille ja laivavuoroille.

Linja-autoliikenne kasvoi voimakkaasti lähes koko 1920-luvun, kun uusia linjoja avattiin runsaasti etenkin maaseudulta liikeskeskuksiin. Myös suoria kaupunkienvälisiä yhteyksiä alkoi syntyä. Suurin osa linjoista oli vielä lyhyitä, mutta linja-autoliikennettä oli jo muutamalla varsin pitkälläkin linjalla. Eniten linja-autoja oli vuosikymmenen lopulla Turun ja Porin läänissä, mutta suhteessa väestöön autoja oli eniten Hämeen läänissä. Liikenne oli 1920-luvun puolivälin tienoille ilmeisesti joillakin reiteillä hyvinkin kannattavaa. Kannattavuutta ja liikenteen järkevää hoitoa alkoi kuitenkin yhä enenevässä määrin haitata paikoitellen suorastaan rajuksi tullut kilpailu, joka painoi taksat alas ja vaikeutti autojen aikataulunmukaista kulkua.

Talouspula alkoi tuntuvammin hankaloittaa linja-autoliikennettä v:sta 1929 alkaen: matkustajat vähenivät, tulot pienenivät, yrityksiä joutui vararikkaan ja linja-autojen määrä väheni etenkin v. 1932. Pula ei näytä kohdanneen kaikkia alueita yhtä voimakkaasti. Linja-autoliikenteen alttiutta taloudellisille vaikeuksille lisäsi yritysten kova keskinäinen kilpailu. Epätervettä kilpailua tosin onnistuttiin 1930-luvun alkuvuosina jo jonkin verran vähentämään etenkin kaukoliikenteessä. Monista vaikeuksistaan huolimatta linja-autoliikenne näyttää selviytyneen pulasta suhteellisen hyvin. Parhaassa asemassa olivat ne yrittäjät, jotka olivat jo ennättäneet vakiinnuttaa liikenteensä.

Linja-autoliikenteen kasvu jatkui ripeänä pula-ajan jälkeen seuranneen korkeasuhdanteen siivittämänä. Linja-autoliikenteen reittiverkko kattoi 1930-luvun lopulla lähes kaikki maantiet, minkä lisäksi liikennettä oli paljon myös sivuteillä. Mikäli linja-autoliikenteen taloudellista kehitystä tarkastellaan toiminnan tulosten perusteella, voidaan todeta liikenteen kannattavuuden olleen hyvä pulakauden jälkeen aina v:n 1938 loppupuolelle saakka. Sitä edistivät lisääntyneen kuljetustarpeen ja epäterveen kilpailun vähenemisen ohella myös tavarankuljetuksen ja tilausliikenteen lisääntyneet tulot. Syntyneet pääomat investoitiin: liikenneverkkoa laajennettiin, kalustoa parannettiin ja lisättiin sekä uusia korjaamo-, talli- ja toimitiloja rakennettiin. Oman pääoman lisäksi liikenteen kehittäminen perustui suuresti ulkopuoliseen velkapääomaan. Verotuksen merkitys kustannusten osatekijänä kasvoi 1930-luvun kuluessa. Pula-ajasta huolimatta 1930-lukua voitaisiin perustellusti nimittää linja-autoliikenteen »vaurastumisen vuosikymmeneksi».

Linja-autoliikenteen muita kehityspiirteitä

»Kun olin saanut auran Lieksaan, levisi pitäjälle pian tieto, että olin saanut sellaisen 'härvelin', joka aukaisee tiet, että hurahtaa. Pian alkoikin pitäjäläisiä virrata katsomaan tätä ihmepeliä. Monet lienee ne kerrat, kun minun sitten täytyi näyttää heille kuinka aura toimii ja toteamus oli, 'hyvä peli, mutta hevosille sitä ei pidä näyttää'.»

(V. A. Lukkarinen, Lieksa, LAL:n kirjehaast. 1967)

TILAUSLIIKENNE JA TURISTILINJAT

Linjaliikenteen ohella autoja alettiin heti alusta alkaen käyttää myös ns. *tilausajoon*. Tällöin tavallisesti joku ryhmä tilasi auton käyttöönsä tiettyä matkaa varten. Autoilun alkuaikoina autossa matkustaminen oli niin uutta, että huvimatkoja tehtiin varsinkin iltaisin ja sunnuntaisin pelkästään »kyydinottamisen» vuoksi. Yrittäjät mainitsivat lehti-ilmoituksissaan² mahdollisuudesta saada auto »ylimääräiseen ajoon». Myös liikennöitsijät itse järjestivät autoillaan pieniä kierrosajeluja, sillä jo lyhyestäkin matkasta voitiin periä melko hyvä maksu. Kun autoihin sopi matkustajia 20–30, voitiin näin saada hyvät lisätulot. Ainakin Heinolan markkinoilla linja-auto ajelutti markkinaväkeä ympäri toria vielä 1920-luvun puolivälin aikoihin. Matkustajista ei ollut puutetta.³ Usein ryhmämatkan pääte-pisteenä oli jokin kaupunki, jossa maaseudun asukkaat halusivat käydä katsomassa kaupunkilaisten elämää. Joskus matka voitiin ulottaa esim. naapurimaakunnan keskuspaikkaan – Etelä-Pohjanmaalta esim. Tampereelle.

Jo 1920-luvun alussa voitiin suurina juhlapyhinä järjestää matkoja suosittuihin turistikohteisiin. Esim. Liitossa oli 21.6.1921 ilmoitus, että auto tekee juhannuksena matkan Kuusamoon, jos matkustajia ilmoittautuu tarpeellinen määrä. Vuosikymmenen alussa tällaiset matkat olivat kuitenkin harvinaisia. Vuosikymmenen loppupuolella sen sijaan järjestettiin jo pitkiäkin tilausmatkoja. Esim. tamperelainen V. A. Koskinen ilmoitti järjestävänsä heinäkuussa v. 1928 matkan Petsamoon.⁴

Kotimaassa oli 1930-luvulla suosituimpana tilausajokohteena Lappi, jonne kuljetettiin matkailijoita eri puolilta maata linja-autolla. Niinpä pitkät tilausajomatkat lisääntyivätkin merkittävästi 1930-luvulla, sillä teiden ja kaluston paraneminen mahdollistivat entistä nopeamman ja mukavamman matkustuksen. Kesällä 1937 Helsingin Sanomat totesi, että Lappi on »muodissa» enemmän kuin koskaan. Niinpä esim. Kolttakönkällä voitiin kesäkautena 1938 kirjata lähes



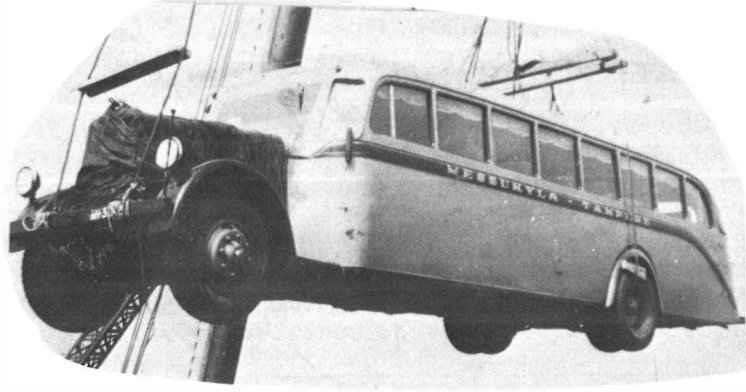
Ainakin hattujen mallista voi arvella, etteivät nämä matkustajat olisi jokapäiväisellä linjareissulla. Jotain juhlavampaa näyttäisi olevan mielessä. Linja-autoliikenteen alkuaikoina »kyydinottaminen» oli suurta huvia. Linja-autoilla tehtävien tilausmatkojen avulla mauseudun asukkaiden oli olennaisesti parempi kuin ennen saavuttaa kulttuuripalveluita ja avartaa näkemyksiään. Kuva v:lta 1922. Museovirasto.

4 600 yöpymistä. Kun yöpymisiä oli esim. v:n 1923 aikana ollut vain 118, matkailu oli lisääntynyt suorastaan ripeästi. Vuodesta 1937 alkaen oli mahdollisuus matkailla linja-autolla aina Enontekiön Peltovuomaan saakka, jonne oli aloitettu seka-autoliikenne.⁵

Vielä 1920-luvulla linja-autoilla ei kuljetettu matkailijoita ulkomaiden nähtävyyksiä katsomaan. Selvä muutos tapahtui 1930-luvun puolivälissä, kun uskaltauduttiin oman maan ulkopuolelle pitkillekin matkoille linja-autolla turistiliikenteen ulkomaille lisääntyessä. Ensimmäisiä pitkien ulkomaille suuntautuneiden tilausmatkojen suorittajia oli tamperelainen Frans Kovanen, joka v. 1936 ajoi reitin Viro – Latvia – Liettua – Saksa – Tšekkoslovakia – Itävalta – Unkari – Puola – Viro. Pitkästä matkasta selvittiin hyvin ja niin oli linja-autoliikenne suorittanut uuden aluevaltauksen. Tämän jälkeen Kovanen linja-autot kiertelivätkin vuosittain Keski-Euroopassa. Toinen tunnettu »Euroopankiertäjä» 1930-luvun lopussa oli K. A. Mikkolainen.⁶

Vaikka tilausajosta perittävät maksut olivat yleensä linjataksoja pienemmät, tilausajo oli linjaliikennettä kannattavampaa, koska maksu saatiin koko matkalta täydeltä lastilta. Linja-ajoon verrattuna päivän ansio tilausajossa nousi helposti kaksinkertaiseksi. Tästä johtuikin, että linja voitiin joskus jättää kokonaan ajamatta paremman tilauskyydin vuoksi. Tämä ei kuitenkaan ollut mahdollista enää 1930-luvulla, jolloin edellytettiin, ettei tilausajojen suorittaminen saanut häiritä linjaliikenteen säännöllisyyttä.⁷

Linja-autoilla uskallettiin 1930-luvun loppupuolella tehdä jo pitkiäkin matkoja ulkomaille. Frans Kovasen linja-autolla ajettiin v. 1936 reitti Viro – Latvia – Liettua – Saksa – Tšekkoslovakia – Itävalta – Unkari – Puola – Viro. Matkan alkua: Büssing-Nag -»turistibussi» rantautuu Tallinnan satamassa kesäkuussa 1936. Frans Kovasen kokoelmat.



Mahdollisuus käyttää linja-autoja tilausajoon oli tervetullut sekä autojen käyttäjille että liikenteenharjoittajille. Erityisesti maaseudun asukkaille tarjoutui siten hyvät mahdollisuudet avartaa elinpiiriään ja näkemyksiään, sillä yhtä henkilöä kohhti laskettuna tilausajomatka tuli ennennäkemättömän halvaksi muihin matkustusvaihtoehtoihin verrattuna. Myös linja-autoliikenteen muut valtit, kuten joustavuus, nopeus ja mukavuus tulivat erittäin selvästi näkyviin juuri tilausajossa. Niinpä linja-autosta tulikin välillisesti maaseudun asukkaille melkoinen kulttuuritekijä.

Tilausajon luonne muuttui tutkimusjakson aikana: 1920-luvulla painopiste oli lähiseutumatkoissa esim. erilaisiin juhliin, näyttelyihin tai hengellisiin tilaisuuksiin; vähitellen yhä näkyvämmiin alkoivat tulla mukaan myös pitemmät matkat – kuten turistimatkat ensin kotimaisiin ja 1930-luvun lopulla jo jossain määrin ulkomaisiin kohteisiin.

Jo 1920-luvulla oli linjoja, joiden kannattavuus perustui paljolti matkailuun tai joita ainakin mainostettiin *turistilinjoina*. Esim. Petsamoon matkustaneiden turistien yhä lisääntyvät joukot mahdollistivat vilkkaan linja-autoliikenteen syntymisen Rovaniemen ja Petsamon välille. Ilman matkailijoita tämän pitkän ja harvaanasutun reitin yhteydet olisivat varmaankin jääneet vähäisiksi.

Suurin osa matkailijoista saapui rautateitse Rovaniemelle, josta ei vielä 1920-luvulla ollut yhtäjaksoista maantietä Petsamoon. Silti esim. 1928 tämä n. 530 km:n pituinen matka voitiin kulkea noin puolessatoista vuorokaudessa. Rovaniemeltä ajettiin ensimmäisenä päivänä linja-autossa 295 km:n taival Ivaloon, josta jatkettiin aamulla Pitkäjärvelle. Täältä jouduttiin keskeneräisen tien vuoksi matkustamaan vesitse Salmijärvelle, josta oli valittavana kaksi vaihtoehtoista tapaa jatkaa matkaa. Paatsjokea pitkin voitiin jatkaa vesitse Kolttaköngäälle, josta höyrylaiva »Juho Vesainen» kuljetti matkailijat kahdesti viikossa Petsamoon. Toinen vaihtoehto oli linja-auto: Petsamoon johti Yläluostarin kautta vastavalmistunut maantie. Liikennöitsijä tarvitsi siis kaksi linja-autoa tällä vesimatkan katkaisemalla linjalla, kunnes yhtenäinen tie tuli valmiiksi v. 1931.

Vuonna 1928 Petsamon – Rovaniemen linjalla olivat postilaitoksen lisäksi yrittäjänä Lapin Autokeskus ja Petsamon Auto. Yhteyksiä Petsamoon voidaan pitää erinomaisina, sillä yhteensä sinne ajettiin 17 vuoroa viikossa.⁸

Toinen suosittu turistireitti oli matka Kajaanista Ouluun. Jo ennen ensimmäistä



Linja-autoilla joko kotimaassa tai ulkomailla tehdyt turistimatkat antoivat uusia virikkeitä ja vaikutteita. Autokalustomme oli 1930-luvun lopulla niin korkeatasoista, että sillä kelpasi matkustaa minne tahansa. Tunnettu »Euroopankiertäjä» oli mm. tämä Mikkolaisen Hesselmanilla varustettu Volvo. Ylin kuva Helsingin Eteläsatamasta v. 1939. LALA.

maailmansotaa tätä Oulujoen koskireittiä pidettiin Suomen mielenkiintoisimpana matkailureittinä, jonka tarjoamaa koskenlaskun tenhovoimaa monet ulkomaalaiset saapuivat kokemaan. Matkailijalla oli 1920-luvun puolivälissä seuraavat vaihtoehdot. Kajaanista matkustettiin ensin laivalla Vaalaan, josta voitiin jatkaa kahdella tavalla. Toiset ajoivat koko matkan Vaalasta Ouluun linja-autossa. Monet sen sijaan laskivat koskiveneillä Oulujokea Muhokselle, mistä jatkoivat

linja-autolla Ouluun. Vaalan – Oulun linjalla oli useita linja-autoyhtiöitä – lehtitietojen mukaan v. 1925 kymmenkunta. Ehkä parhaiten matkailijoita palvelemaan olivat tarkoitettut Oulujärven Laiva Oy:n, Suomen Matkailijayhdistyksen ja liikennöitsijä Hannes Vuoritsalon linja-autot, joiden aikataulut oli keskinäisin sopimuksin järjestetty niin, etteivät autot kilpailleet toistensa kanssa. Muutamina kesinä turistiliikenne oli varsin vilkasta. Vuonna 1927 linja-autot saivat junan kilpailijakseen.⁹

Myös Helsingin – Imatran linjaa mainostettiin ainakin v. 1927 turistireittinä, jota kotimaisten matkailijoiden lisäksi suositeltiin varsinkin ulkomaalaisille. Liikennettä tällä linjalla hoiti »Imatran Turistiautoliikenne», joka hankki käyttöönsä varustelutasoltaan erinomaisen linja-auton. Helsingin – Imatran välinen 365 km:n matka kesti 12 tuntia, joista kaksi oli varattu ruokailuihin. Edestakainen matka maksoi 325 markkaa eli 45 penniä kilometri.¹⁰

Ilmeisesti liikennöitsijät eivät olleet tarpeeksi ottaneet huomioon matkailijoiden tarpeita laatiessaan linja-autojen aikatauluja. Tähän viittaa ainakin se, että LAL:n äänenkannattaja kehotti näin tekemään. »Entisaikojen körötys häkäventtiili pohjassa linjan toisesta päästä toiseen» ei ollut mukavaa matkustajille eikä kuljettajallekaan, huomautti Linja-auto-lehti.¹¹

Seuraavalla vuosikymmenellä liikenteeseen otettuja turistireittejä oli mm. linja Vaasa – Virrat, jota liikenteenharjoittajat Haldin & Rose Oy ja Veljekset Haglund alkoivat yhdessä liikennöidä v. 1934. Linja oli alunperin suunniteltu turistireitiksi, jolla liikkui paljon ruotsalaisia matkailijoita.¹²

Siten linja-autoilla voitiin tilausajomatkojen lisäksi päästä matkailukohteisiin käyttämällä myös vakiovuoroja. Vaihtoyhteyksien avulla oli mahdollista matkustaa mukavasti pitkiäkin matkoja. Linja-autojen lisääntyneestä matkailukäytöstä hyötyivät kaikki kolme osapuolta, sillä matkailuelinkeinon harjoittajat saivat näin uusia asiakkaita ja liikenteenharjoittaja tärkeitä lisätuloja.

TALVILIIKENNE¹³

Auraus avuksi

Linja-autoliikenteen alkuaikoina ajettiin yleensä vain kesäisin, sillä teitä ei kyetty talvisin pitämään autoliikenteelle kulkukelpoisina. Teitä aurattiin kyllä hevosve-toisin puuauroin, mutta vähänkään suurempia kinoksia – kovaksi polkeutuneesta lumesta puhumattakaan – niillä ei kyetty poistamaan. Aurauksen tehottomuuden vuoksi teistä tuli paikoitellen hyvinkin laineisia. Monet liikenteenharjoittajat pyrkivät lumiesteistä huolimatta saamaan autonsa vuotuisen käyttöajan mahdollisimman pitkäksi, sillä vekselit »lankeilivat» talvellakin. Vähälumisina talvina onnistuttiin joskus lapiota ahkerasti käyttäen liikennöimään lähes koko talvi. Esim. talvi 1924–1925 oli niin leuto, että Etelä-Suomessa kylvettiin tammikuussa

ruista, joten autoliikennekin sujui tavallista paremmin. Yleensä linja-autot oli kuitenkin jätettävä seisomaan lumisimmaksi ajaksi, jolloin niille voitiin tehdä peruskorjaukset.

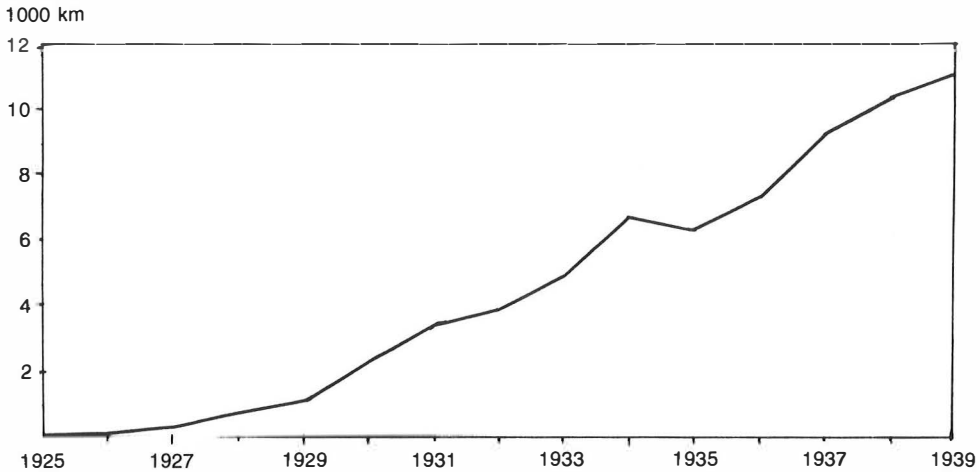
Jo 1920-luvun alkuvuosina alettiin tehdä koneellisia aurauskokeita moottoriajoneuvojen talviliikenteen mahdollistamiseksi. Tammikuussa 1923 kahden telaketjutraktorin avulla Turun – Uudenkaupungin välisellä tiellä suoritettut kokeet eivät kuitenkaan osoittautuneet lupaaviksi: raskas traktori sulloi lumen liian tiukkaan. Kokeilua jatkettiin seuraavanakin vuonna »kahdella nauhatraktorilla», mutta v. 1925 tämän tien auraamiseen ei enää suostuttu radan valmistuttua.¹⁴

Ensimmäinen tie, joka pidettiin autoliikenteelle avattuna koko talven, oli tie Lahdesta Heinolaan talvella 1924–1925. Heinolan kaupunginlääkäri ja eräät muut sitoutuivat KYTM:lle lähettämässä anomuksessa ottamaan kustannuksiin osaa 15 000 markalla, jonka perusteella ministeriö katsoi aiheelliseksi myöntää TVH:lle 45 000 markkaa anottuun aurauskokeiluun. Aukipito osoittautui kalliiksi, ja lähes puolet määrärahoista jouduttiin käyttämään kinostavien tienvarsiaitojen poistamiseen ja pystyttämiseen taas kesäksi. Samana vuonna myönnettiin 15 000 markan määräraha myös Tampereen – Kangasalan tien aukipitämiseksi. Tämä aurauskokeilu vaikuttaa salaperäiseltä, sillä maaherralle lähetetyssä tiedotteessa on merkintä »ei sanomalehtiin». Seuraavana vuonna Aamulehti silti kertoi, että kokeilu oli onnistunut jokseenkin hyvin. Aurauskaluston puutetta ja suurta tarvetta kuvaa sekin, että Vaasassa tehtiin ko. talvena aurauskokeita tavallisella kyntöauralla.¹⁵

Valtion auraustoiminta oli vielä 1920-luvulla vähäistä, kuten kuvio 7 osoittaa. Moottoriajoneuvojen määrän ja merkityksen kasvu lisäsi talviautoliikenteen tarvetta, minkä vuoksi tieviranomaisiin kohdistunut paine ympärivuotisen autoliikenteen mahdollisuuksien parantamiseksi lisääntyi. Aurausta lisättiinkin vuotta 1935 lukuun ottamatta niin, että v. 1939 n. 11 000 kilometriä teitä kuului valtion aurausohjelmaan. Kovin kattavana aurausta ei kuitenkaan vielä voi pitää, sillä vasta vajaat 34 prosenttia maanteistä aurattiin. Melkoista parannusta oli kyllä tapahtunut, sillä v. 1930 vain kahdeksan prosenttia maanteistämme kuului valtion aurausohjelmaan. Aurauksen lisäys on nähtävissä myös kartoista 11 ja 12. V:n 1937 aurausohjelma oli olennaisesti laajempi kuin 1930-luvun alun aurausohjelma. Siten autoilijoiden käyttöön oli tullut jo suuren osan tärkeimmistä teistä käsittävä talvitieverkko.¹⁶

Tarkasteltaessa lähemmin missä määrin valtion eri laitokset aurasivat teitä voidaan todeta TVH:n vastanneen v:een 1930 asti koko valtion auraustoiminnasta. Tämän jälkeen teitä alkoivat v. 1930 aurata lisäksi posti- ja lennätinlaitos, v. 1931 lääninhallitukset ja puolustuslaitos sekä v. 1933 myös rautatiehallitus. TVH:n osuus aurauksesta väheni v:sta 1930 v:een 1935 paljon, 83 prosentista 36 prosenttiin. Sen jälkeen muiden valtion laitosten auraustoiminta alkoi vähentyä niin, että v. 1939 TVH:n osuus oli liki 90 prosenttia.¹⁷

Valtion lisäksi teitä alkoivat jo 1920-luvulla aurata yksityiset liikenteenharjoitta-

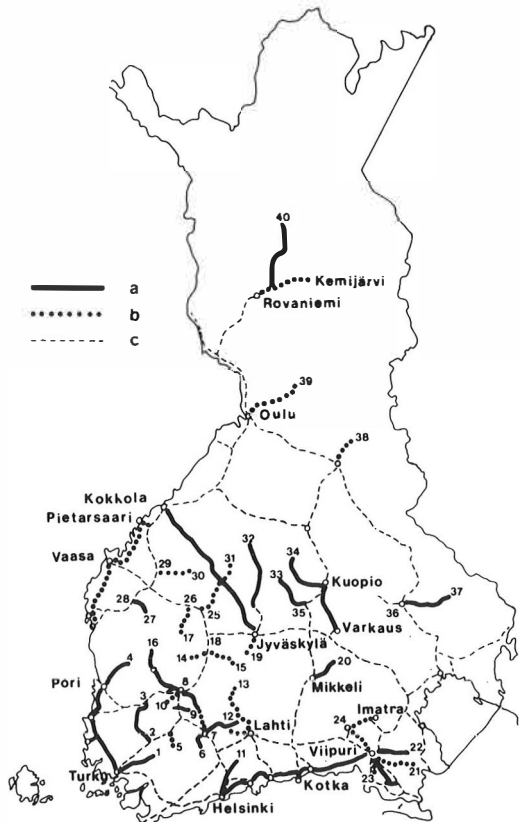


Kuvio 7. Valtion auraustoiminta 1925–1939/1000 km. Valtion auraustoiminta oli 1920-luvulla vielä vähäistä, mutta lisääntyi 1930-luvulla niin, että maanteistä aurattiin vuosikymmenen lopulla vajaat 34 prosenttia. Varsin tärkeitä oli liikenteenharjoittajain itsensä suorittama teiden auraus, joka ulottui monille sivuteillekin. Lähde: SVT XIX 1942 s. 24.

jat, jotka siten omin avuin pyrkivät hoitamaan liikennöinnin talvellakin. Usein aura sijoitettiin linjavuorolla olleen auton nokkaan, mutta monilla liikenteenharjoittajilla oli etenkin 1930-luvulla erityisiä aurausvuoroja. Kun valtion auraustoiminta oli maanteiden kokonaispituuteen nähden kauan varsin vähäistä, liikenteenharjoittajain itsensä suorittama auraustoiminta oli sitäkin merkityksellisempää. Sen avulla voitiin hoitaa monien tärkeiden reittien liikennettä, jotka muuten olisivat jääneet ainakin osaksi talvea kokonaan liikennöimättä. Merkillepantavaa on lisäksi, että liikenteenharjoittajat aurasivat myös pieniä sivuteitä.

Selvittääkseen liikenteenharjoittajain auraustoiminnan laajuuden LAL keräsi talvella 1937–1938 tiedot aurauksesta. Tutkimuksen tulosta voidaan pitää jopa yllättävänä: liikenteenharjoittajat aurasivat teitä n. 10 800 kilometriä, eli enemmän kuin valtio. Esim. Pohjois-Karjalan liikennöitsijäin osuus tästä »aurausurakasta» oli 1 472 kilometriä. Alueen liikenteenharjoittajat antoivatkin lokakuussa 1938 julkilausuman, jossa toivottiin valtion lisäävän omaa osuuttaan, koska laajamittainen auraus kävi yrittäjille liian raskaaksi. Yksityisistä liikennöitsijöistä voidaan ottaa esimerkiksi Matti Ruponen. Hänen aurausohjelmaansa kuului v. 1937 teitä yli 700 kilometriä. Ruposella oli käytössä 16 auraa ja 30 kilometriä lumiaitaa. Kyse ei ollut siis mistään harrastuksesta.¹⁸

Liikennöitsijät saivat osittaista korvausta aurauksistaan valtiolta ja kunnilta. Avustusta voitiin saada myös teiden varsilla sijainneilta teollisuuslaitoksilta tai kaupoilta. Monesti korvausten saanti osoittautui vaikeaksi ongelmaksi. Esim. liikennöitsijä J. Heikkinen, joka mm. talvella 1930–1931 aurasi Tervon – Keiteleen välisen maantien, ei monista avustusanomuksista huolimatta onnistunut



Kartta 11. Talvella 1930–1931 autoliikenteelle aukkipidetyt maantiet sekä auruksen suorittajat. Merkkien selitykset: a TVH:n auruamat tiet; b lääninhallitusten ja postilaitoksen aukipitämät tiet; c rautatie. Yhtenäistä talvitieverkkoa ei vielä syntynyt. Liikkeenharjoittajain oma auruustoiminta oli sitäkin merkityksellisempää. Kartta: Perko s. 303.

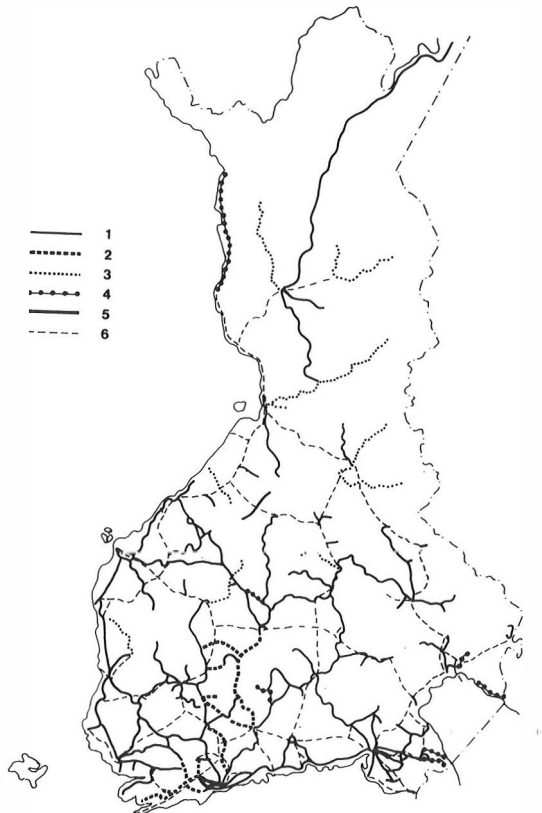
- | | |
|----------------|-----------------|
| 1 Marthila | 21 Valkjärvi |
| 2 Loimaa | 22 Räisälä |
| 3 Vammala | 23 Johannes |
| 4 Kankaanpää | 24 Lappeenranta |
| 5 Forssa | 25 Myllymäki |
| 6 Renko | 26 Ahtäri |
| 7 Hämeenlinna | 27 Jalasjärvi |
| 8 Tampere | 28 Kurikka |
| 9 Valkeakoski | 29 Lapua |
| 10 Pirkkala | 30 Alajärvi |
| 11 Mäntsälä | 31 Kivijärvi |
| 12 Asikkala | 32 Pihtipudas |
| 13 Kuhmoinen | 33 Vesanto |
| 14 Ruovesi | 34 Pielavesi |
| 15 Jämsänkoski | 35 Suonenjoki |
| 16 Parkano | 36 Joensuu |
| 17 Virrat | 37 Ilomantsi |
| 18 Mänttä | 38 Hyrynsalmi |
| 19 Korpilahti | 39 Pudasjärvi |
| 20 Juva | 40 Sodankylä |

saamaan valtiolta korvausta. Sen sijaan Keiteleen kunnalta ja kahdelta osuusliikkeeltä hän sai hieman avustusta. Monet liikennöitsijät aurasivatkin teitä ilman minkäänlaista maksua vain omia autojaan varten. Esimerkkinä tästä voidaan mainita, että LAL:n Iisalmen paikallisosaston jäsenet aurasivat talvella 1937–1938 ilman vähintäkään korvausta päivittäin tietä 477 kilometriä.¹⁹

Auruksen lisäämistä helpotti auruuskaluston tekninen kehitys. Ratkaiseva parannus oli auton eteen asetettavan ns. kärkiauran käyttöönotto. Ilmenihän jo ensimmäisissä auruuskokeissa, että auras oli parempi tehdä traktorien sijasta kuorma-autoilla, jolloin lumi lentäisi tarpeeksi etäälle. Näitä auroja valmistettiin Suomessa jo v. 1926 aluksi ruotsalaisten ja norjalaisten mallien mukaan, mutta pian yhä enemmän omien kokemusten perusteella. Liikennöitsijät hankkivat kärkiauroja pian käyttöönsä. Niinpä esim. Etelä-Pohjanmaalla liikenne kyettiin v. 1927 hoitamaan läpi talven muutamilla reiteillä oman auruustoiminnan avulla. Esim. v. 1930 liikennöitsijöille myytiin 130 lumiauraa. 1920-luvun lopussa ryhdyttiin teiden levittämiseksi ja auruusvallien mataloittamiseksi valmistamaan autojen sivuauroja sekä vedettäviä peräauroja. Kärkiaurat kytkettiin aluksi auton etuakseliin, mutta pian raskaat aurat alettiin kiinnittää niveltyvällä kytkimellä runkokiskojen päihin tai suoraan puskuriin.²⁰

Valtio saattoi avustaa auruustoimintaa hankkimalla auroja, joita liikennöitsijät saivat käyttää. TVH:n Tampereen piirissä tällaista menettelyä suunniteltiin

Kartta 12. Kulkulaitosministeriön määräyksestä vuonna 1937 moottoriajoneuvo liikenteelle aukipidetyt maantiet sekä aurausten suorittajat. Merkkien selitykset (= aurausten suorittajat): 1 TVH; 2 lääninhallitukset; 3 postilaitos; 4 rautatiehallitus; 5 puolustuslaitos. 6 on rautatie. Paikannimistä vrt. kartta 11. Kun vielä otetaan huomioon liikenteenharjoittajain auraukset, autoilijoilla oli 1930-luvun loppupuolella käytössään jo mittava talvitieverkko. Kartta: Perko s. 307.



otettavaksi käyttöön v. 1928. Käytäntöä oli kokeiltu aikaisemmin Pohjois-Suomessa, kun Lapin autoilijayhdistys jo v. 1927 osti autoilijoiden käyttöön auran, jolla joulukuussa aurattiin ensimmäisen kerran Rovaniemen – Kemien tietä. Tampereen piiriin malliaura saatiin tammikuussa v. 1928, jolloin sillä suoritettiin auraukokeita. Työntöautona oli 30-hevosvoimainen Fiat-henkilöauto, mikä vähän panee epäilemään kokeilijoiden asiantuntemusta ja kokeilujen tuloksia.²¹

Hevosten käyttäjillä ja automiehillä oli erimielisyyksiä teiden auraamisen tarpeellisuudesta. Näin oli varsinkin 1920-luvun alkupuolella. Maanomistajat osoittautuivat lisäksi varsin hitaiksi poistamaan teiden varsilta aidat, jotka keräsivät teille suuria kinoksia aurautautojen vaivaksi. Vähitellen talviliikenteen merkitys alettiin ymmärtää yhä laajemmissa piireissä. Erityisesti juuri Pohjois- ja Itä-Suomessa mm. linja-autoliikenteen jatkuminen talvellakin koettiin tärkeänä. Myös LAL teki talviautoliikennettä edistävää työtä, esim. heinäkuussa 1929 se pyysi valtioneuvostoa suorittamaan tutkimuksen talviautoliikenteen mahdollisuuksista maassamme.

Säiden »armoilla»

Vaikka maanteiden talviliikennettä pyrittiin talviaurausten lisäksi helpottamaan myös teiden varsille asetettujen lumiaitojen avulla, oli kovilla tuiskuilla kuitenkin usein turvauduttava lapioon. Ei silloin »joutanut» kuljettajalle solmio kaulaan.



Auraskaluston kehityksestä huolimatta oli pahimpien pyryjen ja tuiskujen jälkeen turvauttava lapioon. Monesti kyläläiset tulivat yhdessä talkoisiin, sillä linja-autoyhteyksien säilyminen oli tärkeää. Tässä yli 30 lapiomiestä avaamassa tietä Matti Kerolan linja-autolle. Kaarlo Kokon kokoelmat.

Usein myös matkustajat auttoivat lumen lapioinnissa. Kaukonäköinen liikennöitsijä hankkikin autoonsa useita lapiota. Monesti myös kyläläiset tulivat lapioineen auttamaan, mitä on pidettävä osoituksena siitä, että linja-auton säännöllistä kulkua pidettiin tärkeänä.²³ Hauskojakin tapauksia tuossa touhussa sattui. Kerrankin eräs Antti Keinosen kuljettajista joutui lapioimaan linjavuorollaan monessa paikassa, mikä ei tietenkään nostanut kuljettajan mielialaa. Niinpä hän vauhditti työntekoaan railakkailla kirouksilla. Tästä eräs matkustajana ollut rouva ei pitänyt, vaan huomautti kuljettajalle, ettei tämä pääse taivaaseen, koska kiroilee niin kovasti. Kuljettaja vastasi: »Pääsis vaan Lauttakylään, sinne nyt matkalla ollaan.»²⁴

Jos oli talviliikenne joskus vaikeaa 1920-luvun autokuskilla, niin ei kovin paljon helpommalla päässyt hänen virkaveljensä 1930-luvullakaan. Vaikka hänellä olikin käytössään enemmän aurattuja teitä ja auraukseen soveliaampi voimakkaampi autokalusto, oli edelleenkin tartuttava lapioon lumisateiden ja pyryjen tukittua tiet niin, ettei voimasta ollut apua. Niinpä oli lapioitava, lapioitava ja lapioitava, haettava autolla uusi vauhti ja rynnättävä kinoksiin. Kerralla eteenpäin voitiin päästä metri, pari tai jopa kymmenen. Sen jälkeen taas »pakki» päälle, peruutus, ykkönen, kakkonen ja uusi vauhti ja jälleen pysähdys. Luonnollisestikaan aikatauluja ei kyetty noudattamaan.

Auton eteen asetettavasta kärkiaurasta tuli liikenteenharjoittajille tehokas »ase» ponnisteltaessa liikenteen hoitamiseksi ympäri vuoden. Liikenteenharjoittaja Hannes Karppinen tunkeutumassa kinosten läpi v. 1938 Kuopion – Kehvon linjalla. LALA.



Siten huolimatta kaikista parannuksista oltiin edelleenkin paljolti säiden »armoilla». Vähälumisina talvina liikennettä voitiin hoitaa miltei keskeytyksettä, mutta lumisimpina tuli katkoja. Lehdistö seurasi linja-autoliikenteen sujumista jokseenkin tarkasti – etenkin liikenteen kriisiaikoina, jolloin selontekoja autojen kulusta saattoi olla päivittäinkin. Esimerkkinä helposta talvesta voidaan mainita talvi 1932–1933, joka esim. Keski-Suomessa oli autoliikenteen kannalta lähes ihanteellinen. Kaikkia päälinjoja kyettiin liikennöimään. Pienempiä linjoja jäi LAL:n Jyväskylän paikallisosaston puheenjohtajan Toivo Rikkisen lausunnon²⁵ mukaan liikennöimättä talvella noin kolmasosa koko liikenneverkosta.

Vaikeinakin talvina liikennöitsijät yrittivät sinnikkäästi hoitaa linjansa. Merkitseen liikenteen loppuminen myös tulojen loppumista. »Väkin» hoidettu liikenne lisäsi tuntuvasti kuluja: polttoaineen kulutus moninkertaistui kinoksesta kinokseen hyökättäessä ja kalusto kului normaalia nopeammin, mikä puolestaan kasvatti korjauskustannuksia ja lisäsi kaluston uusimistarvetta. Siten talviliikenne oli monesti kannattamatonta. Lumisesta talvesta on hyvä esimerkki talvi 1934–1935, joka oli erittäin vaikea linja-autoliikenteelle ainakin Vaasan läänissä. Kovista ponnisteluista huolimatta Vaasan seudun liikennöitsijäin 35 autosta 15 joutui seisomaan kaksi kuukautta. Lumitilanteen vaikeutta kuvaa hyvin se, että vajaan 60 kilometrin pituisen Kauhajoen–Seinäjoen välisen tien avaaminen vei liikennöitsijä Juho Peltoselta ja apuna olleelta »melkoiselta miesjoukolta» tammi-kuun alun pyryjen jälkeen seitsemän vuorokautta. Sama urakka oli edessä jälleen helmikuun tuiskujen jälkeen.²⁶

Myös muilla aurausta suorittaneilla liikennöitsijöillä oli samantapaisia kokemuksia aurauksen vaikeudesta. Seuraavaan tapaan muisteli elimäkeläinen liikennöitsijä Emil Lauhkonen talviautoliikenteen hankaluuksia:

»Lähdin joulukuussa 1934 Helsingistä kello 15.00 vuorolle, jolloin oli erittäin kovat lumiesteet. Iltaan mennessä saavuttiin Porvooseen jossa kaikki yövyttiin matkustajakotiin. Meitä oli 14 henkeä. Aamulla noin kello 9.00 jatkettiin matkaa kohti Loviisaa, jonne saavuttiin ilta myöhällä ja jouduttiin yöpymään siellä. Aamuvarhain jatkettiin matkaa Kotkaa kohti ja saavuttiin perille noin kello 15.00 joten yksisivuinen vuoro kesti 2 vuorokautta».

Kaikilla teillä aurausta ei voitu ajatellakaan. Esim. Simojokivarren teillä ei voinut käyttää kärkiauraa, minkä vuoksi aurausta ei yritettykään.²⁷

Talvi aiheutti lisää hankaluuksia myös niille liikennöitsijöille, joiden täytyi reiteillään käyttää losseja. Lossit joutuivat nimittäin joskus kovien pakkasten takia lopettamaan liikenteensä, ennen kuin jää kantoi raskaita autoja. Keväällä taas jää saattoi haurastua, ennen kuin lossiliikenne voitiin aloittaa. Tällaisessa tilanteessa uskaltauduttiin linja-autolla joskus heikoille jäille. Niinpä esim. marraskuussa 1926 E. Almin linja-auto vajosi Rovaniemellä Linaan lossilla jäihin. Kuljettaja ja mukana ollut matkustaja ehtivät pelastautua hyppäämällä autosta. Seuraavan vuoden marraskuussa puolestaan Kajaanin–Kuhmon linjan Brockway upposi Tervasalmessa ikkunoitaan myöten.²⁸

Talvi ei ollut autoliikenteelle pelkästään este, vaan se saattoi jonkin verran parantaakin kulkumahdollisuuksia. Käyttöön voitiin ottaa *jääteitä*, tosin vain muutamilla paikkakunnilla ja lyhyeksi aikaa. Siten jääteiden merkitys autoliikenteelle oli melko mitätön – toisin kuin hevosliikenteelle. Tästä harvinaisesta autoliikennemuodosta kannattaa kuitenkin mainita pari esimerkkiä. Viipurissa oli jälle auratulla reitillä Uuraaseen joskus syksytalvisin paljon autoja. Kaukoliikennöitsijöiden lisäksi reittiä alkoivat nimittäin ajaa myös paikallisliikennöitsijät. Vaikka jään kestävyyttä pyrittiin valvomaan, autoja upposi joskus. Vaara eksyä heikoille jäille oli erityisen suuri pimeässä ja pyryssä. Keväällä, kun jäällä oli paljon vettä, tunsivat matkustajat joskus istuvansa pikemminkin moottoriveneessä kuin linja-autossa. Toinen 'jäälinja' Viipurissa oli Kauppatorilta Hiekan kaupunginosaan, jonne kesäinen veneyhteys voitiin näin korvata linja-autoliikenteellä. Tampereen seudulla kurulainen liikenteenharjoittaja, nykyinen liikenneneuvos Artturi Tiura liikennöi vuosikymmenen vaihteessa seitsemän hengen henkilöautolla Kurusta jäätä myöten Tampereelle. Auton perässä oli kirkkoreki, jossa kuljetettiin tavaroiden lisäksi myös matkustajia. Kesäaikaan verrattuna matka nopeutui, mutta lumiesteiden lisäksi vaikeutena olivat railot, joita oli kierreltävä.²⁹

Talvi ja linja-autokalusto

Kylmät sääet aiheuttivat autoilijalle lisää työtä ja harmeja. Monta kertaa autoa sai veivata pitkäänkin, ennen kuin yön aikana kangistunut moottori suostui käynnistymään. Fordissa jouduttiin joskus käynnistämisen helpottamiseksi nostamaan takapyörä ilmaan, sillä öljy oli niin kankeaa, etteivät vaihdelaatikon levyt toimineet. Tällöin »veto» jäi päälle. Nykyaikaiset jäähdyttäjän pakkasnesteeet olivat pitkään tuntematon käsite, minkä vuoksi vedet oli päästettävä yöksi autosta pois, ellei ollut lämmintä tallia. Tämä tiesi sitä, että aamulla oli jo ennestäänkin varhaisen ylösnousun lisäksi noustava vieläkin aikaisemmin lämmittämään vettä autoon ja aloittamaan »käynnistysarjoitukset».

Teollisuus kiinnitti 1930-luvulla entistä enemmän huomiota talviautoliikenteelle tarpeellisten erikoistuotteiden kehittelyyn ja markkinointiin. Saatavissa oli mm. erityisiä talviöljyjä ja myös jäähdyttäjän pakkasnesteeitä.³⁰ Kuitenkaan autoissa ei vielä 1930-luvulla otettu yleisesti pakkasnesteeitä käyttöön, vaan auton sulana pysyminen oli joko liikenteenharjoittajan tai kuljettajan huolena. Kovilla pakkasilla autoa ei voitu pitkään seisottaa käyttämättä sitä välillä. Neuvottomaksi ei jääty, vaan käytössä oli monenlaisia »poppakonsteja» kunkin kekseliäisyyden mukaan. Joku kaasi jäähdyttäjään petroolia, joku toinen glyseriiniä. Tärkein suoja jäätymistä vastaan olivat kuitenkin kunnon peitteet, joilla lämmön haihtumista voitiin hidastaa.

Tuon ajan autot olivat lisäksi vetoisia ja kylmiä, joten ne tarjosivat yllin kyllin »reumatisminlääkettä». Ikkunoiden pitämiseksi kirkkaina ei aluksi ollut lämmin-ilmapuhaltimia – kuten nykyään – mutta suolapussillakin tultiin välttävästi toimeen.

Aluksi autoissa ei ollut minkäänlaista lämmityslaitetta. Pakkasten kovuuden näki silloin matkustajien pyöreystä: mitä kovempi pakkane oli sitä enemmän oli puettava päälle. Jos matkustajien käytettävänä autossa oli huopia; siitä kannatti jo mainita lehti-ilmoituksessa. Näin palveli matkustajiaan Ikaalisten–Tampereen linjalla v. 1924 Vilho Stenroos. Vihdoin joku keksi ruveta käyttämään autonsa lämmityslaitteena tavallista kamiinaa. Esim. E. J. Helanderilla oli autossaan Lapuan–Alajärven linjalla kamiina ja »Santerin Eino» lämmittäjänä. Auton tulon saattoi kuulemma pimeinä talviaamuina erottaa jo kaukaa kamiinan savutorvesta sinkoilevista kipinöistä.³¹ Jo 1920-luvun loppupuolella jotkut koritehtaot valmistivat melko tehokkaita lämmityslaitteita, kuten esim. pakoputkilämmittämiä. Saattoipa joissakin malleissa olla oikein »riparipatteri ovipielenkin alla». Kuitenkin vielä v. 1927 linja-autojen lämmityslaitteissa oli suuria puutteellisuksia, mikä ilmeni mm. Oulussa marraskuussa 1927 pidetyssä tarkastuksessa: seitsemässä linja-autossa ei ollut asetuksen mukaista lämmityslaitetta.³²

Talviliikenteen vaikeutena oli 1930-luvullakin autojen kylmyys. Pakoputkilämmitin oli kyllä joskus raskaalla suojakelillä niin kuuma, että se suojuksista huolimatta käräytti huolimattomasti autossa istuvan pieksunvarret. Lämmönhuk-

NOKIAN "KELIRENGAS"

linja- ja kuorma-autoille



"KELIRENGAS" on uusi kotimainen talvirengas. Se vetää pehmeässäkin lumessa, sillä sen uriin ei lumi tartu. Kulutuspinnassa olevat imukupit näet kiinnittävät renkaan myös kovaan ja liukkaaseen alustaan, estäen luistoa. Jarrutus tulee tehokkaaksi — kaarteet ja käännökset onnistuvat ilman sivuluistoa.

Henkilöautojen vastaavaa rengasta kutsutaan Nokian "Hakkapeliitaksi".

Lumiteillä - kotimaiset talvirenkaat

NOKIA

Linja-autojen talvivarustukseen kuuluivat olennaisena osana ketjut. Rengastehtaat alkoivat 1930-luvun loppupuolella kiinnittää entistä enemmän huomiota erityisten talvirenkaiden valmistukseen. Markkinoille tuli myös kotimainen »Kelirengas». Mainos Suomen tieturistista 1938.

kaa aiheutti erityisesti se, että korit olivat heikosti eristettyjä. Ikkunat olivat yksinkertaiset ja jo kohtalaisella pakkasella paksun kuuran peitossa. Niinpä sekä kuljettaja että matkustajat joutuivat pukeutumaan lämpimästi. Ei kuljettaja tuohon aikaan voinut pyöritellä ohjauspyörää 30 asteen pakkasella paitahihasillaan – kuten esim. 1960-luvun virkaveljet tekivät – vaan päälle oli vedettävä paksu turkki, jalkaan pitkävartiset töppöset ja lämpimät rukkaset käsiin. Ei silloin edes osattu ajatella, että linja-auton olisi pitänyt olla lämmin, muistelivat tuon ajan kuljettajat.

Vaikeudet lisäävät luovuutta. Linja-automiesten kokeilumielestä ovat osoitukseksi muutamat talviliikenteeseen tarkoitettut »keksinnöt». Jalasjärvellä liikennöinyt ns. »Vallin auto» kokeili linja-auton etupyörien tilalla suksia. Autoa lienee kuitenkin tämän muutoksen jälkeen ollut liian vaikea ohjata, minkä vuoksi yritys jäi pelkäksi kokeiluksi. Volmar Mäkinen puolestaan rakensi autoonsa jääjarrun. Kuljettajan istuimen viereen asennettiin kaksi tankoa, joista toisella jarru laskettiin ja toisella nostettiin. Yleisimmin »topparina» käytettiin ns. jääkapulaa, jolla liukkaassa mäessä yritettiin estää autoa liukumasta mäkeä takaperin alas.³³

Linja-auton talvivarustukseen kuuluivat olennaisena osana myös ketjut, sillä nastoja tuohon aikaan ei ollut käytössä. Kuljettajalla olikin ketjujen kanssa aikamoista »puljaamista», sillä niitä oli joko irroitettava tai kiinnitettävä nopeastikin vaihtelevien keliolojen mukaan. Ketjujen pitokyky luistamista vastaan oli kyllä jäätiköllä hyvä. Hätätapauksessa niillä saattoi lisäksi »hakuuttamalla» kuluttaa jään tien pinnasta.

Rengastehtaat pyrkivät kehittämään talvea varten erityisiä renkaita, joiden pitokyky oli lumessa parempi kuin kesärenkaan. Lehtitiedon mukaan myös liikenteenharjoittajat olivat v. 1936 alkaen entistä enemmän käyttämään lumipinta-

renkaita. Vuosikymmenen loppupuolella markkinoille tuli myös kotimainen tuote, Suomen Gummitehdas Oy:n valmistama »kelirengas», jossa oli ns. hakkapeliittakuviointi. Hyvä keino liukkautta vastaan olisi luonnollisesti ollut hiekoitus. Jo 1930-luvulla Suomessa aloitettiin kokonaisten tienosien hiekoitus, jonka ponnekkaita vastustajia olivat hevosmiehet.³⁴

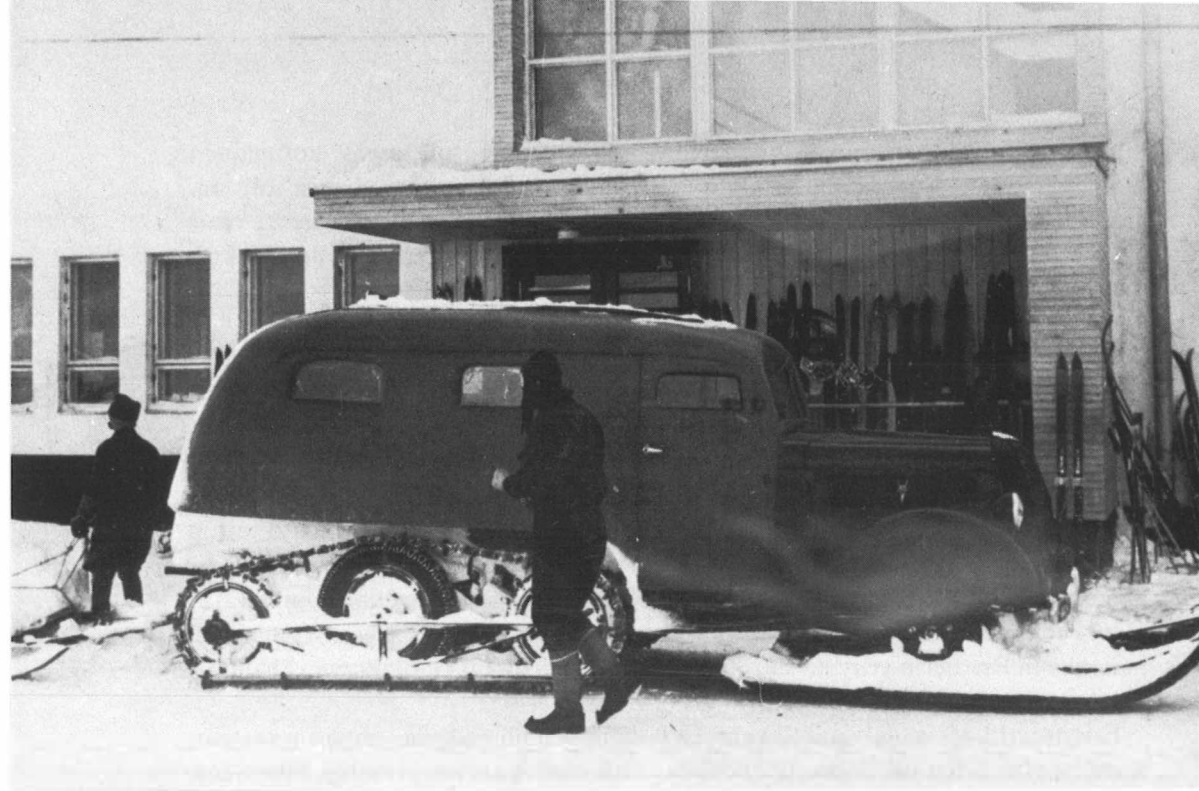
Linjaliikennettä erikoisajoneuvoilla

Talviliikenteen ongelmien ratkaisemiseksi käytettiin myös erikoisajoneuvoja. Varsin ainutlaatuinen yritys tehtiin 1920-luvulla. Tammikuun 13. p:nä 1928 Keski-suomalaisessa ollut uutinen nimittäin kertoi, että Päijänteellä harjoitettiin moottorikelkkaliikennettä reitillä Lahti–Sysmä–Kuhmoinen. Mistään pienestä kelkasta ei ollut kysymys, sillä matkustajia ilmoitettiin ajopeliin sopivan 12. Hankkeen takana oli tuohon aikaan tunnettu lentäjä V. Bremer. Luonto ei kuitenkaan Bremerin yritystä suosinut, vaan siitä oli lopulta luovuttava vähälumisen talven vuoksi.³⁵

Erityisesti Lapissa talviautoliikenteen hoitaminen oli vaikeaa – jopa suorastaan mahdotonta. Siten oli aivan luonnollista, että juuri Lapissa yritettiin liikenteen käynnissä pitämiseksi ottaa käyttöön erityisesti paksussa lumessa kulkemaan pystyviä ajoneuvoja. Kun Rovaniemellä asemapaikkaansa pitäneelle Petsamon Liikenne Oy:lle myönnettiin keväällä 1936 yhdeksi koevuodeksi liikennelupa kolmelle seka-autolle Rovaniemen–Petsamon linjalle, oli luvassa ehto, että linjaa oli ajettava myös talvella. Luvassa todettiin, että ellei liikennettä kyettäisi hoitamaan tavallisella autolla, liikennetarpeen hoitamisesta olisi huolehdittava ainakin kahdella erikoisrakenteisella autolla.³⁶

Liikenneluvassa mainitulla erikoisautolla oli suoritettu ensimmäiset koeajot jo v:n 1934 loppupuolella. Auto oli seka-auto, johon oli riittävän suuren telapinnan mahdollistamiseksi asennettu kaksi ylimääräistä taka-akselistoa. Etupäässä oli pyörien lisäksi sukset. Tämä auto pystyi kuljettamaan kerralla viisi matkustajaa ja 400 kg tavaraa. Helmikuussa v. 1935 lumikiitäjällä – kuten tätä ajoneuvoa yleisesti kutsuttiin – aloitettiin kokeeksi linjaliikenne reitillä Sodankylä–Ivalo. Kuljetustarvetta olikin, sillä 7.5. mennessä oli ehditty kuljettaa n. 300 matkustajaa ja n. 15 000 kg tavaraa. Kesällä v. 1936 Petsamon liikenteen hoitamisesta syntyi kuitenkin periaatteellista kiistaa. Jotkut katsoivat, että koska auraustoiminta varsinkin tunturiseudulla oli erittäin kallista,³⁷ liikennettä oli vastaisuudessa hoidettava lumikiitäjillä. Toisten mielestä tiet oli kustannuksista huolimatta aurattava tavallisille autoille kulkukelpoisiksi.³⁸

Kiistat eivät lopettaneet liikennöimistä lumikiitäjällä ainakaan seuraavana talvena, jolloin liikenteessä oli uudenmallinen lumikiitäjä. Mekaanikko V. Söderströmin kehittämässä uudessa mallissa oli 10 matkustajapaikkaa. Tavaraa voitiin ottaa jo peräti 2 500 kg. Ajoneuvon huippunopeus oli 40 km/t. Vielä 1939



Erityisesti Lapissa säännöllisen henkilöliikenteen hoitaminen oli talvella vaikeaa linja-autoilla, joskus suorastaan mahdotonta. Siksi siellä otettiin käyttöön erikoisajoneuvoja. Lumikiitäjä Pallastunturilla v. 1938. Valokuvannut Otso Pietinen. Suomen Valokuvataiteen Museo.

lumikiitäjällä liikennöitiin ainakin Kittilän – Pallastunturin välillä. Aikaa tällä 73 kilometrin matkalla meni neljä tuntia, joten ajoneuvon keskinopeus oli n. 18 km/t.³⁹

Tarkastelua

Talviautoliikenne oli 1920-luvulla varsin vaikeaa, sillä aurattuja teitä oli vähän ja autojen varustus sopi huonosti talviliikenteeseen. Kun ympärisvuotisen liikenteen mahdollisuudet huomattiin, auraustoimintaa alettiin 1930-luvulla lisätä. Valtion ohella myös yksityisten liikenteenharjoittajain auraus laajeni merkittävästi. Niinpä linja-autoliikennettä talvella pystyttiin vuosi vuodelta lisäämään – joskus tosin suurin ponnistuksin ja taloudellisin uhrauksin. Vuoden 1939 liikennelaskennoista voidaan todeta⁴⁰, että linja-autoliikenne oli helmikuussa vain 17 prosenttia kesän liikennettä vähäisempi tonnikilometreinä laskettuna. Vertailun vuoksi mainittakoon, että kuorma-autoliikenteessä vastaava vähennys oli 30 ja henkilöautoliikenteessä 60 prosenttia, mikä osoittaa liikenteenharjoittajain onnistuneen suhteellisen hyvin pyrkimyksissään pitää yllä ympärivuotista liikennettä.

Talviliikenteen hyöty oli niin suuri linjareittien asukkaille ja elinkeinoelämälle, etteivät uhraukset ja vaivannäkö olleet turhia. Monelle syrjäseudulle juuri kokovuotinen autoliikenne merkitsi eristäytymisen loppumista.⁴¹ Talviautoliikenteen lisääntymisellä oli merkitystä koko linja-autoliikennemuodoille: ympärivuotinen liikenne osoittautui suureksi valtiksi kilpailtaessa muiden liikennemuotojen kanssa matkustajien suosiosta.

VUOROTIHEYS JA AIKATAULUT

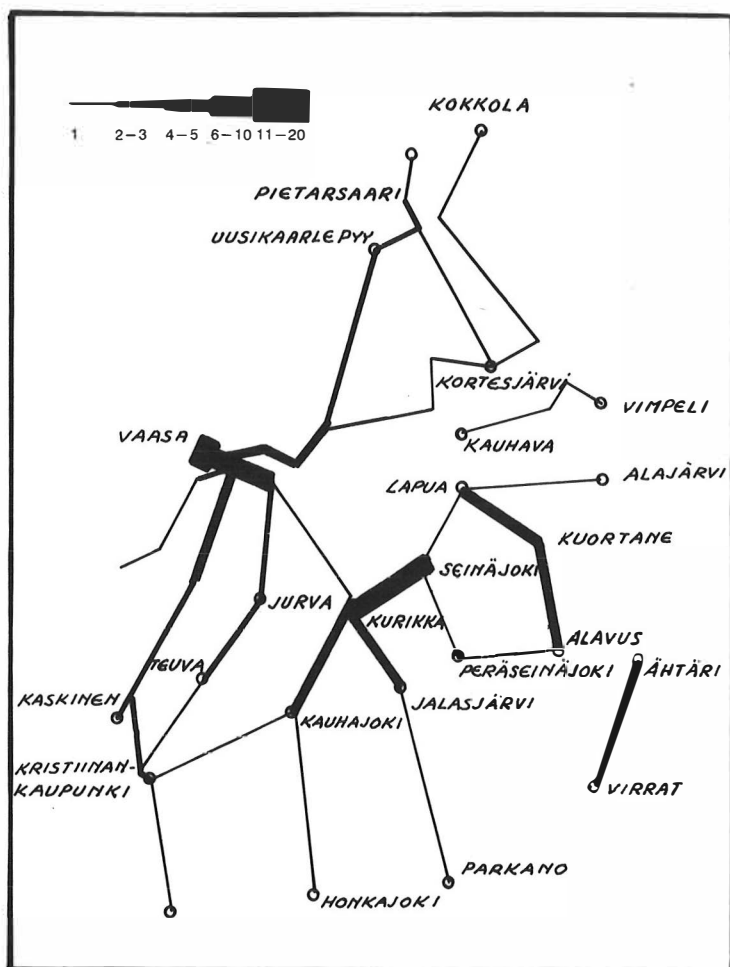
Linja-autoliikenteessä oli 1920-luvun alussa tavallista, ettei linjaa liikennöity edes joka arkipäivä, koska muutama viikkovuoro tyydytti liikennetarpeen. Sunnuntaisin linjaliikennettä ei yleensä harjoitettu, vaan autolla pyrittiin ajamaan tilausajoa. Aikaa myöten liikennetarve kasvoi ja vuoroja lisättiin, mistä kertoo seuraava taulukko.

Taulukko 17. Aikataulujulkaisuissa ilmoitettujen kaukolinjojen viikottaisten liikennepäivien määrä vuosina 1925 ja 1929.³⁷

1925			1929				
Liikenne- päiviä viikossa/kpl	Linjoja kpl	%	Liikenne- päiviä viikossa/kpl	Postia kuljettaneet linjat/kpl	Muut linjat kpl	Yhteensä kpl	%
1	3	3	1	–	–	–	–
2	14	13	2	1	1	2	1
3	24	22	3	32	6	38	13
4	7	6	4	15	2	17	6
5	8	7	5	5	2	7	2
6	45	40	6	31	82	113	39
7	10	9	7	6	104	110	38
Yht.	111	100	Yht.	90	197	287	100

Vuosikymmenen lopussa ehkä n. 40 prosenttia kaukolinjoista ajettiin joka arkipäivä. Joka päivä liikennöitävien linjojen osuus oli vuoteen 1925 verrattuna kasvanut yhdeksästä prosentista lähelle 40 prosenttia. Vuosikymmenen lopussa liki 80 prosentilla kaukolinjoista päästiin kulkemaan arkipäivisin. Edelleenkin oli paljon postilinjareittejä, joita ajettiin 3–4 kertaa viikossa.

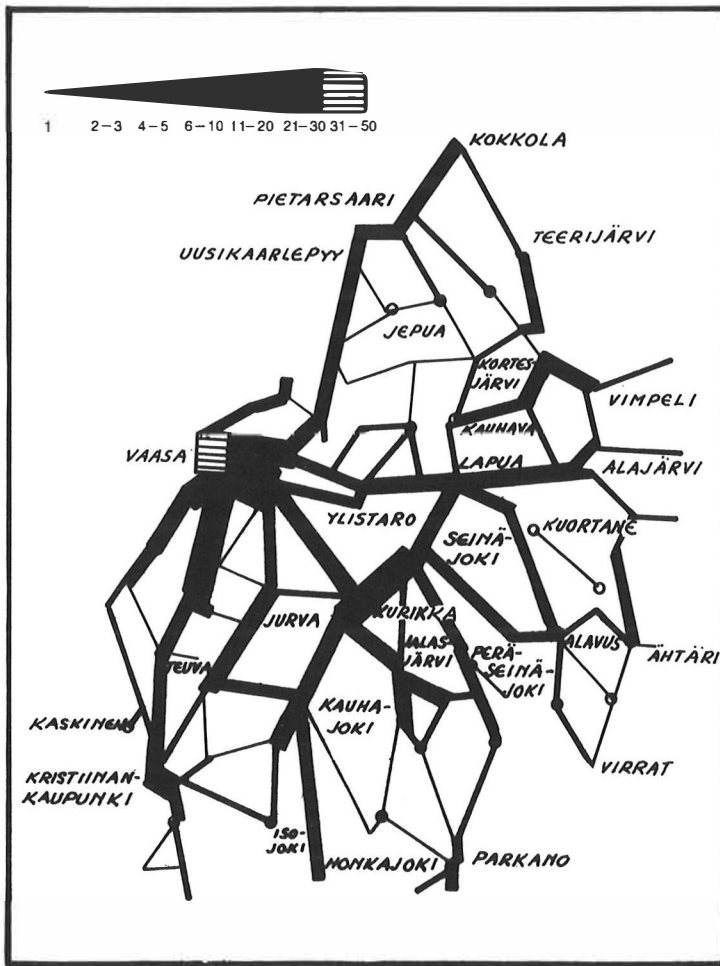
Useimmilla kaukolinjoilla ajettiin yksi edestakainen vuoro päivässä. Viikkaimilla reiteillä liikennöitiin useampia edestakaisia vuoroja päivässä. Jotkut linjat olivat kuitenkin niin pitkiä, aikataulut niin sovitettu tai tieolot ja käytettävissä oleva autokalusto sellaista, että linjan toisesta päätepisteestä palattiin vasta



Kartta 13. Etelä-Pohjanmaan kaukolinja-autoliikenne v. 1935 edestakaista vuoroa vuorokaudessa (kaavakuva). Viitaniemi 1971 kartta 6:n mukaan piirt. Heikki Rantatupa.

seuraavana päivänä.³⁸ Useimmat linjat olivat ns. päivävuoroja. Erikoisuutena voidaan kuitenkin kertoa, että elokuussa 1924 Haapajärven ja Ylivieskan välillä harjoitettiin »yöautoliikennettä». Liikenne ei liene ollut kovin kannattavaa.³⁹

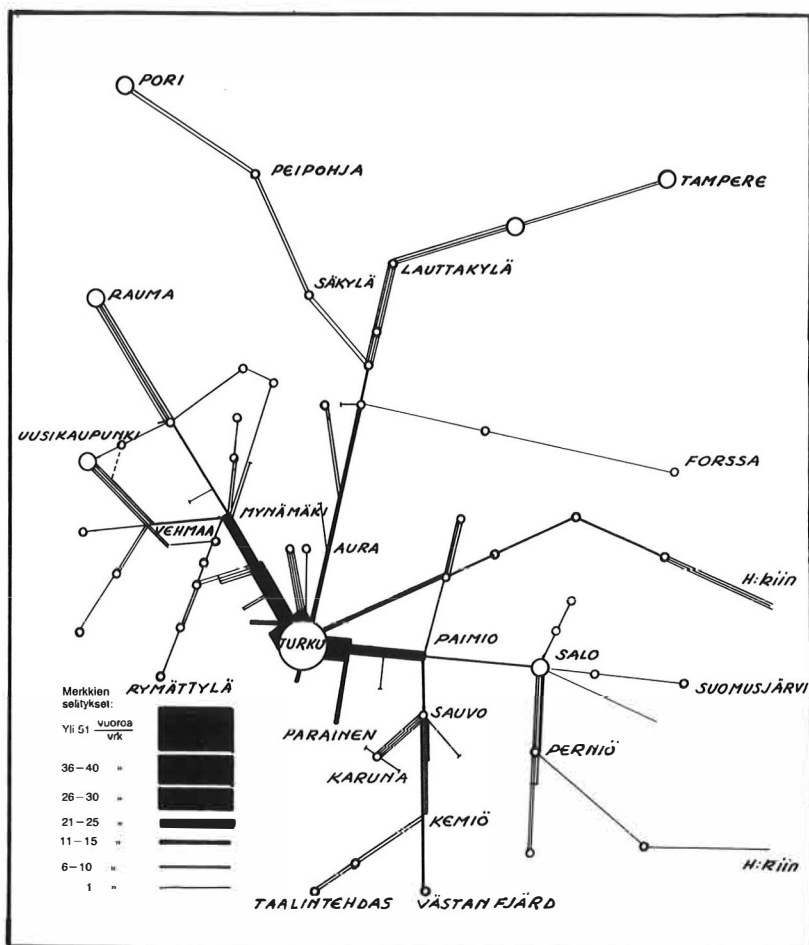
Vuoromääriä jouduttiin pulakauden aikana supistamaan joillakin reiteillä, kuten jo edellä ilmeni. Laman jälkeinen vuorojen lisäys on nähtävissä esim. kartoista 13–16. Monien reittien liikenne kasvoi merkittävästi, erityisesti runsasväestöisten taajamien ympäristössä. Kaupunkienvälisten linja-autovuorojen lisäys v:sta 1935 v:een 1939 on nähtävissä kartoista 9 ja 10. Lähes kaikkien linjojen vuorot lisääntyivät. Liikenneverkon pituuden lisäksi juuri suuri vuorotiheys olikin linja-autoliikenteen suosioon vaikuttanut tekijä. Liikennetarpeeseen verrattuna vuo-



Kartta 14. Etelä-Pohjanmaan kaukolinja-autoliikenne v. 1939 edestakaista vuoroa vuorokaudessa (kaavakuva). Vuoromäärät lisääntyivät tuntuvasti v:sta 1935. Viitaniemi 1971 kartta 9:n mukaan piirt. Heikki Rantatupa.

romäärä saattoi joillakin reiteillä kasvaa liiankin suureksi, mikä heikensi kannattavuutta.

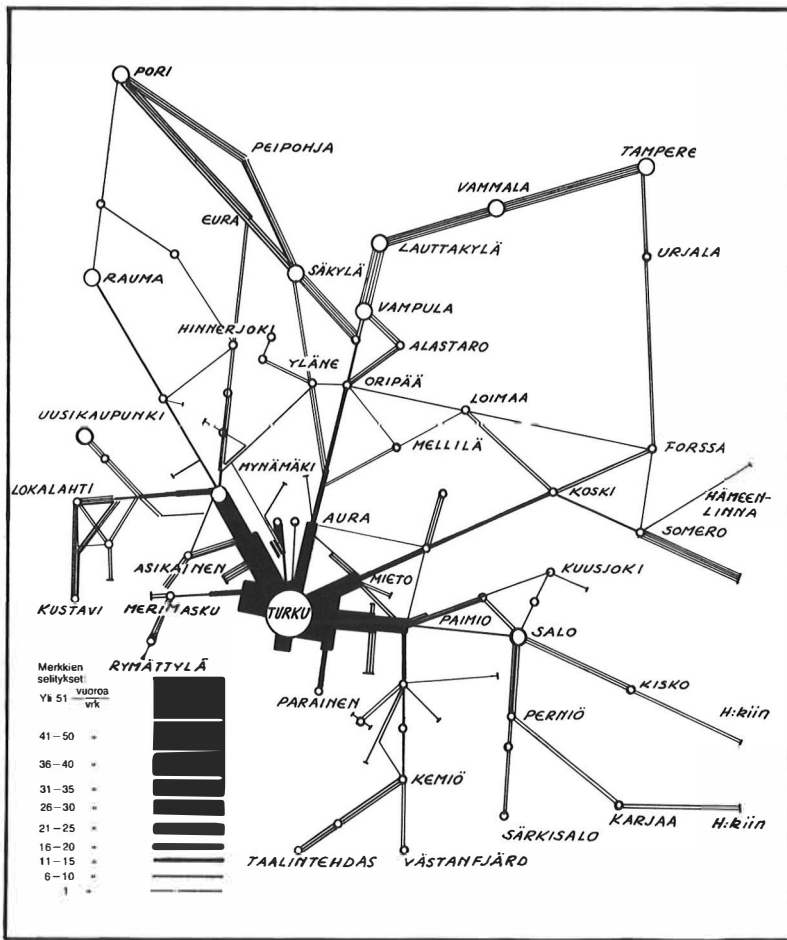
Linja-autoliikenne ja lähes kaikki siihen liittynyt toiminta on vakiintumatonta 1920-luvun alkupuolella. Myös linja-autojen aikataulut⁴⁰ olivat aluksi joustavia: aikatauluja ei katsottu niin sitoviksi ja täsmällisesti noudatettaviksi kuin myöhemmin. Linja-autoliikenne syntyi suurimmaksi osaksi palvelemaan maaseudun liikennetarpeita, mikä on havaittavissa myös linja-autojen aikatauluista. Tarkoitus oli ehtiä maaseudulta liikekeskuksiin sopivasti torille, eri liikkeisiin, hoitamaan asioita virastoihin tai vaikkapa lääkärin vastaanotolle. Niinpä useimmat kaukolinjojen vuorot saapuivat kaupunkeihin klo 8–9, minkä vuoksi monille



Kartta 15. Turun linja-autoliikenne v. 1931 (kaavakuva). Mäkelä 1967 kartta 5:n mukaan piirt. Heikki Rantatupa.

linjoille oli lähdeittävä jo varhain, tavallisesti klo 5–6 aamulla. Paluumatkalle lähdeittiin torin sulkemisen jälkeen klo 14–16. Nämä tulo- ja lähtöhuiput ovat selvästi nähtävissä vielä v:n 1939 liikenteessä (ks. kuviot 8 ja 9), vaikka ne olivatkin ilmeisesti vielä selvemmat 1920-luvulla. Helsinkiin v. 1939 saapuneiden ja sieltä lähteneiden linja-autojen tulo- ja lähtöaikojen kuvaajat (kuvio 9) poikkeavat »maaseutukaupunkien» vastaavista kuvaajista: Helsingin kuvaajissa vaihtelu on pienempää. Pääkaupungissa oli ilmeisesti jo alkanut kehitys, joka sittemmin tuli yhä selvemmin näkyviin myös muiden kaupunkien osalta: linja-autot alkoivat palvella entistä enemmän myös keskuksien tarpeita, mikä näkyy aikataulukuvaaajien tasoittumisena.

Aikatauluja oli helppo muuttella, koska ne olivat liikennöitsijän määrättävissä.

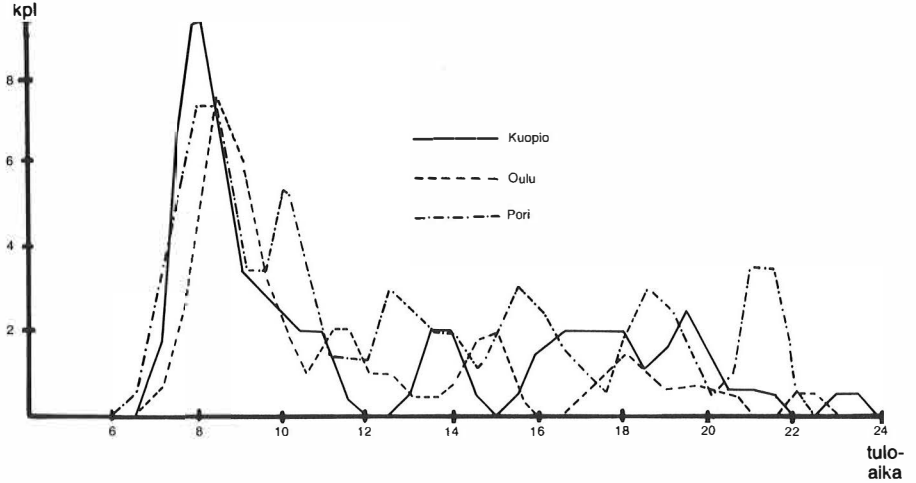


Kartta 16. Turun linja-autoliikenne v. 1939 (kaavakuva). Useiden reittien liikenne kasvoi vuosikymmenen alkuun verrattuna merkittäväksi. Mäkelä 1967 kartta 7:n mukaan piirt. Heikki Rantatupa.

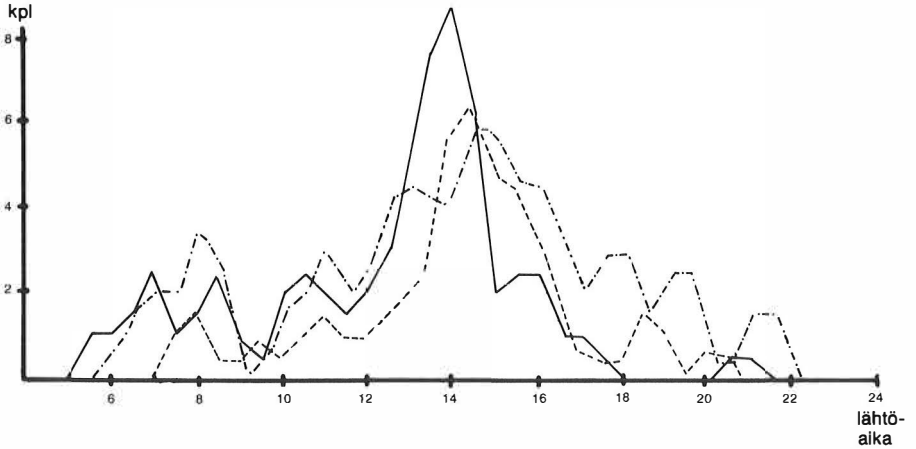
Voitiinpa lähtöajasta sopia matkustajien kanssa päivittäinkin.⁴¹ Linjoilla, joilla oli kilpailua, oli yleisenä pyrkimyksenä päästä lähtemään muutamaa minuuttia ennen kilpailijaa. Kun aikatauluja »liu'utettiin' yhä varhaisemmiksi, saattoi auto kulkea aamulla niin aikaisin, ettei se enää parhain tavoin palvelut matkustajia.⁴²

Kiinteämmät aikataulut sen sijaan olivat niillä linja-autovuoroilla, jotka olivat yhteydessä toisiin liikennevälineisiin, kuten juniin ja laivoihin, sillä aikataulut määräytyivät junien ja laivojen aikataulujen mukaisesti. Vaikka sitovia vaihtoyhteyksiä ei ollutkaan, monilla liikennöitsijöillä oli heti alusta lähtien periaatteenaan pyrkiä noudattamaan aikatauluja tunnollisesti, joten kaikki yrittäjät eivät suinkaan lähteneet aikataulukilpailuun. Matkustajat palkitsivatkin useimmiten liikenteen säännöllisyyden: auton kulkuun saattoi luottaa, joten sitä käytettiin.⁴³

Saapuneet vuorot

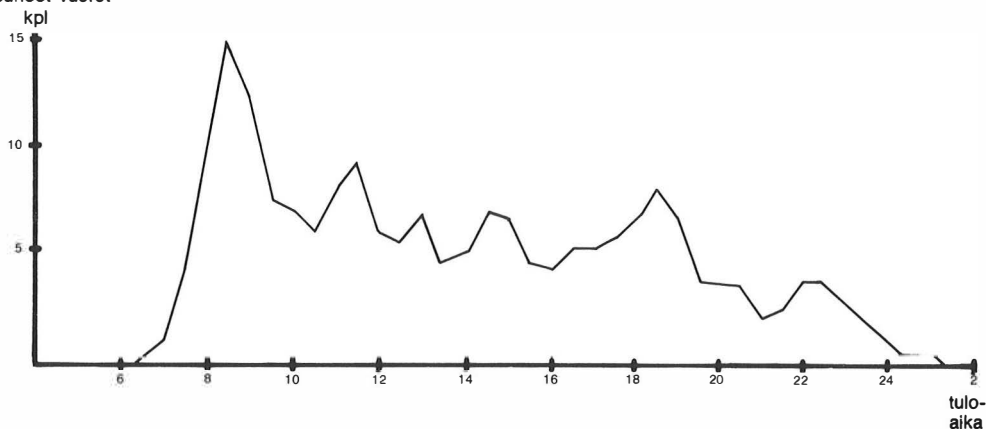


Lähteneet vuorot

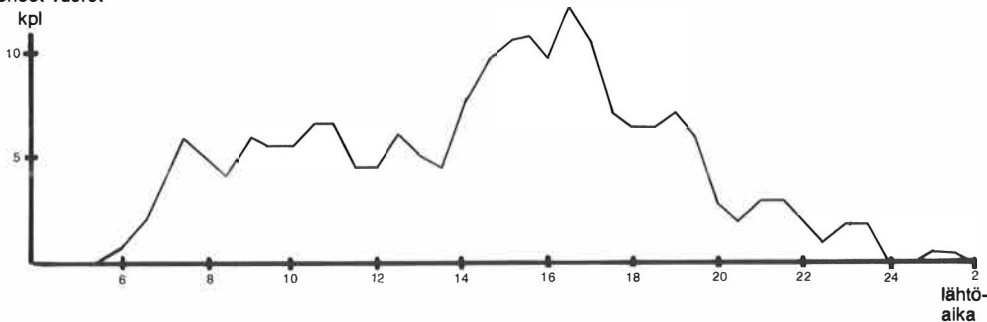


Kuvio 8. Kuopioon, Ouluun ja Poriin saapuneet (ylempi kuvio) ja näistä kaupungeista lähteneet (alempi kuvio) vuorot v. 1939. Tulohuippu oli klo 8–9 ja lähtöhuippu klo 14–16. Aikataulut määräytyivät lähinnä maaseudun liikennetarpeiden mukaan. Tarkoituksena oli ehtiä sopivasti asioimaan liikekeskuksiin torille, eri liikkeisiin, virastoihin tai vaikkapa lääkärin vastaanotolle. Lähde: Mäkipeska 1955, liitteet.

Saapuneet vuorot



Lähteneet vuorot



Kuvio 9. Helsinkiin saapuneet (ylempi kuvio) ja Helsingistä lähteneet vuorot (alempi kuvio) v. 1939. Pääkaupungissa linja-autot olivat ilmeisesti alkaneet palvella enemmän myös kaupungin liikennetarpeita, mikä näkyy aikataulukuvaajien tasoittumisena. Aluksi linja-autoliikenteen aikataulut olivat paljolti »liukuvaa laatua»: niitä muuteltiin joustavasti tarpeen mukaan. Linja-autoliikenteen kehityksen kannalta oli tärkeää, että aikataulujen luonne muuttui kokonaan 1930-luvulla: ne oli sovittava ja ilmoitettava ennalta, minkä lisäksi niitä oli myös tarkasti noudatettava.

Poikkeuksia ennalta ilmoitettuun aikatauluun saattoi aiheuttaa myös matkustajien puute: monet liikennöitsijät viivästyttivät auton lähtöä saadakseen enemmän matkustajia. Lähtöajasta ei aina voitu pitää kiinni senkään vuoksi, että joskus aamulla autossa tullutta matkustajaa voitiin odottaa puolikin tuntia. Hänen löytämisekseen muut matkustajat suorittivat »etsintöjä». Erikoisempi syy auton seisottamiseen oli esim. auton maalaus, minkä vuoksi linjan ajo saattoi keskeytyä esim. viideksi päiväksi.⁴⁴

Aikataulujen hitaus johtui paljolti autokalustosta ja teiden kunnosta, osittain myös asetuksista. Erityisen hidasta matkustaminen oli postia kuljettaneissa linja-autoissa, joiden oli tämän tästä pysähdyttävä. Monesti matkantekoa hidastivat myös hevoset, jotka varsinkin vuosikymmenen alkupuolella autoihin tottumattomina vauhuuntuivat⁴⁵ helposti. Hevosten hillitsemiseksi käytettiin monenlaisia keinoja. Joku käänsi hevosen nopeasti ympäri, ettei sen olisi tarvinnut nähdä autoa »silmästä silmään». Joku toinen taas kietaisi takkinsa hevosen silmille. Suurta haittaa linja-autojen aikataulujen noudattamiselle oli myös karjasta. Kun karjankuljetuksen ja linja-autoliikenteen päivittäiset »sesonkiajat» olivat samoihin aikoihin, ei onnettomuuksilta voinut aina vältyä.

Keskinopeudet saattoivat 1920-luvun puolivälissä olla etelän valtateillä lähes 30 km tunnissa, mutta olivat muilla teillä pienempiä, kuten seuraavat esimerkit⁴⁶ vuodelta 1925 osoittavat.

Linja	Pituus km	Matka-aika	Keskinopeus km/t
Turku–Lauttakylä	110	4 t 30 min	24
Vaasa–Pietarsaari	124	9 t	14
Oulu–Vaala	82	4 t	21
Jyväskylä–Konnevesi	66	3 t 30 min	19
Tampere–Ikaalinen	60	2 t 30 min	24
Turku–Somero	87	3 t 15 min	27
Helsinki–Somero	122	4 t 30 min	27
Porvoo–Loviisa	46	2 t	23
Pori–Merikarvia	61	2 t 30 min	24
Kauhava–Vimpeli	59	4 t	15

Esim. Kauhavan–Vimpelin postilinjalla polkupyöräilijä saattoi ohittaa linja-auton.

Aikataulujen nopeutumisen mahdollistivat lähinnä paremmat tiet ja entistä hyväkuntoisempi autokalusto, mikä ilmenee seuraavista vuodelta 1929 olevista esimerkeistä.⁴⁷

Linja	Pituus km	Matka-aika	Keskinopeus km/t
Turku–Lauttakylä	110	3 t 30 min	31
Vaasa–Pietarsaari	124	4 t 30 min	28
Oulu–Puolanka	140	5 t	28
Jyväskylä–Mikkeli	143	6 t	24
Tampere–Lahti	138	5 t 20 min	26
Helsinki–Kotka	162	6 t	27
Pori–Vaasa	212	7 t 25 min	29
Viipuri–Mikkeli	180	6 t 25 min	28
Savonlinna–Puumala	84	3 t 30 min	24
Lauttakylä–Loimaa	56	1 t 30 min	37

Vuoteen 1925 verrattuna Turun–Lauttakylän linjan keskinopeus oli kasvanut seitsemän kilometriä tunnissa. Linjalla Vaasa–Pietarsaari vauhti oli kaksinkertaistunut. Muutenkin keskinopeudet näyttävät kasvaneen. Kun esimerkkinä mainittujen kymmenen linjan keskinopeus v. 1925 oli 22 km/t, vuoden 1929 esimerkkilinjojen keskinopeus oli keskimäärin 28 km/t.

Aikataulujen nopeutuminen jatkui 1930-luvulla, kuten seuraavat esimerkit⁴⁸ osoittavat.

Linja	Matka-aika		
	1929	1935	1939
Vaasa–Pietarsaari	4 t 30 min	4 t 10 min	3 t 20 min
Viipuri–Mikkeli	6 t 25 min	5 t 20 min	5 t 25 min
Pori–Vaasa	7 t 25 min	6 t	5 t 45 min
Helsinki–Kotka	6 t	4 t 15 min	4 t
Kotka–Viipuri	5 t	4 t	3 t 45 min
Mikkeli–Jyväskylä	6 t	4 t 15 min	3 t 55 min

Eri vuoroista on esimerkiksi otettu nopein. Ainakin pitkillä kaupunkienvälisillä linjoilla ajan säästö oli tuntuva; esim. Jyväskylän – Mikkelin linjan aikataulu oli nopeutunut yli kaksi tuntia. Luonnollisesti aikatauluihin vaikutti myös taukojen määrä ja pituus. Aikataulujen nopeutuminen oli seurausta parantuneesta autokalustosta ja tiestöstä. Osittain vaikutti myös kilpailu ja ajan »arvon» kasvu.

Kuten lainsäädäntöä käsittelevästä luvusta ilmeni, 1930-luvulla linja-autojen aikataulut muuttuivat olennaisesti: ne oli sovittava ennakolta ja niitä oli tarkasti noudatettava, mikä oli ratkaisevan tärkeää linja-autoliikenteen kehitystä ajatellen. Aikataulukilpailun väheneminen ja linja-autojen säännöllinen kulku oli edellytyksenä liikennemuodon saavuttamalle suosiolle.

Yksi keino nopeuttaa matkustamista oli perustaa erityinen *pikavuoro*, joka ei pysähtynyt niin monessa paikassa kuin vakiovuoron auto. Tämä periaatehan on tuttu jo 1920-luvulta, jolloin pika-autoina kuitenkin käytettiin henkilöautoja. Yksi

tieto pikalinjaliikenteestä on jo v:lta 1933. Tällöin Someron Linja Oy ja Volmar Mäkinen asettivat pikavuoron linjalle Turku – Tammisaari – Helsinki. Autolla oli matkustamisen nopeutta enteilevä nimi »Flying Finn» ja sillä oli sekä meno että paluuyhteys Turun – Tukholman vuorolaivaan. Auto oli varustukseltaan erittäin korkeatasoinen ja suuri. Rautatiehallitus reagoi varsin ripeästi pikalinjaliikenteen aloittamiseen: harvinaisen nopeasti linja-autovuoro sai rinnalleen uuden pikajunavuoron, minkä vuoksi autoliikenne lopetettiin.⁴⁹

Tieto seuraavasta pikalinjasta on vasta v:lta 1939. Onni Vilkkalle myönnettiin 16.5.1939 pika-linjalupa reitille Karhula – Kotka – Helsinki. Linjaa liikennöitiin ennen talvisotaa kahdella yhdeksän hengen henkilöautolla. Ylimääräinen pikavuoromaksu oli tuolloin 50 markkaa.⁵⁰ Pikavuorot olivat harvinaisia 1930-luvulla ja kesti kauan, ennen kuin ne sodan ja sitä seuranneen elpymisen jälkeen alkoivat yleistyä.

LIIKENTEESTÄ TIEDOTTAMINEN

Linjaliikenteen alkuaikoina oli tavallista, ettei auton kulusta erityisesti ilmoitettu. Auton osto ja linjaliikenteen aloittaminen oli niin epätavallinen ja tärkeä tapahtuma, että tieto siitä kulki nopeasti »suusta suuhun». Liikennöitsijän ei siksi tarvinnut mainostaa, koska tavaraa ja matkustajia oli yllin kyllin kuljetettavana muutenkin. Vaikea linjaliikenteestä oli joskus tarkasti ilmoittaakin, koska ei ollut kiinteää aikataulua. Vaikka auton kulusta ei ollut varmaa tietoa, matkustajat saattoivat silti mennä tien varteen odottamaan. Aikaa oli epävarmaankin odotettuun. Mikäli auton kulusta ilmoitettiin, voitiin se tehdä kiinnittämällä »lappuilmoituksia» reitin varrelle.⁵¹

Linjaliikenteen tunnetuksi tekemiseen käytettiin alusta alkaen myös sanomalehtiä. *Lehti-ilmoituksia* oli monenlaisia. Joissakin ei mainittu auton tarkkaa lähtöaikaa, vaan ilmoitettiin auton lähtevän esim. iltapäivällä. Samassa ilmoituksessa voitiin lisäksi mainita useita henkilöitä reitin varrelta, joilta auton kulusta voitiin saada tarkempia tietoja. Aikataulu korvattiin joskus ilmoittamalla, että kulkuvuoroista tiedotetaan tarkemmin, kun saadaan kokemusta.⁵² Tavallinen käytäntö näyttää olleen ilmoittaa ne paikat, joissa tarkempi aikataulu oli nähtävissä. Tätä tapaa oli vielä 1920-luvun loppupuolellakin. Aikataulun sijasta voitiin tyytyä myös mainintaan, että tarkempi aikataulu saadaan autossa jaettavista ilmoituksista.⁵⁴ Pian tuli tavaksi ilmoittaa linjareitin lisäksi lähtöajat reitin molemmista päätepaikoista. Välietappien ajat matkustajien oli itse arvioitava. Perin harvinaista sen sijaan oli tiedottaa auton tuloajat. Esim. Liitossa oli 1920-luvulla ainoastaan kaksi liikenneilmoitusta, joissa mainittiin auton tuloajat.⁵⁵ Vaikea auton saapumisaikoja monesti olisikin ollut ilmoittaa: ne vaihtelivat esim. kelin, mahdollisten korjausten ja ylimääräisten odotusten vuoksi paljon – jopa päivittäin.



Linja-autojen keskinopeudet kasvoivat kohti 1940-lukua tultaessa. Maassamme tehtiin pikalinjaliikennekokeilu linja-autolla jo v. 1933, jolloin Someron Linja Oy:n ja Volmar Mäkisen »Flying Finn» alkoi hoitaa yhteyksiä Turun–Tukholman vuorolaivaan. Turun–Helsingin pikalinjan Reo v. 1933. LALA.

Koska linja-autoliikenteen käsite oli aluksi epämääräinen, mainittiin ilmoituksissa asioita, joita myöhemmin pidettiin selviöinä. Niinpä ilmoituksissa kerrottiin mm., että matkustajia otetaan ja jätetään matkan varrella. Toisaalta jätettiin ilmoittamatta niinkin tärkeitä tietoja kuin liikennöitsijän/-jäin nimi/nimet. Niinpä ilmoituksen alla olikin monesti salaperäisesti »omistaja», »omistajat» tai »kumppanit». Tällaista »piilosilla oloa» tapahtui vielä 1920-luvun lopullakin.⁵⁶

Ominaista 1920-luvun lehti-ilmoittelulle oli myös jopa yleisöä kosiskelevalta tuntuva kohteliaisuus. »Kunnioittaen ja nöyrällä palveluksella sulkeudun arvoisan yleisön suosioon» tai vastaavanlainen ilmaus saattoi päättää sanomalehti-ilmoituksen.⁵⁷ Ilmeisesti keskinäinen kilpailu selittää sen, että aikatauluilmoituksissa kerrottiin linjalla liikennöineen auton hyvistä ominaisuuksista. Kun linjalle saatiin kilpailijoiden autoja uudempi tai erikoisempi⁵⁸ auto, oli tällaisella tapahtumalla jo niin paljon mainosarvoa, että sitä kannatti kehaista lehdessä. Jo varsin varhain käytettiin joskus mainosvalttina auton merkkiä; voitiin esim. mainita, ettei linjalla liikennöinyt auto ollut Ford.⁵⁹ Tapa mainita aikatauluilmoituksissa auton merkki näyttää yleistyneen v. 1928.⁶⁰

Auton erinomaisuuden lisäksi matkustajien suosion saavuttamiseksi voitiin mainostaa myös autonkuljettajan kykyjä. Esim. Oulun–Utajärven linjaa liikennöinyt V. Juntunen kertoi ilmoituksessaan lokakuussa 1925, että auton ohjaajana oli yleisön tuntema ja suosima entinen postiautonohjaaja Valppu.⁶¹

Varsinkin 1920-luvun alkupuolella liikennöitsijöiden omien ilmoitusten tarvetta vähensi se, että sanomalehdet kertoivat uutispalstoillaan linja-autoliikenteen ke-

»Hauhon junaa. Autoliikenteeseen avataan 14. 5. Hauhon ja Hämeenlinnan välillä. Komea 2 tonnin Horch kuorma- ja matkailuauto tulee kulkemaan Hauhon kirkonkylän Tuuloksen ja Hämeenlinnan väliä. Auto tulee lähtemään Hauholta siksi ajoissa, että matkustajat ennättävät klo 8 aikaan saamalla etelään ja pohjoiseen lähteville junille. Illalla auto lähtee Hämeenlinnasta 7 tienoissa iltajunien tultua. Näin voi Hauholta tehdä esim. Helsingin matkan yhdessä päivässä.

Täten on poistettu ikävä haitta, joka tähän asti on ollut Hauholla päin matkustaville, nimittäin ikävät ja rasittavat hevoskyydit. Sillä auto voi ottaa 20 henkeä matkustajia ja heidän matkatarpeensa ja kulkee tämän matkan n. 1½ tunnissa. Maksut tältä matkalta lasketaan mahdollisimman alhaisiksi. Sunnuntaisin tulee auto tekemään huvimatkoja sopimuksen mukaan.

Liikenteenharjoittajain omien sanomalehti-ilmoitusten tarvetta vähensi se, että lehdet kertoivat uutispalstoillaan linja-autoliikenteen kehityksestä. Uutinen »Hauhon junan» liikenteen alkamisesta 14.5.1921.

hityksestä. Monissa lehdissä oli tavallisesti keväällä selostus uusista linja-autoreiteistä.⁶² Samoin useat lehdet seurasivat tarkasti vuoden aikana alalla tapahtuneita muutoksia. Monesti nämä uutiset olivat yksityiskohtaisia antaen tietoja mm. liikenteeseen käytetyistä autoista.⁶³ Uutisia lukiessa tulee mieleen, että liikennöitsijät hallitsivat »puhvaamisen» taidon tai sitten lehdet halusivat suosia ilmoittajaan julkaisemalla ilmoituksessa olleet tiedot hieman höystettyinä myös uutispalstallaan. Liikennöitsijöille tämä oli mukava keino saada linjansa tunnetuksi. Monesti lehdet suosittelivat mainostajiensa linjoja. »Suljemme yrityksen puolestamme yleisön suosiolliseen huomioon», oli suositus, jolla lehti saattoi päättää uutisensa. Lisäksi uutisessa saatettiin kehua auton hyviä ominaisuuksia.⁶⁴

Vielä parempi keino oli kutsua lehden toimittaja mukaan linjareitin ensimmäiselle vuorolle. Tämä mainoskeino toimi sitä paremmin, mitä kiinnostuneempia lehden toimittajat olivat autoista ja autoliikenteestä. Esim. Keski-suomalaisella näyttää 1920-luvulla olleen toimittaja, joka oli erityisen innokkaasti mukana autojen »koeajoilla». Esim. 8.5.1925 toimittaja oli »koettelemassa uutta Wiitasaaren junaa». »Niin hienoa ja kaikilla mukavuuksilla varustettua auto-omnibussia ei näillä mailla ole vielä nähty. Käynti oli tasainen ja miellyttävä ja Herra Ryynänen pitää hyvän huolen ohjaamisesta», oli toimittajan vaikutelma matkasta. Kun selostus vielä loppui linjareitin suosittelemiseen, olikin mainosmielessä järjestetty tilaisuus liikennöitsijän kannalta tuottanut toivotun tuloksen.⁶⁵

Lehtien kiinnostusta autoliikenteeseen kuvanee myös se, että jotkut lehdet ottivat käyttöön erityisen autopalstan, jolle linjareittejä koskevat ilmoitukset sijoitettiin. Toisaalta tällaisen palstan perustaminen saattoi johtua pelkästään toimi-



Turku- Somero - Nummi - Lohja - Helsinki

(Lauri Suutelan Linja-autoliikenne, Somero, Puh. 13.)

Lähtee Turusta Puutoriita

	Aikataulu	Joka päivä	Joka päivä	Joka päivä	Joka päivä	Joka päivä
Turusta t.	---	---	---	10,00 ap.	---	4,00 ip.
Marttila	---	---	---	11,00 *	---	8,15 *
Koski t. l.	---	---	---	11,30 *	---	8,45 *
Somero	---	---	8,30 ap.	12,30 ip.	4,00 ip.	---
Somerentiemi	---	---	8,00 *	1,00 *	4,30 *	---
Pusula	8,15 ap.	---	8,00 *	1,30 *	8,00 *	---
Nummi k. k.	8,00 *	8,00 ap.	10,00 *	---	8,30 *	---
Lohja k.	8,45 *	8,00 *	11,00 *	5,00 *	8,30 *	---
Nummela	7,30 *	8,30 *	11,30 *	3,30 *	7,00 *	---
Helsingkän	8,00 *	11,00 *	1,00 ip.	---	8,30 *	---

Lähtee Helsingistä Linja-autoasemalta Hankkijan luota

	Joka päivä	Joka päivä	Joka päivä	Joka päivä	Aikataulu	Joka päivä
Helsingistä	7,30 ap.	8,00 ap.	1,00 ip.	3,00 ip.	---	---
Nummela	8,00 *	10,30 *	2,30 *	4,30 *	6,30 *	---
Lohja k.	8,30 *	11,15 *	8,15 *	8,15 *	7,15 *	---
Nummi k. k.	10,30 *	12,00 ip.	4,00 *	6,00 *	8,00 *	---
Pusula	10,55 *	12,15 *	---	8,15 *	8,30 *	---
Somerentiemi	11,00 *	12,30 *	---	8,45 *	---	---
Somero	12,00 ip.	1,30 *	---	7,30 *	---	6,30 ap.
Koski t. l.	---	2,15 *	---	---	---	8,15 *
Marttila	---	2,45 *	---	---	---	10,00 *
Turkuun n.	---	4,00 *	---	---	---	11,00 *

Paikkailppuja Helsingistä Linja-autoasemalta.

Somero - Jokioinen - Forssa			Somero - Kuusjoki - Salo		
Aikl. n. ps. alk.			Aikl. n. ps. alk.		
Somerolta	7,15 ap.	12,15 ip.	Somerolta	6,30 ap.	12,30 ip.
Jokioinen	8,15 *	1,15 *	Kuusjoki	7,15 *	1,15 *
Forssaan n.	8,30 *	1,30 *	Saloon n.	8,00 *	2,00 *
Forssasta	10,30 ap.	5,30 ip.	Salosta	10,30 ap.	4,00 ip.
Jokioinen	11,00 *	4,00 *	Kuusjoki	11,15 *	4,45 *
Somerolle n.	11,45 *	5,00 *	Somerolle n.	12,00 *	6,30 *

Toimitet:

Helsingistä Linja-autoasema Puh. 21862	Pusulaassa Hed. Puh. 12
Turussa Pikal. Mars torilla * 980	Salossa * * 288
Lohjalla Tori kahvila * 280	Forssassa Bonifini as. * 287
Somerolla Puh. 13.	

Arv. matkustajat, olemaan muistaneet Teltä hoidon la valkoden kellen aikana. Toivomme, että muistatte antaa hyvän kellen aikana.

Huom! Punaset autot!

tusteknisistä seikoista. Esim. Liitossa »Autoliike»-palsta tuli käyttöön 12.9. 1923, mutta Aamulehdessä vasta 26.9.1929.⁶⁶

Aikataulujen julkaisemisen hyötyä käsitteli Linja-auto -lehti v. 1930. Se kertoi menneestä kehityksestä, jolloin ei ehditty aikatauluja suunnitella, puhumattakaan niiden julkaisemisesta. Lehden mukaan pidettiin nimittäin itsestään selvänä, että »näin koriaan vaunuun on tulijoita lystiä ajamaan». Lehti huomautti, että ihmiset eivät enää liikkuneet hovin vuoksi, vaan suunnittelivat matkansa ja ottivat selvää, minkä auton aikataulu olisi heille edullisin. Lisäksi lehti totesi, että useat liikennöitsijät olivat alkaneet käsittää aikataulun merkityksen. Kuitenkaan ilmoituksissa ei vielä kukaan tarpeeksi selvästi mainittu, kenen autosta oli kyse. Autolle olisi pitänyt antaa »joko erityinen ja kuvaava sekä miellyttävä nimi tai sen puutteessa mainita vaunua joko omistajan tai paikkakunnan nimellä». ⁶⁷ Mielikuvitusta olisi tarvittu, jos tämä ilmeisesti LAL:n johtohenkilöiden käsitys autojen nimeämisestä olisi otettu laajemmalti käyttöön. Osittain kehoitus oli jo toteutunut, sillä varsinkin 1920-luvun alkupuolella autoa kutsuttiin paikkakunnan nimen mukaan. ⁶⁸ Myöskin kuvaavia nimiä oli jonkin verran käytössä. ⁶⁹ Jonkinlaisena kuvaavien nimien käyttönä voi pitää sitäkin, että erityisesti Tampereen - Nokian linjan liikennöitsijät erottautuivat autojen värin perusteella, esim. »Nokian vihreä auto» tai »Nokian siniset autot». ⁷⁰

Liikennöitsijöistä aikataulun julkaiseminen ei aina tuntunut hyödylliseltä, koska se tuli tällöin myös kilpailijoiden tietoon. Kun esim. Ari Hietala v. 1928 julkaisi aikataulunsa sanomalehdessä, oli seurauksena, että seuraavana aamuna hänen eteensä oli asettunut seitsemän »hoppaa» ja kaksi linja-autoa. ⁷¹

Liikenteenharjoittajilla olisi ollut v:sta 1924 alkaen mahdollisuus julkistaa aikataulujaan Suomen Matkailijayhdistyksen toimittamassa Turisti-nimisessä aikataulujulkaisussa, jonka nimi muuttui v. 1930 Suomen Kulkuneuvoiksi. Vain pieni osa aikatauluista ilmestyi 1920-luvulla tässä julkaisussa. Tilanne ei korjaantunut vielä seuraavallakaan vuosikymmenellä. LAL:n hallitus katsoikin v. 1937, että silloisessa muodossa toimitettu Suomen Kulkuneuvot tuotti liikenteenharjoittajille» yhtä paljon vahinkoa kuin hyötyä». Liikenteenharjoittajat eivät voineet oman aikataulukokousjärjestelmänsä vuoksi lähettää tietoja liikenteestään niin ajoissa, että ne olisivat ehtineet aikatauluvihkon kevätnumeroon. Siten aikataulutiedot jäivät puutteellisiksi – osittain virheellisiksikin.⁷² LAL:n perustamisen jälkeen alkoi ilmestyä sen toimittama Maantieturisti – sittemmin Suomen tieturisti, jota voidaan kaukolinjojen aikataulujen osalta pitää jokseenkin täydellisenä 1930-luvun puolivälistä lähtien. Valtakunnallisten aikataulujulkaisujen lisäksi ilmestyi luonteeltaan paikallisia aikatauluvihkoja.⁷³

Aikataulujulkaisujen lisäksi käytettiin 1930-luvullakin sanomalehti-ilmoituksia sekä autosta jaettavia oman »firman» aikatauluvihkosia. Kaiken kaikkiaan aikatauluissa tapahtui matkustajan kannalta 1930-luvulla aikaisempaan vuosikymmenen verrattuna varsin suotuisaa kehitystä. Nyt matkustaja sai aikataulut helpommin selville. Lisäksi hän saattoi olla varmempi, että auto myös kulki ilmoitetun aikataulun mukaan ja entistä nopeammin.

KULJETUSKOHTEET

Henkilö- ja tavarankuljetus

»Linja-autossa on myös tunnelmaa, rattoisasti matka katkeaa», laulellaan vanhassa viisussa. Tunnelman luoja olivat luonnollisesti matkustajat, joita olikin monenlaisia, jörriköitä ja lupsakoita sekä kaikkea siltä väliltä.

Ennen kuin henkilökuljetus autoilla yleistyi, suhtauduttiin usein ennakkoluuloisesti autolla matkustamiseen. Varsinkin vanhan väen oli joskus vaikea tottua ajatukseen, että hekin voisivat matkustaa autolla. Kun esim. Lestijokilaaksoon hankittiin v. 1914 kuorma-auto, monet »uhkasivat», etteivät koskaan kyytiin nousisi. Eipä kuitenkaan mennyt kauan, kun näistä vanhojista moni huivipäinen mummo ja parrakas pappa kiipesi auton lavalle kaupunkimatkaa tekemään. Pelokkaasti autoissa istuttiin vielä 1920-luvunkin alussa. Esim. nykyinen vuorineuvos Jalmari Niinikoski muisteli, että alkuaikoina varsinkin naiset pelkäsivät autossa. Sattuipa niinkin, että auto pyydettiin matkan aikana pysäyttämään, koska sen pelättiin kaatuvan. Jotkut matkustajat pelkäsivät jopa niin, että olivat mie-

luimmin polvillaan penkkien välissä kuin istumassa. Muutaman matkan jälkeen luottamus autoon lisääntyi. Suurimmalla osalla matkustajista ei ollutkaan vaikeuksia tottua uuden liikennevälineen käyttöön.

Muistellessaan 1920- ja 1930-lukujen matkustajiaan useimmat haastatellut linjaliikenteen alalla toimineet kiittelevät kyydittäviensä rauhallista suhtautumista tilanteessa kuin tilanteessa. Seuraavaksi katkelma liikenteenharjoittaja Kalle Rantasärkän »muistelusta»:

»Yleisön suhtautuminen matkantekoon on alkuajoista asti ollut erittäin kiitettävä . . . En ole milloinkaan kuullut sanottavan tai moittivan autojani huonolaatuisiksi, jo kuorma-autolla liikennettä hoitaessani oltiin perin tyytyväisiä kun saatiin istua jonkin maitotonkan päällä. Ohjashyttiin istumaan pääsy oli jo vallan loistopaikalle pääsy, ja jos matkustajat siellä sylittäinkin istuivat, ei sekään pilannut matkanteon iloa. Tyytyväisyys oli vallan rajaton saatuaani 12-hengen 'Letukan', ja kun se sitten markkinapäivinä lastattiin kolminkertaisesti plus lukuisat vinkuvat porsaas, oli pelkkiä tyytyväisiä naamoja ja röhkäisyjä, kun päästiin kommelluksitta perille. Siihen aikaan linja-autossa oli tunnelmaa. Olisi ihana saada ihmisiin vielä sama aito tyytyväisyys, mutta ne olivat niitä vanhoja hyviä aikoja, jotka eivät palaa . . .»

Sepä se! Liekö uusi sukupolvi »aivopesty» vaatimaan vaatimasta päästyään ja pitämään tyytyväisyyttä pikemminkin paheena kuin hyveenä?⁷⁴

Linja-autonkuljettajilla oli jo 1920-luvulla apunaan rahastajia, mutta yrittäjät hoitivat pitkään suurimmaksi osaksi itse rahastuksen. Matkalippujen käyttö ei ollut yleistynyt vielä v:een 1937 mennessä. Suurta apua matkustajille ja myös tavaran lähettäjiille sekä vastaanottajille merkitsi matkahuoltojärjestelmän kehittäminen. Alkuaikoina matkustajien kokoontumispaikkoina toimivat mm. majatalot, kaupat ja kahvilat. Järjestelmää ryhtyi kehittämään O.Y. Matkahuolto A.B., jonka toiminta pääsi 1930-luvulla hyvään alkuun: 92 asemaa ja toimipaikkaa merkitsi, että sellainen toimi noin joka kuudennessa kunnassa, yleensä tietenkin vilkkailla liikennepaikkakunnilla. Siten maassamme oli luotu jo melko kattava ja ainutlaatuinen järjestelmä huolehtimaan linja-auton käyttäjistä. Toimiva matkahuoltojärjestelmä oli yksi linja-autoliikenteen valteista, joihin liikennemuodon saavuttama suosio perustui (ks. tarkemmin s. 499)⁷⁵.

Heti linja-autoliikenteen alkuajoilta lähtien autoissa kuljettiin matkustajien lisäksi paljon *tavaraa* – tai pikemminkin monesti tavaran lisäksi matkustajia. Kaupunkiin vietiin maaseudun tuotteita ja paluumatkalla tuotiin kauppatavaraa, jota ei omasta kyläkaupasta saanut tai sai halvemmalla kaupungista. Linja-autonkuljettaja oli usein reitin varrella asuneiden ihmisten eräänlainen »asioitsija», joka hoiti monenlaisia tehtäviä.

Pitkin matkaa linja-autoon otettiin säkkiä, hinkkiä, laukkuja, reppua, pussia ja nyyttiä jos jonkinlaista. Eikä siinä vielä kaikki: joskus autoon ahdettiin porsaita, kanoja, lampaita tai vasikoita. Saattoipa mukana olla lehmäkin, kuten seuraavasta

urajärveläisen Charles Sorjasen haastattelusta⁷⁶ olevasta katkelmasta ilmenee: »Siihen aikaan kuljetettiin kaikkea. Minullakin oli monta kertaa henkinäinen lehmä. Se huut ja mörysi siellä 3 luokassa. Siat ja porsaas oli joka-aikaisia.» Kaikenlaiset »hienohelmat» eivät olisi mielellään tällaiseen kyytiin lähteneetkään. Suurimmaksi osaksi matkustajat olivatkin »sarkatakkisten porukkaa», joka oli jo kotonaan tottunut moiseen menoon. Kun käyttöön tuli hienompia autoja ja vaatimustaso nousi, eläinten kuljetus matkustajien kanssa samassa osastossa loppui.

Matkustamisen taso nousi erityisesti 1930-luvulla. Niinpä useimmissa linja-autoissa oli jo perässä »tupakkaosasto» ja sen takana omalla ovella varustettu tavaraosasto. Tavarankuljetuksen luonne pysyi kuitenkin paljolta entisenä: tavaraa kuljetettiin lähinnä maaseudulta liikekeskuksiin ja myös rautatieasemille. Paluumatkalla kuljetettiin maaseudun asukkaille tarpeellisia tarvikkeita. Tavarankuljetus kasvoi 1930-luvulla, kun mm. kauppias ja jotkut tuotantolaitokset alkoivat entistä enemmän siirtyä linja-autokuljetuksiin.

Tavarankuljetuksesta on v:lta 1937 Oy Matkahuolto Ab:n tilastoista saatavissa muutamien kaupunkien linja-autoasemien tavarankuljetuksesta seuraavat tiedot:

	Lähetysten luku	Yhteinen paino kg	Lähetysten keskipaino kg
Vaasa	113 833	7 212 000	63
Helsinki	n. 363 000	5 360 000	15
Tampere	59 079	3 440 000	58
Mikkeli	43 764	2 230 000	51
Kuopio, 7 kk	61 848	1 180 000	19
Jyväskylä	75 230	1 910 000	25
Lahti	63 728	1 390 000	20
Joensuu	54 684	1 230 000	23
Pori	51 756	1 165 000	23

Turun ja Viipurin luvut puuttuvat, sillä yhtiöllä ei silloin ollut niissä linja-autoasemia. Lisäksi on huomattava, että kaikki tavara ei mennyt asemien kautta, joten tavarankuljetus oli todellisuudessa vieläkin suurempaa. Vuonna 1937 Oy Matkahuolto Ab:n 30 linja-autoaseman välityksellä lähetettiin 1 075 680 rahtikirjalla tavaraa yhteensä 28 707 000 kg. Lähetysten keskipaino oli lähes 27 kg eli varsin suuri. Erityisesti Vaasan aseman kautta kulki paljon tavaraa: seudulla oli käytössä runsaasti seka-autoja, joissa voitiin helposti kuljettaa painaviakin tavaralähettyksiä.⁷⁷

Kuljetettavan tavaranku laatu vaihteli paikkakunnan mukaan. Seinäjoella oli huomattava makkaratehdas (Itikka), jonka tavarakorit olivat tuttu näky maakunnan linja-autoissa. E. Putulan Päijänteen ja Vesijärven rantoja kiertävällä linjalla kuljetettiin paljon kaloja ja puutarhatuotteita – tavaratelineelle lastattiin joskus

jopa 500 kg. Suuresta kuormituksesta oli omat haittansakin: auton taka-akselit, renkaat ja laakerit joutuivat kokemaan kovia.⁷⁸

Eri tavaroiden kuljetusten sesonkiajat nähtiin selvästi linja-autoissa. Niinpä syksyllä riitti jyväsäkkejä myllyyn vietäväksi. Kun mylläri oli jauhanut viljan, autonkuljettaja toimitti »automaattisesti» uutisjauhot lähettäjän portin pieleen. Myös teurastusaika nähtiin heti linja-auton tavaravalikoimassa. Monesti lihaa oli köytettävä auton molemmille puskureille ja etulokasuojille niin paljon kuin suinkin sopi – hygienian puute ei tuohon aikaan liiemmästi huolestuttanut. Yleisesti voidaan sanoa, että linja-autojen tavarankuljetuspalvelu oli nopeaa ja joustavaa, mihin linja-autojen suosio osaksi perustui.

Vaikka aikatauluja pyrittiin 1930-luvulla noudattamaan jokseenkin tarkasti, joustettiin silti vielä, mistä on esimerkkinä seuraava Joonas Pirttijärven muistelu. Linjan varrella olleessa talossa oli teurastus käynnissä ja emäntä tuli tienvarteen tiedustelemaan, kerkiäisivätkö lehmän lihat vielä linja-autoon mukaan. Kun matkustajat suhtautuivat mahdolliseen viivytykseen rauhallisesti ja Oulaisista lähteville junille ei ollut vielä hoppua, jäi linja-auto matkustajineen odotelemaan teurastuksen päättymistä. Näin lihat saatiin taatusti tuoreina kauppaan.⁷⁹

Myös tavarankuljetustaksat oli määrätty. Hinnat olivat 1920-luvulla yleensä 1–2 penniä/kg/km. Kuljetustaksa saattoi vaihdella tavarann määrän mukaan: suu-remmista tavaramääristä perittiin pienempi kilometrimaksu.⁸⁰ Tavarankuljetus- sessakin käytäntö oli toista kuin lainsäädännön teoria: useinkaan linja-autoissa lähetetyistä tavaroista ei peritty mitään tai maksu oli nimellinen. Suuristakaan matkustajan mukanaan kuljettamista matkatavaroista ei peritty ylimääräistä mak- sua, mihin säännökset olisivat antaneet valtuudet. Hyvään palveluun kuului myös, ettei esim. myllymatkalla olleen isännän jyvä- tai jauhopusseista peritty rahtia.⁸¹

Tavarankuljetukseen tarkoitettujen lisävarusteiden, *tavaratelineiden* ja *perä- vaunun*, käyttö linja-autoissa aiheutti vaikeuksia. Molemmat tarvittiin siksi, että linja-autoissa kuljetettiin tavaroita, joita ei voinut sijoittaa sisätiloihin. Toisaalta ne olivat tarpeellisia, koska autoissa kuljetettavat tavaramäärät olivat niin suuria, etteivät ne sopineet sisälle. Kysymys tavaratelineistä oli mm. LAL:n hallituksen pohdittavana jo v. 1930. Pyrkimyksenä oli saada kaikkiin linja-autoihin »erikoiset tavaratelineet».⁸²

Kuljetustilojen riittämättömyyden vuoksi tavaroita kuljetettiin mm. lokasuojien ja puskureiden päällä. Kaikkialla viranomaiset eivät suhtautuneet suopeasti tällai- seen kuljetustapaan, vaan saattoivat antaa jopa »rahallisen muistutuksen», kuten kävi raahelaiselle Erkki Lammelle. LAL neuvotteli tavaratelineen käytöstä KYTM:n kanssa. Kesällä 1931 ministeriö esitti kantanaan, että telineen käyttö olisi »yleensä» sallittua, kunhan noudatettaisiin voimassa olevia linja-autoja kos- kevia määräyksiä. Telineen käyttöön tuli kuitenkin hankkia piirin katsastusmie- hen suostumus, joten koko maata koskevaa yhtenäistä käytäntöä ei vielä saatu aikaan.⁸³

Kun KYTM antoi helmikuussa 1938 määräykset linja- ja seka-autojen rakenteesta ja varusteista, sallittiin auton perään asettaa »sopivia laitteita» vararenkaiden, polkupyörien, suksien ja niihin verrattavan kevyen tavarankuljettamiseksi. Määräys oli siten epämääräinen. Lisäksi auton katolla sallittiin kuljettaa kevyttä matkatavaraa, mikäli sen korkeus ei ylittänyt puolta metriä.⁸⁴

Yksi keino kuljettaa linja-autoissa suuria tavaramääriä olisi ollut perävaunun käyttö. Perävaunuista oli v:n 1931 asetuksessa maininta, jonka mukaan sellainen saatiin vain KYTM:n annettua luvan kytkeä henkilökuljetukseen tarkoitettuun ajoneuvoon. Jo samana vuonna liikenteenharjoittaja Marttila anoi lupaa kuljettaakseen perävaunulla pääasiassa kaloja Oulun torille. Ministeriö hylkäsi anomuksen lähinnä autokatsastusmiesten jyrkän vastustuksen vuoksi. Tätä Marttila ei voinut ymmärtää:

»Pitäisihän niiden herrojen ministeriössä käsittää, että eivät maalaiset rahapussin kanssa kaupunkiin lähde, vaan niillä täytyy olla matkassa tavaraa, millä saavat rahaa. Kun autobussit on rakennettu niin ahtaiksi, että niihin on mahdotonta sijoittaa matkustajain tavaroita, niin olisi perävaunu aivan välttämätön.»

Eivät »herrat» kuitenkaan näytä käsittäneen maalaisten ostosmatkojen luonnetta.⁸⁵

Pari vuotta myöhemmin ministeriö myönsi U. Kansanahollec oikeuden kokeilutarkoituksessa käyttää perävaunua linjalla Helsinki – Nummela. Epäluuloista suhtautumista kuvaa se, että poliisiviranomaisille annettiin oikeus lopettaa kokeilu, mikäli perävaunun havaittaisiin aiheuttavan vaaraa liikenneturvallisuudelle. Yleisempään käyttöön perävaunut eivät näytä 1930-luvulla tulleen.⁸⁶

Postinkuljetus

Tavaroiden ja matkustajien lisäksi monet linja-autot kuljettivat myös postia. Vaikka postinkuljetusmaksut eivät aina olisi suuria olleetkaan, postinkuljetus varmensi linjan taloudellisuutta takaamalla vakituisen tulon. Vuonna 1924 postia kuljetettiin 37 linjalla, joiden yhteispituus oli lähes 1 580 kilometriä, kuten seuraavasta taulukosta ilmenee.

Postinkuljetuksesta saatu maksu määräytyi postin määrän ja kuljetusmatkan pituuden mukaan. Postia oli sitouduttava kuljettamaan myös aikoina, jolloin autokuljetus ei ollut mahdollista – kuten talvella. Siksi liikennöitsijät joutuivat noiksi ajoiksi järjestämään hevuskuljetuksen. Vuonna 1929 postia kuljettavia yksityisiä linjoja oli jo 181. Näiden linjojen yhteispituus oli yli 6 400 kilometriä. Siten myös yksityinen linja-autoliikenne paransi tuntuvasti maamme postinkuljetusta.⁸⁸

Taulukko 18. Yksityiset postia kuljettaneet linja-autolinjat v. 1924.⁸⁷

Linja	Viikko- vuorojen luku	Linjan pituus km	Korvaus kuukaudelta mk
1. Bromarf–Tammisaari	4	34	1 213,33
2. Dalsbruk–Kimito	6	24	1 650,83
3. Yläne–Aura	6	35	154,40
4. Kaunela–Kyrö	4	35	1 560
5. Uusikaupunki–Laitila	6	23	
6. Laitila–Rauma	3	36	2 080
7. Vampula–Loimaa	6	33	2 100
8. Kyröskoski–Parkano	7	60	3 783,33
9. Maarianhamina–Göteborg	3	10	850
10. Pyttis–Kotka	6	31	1 900
11. Ilamäki–Taavetti	6	86	5 000
12. Savitaipale–Taavetti	3	40	1 200
13. Vuosalmi–Perkjärvi	6	53	3 000
14. Halila–Uusikirkko as.	6	20	900
15. Räisälä–Sairala	5	25	1 000
16. Suomenniemi–Lappeenranta	3	79	1 800
17. Uukuniemi–Niva	4	33,5	1 000
18. Virrat–Ostola	4	44	1 892,80
19. Virrat–Pihlajavesi	2	40	900
20. Ruovesi–Vilppula	6	32	1 950
21. Jämsä–Petäjavesi	7	49	3 042
22. Heinola–Lahti	7	42	3 900
23. Joutsa–Otava	3	86	2 938
24. Rantasalmi as. –Mikkeli	3	89	2 776,80
25. Suonenjoki–Rautalampi	7	20	1 000
26. Kotalahti–Salminen	3	25	520
27. Melalahti–Tuusniemi	6	25	850
28. Sonkajärvi–Soinlahti	3	24	640
29. Kauhava–Vimpeli	6	66	4 000
30. Uusikaarlepyy–Kovjoki	13	9	1 092
31. Himanka–Kannus	3	31	805
32. Kalajoki–Sievi	6	38	1 950
33. Oulainen–Haapavesi	6	34	2 500
34. Pyhäjoki–Raahe	5	33	1 230
35. Oulu–Utajärvi	3	64	3 000
36. Simo as. –Ranua	2	96	3 400
37. Sotkamo–Kuhmoniemi	4	66	3 600
Yhteensä		1 578	520 000

Myös 1930-luvulla yksityisten liikenteenharjoittajain linja-autoissa kuljetettiin postia. Asiakkaat olivat lisäksi alkaneet antaa linja-autojen kuljetettavaksi niin paljon kirjeitä ja muita postilähettyksiä, että PLH kiinnitti asiaan huomiota. Kun tapaa oli vaikea kitkeä pois, PLH ryhtyi vihdoinkin vuosikymmenen lopulla neuvottelemaan liikennöitsijäin kanssa postilaatikoiden sijoittamisesta linja-autoihin. Vuonna 1939 postilaatikoita olikin linja-autoissa mm. linjoilla Vaasa–Virrat ja



Matkustajien ja erilaisten tavaroiden lisäksi linja-autoissa kuljetettiin myös postia. Vuonna 1929 postia kuljettaneita yksityisiä linjoja oli jo 181 ja niiden yhteenlaskettu pituus oli yli 6 400 kilometriä. »Lestijärven Posti Autona» Chevrolet vuodelta 1926. Uuno Hakolan kokoelmat.

Kokkola – Kivijärvi sekä eräillä linjoilla Karjalan Kannaksella. Lisäksi neuvoteltiin postilaatikkojen asentamisesta muihinkin autoihin.⁸⁹

Postinkuljetus loi edellytyksiä säännöllisen linja-autoliikenteen laajenemiselle. Esim. Otto Kyllönen kuljetti v:sta 1921 alkaen postia Kuhmosta Lentiiraan alkaen käyttää v. 1926 kuorma-autoa. Kun kuorma-autossa alkoi kulkea myös matkustajia, linja-auton käyttöönotto oli seuraavana vaiheena. Toisena esimerkkinä postinkuljetuksesta syntyneestä »sydänmaalinjasta» voidaan mainita linja Sulkavankylä – Sampsalampi – Alavus, jota Eemil Viitala ajoi aluksi hevosella ja polkupyörällä. Nämä liikennevälineet vaihtuivat ensin henkilö- ja sitten linja-autoon. Myös linja Kotka – Pyhtää sai alkunsa postinkuljetuksesta. Erityistä merkitystä postinkuljetuksesta saaduilla lisätuloilla oli harvaanasuttujen seutujen liikenteenharjoittajille. Postinkuljetuksen avulla he pystyivät aloittamaan liikenteen reitillä, joka muuten olisi joutunut odottamaan linja-autoyhteyksiä kauankin tai turhaan. Tiheimmin asutuilla seuduilla henkilökuljetustarve jo sinänsä antoi paremmat mahdollisuudet linja-autoliikenteen aloittamiseen.⁹⁰

Autokalusto

»Lähdettyäni eräänä päivänä Turusta ja ajettuani noin 15 kilometriä, irtosi auton moottori ja melkein putosi maantielle. Mutta vajaan tunnin kuluttua taas lähdettiin. Silloin olikin sanonta, että kun oli linjapihdit ja rautalankaa, niin T-malli Fordilla kyllä pärjää.»

(Artturi Mäkilä, Laajoki, LAL:n kirjehaast. 1967).

KALUSTOA KOSKENUT LAINSÄÄDÄNTÖ

Jo varhaisimmissa autoliikenteen ohjesäännöissä oli määräyksiä autoista ja niiden varusteista. Esim. Oulun läänin kuvernöörin 26.7.1911 vahvistamissa järjestys-säännöissä sanottiin, että jokaiseen autoon tuli asettaa sekä eteen että taakse 20 cm:n korkuiset numerot – esim. punaiset numerot valkealle pohjalle. »Öiseen aikaan» piti auton etupuolella käyttää kahta »valkeavalosta valovoimakasta» lyhtyä, joiden tuli valaista tie vähintään 15 metriä eteenpäin. Lisäksi määrättiin, ettei autoa saanut maalata räikeillä väreillä. Näin haluttiin ilmeisesti suojella ihmisiä ja hevosia järkytyksiltä.¹

Alueellisin ja paikallisin järjestyssäännöin jouduttiin selviytymään kauan. Vuonna 1922 annetussa moottoriajoneuvoasetuksessa säädettiin, että maaherroilla maaseudulla ja maistraateilla kaupungeissa oli oikeus antaa ammattimaisesta autoliikenteestä tarkempia määräyksiä – kuten aikaisemminkin. Ainoastaan Uudenmaan läänin maaherra sekä muutamat maistraatit antoivat keväällä 1924 tarkempia ohjeita. Uudenmaan läänin maaherran ohjeista tärkeimpiä oli se, että linja-auton peränylitys – taka-akselin yli ulottuva korin osa – sai olla enintään 40 prosenttia auton akselivälistä. Saadakseen riittävästi tilaa liikennöitsijät olivat rakentaneet korin takaosan niin pitkäksi, että autot saattoivat vastamäessä nousta pystyyn ja kaatua. Ohjeissa annettiin kuormitusmääräykset seuraavasti:

Alustan paino/tonnia	Suurin sallittu paikkaluku
1	12
1,5	18
2	25

Satunnaistarkastukset osoittivat, ettei linja-autojen kuormitusmääräyksistä käytännössä paljon välitetty. Kun koko Uudenmaan läänissä pidettiin elokuussa 1927 autojen tarkastus, monessa pysäytetyssä linja-autossa oli liian paljon matkustajia. Kun vuorostaan syksyllä samana vuonna Oulussa tutkittiin autoja, viisi linja-autonkuljettajaa asetettiin syytteesen kuormitusmääräysten rikkomisesta. Seuraavana vuonna Tampereen poliisiviranomaiset totesivat pitämässään »ratsiassa» 16 linja-autoa ylikuormitetuiksi. Koska rikkeet olivat varsin yleisiä eivätkä tavanomaiset rangaistukset – varoitukset ja sakot – näyttäneet auttavan, poliisilaitos ilmoitti ottavansa käyttöön entistä kovemmat rangaistuskeinot. Nyt kuljettajilta uhattiin pidättää ajokortti. Kuljettajan asema oli hankala: määräykset kyllä yleensä ilmeisesti tunnettiin, mutta asiakkaita oli vaikea jättää kyydistä. Siksi sekä kuljettajat että matkustajat tulkitsivat kuormitusmääräyksiä väljästi. »Kärähtämistä» ei pidetty rikoksena eikä kiinnijoutuminen ainakaan vähentänyt kuljettajan suosiota matkustajien silmissä.²

Varsin tärkeä oli myös määräys, ettei pelkästään katollisia ja kangasseinäisiä linja-autoja saanut enää käyttää kuin toukokuun ja lokakuun välisenä aikana. Vaikka muissa lääneissä ei vastaavia ohjeita annettukaan, kaikkialla siirryttiin käyttämään kiinteitä koreja. Nopea siirtyminen aikaisempaa mukavampiin, lämpimämpiin ja samalla myös turvallisempiin korirakenteisiin johtui myös koriteollisuuden kehittymisestä, yleisestä vaatimustason noususta sekä osaksi myös liikennöitsijäin kovasta keskinäisestä kilpailusta.³

Vähitellen havaittiin, että linja-autoliikenteen yleisen turvallisuuden lisäämiseksi oli myös autojen korirakenteesta ja varusteista annettava koko maata koskevat lakisäätöiset määräykset. Tämä osa lainsäädännöstä kuului KYTM:lle. Maaliskuun 1. p:nä 1926 voimaantullut asetus⁴ olikin jo melko yksityiskohtainen. Se salli vielä vain kesäisin käytettäviin autoihin rakennettavan kangasseinäisiä koreja, jotka auton kaatuessa eivät suojanneet matkustajia niin hyvin kuin niitä vankemmat korirakenteet.

Asetuksen mukaan auton moottorin tuli olla niin voimakas, että se liikaa rasittumatta kykeni »voittamaan maaston tuottamat liikenne-esteet». Kaikesta epä-määräisyydestään huolimatta määräys oli aiheellinen, sillä onnettomuuksia⁵ oli silloin tällöin sattunut siksi, että linja-auto oli mäkeä noustessaan moottorin voiman loputtua lähtenyt kulkemaan takaperin. Linja-auton suurimmaksi leveydeksi määrättiin nyt 210 cm ja akselivälin vähimmäispituudeksi 310 cm.

Mielenkiintoinen lisäpiirre on se, että asetuksessa vararengas määrättiin pakolliseksi. Näin ei ollut linja-autoliikenteen alkuaikoina. Esim. Kuortaneen matkailuauto jäi linjallaan muutaman kerran välille juuri vararengaan puutteen vuoksi. Auto jätettiin tien sivuun ja kuljettaja lähti hakemaan Tampereelta uutta rengasta. Matkustajat pitivät menettelyä täysin luonnollisena. Keinot eivät kekseliäiltä automiehiltä loppuneet heti tällaisissakaan tilanteissa: vanteelle kierrettiin renkaan korvikkeeksi ohutta köyttä, minkä jälkeen matkaa voitiin varovasti jatkaa linjan päätepisteeseen.⁶

Linja-autojen valoista säädettiin seuraavasti:

»Omnibusautomobiilin merkkivalaistuksen pitää olla käytäntöä tyydyttävä. Paitsi asetuksen määrittämiä valaistusvoimaltaan määrättyjä etu- sekä takalyhtyjä, tulee ohjaajan edessä olevan mittari-taulukon olla valaistu, ja on omnibusautomobiilin erikoisena tunnusvalaistuksena oleva tuulilasien kumpaisellakin ääripuolella sen yläreunan tasalla lyhdyt, joiden valaistusvoiman tulee olla vähintään 2 ja enintään 5 normaalikynttilää. Näiden tunnusvalojen tulee näyttää sinistä valoa.»

Siten linja-autot saivat jo varhaisessa vaiheessa tunnusvalonsa, joiden väri on sittemmin vaihtunut sinisestä oranssiin.

Vuonna 1926 annettu asetus alustojen ja korin rakenteesta koitui monelle yrittäjälle kohtalokkaaksi. Liikennettä ei kahden vuoden ylimenoajan jälkeen voinut enää harjoittaa alkuajan alkeellisilla T-mallin Fordeilla, ellei autossa tehty asetuksen vaatimia korjauksia. Moni »viiksiniekalla» ajava oli kuitenkin kovan kilpailun tai muiden syiden vuoksi niin suurissa taloudellisissa vaikeuksissa tai kyllästynyt ammattiinsa, että katsoi viisaimmaksi lopettaa liikenteensä kokonaan. Autotekniikan edistyessä Fordit olivat käyneet auttamattomasti vanhanaikaisiksi. Tämän vuoksi alettiin siirtyä aikaisempaa raskaampaan alustatyyppiin jo »luonnollisistakin» syistä. Monet Fordit jatkoivat kuitenkin vielä palveluaan, mikä kuormaautona, mikä puimakoneen voimanlähteenä.⁷

Vuonna 1931 annettu moottoriajoneuvoasetus sisälsi määräyksiä myös kalustosta, kuten myös v:n 1937 asetus. Linja-autojen suurimpia sallittuja kokonaispainoja korotettiin molemmissa asetuksissa,⁸ mikä mahdollisti entistä raskaampien alustojen ja koriin käytön. Enimmäispainot jäivät edelleenkin riippumaan teiden laadusta seuraavasti. Painot on ilmoitettu tonneina.

Tien laatu	31.7.1931		30.12.1937	
	Kokonaispaino	Akseli-paino*	Kokonaispaino	Akseli-paino
Kadut ja kestopääll.	8.2	5.8	9.0	6.4
I luokan tiet	6.7	4.8	8.0	5.7
II luokan tiet	5.5	3.8	7.0	5.0
III luokan tiet	4.0	2.8	6.0	4.3
IV luokan tiet	4.0	2.8	4.5	3.2

* Arvioituja painoja

Nämä enimmäispainot edellyttivät kuitenkin paripyörien käyttöä takapäässä.

Vuoden 1931 asetuksessa linja-autojen suurin sallittu kokonaisleveys korotettiin 2,3 metriin. Kevytrakenteisilla teillä säilytettiin edelleen leveytenä entinen 2,1



Teitä pyrittiin suojaamaan asettamalla kaluston painolle rajoituksia, joiden suuruus riippui teiden laadusta. Teiden parantuminen mahdollisti raskaampien linja-autojen käytön. Kuva Viitasaaren Miekkasalmelta v. 1920. Kiviaidat keräsivät talvella lumen tehokkaasti tielle. Viitasaaren Kotiseutuyhdistys.

metriä, kunnes tämä raja nostettiin v. 1937 jo 2,2 metriin. Siellä missä tiestö ei seurannut kaluston kehitystä, uusia raskaita ja leveitä autoja käyttäneet yrittäjät joutuivat vaikeuksiin. Liian painavista autoista jouduttiin poistamaan istumapaikkoja ja liian leveillä autoilla sai liikennöidä vain erikoisluvalla.⁹

Helmikuussa 1938 KYTM antoi päätöksensä¹⁰ linja- ja seka-autojen rakenteesta sekä varusteista. Se sisälsi mm. varsin tarkkoja linja-autojen istuinpaikkojen sijoittelua ja auton sisäkorkeuksia koskevia määräyksiä. Ovia tuli olla oikealla puolella vähintään kaksi. Tämän päätöksen määräykset näyttävät olleen paljolti jo vallinneen käytännön kirjaamista.

AUTOJEN KUNNON VALVONTA

Vuonna 1922 aloitetun katsastustoiminnan avulla yritettiin valvoa autojen teknistä kuntoa ja kalustosta annettujen määräysten noudattamista. Jo tätä aikaisemmin oli muutamissa kaupungeissa ollut maistraattien määräämiä katsastusmiehiä. Esim. 1900-luvun alun järjestyssäännöissä oli mainintoja, että ennen liikenteen aloittamista »asiantuntevan henkilön» täytyi tarkastaa auto.¹¹

KYTM antoi toukokuussa 1926 katsastusmiesten ohjesäännön. Maaherrat oikeutettiin määräämään katsastusmiehen virkaan ne silloiset katsastusmiehet, jotka katsottiin toimeen päteviksi. Pätevyyttä oli kuitenkin harkittava erittäin tarkas-

ti, sillä esimerkkien katsottiin osoittaneen laiminlyöntejä tapahtuneen. Erityisesti juuri linja-autojen katsastuksissa oli ollut huomauttamista. Nyt linja-autoilta oli vaadittava huomattavasti suurempaa »liikenneluotettavuutta» kuin yksityisliikenteessä käytetyiltä autoilta.¹²

Ilmeisesti linja-autojen katsastusta koskevilla huomautuksilla oli vaikutusta. Tähän ainakin viittaa se, että jotkut katsastusmiehet alkoivat käyttää niinkin kovia otteita, että takavarikoivat vajaakuntoiset linja-autot, kunnes ne oli kunnostettu lainmukaisiksi. Myös maaherrojen suorittama valvonta näyttää tehostuneen.¹³

Useimmat liikennöitsijät pyrkivät pitämään autonsa hyvässä kunnossa. Joukossa oli kuitenkin sellaisiakin, jotka eivät välittäneet paljoakaan huolehtia autoistansa, minkä vuoksi heille sattui tiellejäämisiä melko usein. Joskus autojen huono kunto aiheutti onnettomuuksiakin. Katsastustoiminnalla kuntoa ei kyetty pitämään yllä, sillä monesti auto korjattiin vain katsastusta varten. Katsastuksesta palattaessa voitiin esim. autojen »jarrutaakit» irroittaa. Jarruja haluttiin näet säästää! Liikenteenharjoittajain puolustukseksi on mainittava, että 1920-luvun alkupuolen automallien jarrut olivat erittäin heikot (vrt. s. 164).

Tosiasia on, että vielä v. 1927 liikennöitiin huonokuntoisin – jopa täysin jarruttomin autoin. Kun marraskuussa 1927 Tampereen seudulla tarkastettiin yllättäen kahdeksan linja-autoa, vain kaksi oli lainmukaisessa kunnossa. Eniten todettiin jarruvikoja. Koska puutteellisuuksia oli näinkin paljon, alueen muutkin linja-autot määrättiin tuotavaksi katsastusmiehen tutkittaviksi. Kun Turussa pidettiin loka-kuussa 1927 tarkastus, oli tutkituista 15 autosta vain kahdella jarrut kunnossa. Autotekniikan kehittymättömyyden lisäksi autojen »kunnottomuus» johtui varmasti myös välinpitämättömyydestä. Ei ollut totuttu siihen, että jarrujen olisi pitänyt olla kunnossa.¹⁴

Linja-autojen erikoisluonne – suuri matkustaja- ja ajomäärä – otettiin huomioon v. 1931 annetuissa määräyksissä, joiden mukaan linja-autot oli katsastettava kahdesti vuodessa, kun taas muut autot selvisivät kerralla. Lisäksi asetuksessa todettiin, että linja-autojen ohjaus- ja jarrulaitteiden kunto oli tarkastettava useamminkin ajokauden aikana.¹⁵

Linja-autokaluston – kuten koko linja-autoliikenteenkin – valvonta kuului myös poliisiviranomaisille. Poliisien valvontamahdollisuudet olivat vähäiset. Ainakin maaseudulla poliiseja oli niin vähän, ettei heiltä siihen liennyt aikaa: asiat oli hoidettava tärkeysjärjestyksessä eikä autoliikenteen valvonta ollut listan alkupäässä. Toisaalta automiesten »kyttämiseen» ei tainnut suuremmasti olla halujakaan. Mikäli sitten ilmeni jotain tärkeämpää huomautettavaa, tehtiin se yleensä »kaikella tuttavuudella». Kaupungeissa poliisien otteet näyttävät joskus olleen virallisemmat ja kovemmat, sillä liikenteenharjoittajain ja poliisien suhteet olivat persoonattomammat.

Kun poliisivalvonta aikaa myöten lisääntyi, se tuntui monesta kuljettajasta liian tarkalta ja aikaavievältä. Liikennöitsijä A. K. Mylläri kirjoitti asiasta v. 1939 mm.

seuraavaa: »Kun linja-auton vuoro vihdoin saapuu (tarkastukseen), huomaa kuljettaja, että hänen aikataulun mukaan täytyisi olla jo kaukana. Nyt alkaa linja-auton tarkastus. Käydään läpi valot, kaikkiaan 11–13 pistettä. Kaivetaan esille liikenneluvat, ajokortti, vahvistettu aikataulu, 12-metrinen teräsköysi, saha ja kirves, nostolaite, ensiaputarpeet, Vararengas.» Kun kuljettaja sitten pääsi liikkeelle oli pyrittävä ottamaan »aikataulu kiinni ajamalla henkensä edestä». Kun liikkuvan poliisin komennuskunnat eli »lentävät» alkoivat tehdä tarkastuksia, heidän valvontansa tuntui monista liikenteenharjoittajista ja kuljettajista jopa pikkumaisen tarkalta ja joustamattomalta. Ehkä virkakunta ei aluksi ottanutkaan tarpeeksi huomioon, että linja-autojen olisi tarkastuksista huolimatta pitänyt pysyä aikataulussa.¹⁶

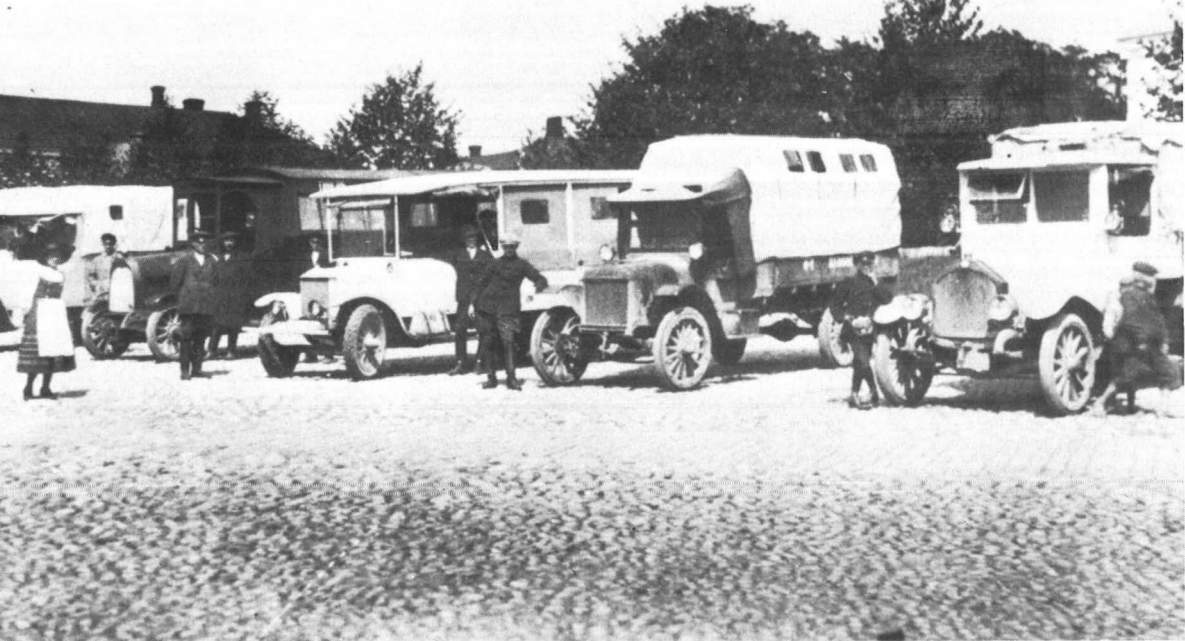
KUORMA-AUTOISTA »LOISTOLINJUREIHIN»

»Urkuvoorteja ja Letukoita»

Varhaisimmissa linja-liikenneyrityksissä käytetyt autot olivat varsin raskaita 2–3 tonnin autoja, kuten esim. Benz, Hansa, NAG tai Delahage. (Ks. kuvat s. 155 ja 173). Tällaisten autojen hankinta oli kallis sijoitus. Esim. Toholammin kauppiaiden v. 1914 ostama Benz maksoi 16 200 mk. Maatalojen hinnat olivat tuolloin tällä seudulla yleensä 12 000 – 16 000 markkaa. Siten kuvaannollinen sanonta »talon pistämisestä pyörien päälle» piti ainakin tuolloin paikkansa.¹⁷ Myös Uudenkaupungin ja Kotkan ensimmäiset omnibussit olivat painavia. Jo ensimmäiset kokeilut kuitenkin osoittivat tämän raskaan kaluston sopimattomuuden Suomen oloihin.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen automarkkinoille tuli tuote, joka mullisti liikenneolot Suomessa – kuten monessa muussakin maassa. Tämä auto oli *T-mallin Ford*, jota v. 1908 alettiin valmistaa Amerikassa ensimmäisenä sarjatuotantona. Mallin suosiota kuvaa hyvin se, että vuoteen 1928 mennessä liukuhihnoilta oli lähtenyt erilaisiin kuljetustehtäviin yli 15 miljoonaa T-mallin Fordia. Meidän päiviimme asti se pysyi maailman eniten valmistettuna automallina.

Suomessa tuli suosituimmaksi Fordin 1–1,5 tonnin alusta. Alun perin nämä autot oli tarkoitettu tavarankuljetukseen, mutta pian ne havaittiin käteviksi myös matkustajien kuljettamisessa (ks. kuvat s. 156). Fordia alkoi v. 1921 tuoda maahan helsinkiläinen autoliike Korpivaara & Halla Oy. Automiesten keskuudessa paremmin »Viiksi-Voortina» tunnettua autoa markkinoitiin henkilökuljetuksiin matkailuauton nimekkeellä. Maahantuoja aikoi asettaa kesällä 1921 »matkailija-autoja» näytteille messuille tehdäkseen autoa tunnetuksi. Ennen messuja ensimmäinen liikkeen kuntoonpanema auto joutui kuitenkin »kiireiseen käytän-



Linjaliikenteeseen hankittiin aluksi raskaita alustoja. »Hurstibusseja» Hämeenlinnan torilla v. 1922. Autot vasemmalta Hauhon auto (Horch), Pohjoisten auto (NAG), Padasjoen auto (Berliet ?), Rengon auto (Ford) ja Luopioisten auto (Man). Veljekset Vekka Liikenne Oy:n kokoelmat.

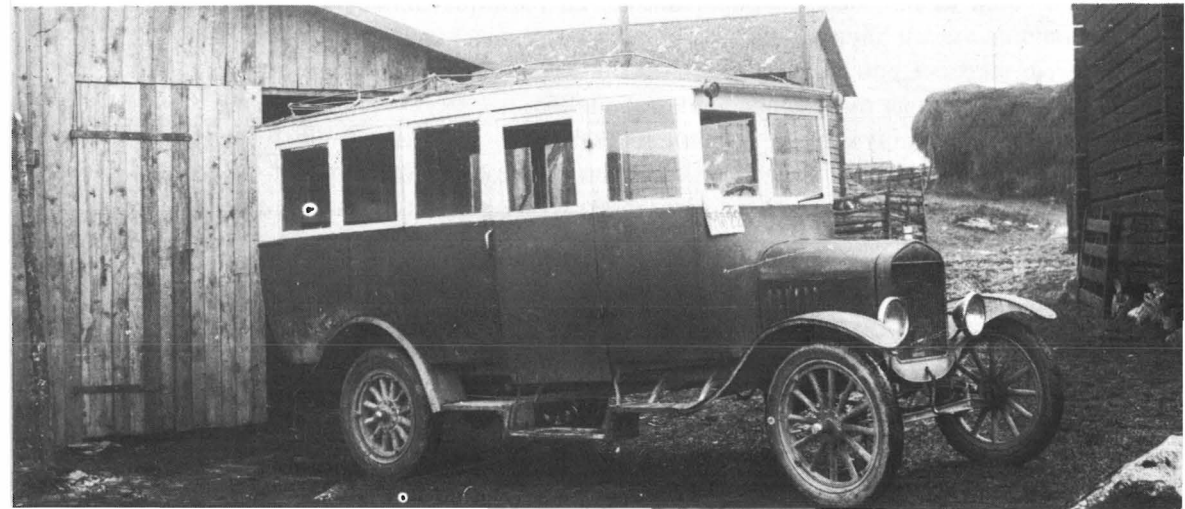
töön» Pohjois-Suomessa. Kun toistakaan ei ennätetty saada näyttelykuntoon, yleisön oli tyydyttävä vain valokuvan »tirkistämiseen» Suomalaiseen normaalilyseoon järjestetyssä näyttelyssä. Paikalla ollut Helsingin Sanomien toimittaja piti autoa erittäin käyttökelpoisena ja ennusti auton tulevan suosituksi maassamme. Tämä ennustus pitikin paikkansa. Syyskuussa v. 1922 Korpivaara & Halla Oy saattoi ilmoittaa sinä vuonna myyneensä jo yli 100 Fordia.¹⁸ Raskaampia alustoja oli käytössä edelleenkin muutamaa merkkiä, kuten Mercedes, Benz, Presto ja Renault.

T-malli Fordin lempinimitys »Viiksi-Voorti» johtui siitä, että toisella puolella auton ohjauspyörää oli viiksenä kaasuvipu ja toisella puolella sytytyksen säätövipu. Autoissa oli 1920-luvun alussa tavallisesti magneettosytytys, joten käynnistäminen tapahtui »veivaamalla». Moottorin käydessä suurilla kierroksilla riitti virtaa myös auton lampuihin, mutta pienillä kierroksilla ajettaessa valot himmenivät. Vaihteistoltaan autot olivat ns. jaloipoljettavia: vaihtaminen suoritettiin jalkapolkimilla. Tästä johtui yksi Fordin nimityksistä, »Urku-Voorti». Vaihteita oli kaksi eteen ja yksi taaksepäin. »Pakissa» eli peruutusvaihteessa oli pienin välitys, minkä vuoksi käytössä oli tapa ylittää peruutusvaihteella mäki, jota auto ei etuperin jaksanut nousta. Varsin yleistä oli myös, että matkustajat joutuivat kävelemään jyrkimmät mäet – jopa autoa työnnellen.

Yleensä Fordit toimivat hyvin ottaen huomioon tuon ajan autotekniikan tason sekä monien käyttäjien huonon ammattitaidon ja huollon vähäisyyden. Ehkä »viiksiniekan» suurin heikkous – jarrujen ohella – olivat auton käyttötarkoitusta silmälläpitäen liian pienet renkaat, minkä vuoksi ne kuluivat nopeasti ja joskus



»Viiksi-Voorti» eli T-mallin Ford mullisti liikenneolot Suomessa. Ylinnä 1920-luvun alun Ford (Kaarlo Kallion kokoelmat), keskellä Kemian paikallisen liikenteen »Viiksiniekka» vm. 1925 (Hannes Hietalan kokoelmat) ja alinna Ford vm. 1925 (V. Niemen kokoelmat).



jopa pokahtelivat rikki. Erityisesti renkaita rasittivat tiehen painuneet jäätyneet raiteet. Aikaisempaan verrattuna siirtyminen ilmarenkaiden käyttöön oli kuitenkin suuri parannus.¹⁹

Kevyitä autonaluksia ei ollut 1920-luvun alkupuolella tarjolla monta merkkiä. Tavallisesti oli valittava Ford tai *Chevrolet* (ks. kuvat s. 158 ja 148). Näistä kahdesta Ford oli halvempi. Sen yhden tonnin konealusta maksoi alkuvuodesta 1923 sähkövaloin varustettuna 24 000 mk. »Sähkökäyntinpanolaitteen» sai lisävarusteena 4 200 markalla. Saman vuoden elokuussa osakeyhtiö Agros mainosti Ford-autojen suuren hinnanalennuksen alkaneen. Hinnanalennuksen jälkeen tonnin alusta sähkökäynnistimellä varustettuna maksoi 25 500 markkaa. Siten Fordin hintaa laskettiin lähes 10 prosentilla. Kysynnän suuruudesta on hyvänä osoituksena se, että Matti Aholan yrittäessä v. 1924 hankkia postilinjaansa varten Fordia, tehdas lupautui annettuihin määräaikaan mennessä toimittamaan auton vain osina. Tällöin Ahola päätti koota autonsa itse. Niinpä sitten Amerikasta saapuikin Kauhavan asemalle pitkä laatikko, jonka sisällöstä Aholan veljekset monien ihmetykseksi kokosivat Fordin alustan. Vuonna 1926 näiden kahden alustan hintaero oli 10 000 markkaa, sillä Chevrolet maksoi 32 000 mk ja Ford 22 000 mk.²⁰

Vastapainoksi korkeammalle hinnalle Chevrolet, joka kansanomaisemmin tunnettiin »Letukkana», tarjosi joitakin etuja Fordiin verrattuna. Kun tonnin Fordissa oli hevosvoimia yleensä 18–22, niitä oli »Letukassa» 22–28. Lisäksi Chevroletin valot olivat paremmat, sillä niitä varten oli akku. Myös kantavuus oli »Letukassa» suurempi.²¹

Kevyet Fordin alustat olivat 1920-luvun alkupuolella suosituimpia. Kuitenkin jo vuosikymmenen puolivälin jälkeen autokauppa kiristyi selvästi. Fordin kilpailijaksi oli noussut Chevrolet. Myös raskaamman amerikkalaisen autokaluston suosio oli lisääntynyt. Seuraavasta moottoriajoneuvorekisterin tietoihin perustuvasta taulukosta näkyy Fordien väheneminen liikenteessä.

Taulukko 19. Erimerkkiset linja-autot 1926–1929.²²

Merkki	1926 ¹⁾		1927 ²⁾		1928 ²⁾		1929 ²⁾	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
+Chevrolet	266	19	389	30	463	31	420	33
+Ford	853	62	474	37	349	23	197	16
+Reo	15	1	76	6	146	10	157	12
+Brockway	30	2	68	5	111	7	123	10
+International	–	–	26	2	87	6	103	8
Rochet-Schneider	39	3	74	6	92	6	63	5
+Graham-Brothers	–	–	9	1	35	2	55	4
+Selden	–	–	13	1	30	2	34	3
+G.M.C.	–	–	1	0	18	1	31	2
Benz	23	2	23	2	25	2	24	2
+Studebaker	–	–	9	1	15	1	16	1
+Dodge	–	–	4	0	3	0	10	1
Muut	155	11	127	10	116	8	41	3
Yhteensä	1 381	100	1 293	100	1 490	100	1 274	100

+ = amerikkalainen

¹⁾ 3.7.

²⁾ 31.12.



Toinen suosittu automerkki 1920-luvulla oli Chevrolet eli »Letukka». Ylinä V. J. Huttunen ja »Letukka» vm. 1926 (V. J. Huttusen kokoelmat) ja keskellä Chevrolet sekä Frans Ruohomaa v. 1929 (F. Ruohomaan kokoelmat). Fordien ja Chevroletien ohella oli harvinaisempiakin automerkkejä, kuten alimmaisena kuvan Berliet vm. 1925 (Anton Viitasen kokoelmat).

Fordien väheneminen johtui myös edellä selostetusta kiristyneestä lainsäädännöstä.

Vuosikymmenen lopussa yli 90 prosenttia maamme linja-autoista oli *amerikkalaisia*, joten amerikkalaiset autot hallitsivat 1920-luvun Suomen automarkkinoita. Eurooppalaisista suosituin merkki oli ranskalainen Rochet-Schneider. Seuraava asetelma²³ kuvaa eurooppalaisten ja amerikkalaisten autojen prosenttiosuutta maamme linja-autoista.

	1926	1927	1928	1929
Eurooppalaisia	12	15	13	9
Amerikkalaisia	88	85	87	91

Automiehillä oli monista vieraskielisistä automerkeistä omat »väännöksensä». Tunnetuimpia lienevät jo aiemmin esitetyt Fordin ja Chevroletin nimitykset. Nämä eivät kuitenkaan olleet ainoita, kuten seuraavat esimerkit osoittavat: »Brokki» (Brockway), »Natsi» (International), »Roska-Neekeri» (Rochet-Schneider) ja »Kemu» (G.M.C.).

Vuosikymmenen aikana autotekniikka kehittyi merkittävästi. Mekaaniset jarrut olivat kauan olleet linja-autojen heikkoutena. Tilanne parani paljon, kun 1920-luvun lopulla markkinoille alkoi tulla hydraulisin²⁴ jarruin varustettuja linja-auton alustoja. Lisäksi otettiin käyttöön kaksiosaiset takajouset. Kevyellä kuormalla vain ylimmäinen joustavampi osa oli kuormitettuna. Painon tultua riittävän suureksi kuormittui myös alempi osa. Entistä voimakkaammat moottorit lisäsivät turvallisuutta. Seuraavat numerot osoittavat linja-autojen hevosvoimamäärän kasvua.

Moottorin	1926		1928		1930	
	Autoja					
hevosvoimamäärä	kpl	%	kpl	%	kpl	%
8–15	1	0	14	1	13	1
16–19	87	6	19	1	6	0
20–29	1 104	77	796	53	401	29
30–39	114	8	191	13	155	11
40 ja yli	131	9	470	32	791	58

Esim. vuoden 1926 Reossa oli 6-sylinterinen 50-hevosvoimainen moottori.²⁵

Raskaampi autokalusto oli Fordeja ja Chevroletteja kalliimpaa. Esim. Toivo J. Honkasen 21-paikkainen Rochet-Schneider maksoi v. 1927 peräti 160 000 markkaa. Tosin auton varustuskin oli loistelas, sillä tässä autossa oli ruskean nahka-

toppauksen lisäksi »suunnan osoittaja, walonheittäjä, kello, lasinpuhdistaja, niklatu pakaasiteline ja werhot». Reon sai samana vuonna 128 000 markalla. Vuotta myöhemmin 16-paikkainen Graham Brothers maksoi 116 000 markkaa.²⁶

»Letukoista» Volvojen valtakauten

Vuosikymmenen vaihteen tienoilla raskaaseen kalustoon siirtyminen oli pitkällä: kevyiden Fordien ja Chevrolettien markkinaosuus oli v. 1930 enää 46 prosenttia. Samansuuntainen kehitys jatkui niin, että vuosikymmenen puolivälissä näiden automerkkien osuus oli vain 33 prosenttia. Merkeistä oli vielä vuosikymmenen alussa johdossa Chevrolet, mutta vuosikymmenen loppupuolella sen syrjäytti Volvo, kuten seuraavasta taulukosta ilmenee.

Taulukko 20. Erimerkkiset linja-autot vuosina 1930, 1935 ja 1939.²⁷

Merkki	1930 ¹⁾		1935 ¹⁾		1939 ²⁾	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Volvo	—	—	210	12	814	27
+Chevrolet	432	32	511	28	628	21
+Reo	172	13	427	23	505	17
Sisu	—	—	57	3	295	10
+Ford	190	14	91	5	170	6
Büssing N. A. G.	—	—	—	—	89	3
+Diamond	—	—	49	3	80	3
+Studebaker	18	1	—	—	67	2
Mercedes Benz ²⁸	24	2	—	—	64	2
+Brockway	148	11	104	6	33	1
+International	116	9	83	5	33	1
+G.M.C.	53	4	58	3	30	1
+Oldsmobile	—	—	—	—	29	1
Muut	213	14	238	12	153	5
Yhteensä	1 366	100	1 828	100	2 990	100

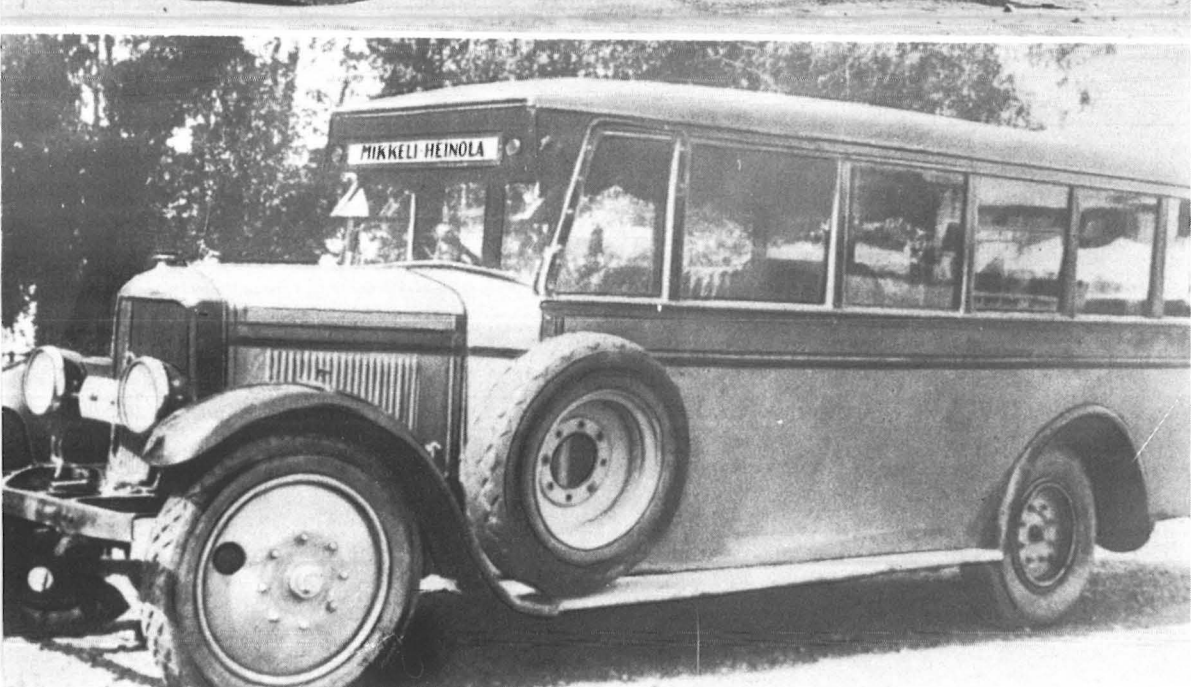
+ = amerikkalainen

1) 31.12.

2) 31.1.

Vuosikymmenen puolivälin jälkeen alkanut pohjoismaisten Volvon ja Sisun markkinaosuuden kasvu merkitsi amerikkalaisten autojen osuuden romahdusmaista pienenemistä.

Fordien ja »Letukoiden» lisäksi oli 1920-luvun puolivälin jälkeen käytössä raskaampia linja-autonaloja. Sivun autot ovat v:lta 1927. Ylinnä Reo, keskellä Brockway ja alinna Rochet-Schneider. Vilho Korhosen, V. J. Huttusen ja Savonlinja O. Y:n kokoelmat. →



Kotimainen autoteollisuutemme ansaitsee muita tarkemman käsittelyn.²⁹ Oy Suomen Autoteollisuus Ab syntyi v. 1931 laman vuoksi taloudellisiin vaikeuksiin joutuneesta autokorjaamosta ja koritehtaasta, jotka päättivät yhtyä toimintansa tervehdyttämiseksi ja ryhtyä valmistamaan kotimaisia kuorma-autoja. Hankkeen mahdollistamiseksi käynnistettiin yhteistyö Volvo-yhtiön kanssa. Volvolla saamallaan piirustuksilla Suomen Autoteollisuus alkoi teettää kotimaassa joitakin autonosia, kuten runkoja, jousia, jousenkannattamia, peltiosia ym. Vaikeimmin valmistettavat osat katsottiin viisaimmaksi ostaa ulkomailta. Esim. moottoriksi ostettiin Volvon Penta. Näin kootulle tuotteelle annettiin nimeksi Sisu, vaikka monet katsoivatkin, että autosta tulee pikemminkin »susi».

Yhteistyö Volvon kanssa jatkui vain pari vuotta. Nyt tuotanto-ohjelmaan päätettiin ottaa myös linja-auton alusta sekä kotimaisen moottorin valmistaminen. Syyskuussa 1932 Aamulehti³⁰ tiesi kertoa, että ensimmäinen »Sisu omnibus» oli jo jonkin aikaa välittänyt liikennettä Helsingin – Tervakosken – Hämeenlinnan linjalla. Auto oli toiminut »kiitettävän hyvin». Ensimmäisen Sisu linja-auton omistaja oli liikennöitsijä Kalle Sairio. Auto sai lisänimen »Musta-Maija», koska se oli miltei kokonaan musta.

Kotimaisen Olympia-moottorin käyttöönotolla Sisusta pyrittiin tekemään todella suomalainen tuote. Mutta toimenpide ei onnistunut. Ilmeisesti kokemattomuudesta johtui moottorin päästäminen markkinoille liian lyhytaikaisten kokeiden



Linja-autojen rakentamisen aloittaminen paransi Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n kannattavuutta. Kun yhteistyö Volvon kanssa loppui, onnistuttiin Amerikasta hankkimaan mm. luotettavia moottoreita ja vaihdelaatikoita. Ennen talvisotaa Sisuja valmistettiin n. 250 kpl vuodessa. Tässä niistä yksi: Velj. Korhosen Konneveden – Piek-sämäen linjan Sisu v:lta 1937. Vilho Korhosen kokoelmat.

jälkeen, jolloin siinä olleet suhteellisen pienet virheellisuudet pilasivat sen maineen. Linja-autojen rakentaminen sen sijaan osoittautui onnistuneeksi toimenpiteeksi, mikä paransi yhtiön taloutta. Sisun onnistui saada Amerikasta käyttöönsä tunnettuja ja luotettavia moottoreita, vaihdelaatikkoja, akselistoja, ohjauslaitteita jne. Alettiinpa linja-autojen runkojakin tilata ulkomailta. Kotimaisuudesta ei siten enää voinut paljon puhua, mutta yrityksen kannattavuus oli hyvä. Ennen talvisuotta Sisuja valmistettiin n. 250 kpl vuodessa, näistä suurin osa oli linja-autoja tai erikoistyyppisiä järeitä kuorma-autoja.

Linja-autokaluston koon kasvu on nähtävissä myös liikennelaskentojen tulokista, kuten seuraava taulukko osoittaa.

Taulukko 21. Ajoneuvojen keskimääräiset kokonaispainot TVH:n liikennelaskentojen mukaan vuosina 1934 ja 1939/tonnia.³¹

Ajoneuvo	24.8.1934	25.8.1939
Hevosajoneuvot	1.0	1.0
Henkilö-pakettiautot	1.5	1.5
Kuorma-autot	3.0	4.3
Linja-autot	4.5	5.9
Moottoriajoneuvot	2.5	3.2

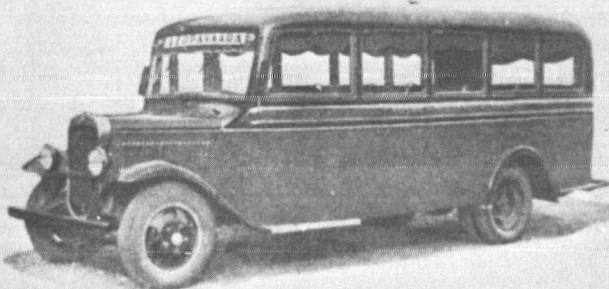
Ensimmäinen Sisu-merkinen linja-auto saatiin liikenteeseen syksyllä 1932. Mainosmiehet olivat tietenkin pian »asialla». Näin Sisua mainostettiin v. 1933.

SISU linja-auto —

kaikkien ihailema ja suosima.

Yleisö pitää siitä sen miellyttävän ulkoasun, varman ja tasaisen käynnin, tilavuuden ja mukavuuden takia — ohjaajat sen erinomaisten ajo-ominaisuuksien — linja-auton omistajat sen voimakkuuden huokeitten käyttökustannusten ja ”kansansuosion” takia. Tutustukaa lähemmin tähän taloudelliseen linja-autoon!

Täsmällistä asiakaspalvelua SISU linja-autolta!



Sisu linja- ja kuorma-autojen valmistaja ja myyjä

Oy SUOMEN AUTOTEOLLISUUS AB

Helsinki, Fleminginkatu 27

Esim. kuorma-autoihin verrattuna linja-autot olivat tuntuvasti painavampia, mikä tekee ymmärrettäväksi linja-autoilijoiden tiestölle asettamat vaatimukset. Autojen painon lisääntymisen mahdollisti uusi lainsäädäntö, kuten edellä ilmeni.

Automerkin valinta riippui monista tekijöistä. Joskus sen ratkaisivat henkilökohtaiset suhteet automyyjään, joskus osto saattoi määräytyä sen mukaan, minkä automerkin edustus sattui olemaan lähinnä. Luonnollisesti autoilijat pyrkivät valitsemaan tarkoitukseensa sopivimman ja mahdollisimman kestäväen auton. Käsitys autojen »hyvyydestä» oli varsin suhteellista: jollakin seudulla hyvän maineen saanutta autoa pidettiin jollakin muulla seudulla huonona, mikä johtui osittain autojen yksilöllisistä eroista. Jos paikkakunnalle oli sattunut huono yksilö, saattoi koko automerkki leimautua sen mukaan. Kun linjamiehet kohtasivat pysähdyspaikoillaan tai esim. kokouksissaan, suosittu puheenaihe oli tietysti autot,

Auton moottori kaipasi joskus perusteellista kunnostusta. Monilla liikenteenharjoittajilla oli tukikohtansa yhteydessä korjaamo, jossa joko asentajat tai pienissä yrityksissä yrittäjät itse huolehtivat korjauksista ja huollosta. »Verstaista» huolimatta autoille tehtiin 1930-luvulla suuriakin korjauksia »taivasalla». Linja-auton kunnostusta 1930-luvun alussa. LA-IA.



joten eri automerkeistä saadut kokemukset ja käsitykset levisivät laajemmallekin. Tietenkin myös auton hinta ja myyjän mahdollisuudet luotonantoon sekä vanhas-
ta autosta tarjottu hyvitys olivat olennaisesti kaupan syntyyn vaikuttavia tekijöi-
tä.

Auton valintaan näyttää vaikuttaneen myös pulakausi. Vähentynyt matkusta-
jamäärä ja huonot taloudelliset näkymät lisäsivät halvempien mallien käyttöä.
Siten siirtyminen raskaampiin autoihin olisi ollut ilmeisesti vieläkin nopeampaa
ilman taloudellista lamaa.

Pula vaikutti linja-autojen laatuun muutenkin. Selvästi havaittava piirre oli
kaluston ikääntyminen. Autokatsastuksissa eri puolilla maata havaittiin, että ai-
kaisemmin liikenteestä poistettuja autoja oli jälleen ryhdytty kunnostamaan lii-
kennekelpoisiksi. Autokalusto ikääntyi myös siksi, että uusien ostaminen väheni
taloudellisten vaikeuksien vuoksi. Esim. Peräpohjolassa autojen myyntiin kerrot-
tiin jo v. 1929 vähentyneen edelliseen vuoteen verrattuna huomattavasti. Syyksi
arveltiin yleistä rahankireyttä ja aikaisempaa »kilpaostoa». ³² Myös 1930-luvun
alkuvuosina sanomalehdissä ³³ oli lausuntoja, joiden mukaan autojen myynti vä-
heni jatkuvasti. Esim. Oulun katsastuspiirissä ei autokantaa piirin katsastusinsi-
nööri A. Suomalaisen mukaan paljon uusittu; v:n 1933 heinäkuuhun mennessä
tälle katsastusalueelle oli tullut yksityisille liikenteenharjoittajille ainoastaan kaksi
uutta linja-autoa ja kolme seka-autoa. Kuorma-autojen osalta tilanne oli vieläkin
huonompi, sillä niitä ei ollut uusittu lainkaan. ³⁴

Vielä 1930-luvullakin *jarrut* olivat autojen heikkoutena, mikä johtui joissakin
merkeissä liian kapeista jarruhihnoista. Linja-autohan joutui pysähtymään paljon
useammin kuin kuorma-auto, jonka käyttötarkoitukseen jarrut oli alun perin
mitoitettu. Olennainen parannus oli siirtyminen nestejarruihin. Myös muutamat
muut laitteet – esim. voimansiirto – tai sähkölaitteet – saattoivat joissakin mer-
keissä olla alimitoitettut. Vaarallista oli, että autojen ohjauslaitteissakin saattoi
olla »kroonisia» vikoja. Onnettomuus uutisten perusteella saa autojen ohjauslait-
teista kuitenkin liian huonon käsityksen. Vaikka uutisissa usein mainitaan ojaan-
ajon syynä ohjauslaitteen äkillinen vika, oli todellinen syy varmasti monesti ns.
inhimillinen erehdys.

Autojen määrän lisääntyessä korjaustarve kasvoi, minkä vuoksi tekniikasta
kiinnostuneet henkilöt ryhtyivät ammattimaisesti korjaamaan ³⁵ autoja. Kun pie-
net *korjaamot* eivät enää ajan mittaan tyydyttäneet tarvetta, eri puolille maata
alkoi syntyä suurempia korjaamoja. Monet liikenteenharjoittajat perustivat tuki-
kohtansa yhteyteen korjaamon, jossa ammattitaitoiset asentajat tai pienessä yri-
tyksessä yrittäjä itse huolehtivat korjauksista ja huollosta. Töitä helpotti suuresti,
kun käyttöön tuli entistä parempia työkaluja, kuten hitsauslaitteita, sorveja ym.
Siten vaativiakin korjauksia voitiin tehdä omassa korjaamossa aikaa ja kustan-
nuksia säästäten. Myös laskutuskorjaamoiden palvelukyky parani. Erilaisista »au-
toverstaista» huolimatta autoille tehtiin vielä 1930-luvulla suuriakin korjauksia
»taivasalla».

»Voimakoneena» autoa edeltäneelle hevoselle *talli* oli välttämättömyys. Ei tallin tarve kulkuvälinettä vaihdettaessa loppunut: sitä tarvitsi myös säännöllisesti reitilleen lähtevä linja-auto. Säilytystilat olivat 1920-luvulla puutteellisia – monesti puuvajvoja tai heinälatoja. Tilanne parani 1930-luvulla: liikennöitsijät rakensivat jo alunperin linja-autojen säilytystiloiksi suunniteltuja autotalleja. Kuitenkin oli tavallista, että liikkeelle oli lähdeittävä myös »hangesta», mikä rasitti sekä kuljettajaa että autoa.³⁶

Renkaiden kestävyys parani 1930-luvulla. Käyttöön tulivat *ns. pallorenkaat*, joiden kesto ja joustavuus lisääntyivät. Liikenteenharjoittajain rengaskysymyksistä voidaan saada tietoja 1930-luvun alkuvuosilta. Kyselylomakkeen³⁷ palauttaneiden suosituimmat rengasmerkit olivat Firestone ja Good Year. Muita suosittuja merkkejä olivat mm. Dunlop, Fisk, Kelly, Seiberling, Continental ja Mohawk. Renkaiden kestävyys vaihteli suuresti riippuen esim. auton painosta, tien laadusta, ajotavasta ja renkaan ominaisuuksista. Renkaiden keskimääräinen kesto näyttää olleen monilla liikenteenharjoittajilla n. 35 000 – 40 000 kilometriä. Jotkut ilmoittivat onnistuneensa ajamaan jopa 80 000 – 100 000 kilometriä. Harvinaista ei kuitenkaan ollut, että rengas kesti vain n. 15 000 kilometriä.

Maamme ei enää 1930-luvulla tarvinnut kokonaan olla ulkomaisten rengasmerkkien varassa, kun Suomen Gummitehdas Oy otti ohjelmaansa autonrenkaiden valmistuksen. Tuotannon aloittaminen oli ensimmäisen kerran esillä yhtiön johtokunnassa syyskuussa 1931, jolloin voitiin todeta tuontitullin ylittävän renkaiden valmistuskustannukset. Helmikuussa 1932 myönnettiin rahaa renkaiden valmistamiseen tarvittavien koneiden hankintaan. Renkaiden valmistus alkoi vielä samana vuonna. Kun niitä ei kuitenkaan laskettu heti myyntiin, saatiin Suomessa tehty autonrenkaat markkinoille vasta v. 1934.³⁸ Rengaskustannusten vähentämiseksi kuluneita renkaita voitiin pinnoittaa ja edelleen käytettiin myös »tossuja».³⁹

Linja-autoliikenteen kasvua helpotti myös poltto- ja voiteluaineiden saannin parantuminen. Yhä useammille paikkakunnille perustettiin bensiininjakelupaikkoja. Esim. Iisalmen kaupunkiin ensimmäinen bensiinisäiliön rakennuslupa annettiin v. 1925. Seuraavana keväänä Vaasan lääninhallitus myönsi luvat seitsemälle paikkakunnalle perustaa bensiininjakelupaikkoja. Pian niitä alettiin pystyttää jo pieniinkin maalaiskyliin tavallisesti kauppojen yhteyteen.⁴⁰ Siten suurten öljy-yhtiöiden Nobel Standardin (Esso) ja Shellin sekä suomalaisten jälleenmyyjien toiminnan tuloksena voitiin miltei missä tahansa maassa saada polttoainetäydennystä huoltoasemalta vähintään tunnin ajon jälkeen. Vuosikymmenen alkuun verrattuna tilanne oli parantunut tuntuvasti, sillä silloin polttoaine jouduttiin pumppaamaan kaupan pihassa olevista tynnyreistä. Haettiinpa autoilun alkuaikoina bensiiniä apteekistakin.⁴¹

Bensiinikäyttöisten autojen vaihtoehtoja

Auton kehittämissä on jatkuvasti pyritty löytämään bensiinin rinnalle muita käyttökelpoisia polttoaineita. Merkittävä keksintö tehtiin Saksassa 1890-luvulla, jolloin Rudolf Diesel kehitti Kruppin konetehtaassa ns. *dieselmoottorin*. Ensimmäinen käyttökelpoinen moottori valmistui v. 1897. Varsinkin toisen maailmansodan jälkeen tämän moottorityypin käyttö on yleistynyt kuorma- ja linja-autoissa. Dieselmoottoreita oli aluksi kahta tyyppiä – puolidieseleitä ja kokodieseleitä.⁴² Molempia moottorityyppejä markkinoitiin 1930-luvulla Suomeen. Tunnetuin puolidieselmoottori oli saksalainen Hesselmann, jota käytettiin aluksi mm. Volvossa. Korpivaara & Halla Oy toi maahan saksalaista Büssing-NAG -merkkistä linja-auton alustaa. Muita saksalaisia dieselalustoja olivat Man ja Mercedes-Benz, jota toi maahan Oy Nikolajeff Ab.⁴³

Ensimmäisiä dieseleitä olivat Helsingin paikallisliikennettä harjoittaneen Omnibus Oy:n kesällä 1933 käyttöönottamat Hesselmanneilla varustetut suuret 40-paikkaiset linja-autot.⁴⁴ Ensimmäisiin diesellinja-autojen käyttäjiin kuuluu Oskar Lindqvist, joka v. 1934 hankki Büssing-NAG -merkkisen linja-auton.⁴⁵ Tampereen ensimmäinen »nafta-auto» valmistui huhtikuussa 1935.⁴⁶ Kovin nopeasti uutta keksintöä ei Suomessa otettu käyttöön, sillä moottoriajoneuvoverotusta suunnitelleen komitean tietojen mukaan voitiin arvioida, että syyskuussa v. 1936 dieselautoja olisi ollut n. 200, jotka muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta olivat linja-autoja. LAL:n Iisalmen paikallisosaston alueella ei ollut keväällä 1938 käytössä yhtään diesellinja-autoa. Kuopion osaston jäsenillä sen sijaan oli neljä Hesselmannia ja kolme kokodieseliä. Yleisesti dieselmoottori ei vielä 1930-luvulla tullutkaan käyttöön, vaikka niitä oli runsaasti esim. joillakin suuryrityksillä.⁴⁷

Diesellinja-autojen hankintaa hidasti varmasti tämäntyyppisen auton tuntuvasti kalliimpi hinta vastaavanlaiseen bensiinimoottorilla varustettuun autoon verrattuna. 1930-luvun puolivälissä *Hesselmann*-moottori oli n. 30 000 – 40 000 markkaa vastaavaa bensiinimoottoria kalliimpi.⁴⁸ Niinpä 22-hengen »linjamersu» maksoi v. 1936 n. 146 000 markkaa. Paljon kalliimpia olivat kuitenkin Hercules-Reot, joiden hinta oli yli 220 000 mk.⁴⁹ Toisaalta dieselmoottorin huolto saattoi olla vaikeaa polttomoottoreihin tottuneille, mistä osittain ilmeisesti johtuivat myös dieselmoottorien käynnistyvyydestä saadut huonot kokemukset.

Dieselmoottori oli bensiinimoottoria edullisempi käytössä, mikä johtui pienemmästä polttoaineen kulutuksesta ja halvemmasta polttoaineesta. Muista dieselin eduista voidaan mainita sitkeämpi veto. Dieselillä ajo tuli bensiinautoon verrattuna sitä edullisemmaksi, mitä suurempi auton päivittäinen käyttö oli. Niinpä dieselit sijoitettiin pitkille linjoille. Esim. Yrjö Förbom pyrki pitämään diesellinja-autonsa ajossa miltei jatkuvasti.⁵⁰

Valtio huomasi pian dieselin käytön edullisuuden autoilijoille. Kun dieselin käyttäjät säästyivät bensiinin hintaan sisältyviltä veroilta ja tullimaksuilta, säädettiin 1.1.1939 voimaanastunut ns. dieselvero. Nyt kaikille niille autoille, joiden

polttoaineena oli jokin muu kuin sekoittamaton bensiini, määrättiin tonnikilometreittäin maksettava ylimääräinen vero. Ajetun matkan selville saamiseksi autoissa tuli olla »blommatut» matkamittarit, minkä lisäksi oli pidettävä tarkkaa ajopäiväkirjaa. Valtio pyrki ylimääräisen veron avulla saamaan liikennöitsijät käyttämään jälleen bensiiniautoja. Veron säättämisen jälkeen näin paljolti tapahtuikin,⁵¹ mikä oli tulevien tapahtumien kannalta valitettavaa, sillä dieselmoottorit soveltuivat bensiinimoottoreita paremmin puukaasukäyttöisiksi.

Yksi mahdollisuus bensiiniä halvemmän polttoaineen hyväksikäyttöön olisi ollut ajaa *puukaasulla*. Jo 1929 puukaasutinlaitteet olivat käytössä ainakin V. Keto-Seppälän Porin –Vaasan linjan autossa. Vaasa-lehti kertoi tapauksesta mm. seuraavasti:

»Eräänä päivänä näimme Seinäjoen torin reunalla omnibusauton ympärillä miesjoukon. Arvasimme siellä olevan jotain tavallisuudesta poikkeavanlaisista nähtävää. – Siellä oli Porin – Seinäjoen – Vaasan reitin linja-auto. Ja olikin se erilainen nähtävyys, kuin mitä ovat tavalliset omnibusautot. Auton takana oli saunan pyöreää rautapellistä kiuasta muistuttava laitos. Kun auton kuljettaja avasi sen kannen, tuprahti sieltä savua. Sinne aukkoon kaadettiin säkistä pieniä puupalasia ja pantiin kansi taas kiinni. Sitten eräästä veivistä jonkin aikaa pyöritettiin. Sitä tehtäessä tuprahteli auton etuosasta hiukan savua. . . .»

Kesällä 1930 Oy Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja mainosti puukaasutinlaitteita kertoen, että »puilla käypä» auto oli veroton. Lisäksi ilmoitettiin puukaasutinlaitteita olevan näytteillä Suomen Näyttelymessujen auto-osastolla. Valmistajan mainosten mukaan tämä »Otso»-puukaasutin säästi 90 prosenttia polttoainekustannuksista. Vaikka säästöprosentit eivät todellisuudessa näin suuret olisi olleetkaan, huomattaviin kustannusten säästöihin puukaasua käyttämällä oli mahdollista päästä. Vastapainona »pussibensiinin» käytöstä aiheutui haittoja, mm. vetokyky oli heikempi ja hoito sekä ajo työläämpää.⁵³

Armeijan lisäksi puukaasutinkokeilut jatkuivat joillakin linja-autoreiteillä, mm. vuosina 1931–1932 linjoilla Helsinki – Porvoo, Tampere – Vesilahti, Oulu – Koskenkylä, Vaasa – Pori, Pietarsaari – Vaasa ja Kaskinen – Vaasa. Lisäksi Turun seudulla tiedetään olleen puukaasua käyttäneitä autoja. Yleiseen käyttöön puukaasu ei vielä 1930-luvulla tullut, ennen kuin vuosikymmenen lopussa siihen jouduttiin turvautumaan pakosta.⁵⁴

Ainakin Vaasan seudulla puukaasun syrjäytti *petroli*,⁵⁵ joka myös oli verotonta. Tieto v:lta 1938 kertoo, että tuolloin lähes kaikki linja-autot Vaasan seudulla käyttivät petroliä, jolla ajaminen oli ominaista juuri Vaasan seudulle, sillä esim. läheisellä Seinäjoen alueella käytettiin edelleen yleisesti bensiiniä. Koska dieselvero koski myös petroliä, sen käytön edullisuus loppui. Bensiiniautoille oli siten vaihtoehtoja, mutta valtio ei suosinut niiden käyttöä verotulojen vähentymisen vuoksi.⁵⁶

»Kombineerit» ja henkilöautot linjaliikenteessä

Vuonna 1926 mainostettiin uutuutena autobussia, joka olisi entistäkin sopivampi sekä henkilö- että tavaraliikenteeseen: etuosassa oli hyttitilat seitsemälle matkustajalle ja takaosassa voitiin kuljettaa lähes 1 000 kiloa tavaraa. Yleisempään käyttöön nämä »kombineerit» tai »sekajunat» eivät vielä tulleet – joskin kiinnosutus niiden käyttöön lisääntyi taloudellisen tilanteen heiketessä. Pulan pahetessa seka-autojen suosio kasvoi. Ainakin Etelä-Pohjanmaalla »kombineerien» käyttö yleistyi erityisesti kesällä 1931. Samoin näyttää käyneen Pohjois-Suomessa.⁵⁷

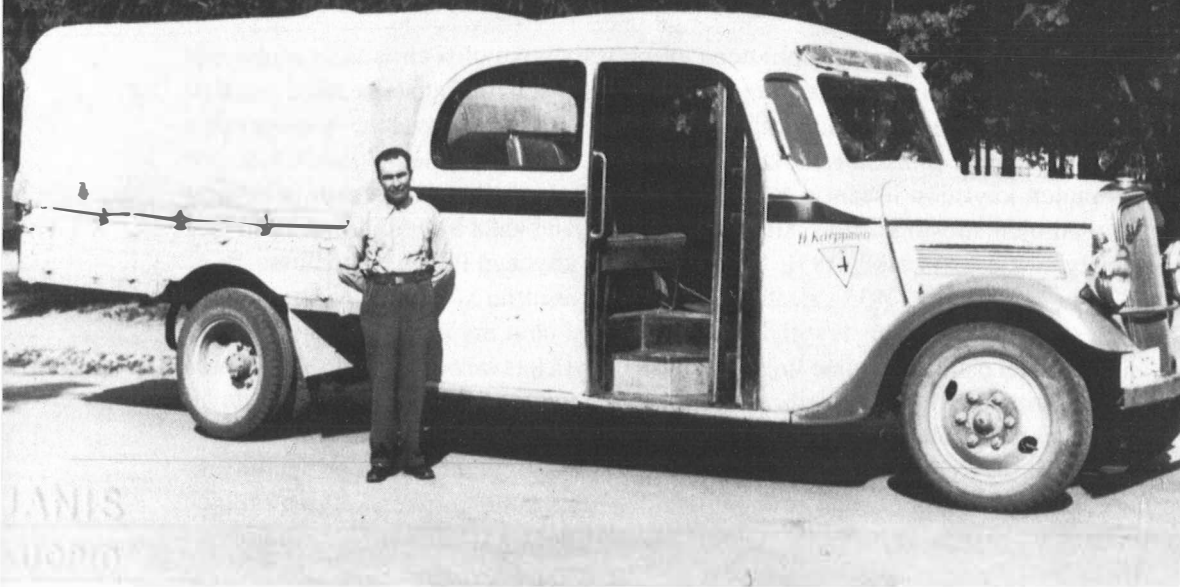
Seka-autoja oli v. 1935 vajaat 280 eli n. 15 prosenttia koko linja-automäärästä. Kun seka-autojen osuus Hyytiäisen mukaan olisi ollut myös v. 1937 sama, niiden suhteellinen osuus maamme linja-autoista ei näytä kasvaneen v. 1935–1937. Kun vuosikymmenen loppupuolella hankittiin nimenomaan olympialiikennettä silmäläpitäen »normaaleja» linja-autoja, seka-autojen osuus ilmeisesti pieneni.⁵⁸

Seka-autoliikenteen laajuuden selvittämiseksi 1930-luvun lopulla on seuraavaksi esitetty eri kaupunkeihin suuntautuneiden seka-autoilla liikennöityjen linjojen määrät v. 1938 ja 1939.⁵⁹

Kaupunki	Linjoja kpl		Kaupunki	Linjoja kpl	
	1938	1939		1938	1939
Rovaniemi ⁶⁰	11	10	Helsinki	3	3
Vaasa	7	10	Kokkola	2	3
Kuopio	7	10	Kajaani	2	3
Tampere	2	9	Hämeenlinna	4	2
Lahti	6	8	Kemi	3	2
Oulu	6	8	Sortavala	–	2
Pori	6	7	Viipuri	3	1
Savonlinna	3	6	Iisalmi	–	1
Turku	2	4	Kotka	1	1
Heinola	3	4	Tornio	–	1
Mikkeli	7	4	Jyväskylä	3	–
Joensuu	2	4	Muut	19	43
			Yht.	101	146

Seka-autolinjat lisääntyivät vuodessa 45:llä. Haastattelujen perusteella arvioiden näyttäisi siltä, että »sekajunia» olisi ollut liikenteessä suhteellisesti eniten pularajan lopussa.

Seka-auto oli erittäin suosittu vuosikymmenen lopulla varsinkin Pohjois-Suomessa. Harva asutus ja pitkät matkat tekivät alueen seka-autolle sopivaksi. Esim. v. 1938 Kemin, Rovaniemen ja ns. Perä-Pohjolan alueella oli voimassa 27 linja-autoaikatähtä. Näistä linjoista 19:ää liikennöitiin seka-autoilla. Esim. Rovaniemeltä seka-autolla ajettiin Petsamoon, Muonioon, Pelkosenniemelle,



»Kombineerien» suosio kasvoi erityisesti pula-aikana. Seka-autolinjoja oli Pohjois-Suomen lisäksi runsaasti Vaasan ja Kuopion seudulla. Seka-autot sopivat hyvin tyydyttämään erityisesti maaseudun liikennetarpeita. Hannes Karpaisen Sisu v:lta 1937. LALA.

Marrasjärvelle, Kittilään, Sodankylään, Posiolle, Lohijärvelle, Korintteen ja Ranualle. Näin yli 70 prosenttia tämän alueen linja-autolinjoista liikennöitiin seka-autoilla, sillä kuudella linjalla ajettiin myös tavallisella linja-autolla.⁶¹

Pohjois-Suomen lisäksi seka-autolinjoja oli paljon myös Vaasan ja Kuopion seuduilla. Etelä-Pohjanmaan seka-autolinjojen keskittymistä Vaasaan kuvaa hyvin se, että tällä alueella oli esim. v. 1939 vain kaksi sellaista seka-autolinjaa, joiden toisena päätepisteenä ei ollut Vaasa: linjat Peräseinäjoki – Juupasalo ja Kauhava – Vimpeli. Kuten edellä esitetyt tiedot eri kaupunkeihin suuntautuneiden seka-autolinjojen määristä osoittavat, seka-autojen suosio vaihteli alueellisesti. Esim. Viipurin läänissä seka-auto näyttäisi olleen jokseenkin harvinainen. Seka-autot palvelivat ensisijaisesti maaseutua ja niiden käyttöä edisti varsinaisten tavaralinjojen puute.⁶²

Niillä alueilla, missä oli runsaasti seka-autoja, näyttää syntyneen ongelmia. Esim. Etelä-Pohjanmaalla monet tavallisilla linja-autoilla liikennöineet autoilijat vastustivat liikennelupien myöntämistä seka-autoille. Hankausta aiheutti se, että jotkut pyrkivät liikennöimään »kombineereillä» ilman liikennelupaa. LAL omaksui seka-autoja vastustavan kannan. Perusteluina se esitti lokakuussa 1930 Vaasan läänin maaherralle lähettämässään kirjeessä, että seka-autot olisivat vaarallisia käyttää ja saattaisivat helposti aiheuttaa onnettomuuksia. Liiton mielestä vaarana oli myös, että seka-autot hävittäisivät »varmakulkuiset autot» liikentees-



Linja-autoina käytettiin myös henkilöautoja, joita oli linjaliikenteessä eniten ilmeisesti pula-aikana. Myöhemmin niiden käyttö rajoittui lähinnä teille, joita ei voinut liikennöidä raskailla linja-autoilla. Emil Viitala matkustajineen Fordin »kupeella» v. 1928. Emil Viitalan kokoelmat.

tä. LAL:n mielestä seka-autojen käyttöönotto olisi merkinnyt »ehdotonta ja valittavaa» taka-askelta linja-autoliikenteessä.⁶³

Myös Pohjois-Suomessa syntyi kahnauksia. Muiden liikennöitsijöiden mielestä seka-autot tuottivat suurta haittaa varsinaisille linja-autoille. Niiden kerrottiin kulkevan ilman aikataulua ja kuljettavan matkustajia puolella hintaa. Lisäksi seka-autoista ei tarvinnut maksaa yhtä paljon veroa kuin tavallisista linja-autoista, mikä synnytti närkästystä. LAL kehotti neuvona seka-autojen käytön estämiseksi muita liikennöitsijöitä jarruttamaan seka-autolinjalupien myöntämistä.⁶⁴

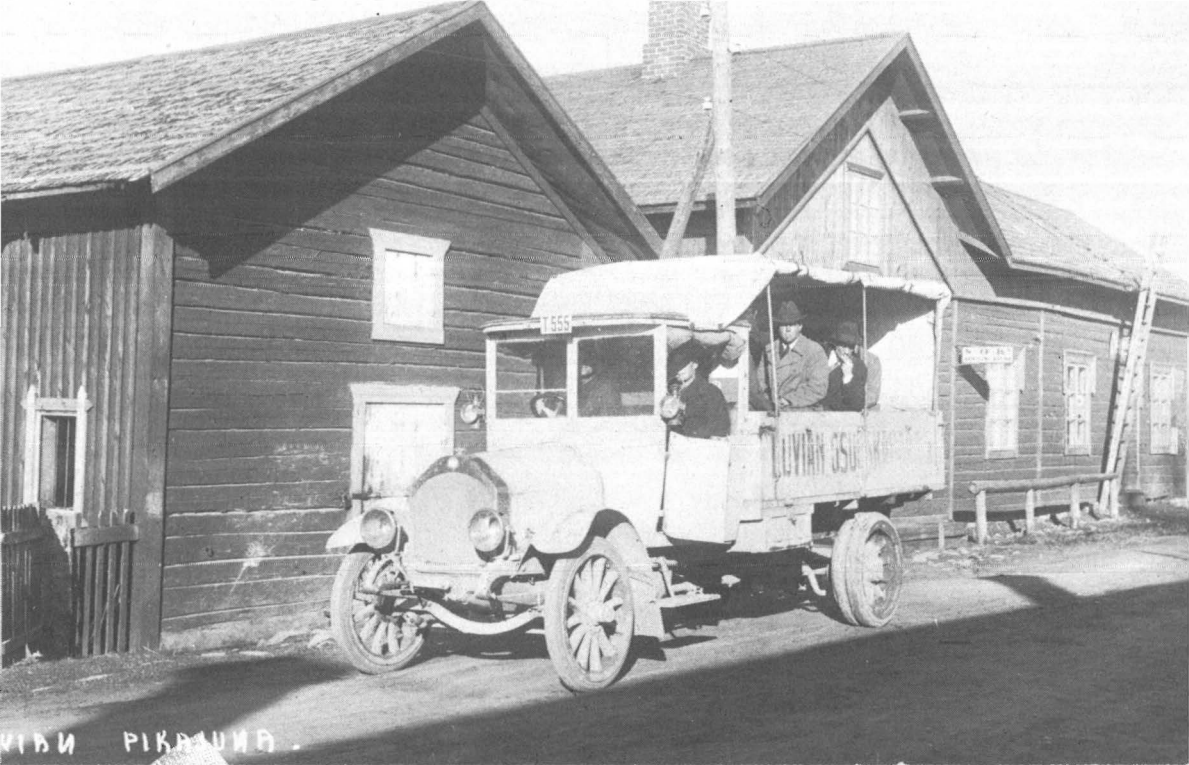
Viranomaiset eivät kuitenkaan suhtautuneet seka-autoihin yhtä kielteisesti kuin LAL, koska liikennelupia niille myönnettiin. Ongelmaa vaikeutti myös se, ettei lainsäätäjä ollut osannut varautua tällaisen auton käyttöön. Siten seka-autoja koskevien määräysten puuttuminen moottoriajoneuvolainsäädännöstä kärjisti tilannetta.

Vaikeata näyttää olleen myös itse seka-auto -käsitteen määrittely. Tämä asia oli esillä LAL:n hallituksessa toukokuussa 1936, jolloin liitto päätti pyytää ministeriötä tähdentämään viranomaisille, että seka-autona on pidettävä korkeintaan seitsemän hengen autoja; liikenteessä oli nimittäin alkanut olla jopa 16 hengen seka-autoja. Vieläkin suurempia otettiin käyttöön, sillä esim. Osuusliike Sallalla oli 1930-luvun lopussa 17-paikkaisia seka-autoja, joissa voitiin kuljettaa tavaraa pari tuhatta kiloa.⁶⁵

Henkilöautoja oli jonkin verran käytetty linja-autoliikenteessä pitkin 1920-lukua, mutta vasta vuosikymmenen loppupuolella ilmiö yleistyi, kun kesällä 1927 alkoi linja-autojen rinnalle »ilmaantua» yhä enemmän henkilöautoja – varsinkin pitkille linjoille. Toukokuussa 1928 Aamulehti julkaisi autotarkastaja J. E. Tuokolan asiasta antaman lausunnon. Tuokolan mielestä yhtenä syynä henkilöautojen lisääntymiseen linjaliikenteessä olivat huonot tiet, joita oli vaikea ajaa raskaila linja-autoilla. Luonnollisesti henkilöautot olivat myös mukavampia ja nopeampia. Tuokolan tietojen mukaan henkilöautojen käyttö oli lisääntynyt koko maassa. Esim. Helsingistä hän kertoi henkilöautojen liikennöivän Forssaan, Kotkaan, Porvooseen ja Jyväskylään.⁶⁶ Paljon henkilöautolinjoja näyttää olleen linjaliikenteessä mm. Keski-Suomessa: Keski-suomalaisessa oli v. 1928 seitsemän henkilöautolla ajettavan linjan mainokset. Pisin näistä linjoista⁶⁷ oli Jyväskylä – Helsinki, jota liikennöitiin kahdella Auburnilla. Kainuun Sanomissa puolestaan mainostettiin neljää henkilöautolinjaa. Oulun seudulle henkilöautoja näyttää tulleen enemmän käyttöön vasta 1929 – ainakin Liitossa olleiden ilmoitusten mukaan. Oulusta liikennöitiin v. 1929 henkilöautoilla mm. Kuusamoon ja Kajaaniin. Myös Rovaniemeltä Petsamoon liikennöitiin henkilöautoilla.⁶⁸ Muutamilla vuoroilla henkilöautoilla liikennöineet alkoivat kilpailla linja-autojen kanssa. Joillakin pitkillä vuoroilla aloitettiin henkilöautoilla pikaliikenne (ks. s. 82).

Henkilöautoja käytettiin linjaliikenteessä myös 1930-luvun puolella. Esim. v. 1930 Helsingistä ajettiin Kotkaan neljällä ja Loviisaan kahdeksalla henkilöautolla. Juuri näillä reiteillä olikin ilmeisesti vilkkain henkilöautolinjaliikenne. Muita v. 1930 henkilöautoilla liikennöityjä reittejä olivat mm. Renko – Hämeenlinna ja Jyväskylä – Viitasaari.⁶⁹ LAL:lle lähetettyjen liikenneilmoitusten, aikataulujen ja haastattelujen perusteella näyttää siltä, että henkilöautoja oli ollut eniten pula-aikana, minkä jälkeen niiden käyttö olisi vähentynyt ja rajoittunut lähinnä sellaisille teille, joilla ei voinut liikennöidä raskain linja-autoin.

Yleensä linjaliikenteen henkilöautot olivat suuria umpikorisia kuuden tai seitsemän hengen autoja, kuten esim. Buick, Nash, Studebaker ja Minerva. Huhtikuussa 1929 Vaasa-lehdessä mainostettiin uutta »Stewart henkilökuriiria», johon sopi kuusi matkustajaa. Auto ei siten mainostajan mielestä ollut liian raskas, kuten tavalliset linja-autot eikä myöskään niin ahdas kuin tavalliset henkilöautot. Työntöikkunalla varustetun »Berlinex-seinän» avulla tupakoitsijoille voitiin järjestää oma osasto. Tavarointa varten autossa oli erillinen hylly ja lisäksi autossa oli »mukava patjoitus, poleeratut mahonkilistat, lämpöpatterit, tuhkakupit ja kukkaismaljakot», joten auto oli todella valmistettu korkeatasoiseksi »pienoislinja-autoksi». Voitiinpa linjaa ajaa avonaisella neljän hengen avoautollakin.⁷⁰



Ensimmäiset linja-autot olivat kuorma-autoja, joiden lavalle oli asetettu pitkittäiset penkit. Tässä »Luwian pikajunassa» eli v:n 1922 Manissa oli jo katon lisäksi »kierrekaihtimet». Autolla ajettiin yhtä päivittäistä vuoroa linjalla Luvia–Pori heinäkuun 1923 loppuun. Väinö Sookarin kokoelmat.

KORIT⁷¹ JA KORITEOLLISUUS

Kuorma-autoista »hurstibusseihin»

Aluksi matkustajien kuljettamiseen käytettyjen autojen korit olivat suorastaan alkeellisia. Niistä ei oikeastaan voitaisi käyttää kori-nimitystä, sillä ensimmäiset linja-autot olivat vain *kuorma-autoja*, joissa oli lavan molemmin puolin pitkittäiset penkit. Vähän kehittyneempi oli malli, jossa voitiin sateella pingottaa rautatankojen varaan kangaskatos. Joissakin autoissa oli lisäksi oikein »kierrekaihtimet»: katon reunassa riippui kangas, joka sään vaihteluiden mukaan voitiin pitää joko alaslaskettuna tai kierrettynä »makkaraksi» katon reunaan. Seuraava vaihe oli, että rakennettiin vanerista, pellistä tms. aineesta noin 1/2 – 1 metrin seinä. Yläosa oli edelleenkin kangasta. Monet tekivät korin sivuille selluloidista pienet »tirkistysikkunat». Näitä ns. »*sufflettikoreja*» oli monenlaisia – tekijän mielikuvituksesta ja taidosta riippuen (ks. esim. kuvat s. 155 ja 173).

Sisään näihin »hurstibusseihin» mentiin takakäutta. Nousemiseen tarvittiin apuvälineitä, sillä kuorma-auton lavan pohja oli maasta kovin korkealla. Joihinkin malleihin oli rakennettu kiinteät askelmat, mutta monissa käytettiin irrotettavia tikkaita, jotka kuljettaja välillä kävi asettamassa paikoilleen sisäänmenoa varten.



Sedan-mallin korissa oli kolme osastoa, joihin jokaiseen oli oma ovi. Alustana tässä v:n 1932 mallia olevassa linja-autossa oli suosittu amerikkalainen Reo. K. Hartikan kokoelmat.

Välillä portaat taas survaistiin kovasti kolistellen auton keskilattialla olevaan va-paaseen tilaan matkustajien kohotellessa jalkojaan. Kuljettajaa varten oli aluksi oma »koppinsa». Esim. vuoden 1922 malleissa ei kuljettajan hytissä yleensä näytä olleen sivuikkunoita. Ne oli korvattu alaslaskettavin kankain. Ilmeisesti tuolloin pidettiin riittävänä, että kuljettaja näki eteenpäin. Etuikkuna oli yleensä tehty kahdesta osasta. Olipa joukossa neliosaistakin mallia – lienevätköhän esikuvana olleet pirtin ikkunat! Ainakin jo joissakin vuoden 1923 malleissa etuikkuna oli saranoitu yläosastaan, joten sen kautta autoon voitiin saada helteillä raikasta ilmaa ja tietenkin myös koppakuoriaisia ja muita »sittiäisiä». Joskus kokonainen siipimuurahaisparvikin saattoi syöksyä avonaisesta ikkunasta autossa oljain kiusaksi.

Linja-autojen penkit olivat aluksi yleensä auton pituussuunnassa ja pehmustamattomia. Pian ryhdyttiin kuitenkin ajattelemaan matkustajien mukavuutta ja pehmustamaan istuimia. Esim. v. 1921 Luopioisten autoyhtymän autojen penkit olivat »täytetyt, pegamoidipäällyksiset ja kaikin puolin mukavat». ⁷² Vuonna 1923 rakennettiin jo koreja, joissa oli »jousitetut patjat». Monesti penkit olivat saranoidut tai irrotettavat, sillä niiden välissä olevaa tilaa käytettiin tavarankuljetukseen. Irrotettavat penkit taas oli helppo poistaa, minkä jälkeen autolla voitiin ajaa vaikkapa halkoja. Erillistä tavarankuljetustilaa ei ollut, joten ne matkustajat, jotka eivät sopineet penkeille, istua kyyhöttivät poukkoilevassa autossa mikä jauhosäkin, mikä torille vietävän teurasruhon päällä.

Rakennusaineeksi puu ja pelti

Kevytrakenteisten korien heikkoudet havaittiin pian. Kylmällä säällä ne eivät olleet matkustajille riittävän suojaisia. Ne olivat myös varsin vaarallisia, mikäli auto sattui kaatumaan. Vuodesta 1923 alkaen alettiin siirtyä käyttämään vahvempia *puu- ja peltirakenteisia koreja*.

Monet linja-autoliikenteenharjoittajat rakensivat autojensa korit itse, joko kokonaan omaan taitoonsa luottaen tai käyttäen apunaan paikkakunnan puuseppää tai seppää. Näin paikkakunnan käsityöläisten taito oli nähtävissä linja-autojen

koreista. Yleinen piirre oli laatikkomaisuus ja alustan pituuteen nähden korin suhteettoman suuri korkeus. Linja-autojen ulkonäkö antoikin aihetta monenlaisiin lempinimityksiin. Esim. August Tourusen linja-autoa kutsuttiin yleisesti sekä »synagogaksi» että »Nooakin arkiksi». Lappeen Osuus-Auton ensimmäistä v. 1924 hankittua Chevroletia ryhdyttiin pian kutsumaan hempeästi »Lemmenlulaksi». ⁷³ Näissä autoissa oli yleensä 12–14 istumapaikkaa.

Myös entisiä »sufflettikoreja» korjattiin muodinmukaisiksi. Niiden kattoa korotettiin keskikäytävän kohdalta, minkä jälkeen sisällä sopi liikkumaan jo melko suorana. Kangasseinät korvattiin vahvemmassa aineesta tehdyin seinin ja lasi-ikkunoin. Uudessa mallissa kuljettiin sisään sivulta. Käyttöön otettiin nyt keskikäytävän molemmin puolin olevat poikittaiset penkit. Kun nämä uudentyypiset korit vielä usein rakennettiin raskaammille alustoille, matkustajien tilat lisääntyivät, ja samalla matkustaminen mukavoitui entiseen verrattuna melkoisesti. Esim. Viipurin seudulla ⁷⁴ alettiin v. 1925 hankkia raskaammille amerikkalaisille alustoille rakennettuja autoja, joiden korit valmistettiin koritehtaissa teräspellistä. Ne olivat 16–21 paikkaisia ja näyttivät vielä liikenteessä olleiden Fordien sekä »Lektukoiden» rinnalla »valtaisilta pyörille rakennetuilta taloilta». Komiteamietinnön ⁷⁵ mukaan omnibussit jakaantuivat v. 1926 eri kokoihin seuraavasti:

Linja-auton paikkaluku	Määrä/kpl	Osuus prosentteina
enintään 16	1 093	86
17–25	169	13
yli 25	12	1
Yhteensä	1 274	100

Uutuutena otettiin jo 1920-luvun loppupuolella käyttöön uusi korityyppi ns. *sedan-malli*: auto oli jaettu kolmeen osastoon, joihin jokaiseen johti auton sivulta oma ovi. Kesäkuussa 1927 Helsingin Sanomat kertoi sedan-tyyppisestä turistiautobussi »Imatrasta», joka oli aloittanut liikenteen Helsingin ja Imatran välillä. Auto kelpaa hyvin esimerkiksi autokoriteollisuutemme kehittyneisyydestä. Tämän »todellisen loistoauton» oli valmistanut Pohjoismaiden Auto-tuonti Oy. Kori oli jaettu lasiseinillä kolmeen osastoon. Keskellä oli tilava kahdeksan hengen »salonki», perässä kuuden hengen »tupakkahytti». Etuosassa oli kuljettajan lisäksi tilaa neljälle matkustajalle. Näin autoon sopi 18 matkustajaa. Keskisalongin istuimet olivat järjestetty pöydän ympärille. Kaikki penkit olivat »pehmeätäytteisiä ja hienolla nahkalla päällystetyt». Eri osastot olivat keskenään yhteydessä puhelimen välityksellä. Kun autossa oli vielä hyvät ilmanvaihtolaitteet ja auki-ruuvattavat ikkunat, ei lehden mainintaa, että »Imatra» oli uudenaikaisin siihen mennessä rakennettu autobussi, voi pitää perustelemattomana. Kelpasi sillä turistien matkustaa Imatran kuohuja katselemaan. ⁷⁶

Koriteollisuus

Kaikkien ei siis suinkaan tarvinnut ryhtyä rakentamaan autoonsa koria itse, sillä maahamme syntyi jo varhain koriteollisuutta. Monet ajokalutehtaat alkoivat valmistaa linja-autojen koreja. Tällainen oli varhaisessa vaiheessa mm. Malmin Ajokalutehdas. Fordia maahantuoneen Korpivaara & Halla Oy:n koritehdas aloitti toimintansa v. 1920. Varsin monessa »viiksiniekassa» olikin maahantuojan valmistama kori. Vuonna 1923 mainittu koritehdas rakensi jo 278 linja-autokoria. U. Hamarin Helsinkiin perustama Autokarossi- ja koritehdas aloitti autonkorioiden valmistamisen v. 1921.⁷⁷

Yksi maamme vanhimmista koritehtaista oli myös Turun ensimmäinen linja-autokoreja valmistanut yritys, v. 1816 perustettu G. W. Wulffin Ajokalutehdas ja Konepaja. Tunnetuimpia autokoriteollisuutemme uranuurtajia on turkulainen Toivo Nieminen. Juuri häntä pidetään 1920-luvun »uudenaikaisten» korimallien luoja. Hänen yrityksensä nimenä oli v:sta 1927 alkaen Turun Autokoritehdas. Aikaisemmin nimi oli Suomen Vanne- ja Likasuojustehdas. Muita Turussa toimineita autokoritehtaita olivat K. ja V. Kosken Autokoritehdas Raunistulassa sekä Turun Rautateollisuus- ja Vaunutehdas. Mynämäellä toimi kolme alan yritystä, joista pisimmät perinteet oli Korvensuun Korjaamo ja Ajokalutehtaalla.⁷⁸

Korpivaara & Halla Oy:n lisäksi alkuaikojen suurimpia korioiden valmistajia oli Oy Autokoritehdas, joka esim. v. 1924 valmisti n. 200 linja-autokoria. Näistä n. 70 prosenttia oli tehty tonnin Ford-alustoille. Vuonna 1925 tätä tehdasta mainostettiin Suomen johtavana autonkorioiden valmistajana.⁷⁹

Tampereelle perusti koritehtaassa työnjohtajana toiminut Niilo Lomma yhdes- sä kahden muun osakkaan kanssa Tampereen Autokoritehtaan v. 1924. Tehtaasta kehittyi pian merkittävä linja-auton korioiden valmistaja. Jo alusta alkaen se teki ainoastaan kiinteäseinäisiä lasi-ikkunoin varustettuja malleja.⁸⁰ Tamperelainen yritys oli myös F. A. Kasevan autokoritehdas.

Jotkut liikennöitsijät ryhtyivät jo 1920-luvulla itse »tehdasmaisesti» valmistamaan linja-autojen koreja. Esim. viipurilaisen Tienhaaran Auto Oy:n koriteollisuus alkoi v. 1928. Virikkeen antoi se, että yrityksen ensimmäinen auto osoittautui liian pieneksi. Siksi Chevrolet katkaistiin ja sitä jatkettiin keskeltä, jolloin autosta tuli 24-paikkainen ja siten 1920-luvun puolivälin mittapuun mukaan »valtava». Edellä mainittujen koritehtaiden lisäksi maassamme oli 1920-luvulla useita muitakin yrityksiä, joiden tuotantoon kuuluivat myös linja-autojen korit. Työtä koritehtailla riittikin, sillä 1920-luvun puurunkoiset autokorit eivät olleet pitkäikäisiä, koska puuaineena käytettiin helposti lahoavaa koivua.⁸¹

Yleismaailmallinen pulakausi vaikeutti myös koriteollisuuden toimintaa. Kun liikenteenharjoittajain mahdollisuudet ostaa uusia autoja heikkenivät, oli tuotantoa supistettava. Joutuipa koritehtaita taloudellisten vaikeuksien vuoksi vararikoonkin. Vaikein oli vuosi 1933, minkä jälkeen tilanne alkoi helpottua.⁸²

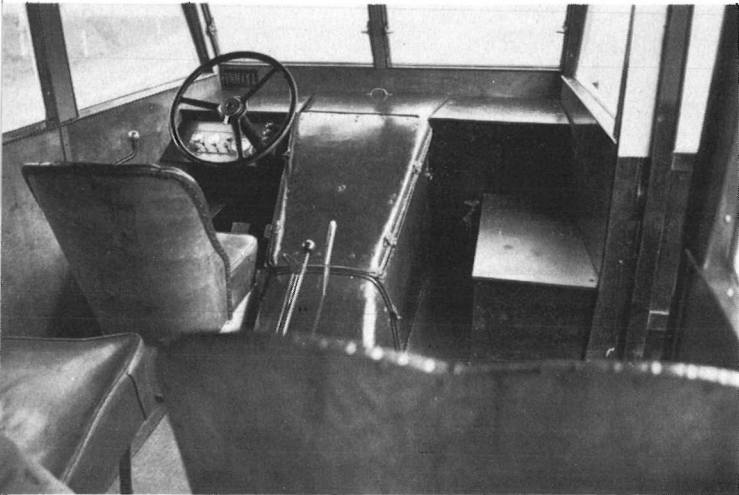
Pulakauden mentyä kalustoa ryhdyttiin uusimaan ripeästi, minkä vuoksi lin-



Korin perusrakenteen muodosti pitkään lattian päälle koottu puuristikko, jonka liitokset vahvistettiin niitein tai puuruuvein kiinnitetyllä raudoituksella. Puukehä tervattiin ja päällystettiin teräspellillä. Suurimpana heikkoutena oli korin raskaus ja huonoista liitoksista johtunut riittämätön jäykkyys. Korinvalmistusta 1930-luvulla. LALA.

ja-autokorien kysyntä kasvoi. Myös vanhojen korien kunnostamistarve oli suuri. Korjaustarvetta lisäsi mm. se, etteivät autokorit olleet rakenteeltaan kestäviä. Niissä käytettiin nimittäin edelleenkin koivupylväitä, jotka lahosivat nopeasti. Korin kestävyyttä heikensi myös liima-aineiden puute, minkä vuoksi liitokset olivat pulttiliitoksia.⁸³

Suuren kysynnän vuoksi perustettiin uusia koritehtaita. Helsingissä aloitti v. 1933 toimintansa Oy Helsingin Autokoritehdas Ab. Yksi uusista koritehtaista oli G. R. Grundström Oy:n tehdas Tampereella. Turkuun perustettiin v. 1936 Autokori Oy, joka valmisti vuosikymmenen lopussa toistasataa linja-autokoria vuodessa. Samana vuonna myös Oulussa alkoi toimia koritehdas entisessä Toppilan kenkätehtaan rakennuksessa. Autokorien kysyntä muuttui 1930-luvulla myös sikäli, että varsinkin vuosikymmenen loppupuoliskolla linja-autojen tarve ajoittui jokseenkin tasaisesti koko vuodelle. Aikaisemmin kysynnässä oli kaksi sesonkia kautta, kevät ja syksy.⁸⁴



»Teittemme uusi valtias Volvo-Bulldog tuli – näki – voitti. Volvo bulldogista alkaa uusi aika linja-autojen historiassa», mainostettiin uutta korityyppiä v. 1933. Vielä 1930-luvulla nokaton malli ei kyennyt järkyttämään nokallisten autojen suosiota. Sen sijaan monia »Lubbeksi» ristitty bulldog kyllä järkytti ulkonäöllään.

Myös liikennöitsijät puuhasivat omaa koritehdasta. Hanke saatiin jo niin pitkälle, että v. 1937 perustettiin Liikennöitsijäin Autokori Oy, jonka osakkeita pyrittiin myymään liikenteenharjoittajille. Aluksi hanke ilmeisesti näytti lupaavalta, sillä perustettavalle tehtaalle etsittiin lehti-ilmoituksin sopivaa kiinteistöä.⁸⁵ Tehdshanke jäi kuitenkin toteuttamatta.

Uutuutena bulldogit ja »virtaviivakorit»

Kun linja-autojen alustojen kantavuus lisääntyi, voitiin rakentaa entistä tilavampia koreja. Vielä 1920-luvun jälkipuoliskolla hyvin yleisesti oli ollut liikenteessä

14 hengen autoja, mutta jo 1930-luvun puolivälissä 63 prosenttia linja-autoistamme oli 18–24 paikkaisia. Seuraavassa taulukossa on esitetty muutamia kokoryhmiä.

Taulukko 22. Linja-autojen paikkaluvut v. 1935.⁸⁶

Linja-auton paikkaluku	Autoja/kpl	Osuus prosentteina
6	134	7
14	127	7
18	439	24
20	286	15
22	112	6
24	177	10
25	84	5
26	87	5
28	26	1
38	5	–
42	4	–
Muita	371	20
Yhteensä	1 852	100

Suurimmat autot olivat käytössä kaupunkien paikallisliikenteessä.⁸⁷ Korien kasvaessa saatiin väljyyttä joka suuntaan lisää. Niinpä 1930-luvun loppupuolen linjureissa ei enää tarvinnut kipristellä polvet koukussa. Kun leveys lisääntyi, sopi rinnakkain istua köllöttelemään entistä paremmin parikin rehevää »mammaa».

Linja-automarkkinoille tuotiin 1930-luvun alkupuolella »keksintö», ns. *bulldog-kori*. Onko samanniminen lyhytkuonoinen koirarotu ollut korisuunnittelijoiden esikuvana, jää vain arvailtavaksi. Yhtäläisyytenä molemmille bulldogeille on joka tapauksessa lyhyt »nokka». Autotekniikka-lehden v:n 1933 elokuun numeron kannessa oli seuraava mainos: »Teittemme uusi valtiase Volvo-Bulldog tuli–näki–voitti. Volvo bulldogista alkaa uusi aika linja-autojen historiassa.» Mainosmaisena lennokkaasti sanottu, mutta ennustus kävi toteen, vaikka aluksi suurin osa liikennöitsijöistä ei hyväksynyt uutta korityyppiä. Vielä 1930-luvulla bulldogit eivät kyenneet järkyttämään nokallisten mallien suosiota, vaan yleistyivät vasta myöhemmin.⁸⁸

Varsinkin 1930-luvun loppupuolen »virtaviivakorit» olivat komeita sekä sisältä että ulkoa. Kun korin pituus suhteessa korkeuteen oli lisääntynyt 1920-luvun malleihin verrattuna, vaikutelma autoista oli linjakkaampi ja menevämpi. Vauhdikkuutta korosti nokasta perään ulottuva »virtaviiva», jonka mukaan korimalli ristittiin. Muutenkin auton ulkänäköön ja edustavuuteen kiinnitettiin nyt entistä enemmän huomiota, minkä mahdollisti mm. maalaustekniikan kehitys ja entistä runsaampi värivalikoima. Siinä olikin syrjäseutujen eläjillä ihmettelemistä, kun näkivät korkeatasoisen linja-auton ensimmäisen kerran. Niinpä muuan korven



1930-luvun loppupuolen »virtaviivakorit» olivat jo varsin kehittyneitä ja mukavia matkustajille. Tavaroita varten oli perässä oma osastonsa. Suosituin alusta oli Volvo, kuten tässäkin 1930-luvun loppupuolen Turun–Naantalin reitin linja-autossa. Sisäkuva on v:n 1936 Volvosta. LALA.

ukko Puolangalta raaputti Valppu & Juntusen uudesta autosta puukollaan lakka-
maalipintaa melkoisen alan nähdäkseen pintaa syvemmälle, mistä aineesta auto
oli tehty. Siinä kohtasi kaksi kulttuuripiiriä – uusi tekninen ja vanha osin jo
väistyvä.⁸⁹

Myös 1930-luvulla rakennettiin erityisesti turistiliikenteeseen tarkoitettuja eri-
koiskoreja. Esim. Helsingin Sanomat kertoi 4.6.1937, että Suomen Matkatoi-

mistolla Helsingissä oli »Pohjoismaiden komein turistiauto». Uutisen paikkansapitävydestä ei voi olla täysin varma, mutta »komeutta» tässä autossa varmasti oli. Siinä oli suuret sivu- ja kattoikkunat, joten maisemia saattoi ihailla vaivattomasti. Näkyvyyttä autosta helpotti myös se, että lattia vietti eteenpäin. Katon keskiosa oli kangasta ja siten autosta saatiin helteellä avonainen. Oppaan selostusta voitiin kuunnella kahdesta »kovapuhujasta». Hintaa tälle linja-autolle oli kertynyt 250 000 markkaa. Sitä käytettiin turistien »sight-seeing» -kierroksiin Helsingissä ja sen ympäristössä. Myös linjaliikenteeseen käytetyissä linja-autoissa oli radioita, jotka herättivät aluksi ihmettelyä, sillä moni vauraskin talo oli vielä sitä vailla.⁹⁰

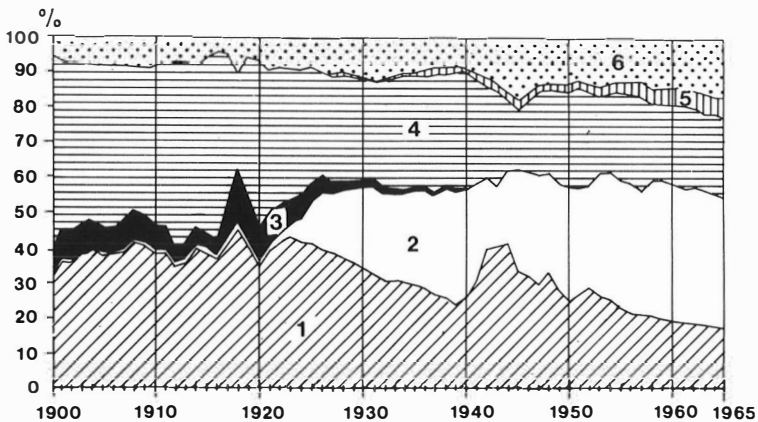
Suhteet muihin yrittäjiin

»Rautateitten ja muiden linjojen kanssa ei myöskään enää nykyään ole sellaista voimakasta kilpailua kuin aikaisemmin, sillä on opittu ymmärtämään ja tunnustamaan, että kumpaakin liikennemuotoa tarvitaan ja että niillä on kummallakin omat huomattavat etunsa.»

(LAL:n hallituksen puheenjohtaja Heikki Nieminen Turun Sanomissa 21.5.1939 s. 6).

KUORMA- JA HENKILÖAUTOT LINJALIIKENTEEN KIUSANA

Linja-autoverkon tihtyessä, oman keskinäisen sekä valtion autoliikenteen kanssa käydyin kilpailun kiristyessä liikenteenharjoittajat alkoivat entistä enemmän kiinnittää huomiota kuorma-autoilla tapahtuneeseen henkilökuljetukseen. LAL ryhtyi heti puolustamaan jäsenkuntansa etuja. Jo v. 1929 se lähetti ainakin Vaasan läänin maaherralle huomautuksen, että läänissä oli kuorma-autoilla ryhtytty harjoittamaan säännöllistä henkilöliikennettä, vaikka se oli lainvastaista. Myös KYTM kiinnitti ilmiöön huomiota keväällä 1930, jolloin se kehotti kaikkia maaherroja »teroittamaan» alueidensa poliisiviranomaisten mieleen, että kuorma-autoille saatiin antaa henkilökuljetukseen oikeuttavia lupia vain määrämätkaa varten. Ministeriön tietoon oli nimittäin tullut, että lupia oli annettu jopa epämääräiseksi ajaksi. Suurta vaikutusta huomautuksella ei näytä olleen. Vanhaa »nautintaa» oli vaikea lopettaa.¹



Kuvio 10. Eri kuljetusmuotojen osuus liikenteen kokonaistuotoksesta 1900–1965 prosentteina. Selvänä kehityslinjana oli etenkin rautatie- ja hevosliikenteen osuuden väheneminen autoliikenteen kasvaessa. Sota-aika muutti kuljetustilannetta suuresti. Lähde: Leppänen 1973 s. 18.

Kysymys kuorma-autoilla harjoitetusta henkilöliikenteestä oli vielä enemmän esillä v. 1930. Maaherroille lähetettiin jälleen useita huomautuksia, mutta tulokset jäivät vähäisiksi. Ongelma näyttää olleen erityisen vaikea Vaasan läänissä. Esim. liikenteenharjoittaja Mats Haglund pyysi LAL:lta toimenpiteitä luvattoman henkilökuljetuksen estämiseksi Kaskisten – Vaasan linjalla. Osa kuorma-autoilijoista oli rakentanut autonsa lavalle penkit niille matkustajille, jotka eivät sopineet ohjaamoon. Haglundin ilmoituksen mukaan kuorma-autoissa perittiin vain puolet linja-automatkan hinnasta. Kirjeessä mainittiin peräti kahdeksan kuorma-autoilijaa, jotka harjoittivat luvattonta henkilöliikennettä, joten mistään aivan pienestä »kiusanteosta» tällä reitillä ei ollut kysymys.²

Asia oli esillä LAL:n hallituksessa keväällä 1932. Päämääräksi asetettiin henkilökuljetuksen kieltäminen kuorma-autoilta kokonaan. Koska tavoitteen saavuttaminen katsottiin kuitenkin aikaa vieväksi, päätettiin yksittäiset tapaukset ilmoittaa edelleenkin viranomaisille. Näin meneteltiin ja valitukset räikeimmistä tapauksista lähetettiin maaherroille, jotka vastasivat yleensä, että liikennettä oli poliisien vähyyden vuoksi vaikea valvoa.³

Kun viranomaisilta ei valvontaan aikaa liennyt, liikenteenharjoittajat ryhtyivät Vaasan seudulla itse selvittämään luvattoman liikenteen laajuutta. Kun liikennettä laskettiin ja tarkkailtiin kuukauden ajan, havaittiin Vaasaan saapuvan päivittäin tai säännöllisesti muutamina päivinä viikossa 12 sellaista kuorma-autoa, joilla ei ollut ammattimaisen liikenteen harjoittamislupaa. Näiden kuorma-autojen todettiin lisäksi kuljettaneen matkustajia. Ilmitulon estämiseksi matkustajat kuitenkin jäivät hieman ennen kaupunkia autoista ja jatkoivat loppumatkan linja-autoissa.⁴

Vuosikymmenen loppupuolella kysymys kuorma-autoilla suoritetuista henkilökuljetuksista ei näytä olleen yhtä näkyvästi esillä kuin vuosikymmenen alkupuolella. Syynä oli ilmeisesti tehostunut valvonta, matkustuksen vaatimustason nou-

su ja linja-autoliikenteen kannattavuuden parantuminen, minkä vuoksi mahdollisiin rikkeisiin ei kiinnitetty enää suurta huomiota.⁵

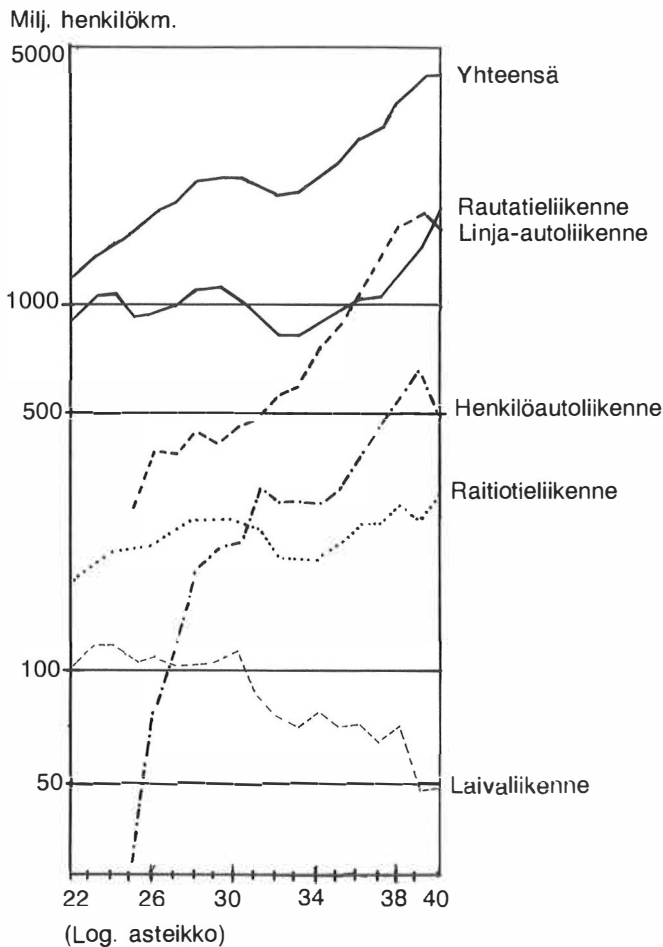
Kuorma-autojen lisäksi luvatonta linjaliikenteen tapaista henkilökuljetusta harjoitettiin myös henkilöautoilla: henkilöauto ajoi linja-autovuoron edellä ns. »nokkavuorona» tai »haina» poimien kyytiinsä linja-autoa odottelevia matkustajia. Näin näytettiin menetellyn eri puolilla maata, mikä ilmenee LAL:n saamista valituksista. Ilmeisesti luvaton henkilöautoliikenne väheni nopeasti; ainakin valitukset ovat pulavuosien jälkeen harvinaisia LAL:n kirjeenvaihdossa, joskin siellä täällä »ryöstökalastettiin» linja-autojen matkustajia myöhemminkin.⁶

VR JA YKSITYINEN LINJA-AUTOLIIKENNE

Sopeutumisaajan kiistoja

Rautatiet olivat linja-autoliikenteen alkaessa vakiinnuttaneet asemansa maaliikenteen tärkeimpänä sekä henkilö- että tavaraliikenteen kuljetusmuotona (ks. kuviot 10 ja 11). Rataverkko jäi kuitenkin lähinnä maamme vähäisen väestön ja pitkien välimatkojen vuoksi lyhyeksi ja harvaksi, sillä sen pituus oli v. 1939 n. 5 530 kilometriä. Kun linja-autojen liikennöimiä teitä oli v. 1938 n. 36 000 kilometriä, linjaliikenneverkko oli rautatieverkkoon verrattuna lähes 7-kertainen ja täydensi siten hyvin puuttuvia rautatieyhteyksiä. Reittiverkoltaan kattavana ja joustavana kuljetusmuotona linja-autoliikenne sopi niin hyvin tyydyttämään lisääntyneitä liikennetarpeita, että sen henkilöliikennesuorite kasvoi v. 1937 rautateiden vastaavaa suoritetta suuremmaksi (ks. kuvio 10). Rautateille rinnakkaisia linja-autoreittejä oli vähän, sillä linja-autoliikenne oli paljolti »rautatiehakuista» (ks. kartat 5 ja 7). Linja-autojen junille kuljettamia matkustajamääriä ei ole selvitetävissä, mutta ne olivat niin suuria, että linja-autoliikennettä voidaan osittain pitää rautateiden »alihankkijana». Linja-autoliikenteen kokonaismäärästä vain hyvin pieni osa kulki rinnakkain rautateiden kanssa.⁷

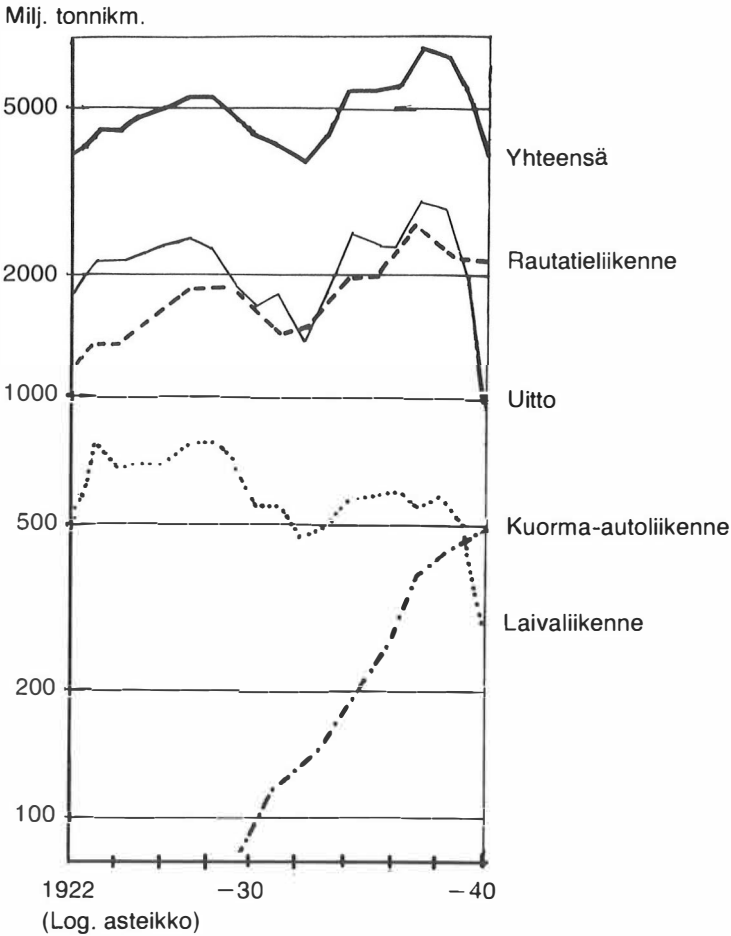
Rautatieliikenteen ja linja-autoliikenteen keskinäisen suhteen järjestäminen oli osoittautunut ongelmalliseksi aikaisemmin ulkomailla. Asiaa käsiteltiin mm. Pohjoismaiden rautatiekokouksessa, josta palattuaan VR:n ylijohdaja Jalmari Castrén totesi, että rautatieliikenteen oli mitä pikemmin otettava linja-autoliikenteen kilpailuhaaste vastaan, sillä esim. Ruotsissa ja Norjassa linja-autoliikenne oli jo aiheuttanut suoranaista tappiota rautateille. VR ryhtyikin jo 1920-luvulla parantamaan kilpailukykyään tariffipolitiikalla ottamalla käyttöön alennuslippujärjestelmän. Pyrkimyksenä oli lisäksi estää linja-autojen tulo reiteille, joiden katsottiin kilpailevan rautateiden kanssa – rautatiehallituksellahan oli liikenneluvista lausunnonanto-oikeus.⁸ Tulos on nähtävissä linja-autoliikenteen reittikartasta: monilla huomattavillakaan rautateiden suuntaisilla teillä ei ollut linja-autoliikennettä



Kuvio 11. Kotimaan henkilöliikenteen suorite 1922–1940 [milj. henkilökilometriä]. Linja-autoliikenteen suorite kasvoi v. 1937 rautatieliikenteen suoritetta suuremmaksi. Linja-autoliikenteen linjojen pituus oli vuosikymmenen lopulla jo yli 68 000 kilometriä. Nopeana ja olosuhteisiin joustavasti sopeutuvana linja-autoliikenne kykeni hyvin tyydyttämään yhä lisääntyneitä liikennetarpeita. Matkustajien siirtyminen autoihin heikensi laivaliikenteen asemaa. Lähde: Kiiskinen 1954 s. 132.

vielä v. 1929 (ks. kartta 5), mikä asetti näiden välien haja-asutukset sekä etäällä rautateistä olleet kylät muita seutuja huonompaan asemaan.

Maailmanpulan vaikutukset tuntuivat selvästi rautateiden matkustajamäärissä, sillä matkojen määrä väheni v. 1930–1933 edelliseen vuoteen verrattuna 5–8 prosenttia vuosittain. Pula haittasi myös linja-autoliikennettä, mutta se kykeni ilmeisesti rautateitä joustavammin sopeutumaan uuteen tilanteeseen. Pula heijastui melko nopeasti liikennemuotojen välisiin suhteisiin. VR alkoi, pääosin aiheuttomasti, syyttää linja-autojen kilpailua junien matkustajien vähenemisestä. Kannanotot olivat kovia: VR:n uusi ylijohdaja S. Wilhelm Jansson vaati v. 1931 jopa



Kuvio 12. Kotimaan tavaraliikenteen suorite 1922–1940 [milj. tonnikilometriä]. Rautatiet olivat tavaraliikenteen tärkein kuljetusmuoto, mutta kuorma-autoliikenteen osuus kasvoi jo merkillepantavan nopeasti. Molemmilla oli omat kuljetussektorinsa. Rautateille oli luonteenomaista massatavaroiden ja pitkän matkan kuljetukset autojen hoidellessa lähinnä kappaletavaran lähikuljetuksia. Lähde: Kiiskinen 1954 s. 121.

yksityisten yrittäjien liikennelupien kieltämistä, jos reitin välillä oli junayhteys. Myös rautateiden pääjohtaja esitti kovia syytöksiä. Rautatiehallitus pyrki parantamaan edelleenkin junien kilpailukykyä: taksoja alennettiin, yhteyksiä lisättiin ja nopeutettiin, käyttöön otettiin kevyitä moottorivaunuja sekä uusia seisakkeita perustettiin, mikä oli matkustajien kannalta myönteistä. Liikenteenharjoittajat eivät pitäneet kilpailutilannetta rautateiden kanssa huolestuttavana. Esim. rautatien kanssa rinnakkain liikennöinyt Juho Peltonen ei v. 1932 katsonut tilannetta »miksikään kilpailuksi niin kuin se yleensä Rautatiehallituksessa ymmärretään ja tahdotaan vääntää». ⁹

Enemmän liikenteenharjoittajain mieliä kiihdytti valtion *veropolitiikka*, jonka avulla he katsoivat valtion pyrkivän heikentämään linja-autoliikenteen kilpailukykyä valtion oman henkilöliikenteen aseman parantamiseksi. VR:n mielestä autoliikenteen verotus ei ollut niin korkea, että se olisi haitannut alan kehitystä, minkä vuoksi VR piti valtion liikennepolitiikkaa linja-autoliikenteelle suopeana – omasta näkökulmastaan tarkasteltuna liiankin suopeana.¹⁰ Huolestumista herätti myös se, että VR pyrki vaikeuttamaan lupien saantia ja muuttamaan linja-autojen aikatauluja lausunnoillaan, jotka ilmeisesti aiheuttivatkin useiden liikennelupa-anomusten hylkäämisen. Ellei lupaa evätty kokonaan, voitiin sen saannin edellytykseksi asettaa ehto, että linja-auton aikataulun täytyi olla sellainen, ettei kilpailua rautateiden kanssa pääsisi syntymään. Liikenteenharjoittajat olivat haluttomia muuttamaan aikataulujaan, joiden he katsoivat vuosien kuluessa muotoutuneen matkustajille parhaiten sopiviksi.¹¹ Kun rautateiden ja linja-autoliikenteen suhteen järjestämisellä oli suuri merkitys, päätettiin asiasta v. 1932 suorittaa selvitys, jota tarkastellaan lähemmin seuraavassa luvussa.

Lönnrothin (ks. s. 187) selvityksen julkistamisen jälkeen näiden kahden liikennemuodon suhteesta käyty keskustelu kiihtyi erityisesti v. 1933 ja 1936. Molemmilla kerroilla kiistelyn alkuunpanijana oli pääjohtaja Castrén puheineen. Huhtikuussa 1936 hän ehdotti kansanedustajille pitämässään esitelmässä linja-autoliikenteen saattamista rautateiden valvontaan. Linja-autoliikenne sai porvarillisesta ja sitoutumattomasta sanomalehdistöstä, siis lehdistön pääosasta, äänekkään puolustajan. Esim. Helsingin Sanomat totesi, että linja-autoliikenne oli saanut puolelleen koko kansan myötätunnon, joten sen toimialueen valtausyritys olisi todennäköisesti tuomittu epäonnistumaan. Autoliikenteen saattaminen VR:n alaisuuteen olisi lehden mielestä merkinnyt ripeän ammattimaisen autoliikenteen kehityksen loppua: rautatieliikenteen »koteloitunut virastajohto» ei olisi kyennyt liikennettä järjestämään. Ilkan mielestä rautatielaitos ei ollut omallakaan alallaan pysynyt aikansa tasalla, joten rautatiehallitus tuskin soveltuisi linja-autoliikenteen »huoltajaksi».¹²

Ilmeisesti lehtien ja mm. autojärjestöjen voimakas reagointi oli yksi tekijä, joka sai pääjohtajan 12.5. tarkentamaan ja selventämään lausuntoaan. Ainakin Helsingin Sanomien mukaan myös kulkulaitosministeri Linnan kesäkuun alussa radiossa pitämä esitelmä oli tarkoitettu vaimentamaan sitä »häiriötilaa», jonka rautatiehallituksen pääjohtaja oli aiheuttanut. Ministeri totesi mm., että ajatus autoliikenteen yhteiskunnallistamisesta ei »meillä saata tulla kysymykseen». Valtiovallan tulisi vain ohjata kehitystä oikeaan suuntaan.¹³

VR:n pääjohtajan lausuntoja käsiteltiin myös LAL:n hallituksessa. Se katsoi, ettei asiaa pitäisi tarpeettomasti paisuttaa, mutta koska toisaalta ei ollut ollut aiheellista aliarvioida pääjohtajan esityksiä, oli »sanomalehtipolemiikkiin» puolustusmielessä osallistuttu. LAL ei siis halunnut kärjistää tilannetta. Pyrkimys näyttää olleen päinvastainen, sillä yhteistoimintaa VR:n kanssa päätettiin tehostaa.¹⁴

Tieliikenteen ja rautatieliikenteen edut erosivat myös toisella »rintamalla» – tielaitoksen kehittämisessä. Kiskoliikenteen edustajat suhtautuivat varsin kielteisesti valtateiden rakentamiseen, koska pelkäsivät niiden ennen pitkää muodostuvan kilpailijoikseen. Rautatiehallitus antoikin v. 1932 *E. J. Lehdon* valtatie-suunnitelmia koskeneesta mietinnöstä vastustavan lausunnon, jossa todettiin mm. seuraavaa:

»Kun valtionrautateiden pääoma-arvo on lähes 6 miljardia markkaa, niin on tämä sellainen kansallisuusomaisuus, jota ei pidä ehdoin tahdoin hävittää rautateiden kanssa kilpailemaan rakennettavilla kauttakulkuteillä, joiden rakentaminen saattaa nousta maksamaan puoleen sanotusta arvosta.»

Pahimman kilpailijan ilmaantuminen onnistuttiinkin estämään, sillä lausunto oli osittain vaikuttamassa siihen, että Lehdon komitea lakkautettiin ja tilalle asetettiin Kallion kulkulaitoskomitea, jonka jäseneksi tuli myös pääjohtaja Castrén.

Rautatiehallituksen pääjohtajan ja samalla rautatiehallituksen kanta oli kielteinen myös *Kallion* komitean tielaitoksen parantamissuunnitelmiin. Asennetta voidaan pitää jopa yllättävän yksipuolisena. Rautateiden vastustuksesta huolimatta komitea rohkeni ottaa maantieliikenteen merkitystä korostavan kannan suositellen mm. useiden ratahankkeiden lykkäämistä, koska liikenne voitiin hoitaa jo autoilla.¹⁵

Vuosikymmenen loppuun mennessä molemmat liikennemuodot olivat jo entistä paremmin sopeutuneet keskenään, kun oli huomattu, että kumpaakin liikennemuotoa tarvitaan ja että molemmilla on omat etunsa. Siten käytyjä kiistoja on pidettävä lähinnä sopeutumiskauden ilmiönä. Osittain rautatiehallituksen oteissa voidaan katsoa olleen »hätävarjeluun liioitteluun» viittaavia piirteitä, sillä rautateiden kanssa suoranaisesti kilpailevaa liikennettä koko linja-autoliikenteestä oli vain mitättömän pieni osa. Toisaalta rautateiden huolestumisen voi ymmärtää autoliikenteen nopean kasvun, ulkomailta kantautuneiden tietojen ja pulakauden luomaa taustaa vasten.

Lönnrothin tutkimus

Linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen välisten suhteiden järjestämistä katsottiin aiheelliseksi pohtia yksityiskohtaisesti. Valtioneuvosto asetti v:n 1932 toukokuussa *kulkulaitoskomitean* laatimaan suunnitelmaa Suomen kulkulaitosten kehittämisestä ja samalla ehdotusta ammattimaisen autoliikenteen uudelleen järjestämiseksi. Viimeksi mainitun tehtävän komitea kuitenkin sivuutti, minkä vuoksi valtioneuvosto antoi ehdotuksen laatimisen kulkulaitoskomitean tekniselle sihteerille, professori *Arvo Lönnrothille*. Tämän 134-sivuinen tutkimus valmistui kesäkuussa 1933.

Lönnroth pyrki selvittämään myös rautateiden ja linja-autojen kilpailua. Tutkimuksessa todettiin, että 1920-luvulla matkustajien väheneminen rautateillä oli johtunut linja-autoliikenteen lisääntymisestä. Vuoden 1930 jälkeen VR:n matkustajaliikenteen väheneminen oli tutkimuksen mukaan »selvästi» johtunut puola-ajasta. Tämä näkyi siitä, ettei VR:n matkustajaliikenne niillä reiteillä, joilla oli kilpailevaa autoliikennettä, ollut vähentynyt sen enempää kuin vailla kilpailua olleilla reiteillä. Kuitenkin todettiin, että kilpailua henkilöliikenteessä oli edelleenkin olemassa reiteillä, joilla oli rinnakkaista linja-autoliikennettä. Tällaisia reittejä oli kuitenkin Lönnrothin mukaan »toistaiseksi» vähän. Kilpailu oli suurin alle 80 km:n matkoilla, mutta se ulottui paikoitellen pidemmällekin. Lisäksi huomautettiin, ettei kilpailu ollut lisääntynyt viime vuosina, mutta näin tulisi ilmeisesti käymään heti talouspulan jälkeen.¹⁶

Professori Lönnroth päätyi tutkimustensa perusteella suosittelemaan siirtymistä linja-autoliikenteessä *keskisuuriin yhtiöihin*, joilla olisi käytössään 20–40 autoa. KYTM tekisi sopimuksen tällaisen yhtiön kanssa ja myöntäisi sille liikenneluvat määräajaksi, esim. viideksi vuodeksi kerrallaan. Keskisuurilta yrittäjiltä voitaisiin edellyttää:

- että yhtiöillä olisi riittävän suuri autokanta varavaunuineen, joiden avulla kaikki aikatauluissa vahvistetut vuorot voitaisiin liikennöidä säännöllisesti
- että yhtiöt voisivat tuottavien linjojen avulla liikennöidä taloudellisesti heikkokakin linjoja. Tämä olisi tärkeätä erityisesti syrjäseutujen liikenteen kehittämiseksi
- että yhtiöt voisivat vuorokauden tuottavimpien aikojen liikenteen avulla liikennöidä myös vähemmän tuottavana vuorokauden aikana.

Maa esitettiin jaettavaksi 18 autoliikennepiiriin, joiden liikenteestä huolehtisi joko yksi tai useampi yhtiö.

Ainoana keinona järjestää taloudellisesti oikealla tavalla rautatieliikenteen kanssa rinnakkainen maantieliikenne pidettiin sitä, että VR:lle olisi pitänyt antaa oikeus järjestää myös koko rinnakkainen ammattimainen autoliikenne. Ainoastaan sellainen maantieliikenne, joka vain osittain kilpailisi rautateiden kanssa ja joka ei soveltuisi rautateiden hoidettavaksi, katsottiin mahdolliseksi antaa yksityisille yrittäjille. Näitä olisi pitänyt kuitenkin valvoa tarkasti kilpailun estämiseksi. Valtion yritysten – posti- ja lennätinhallituksen ja rautatiehallituksen – tuli Lönnrothin esityksen mukaan hoitaa lisäksi liikenne sellaisilla alueilla, joiden linjoista suurin osa oli taloudellisesti kannattamattomia.

Tutkimuksesta pyydettiin lausuntoja eri viranomaisilta sekä myös LAL:lta, joka puolestaan pyysi lausunnot paikallisosastoiltaan. Yksityiset liikenteenharjoittajat suhtautuivat kielteisesti ehdotettuihin valtion etuoikeuksiin. Joiltakin osin he olivat valmiit hyväksymään liikenteen järjestämissuunnitelmat. Antamassaan lausunnossa liitto katsoi, että vaikka silloisessa linja-autoliikenteessä olikin puutteita, voitaisiin järjestelmä muutamien parannuksien saada entistä toimivammaksi. Sen mielestä rautatielaitokselle ei voinut myöntää maantieliikenteen har-

joittamisoikeutta. Postiautoliikenteen osalta kanta ei ollut yhtä ehdottoman kielteinen.¹⁷

Esim. Helsingin paikallisosasto esitti lausunnossaan seuraavaa:

»Valtiovallan valvonta ja liikenteen säännöstely ei kuitenkaan missään tapauksessa saa saavuttaa sellaista laajuutta eikä myöskään käsittää sellaisia muotoja, että niillä yksinomaan turvattaisiin maan toiselle pääliikenne-muodolle, rautatielaitokselle, sellaisia etuja, joita tämä vapaassa kilpailussa ei ole kyennyt hankkimaan tai säilyttämään, vaan on valtiovallan pyrittävä yksinomaan liikennetarvetta silmällä pitäen vakiinnuttamaan sen säännöllisyys, huomioonottamalla, että linja-autoliikenne palvelee sekä yleisiä että yksityisiä etuja.»

Monet paikallisosastot katsoivat mm., ettei linja-autoliikenne sanottavasti kilpaillut matkustajista rautateiden kanssa. Seuraava katkelma on Viipurin paikallisosaston lausunnosta:

»Harvoin autolinja muodostuu rautatien vartta kulkevalle tielle, vaan kierrellen ja kulkien suoraan eri seutujen kautta ja saaden niistä muuten vähemmän matkustelevat ihmiset runsaammin liikkeelle, tuoden niitä myös rautatiellekin. Ei esim. jokin 100–200 km pitkä autolinja, jonka päätepaikkoina on rautatieasemat ja ehken välilläkin käy parilla kolmellakin asemalla, kerää rautatieasemilta matkustajat viedäkseen ne toiselle asemalle. Että tällaiset linjat eivät kilpaile rautatien kanssa, vaan toimivat pikemminkin päinvastoin; (osoittavat) muutamilla tällaisilla linjoilla suoritettua liikennelaskennat. Niinpä esim. linjalla V:ri – Jääski – Imatra – Hiitola – Lahdenpohja – Sortavala (linjan pituus 225 km ja asemien keskimääräinen etäisyys toisistaan n. 35–38 km) laskettiin 20 hengen vaunussa yhteen suuntaan ajettaessa kulkeneen pari sataa matkustajaa, joten keskimääräinen matkapituus kutakin matkustajaa kohti oli n. 22 km eli vain puolet rautatieasemien välimatkasta, eli siis liikenne suurin piirtein tapahtui rautateitä kauimpana olevista paikoista rautatielle.»¹⁸

Ehdotus sai muiltakin osakseen kovaa kritiikkiä, jopa niin ankaraa, ettei kaikkea voinut »painomusteen avulla julkituoda».¹⁹ Lönnrothin suunnitelmaa ei ryhdytty toteuttamaan, mutta se tuli joiltakin osin suuntaa antavaksi myöhemmälle kehitykselle. Suunnitelman esittämisen jälkeen oli käytännössä havaittavissa, että liikenteenharjoittajat alkoivat entistä enemmän itse perustaa entistä suurempia yksiköitä muodostamalla osakeyhtiöitä. Viranomaiset pyrkivät ohjaamaan kehitystä samaan suuntaan (ks. Mäkelä s. 463).

Yhteistoimintapyrkimyksiä

VR ja yksityiset liikenteenharjoittajat pyrkivät yhteistoimintaan tekemällä ns. *yhdysliikennesopimuksia*. Ensimmäiset tehtiin LAL:n välityksellä keväällä 1929. Tänä ensimmäisenä vuonna sopimuksia solmittiin vain 13. Liikennöitsijöillä oli vaikeuksia täyttää mm. sopimuksen edellyttämiä ehtoja. Toisaalta sopimuksesta ei huomattu olevan erityistä hyötyä – jos ei suurta haittaakaan. Matkustajien osalta yhdysliikenne nimittäin rajoittui siihen, että matkustaja sai esittämällä rautateilla voimassa olevan matkalipun sähköitse tilata paikan haluamaansa linja-autoon. Myös tavarankuljetuksesta sovittiin yhdysliikennesopimuksessa. Liikennöitsijöillä ei näytä olleen sopimusten tekoon suurta intoa. Rautatiehallitus suunnitteli painostustoimenpiteenä v:n 1930 lopulla vuokran kantamista niiltä autoilta, jotka yhdysliikennesopimusta solmimatta käyttivät rautatieasemaa seisontapaikkana. Suunnitelmien toteuttamisesta ei ole tietoa. Vuonna 1931 sopimuksia tehtiin vain 27. Seuraavana vuonna organisaatiota muutettiin sikäli, että sopimukset ryhdyttiin tekemään suoraan liikenteenharjoittajain kanssa.²⁰

LAL pyrki edistämään yhdysliikennesopimusten tekoa. Vuoden 1931 vuosikirjassa sopimusten tekoa suositeltiin kaikille, joilla oli niihin mahdollisuus. Näin liiton mielestä yksityisten liikennöitsijäin asema olisi turvattu reiteillä, joilla valtio olisi mahdollisesti itse ryhtynyt harjoittamaan linja-autoliikennettä. Sopimusten tekoa vaati LAL:n mielestä liikennöitsijäin oman edun lisäksi myös yleisön etu.²¹ Liiton vetoomuksella lienee aluksi ollut jonkin verran vaikutusta, mutta pian tilanne vakiintui, kuten seuraava asetelma²² osoittaa.

Vuosi	Sopimuksia voimassa
1932	79
1933	73
1934	76
1935	80

Rautatieasemilta liikennettä välittäneistä liikenteenharjoittajista vain pieni osa oli tehnyt sopimuksen.

Rautatiehallituksen pääjohtaja Castrén piti vielä v. 1931 antamassaan lausunnossa yhteistyötä linja-autoliikenteen kanssa tyydyttävänä. Pienenä poikkeuksena yleisestä suhtautumisesta hän mainitsi Itä-Suomen, jossa autoilijat olivat enimmäkseen tahtoneet säilyttää »vapaat kädet» reiteillään. Pääjohtajan arvion mukaan tämä saattoi johtua »karjalaisten vilkkaasta spekulatsioon taipuvasta luonteesta».²³

Vuonna 1936 tilanne ei enää tyydyttänyt pääjohtajaa, vaan hän syytti liikenteenharjoittajia siitä, että nämä olisivat tietoisesti kieltäytyneet yhdysliikenteestä. Liikenteenharjoittajat esittivät kantanaan, että yhdysliikennettä oli tosiasiaassa sadoilla linjoilla, vaikka vain viisi prosenttia yrittäjistä oli tehnyt erillisen sopimuksen. Lisäksi liikennöitsijät katsoivat pitävänsä sopimuksia silloisessa

muodossaan jokseenkin merkityksettöminä. Heidän mielestään rautatiehallituksen sopimusten tekohalu ei ollut aivan vilpiton. Lisäksi oli voitu havaita, että jotkut vilkasliikenteisten asemien asemapäälliköt olivat olleet haluttomia tekemään sopimuksia, koska niistä olisi aiheutunut heille maksutonta työnlisäystä.²⁴ Siten sopimusten vähäinen käytännön merkitys, VR:n kielteinen suhtautuminen kilpailijanaan pitämäänsä linja-autoliikenteeseen ja liikenteenharjoittajain pelko VR:n ja valtion liiallisesta puuttumisesta heidän asioihinsa aiheuttivat sopimukseen perustuvan yhteistyön jäämisen jokseenkin merkityksettömäksi. Käytännön työssä yhteistyö sen sijaan oli hyvää. Linja-autot toivat junille suuret määrät matkustajia ja tavaraa, ja junissa saapuneet matkustajat sekä tavara pääsivät linja-autojen välityksellä määränpäähensä.

KILPAILU VALTION POSTIAUTOJEN KANSSA

Postiautoliikenne kasvaa – taksakilpailu kiristyy

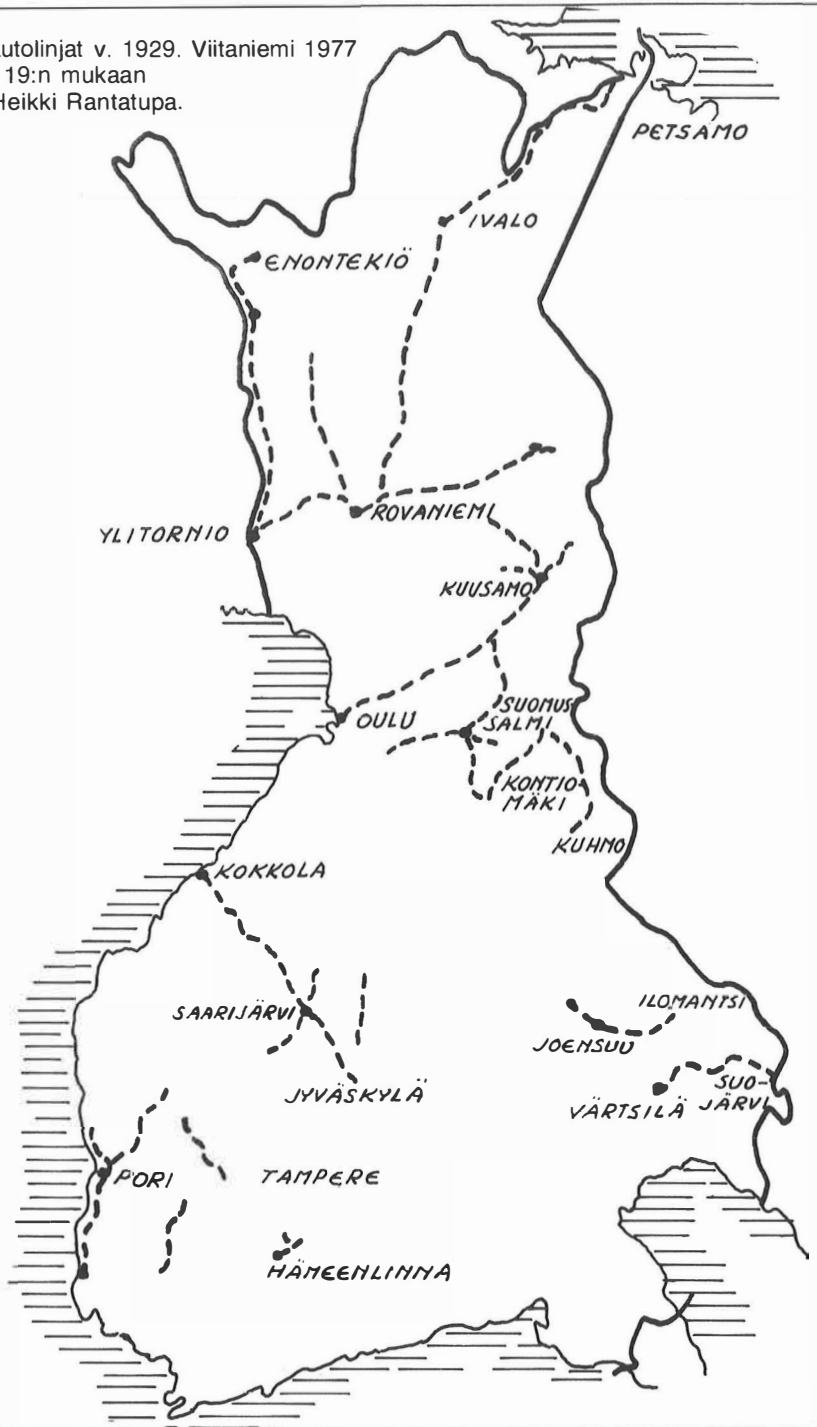
Myös postihallitus oli linja-autoliikenteen uranuurtaja, sillä se aloitti keväällä 1921 postin ja matkustajien kuljetuksen linja-autoilla linjoilla Rovaniemi – Ivalo ja Rovaniemi – Sodankylä.²⁵ Kun liikenne osoittautui kannattavaksi, sitä laajennettiin niin, että v. 1924 liikennöitiin seuraavasti:

Taulukko 23. Valtion postiautolinjat v. 1924.²⁶

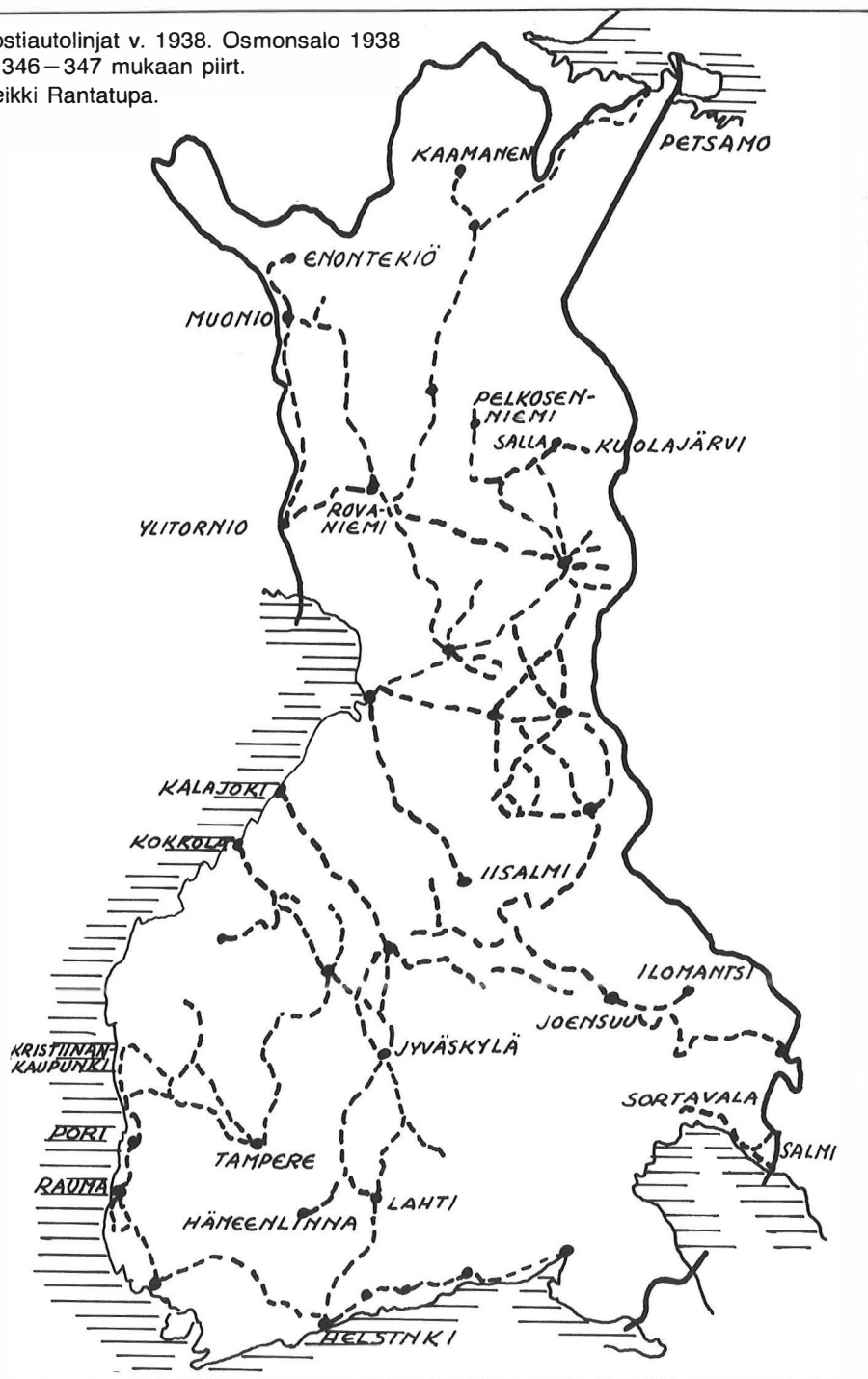
Linjan nimi	Viikkovuorojen luku	Linjan pituus/km	Autojen määrä
1) a) Turku–Uusikaupunki 1/1 – 1/10	7	84	2
b) Uusikaupunki–Rauma 1/10 – 1/12	6	59	
2) Joensuu–Ilomantsi	6	100	2
3) Kontiomäki–Suomussalmi	3	90	2
4) Kontiomäki–Puolanka	3	85	
5) Puolanka–Utajärvi	1	68	4
6) Oulu–Pudasjärvi	6	100	
7) Pudasjärvi–Kuusamo	3	105	
8) Rovaniemi–Kemijärvi	6	87	8
9) Kemijärvi–Kuolajärvi	1	102	
10) Rovaniemi–Kittilä	3	164	
11) Rovaniemi–Ivalo	4	300	4
12) Ivalo–Höyhenjärvi	2	100	
13) Tornio–Ylitornio	6	63	
14) Ylitornio–Muonio	3	211	
15) Muonio–Enontekiö	1	80	
Yhteensä		1 798	22

Kartat 17 ja 18 (seuraava aukeama). Myös postihallitus oli linja-autoliikenteen uranuurtaja, sillä se aloitti linja-autoliikenteen Pohjois-Suomessa keväällä 1921. Postiautolinjat lisääntyivät tuntuvasti 1930-luvun loppuun mennessä.

Postiautolinjat v. 1929. Viitaniemi 1977
kartta 19:n mukaan
piirt. Heikki Rantatupa.



Postiautolinjat v. 1938. Osmonsalo 1938
 s. 346–347 mukaan piirt.
 Heikki Rantatupa.



Vuonna 1929 postiautolinjoja oli jo 32 (ks. kartta 17). 1930-luvun loppuun mennessä postiautolinjat lisääntyivät tuntuvasti (ks. kartta 18), kun uusia linjoja avattiin entistä enemmän myös maan keski- ja eteläosaan. Suurin postiautoliikenteen »tyhjiö» oli Savossa ja Karjalassa.

Yksityisen linja-autoliikenteen laajuuteen verrattuna valtion postiautoliikenne oli vähäistä vielä 1930-luvun loppupuolella, kuten seuraava keväällä 1937 voimassa olleiden liikennelupien perusteella laadittu taulukko osoittaa.

Taulukko 24. Valtion ja yksityisten yrittäjien kaukolinja-autoliikenne v. 1937.²⁷

Liikenteen harjoittaja	Linjojen luku/kpl	Ajomäärä päivässä/km	Tarvittava autoluku/kpl
Valtio:			
PLH	58	19 512	88
VR	15	4 477	24
Valtio yht.	73	23 989	112
Yksityiset	648	197 663	1 054
Yhteensä	721	221 652	1 166

Siten yli 89 prosenttia koko linja-autoliikenteen päivittäisestä ajosta oli yksityisten liikenteenharjoittajain hoidossa.²⁸

Vertaamalla postiautojen ja yksityisten liikenteenharjoittajain reittikarttoja toisiinsa voidaan todeta linjojen osittain kilpailleen toistensa kanssa, mikä aiheutti kiistoja. Kitkaa lisäsi se, ettei valtion roolia linjaliikenteenharjoittajana selvittäneen neuvottelukunnan esityksiä käytännössä noudatettu. Mietintönsä v. 1925 valmiiksi saanut neuvottelukunta totesi mm. ettei valtion tulisi antautua kilpailuun käynnissä olleiden autolinjojen kanssa, jos niitä hoidetaan tyydyttävästi, eikä postiliikenne välttämättä vaadi valtion liikennettä.²⁹

Postilaitoksen ja yksityisten liikenteenharjoittajain välinen ristiriita alkoi ensin näkyä *taksakilpailuna* aluksi kovimpana Pohjois-Suomessa, jossa postiautoliikennettä oli paljon. Taksoja laskettiin vuorotellen. Syyskuussa 1923 postiautot laskivat kuljetusmaksujaan 50 prosenttia. Seuraavan vuoden kevään alennuksen jälkeen taksa oli 75 penniä/km. Kesäkuussa 1925 postiautot laskivat kuljetusmaksunsa 50 penniin kilometriltä, mihin yksityinen autoliike »Turisti» vastasi pudotamalla taksansa 40 penniin, mikä Pohjolan Sanomain mukaan oli »toistaiseksi ennätys». Matkustajille moinen kilvoittelu oli luonnollisesti tervetullutta.³⁰

Kilpailu jatkui kireänä 1920-luvun ja koveni vielä seuraavalla vuosikymmenellä. Lehtiutisessa kerrottiin heinäkuussa 1931, että taksakilpailu oli kiihtynyt Pohjois-Suomessa. Taksoja laskettiin jälleen puolin ja toisin. Elokuun alussa 1931 maksu Rovaniemeltä Kittilään oli postiautoissa 58 markkaa (35 p/km) ja yksityisten autoissa 55 markkaa (33 p/km).³¹

Tilanne oli käynyt molemmille osapuolille varsin vaikeaksi: taksat oli painettu niin alas, että liikenteen edes jonkinlainen kannattavuus oli mahdotonta. Tämä kypsytti osapuolet neuvottelemaan yhtenäisistä korkeammista taksoista. Lopputuloksena oli kuitenkin neuvottelujen epäonnistuminen, minkä jälkeen taksakarusselli pyörähti uudestaan käyntiin: postiautojen kyytimaksuja alennettiin keväällä 1932 Rovaniemeltä Kuolajärvelle, Kittilään ja Kuusamoon lähtevillä linjoilla 30 penniin kilometriltä.³²

Yhteistoimintapyrkimyksiä oli myöhemminkin. LAL ehdotti v. 1937 PLH:lle taksojen yleistä korottamista. Esitystä ei kuitenkaan hyväksytty, vaan PLH:n pääjohtaja ilmoitti käsityksensä, että hänen edustamansa laitoksen liikenne oli osoittautunut kannattavaksi korottamattominkin hinnoin. LAL:n johto epäili väitettä, sillä sen mielestä postilaitos oli laskenut postinkuljetuskorvauksen liian suureksi. Lisäksi kannattavuutta paransi se, ettei PLH maksanut autoistaan veroja eikä vakuutusmaksuja.³³

Kiistoja periaatteista ja linjoista

Yksityiset liikenteenharjoittajat suhtautuivat valtion linja-autoliikenteeseen jo alusta alkaen kielteisesti. Postinkuljetusta ei vastustettu, vaan nimenomaan henkilökuljetusta ei hyväksytty. Linja-auto -lehden näytenumerossa oli v. 1929 melko kriittinen kirjoitus valtion yritystoiminnasta linja-autoliikenteen alalla. »Itse kuningas», valtio oli nimittäin alkanut eri puolilla maata kilpailla hyvin kannattavilla linjoilla yksityisten liikenteenharjoittajain kanssa. Linjansa hyvin hoitaneille oli LAL:n mielestä annettava työrauha. Linja-auto -lehti perusteli kannanottoaan:

»Jos valtio olisi ensin 'avannut' s.o. tehnyt työtä jonkun uuden linjan hyväksi ja sitten yksityiset olisivat tulleet siihen kilpailemaan, ymmärtäisi asian, mutta kun valtio asettaa omia linja-autojaan sellaisille linjoille, jotka jo kauvan ovat olleet yksityisten liikennöimiä – ei asiaa enää voida käsittää. Ymmärrettävistä syistä ovat tällaisella linjalla toimivat yksityiset liikennöitsijät tätä valtion liiketoimintaa kohtaan sangen katkeria. Jokaisen tiedossa on kuinka suuria rahallisia uhrauksia tarvitaan ennenkuin jokin uusi linja saadaan tuottavaksi».

Vuoropuhelu oli kiihtymässä, mutta kovin monilla reiteillä hankausta ei kuitenkaan vielä 1920-luvulla ollut, sillä yksityisten laajaan linja-autoliikenteeseen verrattuna valtion postiautoliikenne oli vähäistä. Kiista oli siten suurimmaksi osaksi periaatteellista: kenelle linja-autoliikenteen harjoittaminen kuului.³⁴

Yksityiset yrittäjät tunsivat 1930-luvun alussa kasvavaa huolestuneisuutta puolan ohella myös yhä lisääntyneestä valtion linja-autoliikenteestä. Vastustava kantaa päätettiin tosin vielä v. 1931 asian arkaluonteisuuden vuoksi tuoda varovasti esiin. Ilmeisesti taksaneuvottelujen kariutuminen Pohjois-Suomessa ja valtion



Postihallituksen linja-autoliikenteellä oli suuri merkitys erityisesti harvaanasuttujen seutujen asukkaille. Postiautot liikennöivät Pohjois-Suomessa maamme pisintä linjaa Rovaniemi–Petsamo, jota myös yksityiset yrittäjät ajoivat. Tässä 1930-luvun alun kuvassa Rovaniemen–Kittilän linjan »Brokki» ja Rovaniemen–Petsamon linjan Reo. Museovirasto.

postiautoliikenteen lisääntyminen aiheutti muutoksen LAL:n hallituksen suhtautumisessa: varovaisuus oli vaihtunut syksyyn 1932 mennessä päättäväisemmäksi vastarinnaksi. Hallituksen kokouksessa 27.10. todettiin »syvästi huolestuneina», että alunperin postinkuljetukseen tarkoitetut postiautot olivat ryhtyneet kilpailuun yksityisten liikenteenharjoittajain kanssa matkustajaliikenteestä »mitä räikeimmin». Nyt päätettiin ryhtyä vastapropagandaan.³⁵

PLH ja LAL selvittelivät välejä näkyvästi sanomalehtien palstoilla erityisesti v. 1934. Kirjoittelua käytiin jopa yleisönosastoissa. Yksityisiä liikennöitsijöitä näyttää erityisesti harmittaneen se, että ainakin osalla valtion linja-autoreiteistä kuljetusmaksut olivat yksityisiä halvemmat. Tämä oli mahdollista mm. siten, että valtion linja-autoliikenne oli vapaa valtion- ja kunnanverosta. Yksityisten mielestä valtio näin erikoiseduin harjoittamallaan taksapolitiikalla pyrki muuttamaan mielipiteitä myönteisemmäksi linja-autoliikenteelleen. PLH piti aiheettomana syytöstä, että sen linja-autoliikenteessä olisi noudatettu liian halpoja taksoja yksityisten vahingoksi. Myös LAL pysyi väittelyssä kannassaan katsoen, ettei PLH ollut keskustelussa pyrkinytkään todistamaan virheellisiksi LAL:n esittämiä »to-

siasioita»: 1. Postiautojen taksat vaihtelivat jopa samoillakin seuduilla ja samanpituisilla matkoilla riippuen muiden liikennöitsijäin kilpailusta ja että postiautolla tällöin aina oli alin taksa. 2. Postilaitos oli vahvemman oikeudella tunkeutunut yksityisten jo vuosia liikennöimille linjoille.³⁶

Käydystä keskustelusta voi päätellä, että PLH:n ja yksityisten liikenteenharjoittajain välit eivät olleet hyvät. Keskustelun perimmäisenä tarkoituksena ei varmaankaan ollut vaikuttaminen toiseen osapuoleen vaan nimenomaan yleisöön. Keskustelusta ilmenee lisäksi, että LAL:n puolustautumisen ja hyökkäyksen yhtenä syynä oli vallinnut epävarmuus ja jopa pelko linja-autoliikenteen tulevista järjestelyistä. Yksityisten liikenteenharjoittajain ärtymys postiautojen kilpailusta ilmenee heidän LAL:lle lähettämistään kirjeistä, joissa pyydettiin estämään postiautojen tulo heidän linjoilleen.³⁷

Hicman yksityiskohtaisemmin on vielä aiheellista tarkastella, oliko postiauto-liikennettä todella aloitettu reiteillä, joilla jo ennestään oli linja-autoliikennettä. Näin todella oli tapahtunut, ja postiautojen liikenteen vuoksi yksityisten oli joskus täytynyt lopettaa liikenteensä.³⁸ Suurta huomiota herätti, että PLH ryhtyi liikennöimään myös pitkillä ja tärkeillä *runkolinjoilla*, joilla jo oli vilkas linja-autoliikenne. Tällainen reitti oli esim. Helsingin – Jyväskylän linja, jolla postiautot alkoivat ajaa keväällä 1934. Muita tärkeitä linjoja olivat mm. Vaasa – Lapua, Kuopio – Nurmes ja Tampere – Virrat.³⁹

Vuonna 1935 herätti kohua erityisesti postiautoliikenteen alkaminen Helsingin – Turun linjalla. Asian johdosta antamassaan lausunnossa PLH:n esittelijä J. Vienola perusteli postinkuljetuksen lisäksi liikenteen aloittamista sillä, että linja kulki niin runsasväestöisten seutujen kautta, että se pystyisi elättämään useampiakin liikennöitsijöitä. Samoin oli perusteltu jo aikaisemmin Helsingin – Jyväskylän ja Vaasan – Lapuan linjojen aloittamista. Esittelijän käsityksen mukaan postinkuljetusta oli Helsingin ja Turun välillä niin paljon, ettei sitä voinut jättää yksityisille, koska näiden toimintaa ei voinut kontrolloida. Esittämiinsä perusteluihin vedoten Vienola ilmoitti lisäksi PLH:n pyrkivän ottamaan kaikilla tärkeimmillä linjoilla postinkuljetuksen omaan hoitoonsa. Yksityiset liikenteenharjoittajat puolestaan totesivat, että mikäli PLH:n pyrkimyksenä olisi nimenomaan postinkuljetus, ei liikenteeseen olisi asetettu suuria linja-autoja, kuten oli tapahtunut. Siten heidän mielestään PLH:n tarkoituksena oli nimenomaan kilpailla matkustajaliikenteessä.⁴⁰

VR:N LINJA-AUTOLIIKENNE

PLH:n lisäksi oli toinenkin valtion virasto, joka alkoi harjoittaa linja-autoliikennettä: rautatiehallitus päätti v. 1931 korvata omalla linja-autoliikenteellään kannattamattomaksi käyneen Vuokatin ja Sotkamon välisen henkilöjunaliikenteen.⁴¹ Linja-autoliikenne aloitettiin 15.5.1931, minkä jälkeen VR:n linja-autoliikenne kehittyi seuraavasti:

Taulukko 25. VR:n linja-autoliikenne 1932–1939.⁴²

Vuosi	Henkilö- linjoja/ km	Yhdis- tettyjä henkilö- ja tavara- linjoja/km	Linjoja yhteen- sä/km	Taval- lisiä linja- autoja/ kpl	Seka- autoja/ kpl	Linja- autoja yhteensä/ kpl
1932	95	–	95	3	–	3
1933	227	90	317	8	2	10
1934	439	166	605	12	5	17
1935	495	259	754	16	5	21
1936	611	272	803	20	4	24
1937	744	203	947	25	4	29
1938 ⁴³	722	292	1 014	28	5	33

VR:llä oli siten vuosikymmenen lopussa yli 1 000 kilometriä autolinjoja, joilla kuljetettiin matkustajia.

Pääjohtaja Castrénin v. 1933 antaman lausunnon mukaan VR:n autoliikenteen pääasiallinen tarkoitus oli koettaa säilyttää tai voittaa takaisin osa siitä liikenteestä, jonka yksityiset autoliikenteen harjoittajat olivat rautateiltä »häikäilemättömällä kilpailulla» vieneet. Siten pääjohtaja piti oman linja-autoliikenteen aloittamista rautateiden puolustuskeinona. Liikenteen aloittamista perusteltiin myös rautateiden tuottamalla tappiolla.⁴⁴

Yksityiset liikenteenharjoittajat eivät suhtautuneet suopeasti VR:n aloittamaan linja-autoliikenteeseen. Aluksi kannanotot olivat varovaisia, sillä syksyllä 1932 LAL:n hallitus päätti vain tarkoin seurata asioiden kehitystä. Lisäksi liikenteenharjoittajia päätettiin kehottaa mahdollisuuksien mukaan tarjoutumaan yhdysliikenteeseen. Jo seuraavana vuonna vastustus tuotiin selvästi julki. Lönnrothin mietinnöstä antamassaan launnossa LAL totesi, että sen mielestä rautatielaitoksen kokeiluluonteinen linja-autoliikenne olisi pitänyt viipymättä lopettaa.⁴⁵

Liikenteenharjoittajilla ei ollut kuitenkaan keinoja saada käsityksiään toteutumaan. Yhtenä mahdollisuutena vastustaa rautateiden autoliikennettä oli osoittaa sen tarkoituksenmukaisuus kyseenalaiseksi: liikennehän oli aloitettu koemielessä. Niinpä yksityistä sektoria kiinnosti liikenteen kannattavuus tai pikemminkin kannattamattomuus. Dipl.ins. Yrjö Vänttinen suoritti asiasta laskelmia päätyen tulokseen, että jo ilman ilmoittamatta jätettyjä hallintokuluja tappio oli v. 1935 suuri – yli 550 000 markkaa. VR:n autoliikenteen kokonaistappioksi Vänttinen sai lisäämällä n. 10 prosenttia liikevaihdosta hallintokulujen osuudeksi n. 800 000 markkaa, minkä vuoksi tulos ei hänen mielestään antanut perusteita liikenteen laajentamiselle. Vaikka Vänttisen arvioissa olisikin jonkin verran »kotiinpäinve-toa», VR:n autoliikenteen kannattamattomuus oli tosiasia, johon kiinnittivät huomiota myös VR:n tilintarkastajat v:lta 1937 antamassaan kertomuksessa. Tilintarkastajat katsoivat VR:n asiasta antamista selvityksistä huolimatta, ettei ollut riittäviä syitä perustaa tai jatkaa liikennettä sellaisilla, useimmiten huomatt-

tavaa tappiota tuottaneilla linjoilla, joiden pääasiallinen tarkoitus oli kilpailla matkustajista yksityisen linja-autoliikenteen kanssa. Muunkinlaisia linjoja VR:llä toki oli ja niiden hoitamista tilintarkastajat pitivät perusteltuna.⁴⁶

Arvostelusta huolimatta VR jatkoi linja-autoliikennettään koko 1930-luvun, v. 1938 tosin lakkautettiin kaksi linjaa kannattamattomana. Vaikka liikenne oli vähäistä ja sitä harjoitettiin paljolti sellaisilla reiteillä, ettei suurta haittaa muille liikenteenharjoittajille aiheutunut, VR:n liikenteen olemassaolo ja pelko sen mahdollisesta laajentamisesta riitti kiristämään ilmapiiriä.

TARKASTELUA

Valtion linja-autoliikenne kiristi sen molempien liikennettä harjoittaneiden yritysten ja yksityisten liikenteenharjoittajain välisiä suhteita, vaikka valtion linja-autoliikenteen osuus koko maamme linja-autoliikenteestä olikin pieni. Erityisesti postihallitus ja yksityiset kävivät kovaa kilpailua. Kiihistä olivat paljolti myös periaatteellisia, kenelle linja-autoliikenteen harjoittaminen kuului. Valtion linja-autoliikennettä pidettiin suurena vaarana, koska pelättiin, että valtio voimakkaan oikeudella saattoi tehdä melkein mitä tahtoi – ja oli joissakin tapauksissa tehnytkin. Yksityisten liikenteenharjoittajain valtion taholta tuntemasta kolmesta »uhasta» – valtion linja-autoliikenteestä, VR:stä ja veropolitiikasta – suurimpana pidettiin valtion linja-autoliikennettä. Osittain veropolitiikka katsottiin valtion »aseeksi» yksityisten yrittäjien kilpailukyvyyn vähentämiseksi suhteessa valtion omiin yrityksiin.

LINJA-AUTOT JA LAIVALIIKENNE

Linja-autoliikenne alkoi tieverkon pidentyessä ja parantuessa tarjota matkustusvaihtoehtona yhä useammalla rannikkoseudulla, jotka aikaisemmin olivat joutuneet turvautumaan pelkästään hitaaseen, harvoin satamapaikkoihin sidottuun ja talvikuukausina pysähdyksissä olleeseen laivaliikenteeseen. Lehtitietojen mukaan sisävesilaivaliikenteen matkustajat alkoivatkin jo 1920-luvulla vähetä monella laivareitillä. Seuraavalla vuosikymmenellä *sisävesilaivaliikenteen* vaikeuksista oli uutisia yhä enemmän. Esim. Kainuun Sanomissa kerrottiin keväällä 1937, että matkustajalaivaliikenne oli käynyt kokonaan kannattamattomaksi Kainuussa. Oulujärvellä liikennöinyt »Salo» oli tuottanut tappiota jo kesällä 1936, minkä vuoksi sitä ei enää seuraavana vuonna kunnostettu liikenteeseen. Myös Sotkamon reitti jäi keväällä 1937 ilman laivaliikennettä. Samaan aikaan lakkautettiin tappiota tuottanut Kemijärven Höyryvene Oy. Vuonna 1938 laivaliikenteen kerrottiin loppuneen Vanajavedeltä ja vähentyneen huomattavasti Pyhäjärvellä ja Näsijärvellä. Saimaan seutu sen sijaan oli niin vesistöjen pirstomaa, etteivät maakulku-

neuvot voineet tiestön puutteen vuoksi siinä määrin korvata laivoja kuin monella muulla vesistöalueella.⁴⁷

Matkustajalaivaliikenteen vähenemisestä kertovat seuraavat numerot.⁴⁸

Ajanjakso	Kanavien kautta kulkeneita matkustajalaivoja keskim. vuodessa/kpl
1920–1924	9 356
1925–1929	7 939
1930–1934	5 649
1935–1939	3 911

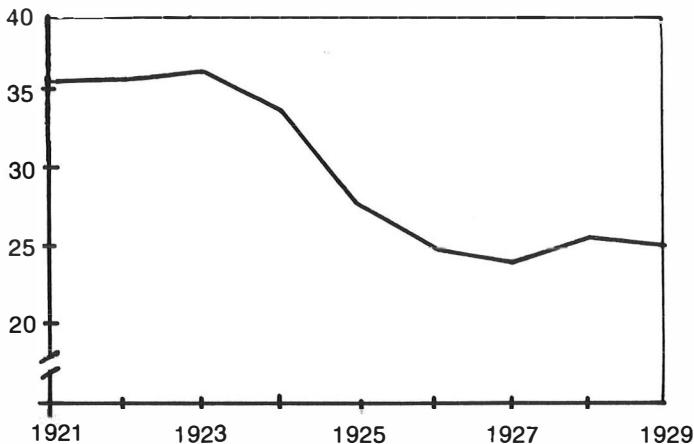
Kanavien kautta tapahtunut matkustajalaivaliikenne väheni siten kahdessa vuosikymmenessä tuntuvasti alle puoleen.

Sisävesilaivaliikenteen aseman heikkeneminen johtui osittain linja-autoliikenteestä (ks. kuvio 13). Linja-autoliikenteen suurin valtti reittiverkon hyvän ulottuvuuden ohella oli sen nopeus. Kun pienet matkustajalaivamme⁴⁹ kykenivät saavuttamaan vain n. 10 solmun nopeuden ja laiturissakäyntikin oli hidasta, linja-autot olivat niihin verrattuna ylivoimaisen nopeita, kuten seuraavat esimerkit⁵⁰ osoittavat:

Reitti	Maantiematka/km	Matka-aika linja-autossa t/min	Matka-aika laivassa t/min
Jyväskylä–Kuhmoinen	97	3/25	7/5
Tampere–Virrat	140	3/40	8/30
Mikkeli–Savonlinna	116	3/40	17/30

Kun laivat olivat näinkin hitaita, ei ollut ihme, että linja-autojen käyttö lisääntyi laivaliikenteen kustannuksella.

1000 matkustajaa

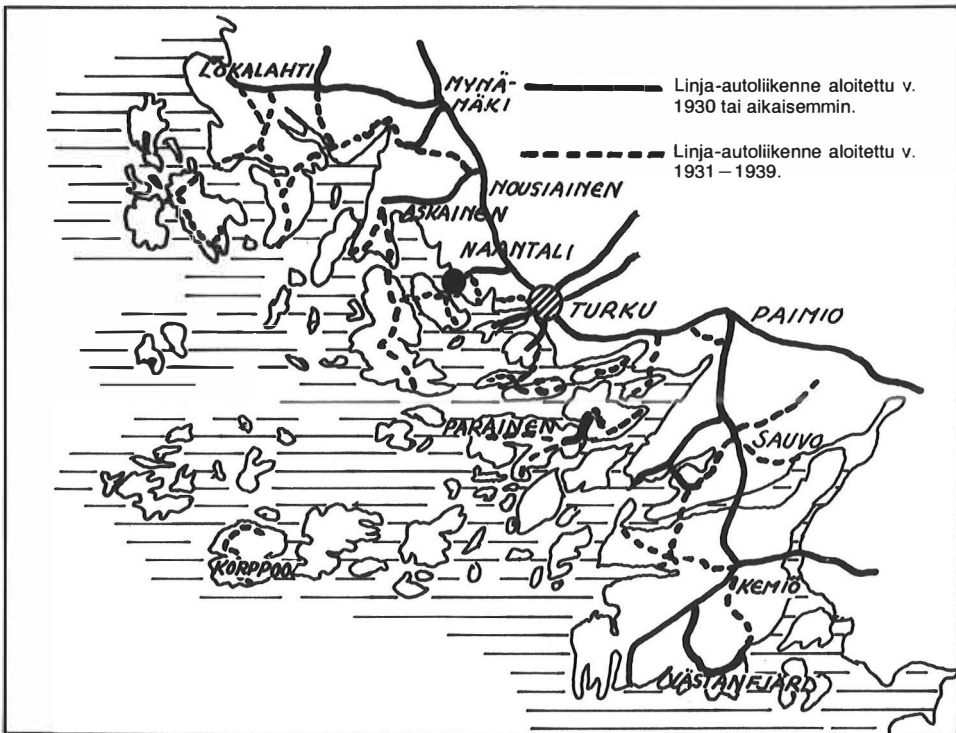


Kuvio 13. »Ylä-Keitele» ja »Viitasaari» -laivojen matkustajamäärät reitillä Suolahti–Viitasaari–Keitelelohja 1921–1929/1000 matkustajaa. Laivareitti sai v. 1924 kilpailijakseen linja-auton, mikä näkyy selvästi matkustajien määrän vähenemisenä laivoilla. Lähde: Mäkinen 1968 s. 6.

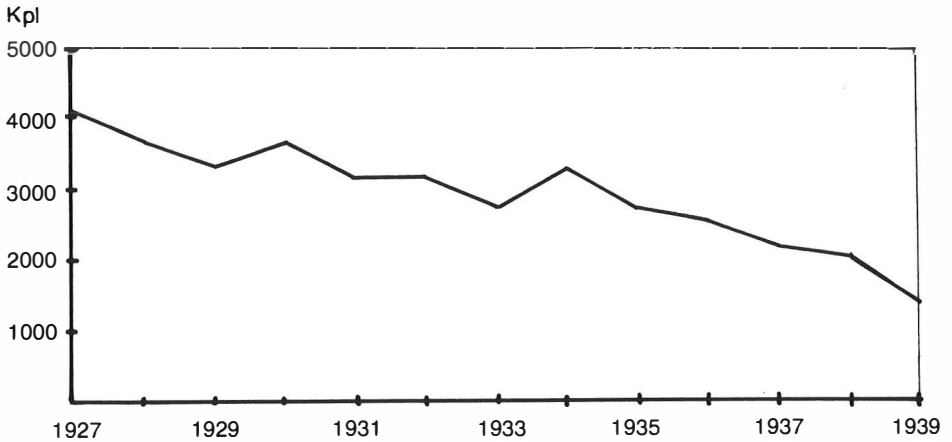
Sisävesilaivaliikenteen aseman heikkeneminen ei johtunut yksinomaan linja-autoliikenteestä, vaan autoliikenteestä yleensäkin. Kuorma-autot veivät laivoilta tavarankuljetusta. Joidenkin laivareittien liikenteen lopettivat uudet junayhteydet tai rautateiden paikallisliikenteen paraneminen.⁵¹ Paikoitellen laivaliikenteen kannattavuutta heikensi keskinäinen kilpailu.⁵² Joillakin reiteillä sisävesilaivaliikenteen kukoistusaika oli taas ohi ennen linja-autoliikenteen merkityksen lisääntymistä. Myös monet laivayhtiöt huomasivat linja-autoliikenteen mahdollisuudet ja alkoivat itse harjoittaa linja-autoliikennettä yhteyksien hoitamiseksi laivaan.⁵³

Rannikolla ja saaristossa laivaliikenne oli kauan korvaamaton kulkumuoto. Teiden rakentaminen mahdollisti kuitenkin auton tulon näillekin seuduille. Kartassa 19 on esitetty esimerkkinä linja-autoreittien lisääntyminen Turun rannikkoseudulla. Kartasta ilmenee selvästi, että linja-autoliikenteen reittiverkko oli vasta harvoilla alueilla 1920-luvulla saavuttanut rannikon. Scuraavalla vuosikymmenellä liikenne ulotettiin yhä useampiin rannikkopitäjiin.

Turun satamaan vuosittain saapuneiden rannikko- ja saaristolaivaliikenteen alusten määrä voidaan esittää v:sta 1927 alkaen Turun satamakonttorin tilastojen avulla. Tiedot on esitetty kuviossa 14, josta ilmenee laivaliikenteen määrän olleen



Kurtta 19. Linjareittiverkon kasvu Turun rannikkoseudulla ennen toista maailmansotaa. Lähde: Inkinen 1955 s. 89.



Kuvio 14. Turun satamaan vuosittain saapuneet rannikko- ja saaristoliikenteen alukset 1927–1939/kpl. Suunta oli selvästi laskeva, mikä johtui osittain autoliikenteen lisääntymisestä. Lähde: Inkinen 1955 s. 84.

laskussa 1920–1930-luvuilla. Tämä johtui sekä laivavuorojen lakkauttamisesta kokonaan että vuorotiheyden vähentämisestä, mihin taas oli osittaisena syynä lisääntynyt linja-autoliikenne.⁵⁴

Jo ennen autoliikenteen alkamista rautatieliikenne oli lopettanut mm. muutamia pitkiä rannikkolaivalinjoja, kuten reitin Viipuri – Turku – Vaasa. Myös Vaasan – Kaskisten – Kristiinankaupungin – Porin laivaliikenteen loppumiseen vaikutti rautatieverkon laajentuminen, joten näiden rannikkoseutujen laivaliikenteelle linja-autot eivät antaneet »kuoliniskua». Myöhemminkin rautatieliikenne oli heikentämässä rannikkolaivaliikenteen asemaa, mutta monelle reitille juuri autoliikenne osoittautui tuhoisaksi.⁵⁵

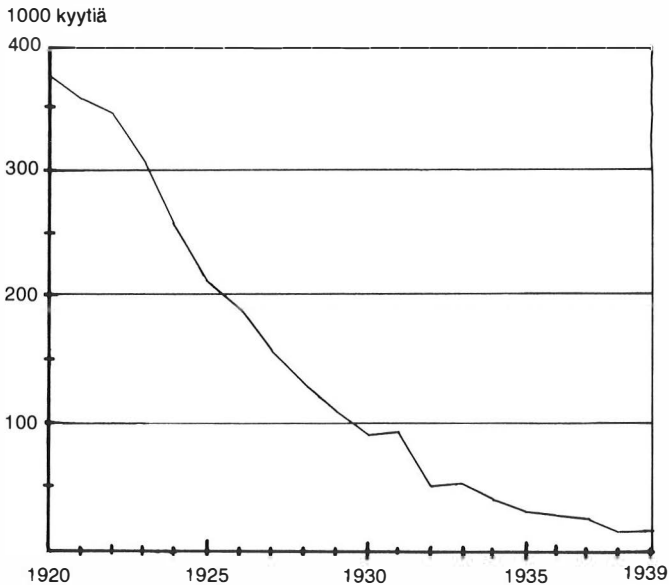
Saaristoon suuntautuneeseen laivaliikenteeseen linja-autoliikenne ei vaikuttanut niin paljon kuin rannikkolaivaliikenteeseen. Ainakin Turun seudulla saaristolaivaliikenteellä oli taloudellisia vaikeuksia jo aikaisemmin, joita tieolojen parantuminen ajan mittaan syvensi. Saaristolaivaliikenne päättyi 1920-luvun puolivälissä Mynämäen lahden perukkaan, v. 1928 Tuuvalaan ja myöhemmin myös Karunaan. Konsuli Merimön keväällä 1935 antaman lausunnon mukaan Turun saaristossa saaristolaivojen ei tuolloin kannattanut kulkea juuri muualle kuin Nauvoon, Korppooseen, Iniöön ja Brandöhön. Kun kahteen ensiksi mainittuun paikkaan oli luvassa piakkoin maantie, saaristolaivaliikenne oli supistumassa entisestäänkin. Osasyynä saaristolaivaliikenteen vaikeuksiin oli saaristolaisten omien moottoriveneiden lisääntyminen.⁵⁶

LINJA-AUTOLIIKENNE JA KIEVARILAITOS

Maatalousvaltaisen yhteiskunnan melko vähäistä liikennetarvetta tyydyttämään luotu kestikievarilaitos alkoi olla osittain vanhentunut jo 1800-luvun lopussa.

Ratojen varsilta se syrjäytyi jo varhain. Lähinnä autoliikenteen lisääntyminen teki kievarilaitoksen sitten 1920–1930-luvulla muuallakin lähes tarpeettomaksi. Kievarilaitoksen vähenevää merkitystä maamme henkilökuljetuksissa osoittaa kuvio 15. Kyyditysten määrä väheni 375 000:sta 21 000:een parissa vuosikymmenessä. Saman ajan kuluessa kestikievarioiden määrä väheni 1 124:stä 257:ään sekä kyyti-
semien ja -pysäkkien määrä 171:stä 111:een.⁵⁷

Kievarioiden tuhoski koitui paljolti ammattimainen autoliikenne: yksilöllisestä liikennetarpeesta alkoivat yhä enemmän huolehtia henkilövuokra-autot, kun taas syrjäisempiinkin kyliin ulottunut linja-autoliikenne huolehti joukkoliikenteestä. Kestikievarioiden asemaa ei pönkittänyt autonkäyttömahdollisuuskään: 1930-luvun lopulla n. 27 prosenttia kyydityksistä hoidettiin henkilöautoin. Lisäksi on otettava huomioon, että monet kestikievarikyytien käyttäjäryhmät hankkivat itselleen oman henkilöauton. Eivät esim. »Singerin miehet» tai muut kauppatuottajat halunneet enää käyttää hidasta kievarikyytiä. Jo 1920-luvun loppupuolella alkoi yhä enemmän näkyä kannanottoja kyytilaitosten jäämisestä monella seudulla tarpeettomaksi. Esim. Viipurin läänin maaherra kehotti v. 1927 kruununvouteja harkitsemaan, missä määrin etenkin tiheään asutuilla seuduilla olisi mahdollista vähentää kievarioita, koska moottoriajoneuvoliikenteen vilkastuminen oli supistanut kievarikyydin käytön monilla seuduilla vähäiseksi.⁵⁸



Kuvio 15. Kyytilaitoksen kyyditysten määrä 1920–1939|1000 kyytiä. Etenkin autoliikenteen voimakas lisääntyminen teki kestikievarilaitoksen vähitellen tarpeettomaksi lähes koko maassa, mikä näkyy kyyditysten määrän nopeana vähenemisellä. Lähde: STV 1926 s. 154, 1930 s. 166, 1932 s. 164, 1935 s. 164, 1939 s. 174 ja 1940 s. 184.

Hitauden ym. muiden syiden ohella kievareiden kilpailukykyä heikensivät myös niiden perimät kalliit kyytimaksut, jotka olivat seuraavat:

Vuosi	Enimmäistaksa kilometriltä mk/p	
	hevosella	autolla
1919	1/20	—
1927	2/—	3/—
1938	2/—	3/—

Esim. linja-autotaksoihin verrattuna kievaritaksat olivat varsin korkeat.⁵⁹

Kestikievarilaitos lakkautettiin käytännöllisesti katsoen 1930-luvulla. Kyytijakso kyytijaksolta kievareita lopetettiin eri puolilla maata tai ne muutettiin ensin kyytiasemiksi tai -pysäkeiksi. Kievareiden lakkauttamista nopeutti talviautoliikenteen lisääntyminen ja majoitustarpeen väheneminen: autoa käytettäessä yhä pidemmältä matkalta ehdittiin yöksi kotiin tai tarvittiin vähemmän yöpymisiä. Kyytilaitos tuli tarpeettomaksi ensin pääteiden varsilla. Syrjäseuduilla sen palveluksia sen sijaan tarvittiin kauemman. Autoliikenteen katsottiin v. 1938 kattavan niin hyvin koko maan, että kievareita päätettiin 1.1.1939 alkaen pitää enää vain valtioneuvoston määräämillä paikkakunnilla.⁶⁰ Järjestelmä säilytettiin v. 1939 kokonaisuudessaan vielä Oulun ja Lapin läänissä, mutta muualla Suomessa sitä ylläpidettiin enää vain 38 kunnassa. Vasta kyytilaitoksen lakkauttaminen v. 1955 lopetti maan viimeisten Korppoossa, Houtskarissa, Kangaslammilla ja Enontekiöllä olleiden kievarien toiminnan.⁶¹

Paitsi suoranaisesti vähentämällä kestikievareiden käyttäjien määrää vaikutti linja-autoliikenne ja autoliikenne yleensäkin myös välillisesti julkisen kyytilaitoksen lakkauttamiseen. Se toi maaseutukeskuksiin kaupallisesti ylläpidettyjä ruokaloita, kahviloita ja matkustajakoteja hoitamaan kievareille ennen kuuluneita toimintoja. Valtiolle kyytilaitoksen lakkauttaminen oli tervetullut: kyytilaitoksen ylläpidosta oli aiheutunut melkoisia kustannuksia.⁶²

Linja-autoliikenne sotien aikana

»Vuosikokouksemme pidetään jälleen raskaana aikana ja linjaliikenne toimii monien rajoitusten alaisena. Uskomme kuitenkin varmasti, että ammattikuntamme nyt kuten aikaisempinakin vuosina sitkeällä uurastamisella ja tulevaisuuteen lujasti luottaen pystyy kaikista vaikeuksista selviytymään.»

(Linja-autoliikennöitsijän Liitto r.y.:n hallitus kertomuksessaan v:lta 1942)

Maailmansodan syttymisen vaikutukset

LIIKENTEEN RAJOITUKSET ALKAVAT

Linja-autoliikenne oli elänyt suotuisaa aikaa 1930-luvun puolivälistä asti. Näin jälkeenpäin voitaisiin oikeastaan puhua linja-autoliikenteen »kultaisista ajoista», jos nyt jollekin aikakaudelle yleensä halutaan erityistä hohtoa antaa. Suhdanteiden kääntyminen huonompaan oli kuitenkin ollut havaittavissa jo v:n 1938 loppupuolella. Taloudellisen tilanteen heikkenemisen lisäksi oli pitkin vuotta 1939 ollut näkyvissä maailmanpoliittisen tilanteen kiristymistä. Poliittinen ilmapuntari laski ja laski. Tuloksena oli toisen maailmansodan syttyminen syyskuun 1. p:nä, kun Saksan joukot alkoivat vyöryä Puolaan. Maamme huoltoyhteydet heikkenivät välittömästi, kun meriliikenne joutui uhatuksi. Tilanteen vakavuutta lisäsi varastojen¹ vähyys. Vuosien 1931–1939 suhdannevaihteluiden vuoksi elinkeinoelämä harjoitti varovaista varastointipolitiikkaa. Varmuusvarastointisuunnitelmaa oli kyllä ryhdytty laatimaan, mutta se oli keskeneräinen sodan syttyessä. Nestemäisten polttoaineiden riittävää varastointia haittasi mm. tilojen puute.

Sodan vuoksi oli ryhdyttävä käynnistämään säännöstelyä, jonka organisaatiosta oli laadittu suunnitelmia jo 1930-luvulla. Saksan ja Puolan välisen sodan syttymistä valtioneuvosto asetti kansanhuoltotoimikunnan valmistelemaan asiaa. Kansanhuoltoministeriön perustamiseksi annettiin 25.9.1939 asetus, jossa uuden ministeriön tehtäväksi tuli mm. huolehtia tarvikkeiden takavarikoinneista ja luovutuksista sekä niiden korvauksista, laatia suunnitelmat kulutuksen, kaupan ja kuljetusten säännöstelemiseksi sekä huolehtia kuljetusoloista. Ministeriön alaisi-

na varsinaisina toimeenpanevina eliminä toimivat kansanhuoltopiirien toimistot ja kansanhuoltolautakunnat. Kansanhuoltoministeriön lisäksi toiminnassa oli muitakin säännöstelyelimiä.²

Autoliikenne oli haavoittuvaa, koska se oli täysin riippuvainen ulkomaisen polttoaineen saannista. Jo huhtikuussa 1939 säädettiin laki, joka velvoitti tuontiyhtiöt pitämään sodan varalta varastossa nestemäisiä polttoaineita puolustusministeriön tarpeelliseksi katsomat määrät. Nestemäisten *polttoaineiden säännöstely* alkoi 4.9.1939, joten polttoaineet olivat ensimmäinen »kortille» joutunut tuoteryhmä. Säännöstely käynnistettiin korttijärjestelmänä: suojeluskuntapiirit jakoivat syyskuun 4. ja 5. päivän välisenä yönä ostokortit useimmille maan bensiniasemille, jotka puolestaan jakoivat niitä autoilijoille. Aluksi säännöstely ei ollut läheskään täydellinen, sillä sen ulkopuolelle jäivät valtio, kunnat ja suojeluskunnat, osittain teollisuuslaitokset (tekniset tarpeet), lentoliikenne, diplomaattikunta ja ns. »lääkinnölliset tarpeet». Ostokorttien jatkuvan jakelun hoitivat poliisiviranomaiset. Linja- ja seka-autojen kiintiöksi tuli 200 litraa viikossa autoa kohti, siis pieni määrä aikaisempaan kulutukseen verrattuna.

Kun poikkeustilanteen varalta ei ollut riittäviä toimintaohjeita, jakelujärjestelmä ei kaikkialla toiminut toivotulla tavalla. Jo syyskuun lopulla 1939 moni liikenteenharjoittaja joutui kummastelemaan, miksi annetulla bensinikortilla ei saanutkaan luvattua polttoaineannosta, vaikka jakeluasemalla tiedettiin olevan bensiniä. Näin tapahtui siksi, että voimassa olleiden määräysten mukaan kulutus määräytyi jakelukorttien mukaan vasta silloin, kun bensiniä oli varmuusvarastoksi katsottua määrää enemmän. Heti säännöstelyn alettua varastot vähenivät säädettyä pienemmiksi, jolloin polttoainekorttien »lupaamaa» määrää ei voitu myydä. Melko pian maahan kuitenkin saatiin lisää bensiniä ja tilanne helpottui väliaikaisesti, kunnes pula alkoi ilmetä entistä pahempana v:n 1940 alussa.

Polttoainesäännöstelyn välttämättömänä seurauksena oli linja-autoliikenteen supistaminen. Liikenteenharjoittajain tilanteentajua osoittaa se, että he toimeenpanivat supistukset omatoimisesti ja yleensä nurkumatta.³ LAL lähetti 13.9. liikenteenharjoittajille kirjelmän, jossa liikennettä kehoitettiin supistamaan 50 prosentilla sekä ilmoittamaan liitolle jäljelle jääneen liikenteen aikataulut. Supistushjelma oli suurempi, mitä säännöstely olisi siinä vaiheessa välttämättä edellyttänyt. Polttoainetta olisi vielä laskelmien mukaan riittänyt ajoon, joka olisi ollut 70 prosenttia sotaa edeltäneen ajan linjaliikenteestä. Kokonaisajomäärä väheni enemmän, sillä mm. ylimääräiset ajot loppuivat miltei täydellisesti. Toimenpide osoittautui tulevien tapahtumien kannalta oikeaan osuneeksi ja ehdotetut liikenteen rajoitukset toimeenpantiin ripeästi. Esim. Savonlinja O.Y:n oli jätettävä 72 linjastaan 29 kokonaan liikennöimättä. Ainoastaan 14 linjaa voitiin hoitaa entiseen tapaan.

Liikenteenharjoittajain omatoimisuudesta oli se etu, että vähennykset voitiin tehdä mahdollisimman järkevästi. Olivathan yrittäjät itse oman reittiverkkonsa parhaita asiantuntijoita. Luonnollisesti yritysten tärkeimmät linjat pyrittiin jättä-

Kotkan Linja-auto O/y.

Ajokilometrit liikennöimillämme autolinjoilla ennen ja jälkeen polttoainesäännöstelyn:

Linja.	Lähtövuoroja päivässä.		Ajokilometr. viikossa.	
	Ennen.	Nyt.	Ennen.	Nyt.
Kotka-Popinniemi	31	17.	7,812	4,284
Kotka-Sunila	31	17.	5,208	3,332
Kotka-Laajakoski	3	3 viik.	756	108
Kotka-Jäppilä	3	3 »	756	108
Kauppatori-Metsola	101	68	5,656	3,808
Kauppatori-Metsola ylim	24	--	1,344	----
Kauppatori-R:maankatu	35	3	1,470	136
	228	106	23,002	11,766
Vähennys		122		11,236
	Liikennevähennys 11,236 km. eli 49 %.			
	Kotkassa, syyskuun 19 p:nä 1939.			

Toisen maailmansodan syttymisen vuoksi oli ryhdyttävä käynnistämään säännöstelyjärjestelmää. Ensimmäinen »kortille» joutunut tuoteryhmä oli nestemäiset polttoaineet, joiden säännöstely alkoi 4.9.1939. Seuraksena oli linja-autoliikenteen väheneminen 50 prosenttia. Kotkan Linja-auto O.Y:n ilmoitus supistuksista (jäljennös). LALA.

mään koskemattomiksi. Viranomaisten mahtikäskystä toteutettu supistus olisi ilmeisesti vaikeuttanut liikenteen hoitoa vieläkin enemmän, sillä linjaliikenteen palveluiden heikkeneminen aiheutti hankaluuksia sekä matkustajille että liikenteenharjoittajille. Muita ratkaisuja ei tässä vaiheessa kuitenkaan vielä ollut.⁴

Pahempaa oli tulossa, sillä myös Suomen poliittinen tilanne oli kehittynyt huonoon suuntaan Neuvostoliiton esitettyä vaatimuksia, joihin puolestaan suomalaiset eivät katsoneet voivansa suostua. Kun Neuvostoliiton uhka suureni suurenemistaan, kutsuttiin reservijoukkoja 13.10. ylimääräisiin kertausharjoituksiin. Toimenpiteeseen liittyi myös linja-autojen pakko-ottoa puolustuslaitoksen käyttöön. Määrästä nykyiset tutkimukset eivät anna tarkkaa kuvaa. Esimerkkeinä voidaan mainita, että Jyväskylän paikallisosaston alueella käytössä olleista 76 linja-autosta oli marraskuun alussa takavarikoituina vielä 26.⁵ Sen sijaan Kuopion paikallisosastoon kuuluneilta yrittäjiltä oli tässä vaiheessa armeijan käytössä vain kaksi autoa. Suurin osa Kuopion seudun linja-autoista olikin ollut vain vuokrattuna kuljetuksia varten, joten käytäntö näyttää vaihdelleen.⁶ Liikenteen hoitoa vaikeutti myös se, että osa henkilökunnasta sai kutsun kertausharjoituksiin. Kokonaisuudessaan liikennettä voitiin kuitenkin tässä vaiheessa hoitaa vielä tyydyttävästi.

KATSEET HÄKÄKAASUUN

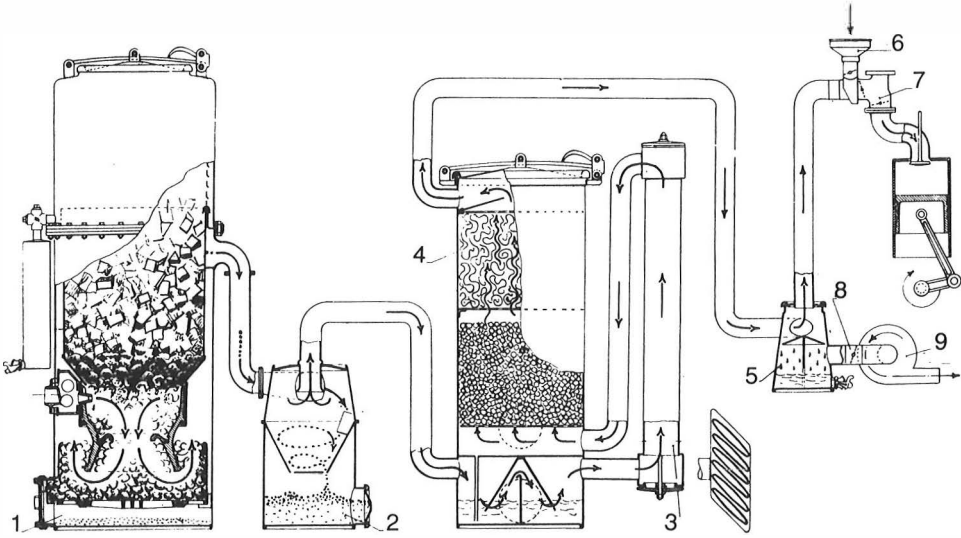
Jo aikaisemmin on kerrottu maamme linja-autoliikenteen 1920- ja 1930-luvulla suorittamista häkäkaasukokeiluista. (Ks. s. 168). Tuolloin oli kuitenkin kysymys vain häkäkaasun vähäisestä käytöstä kalliiksi katsotun bensiinin vaihtoehtona. Sota-ajan alettua katseet kääntyivät häkäkaasun käyttömahdollisuuksiin olosuhteiden pakosta. Vaikka kaasutinlaitteilla ei vielä sota-ajan alkuvaiheessa ollut suurta käytännöllistä merkitystä, tässä yhteydessä on aiheellista tarkastella⁷ myöhemmin suorastaan liikenteen elinehdoksi tullutta kaasutinkysymystä.

Kun suursota yllätti suomalaiset ja jätti suuren osan autoista seisomaan, oli häkäkaasulaitteilla takanaan lyhyt kehitys. Vasta v. 1924 oli ranskalainen insinööri IMBERT rakentanut laitteen, jota voidaan pitää aikaisempaa kehittyneemmän häkäkaasutekniikan saavutuksena ja johon myöhemmät keksinnöt suurelta osalta perustuivat.

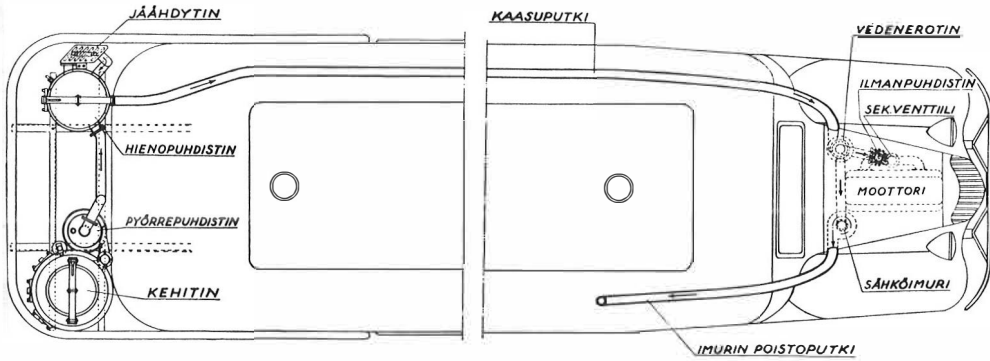
Koska Ruotsilla tuli olemaan suuri merkitys kaasutinlaitteiden kehittäjänä, on syytä lyhyesti tarkastella asian edistymistä siellä. Ruotsissa aloitettiin häkäkaasutinkokeilut tosimelessä jo v. 1924 Scania-Vabiksen tehtailla. Kun kehitys alalla oli hidasta, alkoi valtio v. 1932 tukea kaasutinlaitteiden käyttöä perustamalla lainarahaston laitteiden ostamista varten. Seurauksena oli kuitenkin huonosti suunniteltujen ja heikkojen laitteiden tulo markkinoille käyttökelpoisten rinnalle, minkä vuoksi valtio asetti v. 1937 komitean valvomaan ja ohjaamaan laitteiden valmistusta. Ruotsissa valmistettiin v:n 1939 lopussa sarjana neljä kaasutinjärjestelmää: *Svedlund*, *Gragas*, *Volvo* ja *HSG*, jotka osittain muistuttivat melkoisesti toisiaan. Puukaasuttimien käyttö oli siten Ruotsissakin vähäistä, mutta siellä oli kuitenkin käyttökelpoisiksi kehitetyt laitteistot toisen maailmansodan alkaessa.

Suomessa kaasutinlaitteiden kokeilu ja valmistus ei ollut maailmansodan aattona yhtä pitkällä kuin Ruotsissa. Meillähän päinvastoin v:n 1938 verolaki esti muiden kuin bensiiniä käyttävien autojen käyttöä, mitä sitten jälkeenpäin arvoiteltiin kipeästikin. Kokemuksen puutteesta jouduttiin myöhemmin maksamaan kalliit oppirahat. Erittäin perustelemattomalta tuntui myöhemmin juuri se, että myös kotimaista polttoainetta käyttäville häkäkaasuautoille määrättiin raskas ylimääräinen vero. Jonkin verranhan häkäkaasuautoja oli ollut käytössä, sillä Oy Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja markkinoi ainakin jo v. 1930 kaasutinlaitteita.⁸

Suomessa kaasutinlaitteiden kehittäjänä on mainittava erityisesti professori Harald KYRKLUND. Kapteeni, sittemmin everstiluutnantti Vegelius ja arkkitehti Fabritius tekivät merkittäväksi katsotun keksinnön käyttäen kompressoria häkäkaasun puristamiseksi ylipaineella sylinteriin. Laitetta kokeiltiin jo v. 1934 ja sen merkitys oli siinä, että tehohäviö jäi varsin vähäiseksi. Tavallisilla kaasutinlaitteilla saavutettiin vain noin puolet siitä tehosta, minkä bensiini antoi samalle moottorille. Idea laitteessa oli hyvä, mutta käytännön toteutus ei osoittautunut myöhemmin erityisen käyttökelpoiseksi.



Kaasun kulku sylinteriin. Kehittimessä (1) syntynyt kaasu johdettiin pyörrepuhdistimeen (2), jonka jälkeen kaasu jäähdytettiin jäähdyttimessä (3). Jäähdytetty kaasu kulki hienopuhdistimen (4) ja vedenerottimen (5) läpi sylinteriin, jonka palamisilma otettiin ilmanpuhdistimien (6) kautta. Sekoitusventtiiliin (7) jälkeen polttoaineseos oli käyttövalmis. Käynnistyksessä käytettiin apuna sähköimuria (9), jonka imutehoa säädettiin sulkuläpällä (8).



Linja-autossa tilaa vaativat häkäkaasulaitteet sijoitettiin taakse tavaratelineelle, mikä heikensi tavarankuljetusmahdollisuuksia. Painavat laitteet lisäsivät useimmiten ylikuormitettujen autojen painoa.

Kun laitteen kokeilut olivat pysähtyneet rahoitusvaikeuksiin, insinööri Erkki Färling lähti mukaan toimintaan v. 1938. Testatakseen laitetta käytännössä Fär-ling kääntyi tuttavansa Elannon johtajan Väinö Tannerin puoleen. Liike lupautui-kin kokeilemaan laitetta kaksi kuukautta kuorma-autossaan. Lisäksi Färling osti Volvon suurimman linja-autonalustan, jolle rakennettiin kori ja asennettiin kaasuti-
nlaitteet. Koekäytöstä sovittiin Helsingin Raitiotie & Omnibus Oy:n kanssa. Molemmat autot toimivat kokeissa hyvin – joskin koeaika ilmeisesti jäi aivan liian lyhyeksi. Koska sodan uhka Suomenkin osalta alkoi jo olla nähtävissä, laitteille pyrittiin löytämään nopeasti valmistaja. Keskusteluja käytiin mm. valtion edusta-
jien kanssa pääsemättä sopimukseen. Kun neuvottelut olivat loppuvaiheessa ostokiinnostusta osoittaneen Ahlström Oy:n kanssa, neuvotteluhuoneeseen tuli odottamaton, jopa dramaattinen puhelinsoitto. Soittaja oli puolustusministeri Niukkanen, joka ilmoitti valtioneuvoston päättäneen puolta tuntia aikaisemmin patenttioikeudesta v. 1898 annettuun lakiin vedoten ottaa »etupuristuksella työskentelevän imukaasulaitoksen» käyttöönsä.

Keksintöä pidettiin nyt ilmeisen vaaran maata uhatessa niin tärkeänä, että valtio toteutti harvinaisen patentin takavarikon. Valtioneuvosto asetti 16.9.1939 komitean laatimaan ehdotuksia kaasutinlaitteiston käyttöönottamiseksi.

Aikaisemmin häkäkaasutinkokeiluja suorittavia oli katsottu vähän oudoksuen ja epäillen toiminnan ja sen suorittajienkin järkevyyttä, mutta nyt asenne pakkoti-
lanteessa muuttui täysin. Epäilyttävistä puuhaajista tuli huomion kohteita, ja heidän kehittämiinsä laitteisiin kohdistettiin suuria toiveita. Valtion käyttöön otetun häkäkaasulaitteiston valmistuksen järjestämiseksi ryhdyttiin nopeasti toi-
miin. Tarkoitusta varten perustettiin 18.10.1939 *Oy Sysikaasu Ab*, jonka suurim-
mat osakkaat olivat Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta r.l. ja Enso-Gutzeit Oy. Muut osakkaat olivat Osuusliike Elanto r.l., Osuustukkukauppa r.l., Wärtsilä Oy, Veitsiluoto Oy, Keskusosuusliike Hankkija r.l., Vainvienti-osuusliike Valio r.l. ja Linja-autoliikennöitsijäin Liitto r.y., jolla oli yksi osake 100:sta. Merkille pantavaa on, ettei kaasutinlaitteita ryhtynyt valmistamaan ja markkinoimaan valtion yritys, vaan osakeyhtiö, jossa oli mukana valtion yrityksiä. Autoilijoista ainoastaan linja-autoliikennöitsijät olivat hankkeessa mukana, joskin heidän osuutensa oli vähäinen. Vuoden 1939 aikana Sysikaasu Oy:n laitteita asennettiin 20 linja-autoon. Osoittautui kuitenkin heti, että laitteiden kehittäminen oli vielä kes-
ken ja kokemus niiden käytöstä liian vähäinen.¹⁰

Myös toisella taholla työskenneltiin polttoainekysymyksen ratkaisemiseksi. Autokorjaamot perustivat *Autokorjaamoiden Oy* -nimisen yhtiön, joka hankki maassamme omistusoikeuden Imbertin patenttiin. Yhtiön tarkoituksena oli antaa valmistusoikeuksia määrätyn ehdoin osakkailleen ja huolehtia neuvonnasta sekä tuotteiden tarkkailusta. Pian yhtiö alkoi markkinoida Tapio-hiilikaasutinta ja Kytö-puukaasutinta. Talvisodan syttyminen keskeytti kaasutinlaitteiden valmis-
tuksen lähes kokonaan – paria erikoisaseman saanutta yritystä lukuun ottamat-
ta.¹¹



Talvisodan alkaessa koko kuljetustilanne oli arvioitava uudestaan. Noin 37 prosenttia yksityisten liikenteenharjoittajain linja-autoista oli luovutettava armeijan käyttöön v:n 1939 loppuun mennessä. Naamioitu ambulanssi Kajaanissa helmikuussa 1940. SA-kuva.

Talvisota

Talvisodan alkaminen marraskuun lopussa 1939 merkitsi koko kuljetustilanteen uudelleen arviointia ja järjestelyä. Eensisijaiseksi tuli maanpuolustus ja sen tarpeet. Armeija tarvitsi kuljetuksiinsa myös linja-autoja, minkä vuoksi kotiseudun linja-autoliikennettä oli supistettava entisestäänkin. Vuoden 1939 loppuun mennessä n. 37 prosenttia yksityisten liikenteenharjoittajain linja-autoista oli otettu armeijalle. Sodan armottomuuden joutuivat tuntemaan raskaimmin Viipurin paikallisosastoon kuuluneet yrittäjät, sillä he luovuttivat autoistaan n. 70 prosenttia. Siviililiikennettähan sotatoimialueella voitiin harjoittaa vain vähäisessä määrin, joten autojen runsas otto puolustuslaitokselle oli mahdollista. Sen vuoksi muualla voitiin pitää enemmän linja-autoja kotiseudun liikenteessä.¹

Alueellisten vaihtelujen lisäksi autojen otossa puolustuslaitokselle oli yrityskohtaisia eroja. Joku muutaman auton omistanut yrittäjä saattoi menettää koko kalustonsa, kun taas joku toinen saattoi selvitä alkuvaiheessa ilman luovutuksia. Monelta suurelta yritykseltä autoja otettiin n. puolet. Kun riittävän yksityiskohtaisia ja kokonaisvaltaisia suunnitelmia ei ollut käytössä, pääsivät autojen pakko-ottoon ilmeisesti vaikuttamaan erilaiset satunnaiset ja paikalliset tekijät, joten tasapuolisuutta ei saavutettu.



Tässä vaiheessa talvisota on jo sodittu. Tärkeitä kuljetuksia suorittaneet linja-autoambulanssit saavat palata siviililiikenteeseen. Linja-autoliikennettä pystyttiin monista vaikeuksista huolimatta hoitamaan tyydyttävästi myös »kotirintamalla». Punaisen ristin autoja Joensuun–Kiteen välillä 19.3.1940. SA-kuva.

Armeijalle luovutettaviksi määrätty autot olivat yrittäjien parasta kalustoa. Heikkokuntoiset, rikkiäiset ja sotatoimialueelle sopimattomat autot säästivät varmimmin »kutsunnalta». Uusien autojen hankkimiseen menetettyjen tilalle ei ollut mahdollisuuksia, sillä autojen saanti alkoi vaikeutua heti toisen maailmansodan sytyttyä. Uusia autoja, etenkin kuorma-autoja, pyrittiin kyllä v. 1940 kiireesti hankkimaan maahan. Muutama uusi linja-auto saatiin sodan jo alettua. Nämä olivat autoja, jotka oli tilattu olympialiikennettä silmällä pitäen, mutta joiden toimittaminen koritehtailta tilaajille oli viivästynyt. Kotiseudun liikenne ei uusista linja-autoista hyötynyt, vaan ne tarvittiin armeijalle. Esim. Savonlinja O.Y:ltä lähti suoraan koritehtaalta »sotakomennukselle» viisi uutta Chevroletia.²

Autojen puutteesta ei tullut kotiseudun liikenteen suurin este, sillä jäljelle jääneellä automäärällä liikennettä olisi laskelmien mukaan kyetty ylläpitämään siinä määrin, kuin sitä polttoainesäännöstelyn alettua oli jätetty ajettavaksi. Suurempi pula oli polttoaineesta, sillä viikkoannoksia jouduttiin jatkuvasti pienentämään. Liikennettä oli vähennettävä samassa suhteessa, koska puukaasutinlaitteita oli vielä talvisodan alkuvaiheessa käytössä niin vähän, ettei niillä ollut liikenteen kokonaistilanteen kannalta merkitystä.

Erityisen vaikeaa linja-autoliikenteen hoito oli sotatoimialueen läheisyydessä. Liikenteen vähäiseenkin ja monesti vielä satunnaiseen sujumiseen oltiin kuitenkin tyytyväisiä, sillä linja-autokyyti oli haluttua. Linja-autoliikennettä häiritsi myös se, että useimmat autokorjaamot oli määrätty puolustuslaitoksen käyttöön ja kärsivät ammattimaisen työvoiman puutetta. Erilaisia vaikeuksia kasautuikin linja-autoliikenteen hoitamisessa niin paljon, että monet viipurilaiset liikenteenharjoittajat joutuivat lopettamaan toimintansa. Ne yrittäjät, joiden linjat suuntautuivat Viipurista länteen tai pohjoiseen, kykenivät paremmin hoitamaan liikennettä edes vähäisessä määrin.³

Armeijalle viedyt linja-autot kunnostettiin sairausautoiksi ottamalla niistä penkit pois, jolloin saatiin tilat useille paareille. Autot maalattiin valkoisella suojavärillä ja varustettiin punaisen ristin tunnuksilla. Linja-autoambulansseilla kuljetettiin haavoittuneita yleensä lähimpään kenttäsaairaalaan, joskus myös kauempana rintamasta olleisiin sotasaaraloihin, jolloin kuljetusmatkat pitenevät. Sääntöjen mukaan sairausautoilla ei olisi saanut kuljettaa muita kuin haavoittuneita, mutta joskus paluumatkalla kuljetettiin myös tervehtyneitä rintamalle. Ajot pyrittiin hoitamaan etupäässä öisin, sillä päivällä uhkana olivat vihollisen lentokoneet, jotka tulittivat myös ambulansseja. Kokonaan päiväajoilta ei voitu välttyä, mikä asetti sairausauton melkoiseen vaaraan.

Talvisodan olosuhteet olivat vaikeat sekä ihmisille että kalustolle. Pakkasta oli pitkän aikaa jopa 30–40 astetta, mutta siihenkin totuttiin ja tehtävät kyettiin suorittamaan, joskin monesti raskain ponnistuksin. Melkoista lisävaivaa vaati jokseenkin autojen käynnistäminen, minkä vuoksi autoja voitiin pahimpina pakkaskausina käyttää aina parin tunnin välein. Joskus jäätyneet akut jouduttiin välillä sulattamaan, ennen kuin liikkeelle lähtö oli mahdollista. Moottorin pohjan lämmittäminen vähänkin pitemmän pysähdyksen jälkeen hiililaatikolla tai muuten oli jokapäiväistä rutiinia.

Liikennettä kyettiin linja-autoilla vaikeuksista huolimatta hoitamaan olosuhteisiin nähden tyydyttävästi sekä kotiseudulla että rintamalla, mitä on pidettävä melkoisena saavutuksena. Se oli yksi ihme talvisodan muiden ihmeiden joukossa. Linja-autoilla suoritettuja kuljetuksia helpotti se, että kalusto oli suurimmaksi osaksi suorastaan loistavassa kunnossa 1930-luvun suurten investointien jälkeen. Lisäksi linja-autoliikenne osoittautui esim. rautatieliikenteeseen verrattuna turvalliseksi, sillä tiellä liikkunut linja-auto ei ollut pommikoneille niin houkutteleva maali kuin junat ja rautatieasemat. Linja-autoja tuhoutui tosin kaupunkien pommituksissa. Esim. kurulainen liikenteenharjoittaja Tiura joutui linja-autoineen Tampereella pommitukseen. Ihmiset säästyivät kuitenkin vahingoittumattomina ja autonkin vauriot olivat vähäiset. Vaikka paluumatka oli tehtävä lasittomalla autolla, oli se äärimmäisen täynnä matkustajia. Autoja korvaamattomampia olivat ihmishenkien menetykset: tästä yrittäjäkunnasta kaatui rintamalla tai työpaikoilla yli 30 miestä, joiden lisäksi suuri joukko haavoittui ja osa jäi invalideiksi. Ylipäällikkö antoikin autoilijoille tunnustuksen uhrautuvaisesta toiminnasta:

»Suomen autoilijat suorittivat läpikäyneen koettelemuksen aikana puolustuslaitokselle erittäin tärkeitä ja arvokkaita palveluksia. Autoilijoidemme tarmokkuuden ja suuren ammattitaidon ansioksi on katsottava, että laajat erilaatuiset kuljetuksemme erittäin vaikeissa liikenneolosuhteissa voitiin suorittaa. Ilmavaaranalaiset tiet, keli ja kuljetusten lukuisuus asettivat sekä ajajien että kaluston kestävyuden mitä vaikeimmalle koetukselle.

Autoilijamme luovuttivat lisäksi autonsa, polttoaineensa ja muutkin autotarvikkeensa puolustusvoimien tai kuntien käyttöön osoittaen siten suurta uhrautuvaisuutta. Auliisti antoivat he myös siirtyville kansalaisillemme apuaan evakuointia suoritettaessa.

Suomen autoilijain osoittamasta uhrimielestä ja täysipainoisesta työstä lausun heille tunnustukseni sekä armeijan ja kansamme kiitoksen.»⁴

Talvisota päättyi 12.3. Moskovassa solmittuun raskaaseen rauhaan. Yli kymmenes osa maastamme oli luovutettava Neuvostoliitolle ja noin puoli miljoonaa karjalaista joutui jättämään kotiseutunsa. Linja-autoliikenteen menetykset olivat seuraavat.

Yrittäjä	Luovutetulle alueelle jäänyt liikenneverkko/km
Yksityiset	2 506
VR	30
Postilaitos	32
Yhteensä	2 568

Osa yksityisistä yrittäjistä menetti koko liikennealueensa, osa jonkun osan siitä. Uusi raja katkaisi linjareittejä niin pahoin, että 743 kilometriä yksityisten yrittäjien ennen hoitamia linjoja oli jätettävä yksin tämänkin vuoksi liikennöimättä. Rauhanteon jälkeen maamme linjaliikenneverkon pituudeksi jäi 30 746 km. Kun verkoston pituus ennen talvisotaa oli ollut 34 057 km, n. 10 prosenttia maan aikaisemmasta liikenneverkosta oli menetetty eli suhteellisesti yhtä paljon kuin maa-alaakin.⁵

Lyhyt rauhankausi

RAUHAN KANNALLE JA UUTEEN POLTTOAINEEN SÄÄNNÖSTELYJÄRJESTELMÄÄN

Sotatoimien loppuminen ei merkinnyt vaikeuksien päättymistä. Monet ongelmat jatkuivat, joten herpaantumiseen ei ollut varaa. Tärkein oli kuitenkin saavutettu: kansakunnan itsenäisyys oli säilynyt. Mittava tehtävä oli luovutetun alueen asukkaiden uudelleen sijoittaminen. Myös liikenteenharjoittajille oli etsittävä toimeentulomahdollisuuksia muualta Suomesta. LAL:n hallitus teki 10.4. periaatepäätöksen sijoittaa luovutetun alueen liikenteenharjoittajat mahdollisuuksien mukaan hoitamaan uudelleen entistä ammittiaan. Ministeriölle ehdotettiin, että evakkoliikennöitsijöille myönnettäisiin väliaikaisia liikennelupia linjareiteille, joilla oli voimassa oleva liikennelupa, mutta ei liikennettä.¹

Vaikka toimialueensa menettäneille yrittäjille annettiin vapaaehtoisesti linja-lahjoituksia, ristiriidoilta ei voitu ilmeisesti kokonaan välttyä. Kertomukseensa v:n 1940 toiminnasta LAL:n hallitus saattoi kuitenkin todeta, että suurin osa sijoitettavasta liikenteestä oli saatu uudelleen käyntiin. Sijoitustoiminnan tuloksena avattiin liikenteeseen linjoja, jotka muuten olisivat saaneet vielä odottaa, joten siirtolaisliikennöitsijät paransivat »Kanta-Suomen» vielä vaillinaisia liikennetyksyä. Kaikki yrittäjät eivät jaksaneet juurtua uusille asuinsijoilleen.²

Sodan loputtua polttoainehuolet lisääntyivät, sillä jakelu alkoi vaikeutua entistä pahemmin kevättalvella 1940, kun liikkeellä oli paljon enemmän ostokortteja kuin mitä polttoainetta voitiin jakaa. Keväällä tilanne oli jo niin paha, että kun kuluttajilla oli hallussaan ostokortteja n. 600 000 litralle, oli puolustuslaitoksen viikko-kiintiö siviililiikenteelle vain 200 000 litraa. Vallinnut n. 60 prosentin »kortti-inflaatio» näkyi mm. huoltoasemilla pitkinä autojonoina. Ainoaksi ratkaisuksi nähtiin lopulta koko kiinteisiin annoksiin perustuvan korttijärjestelmän lakkauttaminen. Käyttöön otettiin 1.7.1940 irtokupongit, joita laskettiin liikkeelle vain se määrä, mikä puolustuslaitokselta liikenä siviililiikenteelle nestemäisiä polttoaineita. Säätöä laajennettiin valtioneuvoston päätöksellä siten, että se tuli koskemaan armeijaa lukuun ottamatta kaikkia käyttäjäryhmiä. Säätöä johtavana keskuselimenä alkoi heinäkuusta 1940 lähtien toimia *moottoripolttoainetoimikunta*, johon kuuluivat edustajat kulkulaitos- ja kansanhuoltoministeriöistä sekä päämajan poltto- ja voiteluaineosastolta.³

LIIKENTEN MÄÄRÄ JA HOITO

Polttoainetilanne oli sodan loputtua vaikeampi kuin koskaan aikaisemmin. Kotiseudun linja-autoliikenne lienee supistunut pienimmilleen huhti-toukokuussa



Välirauhan aikana oli jatkettava siirtymistä nestemäisistä polttoaineista kiinteisiin kotimaisiin polttoaineisiin – hiileen ja puupilkkeeseen. »Häkäpöntön» kannen availu alkoi olla jokapäiväistä rutiinia yhä useammalle kuljettajalle. Museovirasto.

1940, sillä toukokuussa polttoainetta voitiin antaa enää vain 40 litraa viikossa autoa kohti. Yrjö Vänttisen⁴ laskelmien mukaan saadulla määrällä voitiin ajaa n. 980 000 kilometriä kuukaudessa, minkä lisäksi käytössä olleilla n. 300 puukaasutinautolla pystyttiin liikennöimään 1 370 000 eli kaikilla linja-autoilla yhteensä toukokuussa 1940 n. 2 350 000 kilometriä. Siten ajomäärä oli vain n. 21,5 prosenttia kesän 1939 liikenteestä. Merkille pantavaa on lisäksi, että suurin osa liikenteestä hoidettiin jo häkäkaasua käyttäen. Vaikka liikennettä olikin jouduttu supistamaan varsin voimakkaasti, rajoituksista ei annettu yrittäjille tarkkoja määräyksiä, vaan he huolehtivat toimeenpanosta harkintansa ja kulloinkin käytettävissä olevan polttoaineen mukaisesti.

Kun sitten puolustuslaitos alkoi vähitellen palauttaa autoja ja kaasutinlaitteita saatiin asennettua lisää, linja-autoliikennettä voitiin hieman lisätä. Puu- ja hiilikaasuttimien käytön edistämisestä annettiin 12.7.1940 erityinen laki, minkä lisäksi laitteiden laadunvalvontaa tiukennettiin. Linja-autoliikenteen ja sen käytössä olleiden kaasutinlaitteiden määristä ei ole tarkkoja tietoja ennen syyskuuta 1940. Siksi dipl.ins. Yrjö Vänttinen pyrki laskelmin ja arvioin selvittämään, mikä oli linja-autoliikenteen laajuus heinäkuussa. Hänen mukaansa heinäkuussa olisi ajettu n. 2 815 000 km eli yli 460 000 km enemmän kuin toukokuussa. Käytössä olleiden kaasutinlaitteiden määräksi Vänttinen arvioi hieman yli 400. Suoritelukuja tarkasteltaessa on muistettava, että liikenne saattoi vaihdella jopa päivittäin riippuen kulloisestakin polttoaine- ja kalustotilanteesta.⁵

Polttoaineen saantivaikeudet jatkuivat, sillä maailmansota jatkui ja laajeni ku-

luttaen suunnattomia määriä polttoaineita. Jonkin verran täydennyksiä maamme pahoin ehtyneisiin varastoihin tosin onnistuttiin saamaan Petsamon kautta. Tarpeeseen nähden määrät olivat mitättömän pieniä eikä niistä paljon tullut linja-autojen tankkeihin. Oli jatkettava siirtymistä nestemäisistä polttoaineista kiinteisiin kotimaisiin polttoaineisiin – hiileen ja puupilkkeeseen. Bensiiniä riitti lähinnä vain autojen käynnistämiseen, mäkibensiiniksi ja jonkin verran auraamista varten. Vaikeuksista huolimatta linja-autoliikenteen määrää onnistuttiin lisäämään, sillä Väänttisen arvioiden⁶ mukaan yksityisen linja-autoliikenteen ajomäärä oli ollut tammikuussa 1941 jo noin 5 985 000 km eli yli kaksinkertainen edellisen vuoden heinäkuun liikenteen määrään verrattuna. Jälleenrakennus oli siten lähtenyt linja-autoliikenteessä hyvään alkuun.

KYTM:n määräyksestä ryhdyttiin jo vuoden 1941 alussa toimenpiteisiin liikenteen aikataulujen vahvistamiseksi 15.5.1941 alkavaa liikennekautta varten. Liikenteelle vahvistettaviksi suunnitellut aikataulut olisivat edellyttäneet seuraavaa ajomäärää kuukaudessa:

	Km	Prosenttia koko liikenteestä
Yksityinen kaukoliikenne	4 320 000	73
Muu yksityinen liikenne	1 082 000	18
Yksityinen liikenne yhteensä	5 402 000	91
Postilaitoksen liikenne	510 000	9
VR:n liikenne	25 200	0
Valtion liikenne yhteensä	535 200	9
Koko linja-autoliikenne yhteensä	5 937 200	100

Rauhanajan liikenteeseen verrattuna postilaitoksen liikennettä oli supistettu vain 18 prosenttia, kun yksityisen liikenteen vähennys oli ollut lähes 48 prosenttia. Tehdyt liikennesuunnitelmat jäivät kuitenkin toteuttamatta, sillä maan huoltotilanne ei kehittynyt toivotusti. Voiteluaineita ja renkaiden vaihtamista oli entistäkin vaikeampi saada, minkä vuoksi KYTM kehotti linja-autoliikenteen valvontapaikkojen viranomaisia supistamaan vahvistettujen aikataulujen mukaista liikennettä 10–20 prosenttia.

Tämä oli ensimmäinen kerta, jolloin liikennettä valvoneet viranomaiset itse suoranaisesti ryhtyivät rajoittamaan linja-autoliikennettä. Poliisiviranomaiset joutuivat vaikeiden ongelmien eteen. Ohjeessa mainittiin, että supistaa voitiin vahvistettuja aikatauluvuoroja vähentämällä, linjaa lyhentämällä tai keskeyttämällä linja tapauksissa, joissa linja-autoliikenne voitiin korvata juna- tai laivaliikenteellä. Lisäksi annettiin muitakin ohjeita, joiden toimeenpano oli osittain ristiriitaista ja vaikeaa mm. siitä syystä, ettei linja-autoliikenteen määrästä oltu selvillä. Supis-

taminen osoittautui ongelmalliseksi eikä sitä saatu tehdyksi määräaikaan mennessä. Kesäkuussa alkanut uusi sota teki supistusohjelman toteuttamisen jäljelle jääneeltä osalta tarpeettomaksi.⁷ Vaikea oli siten myös viranomaisten suunnitella liikenteen hoitoa, sillä tilanteet vaihtelivat nopeasti eikä niitä voinut ennakoida.

Liikenteellisesti vaikeina aikoina – kuten kelirikkokausina – liikenteen säännöllinen hoitaminen oli erittäin vaikeata. KYTM katsoikin 15.4.1941 tarpeelliseksi oikeuttaa linjaliikenteen valvontapaikan viranomaisen liikenteenharjoittajan pyynnöstä keskeyttämään ajon tai lyhentämään linjoja. Näin pyrittiin säästämään voiteluöljyä, kalustoa, renkaita ja teitä. LAL:n liittokokous oli päättänyt jo aikaisemmin kehottaa alan yrittäjiä keskeyttämään liikenteensä pahimman kelirikon ajaksi. Siten liikenteenharjoittajat olivat ryhtyneet rajoituksiin omatoimisesti.⁸

Hiilikaasuttimien käyttöönotossa oli vaikeuksia. Osa hankaluuksista johtui siitä, että kaasutinlaitteiden kehittäminen oli vielä kesken eikä niiden laajamittaisesta käytöstä ollut riittävää kokemusta. Monelle harmia aiheutti huono polttoaine, joka saattoi olla esim. niin kosteaa tai hienorakeista, ettei se palanut kunnollisesti. Kun kokemus lisääntyi ja polttoaineen laatu parani, alkoivat autot kulkea paremmin.⁹ Mutta taas ilmeni uusi ongelma: kaasutinlaitteiden lisääntymisen vuoksi hiiltä ei tahtonut saada mistään kuin säkin kerrallaan, minkä vuoksi autoihin hankittiin entistä enemmän puukaasuttimia. Radanvarsimetsien suojelemiseksi rautateiden käyttöön annettiin syksyllä 1940 määräys, jonka mukaan vain erityislupa oikeutti perustamaan hiiltämön 30 kilometriä lähemmäksi rautatietä tai asutuskustaa.¹⁰

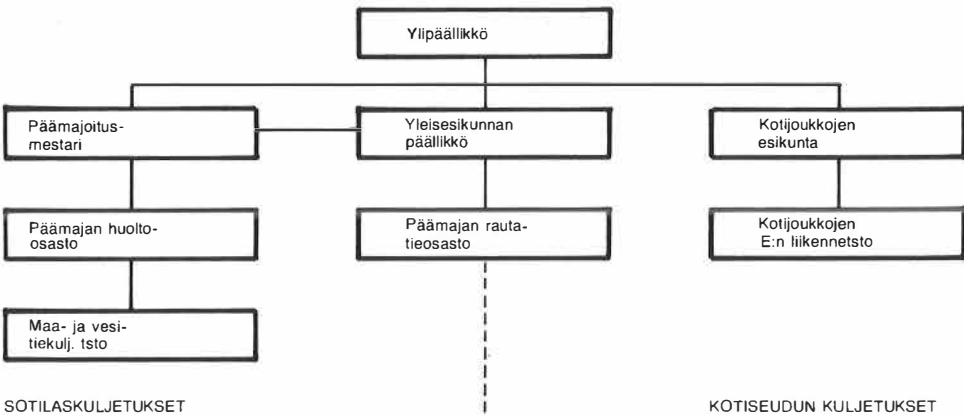
Linja-autoliikennettä haittasi talvisodan jälkeen myös autojen huono kunto. Armeijalle hyväkuntoisena luovutettu kalusto palautettiin entisille omistajilleen yleensä pahasti ränsistyneenä. Vaikeat olosuhteet ja huollon heikkous olivat tehneet tehtävänsä. Osa autoista palasi romuna. Esim. Koiviston Auto Oy:n yhdeksästä sodassa olleesta linja-autosta viisi romuttui kokonaan. Siten yrittäjien suoranaiset taloudelliset menetykset olivat suuret. Valtio tosin maksoi autojen käytöstä korvausta, mutta ne kattoivat vain murto-osan autojen korjauskustannuksista. Lisäksi autojen kunnostusta vaikeutti varaosien puute.

Jatkosota

KÄSKYVALTA SOTILASVIRANOMAISILLE

Kesäkuun 25. p:nä 1941 Neuvostoliiton asutuskeskuksiimme tekemien ilmahyökkäysten jälkeen pääministeri Rangell ilmoitti virallisesti Suomen joutuneen sotaan Neuvostoliiton kanssa. Jatkosota oli alkanut. Sodan syttymiseen johtaneesta kehityksestä on käyty keskusteluja ja kiistojakin, oliko Suomen osa täysin ulkopuolisten tekijöiden tulosta vai oliko Suomi itse aktiivisesti vaikuttamassa kohtalonsa. Viimeisimpien tutkimusten¹ mukaan Suomen johtomiesten aktiivinen piirre tulee selvästi esille. Vaikka he eivät voineet vaikuttaa maailmanpoliittiseen tilanteeseen eikä yleistilanne ollut Suomen hallittavissa, johtajat pyrkivät ohjaamaan kehitystä parhaaksi katsomaansa suuntaan. Paine Suomea vastaan oli ankara ja vaihtoehdot olivat vähissä. Apua oli etsittävä sieltä, mistä sitä oli saatavissa. Uusi koettelemusten kausi oli pitkä ja ankara.

Talvisodasta poiketen myös kotirintaman liikenteen johto² annettiin nyt sotilasviranomaisille, 17.6. perustetulle *kotijoukkojen esikunnan maa- ja vesiliikennetoimistolle*. Jokaiseen maan 34 suojeluskuntapiiriin perustettiin *liikennetoimisto*, jossa liikenteen alueellinen johto kuului *liikennepäällikölle*. Organisaatio oli aluksi kuvion 16:n mukainen.



Kuvio 16. Jatkosodan aikana maassamme otettiin käyttöön keskitetty kuljetusjärjestelmä. Kotirintaman tarkasti säännöstelltyä liikennettä johti ja valvoi kotijoukkojen esikunnan liikennetsto. Kenttäarmeijan maakuiljetuksia johti päämajan huolto-osaston alainen maa- ja vesitiekuljetuststo. Lokakuussa 1941 perustettiin päämajan huoltopäällikön esikunta johtamaan kaikkia talouselämän ja KH:n tarpeista johtuneita kuljetuksia.

Kesäsodan jälkeen kuljetusten johtaminen keskitettiin *päämajan huoltopäällikön esikunnalle*. Liikenteenharjoittajat joutuivat ensin tekemisiin *moottoriajoneuvojen ottolautakunnan* kanssa, joka otti ajoneuvot puolustuslaitokselle. Lautakuntiin kuului kolme sotilasläänin komentajan määräämää jäsentä.³ Moottoriajoneuvojen oton, palauttamisen ja korjaustoiminnan yhdistämiseksi samalle johdolle kuin kuljetukset muodostettiin kesällä 1943 liikennetoimistoa runkona käyttäen *kotijoukkojen esikunnan liikenneosasto*. Pyrkimyksenä oli saada maan jokainen ajoneuvo ja sen käyttö tarkkaan valvontaan.

Keskityksestä huolimatta maamme koko linja-autoliikenne ei tullut saman johdon alaiseksi. Kotijoukkojen esikunnan kuljetuspäällikkö omaksui valtioneuvoston tulkinnanvaraisesta päätöksestä kannan, ettei valtion linja-autoliikenteen johtaminen kuulunut kotijoukkojen esikunnalle, minkä vuoksi PLH ja VR saattoivat hoitaa linja-autoliikennettään muita itsenäisemmin.

Kotijoukkojen esikunnan liikenneosastoon määrättiin kesäkuussa 1941 kaksi LAL:n toimihenkilöä, liittoneuvoston puheenjohtaja Yrjö Vänttinen ja toimistonhoitaja A. Virkkunen. Vaikka näillä henkilöillä ei ollutkaan suoranaista päätösvaltaa, he saattoivat kuitenkin esittelijöinä vaikuttaa asioiden kulkuun. Samalla heillä oli erinomainen mahdollisuus pitää liikenteenharjoittajia ja heidän järjestöään tietoisena tilanteesta, mikä ei ollut suinkaan vähäarvoinen seikka.

MIHET JA AUTOT PALVELUKSEEN

Jatkosodan alkaminen merkitsi jälleen totaalista muutosta elämänmenoon. Sota ja kaikki siihen liittyvä oli jälleen huomion kohteena muuttaen rauhanajan tärkeysjärjestyksen. Miehet saivat taas palvelukseenastumismääräyksen, hyvästelivät kotiväen ja lähtivät yksikköihinsä moni jo tietäen talvisodan kokemuksista, mitä oli odotettavissa. Miehistöön lisäksi sodassa tarvittiin kuljetuskalustoa, minkä vuoksi runsaasti linja-autoja sai kääntää nokkansa kohti rintamaa. *Linja-autojen pakko-otto* oli paljon »kovakouraisempaa» ja ainakin kotiseudun liikenteen kannalta tilannetta tarkastellen suunnittelemattomampaa kuin talvisodan liikeyksiköiden lepanossa, mihin lienee osittain vaikuttanut oton aloittaminen jo ennen kotijoukkojen esikunnan perustamista.

Varsinkin alkuvaiheessa, kun ei ollut yksityiskohtaisia ohjeita eikä riittävää kokonaisnäkemystä, autojen otossa oli suuria alueellisia eroja. Muutamissa suojeluskuntapiireissä toimenpiteet olivat jopa niin jyrkkiä, että käytännöllisesti katsoen kaikki liikennekelpoiset autot oli luovutettava ja kotiseudulle mahdollisesti jääneet »autovanhukset» pantiin liikennöimään puolustuslaitoksen laskuun liikennepäällikön määräämille linjoille. Pian kuitenkin suojeluskuntapiireille annettiin selventäviä ohjeita sijoittaa omistajiensa haltuun jätetyt linja-autot aikataulujensa mukaisille reiteille. Lisäksi määrättiin, että uutta liikennettä varten oli hankittava kotijoukkojen esikunnan lupa.

Alueellisesti epätasaisesti suoritettu autojen pakko-otto haittasi kotiseudun liikenteen tyydyttävää hoitoa. Epäkohtien vähentämiseksi kotijoukkojen esikunnan liikennetoimisto määräsi yrittäjiä »pakottavissa tapauksissa» ylläpitämään liikennettä kokonaan linja-autoliikennettä vaille jääneillä paikkakunnilla, vaikka yrittäjällä ei aikaisemmin ollutkaan alueella liikennettä. Esim. J. M. Eskelinen komennettiin jatkosodan aikana ajamaan kolmea Rovaniemeltä lähtenyttä »vierasta» linjaa.⁴

Yleensä ei pidetty tarkoituksenmukaisena määrätä liikenteenharjoittajaa kokonaan vieraalle alueelle, erilleen omista korjaus- ja huoltomahdollisuuksistaan. Lisäksi ei katsottu aiheelliseksi rikkoa suurimpien liikenneyritysten liikennekenttiä. Epätasaista autojen ottoa yritettiin aluksi korjata vaihtamalla autoja: enemmän linja-autoja luovuttaneilla alueilla palautettiin autoja, jotka korvattiin vähemmän luovuttamaan joutuneiden seutujen autoilla. Vaihtotoiminta kävi kuitenkin jo etenemisvaiheen aikana vaikeaksi – ajoittain mahdottomaksikin – ja vaikeutui myöhemmin entistä enemmän. Siten eri seutujen eriarvoisuus linja-autoliikenteen tarjonnassa ja liikenteen hoidossa säilyi.⁵

Autojen otossa oli suuria »talokohtaisia» eroja. Kaikki yrittäjät eivät joutuneet luovuttamaan suhteellisesti yhtä paljon autoja. Esim. Jussi Töysä Multialta menetti kaikki linja-autonsa, minkä vuoksi yrityksen toiminta keskeytyi vuoteen 1943, jolloin Töysä sai ostettua vanhan auton käyttöönsä. Eriarvoisuus synnytti helposti epäilyksiä, katkeruuttakin, vaikka siitä ei korostetusti olisikaan haluttu valittaa. Sodan pitkittyessä pitkittymistään liikenteenharjoittajat pyrkivät saamaan lisää autoja armeijalta siviilikäyttöön, koska vanhat miehetkin kotiutettiin (ks. kuvio 18). Esim. vuosien 1942 ja 1943 vaihteessa useat liikenteenharjoittajat anoivat autojensa palauttamista. Muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta anomukset eivät olleet tuloksellisia, koska puolustusvoimat katsoivat sotatilanteen edelleenkin edellyttävän autojen pitämistä armeijan käytössä.⁶

Puolustusvoimain käyttöönottamilla linja-autoilla hoidettiin pääasiassa *sairaskuljetuksia*, kuten oli tehty talvisodassakin. Vieläkin hartaammin kuin siviilissä kansanhuoltoon matkaavat kuljetuksia tarvinneet haavoittuneet odottivat linja-autokyytiä. Kuljettajat muistelevat että kiitollisempia matkustajia tuskin löytyi. Korkeintaan joskus esitettiin toivomus hiljaisesta ajosta. On vaikeaa arvailla, miten paljon nämä kuljetukset todella merkitsivät. Riittänee toteamus, että suoritettu sairaankuljetustyö oli ensiarvoisen tärkeää tarkasteltiinpa asiaa miltä kannalta hyvänsä. Kuljettajien yleensä korkea ammattitaito oli tarpeen sodan vaikeissa ja muuttuvissa oloissa.

Harvinaisesta linja-autojen käytöstä voidaan mainita niiden toimiminen radiotiedustelussa tarvittujen laitteiden liikkuvana tukikohtana. Ainakin kolme linja-autoa oli eversti Hallamaan luomassa radiotiedustelussa sieppaamassa vihollisen viestejä. Puuhailu tuntui autonkuljettajasta monesti salaperäiseltä ja jännittävältä.

Armeijalle luovutetut linja-autot joutuivat usein toimimaan vaikeissa oloissa,



Jatkosodassakin linja-autot toimivat lähinnä ambulansseina. Erikoiskäytöstä voidaan mainita niiden käyttäminen radiotiedustelussa tarvittujen laitteiden liikkuvana tukikohtana. Näillä »sanansiippaajilla» oli käytössään jo erikoiskalustoa. Lassi Lappalaisen kokoelmat.

mikä koetteli niiden kuntoa. Jos kelirikkoajat olivat monesti vaikeita kotiseudun linja-autoliikenteelle, niin vielä hankalampana kelirikko koettiin sotatoimialueella ja sen välittömässä läheisyydessä, kun raskas liikenne ja hoidon vähyys muuttivat routivat tiet velliksi. Ajettiinpa autoilla sellaisiakin »polkuja», joiden käyttö ei muissa oloissa olisi juolahtanut mieleenkään. Kun vetovoimana käytettiin joskus 30–50 miestä, voitiin selviytyä pahoistakin paikoista.⁷

KOTISEUDUN LIIKENTEN MÄÄRÄ

Vaikeutunut huoltotilanne ja jatkosodan puhkeaminen lopettivat välirauhan aikana alkaneen linja-autoliikenteen elpymisen. Kotirintaman liikenteen määrästä eri aikoina on vaikea saada tietoja tilastojen puutteen vuoksi. Liikenteen määrä vaihteli nopeasti muuttuvien olosuhteiden mukaan, mikä myös vaikeuttaa käsityksen saamista liikenteen laajuudesta. Senraavat I.A.L:n vuosikirjojen tietoihin perustuvat numerot kuvaavat edes jossain määrin tilanteen kehitystä.⁸

Aika	Kotiseudun linja-autoliikenteen määrä/km kk
Heinäkuu 1941	2 542 000
Joulukuu 1941	2 145 000
Kesällä 1942	2 500 000
V:n 1943 lopulla	2 780 000

Kun kotijoukkojen esikunnan liikennetoimisto sai ensimmäisen kerran sodan syyttymisen jälkeen tuntuman linja-autoliikenteestä heinäkuussa 1941, kävi ilmi, että liikenteeseen oli jäänyt n. 550 liikennekuntoista autoa, joille oli hankittu liikennepiirien liikennöimisluvat ja sen merkiksi KH-tunnus. Tammikuun 1940 tilanteeseen verrattuna linja-autoliikenne oli vähentynyt n. 3,4 milj. kilometriä kuukaudessa eli lähes 60 prosenttia, mutta oli silti vielä suurempi kuin toukokuussa 1940.

Sodan alkaessa »tasaantua» näytti jo siltä, että liikennettä olisi voitu autojen määrän puolesta laajentaa. Toiveet jäivät kuitenkin toiveiksi, sillä rengas- ja öljytilanne eivät sallineet ajomäärän lisäyksiä. Päinvastoin lokakuussa 1941 käskettiin, että linja-autoliikennettä oli silloisesta määrästäan supistettava niin paljon, että renkaiden kulutus vähenisi 50 prosentilla. Kotijoukkojen esikunta tulkitsi määräystä siten, että hidastamalla linja-autoliikenteen aikatauluja säästettäisiin 25 prosenttia, joten varsinaista liikennettä tarvitsisi supistaa 25 prosenttia. Niinpä alettiin vähentää linjojen – erityisesti pitkän matkan maaseutulinjosten – viikkovuoroja ja lyhentää linjoja. Joitakin reittejä oli lopetettava kokonaan.

Linja-autojen palveluksia tarvitsevat eivät olleet rajoituksiin tyytyväisiä. Kun matkustaminen tuntui vielä vaikeutuvan entisestään, hankaluuksien kuumentama kärsivällisyyden kattila alkoi kiehahdella yli. Ärtymys ja tyytymättömyys eri puolilla maata kasvoi niin suureksi, että valtioncuvoston asettama kuljetusasiain neuvottelukunta katsoi viisaimmaksi rauhoittaa tilannetta. Joulukuussa 1941 se antoi ilmoituksen, ettei linja-autoliikennettä tulisi silloisesta enää supistaa, minkä jälkeen liikennettä ei rajoitettu enää lisää. Supistusohjelman jatkamisen katsottiin ilmeisesti liikaa heikentävän yleistä mielialaa. »Kansannousu» ei syntynyt tyhjästä eikä nurina ollut aiheetonta, sillä yksityisten yrittäjien linja-autoliikenne oli vähentynyt 2 145 000 kilometriin kuukaudessa, ilmeisesti pienemmäksi kuin koskaan aikaisemmin talvi- ja jatkosodan aikana.

Vuoden 1942 aikana liikennettä voitiin lisätä, koska autoja oli käytössä entistä enemmän ja rengas-tilanne oli jossain määrin helpottunut. Kun rintamalinjat siirtyivät jatkosodan hyökkäyksessä nopeasti itään, vilkas jälleenrakentamisen kausi alkoi takaisinvallatulla alueella. Kärkijoukossa tulivat myös liikenteenharjoittajat, jotka alkoivat käynnistää linja-autoliikennettä sitä mukaa kun saivat käyttöönsä autoja, ja tiet saatiin auttavasti kulkukelpoisiksi. Vaikeuksia olikin, sillä vetäytyessään Karjalasta venäläiset rikkoivat teitä ja siltoja ja miinoittivat maanteitä, joten liikenteen »normaali» hoitaminen ei ollut senkään vuoksi pitkään aikaan mahdollista. Kotiseudulle palaavien kuljettamisessa olivat suurena apuna juuri linja-autot. Esim. pyhäjärveläisten 80 hengen suuruinen kärkiryhmä matkusti junalla Parikkalaan, josta jatkettiin matkaa kahdella linja-autolla.⁹

Viipuri yhdistettiin jälleen pian linjoin Savonlinnaan, Joensuuhun, Mikkeliin ja myös Käkisalmeen. Esim. M. Ruponen ryhtyi Viipuriin palattuaan hoitamaan seitsemää linjaa. Linja-autoliikenne lisääntyi rinnan muun jälleenrakennustoiminnan kanssa. Tyytyväisyys kasvoi. Sota »makasi» siellä jossakin. Linja-autoliikennettä oli takaisin vallatulla alueella v:n 1942 alussa jo niin paljon, että linja-autoasemien avaaminen kävi tarpeelliseksi. Viipurin asema voitiin ottaa jälleen käyttöön väliaikaisesti jo helmikuussa, mutta Sortavala sai odottaa toukokuuhun asti.

Linja-autoja käytettiin Karjalaan palattaessa erityistehtävissäkin. Huhumylly pyöri, että vihollinen oli myrkyttänyt vetäytyessään kaivot. Kun selvyden saaminen asiasta oli tärkeää, sotilashallinto-osasto rakennutti kahteen linja-au-



Kaksi linja-autoa toimi Karjalaan palattaessa kiertävinä laboratorioina. Kaivojen myrkyttämisestä kertovat huhut voitiin osoittaa perättömiksi. Tutkimusten johtaja prof. Soininen (etualalla) apulaisineen työssään. SA-kuva.

toon laboratoriot, joista toinen kierteli Laatokan – Karjalan kunnissa, toinen etelämpänä. Vettä voitiin ryhtyä jälleen huolelta käyttämään.¹⁰

Liikenteen lisääntyminen jatkui v. 1943, mutta joulukuussa kotijoukkojen esikunta sai määräyksen laatia *suunnitelman* linja-autoliikenteen vähentämiseksi yhä vaikeammaksi käyneen rengastilanteen takia. Eduskunnassa esitetyn toivomusaloitteen vuoksi piti lisäksi tutkia, olisiko rautateiden suunnassa kulkeneita linja-autoja voitu siirtää huolehtimaan rautateistä syrjässä olleiden seutujen liikenteestä. Suunnitelman laatiminen ja sen käsittely oli niin perusteellista, etteivät linja-autoliikenne ja siinä suoritettut järjestelyt olleet koskaan aikaisemmin sodan aikana joutuneet yhtä tarkasti harkittaviksi. Työ saatiin valmiiksi maaliskuussa 1944. Maan koko linja-autoliikennettä – mukaan lukien siis myös valtion linja-autoliikenne – suunniteltiin vähennettäväksi 20–25 prosenttia. Vaikka linjaverkkoa yleensä pyrittiinkin karsimaan, esitettiin lähinnä maan pohjoisosaan joitakin liikenteen lisäyksiä. Yhteenvedona suunnitelmasta voidaan esittää seuraava asetelma:

Yrittäjä	Voimassa ollut liikenne km/viikko	Muutokset km/viikko	Muutos prosentteina
Yksityiset	652 280	–142 059	–22
Postilaitos	84 871	– 11 390	–13
		+ 11 722	+14
VR	10 232	– 3 020	–30
Yhteensä	747 383	–144 747	–19

Postilaitoksen liikennettä suunniteltiin toisaalta laajennettavaksi, mutta toisaalta lisättäväksi etenkin Pohjois-Suomessa. Yli 98 prosenttia vähennyksistä olisi koskenut yksityisten hoitamaa liikennettä.

Jo ennen aiottuja lisäsupistuksiakin tilanne linja-autoliikenteessä oli vaikea sekä yrittäjän että matkustajan kannalta, paikoitellen lähes kestämaton. Esimerkkinä¹¹ ovat Seinäjoen linja-autoyhteydet. Kaupungista lähti päivittäin enää vain seitsemän linja-autovuoroa lähiympäristöön. Pitkän matkan vuoroja ei ollut toiminnassa lainkaan.

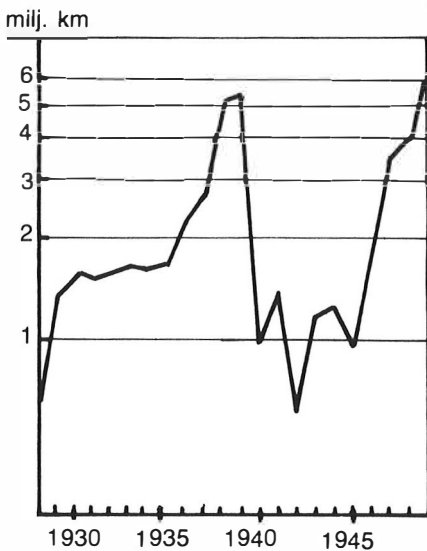
Päämajan huoltopäällikön esikunta määräsi linja-autoliikenteen järjestettäväksi uuden suunnitelman mukaiseksi 15.6.1944 lähtien. Tämänkin suunnitelman toteuttamisen kävi samoin kuin toukokuussa 1941 vahvistetun ajosuunnitelman: sotatoimien kiihdyttyä kesäkuun alussa otettiin puolustuslaitoksen käyttöön huomattava määrä kotiseudun liikenteessä olleita autoja, joiden lisäksi parisisaataa linja-autoa määrättiin kiireesti suorittamaan *evakuointiajoja*. Tilanne ei siten vastannut enää sitä, mikä oli ollut suunnitelman lähtökohtana.

Neuvostoliiton suurhyökkäyksen vuoksi 10.6.1944 alkaneessa Kaakkois-Suomen evakuoinnissa lähes 260 000 henkilöä kuljetettiin kotiseudultaan. Tehtävään käytettiin koko saatavilla ollutta kuljetuskalustoa. Evakuointia suorittamassa olleiden linja-autojen kotiuduttua rengaspula alkoi häiritä linja-autoliikenteen hoitamista entistä enemmän. Heinäkuussa 1944 suoritettuna laskennan mukaan maaliskuun suunnitelman mukaisesta linja-autoliikenteestä oli pääasiassa renkaiden puutteen vuoksi pysähdyksissä lähes 16 prosenttia. Siten liikenne oli vähentynyt suunniteltua pienemmäksi.¹²

Kotiseudun liikenne vaihteli riippuen suurelta osin sodan kulusta. Hyökkäysvaiheen aikana kotirintaman liikennettä rajoitettiin enemmän, mutta asemasotavaiheen aikana sitä voitiin jälleen lisätä paineen vähentyttyä rintamalla. Jälleen sodan loppuvaiheessa armeijan kuljetusten tarve kasvoi, minkä vuoksi siviili liikennettä oli vähennettävä. Linja-autoliikenteen määrä riippui myös huoltotilanteesta. Merkillepantavaa on, että linja-autoliikenne osoittautui yleiseen mielialaan vaikuttavaksi tekijäksi. Liikenteen määrä laskee jo väestön sietorajan tienoille, minkä vuoksi rajoittaminen katsottiin viisaaksi lopettaa.

Myös *kaupunkilaiset* joutuivat sodan aikana kulkemaan entistä enemmän jalan, koska bussiliikennettä oli rajoitettava. Esim. Helsingin liikennettä supistettiin jo talvisodan aikana voimakkaasti, kuten kuvio 17 osoittaa. Suurin osa raitiotieyhtiön linja-autoista muutettiin kuorma-autoiksi. Tampereella esim. Tampereen Liikenne Oy:n linja-autojen päivittäinen ajomatka oli v. 1943 noin 60 prosenttia pienempi kuin v:n 1939 liikenne. Kaupunkien liikenteen vähenemisen vuoksi ylikuormitusongelmat olivat tuttuja myös siellä. Matkustajilla ei aina tuntunut riittävän ymmärrystä, vaikka heidän kulkuyhteytensä eivät lyhyiden etäisyyksien vuoksi heikentyneet läheskään yhtä paljon kuin maaseudulla. Harmin suuruus ei ilmeisesti riippunut käveltävän matkan pituudesta.

Tampereella ongelmaa pyrittiin ratkaisemaan sähköllä toimivien trolleybussien



Kuvio 17. Helsingin linja-autoliikenteessä liikennöidyt kilometrit 1928–1949. Sota-ajan aiheuttama paikallisliikenteen lama on selvästi nähtävissä. Rauhan tultua liikenne alkoi jälleen nopeasti kasvaa. Lähde: Björkqvist 1967 s. 96–97.

avulla. Johdinauto oli tuolloin jo vanha keksintö, sillä niitä oli käytössä Saksassa jo v. 1901, Kööpenhaminassa v. 1938 ja Tukholmassa v. 1941. Helsingissä suunniteltiin jo v. 1929 trolleybussin asettamista Viiskulmasta Fredrikinkatua pitkin Hesperiankadulle suunnitellulle linjalle, mutta johdinautohankkeen toteuttaminen jäi 1940-luvun loppuun. (Ks. sivu 259). Hanketta varten laadittiin suunnitelmat kustannusarvioineen, mutta toteuttaminen viipyi ja viipyi niin, että v. 1943 suunnitelmat katsottiin rauenneiksi ainakin sodan ajaksi.¹³

»TÄPÖJEN AIKAAN»

Sota-ajan linja-autoliikenne joutui toimimaan varsin vaikeissa oloissa. Kärsivällisyyttä kysyttiin kaikilta liikenteen palveluksessa työskennelleiltä ja liikennepalveluita käyttäneiltä. Jotta meidän päiviemme vaativa matkustaja osaisi paremmin arvostaa linja-autoliikenteemme palvelutasoa, lienee syytä hieman tarkemmin kertoa liikenteenharjoittamisen ja matkustamisen hankaluuksista sota-ajan vaaran ja vaikeuksien vuosina.

Liikenteeseen jääneiden autojen kuormitus lisääntyi linjojen ja vuorojen vähentämisen vuoksi. Moni asia oli kortilla, mutta matkustaminen ei. Päinvastoin erilaiset korttijärjestelmät ja lupien hakemiset loivat uusia matkustustarpeita, kun yhä useammin oli matkustettava paikalliseen kansanhuoltoon. Liikkumista lisäsi myös tavarapula, minkä vuoksi tarvittavia hyödykkeitä täytyi etsiskellä. Samasta syystä lisääntyi kaupungista maaseudulle erityisesti viikonloppuina matkustavien määrä. Moni palasi pullean kassin kera enemmän tai vähemmän tuttujen sukulaisten luota ruokatäydennystä hankkimasta. Omat erityiset matkustusaaltonsa aiheuttivat sotilaat sekä evakot, joiden matkustustarpeet esim. eri paikkakunnille sijoitettujen omaisten vuoksi olivat suuremmat kuin omilla asuinsijoillaan olevan väestön. Linja-autoista tuli täpötäysiä »täpöjä».

Liikenteenharjoittajat ja kuljettajat olivat usein vaikeassa tilanteessa. Heikentynyt kalusto ja kuluneet renkaat eivät olisi kestäneet kovaa kuormitusta, mutta matkustajia oli vaikea jättää kyydistä. Niinpä sitten joustettiin kumilangan tavoin aivan äärimmäisyyksiin saakka. Autoihin ehdettiin matkustajia ja tavaroita niin paljon kuin niihin vain suinkin saatiin sopimaan. Ja sopihan, kun soviteltiin, kuten mm. seuraavista Suomen Autolehden toimittajan vaikutelmista¹⁴ kesällä 1943 linjalta Jyväskylä – Toivakka – Huikko – Kankainen voi todeta:

»Auto seisahtui nyt melkein joka talon kohdalle. Auton takaosa täyttyi maitokannuista, joita ennen Vaajakoskea oli siellä jo kahdessakin kerroksessa. Ja auton etuosa oli tupaten täynnä matkustajia. Loput matkustajista tunkeutuivat auton takaosaan maitokannujen ja tavarakollien päälle.»

Tavallista olikin, että sisätilojen täytyttyä osa mukaan pyrkijöistä matkusti katolla, lokasuojien päällä tai ovipielessä kiikkuen. Häkääksutinlaitteet »valtasivat» tavaratelineen, mikä vaikeutti tavarankuljetusta. Poliisiviranomaiset joustivat valvoessaan ylikuormitusmääräyksiä.

Matkustaminen sota-ajan täpötäydessä »häkyriissä» kysyi kärsivällisyyttä. Ei riittänyt, että yritti pysytellä auton sisällä mahdollisimman pienenä, vaan ei ollut mitenkään poikkeuksellista, että välillä oli soluttauduttava ulos työntämään heikkovoimaista autoa mäen päälle. Seuraavana oli vuorossa taas auton täyttö. Jännityskään ei puuttunut: autoa odottava ei voinut olla koskaan täysin varma auton tulosta ja autoon mahtumisesta, minkä lisäksi kyytiin päässeen oli »jännittävä», sujuisiko matka kommelluksitta. Kulku saattoi olla epävarmaa mm. varaosien puutteen tai heikon laadun vuoksi. Oman kiintonsa matkustamiseen toivat lähinnä suurten asutuskeskusten liepeillä pidetyt ratsiat, joiden avulla »vapaata huoltoa» eli mustanpörssin kauppaa yritettiin pitää kurissa.

Kun tungos autoissa alkoi tuntua sietämättömältä v:n 1941 lopulla, jolloin liikenne oli supistettu pienimmilleen, tilanne alkoi näyttää liikenteenharjoittajista jo uhkaavalta. Esim. Jyväskylän paikallisosaston kokouksessa katsottiin marraskuussa 1941, ettei liikennettä enää kannattanut supistaa renkaiden säästämiseksi, koska se merkitsisi suunnattoman ylikuormituksen lisääntymistä entisestäänkin. Lisäksi vuorojen lisävähennyksen katsottiin johtavan siihen, että poliisien olisi täytynyt olla myymässä liput ja järjestämässä kuormat jokaiseen autoon. Paine linja-autoihin oli todella kova. Niinpä esim. lomautetut sotilaat tahtoivat vaikkapa väkipakolla päästä matkustamaan ensiksi lähtevässä vuorossa. Myös Tampereen paikallisosasto katsoi, että pienikin liikenteen lisäsupistus saisi »katastrofin» aikaan.¹⁵

Jotkut viranomaiset ja järjestöt esittivät matkustamisetuoikeuden antamista omilleen linja-autoissa, mikä lisäsi yrittäjiin kohdistunutta painetta. Niinpä sotilasviranomaiset pyysivät toukokuussa 1943 LAL:lta etuoikeutta sotilaille, ettei näiden tilan puutteen vuoksi tarvitsisi myöhästyä lomiltaan ja komennuksiltaan. Entistä pitemmälle meneviä toimenpiteitä ei liiton mielestä kuitenkaan voitu



Sota-ajan linja-autoliikenne joutui toimimaan vaikeissa oloissa. Liikenteeseen jääneitä autoja oli monesti kuormitettava äärimmilleen. Omat erityiset matkustusaallot aiheuttivat evakot ja sotilaat. SA-kuva.

harkita, sillä sen ilmoituksen mukaan koko sota-ajan linjojen päätepaikoilla oli jätetty myymättä pieni osa istumapaikoista juuri siksi, että mm. lomalla olevilla sotilailta olisi mahdollisuus päästä paremmin autoihin. Sotilasviranomaiset esittivät jopa siviilimatrustajien poistamista linja-autoista, mihin liitto ei katsonut olevan mitään mahdollisuuksia. Lääkintöhallituksen mielestä lääkäreille olisi pitänyt antaa etuoikeus, kun taas maatalousministeriö katsoi, että eläinlääkäreille täytyisi löytyä aina tilaa linja-autoista. Liiton mielestä kaikille oli annettava samantyyppiset mahdollisuudet. Käytännössä asia olikin varmasti siten, että mikäli esim. sairaskäynnille lähtevä lääkäri oli pyrkimässä täyteen linja-autoon, kyllä hänelle tilaa oli. Eri- ja erioikeuksien antaminen joillekin ryhmille olisi saattanut johtaa suuriinkin vaikeuksiin.¹⁶

Kuormitusta lisäsi myös runsas tavarakuljetus, sillä linja-autot kuljettivat nyt sellaisia lähetyksiä, joista muut olivat aikaisemmin huolehtineet. Mm. postimäärät kasvoivat linja-autoissa huomattavan suuriksi. Esim. Urho Pitkäjärven autossa postia oli sodan aikana arkipäivisin aina 2 000 kiloon asti, kunnes paino sitten sodan loputtua laski 500–1 000 kiloon. Siten linja-autoilla oli entistäkin tärkeämpi tehtävä postin kuljettajana. Kenttäpostin mahdollisimman säännöllinen

kulku oli jo mielialankin vuoksi välttämätöntä, saati sitten jokapäiväisten asiain hoidon takia.¹⁷ Kovan kuormituksen vuoksi perävaunujen käyttö linja-autoissa sallittiinkin maaliskuussa 1941 annetulla asetuksella.¹⁸

AUTOKALUSTO

Autojen määrä

Moottoriajoneuvoista oli koko sodan puutetta, sillä aikaisemmin yksinomaan siviilikäytössä olleet autot täytyi saada riittämään sekä sotilaskuljetuksiin että kotiseudun liikentecseen. Kotirintamalla oli selvittävä autoin, jotka armeijalta jäivät tähteeksi. Kesän 1941 ja v:n 1944 evakuointikuljetusajankohtia lukuun ottamatta kaluston määrä ja sen jakautuminen pysyi jatkosodan kuljetustilannetta tutkineen SEPPÖ LÄNSMANIN mukaan jokseenkin tasaisena. LÄNSMAN katsoo seuraavan taulukon ilmeisesti parhaiten kuvaavan keskimääräistä moottoriajoneuvotilannetta. Vertailun vuoksi on esitetty linja-autojen määrän lisäksi myös kuorma- ja henkilöautoluvut.

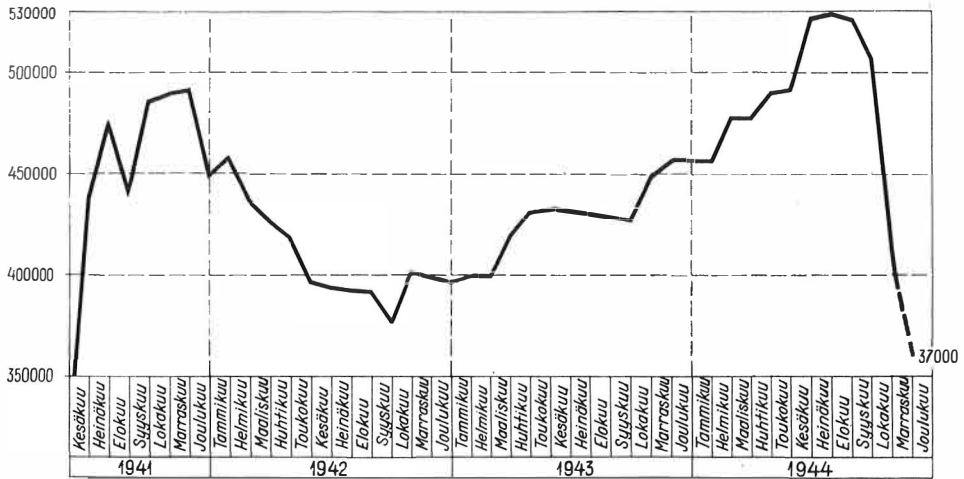
Taulukko 26. Moottoriajoneuvotilanne elokuussa 1942.¹⁹

	Linja-autot	Kuorma-autot	Henkilöautot	Yhteensä
Kenttäarmeija	850	14 500	4 050	19 400
Kotirintama	750	5 800	2 050	8 600
KH-autot	700	4 400	1 900	7 000
SA-autot	50	1 400	150	1 600
Käytössä	1 600	20 300	6 100	28 000
Seisomassa	450	400	19 000	19 850
Yhteensä	2 050	20 700	25 100	47 850

Linja-autojen osalta keskimääräinen ajoneuvotilanne näyttäisi paremmalta kuin yllä esitetty, sillä KH-linja-autoja oli liikennekelpoisina keskimäärin yli 800.

Käsitteiden selventämiseksi todettakoon, että *KH-autoille* liikennepiirit myönsivät liikennöimisluvat. KH-autojen hallussapito säilyi niiden omistajilla. *SA-autot* oli otettu puolustusvoimille, ja ne olivat suoraan liikennetoimistojen alaisuudessa. Monia muodollisesti armeijalle luovutettuja autoja voitiin siten käyttää kotiseudunkin liikenteessä.

Autojen määrä ja niiden jakaantuminen kotiseudun sekä armeijan kesken vaihteli jatkuvasti. Niinpä liikekannallepanossa autoja otettiin varsin runsaasti puolustusvoimille. Hyökkäysvaiheen päätyttyä ja myöhemmin asemasodan aika-



Kuvio 18. Puolustusvoimain vahvuuden kehittyminen 1941–1944. Myös linja-autojen armeijalle otto noudatti samantapaista kehityslinjaa riippuen sotatapahtumien kulusta. Asemasodan aikana kalustoa tarvittiin vähemmän kuin hyökkäys- ja vetäytymisvaiheissa. Erityisen paljon linja-autoja tarvittiin evakuoinneissa. Lähde: Suomen sota 1941–1945, osa 1. s. 430.

na autoja niin kuin miehiäkin voitiin kotiuttaa. Periaatteena oli, että sellaisille yrityksille, joilta autoja oli otettu suhteellisesti eniten, ne myös pyrittiin palauttamaan ensiksi.²⁰

Seuraava taulukko kuvaa, kuinka rekisteröityjen autojen määrät sotavuosina muuttuivat.

Taulukko 27. Rekisteröidyt autot 1939–1944 joulukuun 31. pnä.²¹

Vuosi	Linja- ja seka-autoja	Kuorma-, paketti- ja erikoisautoja	Henkilö-autoja
1939	3 160	19 609	29 002
1940	2 482	15 855	8 824
1941	1 879	15 267	5 662
1942	1 121	7 719	3 598
1943	1 222	9 252	4 086
1944	1 231	10 104	4 028

On muistettava, etteivät numerot osoita liikenteessä olleiden autojen määriä. Vähiten linja-autoja oli rekisteröityinä siviilikäyttöön v. 1942 – armeijan autojahan ei rekisteröity tähän sarjaan, vaan niillä oli oma rekisteri. Tällöin linja-autoliikenne jo oli toipumassa vuoden 1941 lopun aallonpohjasta. Linja- ja kuorma-autojen rekisteröintiä nopeammin romahti henkilöautojen rekisteröinti. Niitähän saatiin käyttää siviililiikenteeseen vain erikoisluvin, joita annettiin niukasti.

Seuraavat luvut kuvaavat liikennekelpoisten *KH-autojen* määrän vaihteluita.

Ajankohta		Liikennekelpoiset KH-linja-autot
Heinäkuu	1941	550
Helmikuu	1942	684
Alkuvuosi	1943	875
Loppuvuosi	1943	1 066
Alkuvuosi	1944	1 060

Kesäkuun lopussa 1944 koko maassa oli liikenteessä 1 432 linja-autoa, joista 335 eli 23 prosenttia oli puolustusvoimien käytössä. Kotiseudun ajossa oli siten lahes 1 100 linja-autoa, joten kotirintaman linja-autojen määrä oli vähitellen lisääntynyt. Vertailun vuoksi voidaan sanoa, että kun Suomessa oli vuoden 1944 alussa kotiseudun liikenteessä 33 prosenttia sotaa edeltäneestä linja-automäärästä, vastaava luku oli Ruotsissa samanaikaisesti 74 prosenttia. Ruotsalaisiahan »kuritti» lähinnä polttoainepula, joskin muutakin puutetta oli.

Armeijan kuljetuskaluston saannin turvaamiseksi perustettiin jatkosodan aikana puolustusministeriön aloitteesta kuorma-autojen valmistamiseksi yhtiö *Yhteis-sisu Oy*, jonka osakkaiksi tulivat valtio ja muutamat metalliteollisuuden yritykset. Yrityksen kotipaikaksi tuli Hämeenlinna ja se lunasti Oy Suomen Autoteollisuus Ab:ltä oikeuden valmistaa Sisu-tyyppistä kuorma-autoa. Suunnitelmia ei kuitenkaan kyetty toteuttamaan. Oy Suomen Autoteollisuus Ab kykeni vaikeuksista huolimatta toimittamaan v. 1944 ilmeisesti neljä uutta Sisua. Yksi näistä tuli koivistolaiselle Koiviston Auto Oy:lle, jonka Sisu S-15:n kori valmistui Kaipio Oy:n koritehtaalla tammikuussa 1944.²²

Ponnisteluja autojen pitämiseksi kulkukelpoisina

Kotirintaman autojen pitäminen liikenteessä vaati liikenne- ja korjaamohenkilöstöltä suuria ponnistuksia, mikä johtui mm. autojen heikosta kunnosta, varaosien puutteesta, korvikeaineiden käytöstä ja liian kovasta kuormituksesta. Jo pelkästään kaasutinlaitteiden asentaminen sekä niiden korjaus ja huolto aiheuttivat aikaisempaan verrattuna paljon lisätöitä. Dieselmoottorissa oli tehtävä melkoiset muutokset, ennen kuin hääkaasua voitiin käyttää. Koska siinä ei ollut sähkösytytyslaitteita, oli suihkutuspumpun tilalle asennettava magneetto ja hehkutulppien reikiin sytytystulpat. Mäntiä jouduttiin höyläämään jonkin verran puristussuhteen saamiseksi oikeaksi. Bensiinikäyttöisessä moottorissa tehtiin päinvastainen muutos: sylinterinkantta höylättiin tai asennettiin pitemmät männät puristussuhteen nostamiseksi. Kaikki moottorit eivät soveltuneet yhtä hyvin hääkaasukäyttöiseksi. Paras oli tehokas harvakäyntinen moottori. Etenkin monet bensiinimootto-

rit olivat tarkoitukseen liian pieniä, joten voima ei niissä riittänyt. Hyvän maineen häkääkaasuajana sai tanskalainen Burwain moottori, joita oli jonkin verran käytössä.²³

Puukaasun käyttö lisäsi erityisesti alkuvaiheessa autojen korjaustarvetta ja samalla kustannuksia. Moottoreiden nopea kuluminen johtui sekä kaasutinlaitteiden kehittymättömyydestä että käyttäjien tottumattomuudesta. Suodatinlaitteet eivät olleet aluksi riittävän tehokkaat tai sitten niiden huollossa »tunaroitiin», minkä vuoksi moottori tervaantui, männänrenkaat jäivät kiinni uriinsa, teho heikkeni ja moottori kului nopeasti. Esim. hiilikaasuttimissa käytettyjen siiviläkankaiden repeäminen aiheutti monen moottorin ennen aikaisen peruskorjauksen. Myöhemmin suodatinlaitteita saatiin kokemuksista oppia ottaen kehitettyä tehokkaammiksi, minkä vuoksi moottorien kestävyys parani. Moottorin nopeaa kulumista saattoi edistää myös heikko voiteluaine, sillä huonolaatuinen öljy pikeennytti moottorin helposti.²⁴

Liikenneneuvos Wäinö Paunun kokemusten mukaan hiilikaasutinlaitteilla varustetulla linja-autolla kyettiin aluksi ajamaan n. 35 000 kilometriä, minkä jälkeen moottori oli porattava. Kun käyttöön saatiin entistä tehokkaampia puhdistajia, voitiin porausten välillä ajaa jo 60 000 – 100 000 kilometriä. Aikaisemmin bensiinimoottorin ja nopeakäyntisen dieselin vastaava ajomäärä oli ollut 150 000 – 180 000 kilometriä sekä harvakäyntisen dieselmoottorin peräti yli 300 000 kilometriä. Häkääkaasun käyttö lisäsi siten tuntuvasti korjauskustannuksia ja satoi kalustoa entistä enemmän seisomaan korjaamoille.²⁵

Säännöllisen liikenteen hoitamisen kannalta oli huolestuttavaa, että *varaosien*²⁶ tuonti alkoi nopeasti vaikeutua. Varaosien saanti amerikkalaisiin automerkkeihin (mm. suosittu Reo) estyi. Paljolti jäätiin Saksan »armoille». Kun saksalaisten omakin varaosahuolto alkoi sodan pitkittyessä hankaloitua, vaikeudet näkyivät heti myös Suomessa. Toimituksia Suomeen alettiin mm. hidastaa, sillä niiden antamisesta ei haluttu suoranaisesti kieltäytyä. Kun pyydettiin esim. eristysnauhaa, oli saksalaisilla valmiina taulukot, jotka osoittivat suomalaisten tuhlanneen eristysnauhaa autoa kohti laskettuna saksalaisten omaa eristysnauhan käyttöä enemmän. Viivästyksiä tuottikin juuri pitkä paperisota, sillä esim. varaosia haluttaessa vaadittiin tarkat tilastot autojen ajomääristä, varaosien kulutuksesta ja liikenteen kustannuksista. Aseveli käytti siis viivytystaktiikkaa. Sodan pitkittyessä tuonti supistui niin, että v. 1944 oltiin käytännöllisesti katsoen kokonaan oman varaosateollisuuden varassa.

Talvisodan jälkeen huomattiin, että varaosia oli ryhdyttävä valmistamaan omassa maassa ripeästi. Nyt lähes jokainen suurehko autokorjaamo alkoi tehdä osia. Jo koneistojensakin puolesta parhaat edellytykset tuotantoon olisi ollut suurilla tehtailta, mutta ne eivät tässä vaiheessa ehtineet mukaan, varsinkin kun työ oli vielä paljon kokeiluluonteista. Huomattavaksi epäkohdaksi jäi, ettei vaikeasti valmistettavia osia, kuten kiertokankia ja nokka-akseleita, tullut vielä lainkaan markkinoille.

Kun kysyntä oli tarjontaa suurempi ja ostajat tinkivät samasta syystä laatuvaatimuksista, alkoi markkinoilla olla pian sellaisiakin varaosia, joita ei olisi pitänyt päästää myyntiin edes »korvike»-nimikkeisinä. Ilmitulleen epäkohdan vuoksi eri myyntijärjestöt ja puolustuslaitos alkoivat järkipäristää osien valvontaa pyrkimyksenään keskittää tuotanto eri valmistajille lähinnä näiden kokemuksen ja koneistojen sopivuuden perusteella, mikä takaisi paremman laadun ja laskisi tuotteiden yksikköhintoja. Vaikka laadunvalvonta olikin näin saatu alkuun, saattoi silti vielä sodan loppuaikoinakin olla helppo tuoda markkinoille varaosia, jotka olivat käytännössä jokseenkin käyttökelvottomia eli automiesten kielellä »susia».²⁷

Varaosien ja autotarvikkeiden puute lisäsi korjaamoiden kovaa työpainetta pahasti romuttuneen kaluston pitämiseksi liikkeellä. Tarvittiin kekseliäisyyttä ja peräänantamattomuutta, kun monia varaosia²⁸ jouduttiin valmistamaan itse vailla kokemusta sekä kunnollisia raaka-aineita ja työkaluja. »Tupakkaa kului», mutta omatoimisuudessa saavutettiin pakkotilanteessa tuloksia, joita aikaisemmin olisi pidetty suorastaan mahdottomina. Uusia piileviä voimavaroja tuntui löytyvän miltei alalta kuin alalta pyrittäessä vastaamaan vaikeuksien haasteeseen.²⁹

Linja-autojen korjauskustannukset olivat sodan aikana varsin korkeat. Perusteelliset korjaukset tulivat maksamaan jopa enemmän kuin uusi linja-auto oli ennen sotia maksanut, mikä johtui lisäksi osittain rahanarvon heikkenemisestä. Romusta kunnostettu linja-auto voitiin ottaa uudelleen puolustuslaitokselle, joten peruskorjaaminen saattoi olla melkoinen riski. Sattuipa, että sama linja-auto lähti kunnostuksen jälkeen »sotareissulle» kolme eri kertaa. Kun puolustuslaitoksen autoista maksama korvaus määräytyi auton vuosimallin ja käyttöiän perusteella, saattoi tapahtua, ettei kunnostetusta autosta saatu korvauksia edes kustannusten vertaa.³⁰

Koriteollisuus sai sodan aikana merkittävän tulokkaan, kun muutamat liikenteenharjoittajat yhteistoimin perustivat – lähinnä omien autojensa uusimista ja korjaamista varten – uuden autokoritehtaan Tampereelle. Aloitteen tekijänä oli kauan alalla toiminut Niilo Lomma. Tarkoitusta varten perustettuun Ajokki-nimiseen yhtiöön liittyi osakkaiksi Lomman ohella kuusi merkittävää linjaliikenneyri-tystä: Tampereen Liikenne Oy, Lauttakylän Auto Oy, Väinö Paunu Oy, Satakunnan liikenne Oy, Matka-Autot Oy ja Savonlinja O.Y. Yhtiön yhtiöjärjestys hyväksyttiin 13.3.1942. Yrityksen perustaminen johtui käytännön tarpeesta: toiminnassa olleet autokoritehtaat työskentelivät suurimmaksi osaksi puolustusvoimille, minkä vuoksi siviililiikenteen tilanne oli vaikea. Ajokki Oy:n tuotanto päästiin muutamien konetilausten viivästyisestä huolimatta aloittamaan syksyllä 1943 ajanmukaisessa tehtaassa, jonka kokoonpanohalli oli 50 metriä pitkä ja 16 metriä leveä. Tehdas siirtyi 1950-luvulla valtion omistukseen.³¹

Sota-aika muutti koritehtaiden tuotantoa, kuten muidenkin teollisuuslaitosten. Esim. Kutterin koritehtaalla valmistettiin armeijalle sairasautoja. Uutuutena tehtaan tuotantoon kuuluivat myös autojen »häkäpöntöt».³²

»PUSSIPENSA» PELASTAJANA

Bensiinin puutteesta häikäsuun

Henkilökunnan ja käyttökelpoisen kaluston vajauksen lisäksi linja-autoliikenteen hoitamista vaikeutti polttoainetilanne. Maamme nestemäisten polttoaineiden tuonti väheni v:sta 1938 v:een 1944 noin 83 prosenttia. Seuraava taulukko kuvaa poltto- ja voiteluaineiden saannin vaikeutumista.

Taulukko 28. Nestemäisten poltto- ja voiteluaineiden kulutus 1941–1944/1000 tonnia.³³

Tuote	1941	1942	1943	1944
Bensiinialkoholi	50 700	35 000	23 300	9 900
Petroli	3 000	1 600	1 500	800
Kaasuöljy	4 300	5 000	6 300	2 400
Voiteluaineet	2 800	3 200	3 700	1 100

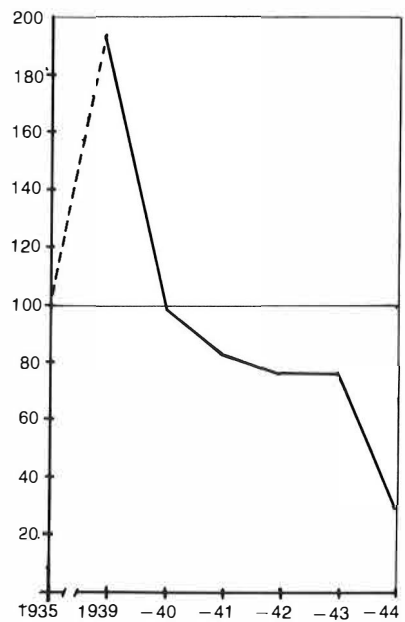
Poltto- ja voiteluaineiden kulutuksen väheneminen ei tietenkään johtunut tarpeen pienenemisestä, vaan nimenomaan saannin vaikeutumisesta. Käytettävissä olleen bensiinin määrä oli siten vähentynyt voimakkaasti: v. 1944 saatiin enää vajaa viidesosa v:n 1941 määrästä, joka sekin oli pieni sotaa edeltäviin vuosiin verrattuna. Käytössä olleessa bensiinialkoholissa oli 75 prosenttia bensiiniä ja 25 prosenttia kotimaassa valmistettua spriitä, jonka avulla bensiiniä siis voitiin »jatkaa». Spriin valmistus kasvoikin v:sta 1940 v:een 1944 yli kahdeksankertaiseksi.

Polttoaineongelmia pyrittiin ratkaisemaan myös etsimällä kotimaista raaka-ainetta bensiinille: sitä yritettiin valmistaa suoturpeesta. Tulos ei kuitenkaan osoittautunut erityisen käyttökelpoiseksi. Ei myöskään moottoripolttoaineeksi sopivaksi havaitusta metanolista tullut ongelman ratkaisijaa, sillä valmistuksen aloittamisesta tehtiin päätös vasta tammikuussa 1943, minkä vuoksi Enso-Gutzeit Oy:n rakenteille panema tehdas ei ehtinyt valmiiksi sodan aikana. Myös karbidin avulla moottori saatiin käymään, mutta sen käyttö rajoittui vain n. 300 pienehköön moottoriveneeseen. Hieman enemmän merkitystä oli likavesipuhdistamoilta saadulla metaanilla, jota käytettiin ajoneuvoissa jonkin verran pääasiassa Helsingissä.³⁴

Bensiinin saannin vaikeutuminen ilmenee kuviosta 19.

Nestemäistä polttoainetta käyttivät pääasiassa kenttäarmeijan autot, mutta saannin vaikeuduttua sodan kuluessa bensiinin käyttöön annettiin lupa vain poikkeustapauksissa. Lisäksi bensiiniä jaettiin pieniä määriä kaasutinlaitteilla varustetuille autoille käynnistys- ja mäki-bensiiniksi sekä hieman myös auraustarkoituksiin. Käyttöön oli otettava kotimaiset energialähteet, aluksi puuhiili ja sittemmin lähes kokonaan puupilke.³⁶

Kuvio 19. Bensiinin tuonti indeksilukujen avulla kuvattuna, kun vuosi 1935 = 100.³⁵ Kun bensiiniä oli niukasti, oli ryhdyttävä käyttämään kotimaisia kiinteitä polttoaineita, hiiltä ja pilkkeitä, joiden avulla liikennettä loppujen lopuksi voitiin hoitaa yllättävän hyvin. Lähde: Nars 1966 s. 163.



Kaasutinlaitteita valmistettiin eri vuosina seuraavasti.

Taulukko 29. Kaasutinlaitteiden valmistus 1939–1944.³⁷

Vuosi	Puukaasuttimia/kpl	Hiilikaasuttimia/kpl	Yhteensä/kpl
1939	20	93	113
1940	3 340	6 441	9 781
1941	7 371	4 977	12 348
1942	2 716	2 809	5 525
1943	6 072	1 758	8 830
1944	6 921	510	7 431
Yhteensä	26 440	16 588	43 026

Ilmeisesti kuorma-autoissa oli vielä sota-ajan loppupuolella käytössä enemmän hiilikaasuttimia kuin linja-autoissa (vrt. taulukko 30). Lukuja tarkasteltaessa on syytä muistaa, että kaasutinlaitteita myös jatkuvasti poistettiin käytöstä loppuun kuluneina tai kelvottomina, joten numerot eivät kuvasta käytössä olleiden laitteiden määriä. Kaasutinlaitteita valmistettiin eniten v. 1941.

Linja-autojen häikäkaasutinlaitteiden määristä on saatavissa muutamia hajajiettoja:³⁸

Ajankohta	Kaasutinlaitteita käytössä K tai asennettuna A
Toukokuu 1940	n. 300 K
Heinäkuu 1940	n. 415 K
31.12. 1940	1 258 A
30.6. 1941	1 582 A

Kun linja-autoihin asennetuista kaasutinlaitteista osa joutui poistettavaksi verratien pian sopimattomina, eivät kaksi jälkimmäistä lukua sellaisinaan esitä liikenteessä olleiden häkäkaasutinlaitteilla varustettujen linja-autojen määrää. Vänttinen arvioi, että esim. tammikuussa 1941 linja-autoissa olisi ollut »haikuamassa» n. 1 250 kaasutinta. Kotimaista polttoainetta käyttäneet linja-autot hoitivat tuolloin n. 95 prosenttia maan koko linja-autoliikenteen ajomäärästä.

Hiiltämöitä ja pilketehtaita

Puuhiilen ja pilkkeen valmistamisesta syntyi kokonaan uusi teollisuuden haara. Kevääseen 1944 mennessä pilketehtaiden määrä oli kasvanut 70:een. Puolustusvoimilla oli lisäksi omia pilketehtaita. Puuhiilen tuotannosta hoiti *metsähallituksen hiilitoimisto* n. kolme neljäsosaa. Pilkkeiden hankinta kuului VR:n *polttoainetoimistolle*. Uuden teollisuudenalan merkittävydestä saadaan jonkinlainen kokonaiskuva, kun todetaan, että v. 1944 sen käyttämä puumäärä oli yli 2 milj. pm³.³⁹ Myös linja-autoväki oli mukana markkinoinnin järjestämisessä, sillä Oy Matkahuolto Ab myi asemillaan metsähallituksen hiiltä. Vuoden 1941 aikana myynti oli lähes 250 000 hehtolitraa, mutta v. 1944 enää vähän yli 28 000 hehtolitraa. Vähennys johtui mm. hiilen saannin vaikeudesta, pilkkeenkäytön lisääntymisestä ja henkilökunnan puutteesta.⁴⁰

Vuonna 1944 pilkettä ja hiiltä tuotettiin kaasutinpolttoaineeksi jo yli 10 milj. hehtolitraa, kuten seuraava taulukko osoittaa.

Taulukko 30. Pilkkeen ja hiilen valmistus 1940–1944/milj. hl.⁴¹

Vuosi	Pilkettä	Hiiltä	Yhteensä
1940	0,5	1,8	2,3
1941	1,0	4,9	5,9
1942	3,5	4,2	7,7
1943	6,0	4,6	10,6
1944	6,0	4,5	10,5
Yhteensä	17,0	20,0	37,0

Puolustusvoimain kiinteiden polttoaineiden tarve oli vajaat puolet kokonaistarpeesta. Hiiltä käytettiin muuallakin kuin häkäkaasulaitteissa.⁴²

Kun kaasutinlaitteet yleistyivät nopeasti, alkoi myös niissä käytettävästä polttoaineesta ilmetä pulaa – alkuajoina erityisesti puuhiilestä, sillä valmistukseen tarvittavaa työvoimaa ja kuljetusvälineistöä puuttui. Syksyllä 1941 hiilipula alkoi käydä linja-autoliikenteelle jo suorastaan uhkaavaksi. Hiilenhankinnasta huolehtineiden viranomaisten suojea suhtautuminen linja-autoliikenteeseen ja liikenteenharjoittajain omat toimenpiteet hiilen saannin turvaamiseksi helpottivat tilannetta kuitenkin niin, ettei laajoja seisokkeja hiilen niukkuuden vuoksi päässyt

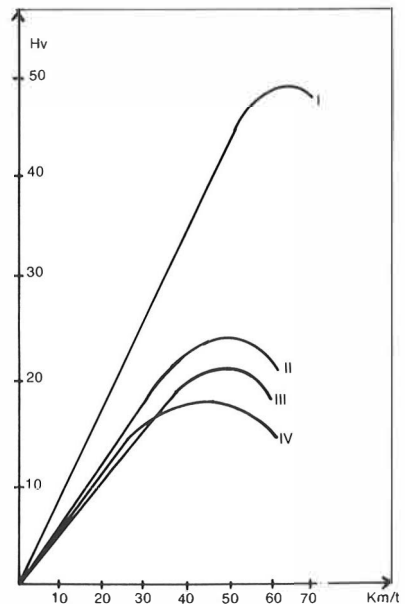
syntymään. Polttoainetilanne jatkui tosin vaikeana, sillä kertomuksessaan v:lta 1942 LAL:n hallitus totesi hiilen ja pilkkeen saannin olleen koko vuoden vaikeaa eikä parannusta ollut näkyvässä. Tuotantovaikeuksien vuoksi puolustuslaitos ryhtyi perustamaan omia hiiltämöitä ja pilketehtaita lähinnä Itä-Karjalan sotilas-hallintoalueelle.⁴³

Myös liikenteenharjoittajat pyrkivät turvaamaan autojensa kulun omin poltto-ainein ryhtymällä polttamaan ensin hiiltä ja sittemmin valmistamaan pilkettä. Esim. liikennöitsijä Ari Hietala aloitti keväällä 1940 hiilenpolton, jonka suoritti seudulla siirtolaisena ollut Pitkärannan tehtaan entinen ammattimainen hiilenpolt-taja. Jo neljän päivän kuluttua hiilisavotan aloittamisesta saatiin ensimmäinen erä omaa polttoainetta, jonka turvin liikenne Joensuun – Kuopion linjalla saatiin toimimaan hyvin.⁴⁴ Myös liikenteenharjoittajien oma pilketuotanto alkoi sama-naikaisesti. Esim. Niilo Sukula käynnisti v. 1940 oman metsän turvin pilketuotan-non.⁴⁵ Joukossa eli sekä pien- että suurtuottajia. Välttämättä ei nimittäin tarvittu kalliita laitteita. Niinpä kuivatukseen voitiin käyttää esim. saunaa, riittä tai kesällä pouta-aikaan jopa peltikattoa. Suurtuottajasta voidaan mainita esimerkki-nä Savonlinja O.Y., joka valmisti omassa pilketehtaassaan v. 1943 n. 22 500 hehtolitraa pilkettä ja n. 16 000 hehtolitraa hiiltä. M. Ruposen Kannakselle etenemisvaiheen jälkeen perustamat kaksi tehdasta tuottivat yhteensä 500 hehto-litraa vuorokaudessa.⁴⁶

Polttoainetuotantoa vaikeutti ajoittain miespula, minkä vuoksi ministeriöltä jouduttiin pyytelemään työmiehiä tehtaiden toiminnan jatkamiseksi.⁴⁷

Polttoaineiden hinnat nousivat jatkuvasti. Ylimmät tuotteiden hinnat määräsi laaun mukaan valtioneuvosto.⁴⁸ Polttoaineen laatu merkitsikin paljon, sillä käytettäessä esim. liian kosteaa pilkettä moottorista saatava teho laski, mikä ilmenee kuviosta 20.⁴⁹

Kuviosta on lisäksi selvästi havaittavissa, miten ylivoimaista bensiini oli polttoai-neena pilkkeeseen verrattuna.



Kuvio 20. Takapyöräteho kosteuspitoi-suudeltaan erilaisia pilkkeitä ja bensiiniä käytettäessä. Kuvaajat: I = bensiini, II = erittäin kuiva puu, III = huonekuiva puu ja IV = kosteahko puu.

Kaasuttimien laatu

Talvisodan jälkeen kaasutinlaitteita alkoi tulla markkinoille erittäin runsaasti. Suomen Autobiiliklubin vuosikirjassa⁵⁰ esiteltiin v. 1941 tietoja markkinoilla olleista kaasuttimista. Erimerkkisiä laitteita mainitaan 32, joista hiilikaasuttimia oli 18. Lähes kaikista merkeistä oli markkinoilla useita tyyppejä. Edustettuina olivat tunnetuimmat ruotsalaiset valmisteet ja monia eri kotimaisten yrittäjien tuotteita. Kun vieläpä kyläsepatkin tekivät laitteista omia muunnelmiaan, ostajan oli vaikea valita.

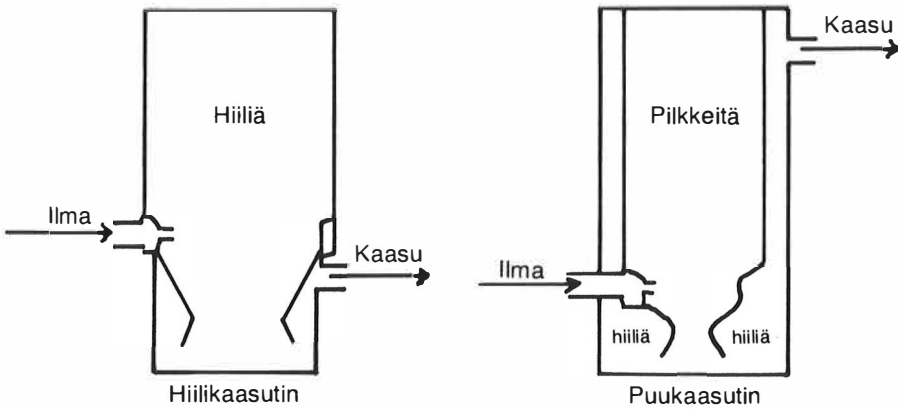
Kaasutinlaitteiden tuotannon valvonta oli aluksi vähäistä. KHM:öön asetettiin kesällä 1940 *puukaasutoimikunta*. Marraskuun 5. p:nä 1940 annetulla lailla kaasutinlaitteiden valmistajat ja maahantuojat määrättiin tekemään piirustuksin ja selvityksin varustetut ilmoitukset valmistamistaan tai maahantuomistaan kaasuttimista. Jatkosodan sytyttyä kaasuttimia tehneiden yrittäjien määrä väheni. Ministeriössä ryhdyttiin suunnittelemaan mallien määrän rajoittamista ja rakenteiden yhdenmukaistamista, mistä annettiin säännöstelypäätös 4.5.1943. Samalla ryhdyttiin säännöstelemään kaasuttimien myyntiä ja asentamista sekä standardisoitiin osittain pääasiassa kehittimet, kehittimien sisävaipat, yhdyslaipat, tulipesät, kannet ja luukut. Lisääntyneen raaka-aineupulan vuoksi kiinnitettiin erityistä huomiota materiaalin säästöön ja rakenteiden kestävyys. Puukaasuttimien valmistus keskittyikin myöhemmin pääasiassa viidelle toiminimelle ja hiilikaasuttajien kolmelle.⁵¹

Kun laadunvalvonta oli aluksi riittämätöntä, pääsi markkinoille keskeneräisiä ja heikkolaatuisia tuotteita. Kävi siis samalla tavalla kuin naapurimaassa Ruotsissa jo 1930-luvun lopulla. Keskeneräisiksi osoittautuivat mm. Sysikaasu Oy:n ahtimella varustetut kaasutinlaitteet. Niinpä yrityksen johtokunta joutuikin kertomuksessaan v:lta 1940 myöntämään, ettei toiminta vastannut odotuksia. Pääasialliseksi syyksi siihen, etteivät yhtiön markkinoimat laitteet tulleet yleisempään käyttöön, katsottiin itse tuotteen viat ja puutteellisuudet. Kun pakkosyöttöön perustuvat laitteet olivat aluksi huomattavasti kalliimmat ja kuluttivat polttoainetta 15–100 prosenttia enemmän kuin tavalliset kaasutinlaitteet, markkinointi ei onnistunut. Esim. juuri linja-autoliikenteessä polttoainekulutuksen ero oli niin suuri, että liikenteenharjoittajat hidastivat mieluummin aikatauluja kuin käyttivät suurempitehoisia, mutta epävarmoiksi osoittautuneita Sysi-kaasuttimia. Seurauksena oli, että elokuussa 1940 laitteita päätettiin ryhtyä myymään ilman ehdintä. Syksyllä hiilipula tyrehdytti miltei kokonaan hiilikaasuttimien myynnin ja marraskuussa 1943 yritys päätti keskittyä lähinnä traktorien kaasutinlaitteiden valmistukseen.⁵²

Kun juuri liikenteenharjoittajat alkoivat hankkia kaasuttimia jo varhaisessa vaiheessa, linja-autoliikenne joutui kaasutinlaitteiden koekentäksi. Pitkiä matkoja ajaneissa linja-autoissa tuotteiden puutteet ja mahdollinen huono kestävyys ilmenivät nopeasti. Monia laitteita jouduttiin romuttamaan kelvottomina

lyhyen käytön jälkeen ja moniin jouduttiin tekemään muutoksia, mikä heikensi linja-autoliikenteen kannattavuutta kasvattamalla kustannuksia.⁵³

Kaasutinlaitteiden käyttövarmuus parani sodan kuluessa, kun laitteita voitiin käytännön kokemuksiin perustuen kehittää entistä tarkoituksenmukaisemmiksi. Kuten taulukosta 29 ilmenee, käytettiin aluksi pääasiassa hiilikaasuttimia, joita suosittiin osittain siksi, että puukaasun syövytysvaikutus ja tervavaara olisivat moottorille haitallisempia kuin hiilikaasun. Kun puu hiillettiin puukaasutinlaitteissa vasta kaasuttimessa, kehittyi tervaa ja erilaisia orgaanisia happoja. Nämä voitiin kuitenkin muuttaa vaarattomiksi aineiksi saattamalla ne kosketuksiin hehkuvan hiilen kanssa (ks. kuvio 21).⁵⁴



Kuvio 21. Puukaasuttimessa puun hiiltäminen tapahtui itse kaasuttimessa, joten siinä voitiin käyttää hiilen sijasta polttoaineena sopivan kokoiseksi pilkottua puuta. Muodostuneen kaasun kulkiessa hehkuvan hiilikerroksen läpi voitiin moottorille vaaralliset aineet muuttaa vaarattomiksi. Hiilikaasuttimessa polttoainesäiliö ja ilmanjakokammio suuttimien oli eristetty kuumista kaasuista.

Heti alunperin syntyi kiistoja, kumpi kaasutintyyppi – puu- vai hiilikaasutin – oli parempi. Molemmilla oli omat kannattajansa ja omat etunsa.⁵⁵ Kilpailun voitti puukaasutin, joka vähitellen syrjäytti hiilikaasuttimen sodan kuluessa. Paljolti kehitykseen vaikutti myös polttoaineen saannin helppous ja hinta, jotka molemmat kallistivat vaakaa puukaasutinlaitteiden eduksi. Polttoaineen hintaesimerkkeinä⁵⁶ voidaan mainita, että laadukkaimman pilkkeen ylimmäksi myyntihinnaksi vahvistettiin 25.10.1940 28 markkaa hehtolitra, kun ensimmäisen luokan (kuoritusta koivusta valmistettu) hiili maksoi 60 markkaa hehtolitra. Neljännen luokan rimapuusta valmistetun hiilen hinta oli 45 markkaa hehtolitra. Kuorimattomasta haavasta tehdystä pilkkeestä sai peräi korkeintaan 24 markkaa hehtolitralta. Numeroita tarkasteltaessa on kyllä syytä huomata, että energia-arvoltaan hiili- ja pilkkehehtolitrat eivät vastanneet toisiaan.

»Häkyrit» käytössä

Siirtyminen häkäkaasun käyttöön merkitsi liikenteenharjoittajille pettymystä polttoainekustannuksissa. Oli ollut nimittäin yleinen käsitys, että hiili ja pilke olisivat olleet halpa polttoaine. Näin selittivät mm. laitteiden valmistajat. Linja-autoliikenteen kirjanpito osoitti kuitenkin aivan muuta. Laskelmien mukaan 20 kiloa painavan koivuhiilihehtolitrin olisi tullut vastata n. 12 bensiinilitraa. Arkipäivän työssä laskennalliset olosuhteet jäivät saavuttamatta, minkä lisäksi polttoainekustannuksia kohottivat jatkuvat hinnannousut. Kokemus osoitti, että jo siirtymävaiheessa polttoainekustannukset nousivat jopa kahteen markkaan kilometriltä, kun ne bensiiniä käytettäessä jäivät alle markan. Enemmän pysähdyksiä vaativassa lähi- ja paikallisliikenteessä ero oli vieläkin suurempi.⁵⁷

Kaasutinlaitteisia autoja oli vaivalloisempaa ajaa kuin bensiinikäyttöisiä, joten kuljettajilta vaadittiin yhä enemmän. Valmistelut ennen liikkeelle lähtöä täytyi alkaa entistä aikaisemmin, sillä sopivan kaasun kehittyminen vei yleensä ainakin parikymmentä minuuttia. Linjalle oli varattava mukaan päivän polttoaineannos, sillä kaasuttajaan oli lisättävä »panosta» n. 30–50 km:n ajon jälkeen kelin, maaston, nopeuden ja kuormituksen mukaan. Keskimääräinen kulutus oli n. 3–4 hehtolitraa pilkettä sadalla kilometrillä. Esim. Jyväskylä – Mikkeli – Jyväskylä -linjalle oli varattava pilkkeitä n. 10 säkillistä. Yleensä täytettiin vakiopaikoilla, esim. jonkin mäen päällä, sillä siitä auton sai mäkistartilla käyntiin ja nopeasti »kaasun päälle». Kokemattomalle »häkäpöntö» saattoi »tussauttaa» hehkuvat kekäleet silmille ja käräyttää kulmakarvat ja tukkaakin. Tällainen tapaus opetti varmasti pian tuntemaan laitteiden tavat. Varsinkin hiilikaasutinlaitteisten autojen ajaminen oli likaista puuhaa. Kuljettaja oli illalla joskus kuin nekeri, vain silmänvalkuaiset vilkkuivat valkoisina. Häkäkaasun käyttö vaaransi myös terveyttä, sillä häkämyrkytyksen mahdollisuus oli suuri. Vaarallisimpia olivat tallit, koska riittävä tuuletus jäi usein järjestämättä (ks. kuvio 27).

Kaasutinlaitteella varustettujen autojen ajamisen havainnollistamiseksi on seuraavassa esitetty lyhyet käyttöohjeet.⁵⁸ Mm. talviajo ja muut erikoisolosuhteet vaativat lisäksi omat erityistoimenpiteensä.

»KÄYNNISTYS.

1. Hiiliä kohennetaan, tuhka poistetaan, hiilikerroksen korkeus tarkistetaan. Luukku voidellaan grafiittivoiteella ja suljetaan. Puita liikutellaan kevyesti, minkä jälkeen puusäiliö täytetään. Kansi suljetaan huolellisesti.
2. Sekoitusventtiilin ilmaläppä suljetaan, imurin läppä avataan ja imuri pannaan käyntiin. Noin puolen minuutin kuluttua generaattori sytytetään. Kun kaasu on hyvää (palaa tasaisesti) pysäytetään imuri ja imurin läppä suljetaan.



Vaikeuksista ja vaivannäöstä huolimatta häkäkaasu osoittautui käyttökelpoiseksi polttoaineeksi, joskin kuljetuskustannukset kohosivat tuntuvasti. Matti Pirttijärvi matkustajineen »potretissa» taustana puukaasuttimella varustettu seka-auto. Matti Pirttijärven kokoelmat.

3. Sytytysvirta yhdistetään, kaasupoljin painetaan täysin alas, käynnistetään ja samalla avataan rauhallisesti sekoitusventtiilin ilmaläppä, kunnes moottori alkaa käydä. Moottorin annetaan käydä jonkin aikaa hiljalleen. (Jos moottori pysähtyy 'kuolleen kohdan' takia, pannaan imuri vielä hetkeksi käyntiin.)

AJAMINEN.

1. Muistettava vaihtaa ajoissa. Tarkistettava aika-ajoin ilmamäärän sopivaisuus.
2. Lisättävä puita aikanaan, ei kuitenkaan vähää ennen ajon lopettamista. Tarpeen mukaan karistettava tuhka ja laskettava vesi puhdistajasta.

PYSÄYKSIEN AIKANA.

1. Pysäyttäminen: Sytytys katkaistaan, ilmaläppä suljetaan, takaisinlyöntiläppä avataan hetkeksi.
2. Liikkeelle lähtö: Lyhyen pysäyttämisen jälkeen käynnistetään ilman muuta. Liikkeellelähtö tapahtuu heti kun 'kuollut kohta' on sivuutettu. Pidemmän pysäyksen jälkeen liikutellaan varovasti puita säiliössä, imuri pannaan käyntiin j.n.e. Jos hiilet ovat kokonaan lakanneet hehkumasta, on alettava sytyttämällä ne j.n.e.

PUHDISTUS.

Päivittäin: Jäähdyttäjää huuhdellaan illalla, vesi ja muta lasketaan pois karkea- ja hienopuhdistajista.

VIIKOITTAIN:

Generaattori tyhjennetään, hiilet vaihdetaan. Muut laitteet huuhdellaan perusteellisesti, korkkikerros⁵⁹ möyhennetään.

KUUKAUSITTAIN:

Kaikki laitteet tarkastetaan ja puhdistetaan huolellisesti. Korkki pestään tai uusitaan. Maalausta parannellaan.

HOITO.

Mutterit kiristellään aika-ajoittain. Vuodot ja tukkeutumat poistetaan. Kierteet ja tiivisteet voidellaan grafiittivoiteella.

Läppien ja säätöjohtojen liikkuvaisuus tarkastetaan. Imurin moottori voidellaan.

Hiiliharjat tarkastetaan.

Sähkölaitteiden kunto tarkistetaan. Sytytyksen oikea-aikaisuus tarkistetaan.»

Tämän päivän virkaveli pääsee häkäkaasuautomieheen verrattuna tosiaan helpolla polttoaineongelmista: tankki vain täyteen.

Matkustajille häkäkaasun käyttö merkitsi matkustusajan pitenemistä, sillä moottorin teho oli vain n. 30–60 prosenttia bensiinillä käyvän moottorin tehosta (ks. kuvio 20). Tavallista oli myös ylimääräinen jaloittelu työnnettäessä autoa voiman loputtua. LAL anoikin jo lokakuussa 1940 TVH:lta toimenpiteitä, että jyrkimpiä mäkiä tasoitettaisiin liikenteen helpottamiseksi.⁶⁰ Yksi keino selviytyä voimaa kysyvistä paikoista oli käyttää kriittisimmällä hetkellä pieni tippa bensiiniä avuksi, mitä varten auton katolle oli asennettu pieni tankki, josta johti putki kuljettajan ulottuvilla olleen hanan kautta kaasuttajaan. Näppärä oivallus tämäkin, sillä saman laitteen avulla auto voitiin käynnistää pienelläkin polttoainemäärällä.

Vaikeuksista ja vaivannäöstä huolimatta häkäkaasu osoittautui käyttökelpoiseksi polttoaineeksi, jonka avulla liikennettä kyettiin hoitamaan suorastaan yllättävän hyvin, millä oli suuri merkitys eri toiminnoille sekä kotiseudulla että rintamalla. Vain sen avulla liikenteen pysähtyminen voitiin estää. Kuljetuskustannukset tosin kohosivat tuntuvasti, mikä oli omalta osaltaan vaikuttamassa yleiseen hintojen kohoamiseen. Puu kuitenkin pelasti.

PULASTA TOISEEN

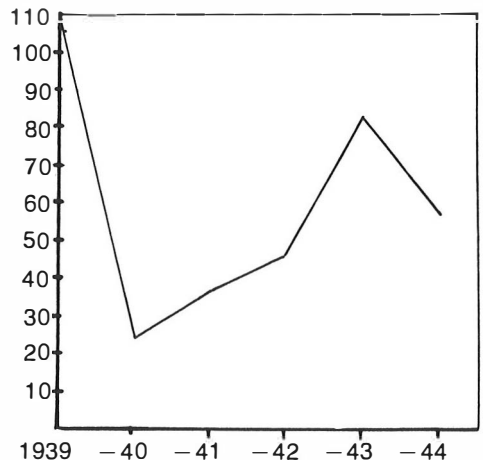
Niukkuutta voiteluöljystä

Maamme voiteluainevarastot olivat jokseenkin normaalit maailmansodan alettua. Niitä ei ryhdytty lisäämään, vaikka siihen sodan ensi kuukausina olisi ollut vielä mahdollisuuksia. Vuoden 1940 aikana varastot vähenivät uhkaavasti. Tuonti anglosaksisista maista loppui kesällä 1941, mutta vastapainoksi tuonti saatiin entistä suuremmassa määrin käyntiin Saksasta ja myös Tšekkoslovakiasta. Vuodesta 1942 lähtien öljyä alettiin hankkia myös suoraan Romaniasta, josta saatiin sodan loppupuolella huomattavia öljyeriä. Lisäksi pienehköjä määriä onnistuttiin hankkimaan Unkarista. Öljyntuonti oli sodan aikana suurinta v. 1943, minkä jälkeen se alkoi jälleen laskua. Kchitys ilmencce kuviosta 22.⁶¹

Maassa oleva öljy pyrittiin käyttämään mahdollisimman tarkoin hyödyksi, minkä lisäksi ponnisteltiin sopivan korvikkeen kehittämiseksi maaöljyperäiselle voiteluöljylle. Suomessa ryhdyttiin aluksi sekoittamaan hyvälaatuisiin öljyihin huonolaatuisia. *Jäteöljy* oli sotatilanteessa entistäkin tärkeämpi raaka-aine, jonka uudelleen jalostusta ja uudelleen käyttöä pyrittiin tehostamaan. Kansanhuoltoministeriö antoi jo 26.9.1940 päätöksen, jonka mukaan kaikki polttomoottoreista saatu jäteöljy oli puhdistettava ja käytettävä uudelleen. Jäteöljyä ei siten olisi saanut käyttää esim. puukaasutinautojen puhdistimissa, kuten oli tehty.⁶³ Tämän päätöksen voimaantulon jälkeen kansanhuoltoministeriön oikeuttama liike sai luovuttaa autoilijalle käytettyä öljyä vastaan 2,5 kertaisen määrän uutta tai puhdistettua öljyä. Ellei käytettyä öljyä ollut lainkaan tai riittävästi, oli ostolupa anottava kansanhuoltoministeriöltä ja selvítettävä syy, miksi tarpeellista määrää jäteöljyä ei voitu luovuttaa. Kontrolli oli siten tarkka.⁶⁴

Kun voiteluöljyn saanti vaikeutui, kutsuttiin LAL:n hallitus neuvottelemaan ja päättämään öljyn kulutuksen vähentämisestä 20.4.1941 valtion moottoripolttoainetoimikunnan lähettämän kirjelmän vuoksi. Voiteluainetilanne alkoi siten näyttää huolestuttavalta vasta näinkin myöhään, sillä tuonti oli varsinaisesti tyrehtynyt vasta aivan vuoden 1940 lopussa. Liikenteenharjoittajat katsoivat, ettei

Kuvio 22. Kivennäisvoiteluöljyjen tuonnin määrä 1939–1944. Vuosi 1935 = 100⁶². Linja-autoliikennettä jouduttiin keväällä 1941 vähentämään öljyntuonnin tyrehtyttyä edellisen vuoden lopulla. Lähde: Nars 1966 s. 163.



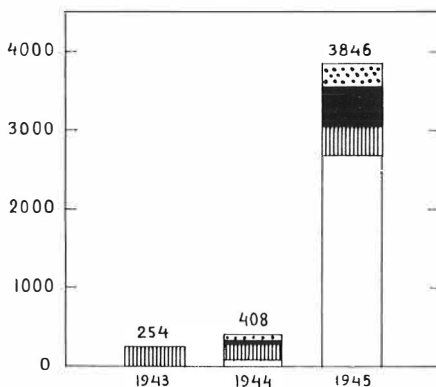
linja-autoliikennettä voitu enää vähentää aiheuttamatta kohtuuttoman suuria vaikeuksia maan talouselämälle. Tarvittava öljynsäätö oli saavutettavissa tarkoituksenmukaisimmin säännöstelemällä öljynjakelua. He suosittelivat vaihtoprosentiksi 25:tä ja sitoutuivat luovuttamaan vanhaa öljyä 25 litraa sataa litraa kohti.⁶⁵

Kokouksessaan saman vuoden toukokuun alkupäivinä LAL:n hallitus joutui kuitenkin toteamaan, ettei öljynsäätötyöskentelyssä ollut neuvotteluista huolimatta päästy suotuisaan tulokseen, vaan liikennettä oli jouduttu rajoittamaan 10–20 prosenttia. Hallitus piti ratkaisua periaatteellisesti niin tärkeänä – supistuksen pienuudesta huolimatta – että se katsoi välttämättömäksi edelleen vaatia öljyjen säännöstelyä ja määräsi toimihenkilöt julkisessa sanassa ja suhteissa viranomaisiin esittämään kannan, ettei linja-autoliikennettä enää voitu silloisesta määrästä supistaa ja tehdä sitä samalla matkustajille merkityksettömäksi ja liikenteenharjoittajille täysin kannattamattomaksi.⁶⁶

Vuonna 1942 öljypula helpottui osittain. Syyskuun 1. p:stä alkaen saatiin öljyä kulutuksen korvaamiseksi 0,5–0,7 litraa 100 kilometriä kohti, minkä lisäksi annettiin 35 prosenttia vaihtoöljyä. Öljyn säännöstelyjärjestelmää muutti 20.8.1942 annettu päätös.⁶⁷

Sodan alettua ryhdyttiin entistä tehokkaammin tutkimaan kotimaisten synteettisten öljyjen valmistusmahdollisuuksia. Erityisesti tutkittiin turpeen jalostamista. Tätä hoitamaan perustettiin *valtion turveteollisuuden keskusvaliokunta* ja suunnittelutoimisto. Lisäksi KHM:n poltto- ja voiteluaineosastossa toimi erikoistomisto tutkimus- ja kehittämistoiminnan edistämiseksi. Toimintaa pyrittiin tehostamaan 3.12.1943 annetulla lailla kotimaisten moottoripolttoaineiden ja voiteluainesten sekä niiden raaka-aineiden valmistuksen ja käytön edistämiseksi. Mainitut elimet pääsivät suunnittelussaan niin pitkälle, että tekivät v. 1943 valtioneuvostolle ehdotuksen synteettisten voiteluöljyjen valmistamisesta. Perustettavaksi esitettiin tällöin n. 15 000 tonnia synteetitua tuotteita valmistavaa laitosta Pelsonsuolle. Yksikkö olisi suunnitelmien mukaan tuottanut mm. n. 4 600 tonnia korkealaatuisia polttoaineita, 3 400 tonnia dieselöljyä ja 1 500 tonnia bensiiniä. Suunnitelmia pitemmälle hanke ei kuitenkaan toteutunut.⁶⁸

tn.



raaka-aine: sulfaattipiiki

» : raaka mäntyöljy

» : sulfaattitärpätti

» : kantoterva + 1/3 maahantuotu liuskeöljy

Kuvio 23. Voiteluöljyjen korvikevalmistus 1943–1945. Korvikeöljyn valmistus pääsi vauhtiin vasta sodan jälkeen. Sota-ajasta oli selviydyttävä säännöstelemällä ja säästämällä. Lähde: Nars 1966 s. 62.

Voiteluöljyn valmistusta kokeiltiin lisäksi tärpätistä, kantotervasta, mäntyöljystä, juoksevasta hartsista ja sulfiittilipeästä. Myös sulfaattipikeä käytettiin raaka-aineena. Käyttökelpoisimmaksi osoittautui kantoterva, jonka hyödyntämisessä oltiin v. 1943 jo niin pitkällä, että perustettiin valtioonemmistöinen Tervaöljy Oy suunnittelemaan ja toteuttamaan öljyn valmistusta. Puolustusvoimien tervatehtaiden luku kasvoi kevääseen 1944 mennessä 35:een. Tervan tuotanto nousi nopeasti rauhanaikaisesta 1 000 tonnista n. 7 000 tonniin vuodessa. Vuosina 1943–1945 maassamme valmistettiin korvikeöljyä yhteensä n. 4 500 tonnia, mistä lähes kaksi kolmasosaa saatiin tervaöljytehtaista. Vaikeutena oli kantojen työläs kerääminen, sillä työvoimaa ei ollut riittävästi saatavissa. Tehokkaampi korvikeöljyjen valmistus alkoi vasta sodan jälkeen, kuten kuviosta 23 ilmenee. Autoliikenteelle ei sota-aikana ollut sanottavaa apua korvikeöljyistä. Oli selvittävä tiukasti säännöstellen ja käyttettyä öljyä puhdistacn.⁶⁹

Puutetta renkaista

Sota-ajan »pularintama» oli laaja: miesten, kaluston, voitelu- ja polttoaineiden puutteen lisäksi oli myös suuria rengashuollon järjestämisvaikeuksia. Rengastilannetta pidettiin v:n 1941 loppupuolella suorastaan kriittisenä. Jo tätä ennen oli ryhdytty toimiin tilanteen hallitsemiseksi. Helmikuussa 1941 annettiin kaksi määräystä. Toisella KHM velvoitti liikenteenharjoittajat – ja muutkin autoilijat – lähettämään kaikki käytetyt renkaat sekä rengasromun joko Nokialle kumitehtaal- le tai oman paikkakunnan luotettavalle kumikorjaamolle. Valtioneuvoston antamalla päätöksellä seisovista autoista takavarikoitiin n. 4 000 rengasta. Takavarikko laajennettiin vielä v:n 1942 alussa koskemaan kaikkia paitsi luvanvaraisesti liikennöivien autojen renkaita.⁷⁰ Välttämättömimmän liikenteen varmistamiseksi oli siten turvauduttava poikkeuksellisiin toimenpiteisiin – kuten sotatilanteessa yleensä muutenkin jouduttiin tekemään.

Renkaiden puutteen linja-autoliikenteelle aiheuttamaa uhkaa kuvaa se, että LAL ryhtyi puuhaamaan renkaita Ruotsista. Liitto kääntyi 20.9.1941 Ruotsin vastaavan veljesjärjestön puoleen pyytäen sitä järjestämään käytettyjen, mutta vielä käyttökelpoisten renkaiden keräyksen sikäläisten liikenteenharjoittajain keskuudessa. Näin mahdollisesti saatavat renkaat LAL tarjoutui ostamaan. Suunnitelmaa ei kuitenkaan voitu toteuttaa Ruotsissa vallinneen tilanteen vuoksi.⁷¹

Uusia renkaita oli tosin vielä jonkin verran saatavissa. Jako suoritettiin kiireellisyysjärjestyksessä, minkä vuoksi renkaan saamiseksi oli anottava ostolupa KHM:ltä tarkoitusta varten laadittua lomaketta käyttäen. Anomukseen oli ensin saatava myyjän merkintä siitä, että haluttu rengas oli saatavissa. Anomuksessa annettavien tietojen vahvistukseksi oli mahdollisuuksien mukaan hankittava paikallisen kansanhuoltolautakunnan vahvistus. Renkaan hankinnasta aiheutui siis melkoista vaivannäköä byrokratian eri portaissa. Kun lupa sitten saatiin, se

oli autokohtainen, joten renkaan vaihtaminen toiseen autoon oli luvatonta. Se tuntui automiehestä järjettömältä.

Hätä on keksintöjen äiti, sanotaan. Niin oli autorengasalallakin, kun sotia edeltäneestä toinen toistaan parempien autonrenkaiden tulvasta jouduttiin niukuuteen. Jo maailmansotien välillä oli eri puolilla maailmaa pyritty löytämään kumille *korviketta*. Käyttökelpoisia raaka-aineita oli lähinnä kolmenlaisia:

1. Erilaiset mineraaliraaka-aineet, joista tärkeimmät olivat mineraaliöljy, hiili ja kalkki
2. Asetyleeni
3. Tärkkelyspitoiset raaka-aineet, esim. vehnä, maissi ja peruna

Kaksi tekokautsulajia osoittautui muita paremmiksi, saksalainen *Buna* ja amerikkalainen *GR-S*. Molemmat korvasivat tietyissä suhteissa luonnonkumin, sillä ne olivat taipuisia, vedenpitäviä ja vanhenivat hitaasti, mutta kimmoisuus ja kestävyys oli pienempi kuin luonnonkumin. Molempia alettiin tuoda myös Suomeen. Erityisesti Saksasta saatu *Buna* oli tärkeä rengasteollisuudellemme.

Myös voikukasta pyrittiin saamaan sopiva korvikekumin raaka-aine. Esikuva lienee saatu Neuvostoliitosta, jossa kautsuraaka-aineena käytettiin menestyksellisesti juuri voikukkaa. Suomessa tehtiin professori Otto Vallen johdolla voikukan viljelyskokeita 45 paikkakunnalla. Tulokset jäivät kuitenkin heikoiksi – aivan samoin kuin myös Ruotsissa. Koetoiminnalla ei siten ollut suurta käytännön merkitystä, mutta kiintoisia tuloksia saatiin kaikesta huolimatta.⁷² Siksi myös keinokumi oli tuotava kokonaan ulkomailta.

Ruotsissa tehtiin jo sodan aikana rauta- ja puurengaskokeiluja, mutta Suomessa oli korvikkeena tässä vaiheessa autoissa vain keinokumi. Polkupyöriä varten sen sijaan oli jo kesällä 1943 korvikerengas, jonka kulutuspuunnan muodostivat jousien varassa olevat puupalikat. Ihme kyllä, valmistusmateriaali oli pääasiassa ulkomaista: palikat unkarilaista valkopyökkiä ja ruotsalaiset jouset!⁷³ Puurengas ei tullutkaan meillä käyttöön.

Koska maassamme oli aloitettu renkaiden valmistus jo v. 1932, valmiutta oli omaan rengastuotantoon. Raaka-aineista oli huutava puute, minkä vuoksi rengastuotanto voitiin käynnistää uudelleen ensimmäisen raaka-ainelähetyksen turvin joulukuussa 1941. Renkaiden puute alkoi hiukan hellittää kuitenkin vasta seuraavan vuoden alussa, jolloin Saksasta saatiin *Bunakumin* lisäksi erä valmiita renkaita, aluksi keskimäärin n. 1 000 kpl kuukaudessa. Kun kotimainen rengastuotanto oli n. 2 000 rengasta, voitiin välttämättömin tarve juuri ja juuri tyydyttää. Kun myös renkaiden korjausta tehostettiin entisestään, voitiin linja-autoliikennettä renkaiden puolesta varovasti lisätä.⁷⁴

Rengastilanne olisi ollut vieläkin parempi, mikäli kotimaassa valmistettujen korvikerenkaiden laatu olisi ollut korkeampi. *Bunakumista* valmistetut renkaat eivät osoittautuneet läheskään luonnonkumisten veroisiksi. Erityisesti kovalla pakkasella ne murtuivat helposti. Muutenkin ne olivat laadultaan niin heikkoja,

että liikenteenharjoittajain kokemusten mukaan niillä kyettiin kaukoliikenteessä ajamaan vain n. 20 000 km:ä.⁷⁵

Renkaiden saanti jatkui vaikeana koko sota-ajan. Esim. syyskuussa 1943 LAL kääntyi KHM:n puoleen ilmoittaen tilanteen niin vaikeaksi, että ellei renkaita saataisi runsaammin ja nopeammin, valitettavan yleiseksi käyneeltä linja-autojen seisottamiselta ei voitaisi välttyä. Polttoainepula ei siten ollut enää pahinta, vaan linja-autoliikenteen määrä vaihteli päivittäinkin riippuen renkaiden kunnosta. Ellei vanhoja kyetty enää millään keinoin »tossuttamaan», ei ollut muuta mahdollisuutta kuin lopettaa liikennöiminen.⁷⁶ Liikenteenharjoittajilta tulikin usein LAL:lle rengasasioihin liittyviä avunpyyntöjä. Milloin pyydettiin tekemään rengasanomuksia, milloin kiirehtimään KHM:ssä anomusten käsittelyä, mikä näyttää joskus kestäneen puolitoistakin kuukautta. Se oli pitkä aika odottavalle, jonka toimeentulosta oli kysymys. Helppoa ei toki ollut viranomaisillakaan, jotka pystyivät tyydyttämään vain murto-osan tarpeesta. Tärkeysjärjestyksen määrittäminen oli helpompaa paperilla kuin käytännössä.⁷⁷

»Virallisen tien» lisäksi renkaan saattoi saada muutenkin. Liikenteenharjoittaja Vesanen muisteli, että voiviemisillähän renkaita Helsingistä joskus sentään sai.⁷⁸ Hätä ei aina lakia lukenut.

Renkaiden kulutusta pyrittiin vähentämään eri tavoin. Suurinta sallittua nopeutta pienennettiin niin, että se oli linja-autoilla lopulta vain 40 km/t. Kuorma-autolla sai ajaa 35 km/t ja henkilöautolla 60 km/t. LAL pyrki pitämään jäsenistönsä tietoisena rengastilanteesta ja antoi lisäksi renkaiden säästämisohjeita sekä -kehotuksia. Erityisesti korostettiin, ettei aikataulusta myöhästymistä

Armeijan autoihin renkaita vielä löytyi kesällä 1943, mutta kotirintamalla oltiin renkaiden puutteen vuoksi jo suurissa vaikeuksissa. Linja-autoliikenteen määrä vaihteli päivittäinkin riippuen renkaiden kunnosta. Kun vanhoja ei enää kyetty »tossuttamaan», oli liikenne keskeytettävä. Kolonna tauolla marssilla etulinjoille kesällä 1943. SA-kuva.



saanut ajaa kiinni, sillä jo pienikin nopeuden lisäys lisäsi renkaan kulumista tuntuvasti.⁷⁹

Myös ylikuormitus nopeutti renkaiden kulutusta. Kun vielä täyteen ahdettujen autojen painoa lisäsivät hääkaasulaitteet ja mukaan varattavat polttoaine-erät, voi hyvin käsittää, että loppuun kuluneet renkaat olivat kovilla. Vaikka huonoja vararenkaita olikin paljon mukana, ei silti aina päästy perille. Esim. Oulun – Utajärven linjaa liikennöineellä Jaakko Valpulla oli kerrankin seka-autonsa lavalla kuusi vararengasta, mutta nekään eivät riittäneet. Olosuhteiden pakosta liikenteenharjoittajain oli ryhdyttävä joillakin pitemmillä maaseutulinjoilla vähentämään ylikuormitusta renkaiden säästämiseksi. Päämajan kuljetusvälineosasto olisi halunnut kieltää linja-autojen ylikuormituksen kokonaan, mitä LAL taas jyrkästi vastusti. Se esitti KYTM:lle, että kaukolinjojen ylikuormitukseksi sallittaisiin vain korkeintaan 30 prosenttia silloisen 50 prosentin sijasta.⁸⁰

Tieverkon kunto rappeutuu

Sota-aika vaikutti merkittävästi tielaitoksen kehitykseen, sillä pula iski tiemäärärahoihin, joiden osuus valtion kaikista menoista laski 1930-luvun loppupuolen 4–5 prosentista yhden prosentin tienoille, kun rahaa tarvittiin kipeämmin muualle. Sota oli kaiken mitta. Koko toimintaa oli tarkasteltava asettaen sen vaatimukset ensisijaisiksi. Valta- ja kantatieverkon rakentaminen pysähtyi, kun rakennustoiminnan painopiste siirtyi itärajalle ja Pohjois-Suomeen eli sotatoimialueelle ja sen läheisyyteen, kuten seuraava taulukko osoittaa.

Taulukko 31. Valtion maantierakennukset (uudet työt, tienparannukset) 1940–1944 lääneittäin.

Lääni	Uudet työt			Tienparannukset			Yhteensä		
	kpl	km	%	kpl	km	%	kpl	km	%
Uudenmaan	3	30	4,6	5	12	0,2	8	42	0,7
Turun ja Porin	1	37	5,5	5	57	1,0	6	94	1,5
Hämeen	2	14	2,1	7	14	0,2	9	28	0,4
Viipurin	8	59	8,8	20	3 227	57,3	28	3 286	52,2
Mikkelin	–	–	–	2	10	0,2	2	10	0,2
Kuopion	–	–	–	5	116	2,1	5	116	1,8
Vaasan	–	–	–	13	117	2,1	13	117	1,9
Oulun	9	336	50,4	10	1 120	19,9	19	1 456	23,1
Lapin	3	191	28,6	8	959	17,0	11	1 150	18,2
Koko maa	26	667	100,0	75	5 632	100,0	101	6 299	100,0

Oulun ja Lapin lääniin rakennettiin runsaat 500 km uusia teitä eli 79 prosenttia kaikista teistä. Ne hyödyttivät siinä vaiheessa enemmän Saksan armeijaa kuin kotimaan siviili liikennettä. Sotaa edeltäneisiin vuosiin verrattuna lasku oli mel-

koinen. Kun 1940–1944 valmistui TVH:n vuosikirjojen mukaan keskimäärin vuodessa n. 90 kilometriä maanteitä, oli vastaava luku rauhanvuosina 1934–1938 yli 200 kilometriä.

Teiden kunnossapito korostui sotavuosina aikaisempaa enemmän, sillä maanteiden kunnossapitoon myönnettiin lähes kolme kertaa enemmän varoja kuin varsinaiseen rakennustoimintaan. Tienparannustöiden painopiste oli Viipurin läänissä, jonka tiestöä sotilaskuljetukset koettelivat kovasti. Resurssien niukkuuden vuoksi tiestön kunto alkoi rappeutua, mistä myös linja-autoliikenne joutui kärsimään. Niinpä LAL lähetti TVH:lle teiden kunnan parantamishuomautuksia. Esim. v. 1943 todettiin TVH:lle lähetetyssä kirjelmässä, että teiden kuoppaisuus teki vaikeaksi renkaita säästävän hiljaisen ajon. Lisäksi oli havaittu teiden olleen monin paikoin liian kuperia, joten parirenkaiden sisemmät renkaat tulivat ylikuormitetuiksi, minkä vuoksi niitä räjähti useammin kuin ulompia renkaita. TVH puolestaan katsoi, ettei sillä ollut poikkeuksellisissa oloissa mahdollisuutta huolehtia teiden kunnosta yhtä hyvin kuin normaaliaikana, sillä suurin osa sen autoista ja tiekoneista oli otettu puolustuslaitoksen käyttöön. Lisäksi työvoimasta ja tarvikkeista oli kova puute. Vaikeudet huomioon ottaen TVH katsoi, että tiet oli kotiseudulla kyetty pitämään jokseenkin hyvässä kunnossa.⁸²

SOTA-AJAN LIIKENTEN »SALDO»

Jatkosota päättyi syyskuussa 1944 Neuvostoliiton kanssa solmittuun välirauhaan. Sota jatkui kuitenkin kevääseen 1945 saakka Pohjois-Suomessa saksalaisten joukkojen karkoittamiseksi. Rauhanehdot olivat vieläkin kovemmat kuin ankaran Moskovan rauhan ehdot talvisodan jälkeen. Suomi menetti maa-alastaan nyt 12 prosenttia. Yli 400 000 suomalaista joutui etsimään uutta asuinpaikkaa. Menetyksiin oli laskettava myös n. 85 000 kaatunutta, minkä lisäksi moni rintamamies oli saanut pysyvän vamman. Sodan tilinpäätös oli raskas. Maksamista odotti lisäksi suunnattoman suurelta tuntunut sotakorvaus.

Yhteenvetona linja-autoliikenteen kehityksestä sota-aikana voidaan todeta sotien ja niihin välittömästi liittyvien erilaisten pulien vähentäneen maamme aikaisemmin vilkasta linja-autoliikennettä rajusti, mikä merkitsi monien kulkumahdollisuuksien olennaista heikkenemistä. Pitkään kestänyt jatkosota vaurioitti linja-autoyhteyksiä huomattavasti enemmän kuin talvisota, mikä ilmenee mm. seuraavista numeroista.

Ajankohta	Yksityisen liikenneverkon tiepituus/km
Kesä 1938	32 699
Talvisodan jälkeen	29 450
Kesä 1944	16 179

Vaikka otetaan huomioon myös valtion linja-autoliikenne, oli lähes puolet siitä tiepituudesta, jolla liikennöitiin ennen sotia, jäänyt kesällä 1944 kokonaan ilman liikennettä. Sodan loppuvaiheessa tilanne oli vielä heikompi. Sielläkin, missä liikennettä oli voitu kovin ponnistuksin ylläpitää, sen säännöllisyys oli heikentynyt.

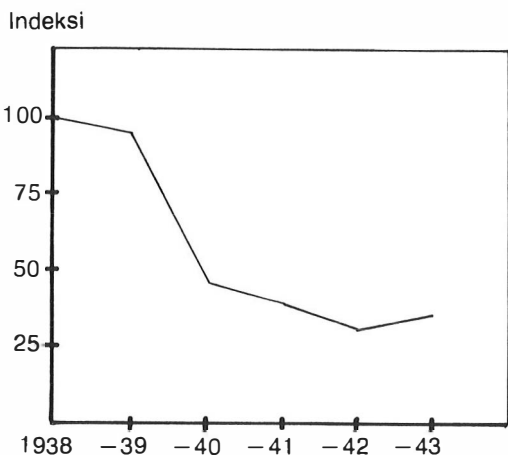
Liikenteen kehitystä sotavuosina voidaan tarkastella kokoavasti vielä *indeksilukusarjan* avulla. Tiedot seuraavaa kuvaajaa varten on saatu pariltakymmeneltä maamme suurimmalta linjaliikenneyrittäjältä, jotka lähettivät liitolle tiedot liikenteensä määrästä vuosina 1938–1943. Aineiston voidaan katsoa jokseenkin hyvin edustavan koko yksityistä linja-autoliikennettä, koska »otoksessa» olevilla yrityksillä oli sekä kauko- että paikallisliikennettä ja ne toimivat eri puolilla maata.

Aikaisempaan tilanteeseen verrattuna liikenteen määrä supistui siis rajuisimmin v. 1940. Vuonna 1943 alkoi taas kasvu, kunnes sotatilanteen kiihtyminen keskeytti sen.

Liikenteen säilyttäminen edes sillä tasolla, missä se kulloinkin onnistuttiin pitämään, vaati liikenteenharjoittajilta ja henkilökunnalta raskaita ponnisteluja, ennakkoluulottomuutta, sitkeyttä ja kekseliäisyyttä. Paljosta täytyi tinkiä, sillä renkaista, voitelu- ja polttoaineesta oli puutetta. Siten liikennöiminen oli epävarmaa.

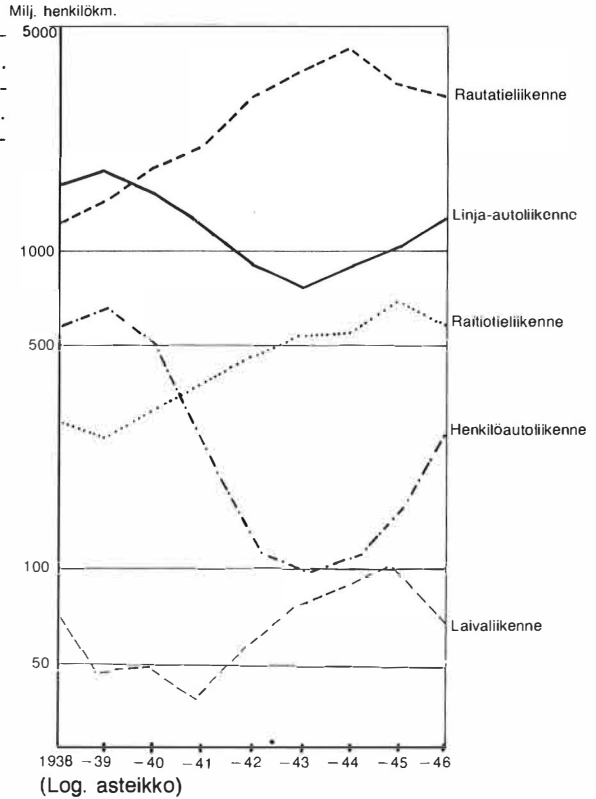
Viranomaiset säännöstelivät liikennettä käyttääkseen rajalliset voimavarat kokonaistilanteen kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti. Monesti ennakkosuunnitelmat kuitenkin pettivät, sillä sotatilanteen aikana tulevaisuutta oli entistäkin vaikeampi ennakoida. Toisinaan liikennettä ei voitu hoitaa suunnitellussa määrin kaluston puutteen, toisinaan taas jonkin muun puutteen vuoksi. Liikenteenharjoittajain itsensä suorittamat rajoitukset näyttävät onnistuneen paremmin kuin viranomaisten suorittamat. Puukaasu pelasti liikenteen.

Vallinneissa oloissa linja-autoliikenne ei luonnollisestikaan pystynyt palvelemaan suurta matkustajatulvaa totutulla ja haluamallaan tavalla. Kun tiedetään



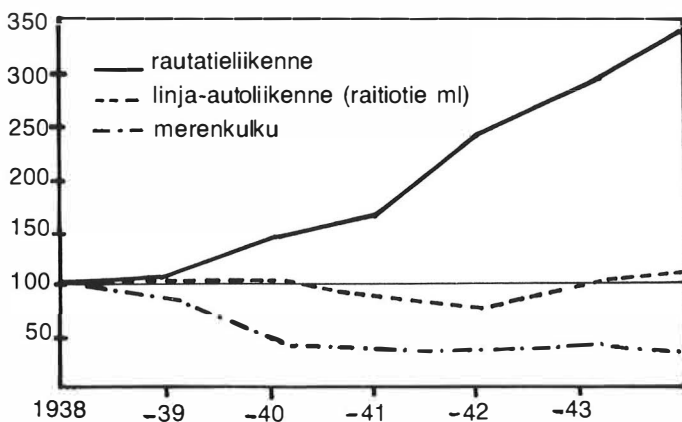
Kuvio 24. Parinkymmenen yksityisen liikenteenharjoittajan linja-autoliikenteen määrä 1938–1943. Vuosi 1938 = 100. Lähde: Vänttinen 1945 s. 67.

Kuvio 25. Henkilöliikenteen suoritteet 1938–1946. Rautatieliikenteen suorite kasvoi mm. sotilas- ja evakkoliikenteen sekä linja-autoliikenteen suurten rajoitusten vuoksi nopeasti. Jyrkimmin romahti henkilöautoliikenteen määrä. Lähde: Kiiskinen 1954 s. 132.



liikennöimisen tuolloiset vaikeudet, tuntuu linja-autoliikenteeseen ajoittain kohdistettu jopa kärkevä arvostelu kohtuuttomalta. Siihen »syllistyneet» eivät ilmeisesti olleet tilanteesta riittävän hyvin selvillä. Se kuvastanee myös pitkän sodan aiheuttamaa väsymystä ja ärtymystä. Pikemminkin on todettava, että maamme linja-autoliikenteen parissa työskennelleet kykenivät tunnustusta ansaitsevasti hoitamaan liikennettä kaikista vaikeuksista huolimatta, millä oli suuri merkitys kotiseudun sekä rintaman elämälle ja mielialalle. Linja-autojen pyöriminen oli eteenpäinmenon symboli.

Sota-aika muutti kuljetusmuotojen keskinäistä asemaa. Eri liikennemuotojen suoritteiden mittaaminen on tosin varsin vaikeaa, minkä vuoksi esitettyihin suoritelukuihin on suhtauduttava varauksellisesti. Kehityssuunta oli kuitenkin selvä: kiskoliikenteen asema korostui, sillä rautateiden henkilökuljetukset kohosivat sota-aikana lähes 3,5-kertaisiksi v:een 1944 mennessä ja tavarankuljetukset 1,5-kertaisiksi. Junia oli helpompi pitää liikenteessä mm. siksi, että rautateiden kaluston ja polttoaineen kotimaisuusaste oli suurempi kuin autoliikenteen. Paitsi mm. sotilas- ja evakkoliikenteestä aiheutunutta matkustajien lisäästä johtui junaliikenteen henkilökuljetusten suoritteiden kasvu tavanomaista huomattavasti pitemmistä kuljetuksista, mikä kasvatti henkilökilometrejä. Juna oli monesti myös ainoa vaihtoehto linja-autoliikenteen supistusten vuoksi. Kaikkein vähiten



Kuvio 26. Henkilöliikenteen volyymi-indeksi 1938–1944. Vuosi 1938 = 100. Rautatieliikenteen kasvu johtuu suurimmaksi osaksi sotilaskuljetuksista. Linja-autoliikenteen volyymi oli pienimmillään v. 1942. Lähde: Länsman 1969 s. 165.

polttoaineen ja kaluston puute vaikeutti vesikuljetuksia, minkä vuoksi etenkin kotiseudulla vesiliikenteellä oli suuri merkitys liikakuormitettujen tai puuttuvien juna- ja autoyhteyksien täydentäjänä.⁸³ Henkilökuljetusten kokonaistilanteen kehitys on nähtävissä kuviosta 25 ja 26. Kuviota 26 tarkasteltaessa täytyy ottaa huomioon, että kysymyksessä ovat taloudelliseen tuottavuuteen perustuvat laskelmat, jotka eivät välttämättä ole vertailukelpoisia eri kuljetusmuodoissa. Kehityksen suunta tulee kuitenkin riittävän selvästi esille.

Linja-autoliikenne sotien jälkeen

Elpyminen 1940-luvulla

»Sodan loputtua oltiin romuna niin autot kuin miehetkin. Itsekin olin sairastunut ja vasta päässyt sotasairaalaan. Kun menin tapaamaan palautettuja linja-autoja, niin siellä tapasin myös entisen palvelijani. Olimme kaksi romua vastakkain. Nyt oli sitten lähdettävä tyhjästä luomaan jotain.»

(Liikenneneuvos U. Hakola, LAL:n kirjehaast. 1956)

TUHOJEN KORJAAMISTA LINJALIIKENTEESSÄ JA ...

Rauhanteon seurauksena LAL:n Viipurin paikallisosaston alue pieneni kolmannekseen entisestään. Moni alueen liikenteenharjoittaja joutui lähtemään evakko-taipaleelle. Taakse oli jätettävä tutuksi tulleet linjareitit – tilanne muistutti siis paljon talvisodan loppumisen jälkeistä aikaa. Siirtolaisliikenteenharjoittajain uudelleen sijoittamista ryhtyi tutkimaan toimikunta, jonka puheenjohtajana oli hallitusneuvos Klaus Häkkänen ja jäsenenä dipl.ins. Yrjö Vanttinen, liikennetar-kastaja Sven Mattsson sekä liikenteenharjoittajat F. V. Judén, Matti Korpelainen ja Toivo Tommola.¹

Osa luovutetun alueen liikenteenharjoittajista luopui entisestä ammatistaan, osalle KYTM esitti linjoja alueille, joilla katsottiin olevan liikennetarvetta. Osalle sijoitettavista taas myönnettiin liikenneluvat linjoille, joita he olivat ajaneet välirauhan ja sotavuosien aikana kotijoukkojen esikunnan liikennetoimistojen luvilla. Siirtolaisliikenteenharjoittajain asema ei ollut helppo, mutta joustavuutta vaadittiin myös sijoitusalueiden »vanhoilta» yrittäjiltä. Aivan kitkatta sijoittaminen ei näytä sujuneen. Esim. toimenpiteiden hitaudesta kohdistettiin kritiikkiä valtion viranomaisiin sekä omaan liittoon. Tyytymättömyyttä ilmeni myös siksi, että evakkoliikenteenharjoittajille katsottiin miltei poikkeuksetta annetun huonosti kannattavia linjoja. Kokonaisuutena katsoen sijoituksen voidaan kuitenkin katsoa onnistuneen jokseenkin hyvin, minkä vuoksi linjaliikenneverkko tihentyi nopeammin kuin mitä se olisi tapahtunut ilman siirtolaisliikenteenharjoittajia. Tällä oli suuri merkitys ankarasti kuormitetun linja-autoliikenteen ja kuljetuksia kaipaavan matkustajan kannalta.²



Sodan loputtua maamme tiestö oli monin paikoin kaluston lailla loppuunajettu. Jälleenrakennuksen painopiste oli Lapissa. Tiestön perusteellista kunnostusta haitannut varojen puute ilmenee mm. tämän »tiekarhun» hytistä. Erkki Savolaisen kokoelmat.

Erityisen paljon ponnisteluja linja-autoliikenteen uudelleen aloittaminen vaati myös pahasti hävitetyn Lapin liikennöitsijöiltä. Esim. liikenteenharjoittaja J. M. Eskelinen joutui Ruotsin puolelle paetessaan jättämään kaksi linja-autoaan Aavasaksalle. Näistä saksalaiset veivät toisen mukanaan ja polttivat toisen. Kun yrittäjä tammikuussa 1945 pääsi palaamaan, oli lähes kaikki hävitetty. Pitkällisen ja monesti varsin vaikean uurastuksen tulokset oli menetetty. Mutta kaikkeen oli sopeuduttava, uusi uurastus alkoi. Armeijasta palautettuja autoja ryhdyttiin korjaamaan, autotallia rakentamaan poltetun raunioille ja liikenne käynnistyi uudelleen kasvaen vuosi vuodelta. Vahvoissa yksilöissä oli linja-autoliikenteen voima.³

... TIEVERKOSSA⁴

Sodan päätyttyä maamme tieverkko oli kaluston lailla loppuunajettu, erityisesti siellä, missä oli ollut raskaat sotilas- ja evakkokuljetukset sekä saksalaisten vetäytyessään aiheuttamat tuhot. Lapin tiet olivat joutuneet systemaattisen hävityksen kohteeksi, mikä hidasti linja-autoliikenteen viriämistä uudelleen. Tiet olivat suurimmaksi osaksi käytännöllisesti katsoen ajokelvottomia, sillä saksalai-

set olivat tuhonneet n. 1 000 siltaa, n. 30 lossia ja 3 000 maantierumpua. Kunnan heikkenemisen lisäksi Itä-Suomen tiestö kärsi alueluovutuksen aiheuttamasta liikenteellisen toimivuutensa vähenemisestä. Teitä jouduttiin luovuttamaan alue-luovutuksissa lähes 9 000 kilometriä – luonteeltaan suurimmaksi osaksi paikallisia. Maamme maantieverkko lyheni noin seitsemän prosenttia, koko yleinen tieverkko n. 13 prosenttia.

Vaikka tielaitosmenot markkamääräisesti nelinkertaistuivat sodan jälkeen, ei teiden kuntoa kyetty heti olennaisesti parantamaan. Suurin osa määrärahoista oli käytettävä Lapin teiden jälleenrakentamiseen, minkä lisäksi kunnan paranemista hidasti mm. moottoriajoneuvoliikenteen lisääntyminen ja kunnossapidon organisatorinen hajanaisuus, mihin toi parannusta v:n 1948 tielain uudistus. Sota aiheutti niin suuria vaikeuksia, että tienrakennus sai odottaa vuoroaan, mikä näkyy myös seuraavasta taulukosta.

Taulukko 32. Tiestön pituus 1945–1949/km⁵

Vuosi	Maanteitä ja maantiejatkoja yhteensä	Kunnan- ja kyläteitä yhteensä	Yleisiä teitä yhteensä
1945	31 383	29 283	60 666
1946	31 712	28 213	59 925
1947	31 844	27 482	59 325
1948	32 385	27 092	59 477
1949	32 489	27 391	59 880

Yleisten teiden pituuden väheneminen v. 1947 johtui kyläteiden määrän laskemisesta yli 1 200 kilometrillä, kun niitä ilmeisesti varsinkin rajaseudulla yhteyksien katkettua muutettiin yksityisteiksi.

Tielaitoksen entistä perusteellisempi kunnostus alkoi vasta 1950-luvulla, kun sotakorvauksista ja sodan aiheuttamista muista suururakoista oli selviydytty.

Tienrakennuksen painopistealueen Pohjois-Suomen tieverkon kunnostus oli vilkkaimmillaan 1944–1945, minkä jälkeenkin rahoitus jatkui suurena v:een 1948 saakka. Pohjois-Suomen teiden ja siltojen rakentamiseen myönnettiin 1944–1948 kaikkiaan 1 348,6 miljoonaa markkaa, joista 1 076,8 miljoonaa sai Lapin tiepiiri. Tielaitoksen kokonaismenot olivat seuraavat:

Vuosi	Valtion tiemenot (× 1 000 mk)
1945	1 390 868
1946	1 617 111
1947	1 784 195
1948	3 026 451
1949	5 175 435

Tiemenot alkoivat nousta selvemmin vuosina 1948 ja 1949, joskin tuntuva korjaus tiemäärärahoihin saatiin vasta seuraavalla vuosikymmenellä.

LIIKENNE TOIPUU

Vuoden 1939 taso saavutetaan

Rauhantulon jälkeen sotien aikana tutuksi käyneet monet pulat jatkuivat vaikeut-
taen linja-autoliikenteen lisäämistä. Keväällä 1945 vahvistettu aikataulujen mu-
kainen liikenne olisi toteutuessaan merkinnyt 2 800 000 kilometrin ajoa kaukoliikenteessä sekä 413 000 kilometrin ajoa lähi- ja paikallisliikenteessä/kk. Siten kaukoliikenne olisi ollut 30 prosenttia sekä lähi- ja paikallisliikenne yhteensä 20 prosenttia viimeisen rauhanvuoden linja-autoliikenteestä. Suunnitelmien toteutumisen esti kuitenkin rengaspula, minkä vuoksi noin kolmannes aikataulujen edellyttämästä liikenteestä oli pysähdyksissä. Liikenteen määrä oli siten pienentynyt v:n 1941 lopun tasolle, joten taas oltiin aivan aallonpohjassa. »Pohjamuta» alkoi jo uhkaavasti häämöttää. Niinpä 102 liikenteenharjoittajaa oli 11.9. mennessä ilmoittanut LAL:lle joutuneensa lopettamaan liikennettä renkaiden puutteen vuoksi.⁶

Esimerkkinä tarkasteltakoon Helsingin tilannetta. Kun Helsingistä lähti v. 1939 kaukolinja-autoja vuorokaudessa 215, olisi aikataulunmukainen liikenne syksyllä 1945 edellyttänyt 72 lähtöä. Näistä oli kuitenkin renkaiden puutteen vuoksi pysähdyksissä 17 vuoroa, joten liikenteessä olleiden vuorojen määrä oli 25,5 prosenttia kesän 1939 määrästä. Pahimmillaan tilanne oli kuitenkin ollut kesällä, jolloin oli pakko keskeyttää pitkiksi ajoiksi monia kaukolinjoja, kuten vuorot Helsingistä Poriin, Lahtakylään ja Jyväskylään, Kotka – Lappeenranta sekä Tampere – Jyväskylä. Monilla linjoilla vähennettiin vuoroja.⁷

Vuosi 1946 aloitettiin toiveikkaasti. Alkuvuoden suotuisat näkymät ja kevätaurinko lienevät saaneet liikenteenharjoittajat optimistisiksi, sillä pyrkimykseksi otettiin liikenteen kaksinkertaistaminen edelliseen ajokauteen verrattuna. Vahvistettujen aikataulujen mukainen liikenne olisi ollut 5 500 000 km kuukaudessa. Käytännössä suunnitelmat voitiin toteuttaa vain 60-prosenttisesti. Ennen solia vallinneeseen tilanteeseen verrattuna liikenne oli n. 30 prosenttia. Liikenteen supistukset olivat suurimmillaan keväällä ja kesällä. Tilanne näyttää vaihdelleen alue- ja yrityskohtaisesti. Esim. Tampereen seudulla liikenne voitiin aloittaa heinäkuun lopussa viidellä keskeytyksissä olleella linjalla.⁸ Helsingistä oli voitu elokuun puoliväliin mennessä ryhtyä ajamaan Lahtakylään, Poriin, Hankoon ja Kouvolaan ja suunnitteilla oli myös Helsingin – Hämeenlinnan sekä Helsingin – Tampereen vuorojen aloittaminen.⁹ Savonlinja O.Y.:llä rengastilanne sen sijaan oli tässä vaiheessa niin vaikka, että liikenteen keskeyttäminen näytti uhkaavan

heinäkuun ja elokuun vaihteessa. Syksyllä rengastilanne alkoi kuitenkin yleisemmin helpottua, millä oli suuri merkitys linja-autoliikenteelle.¹⁰

Vuonna 1947 liikenteenharjoittajain hartaat odotukset alkoivat osittain täyttyä: paluu kohti rauhanajan oloja alkoi nyt toden teolla, kun renkaiden puute hellitti ja voitiin jo osittain siirtyä ajamaan nestemäisillä polttoaineilla. Vielä vuoden alkupuolella liikenteen määrää ei sanottavasti laajennettu siitä, mikä se oli ollut edellisen vuoden lopussa. Kuitenkin yhteyksiä voitiin parantaa. Esim.¹¹ helmikuussa 1947 Tampereen linja-autoasemalta lähti päivittäin 73 vuoroa, mikä oli 42 prosenttia sotaa edeltäneestä vuoromäärästä. Muihin kaupunkeihin Tampereelta oli vuoroja seuraavasti:

Kaupunki	Vuorojen määrä helmikuussa 1947	Vuorojen määrä ennen sotia
Helsinki	1	4
Lahti	2	3
Jyväskylä	2	3
Pori	2	5

Muihin kaupunkeihin suorat yhteydet vielä puuttuivat. Linja-autoliikenne alkoi siten entistä paremmin selviytyä palvelutehtävästään. »Moottori» kävi vielä ontuen, mutta kierrosluku kasvoi.

Kun *aikataulukokoukset* v. 1946 annetun asetuksen mukaisesti pidettiin v. 1947 ensimmäisen kerran virallisina ja yhdessä VR:n sekä PLH:n edustajien kanssa, hyväksyttiin ajo-ohjelma, joka merkitsi tuntuva lisäystä yhteyksiin, sillä tavoitteena oli ajaa 6,5 milj. kilometriä kuukaudessa. Nyt poikkeuksellisesti 1.6. alkaneen ajokauden suunnitelmaa ei kuitenkaan saatu heti toteutetuksi lähinnä käyttökelpoisen kaluston puutteen vuoksi. Kesän kuluessa liikenne sitten laajeni muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta aiotulle tasolle.

Todella merkittävä linja-autoliikenteen laajuuden kannalta – ja monessa muusakin suhteessa – oli vuosi 1948, sillä liikenteenharjoittajat saivat silloin ensimmäisen kerran sotien jälkeen laatia aikataulut toimilupiensä puitteissa ilman viranomaisten antamia rajoituksia. Säännöstelyn nyrkki alkoi aueta sormi sormelta. Liikenteen elpymisestä kertoo myös se, että koko linja-autoliikenteemme ajomäärä oli 10,4 milj. kilometriä eli lähes 95 prosenttia kesän 1939 liikenteestä. Paikoitellen – esim. Mikkelin paikallisosaston alueella – monen yrittäjän liikenne oli jo täysin voimassa olleiden linjalupien ja aikataulujen mukaista.¹³

Sodasta linja-autoliikenteelle aiheutuneita vaurioita paikattiin siis vuosittain. Vihdoin v. 1949 päästiin vaiheeseen, jolloin linja-autoliikenteessä saavutettiin ja ohitettiin viimeisten rauhanvuosien ajotulokset. Siten kehitykseen tuli vuosikymmenen viivästyminen. Vuoden 1949 aikataulukokouksissa hyväksytty yksityisen linja-autoliikenteen ajomäärä oli n. 113,3 milj. kilometriä. Sitkeä työ oli johtanut

tulokseen. Kun otetaan huomioon Karjalan liikenneverkon menetys, linja-autoliikenteen suorastaan surkea tila jatkosodan jälkeen ja liikenteen laajentamisvaikeudet, voidaan tulosta pitää suorastaan yllättävän hyvänä. Tosin on muistettava, ettei linja-autoliikenne ollut vielä laadullisesti – esim. kalustollisesti – saavuttanut läheskään aikaisempaa tasoa.¹⁴

Liikenteen elpymistä sodan vaurioista voidaan tarkastella myös *henkilökilometrimäärän* avulla.

Vuosi	Yksityisen linja-autoliikenteen henkilöliikenne/milj. henkilökilometriä	Lisäys edelliseen vuoteen prosentteina
1945	655	
1946	880	34
1947	1 330	51
1948	1 680	26
1949	1 780	6

Vuoden 1945 kuljetustyö oli noin puolet sotaa välittömästi edeltäneen ajan kuljetustyöstä. Vuoden 1939 tasolle päästiin v. 1947 eli aikaisemmin kuin liikenteen määrässä. Tämä johtuu siitä, että linja-autoliikenteen kuormitus oli merkittävästi suurempi sotien jälkeen kuin 1930-luvun lopulla. Koko linja-autoliikenteen henkilökilometrimääräksi on laskettu v:lta 1949 n. 2 300 milj. henkilökilometriä. Kun rautateiden vastaava luku oli n. 2 100 milj., linja-autoliikenne oli jälleen noussut maamme suurimmaksi henkilöliikenteen suorittajaksi eli saavuttanut normaalin ajan tasonsa joukkokuljetusmuotona, jonka liikenneverkko saavutti valtaosan yleisiä kulkuvälineitä käyttävästä väestöstä. Kun juuri vain linja-autoliikenne ulotti palvelunsa tehokkaasti syrjäisemmillekin seuduille, väestön tasa-arvo kulkumahdollisuuksien suhteen lisääntyi linja-autoliikenteen elpymisessä. Liikenneverkon kattavuus oli jälleen linja-autoliikenteen voimistumisen merkittävimpiä tekijöitä.¹⁵

Olojen vakiintuminen näkyy myös siitä, että linja-autoliikennettä hoidettiin 1940-luvun lopulla jälleen varsin pitkällä linjoilla. Kesäkuun alussa 1949 voimaantulleiden aikataulujen mukaan 200 kilometriä tai sitä pitempiä linjoja oli liikennöitynä 19, joista kymmenen pisintä olivat seuraavat:

Linja	km	Linja	km
Rovaniemi – Enontekiö – Kilpisjärvi	447	Helsinki – Lahti – Mikkeli	276
Helsinki – Jyväskylä	321	Vaasa – Tampere	265
Jyväskylä – Vaasa	306	Vaasa – Lavia	253
Rovaniemi – Ivalo	301	Oulu – Kuusamo	252
Helsinki – Rauma – Pori	300	Oulu – Kokkola	236

Vuonna 1937 yli 200 kilometriä pitkiä linjoja oli ollut 18 (vrt. s. 102). Pitkät linjatkin palvelivat ennen muuta seutuja, joiden läpi ne kulkivat, sillä linjan »päästä päähän» matkustavia oli harvoin. Postiautolinjoista olivat v. 1948 pisimmät Turku – Pori – Vaasa (376 km) ja Rovaniemi – Sodankylä – Ivalo – Jäniskoski (366 km).¹⁶

Paikallis- ja lähiliikenne

Paikallis- ja lähiliikenne kävivät sotien jälkeen läpi samantapaisen kehityksen kuin kaukoliikennekin. Näiden linja-autoliikenteen lajien määrällisestä kehityksestä ei tosin ole saatavissa paljoakaan tietoa. Poikkeuksen muodostaa vuosi 1945, sillä LAL pyrki silloin selvittämään kesäkuun liikenteen suuruuden kaupungeissa. Suoritetun kyselyn taustana oli vaikea rengastilanne, minkä vuoksi liikennettä oli keskeytyksissä. Tietoja ei saatu kaikista kaupungeista tai sitten lähetetyt tiedot ovat jossain vaiheessa hävinneet¹⁷ arkistosta – jälkimmäinen vaihtoehto tuntuu todennäköisimmältä –, joten aivan kattavaa luetteloa ei voida esittää. Jonkinlaisen kuvan saamiseksi on sivulla 260 esitetty löytyneet tiedot¹⁸ kaupunkien paikallis- ja lähiliikenteistä.

Suurina esitettyjä lukuja ei voi pitää, ja moni pienempi kaupunki oli ilmeisesti tässä vaiheessa kokonaan vailla paikallisuonteista liikennettä, sillä maaseutulinjat oli maaseudun pitempien ja hankalampien yhteyksien vuoksi asetettava tärkeysjärjestyksessä ensimmäiselle sijalle. Esim. Mikkelissä yrittäjiä alettiin v. 1945 yhä enemmän painostaa aloittamaan liikenne uudelleen. Huonon rengastilanteen vuoksi paikallisuonteiden käynnistämistä oli kuitenkin siirrettävä ja kaupunkilaiset saivat edelleen kuluttaa vaikeasti saatavia kenkiään kulkiessaan asioimassa kansanhuollossa. Painostus kiihtyi, mutta vasta v. 1947 erinäisten vaiheiden jälkeen liikenne aloitettiin vähäisessä määrin. Huoltotilanteen parantumisessa myös paikallisuonteinen liikenne alkoi nopeasti kasvaa. Yksityinen kaupunkiliikenne ajoi v. 1949 kuukaudessa jo 996 000 kilometriä. Kun lisäksi kunnallinen liikenne oli 511 000 kilometriä ja lähiliikenne (maaseutupaikallisuonteinen) 1 385 000 kilometriä, paikallisuonteista liikennettä oli v. 1949 yhteensä lähes 2,9 miljoonaa kilometriä eli n. 26 prosenttia koko linja-autoliikenteen ajomäärästä. Tampereella aloitettiin joulukuussa 1948 johdinauto- eli *trolleybussiliikenne*, josta oli pyritty löytämään ratkaisua liikennepulmiin jo sota-aikana. Helsingissä johdinautoliikenne aloitettiin v. 1949. Matkustusta helpotti myös raitiotieliikenne.

Vuosikymmenen lopussa paikallisuonteiden pulmana oli mm. kaukovuorojen kilpailu. LAL:n aloitteesta 18.10.1949 pidetyssä paikallisuonteidenharjoittajain neuvottelukokouksessa ilmeni, että kaukoliikenne monin paikoin aivan yleisesti tuli paikallisuonteiden toimialueelle eikä siten aina piittänyt liikennemuotojen välillä tehdyistä ns. gentleman-sopimuksista. Tampereen alueella ongelmaa oli pyritty ratkaisemaan eri pysäkkien avulla hyvin tuloksin. Paikallisuonteidenharjoittajain muita erityishuolia olivat mm. yritysten kunnallistamispyrkimykset.²⁰

Kaupunki, yrittäjät ja huomautukset	Liikenne km/viikko	Autoja liiken- teessä
Helsinki Tiedot vain kaupungin liikennelaitoksen liikenteestä. Se ajoi kaupunkialueella kahdeksalla autolla kolmea linjaa ja »esikaupunkeihin» yhdeksällä autolla kuutta linjaa, joilla ajettiin n. 10 600 kilometriä viikossa. Lisäksi oli yksityisiä liikenteenharjoittajia.	18 736	17
Turku 22 yrittäjää: Aaltonen, Aero Oy, Eklund, Helle & Salonen, Hilden & Suoniemi, Laaksonen, Lahtonen, Lehtinen, Lehtonen, Lundgren, Mäkinen, Ojala, Palsala, Rindell, Salonen, Turun Liikenne Oy, Wahlsten, Vesma, Wessman, Virtanen ja Yhtymän Autohuolto. Eniten autoja oli liikenteessä Turun Liikenne Oy:llä ja Wahlstenilla, jotka molemmat ajoivat neljällä autolla. Ilmoitettu ajomäärä ei ilmeisesti ole aivan paikkansapitävä.	30 349	33
Tampere Neljä yrittäjää: Tampereen Liikenne Oy, Väinö Paunu Oy, Viinikan Auto Oy ja J. Kaitala. Tampereen Liikenne Oy:llä oli liikenteessä kahdeksan autoa.	22 346	13
Vaasa Seitsemän yrittäjää: Svensson, Finne & Beijar, Söderman, Seppelin, Oy Vaasan Omnibus, Backholm, Sjöholm & Bergström ja Majors. Autoja liikenteessä 1–2 kullakin.	9 678	10
Lahti Kolme yrittäjää: Lehtimäki, Peltonen ja Tuovinen. Lehtimäellä liikenteessä neljä autoa.	6 475	8
Kemi Kolme yrittäjää: Heiskanen, Hepo-oja ja Vilén. Heiskasella liikenteessä kaksi autoa.	5 450	4
Pori Kolme yrittäjää: Porin Linja-auto Oy, Vähärauman Linja-auto Oy ja Porin Liikenne Oy. Porin Linja-auto Oy:llä ajossa neljä autoa.	4 668	8
Hämeenlinna Kolme yrittäjää: Velj. Vekka Liikenne Oy, Laine (edellä mainitun kanssa yhdessä) ja Parvela.	3 596	..
Kokkola Kokkolan Linja-autoliikenne Oy.	3 024	2
Kotka Yksi yrittäjä: Kotkan Linja-auto Oy. Lisäksi liikennelupa myös S. Niemellä, mutta ei liikennöinyt supistusten vuoksi.	2 520	3
Oulu Oulun Linja-autot Oy.	840	2
Jyväskylä Jyväskylän Liikenne Oy.	270	1
Kuopio Ei liikennettä, mutta Itä-Savon Liikenne Oy:llä hallussaan liikennelupa. Liikenne ollut pysähdyksissä myös sota-ajan.		



Myös lähi- ja paikallisliikenne elpyivät vähitellen sodan jälkeen. Voitettavana oli monenlaisia vaikeuksia, mm. kalusto- ja autotarvikepula. Tässä paikallisliikenteen autossa oli alustana v:n 1936 sota-ajan läpikäynyt Volvo, joka täyskorjattiin ja muunneltiin kaupunkiliikenteeseen sopivammaksi. Jyväskylän Liikenne Oy:n kokoelmat.

Tilausliikenne käynnistyy

Pahimpien linja-autoliikennettä koetelleiden pulien hellitettyä voitiin myös tilausajoa ryhtyä paremmin suorittamaan. Liikenne alkoi jälleen ensin pääasiassa lyhyillä matkoilla kotimaassa, kunnes sitten olojen vakiinnuttua voitiin jälleen tehdä pitempiäkin turistimatkoja.

Sota oli sekoittanut olot sekä meillä että muualla niin perusteellisesti, että kesti pitkälle 1940-luvun loppupuolelle, ennen kuin linja-automatkat ulkomaille voitiin jälleen aloittaa. Vuonna 1948 Keski-Eurooppa alkoi jälleen avautua suomalaisille linja-automatkoilijoille. Juhannuksena mainittuna vuonna kotkalaisen Onni Vilkaan linja-auto lähti kuljettamaan Suomen urheilu- ja voimistelujoukkuetta ja muutamia muita seurueeseen kuuluneita Tanskan ja Saksan halki Tšekkoslovakiaan, Prahaan ns. Sokol-juhliille. Lähinnä rahanpuutteen ja tiukan valuuttasäännöstelyn vuoksi tälle yli 9 000 kilometrin matkalle lähdettiin juuri linja-autolla, jolla se voitiin tehdä edullisimmin! Mukaan otettiin sekä ihmisille että autoille omat »eväät»: vietiin tynnyreissä bensiiniä, jota kului n. 2 000 litraa. Sodanjälkeisten olojen kehnoutta kuvastaa se, että paluumatkalla jouduttiin kokemaan jopa nälkää. Tämän avauksen jälkeen esim. Vilkaan ulkomaille suuntautunut turistiliikenne kasvoi niin, että vuosikymmenen lopulla 4–5 autoa oli ulkomaanliikenteessä. Myös muiden yrittäjien ulkomaanliikenne lisääntyi.²¹

Pyrkimyksiä pitkäaikaisiin liikennelupiin

Lupakäytännössä oli epävarmuustekijä: liikenneluvat myönnettiin viideksi vuodeksi minkä jälkeen niiden uudistaminen harkittiin uudelleen. Uudistamisessa ei yleensä ollut esiintynyt vaikeuksia, mikäli liikennettä oli hoidettu kunnollisesti. Epävarmuus lisääntyi sota-ajan jälkeisissä sekavissa oloissa, joissa sitä ruokkivat havaittavissa olleet liikenteen yhteiskunnallistamispyrkimykset. Yrittäjät olivat jo aikaisemmin esittäneet liikennelupakauden pidentämistä, mutta vasta kesällä 1948 siihen näytti tarjoutuvan tilaisuus. KYTM:ssä oli alustavissa neuvotteluissa liikenteenharjoittajain edustajien käsityksen mukaan annettu lupauksia asian myönteisestä ratkaisusta.

Tuumista ryhdyttiin nopeasti toimiin. LAL:n toimihenkilöt laativat kesällä yhdessä ministeriön liikennetarkastajien kanssa luettelot runkolinjoista, joille päätettiin anoa 15 vuoden toimilupia. Kun asia valmistelujen jälkeen jätettiin ministeriön ratkaistavaksi, mutkia ja muttia tulikin matkaan. Lopputuloksena pyrkimyksistä pitkäjänteiseen lupapolitiikkaan oli, että LAL:n hallitus joutui joulukuun alussa 1948 toteamaan hankkeen jääneen ottamatta ministeriössä »päiväjärjestykseen» lupauksista huolimatta.²²

RENGASTILANNE AVAINKYSYMYKSENÄ

Koko liikenne »renkaiden varassa»

Kuten jo liikenteen määrää käsittelevästä luvusta ilmeni, vaikeimmin ratkaistavaksi linja-autoliikenteen kysymykseksi osoittautui jatkosodan jälkeen renkaiden saanti. Koko maailmaa vaivasi sodan jälkeen suunnaton rengaspula. Kun kotimaista korvikeraaka-ainetta ei ollut, oli vain odotettava ja oltava muiden »armoilla». Luonnollisesti viranomaiset pyrkivät pääsemään ratkaisuun kaikin keinoin, mutta ennen kuin tilanne helpottui, jouduttiin todella koville.

»Korutonta kertomaa» oli LAL:n 25.11.1944 jäsenilleen lähettämässä tiedotteessa:

»Aivan näinä päivinä on Ruotsista palannut Kansanhuoltoministeriön edustajana renkaitten saantimahdollisuudesta neuvottelemassa ollut ins. A. Rainio, vaan valitettavasti ei hänkään saanut lupausta välittömästä renkaitten saannista. Olemme siis toistaiseksi ja siksi kunnes tuontimahdollisuuksia avautuu, mikä parhaassa tapauksessa voi tapahtua joskus tulevana keväänä, pakoitettut tulemaan toimeen niillä renkailla, mitä meillä nyt on. Rengasvarastomme ovat käytännöllisesti katsoen olemattomat ja käytettävissä on siis vain ne renkaat, mitä nyt on autojen alla ja puolustuslaitoksen palauttamien autojen mukana palautuu... Niiden liikennöitsijöitten liiken-

teen mahdollisesta alottamisesta, joiden liikenne on ollut kokonaan seisomassa päättää ministeriö saamamme ilmoituksen mukaan kussakin tapauksessa erikseen.»

Renkaat olivat arvaamattoman arvokkaita.²³

Keväällä 1945 puolustuslaitokselta palautetuissa autoissa oli yleensä ainakin välttävät renkaat, mikä helpotti ajotilannetta. Erittäin vaikeaksi rengaspula kävi kesinä 1945 ja 1946, sillä molempina liikennettä oli rajoitettava renkaiden puutteen vuoksi, kuten jo aikaisemmin ilmeni. Kuluneet renkaat eivät kestäneet kovaa kuormitusta ja kuumuutta, minkä vuoksi matka jouduttiin monta kertaa keskeyttämään tai linjan liikennöinti lopettamaan siihen asti, kunnes renkaita oli jälleen onnistuttu paikkaamaan. Syksyllä toiveikkuus taas kasvoi, sillä lehdissä²⁴ kerrottiin Englannin kanssa käydyistä kauppaneuvotteluista, jotka eivät olleet tosin vielä syyskuussa johtaneet tuloksiin. Kiitollisia oltiin kuitenkin jo siitä, että edes renkaiden korjaamista varten oli saatu raaka-ainetta.

Yksi sodalle ja sen jälkeiselle ajalle ominainen piirre oli *mustanpörssin* kauppa. Mitä vaikeampi tuotetta oli saada laillisesti, sitä varmempi saattoi olla, että sitä markkinoitiin mustassa pörssissä. Tavaravalikoimaan kuuluivat ainakin ajoittain myös autonrenkaat. Renkaiden suuri puute näkyy mustanpörssinkauppiaiden suurista hintapyynnöistä. Kesällä 1945 sai 7,5 tuuman renkaasta maksaa n. 35 000 ja yhdeksän tuuman renkaasta n. 40 000 markkaa. Syksyllä samana vuonna linja-auton renkaasta oli pyydetty jopa 80 000 markkaa. Normaalihinta 7,5 tuuman renkaalle oli n. 11 000 markkaa ja 9 tuuman renkaalle n. 19 000 markkaa. Vaikka hintapyynnöt olivatkin kohtuuttomia, autojen seisottaminen renkaiden puutteen vuoksi oli kallista, joten houkutus laittoman kaupan tekoon oli varmasti suuri.²⁵

Elämä meni menojaan ja »normalisoitui» monella alalla, mutta automiehillä ei vain tahtonut olla vanteelle laitettavaa. Renkaiden puute oli vakava asia, mikä ei kuitenkaan estänyt pakinoitsijoita käsittelemästä sitä omalla tavallaan. Niinpä »OLLI» kirjoitti²⁶ 15.2.1946 Uudessa Suomessa otsikolla »Puuttuvat renkaat» mm. seuraavaa:

» . . . Mutta nyt ei auto enää välitä. Ei mitään eikä mistään. Sen renkaat ovat jo monta kertaa puhjenneet kukoistuksestaan. Ja pari viikkoa sitten ne puhkesivat lopullisesti. Niissä ei enää pysy ilma, ei pysy ilman ympärillä rengas.»

Lohduttavaa kuitenkin oli, että sanomalehdissä oli helmikuussa 1946 KHM:n liikennejaoston tarvikeoimiston päällikön majuri Ravilan lausunto, jonka mukaan maahan jo oli saapunut jonkin verran renkaita. Yhdysvaltain armeijan Ranskassa olleelta varikolta oli ostettu 33 000 käytettyä rengasta, joista kuitenkin vain 1 100 oli vasta saapunut maahan. Lisäksi Englannista oli tullut 1500 rengasta ja

Linja-autoliitto,

Helsinki.

Ilmoitan täten, että hoitamani linjan Kalajokki - Viiskilä olen 30.1.46 joutunut jättämään liikennöimättä rengaspulan takia. Milen räjähti 3 kpl. loppuun asti korjettuja renkaita. Linjan päivittäinen ajomatka on 164km.

Omistan seuraavat linja-autot:

1 kpl. 27 hengen Volvo 0-1728
1 " 26 " " 0-391
1 " 20 " Chevrolet 0-2637

Etä asaisin yhden auton kunnollisesti liikenteeseen tarvitsisin välttämättä

4 kpl. 8.25 - 20 ulko- ja sisärenkaita

tsikke vaihtoehtoisesti

2 kpl. 7.50 - 20 (Näistä vaihtoehtoisesti jompi kumpi) ja lisäksi
2 kpl. 34 x 7

1 " 32 X 6 (jolle olisi hallussani toinen kappale)

Linjan tarpeellisuudesta esiintuon seuraavat:

Asuin Tyngältä lähtiessäni vien koululaisia kirkolle ja iltaisin tekeisin palatessani kuletan heidät kotiin. Linjan seisominen tuohtaa suurta häittoa koulutyölle (=keskikoulu). Liikennössäni linja kulkee lisäksi poikittaiseen suuntaan rautatiestä ja palvelee sinona linjans matkustavaa yleisöä k.o. tiellä Sievin asemalle ja sieltä pois molempiin suuntiin.

Aikaisemmin puolustusvoimilta saadut renkaat on saanieni tietojen mukaan jaettu pääasiassa rajaseutujen sekä työväestön kuljetuksien suorittaville linjoille. Käsitukseksi mukaan olisi hoitamani linja nyt asentivuorossa varsinkin kun en ole koko sota-aikana saanut sinostakaan rengasta.

Asiantilaa huonontaa vielä se, että sanomahdissä on jatkuvasti uutisia uusien renkaiden saannista. Tämän nojalla yleisö kohdistaa moitteensa autoilijain, että hän ei henki renkaita säätäväisyys t.m.s. syistä.

Anon, että linja-autoliitto puolestaan hyväntahtoisesti myötävaikuttaisi siihen, että ylläesittämilläni syillä tulisin renkaat ensi tilassa saamaan.

Alajoella, 30.1. 1946.

Autoilija Kalle Kamunen.

Kalle Kamunen

Jäljennöksen oikeaksi todistavat:

Kalle Kamunen

Vuolteenmaa

Vaikeimmin ratkaistavaksi ongelmaksi osoittautui jatkosodan jälkeen renkaiden saanti. Erittäin huono rengastilanne oli kesinä 1945 ja 1946, minkä vuoksi monen linjan liikenne oli keskeytettävä. Renkaiden saanti vaati myös melkoista »paperisotaa». Kalle Kamusen kirje 30.1.1946. LALA.

Belgiasta 1250 rengasta. Linja-autoliikenteen osalta näiden rengaserien saanti ei kuitenkaan merkinnyt suurta parannusta, sillä liikenteenharjoittajat olivat toissijaisessa asemassa jakelussa. Renkaat annettiin lähinnä puutavaran kuljetuksessa käytettyihin kuorma-autoihin, mikä katkeroitti linja-automiehiä. Vaikka puutavaran kuljetus heidänkin mielestään oli tärkeää, he olisivat odottaneet linja-autoliikenteen parempaa huomioon ottamista jakelussa. LAL:n toiminnanjohtaja kertoi lehdistölle antamassaan lausunnossa liikenteenharjoittajain ymmärtävän

kyllä puutavarankuljetuksen tärkeyden, mutta katsovan silti, että esim. työpaikkaansa pyrkivä matkustaja oli asetettava halon arvoon.²⁷

Liikenteenharjoittajain nurina ei ollut aiheetonta, mikä käy selvästi ilmi »kentältä» LAL:oon saapuneista kirjeistä, joista meni kappaleet myös viranomaisille. »Seisomassa kaksi (2) kunnostettua linja-autoa, ilman renkaita, liikenteessä olevien linja-autojen renkaat kaikki useaan kertaan korjattuja ja lisätossuilla vahvistettuja. Yritämme jatkaa liikennettä näillä renkailla toivossa, että pian saamme rengastäydennystä», oli Autolinjat Oy:n tilannetiedotus 14.5.1946.²⁸ Murheellisia olivat monet muutkin liittoon saapuneet viestit, joista vielä muutama esimerkki. Esim. Haijanen Oy Laitilasta ilmoitti toukokuussa, ettei yhtiö ollut voinut liikennöidä lainkaan kolmeen kuukauteen renkaiden puutteen vuoksi. Rovaniemeläisen Antti Alajääskön auto oli seisonut kaksi kuukautta. Onneksi syksyllä saatiin lisää renkaita myös linja-autoliikenteen käyttöön. Voidaan liioittelematta sanoa, että pelastus tuli vasta kahdennellatoista hetkellä.²⁹

Jo helpottaa vuonna 1947

Vuosi 1947 oli käännekohta, jolloin rengaskysymys ja moni muukin ongelma ratkesi. Vuoden 1947 aikana rengaspula alkoi olla käytännöllisesti katsoen jo ohi. USA:n armeijan varastoista saatiin jälleen kelvollisia käytettyjä renkaita, joiden lisäksi maahan tuli täysin uusiakin renkaita. Voi hyvin kuvitella, että sekä henkilökunnan että »isännän» huulilla karehti tyytyväinen ja helpottunut hymy, kun loppuun ajettujen renkaiden tilalle kiireesti muutettiin uusia. Linja-autoliikenteen hoitamisen varmuus lisääntyi jälleen. Rengaspulan mentyä liikenteen hoitoa haittasi pahiten kaluston puute ja heikko kunto. Lopullisesti linja-autojen renkaiden säännöstelystä päästiin kuitenkin vasta 2.12.1948 annetulla päätöksellä.³⁰

Rengaspulan helpottamiseksi pyrittiin mahdollisimman nopeasti käynnistämään pysähtynyt *rengasteollisuus*. Sanomalehdissä heräteltiin jo loppukesästä 1945 toiveita valmistuksen alkamisesta. Tuotantoon ei ollut päästy kuitenkaan vielä marraskuussakaan, jolloin edelleenkin odotettiin Englannista yhtä valmistukseen välttämätöntä kemikaalia. Renkaidenvalmistus saatiin käyntiin rauhanajan laajuisena vasta heinäkuussa 1946. Tuotteiden laadussa oli ilmeisesti paljon toivomisen varaa, koska rengasanomuksissa oli mainintoja, että uusiksi renkaiksi haluttaisiin joitakin muita kuin »nokialaisia».³¹

Vuonna 1948 Suomen Gummitehdas Oy mainosti renkaiden laadun jälleen täysin vastaavan ulkomaisia valmisteita, sillä raaka-aineena oli voitu ryhtyä käyttämään pelkästään ensiluokkaista raakakumia ja parhaasta egyptiläisestä puuvillasta valmistettua cord- kudosta. Se oli autoilijoille mieluisa uutinen, joka nosti »nokialaisten» arvostusta.³²

Rengasteollisuudesta ansaitsee maininnan merkittävä keksintö, joka vuosikymmenen lopulla tuli tunnetuksi myös meidän maassamme. Tämä tuote oli

ranskalaisen Michelin-autorengastehtaan kehittämä *Metalic-rengas*, jossa teräs-lanka korvasi kokonaan puuvillakudokset. Renkaita oli jo tosin v. 1937 asennettu pitkää matkaa liikennöineisiin raskaisiin autoihin, mutta sota keskeytti niiden laajemman valmistuksen. Käytännössä teräsvyörengas osoittautui erittäin kestäväksi mahdollistaen paremmin renkaiden pinnoituksen useampaankin kertaan. Erityisesti uuden renkaan lämpöominaisuudet olivat vertaansa vailla, sillä kuumeneminen oli vähäistä verrattuna puuvillakudoksiseen renkaaseen. Myöhemmin myös muut rengastehtaat seurasivat esimerkkiä.³³

»PUUKAUDESTA» PÄÄSTÄÄN

Sodan mentyä haluttiin häikäpöntöt poistaa nopeasti autoista. Ennen kuin pyrkimys toteutui, jouduttiin toiveissa pettymään monta kertaa. Mutta toiveita ja toivoa riitti, uudet versoivat jo aina romuttuneiden raunioilla. Nopeaa siirtymistä bensiiniin käyttöön olisi edellyttänyt myös vaikea raaka-ainepula. Teollisuudellamme oli lähinnä raudan puutteen vuoksi hankaluuksia valmistaa riittävästi uusia kaasutinlaitteita, minkä vuoksi niitä jouduttiin jonottamaan pitkäänkin. Tilannetta helpotettiin kieltämällä kaksivaippakaasuttajien valmistus, sillä yksivaippaiseen meni luonnollisesti vähemmän metallia. Vieläkin enemmän rautaa säästettiin valmistamalla kaasutinpöntön lieriöosa puusta! Totta tosiaan, liikenteessä oli kesällä 1945 autoja, joissa oli tukevan saavin tapainen puolen metrin korkuinen vanteilla vahvistettu puinen pilkepönttö. Pönttö ei syttynyt tuleen siksi, että pilkkeistä haihtuva vesihöyry piti puun koko ajan kosteana. Pakkotilanteessa oli jälleen päädytty etukäteen ihmeelliseltä tuntuvaan, mutta toimivaan ratkaisuun. Kovin yleiseksi tämä keksintö ei kuitenkaan ehtinyt tulla, ennen kuin »puukausi» maassamme päättyi.³⁴

Sanomalehdissä alkoi v:n 1945 lopulla olla uutisia bensiiniin tuonnin mahdollisesta alkamisesta. Ruotsin siirtyminen nestemäisten polttoaineiden käyttöön lisäsi toiveita myös Suomessa. Intoilu oli kuitenkin liian aikaista, kuten seuraavat numerot osoittavat.

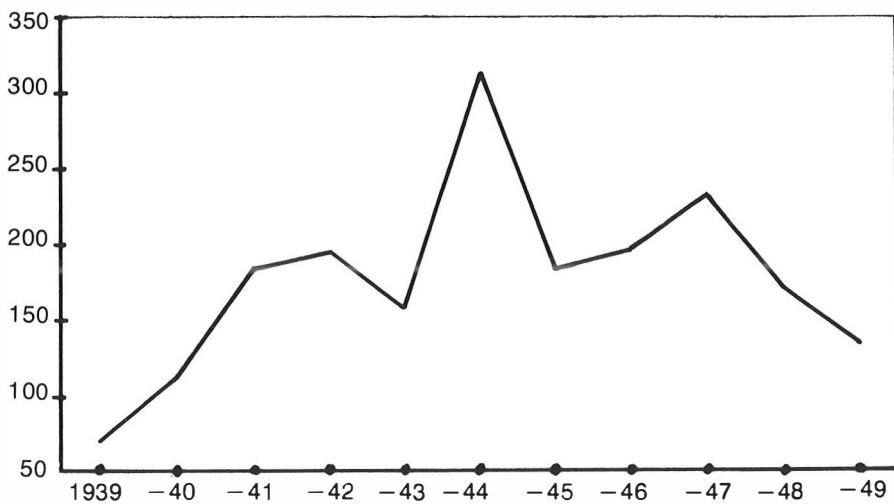
Taulukko 33. Bensiinin tuonti 1944–1949 milj. kg.³⁵

Vuosi	Määrä
1944	21.9
1945	4.5
1946	42.1
1947	147.7
1948	198.5
1949	215.7

Päinvastoin kuten taulukoista ilmenee, voitiin bensiiniä tuoda v. 1945 maahan vain noin viidesosa v:n 1944 bensiintuonnista. Tilanne alkoi helpottua v. 1946 ja tuntuvammin vasta sen jälkeen.

Polttoaineen saannin viivästyessä alettiin yhä enemmän kirjoitella bensiinin käytön edullisuudesta taloudellisesti verrattuna kotimaiseen polttoaineeseen. B. E. Lucanderin v. 1945 tekemistä laskelmista ilmeni, että jo pelkästään pilkkeen ja hiilen kuljetukseen käytettyjen paperisäkkien vienti olisi kyennyt kattamaan yli puolet tuon vuoden kuljetukseen tarvittavasta bensiinimäärän hinnasta. Lisäksi metsätalouteen tai muuhun työhön olisi vapautunut yli 30 000 miestä. Mainittuihin laskelmiin vedoten myös LAL vetosi KYTM:öön bensiinin saannin nopeuttamiseksi.³⁶

Joulukuussa 1945 lääkintöhallituksen puheenjohtaja ja yhdeksän muuta lääkäriä jättivät valtioneuvostolle kirjelmän, jossa pyydettiin pikaisia toimenpiteitä autojen saattamiseksi bensiinikäyttöisiksi. Valtioneuvosto kertoi vastauksessaan ryhtyneensä kaikkiin mahdollisiin toimenpiteisiin bensiinin hankkimiseksi maahan. Muidenkin lääkärrien esitykset pontevoituivat: ainoaksi tchokkaaksi keinoksi yleiseksi tulleiden *häkämyrkytysten* torjumiseksi katsottiin pikainen luopuminen hääkäasun käytöstä. Asiaa tarkasteli v. 1945 Leo Noro, joka katsoi hääkämyrkytysten tulleen maassamme suorastaan kansantaudiksi. Noron tutkimasta 5000 autoalan työntekijästä 2/3 valitti myrkytyksiin viittaavia oireita. Tajuttomuustiloja oli esiintynyt 610 tapauksessa. Tutkimustensa perusteella Noro arvioi, että 20 000 – 30 000 henkeä joutui tavalla tai toisella kärsimään hääkäasusta. Silloin tällöin sattui myös kuolemantapauksia. Kysymyksessä oli siten sekä inhimillisesti että myös kansantaloudellisesti mittavaksi käynyt ongelma.³⁷ (ks. kuvio 27).



Kuvio 27. Äkilliset myrkytykset (*intoxicatio acuta*) kuolinsyinä 1939–1949. Äkilliset myrkytykset lisääntyivät kuolintodistusten mukaan toisaalta hääkäasuautojen aiheuttamien hääkämyrkytysten, toisaalta puuspriin ja muiden myrkyllisten aineiden käytön takia juovutustarkoituksiin. Hääkämyrkytyksistä tuli kansansairaus, josta päästiin eroon vasta kun autot 1940-luvun lopulla voitiin muuttaa bensiinikäyttöisiksi. Lähde: SVT VI B 102 s. 15–16 ja 108 s. 17.

Vuoden 1946 keväällä maahan saatiin lisää bensiiniä Yhdysvaltain myöntämän dollariluoton turvin. Toiveikkuus lisääntyi jälleen myös liikenteenharjoittajain keskuudessa, sillä joitakin bensiinikäyttöisiä linja-autoja saatiin jo »malliksi» liikenteeseen lähinnä Pohjois-Suomessa ja rajaseudulla, kuten esim. linjoilla Nurmes – Kuhmo ja Rovaniemi – Kittilä. Esitettiinpä näkemyksiä, että koko linja-autoliikenne voisi nopeasti heittää häikäpöntöt romukasaan.³⁸

Viranomaiset katsoivat liiallisen toiveikkuuden vaaralliseksi, minkä vuoksi itse kansanhuoltoministeri Vilhula varoitti painokkaasti liiallisesta optimismista. Varoitus osoittautui – ikävä kyllä – aiheelliseksi. Bensiinin saantiin luottaen monet korjaukseen viedyt linja-autot muutettiin bensiinikäyttöisiksi. Kun bensiiniä ei sitten saatukaan riittävästi, jouduttiin autoihin asentamaan jälleen kaasuttimia, mikä aiheutti yrittäjille ylimääräisiä kustannuksia ja harmeja.³⁹

Vain osa linja-autoista voitiin v:n 1946 aikana muuttaa bensiinikäyttöisiksi, kuten seuraava LAL:n laatima tilasto v:n 1946 käyttökelpoisista linja-autoista osoittaa.

Taulukko 34. Linja-autojen käyttövoima syksyllä 1946.⁴⁰

Käyttövoima	Linja-autoja	
	kpl	prosenttia
Puukaasu	846	75
Bensiini	206	18
Kaasuöljy	51	5
Hilikaasu	19	2
Yhteensä	1 122	100

Siten nestemäisiä polttoaineita käytettiin vasta 23 prosentissa niistä linja-autoista, joista tietoja oli saatu. Myös nestemäisten polttoaineiden jakelussa kuorma-autoliikenne asetettiin tärkeysjärjestyksessä linja-autoliikenteen edelle. Kun puutavara liikkui käytännöllisesti katsoen jo kokonaan bensiinin voimin, monet linja-autot käyttivät vielä häikäkaasua.

Liiallinen optimismi koitui kaasutinlaitteiden ennenaikaisen poistamisen vuoksi haitaksi toisellakin tavalla: kaasutinlaitteiden ja niiden osien tuotanto väheni. Kun valmistusta olosuhteiden pakosta taas pian jouduttiin lisäämään, esteenä oli materiaalipula. LAL kääntyi nyt linja-autoliikenteen tilanteen helpottamiseksi ruotsalaisen veljesjärjestön puoleen marraskuussa 1946 – näinhän oli menetelty jo syksyllä 1941 renkaiden hankkimiseksi. Avun saantiin katsottiin olevan mahdollisuuksia siksi, että Ruotsissa oli jo voitu ryhtyä käyttämään nestemäisiä polttoaineita, joten siellä oli tarpeettomia täysin toimintakuntoisia kaasutinlaitteita. Saadakseen kaasutinlaitteiden ja niiden varaosien määrän selville Svenska Omnibusägarförbundet toimeenpani asiasta kyselyn jäsenistönsä keskuudessa.⁴¹

Kysely vei tietysti oman aikansa, mutta ilmeisesti asian hoitaminen ei muutun-



Polttoainetilanne alkoi helpottua tuntuvasti v. 1947. Kesäkuussa jo n. 85 prosenttia linja-autoista kulki nestemäisellä polttoaineella. Vuosikymmenen lopun autokalustoa Kuopion tavara-asemalla. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto.

kaan edennyt kovin nopeasti, sillä vasta keväällä 1947 Ruotsista luvassa ollut »apu» pyrittiin toimittamaan maahan. Ruotsalaisten liikenteenharjoittajain keräys tuotti jonkin verran tuloksia, sillä toimituksen kokonaispainoksi tulliviranomaisille ilmoitettiin n. 21 000 kiloa. Mikäli kaasutinlaitteiden keskim. painoksi katsotaan n. 300 kiloa, keräyksen tulos oli 70 kaasuttajaa. LAL anoi lahjoitukselle tullija liikevaihtoverovapautta. Romutavarana tuodut laitteet olivatkin ilman muuta tullittomia, mutta liikevaihtoveron osalta anomus hylättiin.⁴² Tuotiinko lähetys loppujen lopuksi maahan vai luovuttiinko hankkeesta bensiinin saannin helpotuttua, ei käy ilmi lähteistä.

Polttoainetilanne alkoi helpottua v:n 1947 alusta, minkä vuoksi linja-autoista voitiin vähitellen riisua häikäkaasulaitteita. Hallitusneuvos Klaus Häkkäsen lausunnon⁴³ mukaan linja-autoille pystyttiin helmikuussa 1947 jakamaan bensiiniä miljoona litraa, kun kokonaistarpeeksi laskettiin noin kolme miljoonaa litraa. Vielä harvinaisten dieselautojen osalta tilanne oli parempi, sillä kaasuöljyä oli saatavissa riittävästi. LAL:n hallituksen puheenjohtajan lausunnon mukaan kesäkuussa jo n. 85 prosenttia linja-autoista kulki nestemäisin polttoainein. Polttoaineen ja samalla myös renkaiden saannin helpotuttua linja-autojen ajomääriä ja nopeuksia voitiin lisätä, kuljetuskapasiteetti kasvoi ja liikenne varmeni. Linja-autoliikenne alkoi jälleen entistä enemmän muistuttaa »vanhan hyvän ajan» liikennettä. Kulkuyhteyksien parannukset otettiin varmasti mielihyvin vastaan ja niitä osattiin arvostaa. Joskus aikaisemmin moitiskeltu bensiinin lemu taisi tuoksahtaa yhtä mukavalta kuin paremmanpuoleinen hajuvesi.

Vuonna 1948 häkäpönttöjen kolistelu ja kohentaminen oli ohi ja niinpä esim. vuoden alussa Mikkelin paikallisosaston alueella viimeiset häikäkaasuautot voitiin poistaa liikenteestä. Nestemäisten polttoaineiden säännöstelystä luovuttiin vasta helmikuussa 1949, joten ensimmäinen poikkeustilanteen vuoksi annettu säännös-

telypääätös kumottiin vasta tuolloin – määräyksiä polttoaineen säännöstelystä hän oli annettu jo 4.9.1939. Häkäkaasun »ihme» oli mennyttä aikaa. Sellaisia ihmeitä tarvittiin, että sodasta ja sen jälkitilanteesta kyettiin selviytymään.⁴⁴

Kriisitilanne oli yllättänyt suomalaiset esim. juuri polttoainekysymyksessä, sillä tarvittavaa valmiutta ei ollut. Motorointi oli jo niin pitkällä, että polttoaineen saannin tyrehtyminen aiheutti vaikeita ongelmia. Tämän vuoksi v. 1949 työnsä⁴⁵ valmiiksi saanut *polttoainekomitea* katsoi, että moottoripolttoaineiden mahdollista korvaamista kotimaisin polttoainein oli jatkuvasti tutkittava ja seurattava alan teknistä kehitystä. Aikaisempaan kokemukseen viitaten komitea piti erityisen tärkeänä, että puu- ja hiilikaasukokeita tehtäisiin jossain määrin jatkuvasti. Pisimpään häkäkaasua kokeilumielessä käytti puolustuslaitos, mutta nyttemmin mainitun komitean neuvot ovat unohtuneet.

TUNGOS VÄHENEÄ

Linja-autojen tungos jatkui rauhan tultua. Oikeastaan lisääntyikin, kun miehet kotiutettiin rintamalta ja siirtolaiset tulivat »Kanta-Suomeen». Monenlaisten pulien vuoksi liikennettä ei voitu lisätä tarpeen mukaisesti. Olipa sitä aluksi ajoittain vähennettävä entisestäänkin. Ahtauden lisäksi linja-automatkustamisessa riitti edelleen myös jännitystä. Pommikoneita ei enää tarvinnut pelätä, mutta koskaan ei voinut olla täysin varma, tulisiko linja-auto lainkaan, mahtuisiko siihen mukaan ja voitaisiinko matka tehdä keskeytyksittä. Tuttu »sota-aikainen» meno siis jatkui auton työntämisineen ja muine vaivoineen.

Kun matkustajia oli usein niin paljon, ettei kaikkia olisi millään keinoin saatu mahtumaan, oli jonkinlaisen tasapuolisuuden saavuttamiseksi ryhdyttävä erikoisjärjestelyihin. Matkustajien lukua pyrittiin vähäisessä määrin säätelemään ennakkomyynnin ja kiintiöiden avulla. Määräosa paikoista voitiin varata niille, jotka matkustivat linjan päätepisteeseen. Samoin voitiin varata osa paikoista reitin varrella olleisiin suurimpiin keskuksiin matkustaville. Järjestelmä oli kankea eikä sitä käytetty kaikkialla, mutta olihan jollakin tavalla pyrittävä turvaamaan etenkin pitkämatkalaisten matkustusmahdollisuuksia. Paine linja-autoihin oli niin kova, että poliisiakin jouduttiin käyttämään »jonoa pitämässä». Esim.⁴⁶ Lappeenrannan – Hakalin noin kuuden kilometrin pituisella linjalla poliisi lastasi auton niin täyteen kuin suinkin vain sopi, minkä jälkeen voitiin lähteä.

Aluksi matkalippujen myynti oli järjestetty linja-autoasemilla siten, että liikenteenharjoittajat määräsivät itse ennakkoon myytävien paikkojen luvun. LAL:n hallitus päätti sittemmin 26.4.1946 käytännön yhdenmukaistamiseksi, että kuhunkin vuoroon myydään vähintään 2/3 paikoista etukäteen. Tämä suhde olikin käytännössä yleisin.⁴⁷

Tyytymättömyyttä ja »purnausta» ilmeni luonnollisesti, kun kaikkia ei aina saatu autoihin mahtumaan. Samoin kuin sota-aikanakin, riitti myös sodan jälkeen

erioikeuksien anojia, kuten seuraavat esimerkit osoittavat. Vuoden 1945 toukuussa maatalousministeriön asutusasiainosasto pyysi LAL:lta, että maanhankintalain toimeenpanoa suorittaville annettaisiin etuoikeus maan kaikissa linja-autoissa. Saman vuoden syyskuussa oli asialla Soteva, joka esitti toimihenkilöilleen oikeutta tilata matkaliput kuusi tuntia ennen linja-auton lähtöä. Oli nimittäin sattunut, että valtuuskunnan edustajat olivat joutuneet suorittaessaan tarkastusmatkoja yhdessä neuvostoliittolaisen vastaanottoelimen edustajien kanssa matkustamaan »vaikeissa olosuhteissa». Tästä anomuksesta voi tehdä myös sen huomion, että myös melko korkeiden virkailijoiden täytyi tyytyä linja-autokyytiin, koska virka-autoja ei ollut käytettävissä. Myöhemmin erioikeuksien anojana oli myös Suomen Kansanvaltainen Metsästäjäliitto r.y.. LAL kohteli kaikkia tasapuolisesti – sekä ihmisiä että koiria: ennakkomyynti alkoi kaikille matkustuspäivää edeltävänä päivänä linja-autoasemalla.⁴⁸

Kuormitustilanteen kehitystä voidaan tarkastella seuraavien *keskikuormituslaskujen* avulla:

Vuosi	Yksityisen linja-autoliikenteen keskikuormitus/matkustajaa
1945	19.8
1946	19.5
1947	19.3
1948	17.4
1949	15.7

Paineen linja-autoihin katsottiin helpottuneen kesällä 1946 jo siinä määrin, että voitiin palata joustavampaan paikkojen varauskäytäntöön. Heinäkuun alusta alkaen matkahuolloista sai tilata lippuja viikkoa ennen suunniteltua matkaa. Uusi varausjärjestelmä osoittautui suosituksi. Vuonna 1947 koettiin jo sellainenkin ihme, että joissakin maaseudulle suuntautuneissa linja-autovuoroissa oli ajoittain matkustajapulaa. Siirtymistä lähemmäksi normaalioloja osoittaa myös se, että sallittu ylikuormitusprosentti alennettiin kesällä 1947 entisestä 50:stä 30:een. Tuntuvammin keskikuormitus pieneni vuosina 1948 ja 1949. Kuitenkaan ei vuosikymmenen lopussa ollut tultu vielä lähellekään viimeisten rauhanvuosien tilannetta, jolloin keskikuormitus oli ollut n. 9,5 henkeä.

Keskikuormituksen lasku johtui monista tekijöistä. Uusien linjojen ja vuorojen avaaminen jälleen liikenteeseen laski tietysti kuormitusta. Suhdanteiden heikkeneminen alkoi tuntua vuodesta 1948 siten, että rahan niukkuuden vuoksi toisarvoista matkustamista vähennettiin. Sama ilmiöhän oli ollut nähtävissä jo monta kertaa aikaisemmin. Kun joissakin vuoroissa alkoi olla jo matkustajien puutetta, kehoitettiin liikenteenharjoittajia parantamaan palveluaan. Kysynnän ollessa suuri ei liikennepalveluiden laatuun ollut kiinnitetty aina tarpeeksi huomiota. Nyt matkustajilla oli taas mahdollisuus valita, oli jälleen »ostajan aika».⁴⁹

LAL:n liittokokous päätti huhtikuussa 1949, että koko yksityisessä linja-auto-liikenteessä otettaisiin 1.6. lähtien käyttöön *lippujärjestelmä* ja *etukäteisrahastus*. Päätösten toimeenpano ei kuitenkaan onnistunut. Liiton hallitus joutui heinäkuussa toteamaan, että vain jotkut yrittäjät aloittivat etukäteisrahastuksen, mistä sitten monet jo muutaman päivän kuluttua luopuivat. Liiton johto piti tapahtunutta suurena »kolauksena» arvovallalleen ja koko järjestötoiminnalle.⁵⁰

Mistä sitten johtuu, etteivät liikenteenharjoittajat ottaneet liittokokouksensa päätöksen mukaisesti käyttöön etukäteisrahastusta? Suurin syy oli varmaankin matkustajien kielteinen suhtautuminen. He eivät nähneet etukäteisrahastuksessa mitään järkeä. Matkustajat olivat jo vanhastaan tottuneet maksamaan matkansa vasta perillä ja yleisesti myös niin, että sekä meno- että tulomatka maksettiin samalla kertaa paluumatkan päättyessä. Yrittäjällä ei yleensä ollut mitään tällaista menettelyä vastaan – pikemmin hän suosi sitä pitääkseen matkustajat myös paluumatkalla varmimmin omassa autossaan. Kun nyt sitten yhtäkkiä rahat olisi täytynyt maksaa jo matkan alkaessa, matkustajat katsoivat ilmeisesti, ettei heihin enää luotettu kuten ennen. Kun matkustajien asenne osoittautui kielteisiksi, liikenteenharjoittajat luopuivat aikomuksistaan.

Matkustajien ohella linja-autoissa kuljetettiin edelleenkin tavaraa. Kuorma-autoilijoiden mielestä määrä oli ilmeisesti paisunut liiankin suureksi. Ainakin työttömyydestä kärsimään joutuneet Kokkolan seudun kuorma-autoilijat katsoivat v. 1949, että ajon puute johtui osittain myös linja-autoista, jotka olivat alkaneet yhä enemmän kuljettaa maaseudun kauppiaille kauppatavaraa suoraan tukkuliikkeiden varastoista. Näppäränä apuna kuljetuksissa olivat linja-autoihin kytketyt perävaunut.⁵¹

Sodan loputtua yleisessä ilmapiirissä oli havaittavissa kärsimättömyyttä. Normaaleihin oloihin olisi täytynyt päästä heti. Kun näin ei käynyt, siellä täällä puutteeseen, odottamiseen ja jonottamiseen kyllästyneet hermostuivat. Kiukkua purettiin myös liikennehenkilökuntaan ja yrittäjiin, joskin on heti huomautettava, että matkustajien suuren määrän huomioonottaen tällaiset tapaukset olivat sittenkin perin harvinaisia. Useimmat ymmärsivät, ettei vaikeuksien perimmäinen syy suinkaan ollut liikennehenkilökunnassa, joka teki jopa uhrautuvasti sen, mitä tehtävissä oli. Ymmärtäväiseen suhtautumiseen vaikutti varmasti suuresti LAL:n harjoittama tehokas tiedotustoiminta, jonka avulla yleisö pyrittiin pitämään selvillä linja-autoliikenteen kunkin hetken toimintamahdollisuuksista ja vaikeuksista. Liiton tiedotustoiminnan »tehopakkaus» oli toiminnanjohtaja Yrjö Vänttinen, jonka antamia lehtilausuntoja⁵² oli tämän tästä eri puolilla ilmestyneissä sanomalehdissä. Hyvin hoidetulla tiedotustoiminnalla oli varmasti noissa poikkeuksellisissa oloissa todella laaja vaikutus mielialaan ja suhtautumiseen.



Sota-ajan jälkeiselle linja-autoliikenteelle oli tunnusomaista kova tungos, mikä alkoi kuitenkin vähentyä vuosikymmenen loppupuolella. Ylikuormitusprosentti laskettiin kesällä 1947 entisestä 50:stä 30:een. Tähän v:n 1947 mallia olleeseen Volvoon matkustajia sopi jo 41. HRA.

LIIKENTEN TALOUDELLINEN KEHITYS

Taloudellista taustaa

Raskaan rauhan jälkeen ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin käydä kovaan aherrukseen maan jälleenrakentamiseksi. Sotakorvaukset, siirtoväen asuttaminen ja muu asutustoiminta, puunhankinta tuontipolttoaineen korvaamiseksi ja viennin käynnistämispennistelu olivat suururakoita, jotka estivät pelätyn työttömyyden ja panivat koko kansakunnan ponnistelemaan. Rahapalkkoja korotettiin runsaasti ja pääomien puutteen vuoksi toimia rahoitettiin lisäämällä setelistöä. Seurauksena oli sodan aikana alkaneen inflaatiotalouden jatkuminen. Rahanarvon nopeaa alenemista ei voitu välttää, vaikka verotusta kiristettiin. Markka oli devalvoitava jo v. 1945 ja vielä vuosikymmenen lopussa v. 1949. Rahanarvon heikkenemisestä huolimatta reaalikansantuote kasvoi ripeästi 1945–1947. Taloudellinen tilanne maassamme alkoi heikentyä vuosina 1948 ja 1949, kun maailmanmarkkinahinnat alenivat. Seurauksena oli työttömyyden lisääntyminen.⁵³

Kustannukset karkaavat

Linja-autojen kuormitus oli sotien jälkeen turvattu – liiaksikin –, joten liikenteen kannattavuus oli tämän tekijän osalta mahdollista. Keskeiseksi kysymykseksi tuli jatkuva ja nopea *kustannusten kohoaminen*. Kuvan kustannusten kehityksestä antaa seuraava taulukko.

Taulukko 35. Yksityisen linja-autoliikenteen keskimääräiset ajokustannukset 1945–1949 mk/km.⁵⁴

Kustannuserä	1945	1946	1947	1948	1949
Polttoaine	3.27	4.84	6.75	7.86	7.98
Voiteluaine	0.39	0.56	0.61	0.53	0.48
Renkaat	1.53	4.12	2.87	1.67	1.60
Korjaus	6.11	8.32	9.60	10.55	6.63
Linjapalkat	4.60	4.37	5.40	7.28	7.00
Yleiskulut	3.14	2.71	3.25	4.42	4.56
Verot	..	1.10	0.69	0.63	1.26
Poistot	0.44	0.57	1.02	1.98	2.82
Yhteensä	19.48	26.59	30.19	34.92	32.33

Numerot kaipaavat hieman tulkintaa. Esim. v. 1945 todelliset kustannukset olivat huomattavasti taulukossa olevia lukuja suuremmat, mikä johtuu erityisesti siitä, ettei uusia renkaita saatu. Siten renkaiden hankintakustannuksia ei ole tileissä, vaan suurin osa pakosta vähäisiksi jääneistä rengaskustannuksista tuli kirjatuksi korjauskustannuksiin. Korjauskustannuksista oli esim. v. 1945 noin puolet palkkamenoja. Kaiken kaikkiaan kustannusten nousu oli nopeaa, sillä keskimääräiset kustannukset nousivat v:sta 1945 v:een 1948 n. 1,8-kertaisiksi. Vuonna 1949 kokonaiskustannukset alenivat hieman, mikä johtui erityisesti korjausmenojen pienenemisestä.

Mikäli verrataan kustannuksia ennen sotia vallinneeseen kustannustasoon, hintojen kohoaminen osoittautui rajuksi. Sodan ja sen jälkeisen ajan poikkeuksellisissa oloissa myös inflaatiovauhti oli harvinaisen suuri. Jos v:n 1939 liikennekustannuksia merkitään indeksiluvulla 100, olivat ne nousseet niin paljon kesään 1948 mennessä, että vastaava indeksi oli peräti 1 480. Tämä merkitsi sitä, että linja-autoliikenteen kulut olivat kymmenessä vuodessa lähes viisitoistakertaistuneet. Yleinen hintataso ei ollut keskimääräisesti noussut yhtä paljon, sillä vastaavana aikana tukkuhintaindeksi kohosi »vain» yksitoistakertaiseksi ja elinkustannusindeksi hieman yli yhdeksänkertaiseksi. Kustannusryhmittäin *indeksit* olivat v. 1948 v:n 1938 lukuihin verrattuna seuraavat

Kustannuserä	Indeksi (1938 = 100)
Korjaukset	2 350
Linjapalkat	1 800
Renkaat	1 430
Yleiskulut	1 430
Poltto- ja voiteluaineet	780
Poistot	350

Korjauskustannusten kohoaminen yli 23-kertaisiksi johtui pääasiassa autojen yli-ikäisyydestä ja kovasta käytöstä, minkä vuoksi ne vaativat paljon korjauksia. Kelvollisten varaosien ja raaka-aineiden puute sekä korjaushenkilökunnan palkkojen huomattava nousu paisutti lisäksi kustannuksia. Linjapalkkojen suuri nousu aiheutui paljolti siitä, että alalla saatiin jo v. 1945 aikaan työehtosopimus, mikä alkoi enemmän rajoittaa työvoiman käyttöä ja samalla lisätä palkkakustannuksia. Yleisemmin uusi työehtosopimus ja -aikalaki solmittiin ja säädettiin vasta seuraavana vuonna. Palkkakustannuksia lisäsi myös se, että v:n 1945 alussa siirryttiin palkkojen osasidonnaisuudesta täyssidonnaisuuteen, minkä jälkeen palkat seurasivat automaattisesti elinkustannusindeksin nousuja. Poistojen vähäisyys johtui poisto-oikeuksien kiristämisestä, minkä lisäksi suuri osa kalustosta oli niin vanhaa, ettei siitä enää voinut tehdä poistoja.⁵⁵

Linja-autoliikenteen taloudellista tulosta voidaan tarkastella vielä muutamilta vuosilta 18 esimerkkiyhtiön *tilinpäätösten* avulla. Poistojen ja voiton osuus tulostaseen loppusummasta oli eri vuosina seuraava:

Vuosi	Poistot ja voitto prosentteina tulostaseen loppusummasta
1938	17.7
1945	3.3
1946	2.2
1947	5.8
1948	8.4

Linja-autoliikenteessä ei sotien jälkeen tapahtunut sellaista pääomanmuodostusta, että liikennettä olisi voinut jälleen sen turvin nopeasti lisätä. Vaikka pääomanmuodostus olikin v. 1947 aikaisempia vuosia suurempaa, voitot ja poistot olivat yhteensä vain n. 116 miljoonaa, mikä vastasi n. 60 auton ostohintaa. Kaluston uusimistarve olisi ollut useita satoja autoja. V:n 1938 tasosta oltiin vielä v. 1948 varsin kaukana. Helpottaakseen edes jollain tavoin luotonsaantia linja-autojen hankintaan, LAL anoi⁵⁶ KYTM:ltä lain säätämistä, että kiinnityksen saaminen linja-autoon tulisi mahdolliseksi.

Taksat jäävät jälkeen

Olennaista linja-autoliikenteen kannattavuuden kannalta oli luonnollisesti se, nousivatko taksat yhtä paljon kuin kustannukset. Jos taksat jäivät jälkeen tässä kilpajuoksussa, seurasi kannattavuuden heikkeneminen. Taksankorotuksia⁵⁷ olikin useita, kuten seuraava asetelma osoittaa.

Taksankorotuksen ajankohta		Uusi henkilötaksa mk/km
Marraskuu	1944	0.85
Kesäkuu	1945	1.00
Marraskuu	1945	1.20
Kesäkuu	1946	1.35
Huhtikuu	1947	1.72 sunnuntaisin ja juhlapäyhinä
Toukokuu	1947	1.61
Joulukuu	1947	2.00

Pohjois-Suomessa kustannustaso oli niin paljon korkeampi, että siellä liikennöineiden linja-autojen taksat olivat korkeammat. Kun esim.⁵⁸ v:n 1945 toukokuussa vahvistettujen hintojen mukaan pilkehehtolitra maksoi Helsingissä 80 mk, oli hinta Rovaniemellä 97 mk, Sodankylässä 164 mk ja Muoniossa peräti 202 mk. Niinpä Pohjois-Suomen linja-autoliikenteen taksat korotettiin esim. syyskuussa 1945 1,40 markkaan, kun taksa oli muualla vielä yksi markka, sekä helmikuussa 1946 jo 1.75 markkaan taksan ollessa muualla 1,20 markkaa.

Taksoja jouduttiin v. 1945 korottamaan kaksi kertaa. Marraskuun korotus johtui paljolta pilkkeiden hintojen ja palkkakustannusten suuresta noususta. Myös v. 1946 palkat aiheuttivat kovaa hintapainetta, sillä linjajhenkilökunnan palkat nousivat 24,5 prosenttia. Osittain palkkamenojen nousu aiheutui siitä, että 2.8.1946 annettu työaikalaki edellytti sunnuntaina tai muuna kirkollisena juhlapäivänä tehdystä työstä maksettavaksi kaksinkertaisen palkan.

Kuljetusmaksukysymys oli v. 1947 niin näkyvästi esillä, että LAL:n hallitus piti taksakysymyksen hoitoa koko vuoden keskeisimpänä ja eniten työtä aiheuttaneena tehtävänä, sillä mm. uusi työaikalaki lisäsi palkkakustannuksia tämänkin vuoden aikana tuntuvasti. Pyynnöstä huolimatta hintaviranomaiset eivät kuitenkaan ottaneet kuljetusmaksukysymystä edes käsittelyyn, minkä vuoksi LAL:n ylimääräinen liittokokous kutsuttiin helmikuussa koolle. Kokous päätti yksimielisesti, että ellei taksoihin 23.3. mennessä saataisi korjausta, koko linja-autoliikenne lopetettaisiin sunnuntaisin ja juhlapäyhinä. Päätös on osoitus siitä, että taksankorotusta pidettiin jopa elintärkeänä kustannuskriisissä kamppailevalle linja-autoliikenteelle. Viranomaiset eivät ilmeisesti täysin käsittäneet tilanteen vakavuutta, sillä he pysyivät edelleenkin aikaisemmin omaksumassaan kannassa. Liikenteenharjoittajille kyllä lupailtiin, että n. 90 prosentin varmuudella bensiinitä tultaisiin kesällä poistamaan hinnantasausrahastoon maksettava erikoisvero,

mikä alentaisi polttoainekustannuksia. Liikenteenharjoittajat eivät kuitenkaan epävarmoissa oloissa halunneet siirtää ratkaisua »kesään, jota ei ehkä tulekaan», kuten LAL:n toiminnanjohtaja sanomalehdille antamassaan lausunnossa totesi.⁵⁹ Tehtyä päätöstä ryhdyttiin panemaan toimeen.

Käytännöllisesti katsoen koko linja-autoliikenne pysähtyi sunnuntaina 23.3., sillä liikennettä oli vain parilla Pohjanmaan pikkulinjalla. Siten liikenteenharjoittajat noudattivat tehtyä päätöstä suorastaan mallikelpoisesti. Pysähdys toistui vielä Marian ilmestyspäivänä 25.3. Liikenteen totaalinen pysähtyminen oli ilmeisesti yllätys hintaviranomaisille, jotka kaikesta päättäen laskelmoivat, ettei uhkausta pystytä tehokkaasti toteuttamaan. Tätä otaksumaa tukee se, että kun liikenteen pysäyttäminen osoittautui tehokkaaksi, pääsi keskustelu taksoista käyntiin välittömästi. Pääsiäisen pyhät olivat tulossa ja viranomaiset halusivat päästä ratkaisuun ennen niiden tuloa. Muutamassa päivässä neuvottelut johtivat väliaikaiseen ratkaisuun. Huhtikuun 2. p:nä KYTM antoi päätöksen, jolla linja-autoliikenteen taksat korotettiin sunnuntaisin ja juhlapyhinä 1.72 markkaan kilometriltä. Liikenteen pysäyttäminen on osoitus siitä, miten tärkeänä ja polttavana taksankorotuksen saamista pidettiin.

Pyhätaksojen korottaminen ei kuitenkaan lisännyt kannattavuutta riittävästi. Heti sen jälkeen, kun valtioneuvosto oli päättänyt autonkuljettajain palkoista, jätettiin viranomaisille esitys taksojen yleisestä korottamisesta. Esitys johti tulokseen toukokuussa. Kun allekirjoitettu työehtosopimus nosti jälleen kustannuksia, tehtiin elokuun puolivälissä esitys taksojen nostamiseksi. Pyynnön tullessa vasta syyskuussa hinta- ja palkkaneuvoston käsittelyyn oli jo tiedossa, että tulossa oli uusi palkkapäätös, minkä vuoksi viranomaiset esittivät ratkaisun siirtämistä. Päätöksen tultua liitto esitti uudet kustannuslaskelmat, joiden perusteella ministeriö joulukuun alussa nosti kuljetustaksoja. Vaikka taksat vaativatkin useampia tarkistuksia v. 1947 ja hintojen nousu oli nopeaa, tämä vuosi oli liikenteenharjoittajille kuitenkin ilmeisesti taloudellisesti helpompi kuin edellinen. Monilla aloillahan oli tapahtunut liikenteenharjoittamisen kannalta myönteistä kehitystä, kuten jo aikaisemmin ilmeni.

Vuoden 1947 jälkeen uusia taksankorotuksia 1940-luvun lopulla ei enää tullut. Asia oli kyllä joka vuosi esillä useainkin kertaan ja anomuksia viranomaisille lähetettiin. Korotusesityksistä ei kuitenkaan ollut apua, sillä viranomaiset pitivät kuljetusmaksut ennallaan. Vaikka korotusta ei vuonna 1948 saatukaan, tämä vuosi oli kannattavuudeltaan aikaisempaa parempi. Erityisesti vaikutti se, että polttoaineena voitiin käyttää käytännöllisesti katsoen jo kokonaan nestemäisiä polttoaineita, mikä paransi linja-autoliikenteen taloudellista tulosta. Samaan suuntaan vaikutti myös kaluston kunnon paraneminen. Vuonna 1949 tilanne alkoi näyttää taas huolestuttavalta, sillä autojen kuormituksen väheneminen alkoi heikentää kannattavuutta. Esim. Jyväskylän linja-autoaseman hoitaja Aimo Jääskeläinen muisteli,⁶⁰ että v:n 1949 alun matkustajaliikenne oli paljon hiljaisempaa kuin muina vuosina sodan jälkeen.

Hintaviranomaiset vaativat noudattamaan enimmäistaksoja tarkasti. LAL:n kirjeenvaihdossa on yksi taksojen ylittämistä koskeva kirje, josta ilmenee taksarikkeistä syntyneen muutamia oikeusjuttuja. Kuten muidenkin säännöstylymääräysten rikkomisesta, oli myös kuljetusmaksujen ylittamisestä säädetty kovat rangaistukset.

Miten sitten taksat olivat loppujen lopuksi seuranneet kustannusten nousua? Taksojen ja kustannusten »kilpajuoksun» ehdoton voittaja olivat kustannukset. Kun kustannukset olivat nousseet v:een 1938 verrattuna 15-kertaisiksi, linja-autoliikenteen taksat olivat kohonneet samassa ajassa vain 7,2-kertaisiksi. Kuinka sitten on mahdollista, että linja-autoliikenne oli kyennyt jatkamaan toimintaansa? Selityksenä on autojen suuri kuormitus, joka oli pitkän aikaa noin kaksinkertainen v:n 1938 kuormitukseen verrattuna.

KALUSTOKYSYMYKSET KOROSTUVAT

Uudet määräykset vuonna 1948

Sotien päätyttyä suoritettiin paljon lainsäädäntötyötä. Autokalustoa koskevat määräykset eivät olleet kiireellisimpien listalla. Vasta kun liikenne oli alkanut normalistua ja autonaluksia oli alettu paremmin saada maahan, huhtikuun 30. p:nä 1948 annettiin uusi autoasetus,⁶¹ joka pohjautui suurimmaksi osaksi aikaisempaan lainsäädäntöön. Itse linja-autoliikennöintiä koskeviin määräyksiin ei tullut mainittavampia muutoksia. Uutta oli johdinauton määrittely: »sähkökäyttöinen, voimansiirtojohtimen varassa kulkeva linja-auto on johdinauto». Liikennöimisen kannalta oli tärkeää, että entistä raskaampien linja-autojen käyttö sallittiin. Suurimmiksi painoiksi koko lastin kanssa vahvistettiin tien laadusta riippuen seuraavat:

Tien laatu	Suurin sallittu akselipaino/tn	Suurin sallittu kokonaispaino/tn
Katu tai kestopäällystetty tie	7,2	10,1
I luokan tie	6,4	9,0
II } luokan tiet	5,6	7,9
III }		
IV }		

Suurimpien sallittujen painojen korottaminen olikin tarpeen, sillä käyttöön oli tullut autoja, joiden painot olivat entistä suurempia. Tämä ilmeni LAL:n v. 1946 linja-autokalustosta tekemässä tutkimuksessa. Valtaosalla maanteistämme oli tuolloin voimassa seitsemän tonnin enimmäispainoraja. Vaikka autojen painosta vähennetäänkin kaasutinlaitteiden paino, kuitenkin yli 21 prosenttia linja-autoistamme oli yli seitsemän tonnin painoisia. Linja-autojen keskimääräinen kokonaispaino oli v. 1949 jo 7 080 kiloa.⁶²

Linja-autojen suurimmaksi sallituksi leveydeksi määrättiin 2,4 metriä kaduilla ja kestopäällysteisillä teillä ja muilla teillä 2,3 metriä. Suurimmaksi nopeudeksi tuli nyt 70 km/t, joten renkaiden vuoksi ei enää tarvinnut ajaa hitaammin.

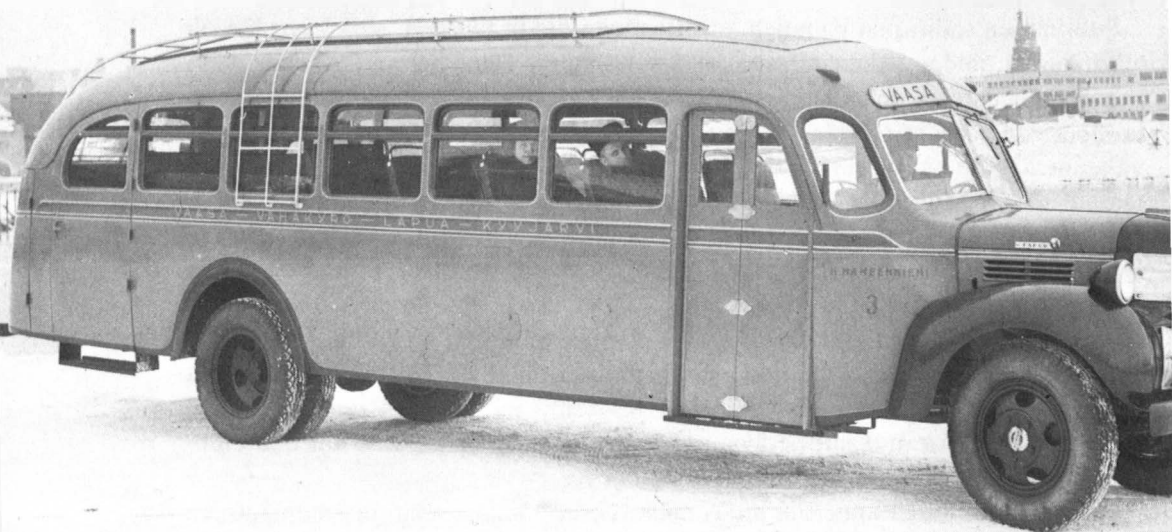
Jo sota-aikana ja sen jälkeenkin linja-autoissa oli saatu käyttää perävaunuja tavarankuljetuskapasiteetin lisäämiseksi. Käytäntö jäi voimaan myös v:n 1948 asetuksessa, jonka mukaan perävaunun todellinen kokonaispaino sai olla enintään kolmannes vetävän auton kokonaispainosta.

Asetukseen liittyen annettiin myös määräykset⁶³ linja-, seka- ja johdinautojen rakenteesta pyrkimyksenä edelleenkin lisätä linja-autojen turvallisuutta ja matkustamisen mukavuutta. Määräyksissä sanottiin mm., että rungon tuli olla taivutettu painopisteen saamiseksi mahdollisimman alas, mikä paransi ajo-ominaisuuksia ja vähensi kaatumisen vaaraa. Jousien »tuli taata» autolle tasainen kulku. Jarrujen tehon parantamiseksi jarrutehostin määrättiin nyt pakolliseksi kaikkiin autoihin, joiden paino oli yli seitsemän tonnia. Siten uusi tekniikka otettiin avuksi yhä raskaammiksi tulleiden linja-autojen pysäyttämässä. Turvallisuuden lisäämiseksi oli tarkoitettu myös määräys, että tuulilasin aukipitämiseksi tuli olla laite, joka lämmintä ilmaa puhaltaen piti sen puhtaana.

Monesti on jouduttu toteamaan lainsäädännön jälkeensä jääneisyys. Nyt tapahtui poikkeuskin, kun lainsäätäjät linja-autojen tuuletuksesta annetuissa määräyksissä menivät kehityksen edelle. LAL joutui helmikuussa 1949 anomaan ministeriöltä kahden vuoden lykkäystä määräysten toteuttamiseen, koska vaadittuja laitteita ei vielä edes tunnettu. Myöskään kelloja ei ollut saatavissa, minkä vuoksi niiden käyttöä ei vaadittu.⁶⁴

Linja-autojen määrä ja laatu

Rekisteröityjen linja-autojen määrä kasvoi sotien jälkeen tasaisesti n. 20 prosentin vuosivauhtia, kun aluksi romuja kunnostettiin liikenteeseen ja vihdoin alettiin saada enemmän uusiakin. Poikkeuksellisen paljon linja-autoja rekisteröitiin v. 1947, jolloin lisäys oli lähes 30 prosenttia. Parantuneen huoltotilanteen vuoksi vanhoja autoja kyettiin entistä enemmän kunnostamaan liikennekelpoisiksi, minkä lisäksi uusia autoja saatiin hieman helpommin. Kehitys ilmenee seuraavasta taulukosta.



Uusien autojen saanti oli erittäin vaikeaa sotien jälkeen. Peräti 60 prosenttia linja-autoista oli vielä 1940-luvun lopussa peräisin 1930-luvulta. Uusina autoina maahan tuotiin mm. kuorma-autoiksi tarkoitettuja Fargoja, kun muita ei ollut saatavissa. Fargo v:lta 1948. K. Hämeenniemen kokoelmat.

Taulukko 36. Rekisteröidyt linja-autot 1945–1949 joulukuun 31. pnä.⁶⁵

Vuosi	Rekisteröityjä linja-autoja/kpl	Lisäys prosentteina edellisestä vuodesta
1945	1 482	20
1946	1 747	18
1947	2 259	29
1948	2 691	19
1949	3 201	19

Kun linja-autoja oli ollut lokakuussa 1939 rekisteröityinä tilastokatsauksien mukaan 3 205, sodat aiheuttivat 10 vuoden taantuman, autojen laadun huomiottaen vieläkin pitemmän.

Rekisteröityjen autojen määrää tarkasteltaessa on syytä pitää mielessä jo aikaisemmin ilmennyt seikka, etteivät ne osoita liikenteessä todella olleiden autojen määrää, mikä vaihteli etenkin välittömästi sodan jälkeen pienekin ajan kuluessa ja oli riippuvainen suurimmaksi osaksi rengastilanteesta. Niinpä lehtitietojen mukaan kulkukelpoisia autoja olisi ollut esim. elokuussa 1946 n. 1 500 ja kesäkuussa 1947 n. 2 000, mikä viittaisi siihen, että melkoinen määrä rekisteröidyistä autoista olisi ollut »kunnottomia».⁶⁶

Tarkka seisomassa olleiden yksityisten yrittäjien linja-autojen määrä on saata-
vissa syyskuulta 1946, jolloin LAL KYTM:n kehotuksesta suoritti asiasta
tutkimuksen. Tulokset⁶⁷ olivat seuraavat:

Linja-autoja	Kpl	Prosenttia
Liikenteessä	1 112	67
Ilman renkaita	302	18
Vailla peruskorjausta	252	15
Yhteensä	1 666	100

Kun autoja LAL:n arvion mukaan jäi ilmoittamatta kokonaan tai tiedot olivat
puutteelliset 83 autosta, oli liikenteenharjoittajilla 1 749 sellaista linja-autoa, jotka
olisi voitu saada liikenteeseen. Nyt yli 30 prosenttia ilmoitetuista autoista seisoi
joko renkaiden tai korjauksen puutteen vuoksi, joten huoltotilanne oli todella
heikko.

Samasta tutkimuksesta ilmenee myös linja-autokaluston ikä seuraavasti.

Taulukko 37. Linja-autojen vuosimallit syyskuussa 1946.⁶⁸

Vuosimalli	Autoja kpl	Prosenttia
1920-luku	16	1
1930–1935	216	13
1936–1939	1 378	83
1940	17	3
1941	6	
1942	4	
1943	6	
1944	–	
1945	4	
1946	6	
Yhteensä	1 653	100

Käytännöllisesti katsoen koko yksityisen linja-autoliikenteen kalusto oli siten
peräisin 1930-luvulta ja jo pahasti vanhentunutta. Kun vielä otetaan huomioon,
millaisessa rääkissä autot olivat olleet sota-aikana ja sen jälkeenkin, voidaan
niiden laatua pitää suorastaan surkeana. Normaalioloissa sellainen kalusto olisi
uusittu mitä pikimmin, mutta v. 1946 oltiin kaukana vakiintuneista oloista.
Niukkuus säätelä: ei ollut parasta vaihtoehtoa, vaan enemmän ja vähemmän
epätaloudellisia, mutta mahdollisia.

Seuraava taulukko on esitetty kaluston iässä vuosikymmenen loppuun mennessä tapahtuneiden muutosten toteamiseksi.

Taulukko 38. Rekisteröityjen linja-autojen vuosimallit 31.12.1949.⁶⁹

Vuosimalli	Autoja		Vuosimalli	Autoja	
	kpl	prosenttia		kpl	prosenttia
1930-luku	1 779	60	1945	32	33
1940	51	7	1946	87	
1941	46		1947	292	
1942	59		1948	381	
1943	22		1949	180	
1944	27		Yht.	2 956		100

Jatkosodan jälkeen hankittua kalustoa oli 1940-luvun lopulla vain 33 prosenttia. Kun peräti 60 prosenttia oli vielä 1930-luvulta peräisin olleita kaksi sotaa läpikäyneitä »työjuhtia», autojen uudistumisvauhtia ei voi pitää nopeana. Ikäännytynyt kalusto kasvatti siten vuosikymmenen lopullakin kustannuksia ja heikensi liikennevarmuutta. Kaluston parantamista esti lähinnä kaksi tekijää: pääoman puute ja kaluston saantivaikeudet.

Uusien autojen hankintavaikeuksia

Uusien linja-autojen saaminen oli erittäin vaikeata sotien jälkeen, sillä autoteollisuus ei kyennyt nopeasti täyttämään toisen maailmansodan kuljetuskalustolle aiheuttamaa suunnatonta vajuusta. Huomattava osa autoteollisuudesta oli joko tuhoutunut tai kärsinyt pahoja vaurioita sodan aikana ja lisäksi osa oli muuttanut tuotantoaan, joten valmistus ei heti käynnistynyt tehokkaasti. Vaikeutena oli lisäksi raaka-ainepula. Hankalimmassa asemassa olivat maat, joilla ei ollut omaa autotuotantoa, sillä kalustoa liikeni vientiin vasta, kun autoteollisuusmaan omat tarpeet oli riittävässä määrin tyydytetty.

Myös kotimaiseen autoteollisuuteemme alettiin entistäkin enemmän kiinnittää huomiota, sillä ulkomailta ei autoja tahtonut olla saatavissa ja ostoon tarvittavia valuttoja oli niukasti. Sodan aikana perustetun Yhteissisu Oy:n tilanne oli sellainen, että yrityksellä oli 2 000 auton tilaus toimittamatta, sillä sotakorvaustuotannon alkaminen ja raaka-aineen puute estivät valmistuksen aloittamisen. Hankkeeseen siihen mennessä käytetyt rahat eivät siten olleet tuottaneet mitään. Linja-autoliikenteelle asialla ei ollut niin suurta merkitystä kuin kuorma-automiehille, sillä linja-autoja Yhteissisu Oy ei ollut aikonutkaan valmistaa. Liikenteenharjoittajien kannalta oli tärkeämpää, että Sisuja valmistanut *Oy Suomen Autoteollisuus Ab* kykeni v. 1946 jatkamaan tuotantoaan helpottaen siten edes jossain määrin kalustopulaa.⁷⁰

Merkkimieltymyksistä oli lähes kokonaan luovuttava ja ostettava niitä autoja, joita kulloinkin sattui olemaan saatavissa. Joitakin uusia linja-auton alustoja tuli maahan jo v:n 1946 syksyllä. Luvassa oli mm. 75 Volvoa ja joitakin Renault'ja. Entistä enemmän alustoja tuotiin nyt Englannista, merkkeinä mm. Bedford, Austin ja Leyland. Tuntuvammin uusia linja-autonalustoja saatiin vasta vuosina 1947 ja 1948. V:n 1947 tuonti oli 350 alustaa, joista osa tosin oli koritehtailla vielä maaliskuussa 1948. Kaiken kaikkiaan uusia alustoja oli sotien jälkeen tuotu maahan v:n 1949 alkupuolelle mennessä n. 1 000, minkä vuoksi uusien tarpeeksi laskettiin vielä n. 1 500. Vaikka autoja olisikin ollut jo paremmin saatavissa, ei liikenteenharjoittajilla ollut pääomia kalustonsa nopeaan uusimiseen. Niinpä v. 1949 hankitut n. 500 uutta alustaa oli jo sellainen määrä, että yrittäjillä tuskin olisi ollut taloudellisia mahdollisuuksia ostaa enempää.⁷¹

Merkkikohtaiset tiedot linja-autoista on saatavissa vasta vuosikymmenen lopulta, jolloin tilanne oli koko linja-autokalustomme osalta seuraava:

Taulukko 39. Erimerkkiset linja-autot v. 1947 ja 1949.⁷²

Automerkki	1947		1949	
	Kpl	%	Kpl	%
Volvo	717	37	1 072	36
Sisu	410	21	681	23
Chevrolet	274	14	291	10
Reo	173	9	188	6
Büssing N. A. G.	56	3	101	3
Citroén	17	1	77	3
Ford	72	4	74	3
Scania Vabis	40	2	58	2
Studebaker	50	2	55	2
Bedford	..	..	54	2
Austin	..	..	50	2
Mercedes-Benz	34	2	46	2
Diamond	31	1	35	1
Fargo	..	..	32	1
Muut	90	4	142	4
Yhteensä	1 964	100	2 956	100

Volvo pysyi edelleenkin tilastoykkösenä, mutta merkillepantavaa on Sisun suuri markkinaosuus. Ilman kotimaista autotuotantoa kalustonhankintavaikeudet olisivatkin olleet vielä suuremmat. Asemiaan olivat menettäneet erityisesti amerikkalaiset automerkit, joita ei ollut paljon saatavissa.

Varsinaisten linja-autonalustojen puutteen vuoksi turvaututtiin poikkeukselliseen toimenpiteeseen: muutamien linja-autojen alustoina käytettiin kuorma-auton-alustoja, eli palattiin siihen, mistä aikoinaan oli lähdetty. KYTM antoi v. 1946 LAL:n anomuksesta suostumuksen jatkaa Citroén-merkkistä kuorma-autoa met-

rillä, minkä jälkeen sitä voitiin käyttää linja-auton alustana. Esim. Väinö Paunu Oy osti »sitikoita» puolustuslaitoksen huutokaupasta. Kun ne rakennettiin linja-autoiksi, saatiin kalustopulaa helpottamaan kuusi kappaletta »koottuja teoksia», kuten yleisö näitä autoja nimitti.⁷⁴

Ensimmäisten uusien linja-autojen tulo liikenteeseen jo v. 1946 oli merkkitapaus. Autot oli tosin yleensä tilattu jo pari vuotta aikaisemmin. Yksi »onnellista» auton saajista oli silloinen liikenteenharjoittaja, nykyinen liikenneneuvos Onni Vilkas. Uuden linja-auton tulo paikkakunnalle oli sodan jälkeen niin poikkeuksellista, että lehdet kiinnittivät asiaan suurta huomiota. Etelä-Suomi -lehdessä kerrottiin 27.4.1946, että Kotkaan oli saapunut jo ensimmäinen »paremman kevään» merkki: ensimmäinen kotimaassa valmistettu bensiinikäyttöinen linja-auto. Lehti jatkoi seuraavasti:

»Olimme eilen autolla koeajolla ja tulimme vakuuttuneiksi siitä, ettei matkustajan tarvitse sitä työntää suurimmissakaan mäissä. Päinvastoin uskomme, että tässä autossa on vaihdetanko vähimmin kuluva osa. Vilkaan Sisu-autossa, joka tulee liikenteeseen noin kolmen viikon kuluttua linjalla Kotka – Michikkälä, on 31 istumapaikkaa eikä sen siustus ole suinkaan 'ajanmukainen' vaan pikemminkin 'vanhanaikainen', millä tarkoitamme, ettei korvikeaineita ole käytetty. Se on todella niin hieno, ettei sen lattiaakaan raaskisi korvikekengillä raapaista.»

Lehti omitteli lisäksi liikenteenharjoittajaa ja vielä enemmän miehikkäläläisiä ja virolahtelaisia, jotka pääsivät matkustamaan uudessa autossa.⁷⁵

Toisena esimerkkinä voidaan mainita, että kun Savonlinja O.Y. sai sotien jälkeen ensimmäisen kokonaan uuden auton liikenteeseen toukokuussa 1947, yhtiö järjesti tapauksen juhlistamiseksi kahvitilaisuuden. Ennen kahvinjuontia 32-paikkaisella Fargolla oli suoritettu koeajo, josta auto sai kiittävät lausunnot lehtimiehiltä. Uutta autoa tervehdittiin lupauksena paremmista ajoista.

Kuten yllä olevat esimerkit osoittavat, uuden linja-auton saaminen oli todella suuriarvoinen tapahtuma sekä liikenteenharjoittajille että matkustajille. Se oli konkreettinen osoitus parempien aikojen tulosta. Pitkän pulan ja kieltäytymisen jälkeen edistystä osattiin arvostaa entistäkin enemmän.

Linja-autojen kysynnän ollessa tarjontaa suurempi olisi viranomaisten yksin ollut vaikeaa ratkaista, kenelle uusia autoja kulloinkin oli annettava. Avuksi otettiin liikenteenharjoittajain oma *tarveharkinta*. LAL:n paikallisosastot asettivat itse jäsenensä saantijärjestykseen.⁷⁶ Autojen jakelussa kuorma-autoilijat olivat liikenteenharjoittajain edellä, sillä puutavaran kuljetuksia pidettiin ensisijaisina. Niinpä liikennöitsijät saivat lukea sanomalehdistä jo keväällä 1946, että ulkomailta odotettiin saapuvaksi 1 200–1 300 kuorma-autoa, joista osa tosin oli käytettyjä. Huhtikuun lopussa tiedettiin kertoa, että Yhdysvalloista oli ostettu 750 G.M.C. kuorma-autoa, Englannista oli jo saapunut maahan 180 Ford Sussex- ja 80 Austin-kuorma-autoa, jotka oli sijoitettu puutavarakuljetuksiin.⁷⁹



Kalustopulan ilmentymiä: kaksi 10-pyöräistä Internationalia, joita saatiin v. 1948 tuotua 10 kappaletta. Autoihin sopi paljon matkustajia, sillä istuimet oli sijoitettu pitkittäin seinien vierille, jolloin keskelle jäi suuri seisomatila. Autojen jousitus osoittautui liian jäykäksi. Jyväskylän Liikenne Oy:n kokoelmat.

Vaikka liikenteenharjoittajat myönsivätkin puutavarankuljetusten tärkeyden, he katsoivat, että kuorma-autoilijoita suosittiin liikaa. Tammikuussa 1946 lehdistölle antamassaan lausunnossa LAL:n toiminnanjohtaja Vänttinen katsoi liikenteenharjoittajain yleensäkin saaneen käsityksen, että nimenomaan kansanhuoltoviranomaiset suhtautuivat välinpitämättömästi – jopa kielteisesti – juuri linja-autoliikenteeseen ja sen tarpeisiin. Vänttisen mielestä tämä asenne oli tullut selvästi näkyviin paitsi renkaita jaettaessa myös uusia autoja hankittaessa. Lausuntoa markkinoitiin tehokkaasti eri lehtiin, joten ilmeisesti pyrkimyksenä oli muokata yleistä mielipidettä ja samalla painostaa kansanhuoltoviranomaisia ottamaan paremmin huomioon myös linja-autoliikenteen tarpeet.⁸⁰

Autojen korjaus tärkeimpänä tehtävänä⁸¹

Jatkosodan loputtua puolustusvoimain käytössä olleita linja-autoja ryhdyttiin palauttamaan takaisin. Suuri osa autoista oli varsin huonokuntoisia, osa kokonaan romua. Liikenteenharjoittajia ja korjaamoiden henkilökuntaa odotti suuri kalustonkunnostamisurakka. Tehtävästä selviytyminen oli vaikeaa myös siksi, että varaosia ja autotarvikkeita yhä puuttui. Toisaalta vaikeutena oli inflaation vuoksi yhä kohoava hintataso, minkä vuoksi autojen perusteellisiin korjauksiin tarvittavia suuria pääomia ei tahtonut olla käytössä. Liikenteenharjoittajille

maksettiin kyllä korvaus linja-autojen käyttämisestä puolustusvoimain ajoissa, mutta se ei riittänyt kaluston saattamiseksi tyydyttävään kuntoon. Kun monilla korjaamoilla oli niin kova kiire, että autojen korjaukset viivästyivät, piti kohoava hintataso huolen siitä, että maksetuin käyttökorvauksin kykeni yhä vähemmän ja vähemmän kunnostamaan autoja.

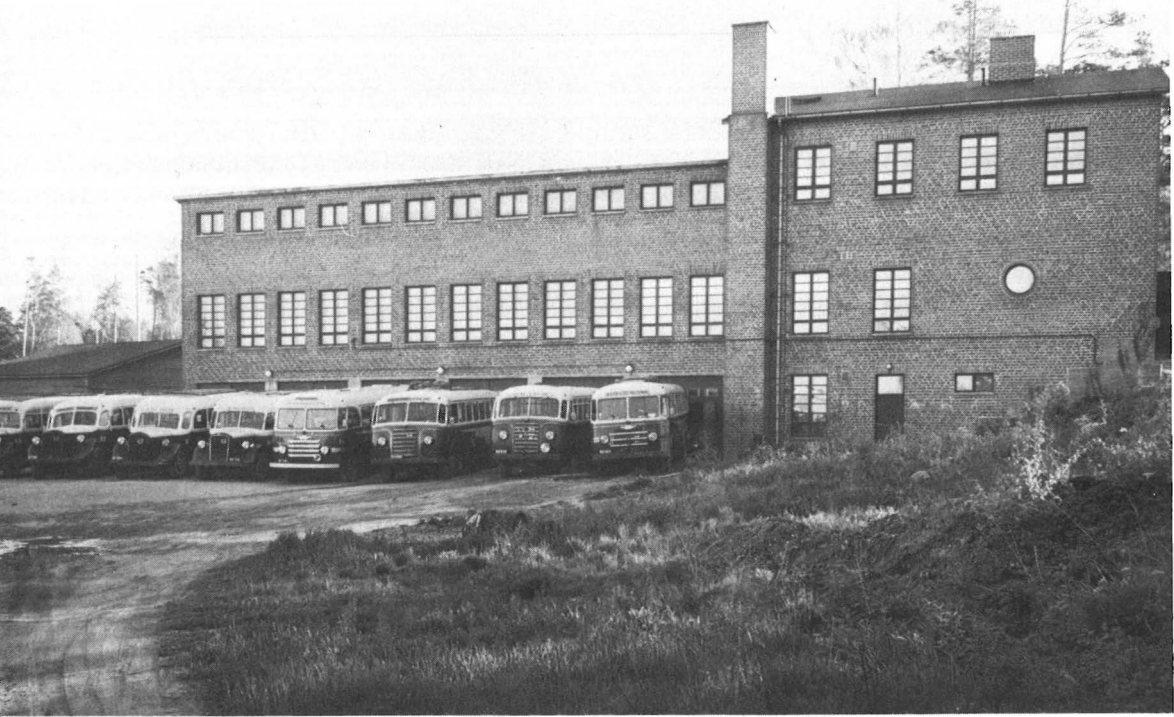
Linja-autoliikenteen harjoittamiseen tarvittavien toimintojen tärkeysjärjestys oli merkittävästi muuttunut. Monen yrityksen oli keskitettävä voimansa autojen kunnostukseen niin tehokkaasti, että autojen peruskorjaamisesta ja liikennekel- poisena pitämisestä tuli tärkein tehtävä sodan jälkeen. Kun esim. Savonlinja O.Y:n korjaamossa oli v. 1945 lähes 50 työntekijää, vaikka pahimman rengaspulan aikana liikenteessä oli vain seitsemän autoa, toiminnan painopiste oli todella siirtynyt »tallin» puolelle.

Vaikka korjaamoissa tehtiin ahkerasti töitä, kuljettajat joutuivat korjaamaan paljon myös maantiellä. Teiltä löytyy jälkeinpäin monta tuttua »makuupaikkaa», sillä kuljettajan oli itse selvittävä nykyisen mittapuun mukaan monista vaikeista- kin korjauksista. Tuohon aikaan ei todellakaan riittänyt työkaluksi lähin puhelin ja yhtiön puhelinnumero, sillä apua useimmista yrityksistä oli turha pyytää. Vara-autoja ei ollut.

Autojen korjaustoiminta ja huolto olisivat vaatineet, että riittävästi *varaosia* olisi ollut saatavissa. Toisin kuitenkin kävi, sillä sodan loppuminen ei suinkaan tässä suhteessa helpottanut tilannetta. Kun varaosakysymystä tarkasteltiin Suomen Autolehdessä⁸² syyskuussa 1946, tilanne todettiin vaikeimmaksi kuuteen vuoteen. Noin vuotta aikaisemmin oli tosin saatu dollariluotto, jonka turvin varaosien valmistuttamisesta ja jakelusta huolehtineet tukkuliikkeet ja maahan- tuojat saivat tilattua varaosia sekä tarvikkeita USA:sta. Tulevaisuus nähtiin tämän jälkeen niin lupaavana, että kotimaassa peruutettiin valmistajilta vielä toimittamatta olleet tilaukset. Asiat eivät kuitenkaan kehittyneet niin suotuisasti, kuin oli odotettu. Varaosia ei saatukaan jatkoa ajatellen riittävästi ja syksyllä 1946 oli sen vuoksi jälleen ryhdyttävä entistä enemmän turvautumaan kotimaiseen tuotantoon. Vaikeudeksi tuli nyt yhä pahemmin raaka-aineiden puute, sillä alkuvuodesta ilman tilauksia jääneet varaosien valmistajat eivät tietenkään olleet arvanneet varata raaka-aineita. Lisäksi raaka-aineista oli kilpailemassa ylivoimainen kilpailija Soteva.

Vaikea tilanne sai automiehet yhteistyöhön. Niinpä esim. Tampereella pidettiin marraskuun lopulla 1946 linja-, kuorma- ja henkilöautoilijain yhteinen kokous, jossa pohdiskeltiin varaosien saantivaikeuksia ja etsittiin ratkaisua. Autojen todettiin joutuneen seisomaan pitkiäkin aikoja varaosien puutteen vuoksi, joten hätä oli todella käsillä.⁸³

Autoilijain ja matkustajain onneksi vuosi 1947 oli huoltotilanteen kannalta jo hieman parempi. Silloin autoalan tarpeisiin saatiin niin suuria valuuttamääriä, että tuntuvia eriä erilaisia tarvikkeita ja varaosia saatiin maahan. Loppuunkuluneita kulkuvälineitä saatiin jälleen »ehostettua». Parannus osoittautui kuitenkin vain



Monen yrityksen oli sotien jälkeen keskitettävä voimansa kaluston kunnostuksenn niin tehokkaasti, että autojen peruskorjamisesta ja liikennekelpoisena pitämisestä tuli tärkein tehtävä. Tarvittavia hallitiloja oli rakennettava, mikä lisäsi niukkojen pääomien kysyntää. Tienhaaran Auto Oy:n sotien jälkeen rakennettu tukikohta. Tienhaaran Auto Oy:n kokoelmat.

tilapäiseksi, sillä suhdanteiden heikkenemisen myötä maan valuuttatilanne oli v. 1948 jälleen niin huono, että vain pienehköjä eria autoalan tuotteita kyettiin ostamaan.

Kun huolto oli taas suuresti vaikeutunut, kääntyi Autokorjaamoiden ja -liikkeiden liitto r.y. kauppa- ja teollisuusministeriön puoleen korostaen tilanteen kriittisyyttä ja varaosien saannin tärkeyttä. Kirjelmässä todettiin kotimaisella varaosateollisuudella olevan edellytyksiä vain rajalliseen varaosien valmistukseen, joten tuonti oli välttämättömyys. Kirjelmällä oli myös LAL:n tuki, sillä LAL:n hallitus totesi yhdistyksen pyynnöstä antamassaan lausunnossa, että kotimaiset valmisteet olivat osoittautuneet heikoiksi pääasiassa huonon raaka-aineen takia ja tulleet siten käyttäjille kalliiksi. Myös LAL piti varaosien tuontia kaikista valuuttavaikeuksista huolimatta välttämättömänä.⁸⁴

Valuuttavaikeudet jatkuivat viennin vähäisyyden vuoksi, joten varaosakysymystä ei onnistuttu ratkaisemaan tyydyttävästi v. 1949. Korjaamot joutuivat edelleenkin valmistamaan osia kokonaan itse tai muuttamaan saatavilla olevia osia tarkoitukseen sopiviksi. Kun näin koituneet lisäkustannukset kasvattivat hintojen ja palkkojen nousun lisäksi korjauskustannuksia, autojen kunnostus oli varsin kallista sotia edeltäneeseen aikaan verrattuna.⁸⁵

Moottorin kestävyyttä heikensi sotien jälkeen entistä enemmän huono öljy, sillä KHM:n määräyksestä ulkomaiseen mineraaliöljyyn oli sekoitettava kotimaista

tervaöljyä, jolloin voitelutulos heikkeni. Määräys perustui kokeiluihin, sillä KHM ja Tervaöljy Oy suorittivat yhteistoimin ajokokeita, joiden perusteella KHM katsoi suomalaisen tervaöljyn sellaisenaankin soveltuvan käytettäväksi talvella. Öljyn jäähdytyspiste oli n. 15 °C, minkä vuoksi moottorin ulkopuolinen lämmittäminen kovemmilla pakkasilla ennen liikkeellelähtöä oli välttämätöntä. Kesällä öljy ei liian ohuena sopinut parempaan sekoittamattomana käytettäväksi ainakaan raskaassa ajossa.⁸⁶

Koriteollisuus etsii uusia menetelmiä

Sota pysäytti monen alan tuotekehittelyn, joskin se vei joidenkin alojen tutkimusta eteenpäin. Koritehtaidemme tutkimustoiminnan parempien ratkaisujen löytämiseksi sota ilmeisesti taannutti jokseenkin täydellisesti. Uuden kehittelyyn ei jäänyt aikaa, kun voimat oli keskitettävä muihin ponnisteluihin. Sama tilanne jatkui sotien jälkeenkin: vieläkään ei kiinnitetty tarpeellista huomiota rakenteiden tutkimiseen ja kehittelyyn, mikä varmaankin johtui paljolti siitä, että koritehtailla oli päällimmäisinä muut ongelmat. Suuri huoli oli nimenomaan korinvalmistuksessa tarvittavien raaka-aineiden saannista. Kun alustojen tuonti alkoi olla näköpiirissä, huolestuneisuus lisääntyi entisestäänkin. Tätä osoittaa mm. se, että Autokorityöntantajain liitto kääntyi syyskuussa 1946 KHM:n puoleen pyytäen sitä ponnistelemaan tarvikkeiden hankkimiseksi 150 autonkoria varten. Kun yhteen koriin laskettiin tarvittavan peltiä n. 550 kiloa, tarvittava erä oli yhteensä 82,5 tonnia. Istuimia varten pyydettiin hankkimaan keinonahkaa n. 23 m² autoa kohti eli yhteensä 3 450 m². Materiaalin saantivaikeudet huomioonottaen erät olivat siten todella suuria.⁸⁷

Raaka-ainepula jatkui enemmän tai vähemmän vaikeana koko vuosikymmenen lopun vaikeuttaen korituotantoa. Niinpä esim. koripellin saanti oli vaikeata v. 1948, jolloin LAL:n hallitus tosin saattoi 30.6. ottaa »tyydytyksellä» vastaan KHM:n tiedonannon, että 18 tonnia koripeltiä oli vihdoinkin saatu. Myös korien sisustamiseen tarvituista materiaaleista näyttää olleen kauan puutetta. Toiminnanjohtajan 20.1.1949 pitämästä tilannekatsauksesta ilmenee, ettei nahkaa ja kunnollista pegamoidia silloisten näkymien mukaan ollut pitkään aikaan saatavissa. Jotakin silti oli luvassa: Tanskasta näytti olevan saatavissa hyvää »plasticia». Asiasta päätettiin tiedottaa pikaisesti niille, joiden tiedettiin suunnittelevan korinrakentamista itse. Rahoituksen tiukkuutta kuvastaa se, että maksu oli suoritettava tilauksen yhteydessä LAL:lle, joka hoiti jäsentensä puolesta toimituksen edellyttämät käytännön järjestelyt.⁸⁸

Materiaalin saantiongelmistä huolimatta uusia linja-autonkoreja pystyttiin valmistamaan, minkä lisäksi vanhoja kunnostettiin peruskorjaamalla. Selvästi havaittava piirre on liikenteenharjoittajan oman korituotannon ja korien korjaustoiminnan lisääntyminen. Raaka-aineiden puutteen vuoksi oli käytettävä mm. pellin

korvikkeena kovalevyä ja sisustuksessa romutetuista autoista saatuja materiaaleja. Autokoritehtaiden tuotantokykyisimpiin kuuluneet Ajokki Oy (Tampere), Helsingin Autokoritehdas Oy (Helsinki), Autokoriteollisuus Oy (Helsinki), Oy Suomen Autoteollisuus Ab (Helsinki), Kaipio Oy (Tampere), Autokori Oy (Turku) ja Ab Haldin Oy (Vaasa) kykenivät kukin valmistamaan aluksi n. 75–90 linja-auton koria vuodessa sekä lisäksi huomattavan määrän mm. kuorma-autojen ohjaamoja. Uusia koritehtaita oli mm. Lahden Autokori Oy, joka perustettiin v. 1945. Rakennusmenetelmänä käytettiin aluksi kokonaan entistä jo ennen sotia käytössä ollutta tapaa, jossa perusrakenteen muodosti lattian päälle koottu puuristikko. Ristikon liitokset vahvistettiin niiteillä tai puuruuveilla kiinnitetyllä raudoituksella. Puukehä tervattiin ja päällystettiin teräspellillä, joka liitettiin hitsaamalla yhdeksi kokonaisuudeksi.⁸⁹

Kokemus oli osoittanut, että näin tehdyssä korissa oli suuria heikkouksia. Kori oli ensinnäkin varsin raskas, mikä koitui haitaksi etenkin heikoimmilla teillä. Tavallista oli pellityksen murtuminen ennen pitkää oviaukkojen ja ikkunapylväiden kohdilta, mikä oli osoitus korin riittämättömästä jäykkyydestä. Rauditus ei tuottanut toivottua tulosta, sillä sitä ei onnistuttu kiinnittämään puuhun riittävän lujasti. Lisäksi oli todettu puuosien lahoavan nopeimmin juuri raudituksen alta, mikä johtui kosteuden tiivistymisestä rautalevyn pinnalle kylmällä ilmalla.⁹⁰

Suomalaisen koriteollisuuden »vanhoillisuus» tuli selvästi näkyviin verrattaessa Ruotsiin. LAL:n toiminnanjohtaja kertoi Suomen Autolehdessä⁹¹ toukokuussa 1946 näkemyksiään Ruotsin matkalta. Hän totesi, että jos meillä itse autokalustoon nähden oli vallalla luvattoman paljon vanhoillisia käsityksiä (Ruotsissa käytettiin tässä vaiheessa jo kokonaan bulldog-mallista kalustoa), niin koskee tämä huomautus vielä enemmän linja-autojemme korirakenteita. Vänttisen mukaan Ruotsissa oli pääasiallisimpana vaatimuksena korien tarkoituksenmukaisuus, kestävyys ja keveys. Koreja ei siellä tehty »ylettömän virtaviivaisiksi», millä linja-autoliikenteessä ei ollut suurta merkitystä. Myös Ruotsissa käytettiin edelleen puurunkoisia koreja, mutta valmistustekniikka oli Vänttisen havaintojen mukaan paljon kehittyneempi kuin Suomessa. Lisäksi Ruotsissa oli käytössä kokonaan uusia rakennusmenetelmiä. Pellityksessä Ruotsissa käytettiin miltei yksinomaan alumiinipeltiä, joka oli tosin teräspeltiä kalliimpaa, mutta etuna oli sen keveys.

Koritehtailijamme eivät olleet tietämättömiä Ruotsin korinrakennusteollisuuden kehittyneisyydestä, vaan sitä alettiin käyttää meilläkin esikuvana. Kokonaan tuotekehittelyä ei Suomessakaan ollut laiminlyöty vaikeuksistamme huolimatta. Edelläkävijöitä oli esim. Helsingin Autokori Oy. Tehdas rakensi kokeeksi korin koko rungon dural-alumiinista, mutta siitä tuli niin kallis, ettei laajaa valmistusta voinut ajatellakaan. Pelkkä teräsrakenne osoittautui kestävyydeltään tyydyttäväksi, mutta korin paino kasvoi tarpeettoman suureksi. Tässä vaiheessa katseet käännettiin Ruotsiin, ja jo syksyllä 1946 suunniteltiin linja-autojen korien rakentamisen aloittamista *Hägglund & Sönerin* menetelmän mukaan. Tässä menetel-

mässä koriristikko rakennettiin laipallisista teräskaarista, joiden materiaalina käytettiin laadustaan kuuluisaa Sandvikenin terästä. Kaarien sisään umpioitiin ilmatiiviisti jalopuu. Uusi rakennustapa saatiin Suomessa loppuun kehitetyksi v. 1947.⁹²

Toinenkin rakennusmenetelmä tuotiin maahamme Ruotsista. Katrineholmilainen yritys Svenska Karosseri Verkstäderna Ab oli kehittänyt korirakenteen, jota nimitettiin *Boxer*-koriksi. Korin kantavan osan muodosti vanerikuori ja liimamalla tehty kehikko. Boxer-koria alkoi maassamme valmistaa keväällä 1949 vaasalainen Ab Haldin Oy, joka oli kauan etsinyt sopivaa rakennusmenetelmää.⁹³

Vuosikymmenen loppupuolella lait säätelivät entistä tarkemmin linja-autojen korien rakentamista. Kun v. 1948 korotettiin akselipainoja, muutoksia tuli myös linja-autojen koreja koskeviin määräyksiin. Nyt rakentamisen piti perustua mahdollisimman luotettavaan ennakkolaskentaan kokonaispainosta ja sen jakautumisesta eri akseleille. Käytännöksi tuli pian, että KYTM määräsi jokaiselle alustamallille valmiiksi korinylityksen ja suurimman sallitun paikkaluvun.⁹⁴

Kaupunkiliikenteessä ennätettiin 1940-luvun lopulla kokeilla meillä ennen näkemätöntä ratkaisua. Syyskuussa 1949 nimittäin ainakin tamperelaiset saivat ihmetellä linja-autoa, jonka perään oli kiinnitetty henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu perävaunu. Idea kokeiluun oli saatu Ruotsista, jossa linja-autoihin kytketyt perävaunut olivat suosittuja varsinkin kaupunkien lähiliikenteessä. Lehtitiedon mukaan koevaunu oli tarkoitus asettaa liikenteeseen ensin Tampereen – Nokian ja myöhemmin Tampereen – Kuljun välille. Kokeilu ei ilmeisesti antanut myönteisiä tuloksia, koska laajemmin henkilöperävaunuja ei otettu käyttöön.⁹⁵

Vaikka paljon myönteistä kehitystä tapahtui, voitiin vielä esittää kritiikkiäkin, kuten teki⁹⁶ pakinoitsija »OLLI» toukokuussa 1949:

»Joissakin pitkän matkan busseissa on takaosassa pieni lattiapinta-ala, joka ehkä on tarkoitettu matkatavaroille. Mutta sikäli kuin se ei ole täynnä ihmisiä, siihen on jo lähdettäessä sullottu kaikkea muuta kuin matkatavaraa. Naulalaatikoita, sementtisäkkejä, piikkilankakääröjä, valtavat limunaatikoritapulit, joskus laatikollinen pieniä porsaitakin, suolasäkkejä, öljytynnyreitä. Kaiva sieltä sitten pysäyspaikalla äkkiä matkalaukkusi, jos se sinne on uskaltanut! Useimmat eivät uskalla.»

Esitetystä arvostelusta oli perää, sillä korisuunnittelijat eivät olleet vielä 1940-luvun loppuun mentäessä pystyneet ratkaisemaan tyydyttävästi matkatavarojen kuljetusongelmaa.

Vuosikymmenen lopulla esitettiin vaatimuksia korien yhdenmukaistamisesta, mm. LAL:n hallitus katsoi v. 1946 yksimielisesti, että *standardisointiin* olisi ehdottomasti pyrittävä. Mukaan hankkeeseen olisi täytynyt saada myös korien tilaajat, joilla oli tapana esittää koritehtaille omia toivomuksia ja vaatimuksia,

jotka lisäsivät tuotteen hintaa ja valmistusaikaa. Mikäli olisi päästy suurempaan yhdenmukaisuuteen, korien hinta olisi laskenut.⁹⁷

Linja-autokorien rakentaminen kehittyi 1940-luvun lopussa siten melko nopeasti. Paitsi kokonaan uusia korinvalmistusmenetelmiä tuli nyt myös »vanhanmallisessa» rakentamisessa käyttöön uusia ratkaisuja, jotka paransivat korirakenteita ja pidensivät niiden ikää. Enemmän huomiota alettiin nyt kiinnittää myös korien lämmitykseen ja ilmastointiin, joissa maassamme ei ollut päästy vielä kovinkaan pitkälle.⁹⁸ Suurempaa huomiota alkoi jälleen saada vielä melko harvinainen bulldog-tyyppinen kori. Ruotsi antoi vaikutteita maamme koritehtaille ja liikenteenharjoittajille. Sen oloihin liikenteenharjoittajat kävivät perehtymässä suurehkojen joukoin. Esim. LAL:n v. 1949 järjestämällä opintoretkeilyllä käytiin tutustumassa Ruotsin koritehtaisiin ja linja-autoliikenteeseen.

SUHTEET MUIHIN YRITTÄJIIN

Kuorma-autot taas ongelmana

Matkustajien kuljetus kuorma-autoin tuli 1940-luvun lopulla jälleen ongelmana esiin, kun Vaasan paikallisosasto pyysi kesällä 1948 LAL:ta toimenpiteitä kuorma-autojen henkilöliikenteen lopettamiseksi. Merkillepantavaa on, että tilanne oli muodostunut vaikeaksi juuri Vaasan seudulla – aivan samoin kuin 1930-luvun alkuvuosinakin. LAL:n suosittamat menettelytavatkin olivat samat kuin aikaisemmin: paikallisosastoja kehoitettiin huomauttamaan epäkohdasta sellaisille nimismiehille, joiden piirissä ei noudatettu ja valvottu KYTM:n antamia ohjeita kuorma-autoin suoritetuista henkilökuljetuksista. LAL oli saanut muualtakin tietoja, ettei ohjeita kaikissa nimismiespiireissä noudatettu.⁹⁹

Ilmiö näyttää lisääntyneen tai ainakin siihen alettiin kiinnittää entistä enemmän huomiota seuraavana vuonna, sillä LAL:n hallitus totesi heinäkuussa 1949 kuorma-autojen henkilökuljetuksen tulleen paikoitellen linja-autojen reittiliikenteelle haitaksi. Reittiliikennettä pahemmaksi ongelma oli kuitenkin tullut tilausajossa, joita kuorma-autot ajoivat pilkkahintaan linja-autojen perimiin maksuihin verrattuna. Seurauksena oli luonnollisesti linja-autojen tilausliikenteen väheneminen varsinkin lyhyillä matkoilla. Uusia ratkaisuja kuorma-autojen kurissapitämiseksi ei pohdinnoissa esitetty viranomaisille lähetettävien valitusten lisäksi.¹⁰⁰ Saattoi siis jälleen olla niin, että taloudellisen tilanteen heikkenemisen vuoksi matkustajien kuljettaminen kuorma-autoissa lisääntyi tulojen hankkimiseksi. Siksi liikenteenharjoittajat alkoivat kannattavuuden heiketessä kiinnittää ilmiöön entistä enemmän huomiota.

Kuorma-autojen käyttö henkilöliikenteessä ei ollut yksiselitteisesti ilmaistuna laissa, mikä antoi tulkintamahdollisuuksia paikallisille viranomaisille. Vuoden

1948 autoasetuksen¹⁰¹ mukaan kuorma-autoa saatiin poliisiviranomaisen luvun tilapäisesti käyttää kuljetuksiin sellaisiin hartaus-, juhla-, esitelmä- ja muihin niiden kaltaisiin tilaisuuksiin, joihin paikallisen väestön oli mahdotonta muunlaisin kulkuvälinein ja kohtuullisin kustannuksin päästä. Laittomana henkilökuljetuksia kuorma-autoilla ei siis voi pitää. Myös »säälistävyyspykälä» antoi mahdollisuuksia kuljettaa matkustajia tilapäisesti kuorma-autossa, sillä kuorma-auton kuljettaja oli oikeutettu säälistävissä tapauksissa ottamaan tien varrelta enintään viisi matkustajaa auton lavalle maksutta kuljetettavaksi. Ilmeisesti kuorma-autojen kuljettajat olivat monesti liiankin helläsydämiä poimiessaan väkeä lavalle. Maksua he eivät tietenkään virallisesti ottaneet, vaikka olisivatkin »bensarahaa» saaneet.

Yksityinen linja-autoliikenne ja VR sekä . . .

Yksityiset linja-autoliikennöitsijät ja valtion henkilöliikennettä harjoittaneet yritykset olivat käyneet 1930-luvulla eri muodoin varsin kiivaitakin mittelöitä. Sota-ajan poikkeuksellisissa oloissa suhteet eivät olleet yhtä paljon esillä, kunnes ne rauhan solmimisen jälkeen tulivat jälleen ajankohtaisiksi.

Jo ensimmäisenä sodanjälkeisenä vuonna LAL:n hallitus käsitteli kysymystä, voitaisiinko *yhteistyötä* ja yhdysliikennettä rautateiden kanssa järjestää entistä paremmin. Yhteistyöhalukkuutta ilmeni ja niinpä tuloksena oli KYTM:lle lähetetty kirjelmä, jossa ministeriötä ehdotettiin välittäjäksi saattamaan neuvotte-luja käyntiin rautateiden ja linja-autoliikenteen välisen yhdysliikenteen järjestä-miseksi entistä tarkoituksenmukaisemmaksi. Hanke ei lähtenyt KYTM:ssä heti vireille, mutta seuraavan vuoden keväällä ministeriö päätti asettaa toimikunnan tutkimaan asiaa. Toimikunnan puheenjohtajaksi kutsuttiin ministeriöstä esittelijä Klaus Häkkänen. LAL:n edustajana oli toiminnanjohtaja Yrjö Vänttinen. Neu-vottelut johtivat käytännön järjestelyihin vielä samana vuonna, sillä 30.12.1946 annettiin asetus, jolla pyrittiin luomaan entistä paremmat edellytykset yhdyslii-kenteen järjestämiseksi.¹⁰²

Nyt *aikataulukokousjärjestelmä* virallistettiin. Aikaisemminhan yksityiset lii-kenteenharjoittajat pitivät omassa keskuudessaan aikataulukokouksia, joissa sovittelivat aikataulujaan. Nyt säädettiin, että vuosittain oli pidettävä KYTM:n määräämänä aikana ja sen määräämässä paikassa aikataulukokous, johon myös VR:n ja PLH:n oli lähetettävä edustajansa. Kun nämä ns. viralliset aikataulukokoukset alettiin pitää ajankohtana, jolloin rautateiden kesäaikatauluista oli jo päätetty, saatiin eri kuljetusmuotojen aikataulut sovitettua paremmin yhdysliiken-teen mahdollistamiseksi. Aikaisemminhan liikenteenharjoittajat olivat joutuneet esittämään aikataulunsa hyväksyttäväksi ennen kuin rautateiden suorittamat mahdolliset muutokset olivat heidän tiedossaan. Jos sitten viranomaiset PLH:n tai rautatiehallituksen lausuntojen perustella muuttivat yksityisten liikenteenhar-

joittajain esittämiä aikatauluja, ei liikenteenharjoittajille jäänyt mahdollisuutta esittää omia näkökantojaan, vaikka tehdyt muutokset saattoivat pahastikin sotkea heidän vuorojensa vaihtoyhteyksiä.

Molempien osapuolten alkuvaihtelmat uudesta aikataulukokousjärjestelmästä olivat myönteisiä. Kokouksissa kiertäneet rautatiehallituksen edustajat antoivat Rautatieliikenne-lehdessä tunnustuksen liikenteenharjoittajille. Ennen matkaa he olivat odottaneet hyvinkin tiukkoja yhteenottoja yksityisten liikenteenharjoittajain kanssa, sillä he olettivat näiden ajavan yksinomaan omaa yksityistä etua. Toisin kuitenkin kävi: »Suorastaan hämmästyttävää oli se joustavuus ja kokonaisedun vaatimusten ymmärtäminen, mikä asioiden käsittelyssä kautta linjan ja joka paikassa osoitettiin huolimatta siitä, että tämä varmasti useinkin merkitsi asianomaiselle liikenteenharjoittajalle lupumista tietyistä taloudellisista eduista», toteisivat rautatiehallituksen edustajat. Lisäksi he kertoivat, että koviakin yhteenottoja oli ollut, mutta aina »täysin objektiivisessa hengessä». Niinpä edustajat pyysivätkin anteeksi aiheuttamiaan ennakkoluuloja ja »nostivat hattua» linja-autoliikennöitsijäin osoittamalle käyttäytymiselle, joka oli heille yllätys.¹⁰³

Sotien jälkeen on nähtävissä, että Ruotsista etsittiin »oppeja» linja-autoliikenteen kotoisten kysymysten ratkaisemiseksi. Olihan naapurimaamme saanut syrjässä sodan melskeistä jatkaa kehitystään. Niinpä myös linja-autoliikenteen ja rautateiden yhdysliikenteen järjestämistä kaavailtiin vuosikymmenen lopussa tehtäväksi Ruotsin mallin mukaan.¹⁰⁴

Vaikka yksityisen linja-autoliikenteen ja VR:n suhteet kehittivät heti sodan jälkeen myönteisesti ja yhteistyöhönkin pyrittiin, VR ei näytä lupuneen halustaan ottaa koko yksityistä linja-autoliikennettä haltuunsa tai ainakin vahvasti valvontaansa. Tästä on esimerkkinä mm. rautatiehallituksen 30.10.1945 KYTM:lle lähettämä kirjelmä, jossa pyydettiin toimenpiteitä yksityisten yrittäjien omistamien linjojen siirtämiseksi VR:lle tavalla, joka katsottaisiin sopivimmaksi ja joustavimmaksi, ettei siirrosta aiheutuisi häiriöitä. Omaksi kannakseen rautatiehallitus ilmoitti, että sen mielestä paras tulos saavutettaisiin antamalla rautatiehallituksen hoitaa autoliikenne kokonaan. Toisena mahdollisuutena nähtiin valtion yrityksen perustaminen harjoittamaan linja-autoliikennettä. Rautatiehallitus perusteli esitystään sillä, että nyt linja-autoliikenteen ollessa sodan vuoksi lamassa aika olisi »suotuisa» toimenpiteen suorittamiseen. Tämä oli yksi monista sodanjälkeisistä sosialisointiehdotuksista eikä se johtanut tulokseen, kuten eivät olleet johtaneet aikaisemmatkaan vastaavansisältöiset esitykset, joten yksityisen linja-autoliikenteen historia jatkui. Ilmeisesti esitys ei tullut heti liikenteenharjoittajien tietoon – ainakaan sen herättämiä reaktioita ei ole nähtävissä.¹⁰⁵

Mikä sitten oli linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen välinen suhde, kun linja-autoliikenne oli jälleen saavuttanut normaaliajan laajuutensa ja rautatieliikenteen poikkeuksellisissa oloissa paisunut liikennesuorite oli sekin palautunut omiin lukemiinsa? (Ks. s. 258). Tilanne oli sama kuin ennen sotia. Linja-autoliikenteen verkon pituuteen nähden rautateiden suuntaisia ja rinnakkaisia linjoja oli

erittäin vähän. Molemmat liikennemuodot täydentivät hyvin toisiaan: linja-autot kuljettivat rautateille matkustajia ja tavaraa sekä päinvastoin.¹⁰⁶

... postiautoliikenne

Toinen yksityisen linja-autoliikenteen »kiistakumppani» oli postilaitos, jonka autoliikenteen kehitystä seurattiin valppaasti sotien aikana ja niiden jälkeen. Tekemättä asiasta suurta numeroa yksityiset yrittäjät panivat merkille, ettei postiautoliikennettä kohdeltu sotien aikana samojen periaatteiden mukaan kuin yksityistä linja-autoliikennettä. Valppaus osoittautuikin tarpeelliseksi. Kun jatkosodan hyökkäysvaiheen jälkeen ryhdyttiin suunnittelemaan linja-autoliikenteen saamista uudelleen toimintaan vallatulla alueella, jotkut viranomaiset esittivät alueen linja-autoliikenteen hoidon antamista valtion linja-autoyrittäjille. Näitä kaavailuja ryhtyi pontevasti vastustamaan nimenomaan LAL. Lopputulos oli, että yksityiset yrittäjät saivat aloittaa liikenteen alueilla, joilla he olivat ennenkin sitä harjoittaneet.

Myös sodan jälkeen liikenteenharjoittajat katsoivat, että mm. bensiinin, auto-tarvikkeiden ja autojen saannissa postilaitos oli jossain määrin erikoisasemassa, mikä on nähtävissä myös seuraavista numeroista, jotka kuvaavat eri yrittäjien prosenttiosuutta koko linja-autoliikenteen ajomäärästä.

Yrittäjä	1938	1948	1949
Yksityiset	93,0	87,6	86,1
Postilaitos	5,7	8,2	8,5
VR	1,3	0,9	0,9
Kunnalliset liikennelaitokset	–	3,3	4,5

Siten postiautoliikenteen osuus kasvoi ennen sotia vallinneeseen tilanteeseen verrattuna. Numeroita tarkasteltaessa täytyy tosin ottaa huomioon alueluovutusten vaikutus.¹⁰⁷ Postiautoliikenteen 48 linjan muodostama verkko on nähtävissä kartasta 20. Liikenne oli entistä enemmän lisääntynyt myös pääteillä.¹⁰⁸

Posti- ja lennätinhallituksen pyrkimyksenä näyttää edelleenkin olleen saavuttaa linja-autoliikenteelle itsenäisempi ja määräävämpi asema yksityiseen linja-autoliikenteeseen verrattuna. Niinpä PLH:n edustajat eivät olleet tyytyväisiä uuteen aikataulukokousjärjestelmään, jossa sen edustajat olivat tasaveroisessa asemassa muihin nähden. Postilaitoksen edustajat katsoivat, ettei heidän autoliikenteensä

Kartta 20. Postiautolinjat 1.6.1948. Valtion postiautoliikenteen osuus oli runsas kahdeksan prosenttia koko linja-autoliikenteen ajomäärästä. Kartta: Suomen postiautolinjat 1948. →

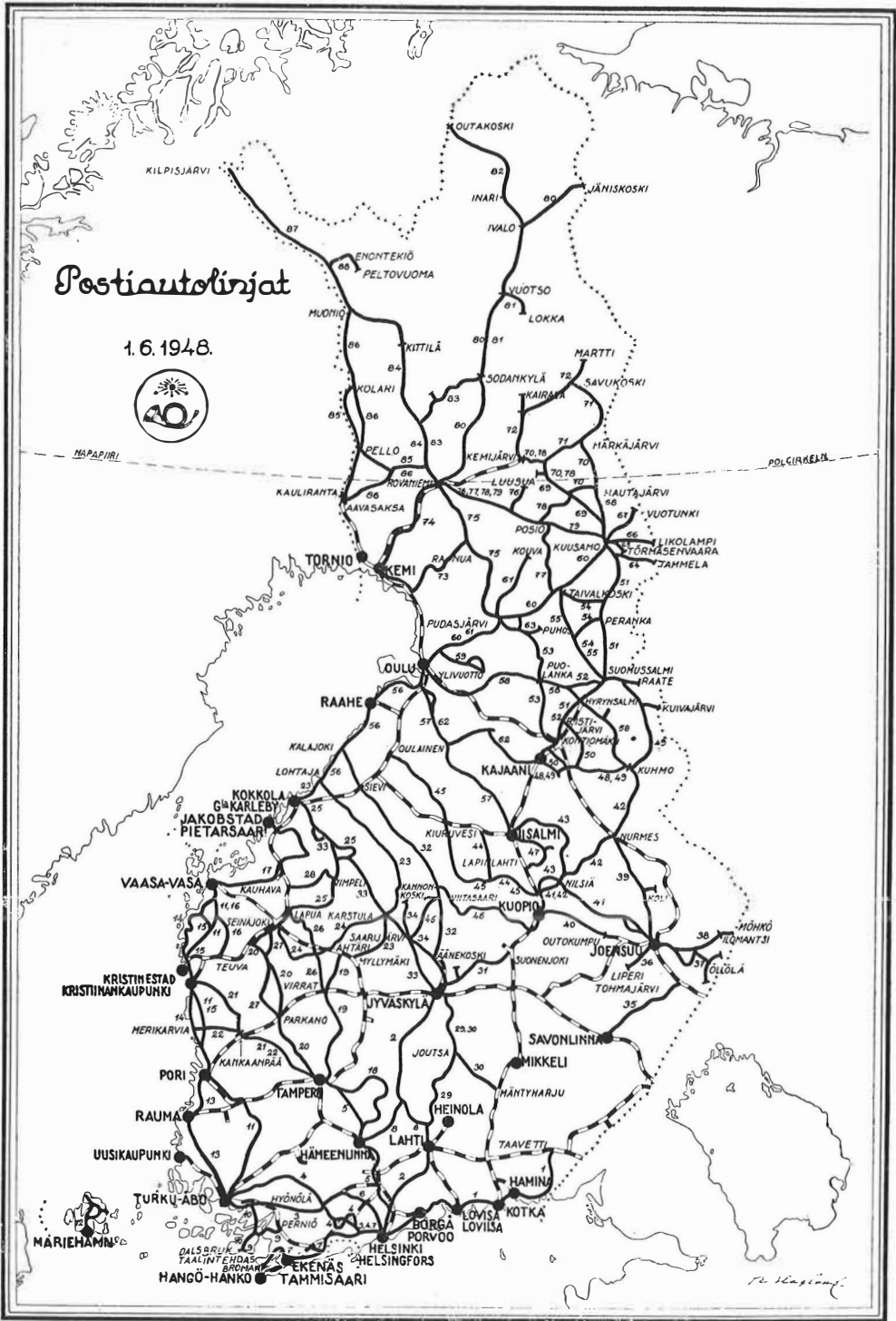
Postiautolinjat

1.6.1948.



MÄPÄPIIRI

POLCIAPIIRI



saanut riittävästi aikataulusuojaa yksityistä ja VR:n (!) autoliikennettä vastaan. PLH:n autoliikennetarkastaja Liikanen katsoikin maantielikenteen »järjestelmällisen puolen» kaipaavan tuntuja muutoksia. Postilaitokselle olisi pitänyt antaa oikeus itsenäisesti määrätä linjansa ja aikataulunsa, jolloin maan kansantaloudellinen etu olisi autoliikennetarkastajan mielestä tullut paremmin otetuksi huomioon. Lisäksi hän katsoi olevan ajateltavissa, että pääteillä ei tulisi lainkaan olla yksityisten kilpailua, vaan liikennettä hoitaisi joko postilaitos tai tarkoitusta varten perustettu valtion suuri linja-autoyhtiö.¹⁰⁹ Paine yksityistä sektoria vastaan siis jatkui.

Vuosikymmenen lopussa postiautoliikenteen ja yksityisen linja-autoliikenteen välisen suhteen järjestäminen oli jälleen näkyvästi esillä, kun asiaan otettiin laajasti periaatteellista kantaa eduskunnassa tulo- ja menoarvioesitystä käsiteltäessä. Edustaja Pyörtänö ym. olivat tehneet aloitteen, että hallitus ryhtyisi ensi tilassa toimenpiteisiin postiautokannan yleiseksi lisäämiseksi ja uusien postiautolinjojen avaamiseksi. Käyty – ajoittain varsin vilkas – keskustelu johti lopulta eduskunnan hyväksymään pönteon, että hallitus ryhtyisi toimiin postiautolinjojen avaamiseksi seuduilla, joilla postinkuljetusta ei voitaisi muuten järjestää. Eduskunta katsoi siis, ettei postiautoliikennettä tullut laajentaa siellä, missä jo oli olemassa linja-autoyhteydet, joita voitiin käyttää mm. juuri postin kuljettamiseen. LAL katsoi, että tehty päätös merkisi sulkua suunnitelluille valtion linja-autoliikenteen laajentamisyrittämisille. Liiton yksityisen liikenteen puolustamiseksi tekemä työ ei siten mennyt hukkaan.¹¹⁰

Yksityiset liikenteenharjoittajat olivatkin huolestuneina seuranneet valtion linja-autoliikenteen laajenemista seuduille, joilla jo oli linja-autoyhteydet. Näytti aivan selvästi siltä, että postilaitos pyrki valtaamaan itselleen varsinaista matkustajaliikennettä pääteillä – kuten oli ollut havaittavissa jo aikaisemmin, etenkin 1930-luvun puolivälin tienoilla ja sen jälkeenkin. Esim. maamme tärkeimpiin kuuluvalla Turun – Helsingin linjalle oli postilaitokselle myönnetty uusi edestakainen vuoro, jota oli vaikea perustella postinkuljetustarpein. Samalle välille annettiin myös VR:lle kaksi edestakaista vuoroa, joita alkoi liikennöidä viranomaisten suostumuksella käytännössä valtion omistama Oy Pohjolan Liikenne Ab. Yksityisen linja-autoliikenteen huoli ei siten ollut aiheetonta. Lehdistö lähti jälleen innokkaasti mukaan pohtimaan, kenelle linja-autoliikenteen harjoittaminen kuului. Rintamalinjat olivat entiset: porvarillinen ja sitoutumaton lehdistö antoivat voimakkaasti tukea yksityiselle linja-autoliikenteelle.¹¹¹

Yhtenä argumenttina valtion linja-autoliikennettä vastustettaessa käytettiin väittämää, ettei se ollut kannattavaa. Kun myös postilaitoksen linja-autoliikenteestä on saatavissa luotettavia selvityksiä 1940-luvun lopulta, voitaneen asiasta esittää muutamia lukuja. Tosin on huomautettava, että yksityisen linja-autoliikenteen ja postiautoliikenteen kustannusten vertailu on vaikeaa.

	1947	1948	1949
Yksityisen linja-autoliikenteen keskim. kustannukset mk/km	30,19	34,92	32,33
Postilaitoksen linja-autoliikenteen keskim. kustannukset mk/km	31,58	36,03	32,84

Postilaitoksen kustannuksiin ei sisälly välittömiä veroja (tulo- ja omaisuusvero, kunnallisvero, kirkollisvero ja autovero), joiden osuus yksityisen liikenteen kustannuksista oli esim. v. 1949 noin neljä prosenttia. Postilaitoksen menoihin ei myöskään sisälly hallintokuluja eikä korkoja. Toisaalta postilaitoksen palkkameinoja lisäsi autopostimiesten palkkaus ja suurehkot sosiaaliset velvoitteet.¹¹²

»KORTTIPELI» PÄÄTTY

Kansanhuoltojärjestelmä – joka sinänsä ei ollut vältettävissä – oli melkoinen byrokratian juoksupyörä, joka sitoi käynnissäpitoonsa suuren määrän virkailijoita, juoksuutti kansalaisia papereineen edestakaisin ja tuli kaiken lisäksi kalliiksi. Esim. v. 1946 KHM:n palveluksessa oli piiri- ja paikallistaso mukaan lukien 6 000–7 000 henkilöä, joiden välityksellä kulki vilkkaimpina vuosina n. 160 miljoonaa lomaketta. Kun jokainen lomake jossain vaiheessa noudettiin, täytettiin ja palautettiin, jo pelkkä lomakesota aiheutti suunnattomasti vaivaa ja ajan hukkaa.¹¹³

Vielä ahkerampaa »korttipeliä» ja lupasotaa kuin tavalliset kansalaiset joutuivat käymään mm. erilaiset yrittäjät, kuten myös liikenteenharjoittajat. Ei siten ollut ihme, että autojärjestöjen etujaan ajamaan perustama yhteiskomitea ponnisteli tarmokkaasti säännöstelyn lopettamiseksi, heti kun siihen näytti aukeavan mahdollisuuksia. Esim. helmikuussa 1946 komitea pyysi valtioneuvostoa kumoamaan ajokirjanpidosta aikoinaan annetut määräykset, koska kirjanpito oli paikkansapitämätöntä ja kallista. KHM kumosikin ajokirjanpitoääräykset vielä samana vuonna.¹¹⁴

Painostus säännöstelyn purkamiseksi oli kova, mutta olosuhteiden pakosta siitä voitiin luopua vain vähitellen. Vuoden 1948 lopussa oli vuorossa mm. v. 1945 perustetun *kuljetusasiain keskusjohton* lakkauttaminen. Tämä elin oli käyttänyt jokseenkin suurta valtaa ja sen päätökset olivat tuntuneet selvästi jokapäiväisessä elämässä. Autojärjestöt sekä erikseen että yhteisesti yhteiskomitean nimissä kritisoivat ajoittain varsin voimakkaasti kuljetusasiain keskusjohtoa. Kritiikki on

ymmärrettävää jo siksi, ettei tähän elimeen kumma kyllä kuulunut lainkaan autoliikenteen edustajaa. Seuraavan vuoden loppuun mennessä säännöstelyn purkamisessa oli päästy jo niin pitkälle, että itse KHM voitiin lakkauttaa ja siltä jäljelle jääneet tehtävät siirrettiin laatunsa perusteella eri ministeriöiden hoidettavaksi. Joillakin aloilla säännöstely vielä jatkui, mutta suurimmaksi osaksi elämä oli jo helpottunut. Säännöstely oli vastenmielistä, moitittua ja monella muulla negatiivisella määreellä luonnehdittavaa, mutta se oli välttämätöntä myös autoliikenteen sujumiselle. Se pelasti kaaokselta.¹¹⁵

TARKASTELUA

Sotia seuranneet vuodet olivat sota-ajan tapaan monessa suhteessa poikkeuksellista aikaa autoliikenteen harjoittamista haitanneiden pulien ja rajoitusten jatkumisa pitkä. Välittömästi rauhan jälkeen tilanne oli jopa vaikeampi kuin sota-aikana. Erityisesti renkaiden puute oli välillä vakavana uhkana koko liikennemuodon jatkumiselle. Sodassa pahasti romuttuneiden autojen kunnostuksesta ja kunnossapidosta tuli sodan jälkeen monen yrityksen tärkein tehtävä, jonka hoitoa rengaspulan lisäksi häyttasi varaosien ja muiden autotarvikkeiden puute. Linja-autoliikenteen määrä riippui aluksi kulloinkin ajokunnossa olleiden autojen luvusta. Nestemäisten polttoaineiden puute oli onnistuttu ratkaisemaan alkuvaikeuksien jälkeen jopa yllättävän hyvin häkäkaasun avulla, mikä tosin yhdessä kohtuuttoman suuriksi paisuneiden korjauskustannusten kanssa lisäsi kustannuksia ja heikensi liikenteen kannattavuutta. Liikenteen palauttamista entiselleen vaikeutti riittämätön pääomanmuodostus, sillä taksat eivät pysyneet kustannusten nousuvauhdissa mukana. Toiminnan jatkuminen kannattavana perustui runsaaseen ylikuormitukseen.

Linja-autoliikenteen harjoittaminen alkoi helpottua erityisesti vuosina 1947 ja 1948, kun renkaita, nestemäistä polttoainetta, autotarvikkeita ja myös uusia autoja alettiin saada entistä enemmän käyttöön. Liikennettä voitiin lisätä niin, että vuoden 1939 taso saavutettiin kuljetussuoritteessa jo v. 1947 ja ajomäärässä v. 1949. Päähuomio oli ensin kaukoliikenteen laajentamisessa, mutta vuosikymmenen lopussa myös lähi- ja paikallisliikenne kasvoivat nopeasti. Liikenteen määrän lisääntyessä linja-autojen tungos alkoi hellittää. Liikenteen elvyttäminen sodan lamassa vaati kovia ponnisteluja, mutta se onnistui yhä paremmin, kun säännöstelystä voitiin vähitellen luopua.

Sota-aika oli niin epätavallinen ja perinpohjaisia muutoksia aiheuttanut kausi, että sen jälkeen oli vaikeuksia palata normaaliin olotilaan. Vaikeuksia oli myös liikenteenharjoittajilla, kuten seuraavasta LAL:n hallituksen pöytäkirjankatkelmasta v:lta 1949 ilmenee:¹¹⁶

»Yksimielisiä oltiin, että itsekritiikkiin on monessakin tapauksessa täysi syy, sillä moni yrittäjä ei vielä näytä vapautuneen sota-ajan poikkeuksellisista oloista, eikä liioin huomaa, että hän liikenteensä nojalla on yhteiskunnan palvelija, jonka on yritettävä hoitaa hänelle uskottu tehtävä mahdollisimman hyvin.»

Liikenteen vaikeudet huomioon ottaen liikenneverkon ja yhteyksien rakentamisessa oli kokonaisuutena katsoen onnistuttu varsin hyvin, vaikka matkustajia ei monien ongelmien vuoksi voitu palvella niin hyvin kuin olisi haluttu. Matkustajalla oli jälleen käytössä kattava reittiverkosto tyydyttämässä hänen liikennetarpeitaan.

Linja-autoliikenne 1940-luvun jälkeen

*»Joukkoliikenteen kustannusinflaatio on tällä vuosikymmenellä kaikissa kuljetusmuodoissa ja kaikkialla maailmassa yleensä vähintään 60 prosenttia nopeampi kuin yleinen inflaatio. Silloin kun liikennettä hoidetaan subventoimattomana, mikä on koko Euroopassa lähes ainutlaatuista, merkitsee tämä matkahintojen suhteellisen voimakasta nousua.»
(LAL:n hallitus toimintakertomuksessaan v:lta 1975).*

Linja-autoliikenteessä seurasi 1940-luvun loppupuolen elpymiskauden jälkeen uusi vakiintumisen ja sopeutumisen aika, kun liikenne jälleen urautui omiin uomiinsa ja vastasi uusien liikennetarpeiden sekä kustannuspaineiden vaatimuksiin. Kun seuraavassa jaksossa esitellään linja-autoliikenteen 1950-, 1960- ja 1970-luvun ilmiöitä, se on tehty katsauksenomaisesti. Tarkempien analyysien ja johtopäätösten tekeminen linja-autoliikenteemme lähivuosikymmenistä jää asian luonnosta johtuen osittain myöhemmin suoritettavaksi. Jaksottelussa on paikoitellen käytetty tarkastelun pohjana tavanomaisia kymmenlukuja. Tämän menettelyn tarkoituksena ei kuitenkaan ole korostaa näitä vain tarkoituksenmukaisuussyistä valittuja rajavuosia.

Parannuksia tiestössä¹

Sekä tieverkko että linja-autoliikenne olivat pitkään pahasti rappiolla sotien jälkeen, mutta kummankin aika tuli nousta alennustilastaan. Linja-autoliikenne saatiin määrällisesti ja suurelta osalta laadullisestikin elvytettyä ennen tielaitoksen tuntuva paranemista. Kun sotakorvaukset oli maksettu, siirtoväki asutettu ja jälleenrakennus suurimmaksi osaksi suoritettu, kansakunta saattoi irrottaa jälleen enemmän varoja tielaitoksen tarpeisiin. Käännekohta oli vuosi 1953, jonka aikana tielaitosmenot yli kaksinkertaistuivat edellisvuodesta. Määrärahoja riitti jatkosakin entistä enemmän, joten teiden paikoitellen suorastaan surkeaa kuntoa päästiin parantamaan ja kokonaan uusiakin liikenneväyliä rakentamaan.

Tielaitoksen kehittämiseksi oli suuri merkitys v. 1954 annetulla *tielaille*, jonka olennaisia muutoksia oli käytännöllisesti katsoen kaikkien paikallisteiden joutuminen TVH:n hoitoon. Kunnan- ja kylätiet alkoivat lain voimaan tulon jälkeen nopeasti muuttua paikallisteiksi, mitä seuraava taulukko havainnollistaa.

Taulukko 40. Yleisten teiden pituudet vuosien 1960, 1965 ja 1970 lopussa.²

Vuosi	Maantiet/ km	Paikallistiet/ km	Kunnan- ja kylätiet/ km	Yleiset tiet yht./ km
1960	37 466	2 183	29 099	68 748
1965	39 125	28 395	1 256	68 776
1970	39 886	32 452	79	72 417

Lähes 26 000 kilometriä kunnan- ja kyläteitä siirtyi v. 1959–1964 luovutuskuntoon korjattuina valtion hoitoon. Siten mittavan ja liikenteellisesti tärkeän paikallistiestön taso parani, millä oli suurta merkitystä myös linja-autoliikenteelle, sillä sittemmin erityisesti tuntuvasti kasvaneissa koululaiskuljetuksissa jouduttiin käyttämään paljon juuri paikallistieverkkoa.

Linja-autoliikenne kulki jossain määrin myös yksityisteitä, mikä oli joskus aiheuttanut yrittäjille suuriakin tiemaksuja. Vuonna 1963 voimaantullut laki toi helpotusta tilanteeseen, sillä liikenteellisesti merkittävien paikallisteiden kunnossapitokustannuksista oli sen mukaan mahdollisuus saada 20–70 prosenttia avustuksena valtiolta. Kaiken kaikkiaan näin oli saatu lähes loppuun se pitkään jatkunut muutosprosessi, jonka aikana yleisten teiden pito oli vähitellen tullut suurimmaksi osaksi julkisen vallan tehtäväksi. Autoliikenteen kannalta tässä kehityksessä oli tärkeintä tieverkon kunnossapidon ja kunnan parantuminen, mikä antoi oleellisesti paremmat mahdollisuudet myös linja-autoliikenteen harjoittamiseen.

Kun otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tieverkon kuntoa 1950-luvun alkupuolella ei voi pitää hyvänä. Pikemminkin on todettava tielaitoksen kehityksen jääneen pahasti jälkeen autoliikenteen nopean kasvun sille aiheuttamista vaatimuksista. Edustivathan itsenäisyyden aikana rakennetut maantiet vain viidennestä koko maantieverkosta ja suurin osa niistäkin oli rakennettu pienempää ja kevyempää liikennettä varten. Ei ollut siis mikään ihme, että vaatimukset perusteellisen valtakunnallisen tieohjelman laatimisesta ja toteuttamisesta kasvoivat, mikä sitten johtikin komitean asettamiseen. Tielaitoskomitean mietintö valmistui huhtikuussa 1954 ja siinä esitettiin ulkomaisten esikuvien mukaan mm. 2 500 kilometrin korkeatasoisen runkotieverkoston rakentamista niin, että sen tuntumassa olisi ollut 70–75 prosenttia maan asukkaista ja 80–85 prosenttia teollisuustuotannosta.

Esitettyä ohjelmaa ei ryhdytty sellaisenaan järjestelmällisesti toteuttamaan: kohteet oli valittava usein enemmän työllisyysnäkökohtien kuin liikenteen



Kun otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tieverkon kuntoa ei 1950-luvulla voida pitää hyvänä. Tielanne alkoi korjaantua tuntuvammin vasta seuraavalla vuosikymmenellä. Vanhoilla ja peruskorjaamattomilla teillä kelirikkoajat olivat kauan viitisauksena. Ylempi kuva Hartolan–Joutsan tieltä v. 1957 (Valok. M. Nevalainen) ja alempi Nurmosta v. 1961 (LALA).



Moottorilossit ja uudet sillat helpottivat liikennettä runsasvesistöisillä seuduilla. Maassamme oli vielä v. 1970 yli sata lossia ja lauttoja. Mämmensalmen lossi 1950-luvulla. Keski-Suomen Museo.

vaatimusten mukaan – melkoinen paradoksi tien käyttäjien kannalta. Kaikesta huolimatta jo v. 1957 TVH:n rakennusohjelmaan kuuluivat kaikki tielaitoskomitean esittämät runkotiet. Koko maassa valmistui joko uusina teinä tai tienparannuksina 1956–1970 n. 21 700 kilometriä maanteitä. Tienrakennukset painottuivat vieläkin pohjoisiin tiepiireihin, tosin vähäisemmässä määrin kuin aikaisemmin. Koko Suomen tiehistorian kannalta uutta vaihetta edustivat muutamat korkealaatuiset moottoritiet sekä kaupunkien ohikulkutiet. Tieverkon määrä ja alueellinen jakauma v. 1970 ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Taulukko 41. Yleiset tiet, sillat ja lossit tiepiireittäin v:n 1970 lopussa.³

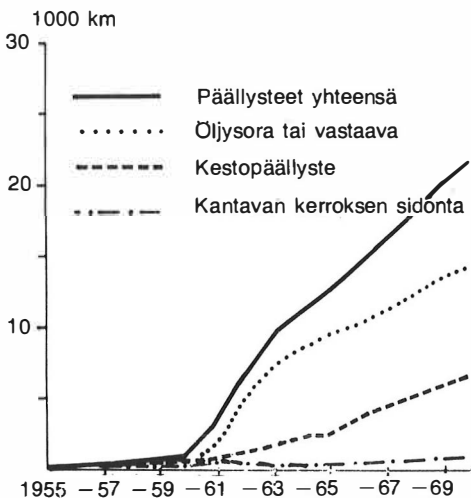
Piiri	Valta- ja kantateitä		Niistä moottoritieitä km	Muita maanteitä		Paikallisteitä		Yleisiä teitä yht.		Siltoja		Losseja ja lauttoja kpl
	km	%		km	%	km	%	km	%	kpl	%	
Uudenmaan	573	6	58	1 867	6	2 350	7	4 790	7	767	8	3
Turun	892	10	18	3 834	12	4 356	13	9 082	13	1 212	13	22
Hämeen	938	10	21	2 996	10	2 935	9	6 869	10	827	9	3
Kymen	506	6	–	1 627	5	1 941	6	4 074	6	483	5	7
Mikkelin	535	6	–	2 048	7	2 453	8	5 036	7	455	5	10
Pohjois-Karjalan	490	5	–	1 925	6	2 388	7	4 803	7	499	5	11
Kuopion	493	5	3	2 419	8	2 373	7	5 285	7	704	8	5
Keski-Suomen	484	5	1	2 018	7	2 091	6	4 593	6	645	7	7
Vaasan	864	10	4	3 054	10	3 118	10	7 036	10	865	9	2
Keski-Pohjanmaan	244	3	–	1 827	6	1 448	5	3 519	5	544	6	–
●ulun	831	9	3	2 244	7	2 198	7	5 273	7	726	8	4
Kainuun	425	5	–	2 101	7	2 045	6	4 571	6	560	6	9
Lapin	1 767	20	–	2 884	9	2 756	9	7 407	10	1 011	11	26
Koko maa	9 042	100	108	30 844	100	32 452	100	72 338	100	9 298	100	109

Yleisen tieverkon pituus oli v. 1970 siten yli 72 000 kilometriä.

Tieverkon kunnan paraneminen on selvästi nähtävissä *kestopäällystyksen* lisääntymisestä. Vuoden 1952 lopussa kestopäällystettyjä teitä oli vain 200 kilometriä eli suurin piirtein sama määrä kuin 1930-luvun lopulla, joten maantiepölyn »nieleminen» oli tuolloin tuttua sekä matkustajille että linja-autohenkilökunnalle. Kun päätieverkkoa 1950-luvun puolivälin jälkeen alettiin rakentaa paremmin autoliikenteen vaatimusten mukaiseksi, valta- ja kantatieverkko alkoivat saada nopeasti erilaisia päällysteitä. Merkittävä oli vuosi 1960, jonka aikana päällystysohjelma kasvoi kymmenkertaiseksi edelliseen vuoteen verrattuna. Päällystysohjelmaa voitiin jatkaa niin, että 1970-luvun alkaessa jo yli 23 000 kilometriä eli 32 prosenttia yleisistä teistä oli päällystettyjä (ks. kuvio 28). Savisorateitä oli Suomen koko tiepituudesta tuolloin enää puolet.

Muutos oli todella merkittävä linja-autoliikenteen kannalta: matkustaminen nopeutui ja tuli turvallisemmaksi, autojen kulutus ja kuluminen väheni ja kuljettajan työ helpottui – joskin liikenteen yleinen kasvu vaikeutti työtä vilkkaasti liikennöidyillä teosilla. Lapionvarteen ei pääteillä tarvinnut tarttua kuten ennen, sillä teiden kunnan parantuessa liikenne tuli käytännöllisesti katsoen sääoloista riippumattomaksi. Sivuteillä ja peruskorjaamattomilla teillä ajaville kelirikko sen sijaan oli vielä vaivana. Esimerkkinä voidaan mainita, että v:n 1970 pahan kelirikon aikana 43 prosenttia Kainuun tiepiirin yleisistä teistä oli erilaisten liikennerajoitusten alaisina. Teiden parantuminen mahdollisti myös raskaamman kaluston käytön ja siten kuljetuskapasiteetin kasvun.

Mittavat ticoikaistut ja erityisesti uudet tiet toivat muutoksia linja-autoliikenteeseen. Uusia rinnakkaisia linjoja ja vuoroja oli avattava, aikatauluja muuteltava tai vuoroja rinnakkaisteiltä vähennettävä; matkustajamääräthän eivät sinänsä olennaisesti lisääntyneet. Esim. Helsingin – Lahden⁴ moottoritien valmistuminen aiheutti suuria järjestelyjä linja-autoliikenteessä. Uusien teiden valmistuminen synnytti monesti pieniä häiriöitä, kun käytiin koviakin kiistoja, kenelle tai keille liikenteen hoitaminen uudella reitillä kuului. Ministeriössä oltiin siten monesti vaikean tilanteen edessä punnittaessa päätösten antamista liikennelupa-anomuksista, joita uuden tien valmistumisen vuoksi tulvahti pöydälle. Ne sisälsivät toinen toistaan vakuuttavampia perusteluja.



Kuvio 28. Oleellista teiden kunnan parannusta merkitsi niiden päällystyksen lisääntyminen, mikä paransi linja-autoliikenteen harjoittamisen edellytyksiä monin tavoin. Teiden päällystäminen lisääntyi varsinkin v:sta 1960 alkaen niin, että 32 prosenttia yleisistä teistä oli päällystettyjä 1970-luvun alkaessa. Perko 1977 s. 378.



Teiden kunnan parantuminen oli merkittävää linja-autoliikenteen kannalta: matkustaminen nopeutui ja tuli turvallisemmaksi, autojen kuluminen ja kulutus vähenivät ja kuljettajan työ helpottui. Teiden parantuminen mahdollisti raskaan kaluston käytön. Kuva Jyväskylän–Kuopion tieltä. Valokuvannut Rismo Virpimaa 1977.

Tieverkon käyttöarvoa paransi tuntuvasti myös talviaukkipidon ja -hoidon tehostuminen. Autoliikennettä varten pidettiin talvella 1951 avoimina jo 96 prosenttia maanteistä. Valtaosan aurasivat TVH, mutta edelleenkin yksityiset liikennöitsijät hoitivat jonkin verran auruksia. Paikallisteitä käyttäneille yrittäjille tuli merkittävä parannus, kun v. 1963 tehdyn tielain muutoksen mukaan myös kaikki paikallistiet oli aurattava – ellei poikkeuksellisesti toisin määrätty. Tervetullutta »ratinpyörittäjille» oli myös liukkauden torjunnan parantuminen: ensin hiekoitettiin, sitten käytettiin hiekan ja suolan seosta ja 1960-luvun lopulta lähtien myös pelkästään suolattiin. Suolauksen avulla rengas saatiin pitämään, mutta vastapainoksi rauta alkoi ruostua, mikä on aiheuttanut vilkasta keskustelua. Liikenteenharjoittajat ottivat tielaitoksessa tapahtuneet parannukset tyytyväisinä vastaan ja antoivat⁵ tien kunnossapidosta kiitosta. Muistettava kuitenkin on, että haja-asutusalueiden pienillä teillä vaikeudet osittain jatkuivat.

Lainsäädäntöä ja suunnittelua

Linja-autoliikennettä koskevissa määräyksissä ja niitä toimeenpanevassa sekä valvovassa organisaatiossa tapahtui mainittavia muutoksia vasta 1970-luvulla. KYTM jakautui maaliskuun alusta 1970 *liikenneministeriöksi* ja työvoimaministeriöksi. Liikenneministeriöön perustettiin neljä osastoa, jotka olivat

1. yleinen osasto
2. tieliikenneosasto (entinen autoasiainosasto)
3. ilmailuosasto ja
4. liikennesuunnitteluosasto.

Merkillepantava on suunnitteluosaston syntyminen. Sen tehtäväksi tuli eri liikennemuotojen yleinen kehittäminen sekä liikennetaloudellinen yleissuunnittelu ja tutkimus. Uudella osastolla tuli olemaan merkitystä erityisesti vuotuista kulkulaitosbudjettia laadittaessa.

Linja-autoliikenteen kannalta keskeisin osasto on *tieliikenneosasto*. Se käsittelee liikenneministeriön toimialaan kuuluvia kysymyksiä, jotka koskevat

1. tieliikennettä
2. moottoriajoneuvoja
3. ammattimaista moottoriajoneuvoliikennettä
4. liikenneturvallisuutta sekä
5. autorekisterikeskusta.

Pitkien valmistelujen jälkeen annettiin 16.10.1970 asetus ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä. Uudet määräykset astuivat voimaan v:n 1971 alusta ja sisältivät nyt kirjallisessa muodossa useita sellaisia kohtia, jotka selvensivät tilannetta ja antoivat mahdollisuuksia julkisen liikenteen selväpiirteisempään koordinointiin. Pyrkimyksenä oli mm. menettelyjen yhdenmukaistaminen. Esim. hakemusmenettely oli tämän jälkeen sama olipa sitten kysymyksessä linja-autoliikenne tai vaikkapa taksiliikenne. Lupia myöntävät viranomaiset – ministeriö, lääninhallitukset, maistraatit ja järjestysvoimat – veloitettiin nyt menettelemään samojen periaatteiden mukaan niin lausuntoja hankkiessaan kuin lupia myöntäessään. Linja-autoliikenteen järjestelmää annettu asetus ei muuttanut, joten v:n 1937 asetuksen sisältämät periaatteet pysyivät edelleen voimassa.²

Linja-autojen suurin sallittu ajonopeus korotettiin 80 kilometriin/t 1.10.1969, mikä nopeutti matkustusta ja antoi hieman paremmat mahdollisuudet kilpailla yksilöllisen liikenteen kanssa.

Erilaisia mietintöjä, muistioita tai muita selvityksiä 1960- ja 1970-luvulla valmistui entistä enemmän. Vaikka niiden sisällön tarkempi esittely sekä merkityksen ja vaikutusten punnitseminen jää myöhemmin tehtäväksi, lienee syytä mainita joitakin linja-autoliikennettä käsitelleitä mietintöjä.

Valtioneuvosto asetti 23.3.1972 *parlamentaarisen liikennekomitean*, jonka tehtäväksi annettiin laatia ehdotus sellaiseksi liikennepoliittiseksi kokonaisuohjel-

maksi, joka kiinteästi muuhun yhteiskuntapolitiikkaan liittyen osoittaa, miten kaikille kansalaisille ja yrityksille asuinpaikasta ja sijainnista riippumatta voidaan tasa-arvoisuuteen pyrkien tarjota tarpeelliset henkilö-, tavara- ja tietoliikennepalvelukset sekä miten nämä ovat mahdollisimman pienin kansantaloudellisiin kustannuksiin hoidettavissa ja rahoitettavissa tarkoituksenmukaisimmin. Komitean puheenjohtajaksi kutsuttiin valtiosihteeri Paul Paavela ja jäseniksi 12 kansanedustajaa.³ Komitea valmisti useita tehtävään liittyneitä osamietintöjä.⁴

Linja-autoliikenteen kannalta merkittäviä olivat erityisesti osamietintö III: »Liikennemuotojen välinen työnjako»⁵ sekä osamietintö VIII: »Joukkoliikenteen kehittäminen»⁶ Ensin mainitussa mietinnössä todettiin, että liikenteenharjoittajain välinen työnjako ja erikoistuminen olivat merkinneet suurimmassa osassa maata myönteistä kehitystä. Suurimmat työnjako-ongelmat liittyivät suurimpiin asutuskeskuksiin ja eräisiin harvaanasuttuihin alueisiin. Joukkoliikenteen kehittämistä komitea ei selvitellet pelkästään paperilla, vaan myös kokeilujen avulla. Eduskunta hyväksyi komitean esityksestä vuoden 1974 tulo- ja menoarvioon 1,5 milj. markan määrärahan joukkoliikennekokeilujen suorittamiseksi haja-asutusalueilla Puolangan ja Suomussalmen kunnan alueilla sekä taajama-alueilla Jyväskylän ja Jyväskylän maalaiskunnan alueella sekä pääkaupunkiseudulla. Lisäksi vuoden 1974 lisämenoarviossa hyväksyttiin määräraha saaristokuntien liikennekokeilua varten Korppoon, Nauvon ja Houtskarinkunnassa. Kokeilut suoritettiin ja niille asetetut päämäärät onnistuttiin osittain saavuttamaan. Miten tulokset mahdollisesti sovelletaan käytäntöön, tulevaisuus näyttää.⁷

Linja-autoliikenteen kannalta oli tärkeää myös sen kustannusten selvittäminen. Liikenneministeriö asetti tätä tarkoitusta varten 15.9.1971 toimikunnan⁸, jonka tehtäväksi tuli kustannusten tutkimisen lisäksi selvittää mahdollisuuksia kustannusten alentamiseksi ilman verohelpotuksia ja valtion suoranaista rahallista tukea sekä tehdä selvitystensä perusteella liikenneministeriölle esitys uudeksi linja-autotaksaksi. Työ⁹ valmistui joulukuussa 1973, ja sillä oli merkitystä linja-autoliikenteen kustannusten perusteellisimpana selvityksenä. Muita linja-autoliikennettä sivunneita selvityksiä olivat mm. koululaiskuljetustoimikunnan mietintö¹⁰ ja moottoriajoneuvoverotoimikunnan mietintö.¹¹ Lisäksi tutkittiin mm. liikennelupajärjestelmän epäkohtia ja tilausajoja.

Liikenteen kehityspiirteitä

LINJA-AUTOLIIKENNE SUURIMPANA HENKILÖLIIKENTEEN VÄLITTÄJÄNÄ 1950-LUVULLA

Maaliikenteen henkilöliikenteen suoritteet

Kun otetaan huomioon 1940-luvun loppupuolen monet autoliikennettä haitanneet vaikeudet, voidaan linja-autoliikenteen toipumista pitää jopa yllättävän nopeana. Uuden vuosikymmenen alkaessa se oli saavuttanut oman asemansa rauhan ajan merkittävimpänä joukkoliikenteen välittäjänä, kuten seuraavat suoriteluvut osoittavat.

Taulukko 42. Linja-¹ ja henkilöautoliikenteen² sekä rautatieliikenteen³ henkilökilometrit v. 1950–1959/ milj. henkilökm.

Vuosi	Linja-autoliikenne				Henkilöautoliikenne		Rautatieliikenne	
	Yksityinen l.		Koko l.		Määrä	x	Määrä	x
	Määrä	x	Määrä	x				
1950	1 765	-1	2 700	17	980	30	2 183	4
1951	1 990	13	2 857	6	1 229	25	2 305	6
1952	..	..	3 170	11	1 470	20	2 070	-10
1953	2 291	..	2 827	..	1 670	14	2 059	-1
1954	2 416	6	3 035	7	2 090	25	2 139	4
1955	2 684	11	3 355	11	2 150	3	2 260	6
1956	2 718	1	3 363	0	2 240	4	2 249	0
1957	2 920	7	3 640	8	2 250	0	2 249	0
1958	3 053	5	3 811	5	2 420	7	2 118	-6
1959	3 070	1	3 856	1	2 900	20	2 272	7

x = muutos prosentteina edellisestä vuodesta

Linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen keskinäisen aseman osalta tilanne oli jo 1950-luvulla vakiintunut sotien aiheuttamista »häiriöistä». Yhdessä reittiverkoltaan yli 40 000 (v. 1954 n. 40 300 km) kilometrin linja-autoverkko ja n. 5 000 km:n (1955 n. 4 900 km) pituinen rautatieverkko muodostivat palveluineen toisiaan täydentäen toimivan ja kattavan joukkoliikennekokonaisuuden, jonka avulla voitiin mukavasti ja nopeasti matkustaa käytännöllisesti katsoen koko maassa. Rautatieliikenteellä oli tosin 1950-luvulla muutamia huonoja vuosia, jolloin sen henkilökilometrimäärä väheni, mutta silti suorite kasvoi vuosikymmenessä nelisen prosenttia. Kun yksityinen linja-autoliikenne kasvoi n. 42 prosenttia, liikennemuotojen kasvuvauhdissa – kun otetaan huomioon liikenneverkkojen

pituuudet – ei ollut merkittäviä poikkeamia. Molempien julkisten liikennemuotojen kannalta oli huolestuttavaa henkilöautoliikenteen nopea kasvu muutamina vuosina, mikä yhdessä ulkomailta kantautuvien tietojen kanssa antoi viitteitä odotettavissa olevasta kehityksestä.

Ajomäärät ja liikenneverkko

Linja-autoliikenteen ajomäärät kasvoivat koko 1950-luvun, kuten seuraavista numeroista ilmenee.

Taulukko 43. Linja-autoliikenteen ajokilometrit 1950–1959/ 1000 km.⁴

Vuosi	Yksityinen linja-autoliikenne		Koko linja-autoliikenne	
	Määrä	x	Määrä	x
1950	127 620	10	153 649	14
1951	138 060	8	166 596	8
1952	..	..	..	..
1953	164 802	..	197 960	..
1954	175 051	6	211 902	7
1955	194 473	11	233 669	10
1956	209 060	7	249 334	7
1957	228 109	9	275 256	10
1958	240 393	5	288 494	5
1959	251 631	5	302 101	5

x = lisäys prosentteina edellisestä vuodesta.

Vuoden 1952 tietoja ei ole lähteistä löytynyt kaikilta osin. Kaukoliikenteen määräksi ilmoitettiin⁵ kesäkuussa 1952 n. 9,7 milj. kilometriä. Kun vastaava luku oli edellisenä vuonna n. kahdeksan miljoonaa kilometriä, kaukoliikenteen lisäys oli n. 21 prosenttia. Liikennettä oli ilmeisesti olympialaisia silmällä pitäen kasvatettu. Varsinaisten kisojen aikana ajettiin pääkaupunkiin eri suunnilta ylimääräistä liikennettä, minkä lisäksi luonnollisesti pääkaupunkiseudun linja-autoliikenne lisääntyi erilaisten kisakuljetusten vuoksi. Muita vuosia voimakkaampaa ajomäärän kasvu oli v. 1950 ja 1955. Miten suuri osa ajomäärän lisäyksestä johtui lähi- ja paikallisliikenteen kasvusta ja miten suuri osa tilausajojen lisäyksestä, ei ole tilastoinnin puutteiden vuoksi tarkasti selvitettävissä. Kun sekä lähi- että paikallisliikenne näyttävät olleen kasvussa (ks. taulukko 44), merkittävä osa ajomäärän lisäyksestä aiheutui juuri mainituista liikennelajeista.⁶

Vuosi 1956 oli poikkeuksellinen sikäli, että silloin liikennöintiä haittasi yleislakko. Liikenteenharjoittajat katsoivat, että heidän täytyi velvoitustensa mukaisesti pyrkiä hoitamaan tehtävänsä poikkeuksellisista oloista huolimatta. Erinäisin järjestelyin linja-autoliikenne oli pahimpinakin lakkopäivinä toiminnassa jopa n. 40 prosenttisesti.⁷

Liikenne kasvoi niin, että LAL:n johto katsoi vuosikymmenen lopussa syntyneen jo yliliikennettä. Ilmiö oli nähtävissä mm. liikennelupahakemusten määrästä, joka kasvoi v. 1958 edelliseen vuoteen verrattuna n. 15 prosenttia ja v. 1959 peräti 40 prosenttia. Toiminnanjohtaja Helkamo totesi tapahtuneesta: »Olkoonpa, että on ollut haettava koululaisvuoroja, uusien ja oiottujen teiden takia lisättävä vuorojen lukua ja normaalin kehityksen täydennysvaatimus hoidettava, hakemustulva on nyt kiistattomasti paisunut yli äyräitten.»⁸

Liikenteen eri lajien tarkkaan erittelyyn tilastot eivät anna paljon mahdollisuuksia. Aivan 1950-luvun alkuvuosilta tilanne on seuraava.

Taulukko 44. Yksityisen linja-autoliikenteen aikataulujen mukainen ajomäärä vuosina 1950 ja 1951/1000 km kuukaudessa.⁹

Liikenteen laji	1950		1951		y
	km	x	km	x	
Kaukoliikenne	7 730	73	8 009	70	4
Lähiliikenne ¹⁰	1 785	17	2 374	21	33
Paikallisliikenne ¹¹	1 120	10	1 123	9	0
Yhteensä	10 635	100	11 505	100	

x = osuus yksityisestä liikenteestä prosentteina

y = muutos edelliseen vuoteen prosentteina

Taajamien lähiliikenne näyttäisi kasvaneen vuosikymmenen alussa varsin nopeasti. Sama kehitys näyttää jatkuneen myöhemminkin, minkä lisäksi myös kaupunkien paikallisliikenteen kasvu nopeutui.

Tilausajo oli liikenteenharjoittajille edelleenkin tärkeä tulolähde, joten sen kasvu oli tervetullutta kaikissa muodoissaan. Vaatimustason kasvaessa kuorma-autojen käyttö tilapäisiin henkilökuljetuksiin väheni. Kun matkailusta alkoi entistä enemmän tulla »muotia», turistikuljetusten kysyntä kasvoi etenkin vuosikymmenen loppupuolella.

Kotimaisten matkojen lisäksi ulkomaille suuntautuneet turistimatkat lisääntyivät voimakkaasti 1950-luvulla. Uusi aluevaltaus suoritettiin, kun v. 1958 Suomen ja Neuvostoliiton suhteiden parantumisen merkinä Neuvostoliiton raja avattiin Vaalimaalla säännölliselle turistilinja-autoliikenteelle heinäkuun alussa. Neuvottelut asiasta oli aloitettu jo paljon aikaisemmin. Avasmatkan tehneillä kolmella liikenteenharjoittajalla oli pienoista kilpailua, kenen auto ylittäisi ensimmäisenä rajan. Kilvan voitti silloinen liikenteenharjoittaja, nyk. liikenneneuvos Onni

Kartta 21. Linja-autoliikenne 1956–57. Erityisen nopeasti 1950-luvulla lisääntyivät paikallis- ja lähiliikenne. Yksityisen linja-autoliikenteen liikenneverkon pituus oli 1950-luvun puolivälissä n. 40 500 kilometriä. Kartta: Suomen kartasto 1960, kartta 30/1. →

LINJA-AUTOLIIKENNE

1956-57

Kirkuvuoren laeku

1	2	3	4	5	vilkossa
1	2	3	4	5	puolesta
6	7	8	9	10	"
10	20	30	40	50	"
60	70	80	90	100	"



Vilkas, joka otti »aavistuslähdön»: hän ajoi uuden Scania-Vabiksensa jo edellisellä iltana rajapuomin eteen. Suomalaisten linja-autojen liikkuminen herätti naapurimaassa melkoista huomiota mm. Viipurissa ja Leningradissa. Muutamia päiviä avausmatkan jälkeen Leningradiin aloitettiin jatkuva turistiliikenne.¹²

Paljon tilausliikennettä Keski-Euroopassa suorittaneista yrityksistä voidaan 1950-luvulta erityisesti mainita tähän liikennemuotoon erikoistunut Suomen Turistiauto Oy, jolla oli keväällä 1956 seitsemän autoa ulkomaanliikenteessä. Säännöllisiä reittejä oli mm. Helsingistä Kööpenhaminaan ja Kööpenhaminasta edelleen Pariisiin ja Italiaan. Seuraavan vuoden alussa autoja oli liikenteessä jo täysi tusina. Linjojen matkustajaluku kasvoi koko vuosikymmenen.¹³

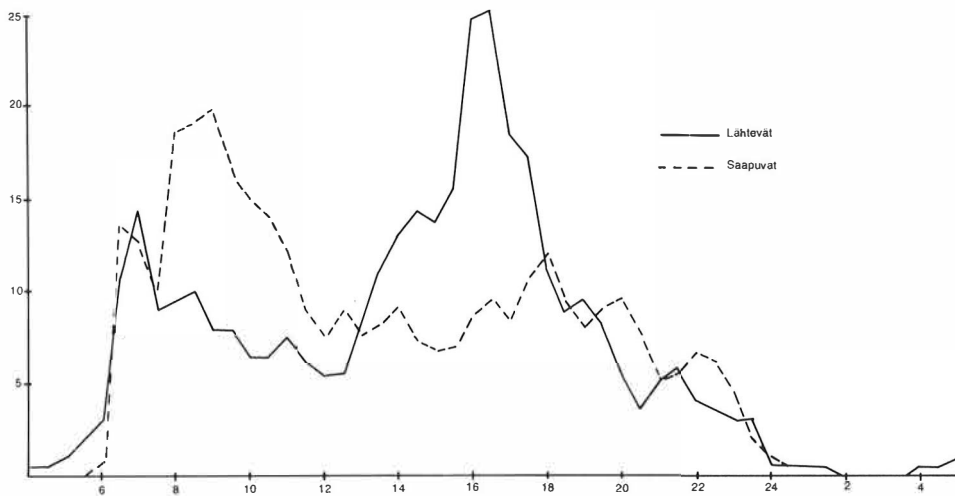
Liikenneverkon pituuksia ei ole systemaattisesti laskettu ja tilastoitu – muutamilta vuosilta on tosin ilmoitettu linjojen pituus, joka kuitenkin mm. laskentatekniikan ja liikennelupaperiaatteen muutoksista johtuvien seikkojen vuoksi antaa kokonaiskehityksestä täysin virheellisen käsityksen. Vuodelta 1954 on tieto, että yksityisen liikenneverkon pituus oli silloin 40 307 kilometriä. Huolimatta joidenkin yksityisten yritysten hetkellisistä vaikeuksista liikenne oli kokonaisuutena ottaen koko 1950-luvun kasvussa, mikä merkitsi myös liikenneverkon pitenemistä.¹⁴

Kun v. 1955 tehtiin tutkimus¹⁵ varhaisimmista yhteyksistä keskustaajamiin, Suomen »liikenteellisyys» osoittautui erittäin hyväksi. »Kulttuuri-Suomen» puolella oli vain kaksi kuntaa, joista ei ennen klo 11.00:tä päässyt julkisella liikennevälineellä keskustaajamaan. Näidenkin kuntien osalta puute korjaantui 1950-luvulla. »Luonnon.Suomen» puolella mainitunlaisia kuntia oli vain neljä (Taivalkoski, Enontekiö, Inari ja Utsjoki). Suurimmalta osalta näin hyvä tilanne oli tulosta juuri linja-autoverkon kattavuudesta ja tiheistä vuoroista.

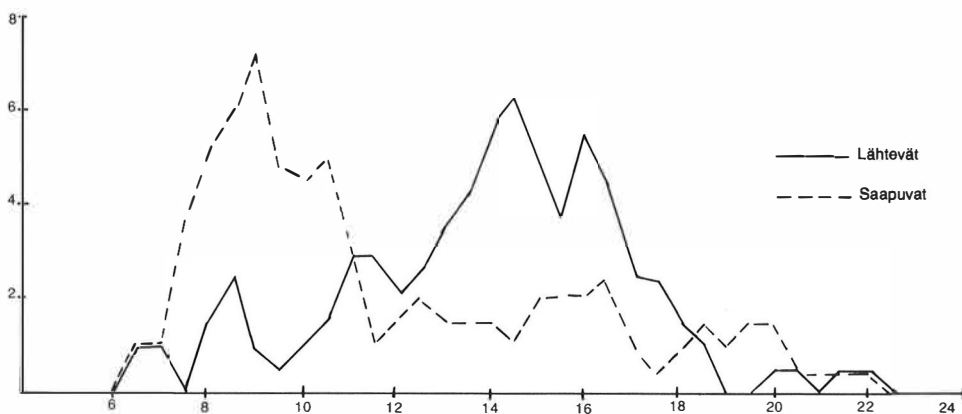
Huomioita aikatauluista

Linja-autoliikenteen aikatauluista on v:n 1954 kesän tilanteeseen perustuva maist. HANNU MÄKIPESKAN selvitys »Kaukolinja-autoliikenteen aikataulut keskusten ja niiden vaikutusalueiden välisten toimintojen kuvastajina».¹⁶ Koska aikataulujen muutokset heijastelevat laajemmaltikin koko yhteiskunnassa ja samalla linja-autoliikenteessä tapahtuneita muutoksia, mainitun työn perusteella on esitetty joitakin havaintoja (Ks. kuviot 29 ja 30).

Ennen klo 7.00 keskuksiin saapuivat työläisvuorot, joiden lähtöpiste oli keskuksen omalla vaikutusalueella, yleensä alle 50 kilometrin etäisyydellä. Näiden vuorojen synty oli osittain seurausta sodan jälkeisestä asuntopulasta ja ennen muuta teollisuuden voimakkaasta kasvusta. Helsingin, Turun ja Tampereen lisäksi kaukoliikenteen työläisvuoroja tuli v. 1954 mainittavammin Forssaan,



Kuvio 29. Helsinkiin v. 1954 saapuneet ja sieltä lähteneet vuorot. Lähde: Mäkipeska 1955, liitteet.



Kuvio 30. Ouluun v. 1954 saapuneet ja sieltä lähteneet vuorot. Lähde: Mäkipeska 1955, liitteet.

Poriin, Raumalle, Riihimäelle ja Vaasaan. Toinen varhain aamulla keskuksiin saapuva vuorotyyppi oli torivuoro, jota tosin oli esiintynyt vielä yleisemmin ennen sotia. Tämä vuorotyyppi sulautui sotien jälkeen työläisvuoroihin ja klo 7.00 jälkeen saapuneisiin vuoroihin.

Yleisin kaukovoorojen keskuksiintuloaika koko maassa oli 7.30 – 10.30, jolloin saapuivat mm. tyypilliset maaseudun »kaupunkimatkavuorot». Sotien jälkeisenä kehityspiirteenä oli näiden vuorojen tuloaikojen muuttuminen myöhäisemmäksi, mikä johtui mm. linjojen pidentymisestä, vuorojen lisääntymisestä ja eri toiminto-

jen (mm. torikauppa) muuttumisesta myöhäisemmäksi. Yleisesti voidaan todeta, että siellä, missä maatalous oli yksinomainen elinkeino, torikauppa tärkeä ja elintaso sekä vaatimukset pienemmät, tuloajat olivat suhteellisesti varhaisemmat. Oma osuutensa aikataulujen muotoutumisessa oli luonnollisesti perinteillä ja tottumuksilla. Sunnuntaivuorojen aikataulut poikkesivat tuntuvasti arkivuorojen aikatauluista – mm. kirkkomatkojen vaatimukset oli otettava huomioon.

Tyypillisimpiä vuoroja myöhemmin (klo 10.30 – 13.00) keskuksiin saapuivat kaukaa maaseudulta, vierailta vaikutusalueilta ja luonteenomaisimpina toisista keskuksista lähteneet vuorot. Tämän aikataulutyyppin linjojen yleisin pituus oli 100 – 225 kilometriä ja niihin sisältyi jo huomattavasti myös pikalinjoja. Keskustenvälisten vuorojen aikataulut olivat yleensä sekä sunnuntaisin että arkisin samat. Sellaisia kaupunkienvälisiä vuoroja, kuten Helsinki – Turku, Helsinki – Kotka ja Turku – Pori, ei voitu laskea tähän – eikä sanottavasti muihinkaan aikatauluryhmiin, koska niillä oli lähinnä rautatieyhteyksiä korvaamassa vuoroja aamuvarhaisesta iltamyöhään. Klo 13.00 – 17.00 saapuivat yleensä alle 75 kilometriä pitkät vuorot, joita ajettiin kahdesti päivässä edestakaisin samalla autolla sekä 225 kilometriä pitkät tai sitäkin kauempana olevista keskuksista tulevat vuorot.

Mäkipeska on jakanut linjat myös lähtöaikojensa mukaan eri tyypeihin. Ryhtymättä yksityiskohtaisesti esittelemään kaikkia tyyppejä, voidaan mm. todeta ennen klo 10.30 lähteneiden vuorojen päätepisteiden olleen toisissa keskuksissa tai voimakkaissa maaseututaajamissa, milloin oli kysymys vähintään 50, mutta useimmiten yli 100 kilometriä pitkistä maaseutulinjoista. Osa tämän lähtötyypin linjoista oli varsin pitkiä, yli 225 kilometriä. Lähtötyyppiin kuului lisäksi kolme muuta vuorotyyppiä. Keskuksiin klo 7.30 – 10.30 saapuneiden »perustyyppin» linjojen yleinen lähtöaika oli 13.00 – 15.30. Tulojen tapaan myös lähtöajat olivat muuttuneet aikojen kuluessa myöhäisemmiksi.

Laajamittaista yöliikennettä ei maassamme vielä ollut v. 1954. Lukuun ottamatta sunnuntai-illan myöhäisiä vuoroja varsinaista yöliikennettä oli vain Rovaniemen – Ivalon, Muonion – Kilpisjärven, Muonion – Kemin ja Helsingin – Forssan kaukolinjoilla, ottamatta huomioon Helsingin – Porvoon lyhyttä vuoroa.

Aikatauluissa oli jo tuolloin havaittavissa piirteitä, jotka ovat myöhemmin voimistuneet. Niinpä juuri työläisvuorot ovat lisääntyneet. Uutena tekijänä aikatauluja alkoivat 1950-luvun lopulla muovata koululaiskuljetukset, joiden vuoksi entistä enemmän vuoroja alkoi saapua keskuksiin välittömästi ennen koulujen alkamista.

Jo 1950-luvun puolivälin aikatauluista voidaan lisäksi tehdä havainto, että linja-autoliikenne oli alkanut entistä enemmän palvella myös keskuksien tarpeita, kun se vielä ennen sotia palveli ensisijaisesti maaseudun asukkaita. Tämäkin kehityssuunta on sittemmin tullut yhä selvemmin näkyviin.



Varsinkin Etelä-Pohjanmaalla linja-autoliikenteen säännöllistä sujumista häitäsivät joka-keväiset tulvat. Tarkat aikataulut oli unohdettava, mutta liikenne hoidettiin venettäkin apuna käyttäen. Tulva Tampereen–Vaasan tiellä Jalasjärvellä 1950-luvulla. LALA.

YKSILÖLLISEN LIIKENTEEN PURISTUKSESSA 1960- JA 1970-LUVULLA

Henkilöautojen ekspansio

Liikenteenharjoittajat olivat jo pidemmän aikaa huolestuneina seuranneet henkilöautojen määrän kasvua, joka osoittautui kuitenkin niin nopeaksi, ettei sellaista kasvuvauhtia osattu ennalta odottaa edes painajaisunissa. *Henkilöautojen lisäys* käy ilmi seuraavista luvuista.¹⁷

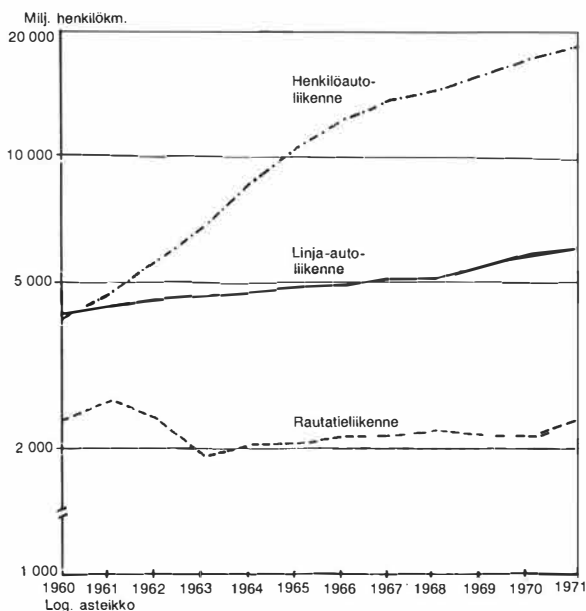
Vuosi	Rekisterissä olleiden henkilöautojen määrä/kpl	Lisäys prosentteina
1950	26 814	
1955	85 448	219
1960	183 409	115
1965	454 854	148
1970	711 968	57
1975	996 284	40

Henkilöautot vapautettiin tuontisäännöstelystä v. 1962. Ostoryntäystä hidasti samanaikaisesti voimaantullut ankara autovero. Liikenteenharjoittajain mielestä henkilöautovero ei ilmeisesti ollut tarpeeksikaan suuri, sillä autoja oli seuraavana vuonna jo yli 300 000. Vaikka maamme henkilöautokannan kasvunopeutta pyrittiin v. 1965 hillitsemään tiukentamalla henkilöautojen rahoitusehtoja, autojen lisääntyminen jatkui niin, että 600 000 henkilöauton raja saavutettiin v. 1969, 800 000:n v. 1972 ja v. 1974 henkilöautoja oli jo yli 900 000. Henkilöautojen määrä yli 37-kertaistui 25 vuodessa. Linja-autojen määrän lisäys jäi samana aikana alle 2,5-kertaiseksi. Autoistuminen oli merkittävä muutos, jonka vaikutukset heijastuivat monille yhteiskunnan aloille.

Henkilöautojen määrän kasvu lisäsi yksilöllisen matkustamisen osuutta julkisen liikenteen kustannuksella, kuten seuraavat kotimaanliikenteen henkilösuoritteiden jakaumaa osoittavat luvut kertovat.

Matkustustapa	Osuus prosentteina	
	1955	1969
Henkilö	26	68
Linja-auto	41	20
Juna	27	7
Raitiovaunu	2	1
Muut	4	4

Eniten henkilöautoliikenteen lisääntyminen vähensi rautateiden matkustajia, mutta linja-autoliikenteenkin menetykset olivat suuret. Joukkoliikenne jakaantui 1960-luvun lopulla eri suorittajille siten, että linja-autoliikenteen osuus oli 69 prosenttia, rautatieliikenteen 29 prosenttia ja lentoliikenteen kaksi prosenttia, mikäli jätetään raitiotieliikenne tarkastelun ulkopuolelle.¹⁸ Kolmen suurimman liikennemuodon suoritelukujen kehitys ilmenee seuraavasta kuviosta 31 tarkemmin.



Kuvio 31. Linja-auto-, henkilöauto- ja rautatieliikenteen henkilökilometrit 1960–1971 (milj. henkilökilometriä). Henkilöautojen käytön lisääntyessä sekä linja-auto- että rautatieliikenne menettivät matkustajia. Lähde: Auto ja tie 1968 s. 52 ja 1977 s. 97 sekä LTVK 1975 s. 57.

Henkilöautoliikenne syrjäytti henkilöliikenteen suurimpana suorittajana jo vuosikymmenen alussa linja-autoliikenteen. Vuoden 1963 jälkeen linja-autoliikenne ja rautatieliikenne eivät yhdessäkään vastanneet henkilöautojen suoritetta. Linja-autoliikenne säilytti asemansa hieman paremmin kuin rautatieliikenne. Kun linja-autoliikenteen henkilösuorite oli v. 1960 1,8-kertainen rautateihin verrattuna, vastaava luku oli v. 1971 n. 2,6. Linja-autoliikenteen suoritetta lisäsivät erityisesti koululaiskuljetukset.

Linja-autoliikenne oli muun joukkoliikenteen tavoin joutunut henkilöautojen vuoksi todella vaikeaan kilpailutilanteeseen. Matkustajien lisäämiseksi olisi jo ennestäänkin korkeatasoista palvelua pitänyt parantaa, mistä puolestaan olisi seurannut kustannusten kasvua ilman riittävää tuoton nousua. Toisaalta on todettava, että monin paikoin linja-autoliikenteen palvelut oli jo kehitetty niin pitkälle, ettei enää ollut tosiasiallista parantamisen varaa millään keinoin.

Ainoa tuntuva parannus matkustajien saamiseksi jälleen linja-autoihin olisi ollut kuljetusmaksujen lasku, mihin taas taksankorotusten edelle laukannut kustannusinflaatio ei antanut mahdollisuuksia. Uudet taksankorotukset puolestaan saattoivat karkottaa lisää matkustajia auton tai ainakin mopedin ostoon. Kriisi oli valmis. Korkeasuhdanne, joka aikaisemmin oli osoittautunut liikenteenharjoittajan »liittolaiseksi» lisäämällä matkustajia, oli livahtanut henkilöautokauppiaan liiketoveriksi, kun pyrkimykset ja mahdollisuudet yksilöllisten tarpeiden tyydyttämiseen kasvoivat lisääntyneen vaurauden vuoksi. Autolle alkoi käyttöarvon lisäksi tulla entistä enemmän merkitystä myös sosiaalisen aseman ja arvonnousun mittana. Auto taloon, kaksi parhaaseen näytti olevan tavoitteena. Niinpä sitten teille ilmestyi jos jonkinlaista »kotteroa», isoa ja pientä, halpaa ja kallista, itäautoa ja länsiautoa. Kun polttoaine oli suhteellisen halpaa, yksityisautojen käyttö oli esim. työmatkoilla ainakin näennäisesti kannattavaa. Liikenteenharjoittajista vaikeimmassa asemassa olivat harvaan asuttujen seutujen yrittäjät, joiden »korpilinjailla» vähäinen matkustajien vähentyminen tuntui enemmän.

Linja-autoliikenteen ajomäärät ja henkilöliikennesuorite

Linja-autoliikenteen ajomäärät 1950-luvun jälkeen ilmenevät seuraavasta taulukosta 45.

Yksityisen linja-autoliikenteen ajomäärä kasvoi koko 1960-luvun. Suhteellisesti suurinta kasvu oli v. 1960. Lisäys johtui suurelta osin tilausajojen ja koululaiskuljetusten kasvusta sekä myös teollistumisesta ja tieverkon kehityksestä. Merkittävä muutos linja-autoliikenteessä alkoi 1970-luvulla v:sta 1974 alkaen, kun kokonaisajomäärä alkoi ensimmäisen kerran 1940-luvun jälkeen vähetä. Ilmiö oli monen eri tekijän yhteisvaikutusta, kuten yksilöllisen liikenteen kasvun, voimakkaan muuttoliikkeen ja taloudellisen laman. Kaikki mainitut tekijät vähensivät matkustusta linja-autoissa. Ajomäärän vähäisestä pienentymisestä huolimatta

Taulukko 45. Linja-autoliikenteen ajokilometrit 1960–1976/milj. km.¹⁹

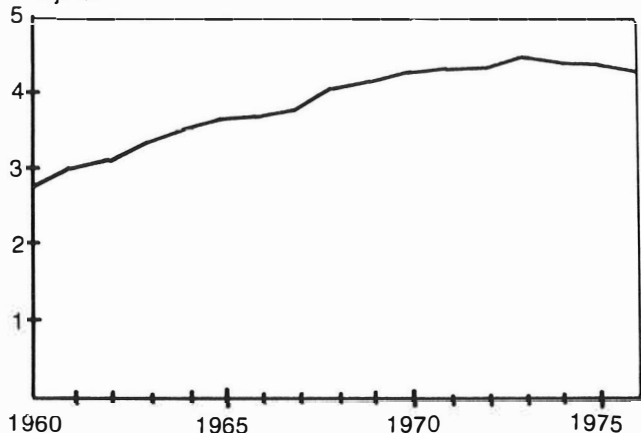
Vuosi	Yksityinen linja-autoliikenne		Koko linja-autoliikenne	
	määrä	x	määrä	x
1960	281	12	340	11
1961	302	7	360	7
1962	320	6	384	7
1963	336	5	399	4
1964	354	5	423	6
1965	368	4	437	3
1966	377	3	447	2
1967	390	3	461	3
1968	414	6	484	5
1969	424	3	494	2
1970	437	3	507	3
1971	446	2	516	2
1972	448	0	519	1
1973	461	3	532	3
1974	452	-2	524	-2
1975	448	-1	521	-1
1976	440	-2	513	-1

x = muutos prosentteina edellisestä vuodesta

linja-autoliikenteen liikenneverkko oli edelleenkin varsin kattava, sillä sen pituus oli 1970-luvun alussa n. 65 000 kilometriä.²⁰

Kokonaisajomäärä ei suoraan kerro, mikä oli tilanne linjaliikenteessä. Muutamat ministeriön viranomaisten lausunnot viittaavat siihen, että heikoimmin kannattavaa liikennettä oli jouduttu vähäisessä määrin supistamaan esim.

100 milj. km



Kuvio 32. Yksityisen linja-autoliikenteen ajomatkat kotimaassa 1960–1976/100 milj. km. Ajomäärä kasvoi jokseenkin tasaisesti v. 1974, mistä alkaen alkoi lasku liikenteen joutuessa sopeutumaan mm. henkilöautoistumiseen, muuttoliikkeen ja taloudelliseen lamaan. Liikenneverkko ja linja-autoliikenteen palvelut kyettiin säilyttämään erittäin korkeatasoisina. Lähde: LALA, tilastoluokija vuosilta 1960–1976.

1960-luvun puolivälissä. Koko liikenteeseen verrattuna supistukset olivat kuitenkin erittäin pieniä ja niitä onkin pidettävä liikenteen normaalina mukautumisena olosuhteissa tapahtuneisiin muutoksiin. Se oli juuri sitä linja-autoliikenteen toimintakelpoisuutta osoittavaa joustavuutta.²¹ Yksityisen linja-autoliikenteen ajomatkat kotimaassa ovat nähtävissä kuvioista 32. (Ajomatkat ulkomailla kuvios- ta 33 s. 325.)

Linja-autoliikenne kasvoi nopeimmin suurten taajamien ympäristössä. Pääkau- punkiseudulle suuntautuneen linja-autoliikenteen voimakas lisääntyminen käy ilmi mm. seuraavista Uudenmaan läänin seutukaavaliiton kokoamista numerois- ta.

Taulukko 46. Helsinkiin tulleet ja sieltä lähteneet linja-autot v. 1958 ja 1964/kpl vuorokaudessa ilman paikallisliikennettä.²²

Suunta	1958	1964
Porvoon suunta	222	305
Lahden suunta (Mäntsälä)	364	561
Hyrylän suunta	626	782
Nurmijärven suunta	216	461
Vihdin suunta	290	420
Turun ja Lohjan suunta	1 024	1 124
Jorvaksentien suunta	922	1 468
Yhteensä	3 664	5 121

Vuoromäärän kasvu oli siis kuudessa vuodessa yhteensä n. 40 prosenttia. Nurmijärven suunnalla liikenne yli kaksinkertaistui. Vaikeinta linjaliikenteen palvelujen säilyttäminen on ollut syrjäisillä haja-asutusalueilla.

Liikenteenharjoittajilla oli – kuten joskus aikaisemminkin – nytkin ajoittain taipumuksena laajentaa liikennettään liikaakin. Lisäliikennettä anottiin esim. 1960-luvun alkupuolella niin paljon, ettei ainakaan LAL pitänyt kaikkea tarpeelli- sena ja katsoi, että ilmeisesti kova keskinäinen kilpailu oli saanut liikenteenhar- joittajat liioittelemaan liikennetarpeitaan. Kun kritiikki ei näyttänyt tuottaneen toivottua tulosta, liitto jätti kesäkuussa 1963 liikenneministerille kirjelmän kiinnit- täen huomiota linja-autoliikenteen tarpeettoman laajentamisen estämiseen. Asia oli esillä myöhemminkin 1960-luvulla mm. liittokokouksissa.²³

Arvioidun henkilöliikennesuoritteen vaihtelut ilmenevät seuraavasta taulukos- ta.

Taulukko 47. Linja-autoliikenteen suorite 1960–1975/milj. henkilök. ²⁴

Vuosi	Yksityinen linja-autoliikenne		Koko linja-autoliikenne	
	Milj. henkilök. m	x	Milj. henkilök. m	x
1960	3 404	10	4 259	10
1961	3 559	4	4 434	4
1962	3 616	2	4 539	4
1963	3 795	3	4 688	3
1964	3 859	2	4 772	2
1965	4 012	3	4 892	3
1966	4 075	1	4 957	1
1967	4 250	4	5 121	3
1968	4 426	4	5 285	3
1969	4 667	5	5 539	5
1970	5 029	8	5 928	7
1971	5 129	2	6 025	2
1972	5 175	1	6 104	1
1973	5 583	8	6 622	8
1974	5 562	0	6 628	0
1975	5 577	0	6 613	0
1976	5 507	-1	6 552	-1

x = muutos prosentteina edellisestä vuodesta

Iienkilöliikennesuorite kasvoi eniten vuosina 1960, 1970 ja 1973. Vuoden 1973 tulos oli yllättävän hyvä, sillä edellisenä vuonna suoritteen lisäys oli vähäinen, vaikka olikin noususuhdanne.



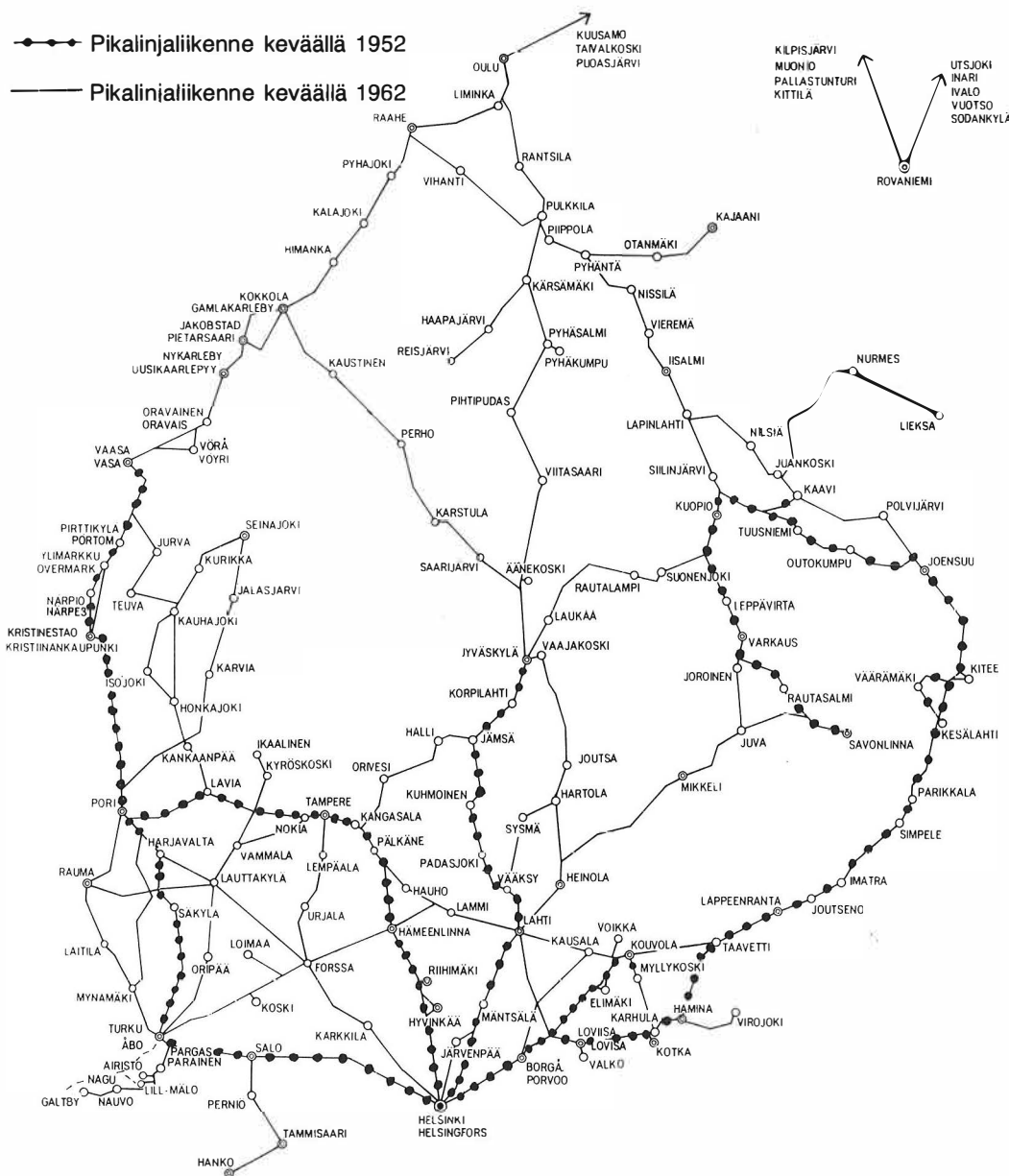
Pikavuorot liikennöivät pitkiäkin linjoja. Liikenteenharjoittajat käyttivät niillä parasta kalustoaan. Aikansa »eliittiä» oli tämäkin 1950-luvun alun linja-auto. LALA.

Pikalinjaliikenne

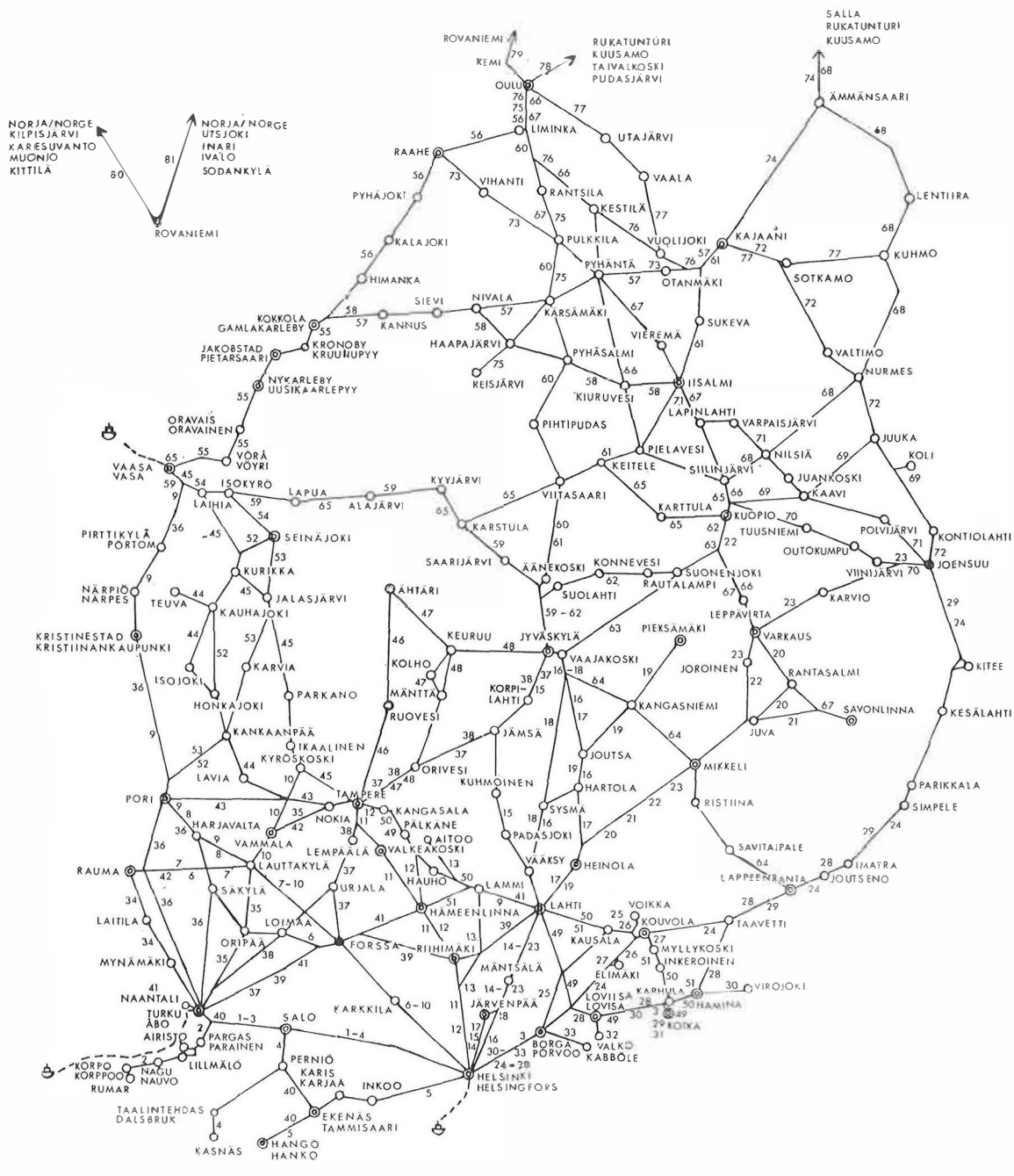
Pikalinjaliikenne alkoi sotien jälkeen v. 1947, jolloin H. J. Holmström ryhtyi liikennöimään pikavuorona reittiä Kotka – Helsinki. Uudenmuotoinen liikenne-
muoto synnytti jo 1940-luvun lopulla ongelmankin: matkustajat ryhtyivät lyhyil-
läkin matkoilla käyttämään pikavuoroja, minkä vuoksi LAL esitti ministeriölle
kuormituksen tasoittamiseksi erityistä pikavuorolisämaksua, joka tulikin käyt-
töön. Pikalinjaliikenteen anti matkustajalle oli vakiovuoroja nopeampi matkusta-
minen ja suuri matkustusmukavuus, sillä yrittäjät käyttivät pikavuoroillaan
luonnollisesti parasta ja uudenaikaisinta kalustoaan. Korkeatasoisesta palvelusta
huolehti kuljettajan lisäksi useimmiten myös autoemäntä.²⁵

Pikalinjaliikenne kasvoi 1940-luvun jälkeen voimakkaasti. Vuoden 1952 Tietu-
ristissa ilmoitettu pikavuoroliikenne on nähtävissä kartasta 22. Linjojen suosituin
päätepiste oli maan pääkaupunki. Pikalinjaliikenteen verkko tihentyi tuntuvasti
kymmenessä vuodessa (ks. kartta 22) niin, että toiminnanjohtaja Helkamo katsoi
pikavuorojen osuuden olleen v. 1962 jo n. 10 prosenttia koko kaukoliikenteestä.
Vakiovuorojen tehtäväksi tuli yhä enemmän maaseudun paikallisten liikennetar-
peiden tyydyttäminen pikavuorojen palvellessa enenevässä määrin kaupunkien,
maakuntien ja liikekeskusten välistä liikennettä. Haittana oli yrittäjien mielestä
liian tiukat nopeusrajoitukset, sillä sallittu aikataulunopeus oli tuolloin vain 55
km/t. Pikalinjaliikenteen kasvu jatkui nopeana 1960-luvulla ja vielä 1970-luvulla-
kin. Tulos on nähtävissä kartasta 23. Pikavuororeittiverkko oli suuressa osassa
maata varsin tiheä 1970-luvun puolivälissä. Pikavuoroliikenne oli toiminnanjohta-
ja Mäkipeskan mukaan 1970-luvun alussa noin seitsemän prosenttia kaikesta
linja-autoliikenteestä. Se kykeni vakiovuoroja paremmin kilpailemaan yksilöllisen
liikenteen kanssa.²⁶ Liikenteenharjoittajat kävivät pikavuoroista koviakin kiisto-
ja.

Pikavuoroliikenteen ja vakiovuoroliikenteen ero ei kaikkialla enää 1970-luvulla
ollut niin suuri kuin aikaisemmin. Liikennetarkastaja Uolevi Ruohon näkemysten
mukaan pika- ja kaukovakiovuoroliikenne lähestyivät 1970-luvulla toisiaan.
Haja-asutusalueiden väestö yleensäkin ja joukkoliikennettä käyttävä väestö
väheni, mikä vähensi myös linja-autojen pysähdyskertoja ja -aikoja. Pitkän
matkan henkilöliikenne tuli siten enemmän pikalinjaliikenteen luonteiseksi.²⁷



Kartta 22. Yksityinen pikalinjaliikenne keväällä 1952 ja 1962. Pikalinjaliikenne alkoi sotien jälkeen v. 1947. Pikavuorojen osuus oli v. 1962 n. 10 prosenttia koko kaukolinjaliikenteestä. Lähde: Suomen yksityinen pikalinjaliikenne 1962–63 ja Suomen kulkuneuvot 1952.



Kartta 23. Yksityinen pikalinjaliikenne keväällä 1976. Pikalinjaliikenteen verkko kasvoi nopeasti 1960- ja 1970-luvulla. Kartta: Suomen yksityinen pikalinjaliikenne 30.5.1976.

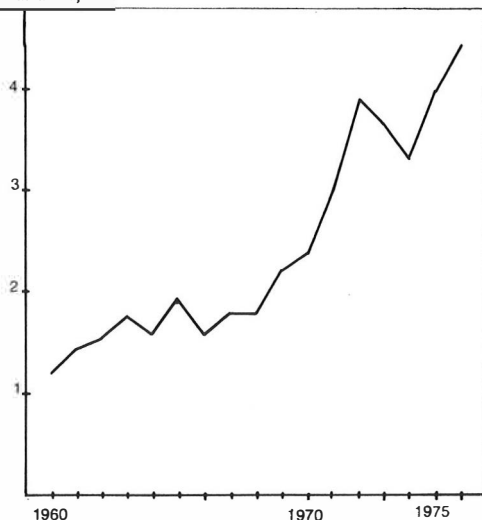
Paikallis- ja lähiliikenne lisääntyvät

Kaukoliikenteen ja paikallisluonteisen liikenteen suuruudesta toisiinsa verrattuna on saatavissa tilastoihin perustuvia tietoja 1960-luvun lopulta, jolloin LAL selvitteli kokoamiensa tilastolukujen avulla myös linja-autoliikenteen rakenteellisia eroja.²⁸ Vaikka menetelmä olikin tilastoteknisistä syistä hieman »karkea», voidaan saatuja tuloksia pitää ainakin suuntaa-antavina. Suoritelukujen perusteella näytti siltä, että n. 60 prosenttia maamme yksityisestä linja-autoliikenteestä olisi 1960-luvun viimeisinä vuosina ollut kaukoliikennettä mukaanluettuina »puhtaan» maaseudun lyhyemmätkin linjat. Kun vastaava luku oli v. 1949 n. 75 prosenttia ja ennen sotia vieläkin suurempi, lähi- ja paikallisliikenne olivat kasvaneet sotien jälkeen suhteellisesti nopeammin kuin kaukoliikenne. Muutos oli merkittävä, ja se johtui suurimmaksi osaksi tuotannon, väestön ja palvelujen keskittymisestä yhä enemmän erikokoisiin taajamiin. Samalla entinen maatalousvaltainen ja maaseutumainen yhteiskunta muuttui teollisemmaksi ja kaupunkimaisemmaksi. Paikallisten liikenteiden voimakas kasvu oli luonnollista seurausta siitä, että linja-autoliikenne otti palveluissaan huomioon liikennetarpeiden muutokset.

Yhteiskunnan muutosten vuoksi kaupunkienkin rakenne alkoi muuttua entistä enemmän, mikä kasvatti linja-autoyhteyksien tarvetta. Suurten kaupunkien lisääntynyt väestö asutti yhä uusia ja uusia lähiöitä, joiden joukkoliikenteen kuljetustarpeita linja-autoliikenne alkoi tyydyttää. Esim.²⁹ maamme autoluvultaan suurimman yksityisen linjaliikenneryityksen, helsinkiläisen Oy Liikenne Ab:n, liikenteen kasvu oli erityisen voimakasta 1960-luvun alussa, jolloin pääkaupunkiseudun itäisten asumalähiöiden rakentaminen alkoi. Myös yleinen vaatimustason nousu, joka lisäsi vuoromääriä, kasvatti paikallisten liikenteiden suoritteita.

Yhteisten ongelmien ohella lähi- ja paikallisliikenteellä oli omia erityisiä vaikeuksiaan. Ruuhkautuminen häytti molempia liikennemuotoja, mutta sen aiheuttamat hankaluudet vaikuttivat ja vaikuttavat enemmän paikallisiin liikenteisiin. Liikenteen voimakas ruuhkautuminen aamuin ja illoin aiheutti sekä kaluston että henkilökunnan vajaakäyttöä, kun molemmat oli mitoitettava liikennehuipun vaatimusten mukaan. Ruuhka-aikojen kuljetuksia vaikeutti lisäksi muun liikenteen »puuroutuminen», jonka haittoja lopulta pyrittiin vähentämään erityisjärjestelyin mm. linja-autokaistoin ja helpottamalla linja-autojen lähtöä pysäkiltä. Erityisesti pääkaupunkiseudun linja-autoliikenteen hoitamisessa on ollut omia ongelmia ja järjestelyjä, joita ei ole aiheellista kuitenkaan tässä yhteydessä käsitellä.

Kuvio 33. Yksityisen linja-autoliikenteen ajomatkat ulkomailla v. 1960–1976 [milj. km. Yleisenä kehityspiirteenä oli ulkomaille suuntautuneen tilausliikenteen kasvu. Vuosittaiset vaihtelut heijastelevat ilmeisesti kotimaan taloudellista tilannetta. Kun talous oli tiukalla, luovuttiin ulkomaan matkailusta. Toisaalta saattoi tapahtua päinvastaistakin: ulkomaanmatkaksi valittiin lyhyempi ja halvempi vaihtoehto, mikä merkitsi usein linja-automatkaa. Lähde: LALA, tilastotietoja vuosilta 1960–1976.



Tilausliikenne³⁰

Tilausajojen määrää sinänsä ei ole tilastoitu. Kun kuitenkin ulkomailla suorite- tuista ajoista on tiedot ja ne olivat vähäistä poikkeusta lukuun ottamatta tilausliikennettä, voidaan ulkomaille suuntautuneiden tilausajojen määrän vaihte- lut esittää (kuvio 33). Yleisenä kehityspiirteenä oli ulkomaille suuntautuneiden tilausmatkojen lisääntyminen, mikä ei ollut kuitenkaan aivan tasaista. Ilmeisesti juuri tilausajona ulkomaille suoritettu turistiliikenne on heijastanut herkästi kotimaan taloudellisia oloja. Kun rahat olivat vähissä, luovuttiin ensimmäiseksi ulkomaanmatkoista.

Toinen mahdollisuus tarkkailla tilausajojen kehitystä ovat niistä kertyneet ajotulot. Pitkäaikaisin ajosopimuksin saadut tulot erotettiin LAL:n tilastoissa omaksi ryhmäkseen v. 1974, minkä jälkeiset luvut eivät ole suoraan verrattavissa aikaisempiin lukuihin. Erityisesti kotimaisesta tilausliikenteestä saadut tulot kasvoivat nopeasti, vaikka otetaan huomioon inflaationkin vaikutus rahanarvoon. Kasvu oli erityisen nopeaa 1970-luvun alussa vielä jatkuneen korkeasuhdanteen aikana. Kehitystä tarkasteltaessa on otettava huomioon, ettei kotimaan tilauslii- kenne ollut kokonaisuudessaan »puhdasta», vaan siihen sisältyy huomattava määrä tilausajona suoritettuja koululaiskuljetuksia, työläiskuljetuksia ym. erityis- kuljetuksia, jotka ovat rakenteellisesti lähempänä linja- kuin tilausliikennettä. Tilausajoilla oli liikenteenharjoittajille suuri taloudellinen merkitys, kuten toisaal- la tarkemmin ilmenee.

Oman maan matkailun ja matkojen ohella linja-autoliikenteen tilausmatkat tarjosivat käyttökelpoisen mahdollisuuden ulkomaan matkailuun. Tilausmatkat olivat yhtenä tekijänä lisäämässä niin sanottua massaturismia, sillä yhtä henkilöä kohti kustannukset tulivat halvoiksi. Yleisön kannalta halpuutta lisäsi vielä yrittäjien kesken vallinnut tilausliikennekilpailu, joka ilmeni myös taksakilpailu- na. Linja-autoliikenne oli siten kulttuuritekijä, jonka avulla välittyi vaikutteita läheltä ja kaukaa.



Oman maan matkailun ja matkojen ohella linja-autoliikenteen tilausmatkat tarjosivat käyttökelpoisen ratkaisun ulkomaan matkailuun. Linja-autojen avulla saatiin siten kulttuurivaikutteita läheltä ja kaukaa. Tämä joukko on matkalla Hammerfestiin v. 1967. Pekka Vlltanleimen kokoelma.

Uudet kuljetustarpeet – haja-asutusalueiden linja-autoliikenteen pelastus

Kouluoloissamme tapahtui 1960- ja 1970-luvulla useitakin merkittäviä muutoksia, joiden vaikutus näkyi linja-autoliikenteessä lähinnä *koululaiskuljetusten* kasvuna, kun yhä suurempi osa pääsi niistä osalliseksi. Liikennetarvetta lisäsi ensin kunnallisten keskikoulujen ja kansalaiskoulujen perustaminen, minkä jälkeen kyydittävien määrä kasvoi vähitellen koululaitosta uudistettaessa – erityisesti siirryttäessä peruskoulujärjestelmään. Kuljetuksia lisäsi myös oppilaiden vähentyminen maaseudulla, minkä vuoksi koulupiirejä yhdistettiin. Maamme n. 518 000 oppilaasta kyydittiin jo v. 1970 n. 27 prosenttia. Maaseudun oppilaista kyydittiin n. 41 prosenttia eli n. 126 500 oppilasta.³¹

Peruskoulujärjestelmän toteutuessa – ensin Pohjois-Suomessa ja pian yhä etelämpänä – lähes kaikki pitkämatkaiset oppilaat kyydittiin. Seuraavasta taulukosta ilmenee linja-autoliikenteen ja taksiliikenteen osuus koululaiskyydityksistä.

Linja-autoliikenteen osuus koululaiskuljetuksista oli merkittävä. Ilman linja-autoja ei koko mittava kyyditysjärjestelmä olisi ollut edes mahdollinen. Osan kyydityksistä hoitivat vakiovuorot, osa kuljetettiin tilausliikenteenä. Kaikista linja-autoliikenteelle v. 1973–1977 maksetuista kyydityskorvauksista n. 29–30

Taulukko 48. Koululaiskyyditykset 1973–1977.³²

Lukuvuosi	Kyydittäviä, kuljetettavia ja saatettavia ³³	Linja-autojen osuus		Taksien osuus	
		oppilasta	%	oppilasta	%
1973–1974	147 482	100 000	68	45 000	37
1974–1975	154 811	105 000	68	47 500	31
1975–1976	165 700	112 000	68	51 000	31
1976–1977	173 600	117 000	67	55 000	32
1977–1978	181 400	..	..	..	..

prosenttia tuli tilausliikenteenä hoidetusta koululaisliikenteestä. Viranomaisten ja myös LAL:n pyrkimyksenä oli, että mahdollisimman suuri osa kuljetuksista suoritettaisiin normaalina linjaliikenteenä, mikä mahdollistaisi linja-autopalvelut samalla myös muulle väestölle kuin koululaisille.

Koululaiskuljetusten järjestäminen aiheutti paljon töitä kaikille osapuolille – liikenteenharjoittajille, LAL:lle, liikenneministeriölle, kouluviranomaisille ja kunnille. Kyyditysasioiden pohtimiseen ja hoitamiseen tarvittiin monia kokouksia, neuvotteluja ja toimenpiteitä eri tasoilla ja tahoilla. Uusia linjoja oli perustettava, aikatauluja sekä reittejä järjesteltävä uudelleen, kuljettajia koulutettava ja uutta kalustoa hankittava. Melko tiheään toistuneet uudistukset aiheuttivat aina uudet järjestelyt. Esim. koulujen siirtyminen 1970-luvun alussa 5-päiväiseen työviikkoon aiheutti koko linja-autoliikenteessä muutoksia – etenkin maaseudun lauantaivuoroihin. Kuljetusten hoidon ja yritysten toiminnan kannalta paikoitellen haittana oli varsin pitkäänkin toiminnan lyhytjänteisyys, kun kunnat vuodesta toiseen »huutokauppasivat» kuljetuksiaan, vaikka linjojen järjestelyt, kuljettajien palkkaukset ja kaluston hankinnat olivat edellyttäneet pitkäjänteisyyttä.

Koululaiskuljetuksilla oli maaseudun liikennetarpeiden tyydyttämiselle suuri merkitys – paikoitellen suorastaan ratkaiseva. Niiden avulla pystyttiin ja pystytään liikennöimään linjoja, jotka ilman koululaisten muodostamaa peruslastia ja -tuloa olisi täysin kannattamattomina täytynyt jättää kokonaan ajamatta. Tärkeyttä kuvastaa hyvin se, että lukuvuonna 1976–1977 koululaiskuljetuksia suoritti linjaliikenteenä 2 550 ja tilausliikenteenä 450 linja-autoa. Siten n. 35 prosenttia maan kaikista linja-autoista oli enemmän tai vähemmän mukana koululaiskuljetuksissa. Henkilökilometrejä näistä kuljetuksista kertyi n. 534 miljoonaa, eli suurin piirtein kymmenesosa koko linja-autoliikenteen henkilöliikennesuoritteesta.

Liioittelematta voidaan sanoa, että koululaiskuljetukset olivat monien harvaan asuttujen seutujen säännöllisten liikenneyhteyksien pelastus.³⁴ Ne olivat pelastus samalla usealle kustannusten ja alenevan keskikuormituksen aiheuttamien ongelmien kanssa kamppailevalle yrittäjälle. Haittana koululaiskuljetuksissa oli se, että varsinaisten kouluautojen käyttöaika jäi lyhyeksi, minkä vuoksi kaluston

lisäksi myös sen kuljettamista ja hoitoa varten palkattu henkilökunta oli vajaakäytössä. Lisäksi monet koululaiskuljetukseen käytetyt autot jouduttiin jättämään seisomaan koko kesäksi, mikä sitoi pääomia tuottamatta mitään.

Eryityskuljetuksista voidaan mainita esimerkkinä myös *työläiskuljetukset*, joita oli etenkin suurten taajamien ympäristössä. Näistäkin kuljetuksista osa hoidettiin tilausliikenteenä ja osa vuoroliikenteenä sovittamalla aikataulut työssäkävien tarpeiden mukaisiksi. Liikenteen kustannuksiin osallistuivat työntekijöiden lisäksi joskus myös työnantajat. Erikoisemmista työläiskuljetuksista voidaan mainita kuljetukset Neuvostoliiton puolella sijainneisiin työkohteisiin.

Työntekijöiden lisäksi myös »sotapojat» ovat tarvinneet erityisjärjestelyjä selviytyäkseen nopeasti ja mukavasti lisääntyneistä lomamatkoistaan. Varsinkin joillekin varuskuntapaikkojen yrityksille *sotilaskuljetukset* ovat olleet merkittäviä. Tyytyväisyys lienee ollut molemminpuolista, tai oikeastaan »monenpuolista» – ovathan joustavista kuljetusjärjestelyistä päässeet osallisiksi lomalaisten lisäksi heitä »kaipaavat». Juuri erityiskuljetusten hoidossa linja-autoliikenteen olosuhteisiin mukautuvuus on tullut selvästi esille.³⁵

Taloudellinen kehitys

TALOUS TIUKALLA 1950-LUVULLA JA . . .

Suhdannetausta¹

Vuoden 1949 devalvaatioiden myönteiset vaikutukset vientiin jäivät lyhytaikaisiksi. Maassa alkoi keväällä 1950 entistäkin kovempi inflaatio. Kesäkuussa 1950 syttynen Korean sodan nostattama »Korean konjunkturi» kehittyi v. 1951 ennennäkemättömän voimakkaaksi korkeasuhdanteeksi. Puu kävi kaupaksi ja hyvään hintaan. Viennissä päästiin määrällisestikin lähelle v:n 1937 vientiennätystä. Raha lähti liikkeelle, luottojen saanti helpottui ja huippusuhdanteen yleiset kehityspiirteet olivat selvästi nähtävissä. Esim. palkat nousivat v:n 1949 tasosta v:een 1951 noin kahdella kolmanneksella. Kansantulo kasvoi v. 1951 nimellisesti peräti 47 prosenttia ja reaalisestikin n. 10 prosenttia, joten kasvu oli ennennäkemättömän suuri.

Korean sodan aiheuttama noususuhdanne jäi lyhyeksi, sillä maailmanmarkkinahinnat kääntyivät jo v:n 1952 alusta selvään laskuun. Hakkuut vähenivät hakkuukautena 1952–1953 n. 25 prosenttia ja kantohinnat n. 40 prosenttia. Rahatilanne kiristyi. Kansainvälisten markkinoiden normaalistuminen jätti maamme vaikeuksiin: syntyi ns. kustannuskriisi, kun oma hintatasomme ei joutanutkaan alaspäin. Vicnti heikkeni. Reaalinen kansantuote supistui ensimmä-

mäisen kerran sotien jälkeen, tosin vain yhden prosentin. Onneksi suhdanteet kääntyivät nousuun jo v:n 1953 loppupuoliskolla, minkä jälkeen kireän rahapolitiikan leimaama nousua jatkui seuraavanakin vuonna. Reaalinen kansantulo kasvoi v. 1954 noin yhdeksän prosenttia ja v. 1955 vielä n. kuusi prosenttia. Kotimainen kustannustaso oli kuitenkin kohonnut v. 1955 niin korkeaksi, että sahateollisuuden tuotteiden menekki alkoi näyttää huonolta.

Vuoden 1956 suurlakko ja sitä seuranneet inflatoriset palkankorotukset muine vaikutuksineen merkitsivät syvällistä muutosta Suomen taloudelliseen kehitykseen. Nettokansantuote supistui 19 päivää kestäneen yleislakon vuoksi kaksi prosenttia. Nopeasti kohonnut kotimainen kustannustaso heikensi vientiä, mikä näkyi mm. suurena työttömyytenä v. 1957. Taloudellisia vaikeuksia pyrittiin torjumaan syyskuussa 1957 devalvaation avulla. Devalvaation ajoitus ei ollut paras mahdollinen kansainvälisiä suhdanteita ja kotimaan tuotantoa ajatellen. Kansainvälinen laskusuhdanne tuntui maassamme voimakkaasti devalvaatiosta huolimatta. Taantumien huippu saavutettiin eri aloilla yleensä v:n 1958 toisella neljänneksellä. Työttömyys oli talvikuukausina v. 1958 ja 1959 suurempaa kuin koskaan aikaisemmin sotien jälkeen. Onneksi suhdanteet kääntyivät nousuun jo v. 1959 ja sijoitustoiminta vilkastui.

Sota-ajan perinnöksi jättämästä säännöstelystä voitiin luopua, kun ulkomaankauppa vapautettiin suurimmaksi osaksi 1950-luvun lopulla ja palkkojen säännöstelystä luovuttiin v:n 1955 lopussa. Suomessa valmistauduttiin noudattamaan kansainvälisen kilpailun ja ns. toimivan markkinatalouden pelisääntöjä.

Keskikuormitus vähenee

Linja-autoliikenteen kannattavuuteen vaikuttaa olennaisesti kuljetettujen matkustajien määrä, jota voidaan tarkastella *keskikuormituslukujen* avulla. Yrityskohtaisesti tilanne saattoi olla aivan toinen kuin keskiarvot osoittavat. Tuskinpa oli edes löydettävissä niiden mukaista »malliyritystä», joten päätelmien teossa on oltava varovainen.

Vuosi	Keskikuormitus	Vuosi	Keskikuormitus
1950	14.4	1955	13.8
1951	14.9	1956	13.0
1952	15.0	1957	12.8
1953	13.9	1958	12.7
1954	13.8	1959	12.2

Erityisesti olympiavuoden 1952 liikenne oli yrittäjille pettymys, sillä he olivat pyrkinneet mm. kalustoa hankkimalla ja erikoisjärjestelyin selviytymään mahdolli-

simman hyvin ennakolta valtavaksi odotetusta kuljetustehtävästä. Toiveet oli »virallistettu»: taksankorotuspäätös oli lykätty siksi, että vilkas kisaliikenne kompensoisi käytössä olleen kustannuksiin nähden ilmeisesti liian pienen taksan. Pettymys olikin suuri, kun keskikuormitus jäi edellisen vuoden tasolle.

Vuoden alussa liikenne näytti kyllä lupaavalta, sillä keskikuormitus oli kuutena ensimmäisenä kuukautena 15, kun se oli ollut vastaavalla jaksolla edellisenä vuonna 13,9. Katkeran pettymyksen tuotti vilkkaimmaksi odotetun kesän liikenne, sillä varsinaisen kisakuun – heinäkuun – kuormitus laski edellisen vuoden 16,5 hengestä peräti 14,7 henkeen, mikä johtui osittain 10 vuorokautta kestäneestä linja-autolakosta. Helsinkiin suuntautunut liikenne oli kyllä ajoittain jokseenkin suurta, mutta muualla maassa matkustettiin sitäkin vähemmän. Ihmiset taisivat kuunnella ahkerasti radiota.²

Linja-automatkustajien määrä väheni jatkuvasti v:sta 1953 alkaen. Ilmiö johtui osittain ajoittain vallinneesta kireästä rahatilanteesta ja liikenteen lisääntymisestä. Ehkä eniten vaikutti sittenkin henkilöautojen määrän kasvu. Vaikeudet tuntuivat suurimpina harvaanasutuilla seuduilla, missä pienikin matkustajien vähentyminen tuntui liikenteen kannattavuuden selvänä heikkenemisenä.

Kokonaiskannattavuus

Jos 1950-luvulta olisi nimettävä kaksi linja-autoliikenteen keskeisintä ongelmaa, olisi toinen autojen saanti ja toinen liikenteen kannattavuus. Nämä kysymykset eivät olleet erillisiä, vaan riippuivat osittain toisistaan: kaluston hankintaa vaikeutti liikenteen huono kannattavuus ja taloudellista tulosta heikensi yli-ikäisten linja-autojen käyttö: Kannattavuutta on seuraavaksi tärkeytensä vuoksi tarkasteltu hieman perusteellisemmin käyttäen apuna tilastoja sekä lähinnä LAL:n ja sen johtomiesten näkemyksiä.

Tilastojen perusteella voidaan esittää sekä yksityisen että koko linja-autoliikenteen tulot ja menot v:sta 1953 alkaen, joskin tietoihin on suhtauduttava jossain määrin varauksellisesti. Tuloihin sisältyvät liikennetulojen lisäksi kaikki muut tulot, kuten esim. mainostulot.

Koko linja-autoliikenteen taloudellinen tulos näyttäisi olleen huonompi kuin yksityisen liikenteen, mikä johtui kunnallisten – etenkin Helsingin – liikennelaitosten tappiollisuudesta.

Miten hyvin esitetyt luvut kuvaavat yksityisen liikenteen todellista tilaa, ei ole helposti selvitettävissä. Esimerkkinä voidaan tarkastella tilannetta v. 1955. Kirjattu ylijäämä oli silloin 1,22 markkaa kilometriltä. »Voitto» osoittautuu kuitenkin vain kirjanpidolliseksi ja sitä »näytettiin» lähinnä harkintaverotuksen välttämiseksi. Lähempänä oikeaa lopputulosta olisi ollut ilmeisesti noin neljän markan tappio kilometriltä. Miten tämä on mahdollista? Luvuista voidaan havaita, että kirjattujen poistojen ja ylijäämän summa oli vain runsaat puolet siitä ajokaluston uusimiseen tarvittavasta rahamäärästä, mitä noin seitsemän vuoden

Taulukko 49. Linja-autoliikenteen tulot ja menot 1953–1959.³

	Tulot Milj. vmk	Lisäys edell. vuodesta %	Menot Milj. vmk	Lisäys edell. vuodesta %	Erotus milj. vmk
Koko linja-autoliikenne					
1953	8 844.9	..	8 889.6	..	- 44.7
1954	10 106.4	14	9 918.4	12	+188.0
1955	11 525.1	14	11 464.9	16	+ 60.2
1956	12 982.6	13	13 369.6	17	-387.0
1957	14 941.0	15	15 223.5	14	-282.5
1958	16 625.7	11	16 768.8	10	-143.1
1959	17 817.4	7	17 966.1	7	-148.7
Yksityisten harjoittama linja-autoliikenne					
1953	6 741.4	..	6 670.7	..	+ 70.7
1954	7 650.0	14	7 378.9	11	+271.1
1955	8 707.3	14	8 468.7	15	+238.6
1956	10 079.8	16	9 968.6	18	+111.2
1957	11 281.0	12	11 243.4	13	+ 37.6
1958	12 578.2	12	12 384.0	10	+194.2
1959	13 474.9	7	13 365.2	8	+109.7

autojen keski-ikä olisi edellyttänyt. Talleihin, korjaamoihin ym. ei siten olisi jäänyt mitään. Tulokseen on siten päästy tinkimällä poistoista.

Miten toiminta sitten oli yleensä mahdollista näillä edellytyksin? Selityksenä on turvautuminen suuriin luottoihin, minkä lisäksi selviytymistä helpotti jokseenkin suuri inflaatioprosentti. Kun myös v:n 1956 kirjatut poistot olivat vain puolet siitä määrästä, mikä olisi voitu poistaa käyttäen lähtökohtana autojen seitsemän vuoden keski-ikä, voidaan näiden esimerkkien avulla otaksua, ettei liikenteen todellista kannattavuutta voida päätellä kirjanpitoon perustuvista tilastoista.⁴

Linja-autoliikenteen eri menoerien ja niiden suuruudessa tapahtuneiden muutosten selvittämiseksi on esitetty seuraavat indeksiluvut.⁵

Menoerä	1953	1957	1959
Linjakenkilökunnan palkat	100	189	220
Poltto- ja voiteluaineet	100	141	169
Renkaat ja autojen korjaukset	100	161	175
Poistot	100	191	248
Muut menot	100	183	221
Keskimäärin	100	171	202

Keskimääräiset kustannukset yli kaksinkertaistuivat kuudessa vuodessa. Poistojen nopea nousu johtui siitä, että ne olivat vanhentuneen kaluston vuoksi varsin pienet v. 1953. Linja-autoliikenteen kustannusten nousu oli tuntuvasti yleistä hintojen nousua nopeampaa. Jos v:n 1953 elinkustannusindeksi merkitään 100:lla, oli vastaava indeksi v. 1959 »vain» 133.⁶

»Jaakobinpainia» kustannusten kanssa vuodesta toiseen

Tilastotietojen liikenteen kannattavuudesta antaman puutteellisen tiedon vuoksi lienee aiheellista tarkastella kehitystä linja-autoliikenteen omien arviointien avulla.

Edellinen vuosikymmen päättyi linja-autoliikenteelle suotuisasti, sillä vuosi 1949 osoittautui taloudellisesti parhaaksi sotien jälkeen. Toiveikkuus heräsi jälleen. Ennustelivatpa uskaliaimmat 1930-luvun lopun »kulta-aikojen» paluuta. Haaveet romahdutti kuitenkin 1950-luvun alun hinta- ja palkkavyöry. Kentän ärtymys purkautui mm. LAL:n johdon ja maan hallituksen kirpeänä arvosteluna.⁷

Missä määrin liikenne todella oli kannattamatonta, on vaikeasti selvitettävissä. Viitteitä ns. sosiaalisen eli kannattamattoman liikenteen suuruudesta antanee seuraava esimerkki.⁸ LAL hankki v. 1950 tiedot kolmen erisuuruisen yrityksen linjatuloista ja ajomääristä sekä selvitti laskelmin, kuinka suuri osa kunkin yrityksen ajomäärästä oli heikosti kannattavaa. Tilanne osoittautui seuraavaksi.

Yritys	Ajomäärästä kannattamatonta prosentteina	Koko ajomäärä/km
A	34	3 168 731
B	42	2 512 595
C	37	890 724

Tämän selvityksen perusteella linja-autoliikenteestä melkoinen osa olisi ollut kannattamatonta. Tilanne vaihteli tietenkin suuresti yrityskohtaisesti.

Talouselämää pyrittiin vakauttamaan kovan hintavyöryn jälkeen. Linja-autoliikenteen kustannukset nousivat vakauttamisesta huolimatta, minkä vuoksi huhtikuussa 1952 jätettiin yhteistoiminnassa valtion yritysten kanssa valmisteltu taksankorotusesitys. Hintaviranomaiset hylkäsivät anomuksen vakauttamiseen ja odotettavissa olevaan vilkkaaseen olympialiikenteeseen vedoten. Kisat siis paransivat uusien autojen hankkimista, mutta heikensivät taksankorotusmahdollisuuksia. Vaikka olympialiikenne osoittautui pettymykseksi, taksankorotuksen saaminen viivästyi, sillä myöskään v. 1953 esitetty korotuspyyntö ei tuottanut tulosta. Kun korotus viivästyi viivästymistään alkoi liikenteenharjoittajain hätä toimeentulosta kasvaa. Helmikuussa 1953 päätettiin kutsua koolle laaja neuvottelukunta käsittelemään taksakysymystä. Eri vaiheiden jälkeen päätettiin 13.3. painostustoimenpiteenä supistaa liikennettä toukokuun alusta alkaen. Supistamista päätettiin kuitenkin siirtää 21.4., koska toimenpiteellä ei näyttänyt olevan saavutettavissa haluttua tulosta. Kokonaan ajatuksesta ei kuitenkaan luovuttu, vaan katsottiin, että myöhemmin saattaisi tulla harkittavaksi liikenteen keskeyttäminen kokonaan. Liikenteenharjoittajain harkitsemia kovia painostuskeinoja

voidaan pitää merkinä yrittäjien suuresta taloudellisesta hädästä, mikä suoraan pakotti ryhtymään johonkin.⁹

Taksoja korotettiin vasta v. 1954, sen jälkeen kun linja-autoliikenne oli vapautettu hintasäännöstelystä. Uusi taksa ei ollut liikenteenharjoittajain mielestä riittävä, mutta se hyväksyttiin olosuhteiden pakosta väliaikaisena sovitteluratkaisuna. Korotus tuli viime hetkellä, sillä jotkut yrittäjät olivat jo joutuneet supistamaan liikennettään.

Vuoden 1954 taksankorotus poikkesi periaatteeltaan kokonaan aikaisemmista. Nyt korotus porrastettiin, joten se ei ollut enää kaikille yhtä suuri. Valtioneuvoston asettama taksakomitea katsoi, etteivät kaikki liikenteenharjoittajat tarvinneet yhtä suuria korotuksia, vaan erityisen huolestuttavana pidettiin harvaan asuttujen seutujen ja lähiliikenteen kannattavuutta. Kaukoliikenteen taksoja nostettiin seuraavasti.

Tien laatu	Korotus prosentteina
Valtatie	0
A-kantatie	10
Muu maantie	15
Kunnan- tai kylätie	20

Myös lähiliikenteen korotukset porrastettiin. Pyrkimyksenä oli oikeudenmukaisempi tulos. Huonona puolena oli taksojen laskemisen vaikeus, sillä esim. Tampereella siihen meni kaksi viikkoa. Taksapäätös saikin osakseen paljon arvostelua, minkä lisäksi sitä sabotoitiin viivyttämällä korotusten toimeenpanoa. Myös postilaitos noudatti taksapäätöstä viivytellen.¹⁰

Saatu niukkakin taksankorotus paransi heti kannattavuutta. LAL:n laskelmien mukaan keskimääräinen bruttotuotto oli v. 1954 jo 43,70 markkaa ajokilometriä kohti, kun se oli ollut edellisenä vuonna vain 40,91 markkaa. Kun kuitenkin myös kustannukset olivat nousseet, koko erotus ei tullut liikenteen kannattavuutta parantamaan. Linjatulojen lisäykseksi voitiin joka tapauksessa arvioida n. 11 prosenttia. Siten tuolloin vallinneen yleisen noususuhdanteen myönteiset vaikutukset voitiin nähdä myös linja-autoliikenteessä.¹¹

Kustannusten kohoamisen vuoksi jätettiin jälleen lokakuussa 1955 yhteistyössä postilaitoksen kanssa taksankorotusesitys, joka jäi kuitenkin vaille päätöstä yleislakon ja sitä seuranneen hintavyöryn muutettua tilanteen täysin. Olojen epävakaisuutta kuvaa hyvin se, että yleislakon aikana taksankorotusesitystä jouduttiin lyhyenä aikana korottamaan kolme kertaa. Taksaneuvottelut osoittautuivat jälleen vaikeiksi, mutta kun apuna oli liikenneministeriön ja liikenteenharjoittajain tuki sekä yhteistyö postilaitoksen kanssa, ponnistelut johtivat tulokseen. Kesäkuun alussa 1956 saatu kuljetusmaksujen lisäys korjasi tilannetta osittain – joskin paikallis- ja lähiliikenne sekä syrjäseutujen liikenne joutuivat



Linja-autoasemilla oli vilinää parhaimpina tulo- ja lähtöaikoina, mutta linja-autojen keskikuormitus pieni 1950-luvulla tuntuvasti. Taloudellisista vaikeuksista huolimatta linja-autoliikenteen suorite kasvoi ja palvelutaso parani. Kuva Seinäjoen linja-autoasemalta v. 1955. Oy Matkahuolto Ab:n arkisto.

hintaviranomaisten »tinkimisen» kohteeksi. KYTM määräsi taksapäätöksen yhteydessä, että rahastus oli suoritettava matkustajan noustessa autoon ja että matkustajalle oli annettava matkalippu. Päätöksen toteuttaminen ei sujunut hankaluuksitta.¹²

Taksankorotuksesta huolimatta LAL:n hallitus joutui toteamaan, ettei kannattavuus v. 1956 ollut tyydyttävä. Kirjanpidollinen voitto pieni edelliseen vuoteen verrattuna n. 57 prosenttia. Liikenne kulutti ilmeisesti pääomaansa, mikä ei ollut hyväksi toiminnan jatkuvuuden ja kehittämisen kannalta. Tilanne huononi kuitenkin entisestään vielä v. 1957, kun polttoaineen hinnannousu sekä devalvaatiosta aiheutunut autojen ja autotarvikkeiden hinnannousu lisäsivät kustannuksia rajusti. Liikenteenharjoittajat olivat paikoitellen erittäin tyytymättömiä. Tilanteen vakavuutta kuvaa sekin, että LAL katsoi viisaimmaksi suorittaa jäsenkyselyn. Kun ministeriö ehdotti anotun 15 prosentin korotuksen sijasta 6,5 prosenttia, liiton johto oli vaikean ratkaisun edessä, Kun pienäkin viivästystä pidettiin joillekin linja-autoliikenneyrityksille niiden jatkuvuuden kannalta jopa kohtalokkaana, taksankorotusesitys hyväksyttiin, mutta liittoneuvosto päätettiin kutsua koolle. Linja-autoliikenne oli joutunut todella vakavaan kannattavuuskriisiin.¹³

Vuosi 1958 ei tuonut olennaista parannusta. Liikenteestä aiheutuneisiin kustannuksiin nähden taksat olivat liian pienet. Vaikeudet koituivat joillekin yrityksille ylitsepääsemättömän suuriksi. Ponnistelut taksankorotuksen saamiseksi jäivät jokseenkin tuloksettomiksi. Yrittäjien kannalta oli myönteistä se, että välillä jo uhannut dieselveron korotus jäi toteutumatta.¹⁴

Maamme taloudellinen tilanne parani v. 1959, mistä lienee osittain johtunut liiton esittämän taksankorotusanomuksen ratkaiseminen ennätysnopeasti ja aikaisempaan käytäntöön verrattuna yllätyksellisesti: huhtikuun 10. p:nä annettu päätös oli käytännöllisesti katsoen täysin myönteinen. Tulonlisäyksen ohella tässä päätöksessä oli merkittävää se, että se kavensi maantie- ja rautatietariffien välistä eroa. Kun vielä kamppailu dieselveron korotuksesta päättyi »ratkaisemattomaan», päästiin vuosikymmen vaihtamaan toiveikkaasti.¹⁵

Kuten edellisestä selonteosta ilmeni, linja-autoliikenteessä oli edelleenkin käynnissä ankara kustannusten ja taksojen kilpajuoksu. Liikenteenharjoittajain käsityksen mukaan kustannukset nousivat milteipä jatkuvasti taksoja nopeammin. He olisivat halunneet korjausta myös menoihin, esim. verotusta keventämällä. Niinpä esim. Oulun osaston jäsenet »purnasivat»¹⁶ voimakkaasti yksinomaan taksojen korotusten käyttämistä kannattavuuden parantamiseksi, koska pitkillä ja harvaanasutuilla reiteillä kyytimaksujen korottaminen vähensi matkustajia entisestäänkin. Liikennettä rationalisoimalla ja suuriin luottoihin turvautuen linja-autoliikenne kuitenkin kehittyi tuntuvasti 1950-luvun aikana, liikennesuorite kasvoi ja palveluiden taso parani.

... KUSTANNUSKRIISI JATKUU 1960- JA 1970-LUVULLA

Linja-autoliikenteen 15 viime vuoden suurimmat vaikeudet ovat olleet liikenteen talouteen liittyviä. Taloudellisten kysymysten hoitaminen on aiheuttanut paljon työtä ja huolta liikenteenharjoittajille ja heidän ammattijärjestölleen, minkä vuoksi juuri taloudellisiin kysymyksiin on tämän kauden esittelyssä pyritty kiinnittämään riittävästi huomiota. Tarkka analyysi jää kuitenkin myöhempiä aikoina tehtäväksi.

Maan taloudellinen tila¹⁷

Maailmantaloudessa voimakkaana v. 1959 näkynyt korkeasuhdanne ulotti vaikutuksensa Suomeen v. 1960, josta tuli maamme taloushistorian parhaimpiin kuuluva vuosi. Kansantuote kasvoi noin yhdeksän prosenttia. Suotuista kehitys jatkui seuraavanakin vuonna, joskin vuoden loppupuolella alkoi jo näkyä merkkejä korkeasuhdanteen heikkenemisestä. Kansantuote kasvoi vielä noin seitsemän prosenttia. Myös hintojen vakavuus ja kauppataseen vaje olivat ominaista 1960-luvun alulle.

Vientiteollisuutemme joutui vaikeuksiin korkeasuhdanteen kääntyessä v. 1962 selvään laskuun. Vaihtotaseen vajuus suureni ja Suomen Pankki kiristi rahoitusmarkkinoita. Alamäki jatkui seuraavana vuonna, mutta kansantuote kasvoi vielä noin kolme prosenttia. Vaikka maassa oli suurimman osan vuotta voimassa hintasäännöstely, kustannustason yleistä nousua ei voitu välttää. Myös poliittisesti vuosi 1963 oli epävakaa: sisäisiin erimielisyyksiin kaatuneen hallituksen tilalle oli vaikea saada uutta, ja lopulta jouduttiin turvautumaan virkamieshallitukseen.

Taloudellinen kasvu voimistui v. 1964 lähes kaikissa teollisuusmaissa. Suomenkin vienti lisääntyi tuntuvasti, mutta toisaalta tuonti oli niin suuri, että tuontiylijäämä paisui ennennäkemättömän suureksi. Virkamieshallitus ei onnistunut yhdeksi päätehtäväkseen ottamassaan vakauttamisessa, vaan vuodenvaihteessa toteutettu liikevaihtoveron uudistus aloitti hintavyöryn. Elinkustannusindeksi nousi edelliseen vuoteen verrattuna n. 10 prosenttia. Talouselämän tasapainottomuus jatkui seuraavanakin vuonna, jolloin kansantuote kasvoi jo viisi prosenttia. Rahamarkkinat olivat tiukat, mikä vaikeutti myös linja-autoliikenteen luotonsaantia.

Kansainväliset suhdanteet taantuivat v:n 1966 lopulta lähtien lievästi. Kokonaistuotannon kasvuvauhti väheni myös Suomessa. Oman suhdannetaantumamme juuret eivät kuitenkaan olleet niinkään vientimarkkinoiden heikkenemisessä, vaan kotimaisen kustannustason nousussa, joka heikensi viennin kansainvälistä kilpailukykyä. Kansantulon reaalikasvu jäi v. 1966 vain kahteen prosenttiin. Vuosi 1967 ei ollut paljon edeltäjäänsä parempi, joskin kansantulo kasvoi jo kolme prosenttia. Markka devalvoitiin lokakuussa 1967 viennin elvyttämiseksi ja hintojen pitämiseksi kurissa säädettiin hintasulku. Valtiovallan toimenpiteet maksutaseen tasapainoittamiseksi kohdistuivat voimakkaina myös autojen maahantuontiin. Aikaisemmin vuosi vuodelta määrätty tuonnin erikoisvero säädettiin nyt pysyväksi. Inflaatiovaaraa pyrittiin torjumaan vakauttamissopimuksen ja taloudellisen valtalain avulla. Kansantuote kasvoi v. 1968 vain noin kaksi prosenttia, joten kaikki devalvaatiolle asetetut toiveet taloudellisen toimeliaisuuden elpymisestä eivät toteutuneet. Sen sijaan kulutuksen kasvu saatiin pysähtymään ja vienti vilkastui niin, että kauppatase kääntyi vientivoittoiseksi ensimmäisen kerran v:n 1958 jälkeen.

V. 1969 vallitsi jälleen korkeasuhdanne, jonka aikana yllettiin seitsemän prosentin kasvuun. Kustannusten nousu saatiin pysymään kohtuullisena vakauttamissopimuksen avulla. Kansantuote kasvoi seuraavana vuonna vielä kuusi prosenttia, mutta vuonna 1971 oli jo matalasuhdanne. Seuraavana vuonna päästiin jälleen lähes seitsemän prosentin kasvuun ja rahamarkkinat olivat poikkeuksellisen keveät. Suhdannenousu hidastui hieman v. 1973, sillä kansantuote kasvoi vajaat kuusi prosenttia. Hintatason nousu oli huolestuttavan suuri. Kansantuotteen kasvun hidastuminen, vaihtotaseen vajauksen kasvu ja inflaatiovauhdin kiihtyminen jatkuivat v. 1974. Inflaatiovauhti oli peräti 17 prosenttia

edellisen vuoden hintojen nousua suurempi. Tuontihinnat nousivat kansainvälisen inflaation ja erityisesti öljyn hinnan suuren nousun vuoksi lähes 45 prosenttia. Rahamarkkinat pysyivät kireinä. Kansainvälisen taantumun ja omien ongelmien aiheuttamat vaikeudet lisääntyivät v. 1975, jolloin vaihtotaseen vaje kaksinkertaistui ja kokonaistuotannon kasvu jäi vain puoleen prosenttiin. Taloudellinen kasvumme hidastui vuosina 1975 ja 1976 enemmän kuin koskaan aikaisemmin sotien jälkeen.

Maamme taloudellinen tilanne muistutti siis melkoisesti aallokkoa. Välillä matkattiin komeasti korkeasuhdanteen harjalla, välillä luotailtiin aallonpohjan taloudellisia karikkoja. Mukautuminen muutoksiin ja uusiin tilanteisiin vaati liikenteenharjoittajilta suuria ponnisteluja, kuten myöhemmin tarkemmin ilmenee.

Keskikuormitus pysyy pienenä

Lähinnä yksilöllisen liikenteen lisääntymisestä aiheutunut keskikuormituksen lasku jatkui voimakkaana 1960-luvulla. Kun *keskikuormitus* oli 1950-luvun alussa vielä yli 14 matkustajaa ja vuosikymmenen puolivälissäkin lähes 14 matkustajaa, se laski v. 1969 peräti 11 matkustajaan, kuten seuraava yksityistä linja-autoliikennettä koskeva asetelma¹⁸ osoittaa.

Vuosi	Kuormitussuhde prosentteina	Keskikuorma matkustajaa
1960	32.4	12.1
1961	31.0	11.8
1962	29.5	11.3
1963	29.2	11.3
1964	27.8	10.9
1965	29.8	10.9
1966	26.8	10.8
1967	26.6	10.9
1968	25.9	10.7
1969	26.3	11.0
1970	26.9	11.5
1971	26.5	11.5
1972	26.2	11.6
1973	26.9	12.1
1974	26.9	12.3
1975	26.6	12.4
1976	26.3	12.5

Luvuista on syytä huomauttaa, että ne ovat keskiarvoja. Tilanne vaihteli eri puolilla maata, eri yritysten välillä ja vielä linjakohtaisesti. Keskikuormituksen aleneminen pysähtyi 1960-luvun lopussa, minkä jälkeen alkoi loiva nousu;

1950-luvun lopun taso saavutettiin 1970-luvun puolivälissä. »Pelastukseksi» tulivat yhä lisääntyneet koululaiskuljetukset. Myös kuormitussuhde, joka riippuu matkustajien luvun lisäksi myös autojen koosta, heikkeni 1960-luvun alun yli 30 prosentista niin, että se pysytteli v:n 1965 jälkeen alle 27:n. Tilanne oli vaikein kehitysalueilla, joiden sivukylistä muutettiin lähitaajamiin tai kauemmaksi eli Etelä-Suomeen ja jopa Ruotsiin. Samanaikainen muuttoliike ja henkilöautojen lisääntyminen vähensivät matkustajia haja-asutusalueiden linja-autoista.

Kannattavuuden tarkastelua

Seuraava kannattavuutta ja sen muutoksia kuvaava taulukko perustuu yritysten kirjanpitoon.

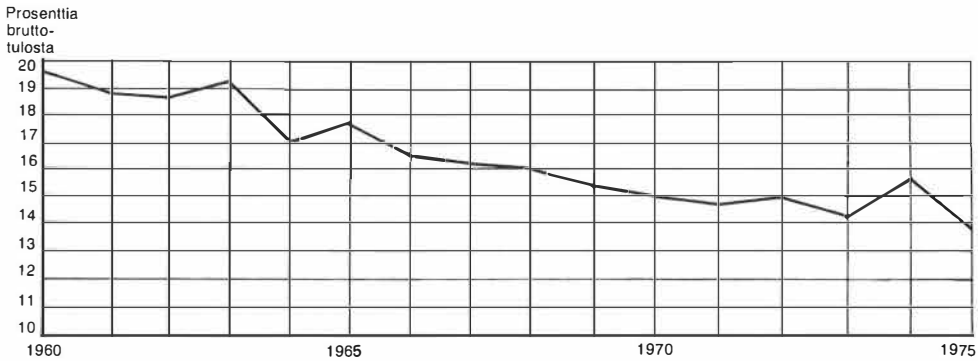
Taulukko 50. Linja-autoliikenteen tulot ja menot 1960–1975.¹⁹

Vuosi	Tulot				Menot				Erotus	
	Milj. mk		x		Milj. mk		x		Milj. mk	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
1960	151.3	200.6	12	12	149.0	198.2	11	10	+ 2.3	+ 2.3
1961	164.0	216.7	8	8	161.8	216.7	9	9	+ 2.2	0.0
1962	179.1	237.8	9	10	177.0	238.5	9	10	+ 2.1	- 0.7
1963	195.2	256.9	9	8	191.9	258.9	8	9	+ 3.3	- 1.9
1964	209.4	278.4	7	8	208.0	284.7	8	10	+ 1.4	- 6.3
1965	226.4	301.2	8	8	224.1	309.0	8	9	+ 2.2	- 7.8
1966	244.0	321.7	8	7	241.3	333.4	8	8	+ 2.7	-11.8
1967	269.9	354.0	11	10	267.2	360.8	11	8	+ 2.6	- 6.7
1968	312.1	397.8	16	12	307.8	410.3	15	14	+ 4.3	-12.6
1969	331.5	418.0	6	5	327.8	432.9	7	6	+ 3.7	-14.9
1970	356.8	447.4	8	7	354.3	468.8	8	8	+ 2.5	-21.4
1971	404.1	500.8	13	12	400.4	539.0	13	15	+ 3.7	-38.2
1972	452.1	557.8	12	11	447.2	608.1	12	13	+ 4.9	-50.3
1973	537.9	675.7	19	21	532.7	756.4	19	24	+ 5.1	-80.7
1974	772.3	835.5	25	24	657.2	917.3	23	21	+15.1	-81.8
1975	787.0	977.1	17	17	781.0	1000.5	19	20	+ 6.0	-123.4

a = yksityinen linja-autoliikenne

b = koko linja-autoliikenne

x = lisäys edellisestä vuodesta prosentteina



Kuvio 34. Yksityisen linja-autoliikenteen taloudellinen tulos (voitto + poistot prosentteina bruttotulosta) v. 1960–1975. Muutamaa »hyppyriä» lukuunottamatta menttiin alamäkeä, mikä johtui erityisesti nopeasta yksilöllisen liikenteen ja kustannusten kasvusta. Lähde: LALA, tilastotietoja 1960–1975.

Jos koko linja-autoliikenteen tulosta verrataan pelkästään yksityiseen liikenteeseen, edellistä heikensivät muutamien kunnallisten liikennelaitosten (erityisesti Helsingin ja Tampereen) suuret tappiot. Taulukko antaa esim. yksityisen liikenteen kannattavuudesta liian hyvän kuvan: kustannuksia lisäävien poistojen määrä on liian pieni toiminnan jatkuvuutta ja kaluston normaalia uudistamista silmällä pitäen. Esim. v. 1969 kustannukset olisivat n. 15 prosenttia esitettyä suuremmat, mikäli poistot olisi voitu kirjata täysimääräisinä, jolloin näennäinen voitto olisikin kääntynyt tappioksi. Kun esim. v. 1971 polttoainekustannukset nousivat 15 prosenttia, yleiskustannukset 14 prosenttia ja linjapalkat 12 prosenttia, poistojen lisäys oli vain seitsemän prosenttia. Tappiollisuuden tasaaminen poistoista näkyikin korkeana kaluston keski-ikä.²⁰

Liikenteen taloudellisen tuloksen selvittämiseksi on esitetty myös kuvio 34. Muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta taloudellinen tulos laskettuna voiton ja poistojen osuutena bruttotuotosta heikkeni. Huomiota kiinnittää erityisesti v:n 1974 jokseenkin hyvä tulos, vaikka yleisesti oli katsottu energiakriisin tulosten näkyvän jo v. 1974. Tulos johtuu monestakin tekijästä. Energiakriisin ja yleisen nopean inflaatiokehityksen vaikutukset eivät vielä kaikin osin kohdistuneet koko vuoteen, minkä lisäksi monet välilliset heijastusvaikutukset eivät vielä ehtineet yhtäkkisinä vaikuttaa. Tulosta »kaunistivat» varmasti myös liikenteenharjoittajain rationalisointitoimenpiteet. Kustannuksia pyrittiin karsimaan sieltä, missä se oli suinkin mahdollista. Suurissa yrityksissä rationalisointimahdollisuuksia oli enemmän ja juuri se oli tärkeä syy entistä suurempien yksiköiden syntyyn. Pienissä perheyriksissä esim. hallintokustannukset olivat jo ennestäänkin niin pienet, ettei niissä ollut supistamisen varaa. Kannattavuuden parantamiseksi osa linja-autoyriksistä otti käyttöön ATK:n, mikä mahdollisti aikaisempaa yksityiskohtaisemman seurannan.

Mutta mikä eteen, kun rationalisoinnin keinot alkavat olla loppuun käytetyt? Pelkkä taksojen korotuskaan, jota lähes yksinomaisesti käytettiin, ei ole jatkuvas- ti käyttökelpoinen ratkaisu, kuten liikenteenharjoittajat toistuvasti korostivat. Kun LAL huhtikuussa 1974 kääntyi kirjeellään²¹ valtiovarain- ja liikenneministe- riön sekä parlamentaarisen liikennekomitean puoleen, se esitti tariffeihin kohdis- tuneen paineen helpottamiseksi seuraavia toimenpiteitä:

1. linja-autoille oikeutta käyttää verotonta polttoainetta,
2. linja-autojen esinekohtaisen eli dieselperon poistamista,
3. liikevaihtoveron poistamista linja-autokalustolta,
4. vakuutusveron poistamista linja-autoilta sekä
5. ylöspäin porrastetun työnantajain sosiaaliturvamaksun poistamista, lin- ja-autoliikenteen saattamista valtioneuvostonjärjestelmän piiriin ja linja-au- tonkuljettajien työmatkakustannusten verovähennysoikeuden sallimista täysimääräisenä.

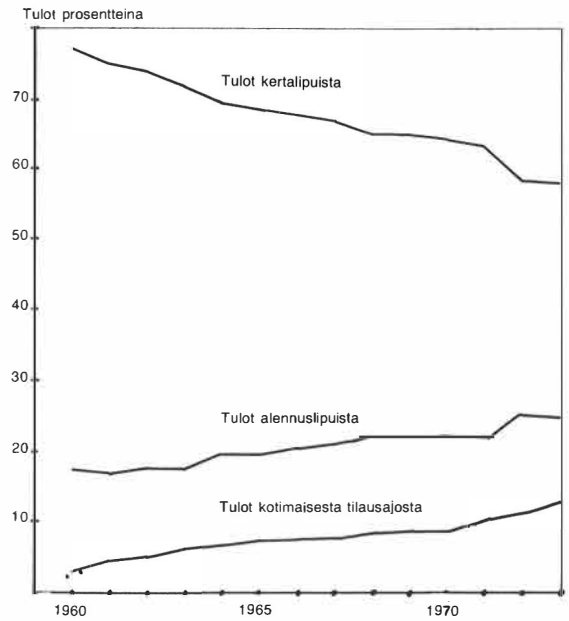
Keinoista ei ollut puutetta, mutta tahtoa linja-autoliikenteen tukemiseksi ei tuntunut löytyvän joukkoliikenteelle suopeista puheista huolimatta. Tutkimatta- kin paras joukkoliikennekokeilu olisi ollut linja-autoliikenteen kustannusten alentaminen, jolloin jatkuvilta taksankorotuksilta olisi voitu osittain välttyä.

Liikenteenharjoittajat eivät tunteneetkaan olevansa tasa-arvoisessa asemassa. Esim. toiminnanjohtaja Mäkipeska²² totesi v. 1974, että Suomi oli ainakin Keski- ja Pohjois-Euroopassa idästä länteen ainoa maa, jossa ei vielä ollut ryhdytty minkäänlaisiin toimenpiteisiin eriarvoisuuden poistamiseksi, sillä lähes 60 pro- senttia kaikesta joukkoliikennematkustuksestamme tapahtui täydellisen kustan- nusvastaavuusperiaatteen mukaisesti. Tilannetta kärjisti se, että muu osa (mat- kustus rautateitse sekä yhteiskunnan suoranaisesti harjoittama linja-autoliikenne) oli voimakkaasti subventoitua. Siten meillä linja-autotaksa oli 40–60, jopa 100 prosenttia korkeampi kuin rautatietariffi, jota subventoitiin yhteiskunnan varoin jopa 100 prosenttisesti. Näin linja-autoliikenne ei pystynyt kilpailemaan yksilöllis- en liikenteen kanssa. Samoja seikkoja on tuotu myöhemminkin²³ toistuvasti esille, koska joukkoliikenteen kehittämistoimet jäivät näpertelyksi.

Tulojen ja menojen rakenne

Tilastojen parantuminen mahdollistaa tulojen ja menojen rakenteen tarkastelun. Tulojen rakenne ja siinä tapahtuneet muutokset on esitetty kuviossa 35. Tarkaste- lu on ulotettu vuoteen 1973, jonka jälkeen tilastointia muutettiin niin, etteivät myöhemmät tiedot ole vertailukelpoisia. Yksityisen linja-autoliikenteen tulora- kenne muuttui selvästi. Tulot kertalipuista vähenivät ja alennuslipuista sekä kotimaisesta tilausajosta saatujen tulojen suhteellinen osuus kasvoi. Selityksenä on mm. satunnaisen matkustuksen väheneminen ja linja-autoa säännöllisesti käyttäneiden – kuten koululaisten ja työssäkävijöiden – suhteellisen osuuden

Kuvio 35. Yksityisen linja-autoliikenteen tulojen rakenne 1960–1973. Kertalipputulot vähenivät ja alennuslippuista sekä kotimaisesta tilausliikenteestä saatujen tulojen suhteellinen osuus kasvoi. Lähde: LALA, tilastotietoja vuosilta 1960–1973.



kasvu. Tilausliikenteen tulot lisääntyivät kotimaisen tilausajon kasvaessa. Ulkomaisen tilausajon osuus tuloista oli koko tarkastelujakson prosentin suuruinen. Tavarankuljetuksesta saadut tulot olivat kaksi prosenttia kokonaistuloista ja muut tulot 1–2 prosenttia.

Tulojen rakenne v:n 1973 jälkeen on nähtävissä seuraavista numeroista,²⁴ jotka kuvaavat eri tuloryhmien suhteellista osuutta yksityisen linja-autoliikenteen kaikista tuloista.

Vuosi	Kertalipputulot	Alennuslipputulot	Tulot kotim. tilausajosta	Tulot ulkom. tilausajosta	Tulot tavarankuljetuksesta	Pitkäaikaisiin ajosopimuksiin perustuvat tulot	Yhteensä
1974	53	18	10	1	2	15	100
1975	51	19	10	1	2	17	100
1976	49	17	10	1	2	21	100

Kertalipputulosten osuus oli laskussa v:n 1973 jälkeenkin. Aikaisemmasta kehityksestä poiketen myös alennuslipputulot vähenivät v. 1976, minkä vuoksi toiseksi tärkeimmäksi tuloryhmäksi kohosi pitkäaikaisiin ajosopimuksiin perustuneet tulot. Tämä ryhmä muodostettiin tilastoihin juuri v. 1974, mitä aikaisemmin nämä tulot sisältyivät suurimmaksi osaksi tilausliikenteestä saatuihin tuloihin.

Seuraava taulukko on esitetty linja-autoliikenteen kustannusrakenteessa tapahtuneiden muutosten selvittämiseksi.

Taulukko 51. Yksityisen linja-autoliikenteen eri kustannuserien osuus kokonaiskustannuksista v. 1960, 1965, 1970 ja 1973 prosentteina.²⁵

Kustannuserä	1960	1965	1970	1973
Polttoaineet	18	16	16	14
Voiteluaineet	2	1	1	1
Renkaat	5	4	3	3
Korjaukset	14	12	12	12
Linjapalkat	24	28	30	32
Yleiskustannukset	14	17	18	19
Korot	2	3	3	3
Verot	3	3	3	3
Poistot	18	17	14	13
Yhteensä	100	100	100	100

Selvänä kehityslinjana oli palkkakustannusten tuntuva nousu. Samoin yleiskustannusten osuus nousi jatkuvasti ennen muuta niihin sisältyneiden sosiaalikulujen vuoksi. Poistojen suhteellinen osuus väheni, mikä on merkki heikosta kannattavuudesta: poistoja ei kyetty tekemään täysimääräisenä.

Seuraavat numerot²⁶ osoittavat *kustannusrakennetta* v. 1975.

Kustannuserä	osuus prosentteina
Poltto- ja voiteluaineet	15
Renkaat	3
Varaosat ja tarvikkeet	5
Ulkopuolella suoritettu korjaus ja huolto	1
Linjapalkat	32
Korjaus- ja huoltopalkat	5
Johto- ja toimistopalkat	5
Lakisääteiset sosiaalikulut	7
Muut sosiaalikulut	1
Autojen vakuutukset	2
Mootoriajoneuvovero	1
Muut liikennekulut	5
Poistot autoista	12
Muut poistot	1
Korkokulut	3
Muut kulut	1
Välittömät verot	3
Yhteensä	100

Palkkamenot sosiaalikuluihin olivat peräti 50 prosenttia menoista. Osuuden kasvu oli nopea, kuten monilla muillakin työvoimavaltaisilla aloilla.

»Taksakaruselli»

Taksoja oli 1960–1970 -luvullakin korotettava useaan kertaan, kun muita keinoja kustannusten kasvun korvaamiseksi ei käytetty. Vaikka taksojen korotukset »noteerattiinkin» tarkasti, edes kaikki yrittäjät eivät kiireidensä vuoksi pystyneet aina seuraamaan kokonaistilannetta, joten lyhyt historiallinen katsaus lienee aiheellista.

Tavanomaisuudesta poikkeavaa tapahtui taksarintamalla heti v. 1961: taksan-korotusesitystä ei tehty, vaan entisillä kuljetusmaksuilla yritettiin selviytyä ja toivottiin hintatason vakiintuvan. Vaikka taksojen korottaminen oli liikenteenharjoittajista yleisesti vastenmielistä, korotusesityksen tekeminen oli seuraavana keväänä jälleen välttämättömyys. Henkilökuljetusmaksut nousivat 1.5.1962 n. 10 prosenttia, mutta tavarankuljetustaksojen korotusesitys »jäädettiin». Vuoden 1963 taksankorotusneuvottelut olivat kireät, mitä kuvastaa LAL:n vetoaminen pääministeriinkin. Anotun 10 prosentin sijasta saatiin lopulta 5,6 prosenttia. Tilausajotaksojen korotusesitys jäi ratkaisematta, mutta tavarankuljetusmaksujen nostamiseen saatiin lupa. Kuljetusmaksuja korotettiin myös v. 1964 ja 1965 noin viidellä prosentilla, vaikka esim. v. 1965 kustannusten nousuksi laskettiin 13 prosenttia. Päätös herätti ammattikunnassa yleistä tyytymättömyyttä.²⁷

Ennen muuta linjahenkilökunnan suuret palkankorotukset, yleinen kustannustason nousu sekä matkustajien väheneminen pakottivat jälleen v. 1966 pohtimaan taksakysymystä. Toteuttamiskelpoisia ratkaisumalleja oli vain yksi entinen: ministeriölle jätettiin n. kahdeksan prosentin henkilökuljetusmaksujen tarkistus-anomus, joka johti toukokuun alusta n. 5–5,5 prosentin korotukseen. Kun kustannukset kasvoivat mm. polttoaineen hintojen osalta eikä verohelpotuksia ollut näkyvässä, jätettiin vielä marraskuussa korotusanomus, jonka perusteella myönnettiin n. 5,4 prosentin korotus seuraavan vuoden alusta. Liiton hallitus katsoi aiheelliseksi varoittaa yrittäjiä optimismista uusien korotusten suhteen, mikä oli otettava huomioon liikenteen lisäyksiä suunniteltaessa.²⁸

Vuosi 1967 oli taksankorotusten osalta poikkeuksellinen. Vuoden alussahan astui voimaan edellisen vuoden lopussa hyväksytty korotus. Hintatason vakiinnuttamiseksi pyrittiin selviytymään ilman muita korotuksia. Asian edistämiseksi annettiin mm. »linnarauha»-julkilausuma. Taloudellinen kehitys oli kuitenkin odotettua huonompi, minkä vuoksi maksujen korottaminen alkoi jo syyskuussa näyttää väistämättömältä. Lokakuussa toteutettu devalvaatio ei antanut aikaa odotella. Kustannuslaskelmat osoittivat korotustarpeen nyt poikkeuksellisen suureksi – peräti n. 19 prosentiksi. Korotukseksi hyväksyttiin vain n. 11,7 prosenttia v:n 1968 alusta lähtien. Vuosi 1968 oli vieläkin poikkeuksellisempi kuin edeltäjänsä: hinta- ja palkkasulku teki tyhjäksi korotusaikeet. Syksyllä asiaa kyllä vielä pohdittiin, mutta jäsenistön ylivoimainen enemmistö katsoi, että suotuisasti kehittyneen vakauttamisen vuoksi ei vaikeuksista huolimatta ollut aihetta anoa henkilökuljetustaksojen korottamista.²⁹

Linja-autoliikenteen kannattavuuteen vaikuttavat myös poisto-oikeudet. Tältä kannalta v. 1968 poisto-oikeuksien säilyttämisestä käyty kiivas kamppailu oli merkityksellinen. Hallituksen esitys olisi merkinnyt niiden oleellista huononemista. Yhteistyössä muiden ammattimaista autoliikennettä edustaneiden järjestöjen kanssa tehty »torjuntatyö» tuotti viime hetkellä tuloksen.³⁰

Taksat pysyivät ennallaan v. 1969, joten maamme talouden suotuisan kehityksen vuoksi lähes kolme vuotta meni ilman taksankorotuksia. Kesäkuussa 1970 liittoneuvoston käsiteltävä taksakysymystä jätettiin uusi taksahakemus, koska edelliseen ei suostuttu. Lukuisten lisäselvitysten jälkeen yrittäjille tarjottiin noin neljän prosentin korotusta, joka hyväksyttiin. Ennen sovitun korotuksen voimaantuloa 1.12. oli kuitenkin kustannusten nousun vuoksi jo jätettävä uusi korotusesitys. Se hyväksyttiin ja 1.3.1971 taksa nousi kahdeksan prosenttia, mikä ei kuitenkaan enää vastannut kustannusten nousua. Perinpohjaisen selvityksen jälkeen jätettiin marraskuussa korotusanomus. Kova oli inflaation vauhti! Vuonna 1971 tehtiin järjestelyjä, jotka vaikuttivat välillisesti myös taksa-asioihin: LAL:oon palkattiin tutkija seuraamaan ja edistämään taloudellista kehitystä, ja LAL:n aloitteesta perustettiin 15.9.1971 *linja-autoliikenteen kustannustoimikunta*. Sen puheenjohtajaksi tuli dipl. ins. Ilpo Krootila ja sihteeriksi esittelijä varat. Jaakko Pohjola liikenneministeriön tieliikenneosastolta. Jäsenet edustivat LAL:n lisäksi sosiaali- ja terveysministeriötä, opetusministeriötä ja työmarkkinajärjestöjä.³¹

Taksankorotuksia oli kaksi v. 1972, noin kahdeksan ja kuuden prosentin suuruiset. Korotuksen saaminen seuraavana vuonna osoittautui niin vaikeaksi, että asiaa käsiteltiin liiton hallituksen lisäksi myös liiton osastoissa ja liittokokouksessa, joka antoi valtuudet mihin tahansa toimenpiteisiin. Energiakriisi varjosti. Heinäkuussa saatiin 11 prosentin tarkistus henkilötaksoihin ja lisäksi nostettiin tavarankuljetusmaksuja. Ratkaisut eivät tyydyttäneet liikenteenharjoittajia, mikä esitettiin heti hintaneuvostolle. Eri vaiheiden jälkeen oli myönteisenä tuloksena ohje sarjalipputaksaa korkeampien korvauksien maksamisesta koululaisten kuljetuksista linjavuoroissa. Vuoden lopussa oli merkittävä tapahtuma, sillä em. kustannustoimikunnan mietintö valmistui joulukuussa. Nyt saatiin valmiiksi laajin ja perusteellisin linja-autoliikenteestä tehty taloudellinen selvitys. Sen mukaan normaalisti hoidetun linja-autoliikenteen taksojen jälkeenjääneisyys oli marraskuun lopulla 1973 keskimäärin peräti 30 prosenttia. Yrittäjien huoli ei ollut aiheetonta.³²

Polttoaineen suuren hinnannousun vuoksi taksoja korotettiin helmikuussa 1974 peräti 17,5 prosenttia. Valinnanvaraa ei ollut yrittäjillä eikä hintaviranomaisilla, sillä muilla keinoin kompensatiota ei saatu. Korotustarve olisi ollut 25,5 prosenttia. Helmikuussa tehtiin myös toisen linja-autoliikenteen palvelukykyyn tuntuvasti vaikuttanut päätös: elinkeinohallitus suostui siihen, että liikenteenharjoittaja ja asianomainen kunta saivat erikseen sopia korvauksesta, jonka kunta taksanmukaisen maksun lisäksi suorittaa koululaisten kuljettamisesta aikatau-

– Jokohan linja-autotaksat taas nousevat, kun kevätkin on jo tulossa? Hyvä kuitenkin, että nuo tiemiehet vihdoin viimein saivat tehtyä edes muutaman katollisen pysäkin. – Mietteet voivat tietysti olla jotkut muutkin, mutta taksoja oli joka tapauksessa kustannusten kasvaessa korotettava myös yrittäjien mielestä liian usein, kun esim. verohelpotuksia ei annettu. Valokuvannut Rismo Virpimaa v. 1977.



lunmukaisissa vuoroissa. Ilman tätä päätöstä linja-autoliikenteen olisi ilmeisesti ollut pakko supistaa liikennettä heikoimmin kannattavilla reiteillä. Seuraava yleinen taksankorotus tuli elokuussa, ja marraskuussa jätettiin uusi anomus.³³

Mikäli vielä jatkettaisiin taksakysymysten käsittelyä kohti vuotta 1978, kehitys olisi edellä esitetyn kaltaista: hintojen nousua, taksan korotuksia, kustannusten nousua, taksankorotusesityksiä jne. Yksitoikkoista ja pitkästyttävää luettavaa. Se oli kuitenkin yrittäjän karua arkea ja koko toiminnan keskeisimpiä kysymyksiä. Kannattavuudessa oli vain kaksi osatekijää, tulot ja menot. Tulot riippuivat olennaisesti taksoista. Automaattisesti taksankorotukset eivät kuitenkaan tulleet, vaan jokaiseen tarkistukseen tarvittiin enemmän tai vähemmän ponnisteluja, jotka riippuivat yleisestä taloudellisesta tilanteesta. Hintaviranomaisilla ja poliitikoilla sekä yrittäjillä oli omat näkemyksensä asioiden hoidosta ja ne näkemykset sopivat harvoin yhteen. Taksojen nostamisen ohella toivottiin muita liikenteenharjoittajan yrittämisen edellytyksiä parantavia toimenpiteitä, mutta konkreettista ei saatu aikaan: edellytykset kilpailuun yksilöllisen liikenteen kanssa eivät parantuneet.

Piirteitä verokysymyksistä

Ryhtymättä tarkasti selvittämään verokysymystä esitetään seuraavaksi joitakin veroasioita. Verot muodostivat yhteensä jo melkoisen menoerän, joka vaikutti liikenteen kannattavuuteen ja sen kautta taksoihin.

Dieselverokysymys oli 1960-luvun alussa keskeisesti esillä. Autoilijat olivat löytäneet »veroporsaanreiän»: suurin osa heistä oli ryhtynyt käyttämään polttoaineena verovapaata polttoöljyä, minkä vuoksi valtion polttoaineesta saamat verotulot vähenivät. Valtioneuvosto antoi vuoden tukkimiseksi eduskunnalle lakiesityksen, jolla »mökäöllyn» käyttö autoissa piti kieltää. Nyt hallitus katsoi aiheelliseksi tehdä polttoöllyn käyttämisen tietyissä dieselajoneuvoissa rangaistavaksi teoksi. Seuraamukset määräysten rikkomisesta ehdotettiin koviksi. Tuntuvien sakkojen ja ajokortin menetyksen lisäksi uusitusta rikkomuksesta saattoi esityksen mukaan seurata ammattimaiseen autoliikenteeseen oikeuttaneen luvan peruutus. Esitys kaatui kuitenkin hallituksen harmiksi lakimiesten asiantuntijalausuntoihin. Nyt hallitus antoi 25.5.1961 uuden lakiesityksen, mutta sekään ei johtanut tulokseen. Asia katsottiin viisaimmaksi valmistella nyt huolellisesti ja autoilijoiden iloksi ajo polttoöljyllä jatkui.³⁴

Vuoden 1962 alusta voimaan tullut väliaikainen laki lopetti verottoman polttoaineen avulla ajon. Nyt polttoöljyä käyttävien autojen lisäveron verokerroin määrättiin viideksi, kun se oli muuten kaupunkiliikenteessä yksi ja maaseudulle ulottuvassa liikenteessä 1,2. Lain voimassaoloaika oli vuosi, jonka aikana moottoriajoneuvoverolain uudistuksen arveltiin valmistuvan. Valmistelu kuitenkin jatkui ja jatkui. Eduskuntakin kiirehti asiaa, mutta työ oli vielä v:n 1963 lopussa pahasti kesken. Sen sijaan liikenteenharjoittajia säilytettiin muilla verokysymyksillä, kun yllättäen tuli esille rekisterimaksun nostaminen kaksinkertaiseksi. Kysymyksen käsittelyssä oli alkuvaiheessa tietynlaisen »kytkykaupan» käryä ja taistelusta tuli tiukka. Liitto teki töitä vaivoja säästämättä, minkä vuoksi nousu saatiin jäämään 60 prosenttiin. Samana vuonna tehty liikevaihtoveron uudistus sen sijaan merkitsi liikenteenharjoittajille vähäistä helpotusta aikaisempaan verrattuna.³⁵

Moottoriajoneuvoveron uudistus tuli v. 1964 ratkaisuvaiheeseen oltuaan vireillä viidettä vuotta. Komitea sai työnsä valmiiksi 4.7., minkä jälkeen mietintö lähti lausuntokierrokselle. Kiireestä kieli se, että lausuntojen saantiin varattiin aikaa vain kaksi viikkoa. Ensimmäinen uudistusesitys annettiin eduskunnalle jo 4.9. komitean mietintöön pohjautuvana, joten autojärjestöjen esityksiä ei ollut otettu vähäisessä määrin huomioon. Oli siten luonnollista, että järjestöt pyrkivät tässä vaiheessa vaikuttamaan eduskuntaan. Linja-autoliikenteeseen helpotuksia ei onnistuttu saamaan, mutta ponnistelujen tuloksena lait saatiin yksivuotisiksi evästettyinä ponnella verolakien vaikutusten tutkimisesta.

Mikä oli sitten tulos, joka oli yrittäjille luonnollisesti tärkeämpi kuin prosessi? Dieselvero jäi nyt kokonaan pois, mutta polttoaineen hinta nousi 10,35 penniä

litralta, joten vero sisällytettiin polttoaineen hintaan. Yhdessä ajoneuvokohtaiseen veroon tehdyn muutoksen kanssa kokonaistuloksena sellaisten yritysten tilanne helpottui, joiden ajomäärät olivat suhteellisen vähäiset. Suurelle osalle verotus tuli kuitenkin entistä raskaammaksi.³⁶

Autojärjestöt työskentelivät v. 1965 määrätietoisesti yksivuotisina hyväksytyjen verolakien muuttamiseksi. Lopputulos oli kuitenkin lakien hyväksyminen uudestaan muutoksitta, mutta taas vuodeksi, mikä antoi vielä mahdollisuuksia. LAL pyrki ajamaan veroihin helpotuksia työskennellen tiiviisti yhdessä Suomen Kuorma-autoliiton ja Suomen Taksiliiton kanssa. Vastoin pyrkimyksiä saatiinkin lisää kustannuksia, kun alkukesästä 1966 nimetty uusi hallitus »tuliaislahjana» korotti polttoaineiden hintoja. Tämä toimenpide kannusti ponnistelemaan entistäkin enemmän verotuskompensaation saamiseksi, mikä osoittautui kuitenkin pian mahdottomaksi, koska viranomaiset pitivät ainoana mahdollisuutena taksosten korottamista.³⁷

Verokysymysten ajaminen antoi jatkossakin miltei jatkuvasti paljon työtä autojärjestöille, mikä kuitenkin silloin tällöin johti autoilijan kannalta myönteiseen lopputulokseen. Esim. v:n 1971 budjettiin esitetty dieselpolttoaineen valmistusveron korotus onnistuttiin torjumaan. Tulokset olivat kuitenkin monesti vain väliaikaisia. Tärkeimmissä pyrkimyksissä ei kuitenkaan onnistuttu. Erityisesti 1970-luvulla esitettiin useasti ja eri yhteyksissä taksankorotusten vaihtoehtona linja-autoliikenteen vapauttamista polttoaineen valmisteveron lisäverosta, autokohtaisesta dieselverosta, autokaluston liikevaihtoverosta ja vakuutusverosta, joiden tuotto oli esim. v. 1972 valtiolle vajaa 40 milj. markkaa. Esitykset eivät johtaneet tulokseen. Poliittista tai muutakaan tahtoa linja-autoliikenteen kustannuspaineen helpottamiseksi verotusta keventämällä ei joukkoliikenteelle myönteisistä puheista huolimatta päätösvaiheessa löytynytäkään. Niinpä sitten linja-autoliikenteen erityisverojen osuus oli v. 1977 liikevaihtovero mukaan lukien 11,5 prosenttia henkilökilometrin keskihinnasta, mikä ilmeni liikenteen kustannusvastaavuutta ja sen edellyttämää vero-, maksu- ja tariffipolitiikkaa tutkineen työryhmän selvityksistä. Sama työryhmä lausui: »Ottaen huomioon, että linja-autoliikenne on laajin ja maata tasapuolisimmin palveleva joukkoliikennemuoto työryhmä katsoo, että linja-autoliikenteen verorasitusta ei tulisi enää lisätä, vaan päinvastoin tulisi miettiä keinoja verorasituksen keventämiseksi tarkoituksena ylläpitää harvaan asuttujen alueiden joukkoliikennejärjestelyt».

Moottoriajoneuvoverotoimikunta katsoi, että v. 1977 voimassa ollut dieselöljyn valmisteveron ja moottoriajoneuvoveron yhdistelmä toteutti dieselkäyttöisten ajoneuvojen osalta hyvin suoriteperusteiselle verojärjestelmälle asetetut vaatimukset, joten toimikunnan mielestä ei ollut aihetta verotusjärjestelmän muuttamiseen tältä osin. Toimikunta katsoi, että verotus tulisi säätää kustannusvastaavuutta alemmalle tasolle linja-autojen, taksien, myymäläautojen ja paloautojen osalta.³⁸

Kalusto

AUTOJEN SAANTI ONGELMANA 1950-LUVULLA

Määrä ja automerkit

Linja-autojen määrällisen kehityksen seuraamiseksi on esitetty seuraava taulukko.

Taulukko 52. Linja-autot 1953–1959 joulukuun 31. pnä.¹

Vuosi	Yksityinen linja-autoliikenne		Koko linja-autoliikenne		
	kpl	x	kpl	x	y
1953	2 851	..	3 560	..	80
1954	2 980	5	3 703	4	80
1955	3 307	11	4 034	10	82
1956	3 502	6	4 279	6	82
1957	3 587	2	4 454	4	81
1958	3 755	5	4 673	5	80
1959	3 956	5	4 914	5	81

x = muutos prosentteina edellisestä vuodesta

y = yksityisen autokannan osuus koko linja-automäärästä prosentteina

Vuosikymmenen alun kehitystä voidaan tarkastella² rekisteröityjen linja-autojen määrän perusteella. Kasvu oli nopeaa v. 1950, sillä rekisteröityjen linja-autojen määrä lisääntyi yli 10 prosenttia. Vuonna 1951 lisäys oli vain vajaa kaksi prosenttia, mutta vuonna 1952 linja-autojen määrä kasvoi peräti lähes 15 prosenttia. Tämä johtui siitä, että liikenteenharjoittajat hankkivat mahdollisimman paljon kalustoa pystyäkseen selviytymään suureksi odotetusta olympialii-kenteestä. Autojen lisäys oli suuri myös v. 1955, mikä lienee suureksi osaksi ollut heijastumaa edellisen vuoden aikaisempaa suotuisammasta taloudellisesta tilanteesta. Lieneekö vuoden 1957 yksityisen sektorin poikkeuksellisen pieni autojen lisäys johtunut v:n 1956 heikoista näkymistä, on ainakin otaksuttavissa, sillä päätökset tulevan vuoden autohankinnoista tehtiin yleensä jo edellisenä vuonna. Yksityisen sektorin osuus oli koko vuosikymmenen 80–82 prosenttia koko linja-autoliikenteen autoista, joten suuria muutoksia tässä suhteessa ei tapahtunut.

Verrattaessa autojen määrää ajomääriin molempien voidaan todeta kasvaneen suurin piirtein yhtä nopeasti. Melkoinen poikkeus on kuitenkin vuosi 1957, jolloin yhdeksän prosentin ajon lisäystä vastasi vain kahden prosentin automäärän kasvu, mikä merkitsi tehostunutta autojen käyttöä.

Sotien jälkeen liikenteessä oli vielä paljon *seka-autoja*, joiden luku alkoi 1950-luvulla nopeasti vähetä, kun uusina autoina ostettiin miltei poikkeuksetta varsinaisia linja-autoja. Seka-autoja oli rekisteröityinä vielä v:n 1950 lopussa 234, mutta v:n 1955 loppuun mennessä niitä oli vain 120. Kun seka-autot olivat v. 1957 viimeistä kertaa rekisteritilastoissa omana ryhmänään, niiden määrä oli enää 66. Seka-autot olivat 1950-luvullakin suosituimpia Hämeen ja Vaasan läänissä sekä Pohjois-Suomessa. Seka-autojen vähentyminen johtui yleisestikin havaittavissa olleesta eriytymiskehityksestä. Kuorma-autot alkoivat yhä enemmän kuljettaa suurehkoja tavaraeriä, ja esim. maidonkuljetuksia ryhtyivät hoitamaan erityiset maitoautot. »Monitoimiauton» entisessä muodossaan oli väistyttävä.³

Linja-autojen merkit ilmenevät seuraavasta taulukosta, jossa on vertailun mahdollistamiseksi esitetty myös v:n 1949 tilanne.

Taulukko 53. Erimerkkiset linja-autot v. 1949⁴, 1956 ja 1959.⁵

Merkki	1949		1956		1959	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Volvo	1 072	36	1 718	35	1 921	35
Sisu	681	23	1 195	24	1 239	23
Vanaja	..	..	407	8	777	14
Scania-Vabis	58	2	448	9	616	11
Bedford	54	2	223	6	208	4
Mercedes-Benz	46	2	69	1	111	2
Austin	50	2	86	2	60	1
Chevrolet	291	10	117	2	56	1
Fargo	32	1	53	1	44	1
Citroen	77	3	90	1	40	1
Commer	..	..	40	1	35	1
Ford	74	2	37	1	35	1
Studebaker	55	2	17	0	5	0
Reo	188	6	60	1	..	..
Büssing N.A.G.	101	3	..	..	..	..
Leyland	20	1	114	2	..	..
Muut	157	5	253	5	332	6
Yhteensä	2 956	100	4 927	100	5 479	100

Volvon ja Sisun markkinaosuudet pysyivät jokseenkin samoina 1940-luvun lopusta 1950-luvun lopulle. Yhdessä nämä merkit hallitsivat lähes 60-prosenttisesti maamme linja-automarkkinoita. Vuosikymmenen puolivälissä ruotsalainen Scania-Vabis nousi kolmannelle tilalle, mutta seuraavaksi olikin kivunnut jo uusi suomalainen automerkki Vanaja. Vanajan autotehdas⁶ syntyi Yhteis-sisu Oy:n jatkona (vrt. s. 231). Tehtaan ensimmäinen kuorma-auto valmistui v. 1945, minkä jälkeen seuraavana vuonna päästiin sarjatuotantoon. Linja-autojen alustat otettiin tuotanto-ohjelmaan vasta v. 1950.

Liikenteenharjoittajat eivät voineet pitkään aikaan saada haluamiaan automerkkejä, joten myöskään automerkit eivät täysin tasavertaisesti päässeet kilpailemaan markkinaosuuksista. Syynä oli ennen muuta kauppoihin tarvittujen ulkomaanvaluuttojen puute, minkä vuoksi juuri suomalaiset autot olivat erityis asemassa. Eniten suhteellista markkinaosuuttaan menettivät Chevrolet ja Reo. Suurin osa liikenteessä olleista 1930-luvun autoista oli juuri näitä merkkejä, jotka nyt pyrittiin poistamaan ensiksi liikenteestä.

Liikenteenharjoittajain *merkkimieltymyksistä* on ainakin kaksi laajahkoa selvitystä. LAL teki keväällä 1951 lisenssitoimikunnan tarpeisiin selvityksen Englannista ja Ruotsista tuotavien autojen tarpeesta ja ostomahdollisuuksista. Toinen tutkimus toimeenpantiin marraskuussa 1953. Kyselyiden⁷ tulokset olivat seuraavat.

Haluttu merkki	Toukokuussa 1951 %	Marraskuussa 1953 %	Markkinatilanne 1953 %
Volvo	61	44	42
Scania-Vabis	22	26	4
Bedford	9	14	5
Austin	4	0	3
Leyland	2	4	2
Commer	1	0	1
Fargo	0	1	2
Sisu	–	5	23
Vanaja	–	2	1
Muut	–	4	17
Yhteensä	100	100	100

On muistettava, että v. 1953 mukana olivat kaikki automerkit, mutta v. 1951 vain ruotsalaiset ja englantilaiset, joten tulokset eivät ole suoraan vertailukelpoisia.

Erityisesti Volvot olisivat olleet vuosikymmenen alussa haluttuja, mutta niille ei saatu riittävästi lisenssejä. Niinpä esim. v. 1950 suurin osa uusista autoista oli tuotava Englannista, jonne oli suurempi vienti. Uutena merkinä tuli v. 1950 markkinoille englantilainen Commer. Syksyllä 1950 puuhattiin meillä vielä vähän tunnetun ruotsalaisen Scania-Vabiksen maahantuontia. Tehdas oli ilmoittanut olevansa valmis myymään luotolla 300 alustaa. Ruotsin viranomaiset olivat valmiit tarvittaviin järjestelyihin, mutta suomalaisten osalta asia oli ratkaisematta vielä syyskuussa. Myönteistä tuontipäätöstä halusi myös olympiakisojen järjestelykomitea, joka suunnitteli asettaa ostajille ehdoksi, että saadut autot olisi luovutettava kesällä 1952 muutamiksi viikoiksi kisojen kuljetustehtäviin, tietysti korvauksesta.⁸

Lähinnä länsikaupan valuuttavaikeuksien vuoksi linja-autojen tuontimahdollisuuksia myös *Itä-Euroopasta* alettiin etsiä. Unkarilaisten linja-autojen maahan tuonnista oli LAL:n hallituksessa puhetta jo helmikuussa 1951. Itä-Euroopan

Aivan näin lohduttoman tyhjiltä linja-autot eivät toki vielä 1960-luvulla näyttäneet, vaikka muuttoliike ja henkilöautojen lisääntyminen vähensivätkin matkustajia etenkin haja-asutusalueilla. Koululaiskuljetukset mahdollistivat liikennepalveluiden säilymisen. LALA.



kehittyneimmän linja-autojen valmistajan Unkarin Ikarus -merkkisten bussien lisäksi käyttökelpoisiksi katsottiin myös tšekkoslovakialaiset Skodat. LAL:n tilastojen mukaan v. 1954 oli käytössä yksi Ikarus, joka sai »toverin» vasta parin vuoden kuluttua. Vähäiseksi jäi myös Skodien määrä, sillä enimmilläänkin niitä oli vain neljä. Itäautot eivät olleet kalusto-ongelmien käyttökelpoinen ratkaisu.⁹

Liikenteenharjoittajille aiheutui ylimääräisiä kustannuksia, kun he eivät saaneet haluamiaan automerkkejä. Autojen soveltuvuus linjoille ei aina ollut paras mahdollinen, eikä kestävyyskään. Kun merkkikirjavuus jatkui, oli varaosia hankittava varastoon jokaista automerkkiä varten, mikä merkitsi niukkojen pääomien sijoittamista »hyllylle».

Kaluston hankinta vaikeaa

Ongelmaksi tullutta kalustonhankintakysymystä on keskeisen merkityksensä vuoksi syytä käsitellä tarkemmin. Etukäteen oli toiveikkaasti ajateltu uusia autoja saatavan v. 1950 ainakin 500–600. Arvelut jäivät kuitenkin arvailuiksi, sillä kotimaisen autotehtaan pitkäaikaisen lakon ja valuuttavaikeuksien vuoksi uusia autoja saatiin vain n. 350. Jo tämäkin hankinta merkitsi 1,4 miljardin markan



Uusia linja-autoja oli 1950-luvulla vaikea saada mm. valuutan puutteen vuoksi. Kotimaisen autotuotannon merkitys korostui. Tämä 1950-luvun Sisu oli vielä »kunnan» nokkamallia. LALA.

investointia. Vähäisen oman pääomanmuodostuksen vuoksi ostot oli tehtävä pääasiassa lainavaroin, joiden saanti oli hyvin vaikeaa. Lisäksi on otettava huomioon, ettei kalusto ollut linja-autoliikenteen ainoa – vaikkakin tärkein – uusimiskohde, sillä mm. tallit ja korjaamotilat erilaisine laitteineen kaipasivat uusimista ja laajentamista.¹⁰

Lisenssitoimikunta päätti kevätkesällä 1951, että Englannista ja Ruotsista tuotaville linja-autoille tulitisiin myöntämään lisenassejä liikenteen vaatiman todellisen autotarpeen mukaisesti. Päätös ei suinkaan merkinnyt hillitöntä tuonnin lisäystä, mikä johtui autotehtaiden toimitusvaikeuksista ja liikenteenharjoittajain kireästä rahoitustilanteesta. Puuskittaisuus oli tuonnille tyypillistä, mikä haittasi koritehtaiden toimintaa. Kun neljä koritehdasta oli Autokorityönantajain Liiton toiminnanjohtajan lausunnon mukaan 8.8.1951 kokonaan seisomassa työn puutteen vuoksi, niin jo myöhemmin syksyllä pulmaksi osoittautui koritehtaiden

pieni kapasiteetti, jota vähensi vielä suurimman koritehtaamme Ajokki Oy:n palo 30.8. Koritehtaiden tuotantokyky oli kyllä kokonaisuudessaan n. 600 autonkoria vuodessa, mutta sen saavuttaminen edellytti alustojen toimittamista tasaisesti pitkin vuotta.¹¹

Liikenteenharjoittajain luotonsaantimahdollisuuksia paransi ilmeisesti ainakin jonkin verran 1.1.1951 voimaan astunut laki, joka mahdollisti linja-autojen kiinnittämisen luoton vakuudeksi. Malli saatiin Norjasta, jossa vastaavanlainen laki oli suunnitteilla jo v. 1948. LAL yritti helpottaa rahoitusta lähettämällä v. 1951 maamme johtaville pankeille kirjelmän, jossa selviteltiin linja-autoliikenteen silloista tilaa kiinnittäen huomiota erityisesti kaluston uusimisen tärkeyteen ja sen edellyttämään luottotarpeeseen.¹²

Kuten jo edellä ilmeni, uusia linja-autoja saatiin v. 1952 olympialiikennettä silmällä pitäen aikaisempaa enemmän. Kisojen jälkeen kaluston uusimisvaikeudet jatkuivat entistään suurempina. Niinpä autojen saanti todettiin syyskuussa 1952 tuontilisenssien tiukkojen rajoitusten vuoksi suorastaan lohduttomaksi. Yrittäjien oli »tyytyminen» kotimaisiin alustoihin, joita myös oli rajallisesti saatavissa.¹³

Vuosina 1953–1954 saatiin ainoastaan 204 uutta linja-autoa, vaikka jo pelkääntään normaalin kulumisen aiheuttama tarve olisi ollut 350–400 autoa.¹⁴ Autojärjestöt pyrkivät yhteisvoimin edistämään autojen tuontia, sillä kaikenlaisista autoista oli puutetta. Järjestöt toimivat asian edistämiseksi myös yksinään. Niinpä LAL:n hallitus totesi kertomuksessaan toimintavuodelta 1953–1954 ryhtyneensä kaikkiin mahdollisiin toimenpiteisiin linja-autojen uudistusohjelman toteuttamiseksi pyrkimyksenä saada vanhentunut kalusto poistetuksi liikenteestä kahdessa vuodessa. Parannusta oli jo jonkin verran saatukin aikaan; liikenteenharjoittajain ja matkustajien mielestä kylläkin aivan liian hitaasti. Kun linja-autojen keski-ikä oli v. 1949 9,1 vuotta, se oli v. 1953 »vain» 7,8 vuotta.¹⁵

LAL:n autojen uudistamisohjelman toteutus osoittautui vaikeaksi. Valuuttatilanne oli niin kireä v. 1954, että heinäkuun loppuun mennessä oli saatu vasta 36 linja-autonalustaa, jotka olivat menneet lähinnä kunnallisille liikennelaitoksille. Esim. kuorma-autojen tuontiin verrattuna linja-autojen tuonti oli mitätöntä, sillä kuorma-autoja oli samassa ajassa tuotu n. 1000 kappaletta. Lisäksi valuuttaa oli riittänyt lähes 5 000 henkilöauton ostoon. Liikenteenharjoittajat alkoivat käydä todella kärsimättömiksi. Liittoneuvosto kutsuttiin koolle helmikuussa 1955. Lisenssiviranomaiset olivat neuvotelleet pitkään siitä, missä määrin tarve olisi tullut tyydyttää kotimaassa kokoonpannuin autoin ja missä määrin tuonnin avulla. Keskustelua oli käyty myös kotimaisten autojen laadusta. Liittoneuvosto totesi neuvottelujen käyneen tuloksettomiksi ja osittain täysin turhaksikin väittäelyksi. Kantanaan lisenssiviraston siltä pyytämiin asiantuntijalausuntoihin liittoneuvosto katsoi, ettei ollut muodostettavissa sellaista asiantuntijaelintä, mikä olisi voinut antaa kysymyksiin objektiivisen vastauksen. Se piti parhaana ratkaisuna, että kukin liikenteenharjoittaja saisi täydentää kalustoaan oman kokemuksensa ja reittiensä vaatimusten mukaan.¹⁶

Autojen tuonti helpottui vihdoon v. 1955, jonka aikana yksityisen linja-autoliikenteen autojen luku lisääntyi 327 autoa lisäyksen oltua edellisenä vuonna 129 autoa. Paine koritehtailta kasvoi, minkä vuoksi toimitusaika saattoi venyä jopa vuodeksi. Liikenteessä oli vielä v. 1956 kuitenkin n. 580 ennen sotia hankittua linja-autoa, mikä on osoitus siitä, että linja-autoliikenne joutui vielä paikoitellen toimimaan varsin vaikeissa oloissa. Vuoden 1956 lopussa tehtiin päätös, joka merkitsi linja-autojen saantimahdollisuuksien heikkenemistä uudelleen. Valtioneuvosto antoi 14.12. lisenssivirastolle sitovan ohjeen länsivaluutoilla tapahtuneen tuonnin supistamiseksi 1.4.1957 mennessä 20 prosenttia kuluneeseen vuoteen verrattuna. Päätös herätti hämmennystä. Linja-autoliikenteen osalta tilanne oli sitäkin huolestuttavampi, kun itäeurooppalaiset linja-autot eivät sopineet oloihimme. Vuoden 1957 jälkeen autojen saanti liikenteenharjoittajain tyydytykseksi taas hieman helpottui.¹⁷

Kun kaikki halukkaat eivät voineet saada uusia linja-autoja, jakelu oli vaikea ongelma. LAL pyrki pysymään siitä syrjässä katsoen kunkin autoliikkeen voivan itse päättää toimitusjärjestyksestä. Kävi kuitenkin niin, että eräs autoliike antoi informaatiota eri puolilla maata, että LAL huolehtii ostajien asettamisesta kiireellisyysjärjestykseen. Yhtäkkiä liittoon tulvahti hetkessä 255 anomusta – osa kiireellisesti jopa lentopostissa. Liitto joutui nyt oikeastaan tahtomattaan antamaan lausuntoja jakojärjestyksestä, kuten se oli tehnyt 1940-luvullakin.¹⁸

Kalustokysymysten hoito oli yksi 1950-luvun linja-autoliikenteemme keskeisistä ongelmista, joka aiheutti huolta ja vaivaa kaikille osapuolille. Vaikeuksien seurausvaikutukset heijastuivat osittain uudellekin vuosikymmenelle.

Autojen laatu

Kalustonhankintavaikeuksista oli luonnollisena seurauksena, että liikenteessä jouduttiin pitämään liian vanhoja autoja, jotka eivät vastanneet vaatimuksia. Ikääntyneisyys ilmenee selvästi seuraavista numeroista, jotka perustuvat aikataulukokouksissa kerättyihin tietoihin.

Taulukko 54. Yksityisen¹⁹ linja-autoliikenteen autojen ikäjakauma 1950–1952.²⁰

Hankintavuosi	●suus prosentteina		
	1950	1951	1952
–1936	14	12	9
1937–1939	46	39	34
1940–	40	49	58

Suuri osa linja-autoistamme oli siten 1950-luvun alkuvuosina suorastaan surkean vanhoja; olihan esim. v. 1950 liikenteessä olleista autoista n. 60 prosenttia

hankittu jo ennen sotia. Vielä v. 1952 ajossa oli 236 linja-autoa, jotka tulivat mainittuna vuonna vähintään 17 vuotta vanhoiksi ja 921 linja-autoa, joiden ikä oli 14–16 vuotta. Ainakin kaikki nämä autot olivat yli-ikäisiä. Kun vielä otetaan huomioon, millaisessa »rääkissä» autot olivat olleet sota-aikana ja sen jälkeenkin, ne olivat suurimmaksi osaksi pikemminkin romutavaraa. Liian vanhan kaluston pitäminen ajossa nosti korjauskustannukset kohtuuttoman suuriksi ja heikensi matkustusmukavuutta sekä liikenteen varmuutta.

Yksityisen linja-autoliikenteen linja-autoista oli LAL:n tilastojen mukaan v. 1957

1920–1930-luvulta	13 prosenttia,
1940-luvulta ja	23 prosenttia
1950-luvulta	64 prosenttia.

Kalustotilanne oli siten jo aikaisempaa parempi, mutta liikenteessä oli vielä melkoisesti vanhaa kalustoa. Vanhimman auton vuosimalli oli 1926.²¹

Kehitys jatkui myönteisenä vuosikymmenen loppuun, joskin vanhoja autoja saatiin korvattua uusilla liian hitaasti, kuten seuraavat numerot osoittavat.

Taulukko 55. Linja- ja kuorma-autot valmistusvuosittain v. 1959.

Valmistusvuosi	Koko linja-auto-liikenne 31.12. ²²		Yksityinen linja-auto-liikenne ²³		Kuorma-auto-liikenne 31.12. ²²	
	Autoja Kpl	%	Autoja Kpl	%	Autoja Kpl	%
–1941	363	7	266	7	1 568	4
1942–1950	1 173	21	808	22	4 596	10
1951	357	6	240	6	3 775	8
1952	535	10	394	11	4 289	9
1953	231	4	170	4	1 851	4
1954	259	5	240	6	1 261	3
1955	471	9	433	12	5 889	13
1956	593	11	454	12	7 559	17
1957	456	8	313	8	2 690	6
1958	532	10	353	11	5 034	11
1959	509	9	36	2	6 835	15
Yhteensä	5 479	100	3 715	100	45 347	100

Vertailun vuoksi mukaan on otettu myös kuorma-autot. Maamme linja-autokalustosta oli siten vuosikymmenen lopussa lähes 30 prosenttia vuotta 1951 vanhemmalta ajalta. Kuorma-autoliikenteessä »vanhuksia» oli suhteellisesti vähemmän ajossa, sillä sen vastaava luku oli vajaa 14 prosenttia. Kuorma-autoliikenteen etuoikeutettu asema uusien autojen saannissa näkyy tilastonumeroista selvästi. Onneksi linja-autoliikenteessäkin oli jo voitu luopua 1920-luvun kalustosta, sillä vanhin v. 1959 liikenteessä ollut auto oli v:lta 1933!

Kunnollisten varaosien riittävä saanti oli linja-autojen kuntoon olennaisesti vaikuttava tekijä. Tilanne oli tietenkin vaikein kaikkein vanhimpien autojen osalta. Niinpä esim. vanhoihin amerikkalaisiin Reoihin ei ollut 1950-luvun alussa löydettävissä alkuperäisiä varaosia edes tehtaalta. Vieläkin hälyttävämpää oli, ettei esim. v. 1953 ja 1954 saatu riittävästi varaosia edes ruotsalaisiin autoihin. Vanttisen antaman lausunnon mukaan useita linja-autoja oli v:n 1953 alussa jouduttu poistamaan varaosien puutteen vuoksi liikenteestä. Samana vuonna oli puutetta myös sopivankokoisista renkaista, joten liikenteenharjoittajain huolehtuminen ei ollut aiheetonta. Vuosikymmenen loppupuolella varaosia oli jo paremmin saatavissa.²⁴

Linja-autot suurenivat jatkuvasti, mikä näkyy mm. seuraavista yksityisten yrittäjien autojen keskimääräistä *paikkalukua* osoittavista numeroista.

Vuosi	Keskim. paikkaluku	Vuosi	Keskim. paikkaluku
1950	29.5	1955	32.3
1951	30.2	1956	32.8
1952	29.9	1957	33.8
1953	30.6	1958	34.2
1954	32.4	1959	35.7

Puolet autoista oli v. 1959 jo 35–38 paikkaisia. Suurimmissa tuolloin käytössä olleissa kaupunkiliikenteen busseissa oli yhteensä 70 istuma- ja seisomapaikkaa. LAL:n aloite koripituuden lisäämiseksi johti v. 1959 osittain tulokseen, kun suurin sallittu koripituus korotettiin 9,5 metriin.²⁵

Teknisellä alalla tapahtunut kehitys näkyi mm. uusien autojen ajo-ominaisuuksien ja matkustusmukavuuden parantumisena. Kun vuosikymmenen loppupuolella siirryttiin yhä enemmän täyspaineilmajarruihin, oli linja-autojen pysäyttäminen entistä varmempaa ja tehokkaampaa. Moottorien kestävyys oli joissakin merkeissä erinomainen, sillä muutamilla dieselautoilla ajettiin jopa yli miljoona kilometriä ilman moottorikorjauksia, mihin varmasti vaikutti myös voiteluaineiden laadun paraneminen.

Bulldog -malli syrjäytti nyt lopullisesti nokallisen automallin. Linja-automarkkinoille tuli 1950-luvun alussa »horisontaalimoottorilla» varustettu linja-auto, jossa moottori oli sijoitettu lattian alle akselien väliin »kyljelleen». Tällä järjestyllä auton etupäähän saatiin lisää tilaa, minkä lisäksi moottorin melu tuli sisällä pienemmäksi. Tyyppi soveltui parhaiten kestopäällystetyille teille. Alkoi vilkas keskustelu moottorin »oikeasta» sijoituspaikasta, eteen, keskelle vai taakse? Käyttöön tuli »mahurin» lisäksi myös ns. »hetku», jossa etuovi oli sijoitettu etupyörien etupuolelle (vrt. kuvio 37).

Autojen varustelutaso parani jatkuvasti, mistä oli esimerkkinä ns. baarijärjestelmän kokeileva käyttöönotto joillakin linjoilla jo 1950-luvun alkupuolella. Aluksi

ei ollut jääkaappeja, vaan tarjoamiset saatiin pysymään viileinä puiseen kaappiin sijoitetun keinojään avulla. Jääkaapit otettiin käyttöön ensin tilausliikenteessä ja pikalinjoilla.²⁶

Koriteollisuudella oli 1950-luvulla käytettävissään entistä parempia materiaaleja, minkä lisäksi myös korien valmistusmenetelmät kehittyivät. Esim.²⁷ v. 1956 Autokorityöntantajain Liitto r.y.:n kuuluneet 13 koritehdasta valmistivat lähes 500 uutta linja-autonkoria ja täyskorjasivat n. 60 koria. Eri tehtaiden osuudet kokonaistuotannosta olivat v. 1956 seuraavat.

Tehdas	Uusia koreja	Korien täyskorjauksia
Ajokki Oy, Tampere	111	6
Autokori Oy, Turku	51	10
Oy Autokorirakenne Ab, Helsinki	99	3
Ab Haldin Oy, Vaasa	50	8
Oy Helsingin Autokoritehdas Ab, Tikkurila	66	10
Kiitokori Oy, Kausala	10	5
Lahden Autokori Oy, Villähde	37	2
K. Nummela Oy, Turku	32	8
Penko Oy, Seinäjoki	31	4
Varkauden Auto Oy, Varkaus	6	–
Yhteensä	493	56

Varsinaisten koritehtaiden lisäksi jotkut liikenteenharjoittajat rakensivat myös itse koreja.

Autojen kunnosta huolehtiminen oli 1950-luvulla jo helpompaa kuin aikaisemmin, sillä sen kuluessa monet yrittäjät paransivat huoltotilojaan ja niiden varustusta, mikä tosin sitoi suuria pääomia. Autojen kunnollinen huolto ja korjaus oli kuitenkin säännöllisesti hoidetun linja-autoliikenteen edellytys. Siihen sijoitetut varat antoivat pitemmän ajan kuluessa täyden vastineen.

Tuttu automerkki 1950-luvulla oli myös Bedford. Vuoden 1953 »Peteri» saa levätä, kun kuljettajalla on tupakkatauko. Väinö Makkosen kokoelmat.



Dieselin voitto

Liikenteenharjoittajat olivat ryhtyneet käyttämään dieselaita jo 1930-luvun loppupuolella, mutta niiden yleistymisen ehkäistiin silloin lähinnä veropolitiikalla. Sota-aikana ja sen jälkeenkin dieselautoja ei ollut sanottavasti saatavissa. Dieselmoottorilla varustetut linja-autot valtasivat nopeasti Suomen linja-automarkkinat 1950-luvulla, huolimatta vuosikymmenen alun saantivaikeuksista. Luonnollisesti automiehissä oli vielä epäilijöitä, jotka eivät luopuneet bensiinimoottoreista, mutta dieselit osoittautuivat niin edullisiksi, että jo selvä enemmistö linja-autoistamme liikkui vuosikymmenen puolivälissä kaasuöljyllä, kuten seuraavat numerot osoittavat.

Taulukko 56. Yksityisen linja-autoliikenteen autojen käyttövoima 1953–1959.²⁸

Vuosi	Bensiinikäyttöisiä kpl	Kaasuöljykäyttöisiä	
		kpl	%
1953	1 788	1 063	37 (40)
1954	1 629	1 351	45 (48)
1955	1 387	1 920	58 (59)
1956	1 159	2 343	67 (67)
1957	940	2 647	74 (74)
1958	738	3 017	80 (81)
1959	585	3 351	85 (86)

() = koko linja-autoliikenne

Bulldog -malli syrjäytti 1950-luvulla lopullisesti nokallisen mallin ja dieselmoottori bensiinimoottorin. Linja autojen koko kasvoi niin, että puolet niistä oli vuosikymmenen lopussa 35–38 paikkaisia. Onni Vilkaan 25-vuotisjuhlaparaati kesäkuussa 1959. LALA.



Kun kalustoa voitiin 1950-luvun loppupuolella tuntuvasti uusia, valittiin lähes poikkeuksetta dieselauto. Vuosikymmenen lopulla bensiinikäyttöisiä autoja oli enää vain n. 15 prosenttia ja tästäkin määrästä suuri osa oli vara-autoja, joilla ajettiin vähän ja joiden vero oli bensiinikäyttöisenä pienempi. Vertailun vuoksi voidaan mainita, että Ruotsin linja-autoista yli 56 prosenttia oli dieselaitoja jo v:n 1950 lopussa. Maamme yli 7 800 linja-autosta enää vain 31 kpl oli v. 1969 bensiinikäyttöisiä.²⁹

ERINOMAISTA LAATUA JA KESKITTYYMISTÄ 1960- JA 1970-LUVULLA

Linja-autojen määrällisen kehityksen esittämiseksi on laadittu seuraava taulukko.

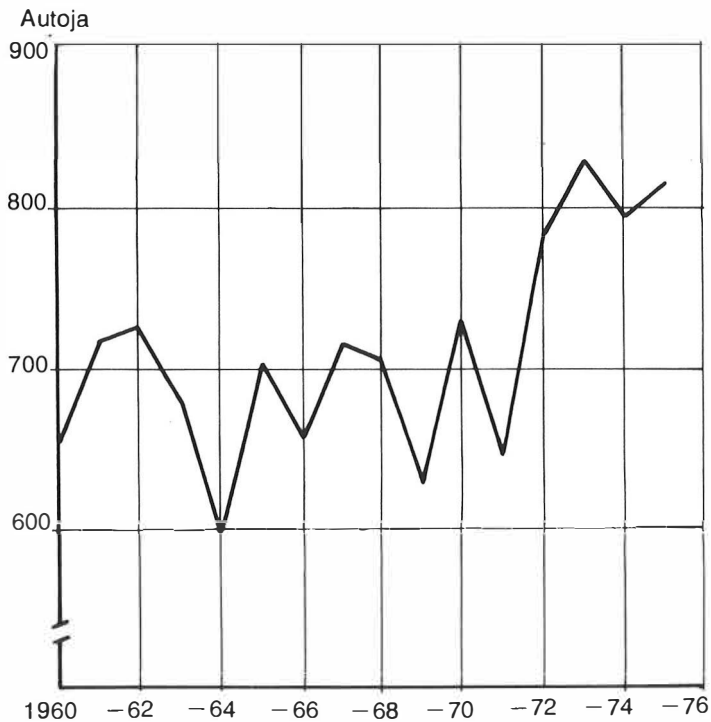
Taulukko 57. Linja-autot 1960–1975.

Vuosi	Yksityinen linja-autoliikenne ³⁰		Rekisteröidyt linja-autot 31.12. ³¹	
	kpl	x	kpl	x
1960	4 284	9	5 778	7
1961	4 464	4	6 199	7
1962	4 626	4	6 503	5
1963	4 776	3	6 844	5
1964	5 004	5	6 887	1
1965	5 221	4	6 951	1
1966	5 359	3	7 158	3
1967	5 574	4	7 426	4
1968	6 004	8	7 660	3
1969	6 189	3	7 861	3
1970	6 383	3	8 116	3
1971	6 411	0	8 246	2
1972	6 461	1	8 363	1
1973	6 563	2	8 429	1
1974	6 568	0	8 592	2
1975	6 575	0	8 651	1

x = lisäys prosentteina edellisestä vuodesta

Kun vuotuiset uudishankinnat (kuviot 36) olivat käytöstä poistettujen linja-autojen määriä suuremmat, linja-autokanta kasvoi. Kasvunopeus hidastui selvästi 1970-luvun alussa.

Autojen alueellinen jakauma ilmenee seuraavasta taulukosta.



Kuvio 36. Linja-autojen vuosittainen ensirekisteröinti 1960-1975. Rekisteröinnin vuotuiset vaihtelut olivat suuria, mutta trendi silti nouseva. Lähde: LA 1977/6 s. 17.

Taulukko 58. Linja-autot ja väestö lääneittäin v. 1960, 1965, 1970 ja 1975 joulukuun 31. pnä.³²

Lääni	1960			1965			1970			1975		
	kpl	x	y	kpl	x	y	kpl	x	y	kpl	x	y
Uudenmaan	1 572	27	19	1 916	28	20	2 208	27	22	2 343	27	23
Turun ja Porin	1 003	17	15	1 037	15	15	1 155	14	15	1 278	15	15
Ahvenanmaan	28	0	0	25	0	0	23	0	0	30	0	0
Hämeen	878	15	13	954	14	13	1 074	13	14	1 087	13	14
Kymen	344	6	8	394	6	8	463	6	7	464	5	7
Mikkelin	225	4	5	301	4	5	408	5	5	443	5	4
Pohjois-Karjalan	161	3	5	201	3	4	256	3	4	261	3	4
Kuopion	273	5	6	355	5	6	460	6	6	504	6	5
Keski-Suomen	297	5	6	311	5	5	370	5	5	420	5	5
Vaasan	431	7	10	552	8	10	625	8	9	663	8	9
Oulun	397	7	10	555	8	9	670	8	9	704	8	9
Lapin	265	4	5	350	5	5	404	5	4	454	5	4
Yhteensä	5 874	100	100	6 951	100	100	8 116	100	100	8 651	100	100

x = linja-autojen osuus prosentteina

y = väestön osuus prosentteina

Linja-autot eivät jakautuneet tasaisesti väestön suhteen. Poikkeama oli v. 1960 suurin Uudenmaan läänissä, jossa oli kahdeksan prosenttiyksikköä enemmän linja-autoja kuin väestöä. Erotus väheni Uudellamaalla v:een 1970 mennessä viiteen prosenttiyksikköön.

Merkkikohtaiset markkinaosuudet muuttuivat osittain huomattavastikin 1960- ja 1970-luvun aikana, kuten seuraavasta taulukosta ilmenee.

Taulukko 59. Erimerkkiset linja-autot v. 1960, 1965, 1970 ja 1975 joulukuun 31. pnä.³³

Merkki	1960		1965		1970		1975	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Volvo	2 111	36	2 541	37	2 983	37	3 322	38
Sisu	1 251	21	867	12	760	9	833	10
Scania (-Vabis)	740	13	1 370	20	2 158	27	2 881	33
Vanaja	840	14	945	14	836	10	404	5
Bedford	206	4	181	3	147	2	74	1
Mercedes-Benz	146	3	433	6	558	7	538	6
Leyland	22	0	22	0	422	5	424	5
Muut	580	10	614	9	252	3	175	2
Yhteensä	5 874	100	6 951	100	8 116	100	8 651	100

Lukuihin sisältyvät kaikki linja-autot lukuun ottamatta puolustusvoimien ajoneuvoja.

Merkillepantavaa oli Scanian markkinaosuuden voimakas kasvu v:n 1960 n. 13 prosentista 33 prosenttiin 15 vuodessa. Scanian osuuden kasvu jatkui niin, että v. 1976 kauan suosituimmuusaseman pitänyt Volvo ei kyennyt 36 prosentin markkinaosuudellaan säilyttämään johtopaikkaa, sillä Scanian osuus oli kasvanut 41 prosenttiin. Sisun markkinaosuus oli vielä v. 1960 suhteellisen suuri, mutta se laski 1970-luvun puoliväliin mennessä noin puoleen entisestään. Sisun suosio lisääntyi jälleen v. 1976, sillä markkinaosuus kasvoi 13 prosenttiin. Toinen suomalainen linja-automerkki Vanaja poistui markkinoilta, kun Vanajan Auto-tehdas Oy ja Oy Suomen Autoteollisuus Ab sulautuivat yhteen vuosien 1968 ja 1969 vaihteessa. Varsinkin Mercedes-Benzin pikkubussit olivat suosittuja; niiden määrä lisääntyi mm. koululaiskuljetusten vuoksi etenkin 1960-luvulla.³⁴

Linja-autoalalla tapahtui selvää *keskittymistä* entistä harvempiin automerkkeihin. Kun kahden suosituimman – Volvon ja Sisun – markkinaosuus oli v. 1960 yhteensä n. 57 prosenttia, v:n 1975 suosikit Volvo ja Scania pitivät hallussaan jo n. 72 prosenttia linja-automarkkinoista. Jos mukaan lasketaan vielä Sisu, kolmen ostetuimman linja-auton osuus kaikista linja-autoista oli jo yli 81 prosenttia, joten monilla yhteiskunnan aloilla havaittavissa ollutta keskittymistä tapahtui myös linja-automarkkinoilla. Läheisesti samaan ilmiöön liittyi englantilaisten auto-



merkkien osuuden väheneminen. Esim. Bedfordin markkinaosuus laski neljästä prosentista yhteen prosenttiin. Austin-linja-autoja oli v. 1960 rekisterissä vielä 48, mutta v. 1970 määrä oli pudonnut jo kahteen. Leylandin suosio sen sijaan lisääntyi, koska sen mallistossa oli oloihimme sopivaksi osoittautuneita raskaita alustoja. Vuoden 1960 rekisteritilastoissa oli myös kaksi Skodaa, joita oli kuitenkin viisi vuotta myöhemmin vain yksi. Itäautot eivät siten menestyneet linja-autoina maassamme.

Uusien entistä suurempien akselipainojen vahvistaminen heinäkuussa 1961 antoi mahdollisuudet entistä suurempien linja-autojen käyttöönottoon. *Matkustajapaikkojen luku* jatkoi nousuaan, kuten seuraavat luvut³⁵ osoittavat.

Vuosi	Yksityisen linja-autoliikenteen autojen keskimääräinen paikkaluku	
	Kaikki paikat	Istumapaikat
1960	36.9	35.1
1965	39.0	36.6
1970	42.2	39.3
1975	46.4	43.2

Yli 61 prosenttia yksityisen linja-autoliikenteen autoista oli v. 1975 jo 41–50-paikkaisia. Suurimpiin kaupunkiliikenteen autoihin voitiin tuolloin ottaa jo yli 80 matkustajaa, kuten seuraavasta taulukosta ilmenee.

Taulukko 60. Yksityisen liikenteen linja-autojen paikkaluvut v. 1965, 1970 ja 1975.³⁶

Paikkoja	1965 autoja		1970 autoja		1975 autoja	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%
–17	96	2	79	1	31	0
18–25	97	2	143	2	108	2
26–30	56	1	107	2	168	3
31–35	419	8	188	3	75	1
36–40	3 179	61	2 324	36	788	12
41–45	839	16	2 318	36	2 373	36
46–50	178	3	487	8	1 658	25
51–55	236	5	337	5	636	10
56–60	90	2	250	4	302	5
61–65	16	0	101	2	238	4
66–70	15	0	43	1	152	2
71–75	–	–	3	0	38	1
76–80	–	–	2	0	2	0
81–	–	–	1	0	6	0
Yhteensä	5 221	100	6 383	100	6 575	100

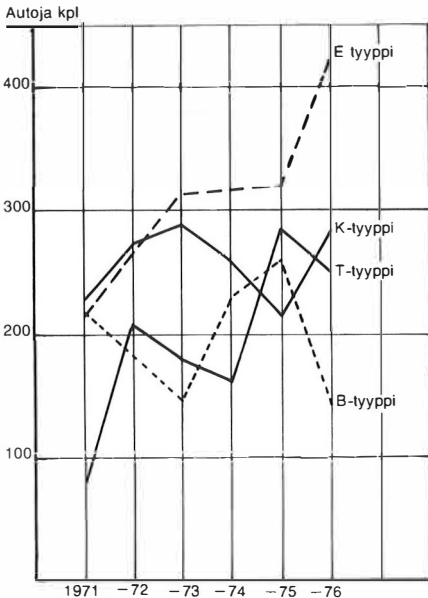
– 1960- ja 1970-luvulla linja-autojen saanti ei ollut ongelmana, jos vain rahoitus järjestyi. Yleisenä piirteenä oli keskittyminen entistä harvempiin alustamerkkeihin, moottorin tehon ja paikkaluvun kasvu sekä monet parannukset, jotka auto- ja korinrakennustekniikan edistyminen mahdollistivat. 1970-luvun linja-autokalustoa. LALA.

Kustannusten nousu näkyi selvästi myös linja-autojen hinnan nousuna. Erään yleisesti käytetyn linja-autonalustan perusmallin hintakehitys oli seuraava:

Ajankohta		Hinta/mk
Tammikuu	1967	50 500
Helmikuu	1970	67 000
Joulukuu	1971	83 500
Marraskuu	1973	97 500

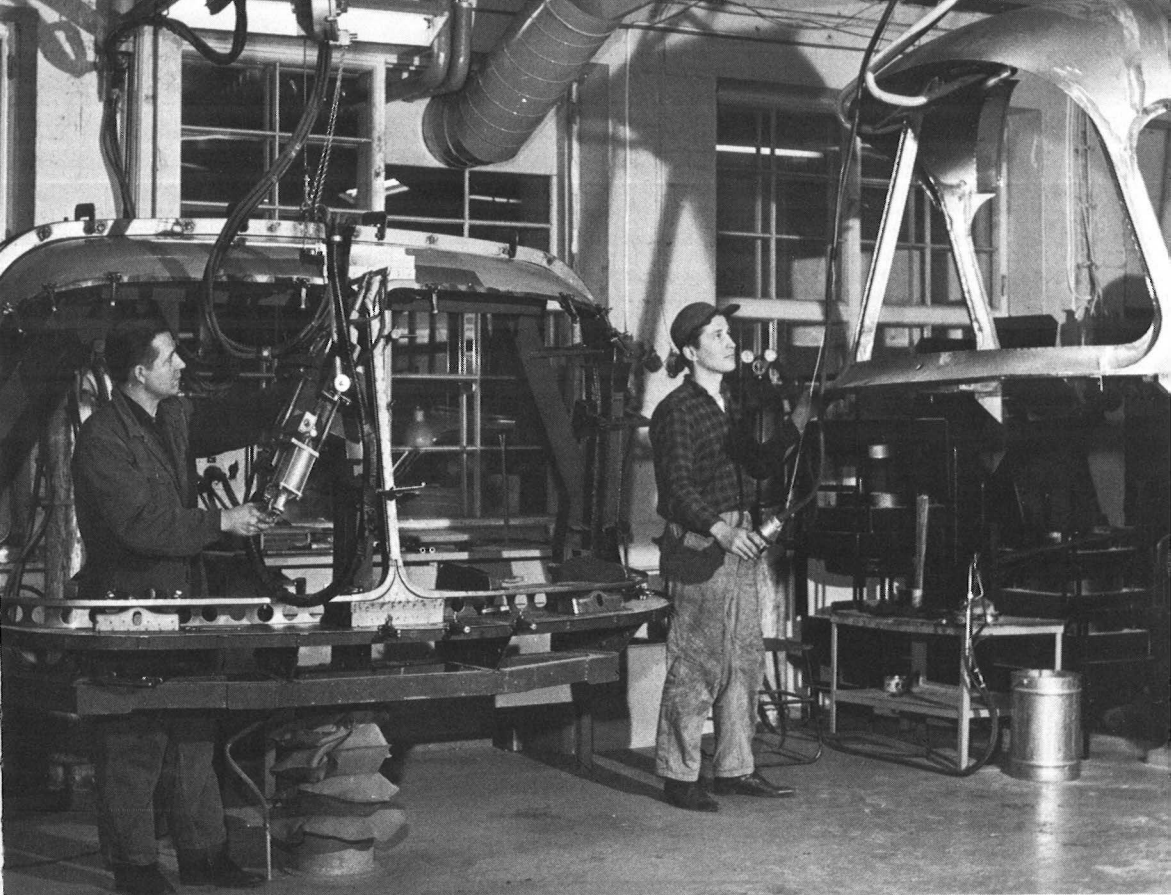
Linja-autonkorin hinta kehittyi samaan tapaan ja oli yleensä noin puolet linja-auton kokonaishinnasta.³⁷

Ryhtymättä tarkkaan esittelemään 1960 ja 1970 -luvun linja-autojen kehitystä, todettakoon muutamia seikkoja. Moottorien teho kasvoi entisestäänkin ja jälleen tuli esille uusi sijoitusratkaisu, kun niitä alettiin sijoittaa myös auton perään. Suomen Autolehti³⁸ kertoi v. 1960 viimeisimpinä linja-autoutuuksina Hyrylän Liikenteelle ostetuista »takatuuppareista». Suosituimmaksi tuli 1970-luvulla ns. »hetku», jonka lisääntyminen vähensi perinteellisen nokkamoottorimallin eli tavallisen buldogin käyttöä. Eri alustamallien suosio ilmenee tarkemmin kuviosta 37. Autotekniikan kehitys toi linja-autoihin useita parannuksia. Jonkin verran siirryttiin käyttämään ns. ilmatyynyjousitusta, jonka jousto-ominaisuudet ovat lehtijousia paremmat, mutta jonka hinta oli tuntuvasti suurempi. Tchoistajien käyttö autojen hallintalaitteissa yleistyi, mikä kevensi kuljettajan työtä. Auto- maatti- tai puoliautomaattivaihteiset autot lisääntyivät etenkin kaupunkiliikenteessä.



Kuvio 37. Eri alustatyyppien tuotanto 1971–1976. Vuosikymmenen alussa suosituin oli »mahuri» (K-tyyppi), mutta sen syrjäytti johtoasemasta pian »hetku» (E-tyyppi). Eri tyyppien suosio vaihteli melkoisesti vuosittainkin. Lähde: LA 1977/6 s. 20.

B-tyyppi: moottori etuakselin päällä
 E-tyyppi: moottori etuakselin etupuolella
 K-tyyppi: moottori akselivälillä
 T-tyyppi: moottori takana



Linja-autojen korien rakentamisessa ja rakenteissa otettiin etenkin 1960 ja 1970-luvulla käyttöön uusia ratkaisuja, mikä paransi korien kestävyyttä ja mukavuutta. Teräskorin valmistusta 1960-luvulla. Oy Autokorirakenne Ab:n kokoelmat.

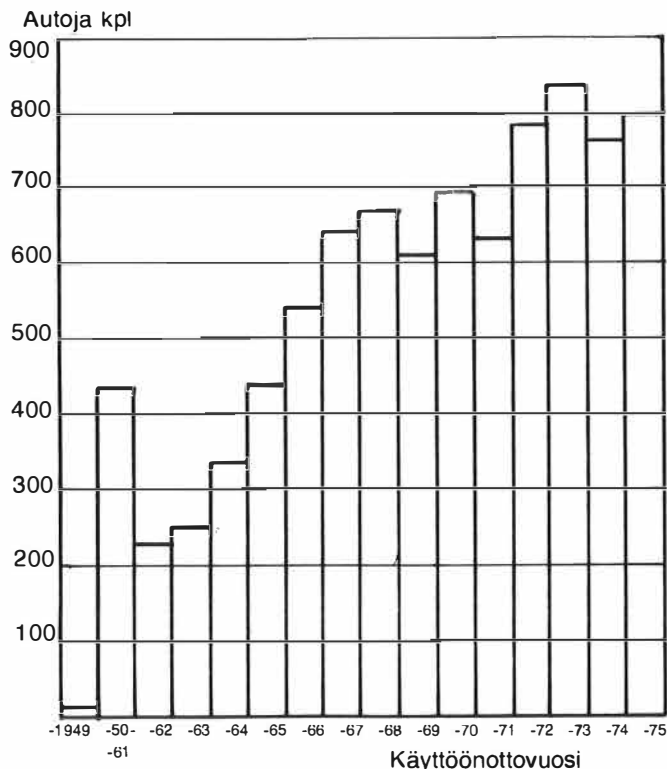
Riittävien tavaratilojen puute oli ollut kauan linja-autojen ongelmana. Tilanne korjaantui, kun autojen »helmat avautuivat». Auton keskelle akselien väliin sijoitetut tavaratilat toivat niin paljon lisätilaa, että suurenkin turistiseurueen matkatavarat sopivat ahtamatta. Tilanne helpottui myös linjoilla, kun perätila voitiin jättää rahtitavaralle. Takamoottoriautossa tavaratilat olivat luonnollisesti vain auton keskellä.

Korirakenteita paranneltiin matkustusmukavuuden lisäämiseksi monin tavoin. Tilaus- ja pitkänmatkanliikenteeseen käytetyt autot alettiin yhä yleisemmin varustaa istuimin, joiden selkänojat voitiin kääntää lepoasentoon. Tuuletus- ja lämmitysjärjestelmät ovat viimeisen viidentoista vuoden aikana paljon parantuneet. Erityisesti tilausliikenteeseen käytetyissä autoissa on alkanut näkyä lisävarusteina stereolaitteiden ohella jopa WC:itä ja radiopuhelimia. Matkustajan kannalta linja-autojen korkea laatu on luonnollisesti hyvä, mutta liikenteenharjoittajalle kaikki »ylimääräinen» aiheuttaa melkoisia lisäkuluja. Suomalaisella 1970-luvun linja-automatkestajalla on käytettävissään maailman parhaimpiin kuuluva linja-autokalusto.

Suomessa oli v. 1975 seuraavat kuusi merkittävää linja-autokorien valmistajaa:³⁹

Valmistaja	Merkki	Kotimaahan/ kpl	Vientiin/ kpl	Yhteensä/ kpl
Oy Wiima Ab, Vantaa	Wiima	176	110	286
Oy Delta Plan Ab, Lieto	Delta Plan	150	90	240
Ajokki Oy, Tampere	Ajokki	125	47	172
Oy Autokorirakenne Ab, Helsinki	Kutter	153	8	161
Lahden Autokori Oy, Lahti	Lahti	104	2	106
Oy Haldin Ab, Vaasa	Boxer	79	—	79
Kiitokori Oy, Kausala	Kiitokori	14	1	15
Yhteensä		801	258	1 059

Suomalaiset korit havaittiin korkealaatuisiksi myös ulkomailla ja niitä alettiin viedä lähinnä Pohjoismaihin. Korirakentajan kannalta alustamallien runsaslukuisuus ja eri tilaajien esittämät yksilölliset vaatimukset ovat aiheuttaneet vaikeuksia ja kohottaneet rakennuskustannuksia. Kun korin osuus on noin puolet koko auton hinnasta, korien hinnoilla on merkitystä kustannustasoon. Linja-autojen korien ainakin tietynasteinen standardisoiminen mahdollistaisi entistä suuremmat rakennussarjat ja pienentäisi kustannuksia. Myös LAL on kiinnittänyt huomiota standardisointikysymykseen.⁴⁰



Kuvio 38. Linja-autojen ikäjakauma 31.12.1975. Matkustajilla on Suomessa käytössään yksi maailman parhaita linja-autokalustoista, vaikka autojen keski-ikä onkin taloudellisten vaikeuksien vuoksi pidentynyt liikaa, jos ajatellaan kaluston järkevää käyttöä. Lähde: LA 1977/6 s. 20.

Autojen laadun ohella myös niiden huolto ja korjaus ovat kehittyneet. Erityistä huolta on kiinnitetty ennalta ehkäisevään huolto- ja korjaustoimintaan. Joissakin yrityksissä otettiin lisäksi käyttöön auton seisonta-aikaa säästävä vaihto-osajärjestelmä. Myös korjaamo- ja huoltoalalla rationalisoitiin melkoisesti kustannusten vähentämiseksi.⁴¹

Yksityinen linja-autoliikenne ja alan muut yrittäjät

YKSITYISEN LIIKENTEEN OSUUS KOKO LINJA-AUTOLIIKENTEESTÄ

Yksityinen sektori ei ollut linja-autoliikenteen ainoa yrittäjä. Postilaitoksen ja VR:n lisäksi tietyt tahot pyrkivät sotien jälkeen voimakkaasti puuhaamaan kuntien omistamien liikennelaitosten perustamista. Eri yrittäjien osuus koko linja-autoliikenteestä oli seuraava 1950-luvun alussa.

Taulukko 61. Koko linja-autoliikenteen aikataulujen mukainen ajomäärä ja eri yrittäjien suhteelliset osuudet siitä v. 1950.¹

Liikenteen suorittaja	Liikenne 1 000 km/kk	Osuus koko linja- autoliikenteestä prosentteina
Yksityiset	10 635	83
PLH	1 065	8
VR ²	301	2
Kunnalliset	803	6
Yhteensä	12 804	100

Yksityinen sektori oli joutunut 1930-luvun lopun tilanteeseen verrattuna jonkin verran luovuttamaan osuuttaan, sillä v. 1937 yli 89 prosenttia koko linja-autoliikenteen ajomäärästä oli ollut yksityisten hoidossa. »Valtaajana» oli kunnallinen liikenne, sillä valtion yritysten suhteellinen osuus oli pysynyt suunnilleen ennallaan. Verrattaessa v:n 1950 tilannetta v:n 1949 lukuihin voidaan myös VR:n osuuden todeta kasvaneen prosenttiyksikön verran kunnallisen liikenteen lisäksi.

Vuosikymmenen puolivälistä ja lopulta on saatavissa koko ajomäärää kuvaavat luvut, joiden mukaan yksityisen liikenteen osuus oli n. 83 prosenttia koko linja-autoliikenteen ajomäärästä. Kun postiautoliikenteen osuus oli n. 8 prosent-

tia, jäi VR:lle ja kunnalliselle sektorille n. 9 prosenttia, joten suhteelliset osuudet pysyivät jokseenkin samoina. Yksityisen liikenteen asema oli siis pysynyt ennallaan, mikä osoittanee liikenneviranomaisten tasapuolista suhtautumista, vaikka joissakin yksityistapauksissa mm. valtion linja-autoliikenteen laajentaminen tuntui yksityisistä yrittäjistä kohtuuttomalta. Itse linjaliikenteessä yksityinen sektori ilmeisesti menetti hieman asemiaan, sillä se suoritti suhteellisesti eniten tilausliikennettä, joka sisältyy tarkastelun pohjana oleviin suoritelukuihin.

1960- ja 1970-luvulla yksityisen liikenteen osuus oli sekä liikennesuoritteesta että ajomäärästä n. 80–83 prosenttia. Tilanne oli vakiintunut (vrt. taulukot 45 ja 47).

OSARAN KOMITEAN MIETINTÖ

Yksityisen ja valtion linja-autoliikenteen välisen suhteen järjestämistä tarkasteltiin perusteellisesti jälleen 1950-luvulla, kun asiaa pohti tarkoitusta varten asetettu komitea. Aikaisemminhan kysymystä oli käsitelty laajemmin erityisesti 1930-luvulla, jolloin valmistui mm. *Lönnrothin* mietintö (ks. s. 187). Koska komitean kannanotoilla oli merkitystä liikennepolitiikan kannalta, sen mietintöä on seuraavaksi esitelty lyhyesti yksityisen liikenteen kannalta keskeisiltä kohdilta.

Valtioneuvosto päätti syyskuussa 1950 asettaa komitean tutkimaan valtion ja yksityisten harjoittaman linja-autoliikenteen kannattavuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Komitean tuli tehdä lisäksi suunnitelma tulevista järjestelyistä siten, että henkilö- ja tavaraliikenne palvelisi tehokkaasti ja mahdollisimman hyvin liikennetarvetta. Komitean puheenjohtajaksi kutsuttiin professori *N. A. Osara* sekä jäseniksi hallitusneuvos Klaus Häkkänen, pääjohtajat H. Roos ja S. J. Ahola, toimitusjohtajat Arvi Aalto ja E. Saura, kauppatieteiden kandidaatti L. Astola, kansanedustajat L. Murtomaa, E. Raunio ja J. Mustonen sekä LAL:n toiminnanjohtaja Y. Vänttinen. LAL oli tyytyväinen komitean kokoonpanoon ja luotti sen tasapuolisuuteen.³

Komitea sai mietintönsä⁴ valmiiksi 30.12.1952. Se omaksui kannan, joka oli esitetty Lönnrothin suunnitelmassa jo v. 1933: keskisuurten yritysten katsottiin parhaiten sopivan oloihimme, koska niiden liikennevarmuutta voitiin komitean käsityksen mukaan pitää suurempana ja otaksuttavasti myös taloudellisesti huonommin kannattavat sivulinjat olisivat tulleet keskisuurilta yrityksiltä paremmin hoidetuiksi kuin pieniltä. Komitea katsoi kuitenkin, ettei kannanotto merkinnyt pienyrittäjien sulkemista kokonaan linja-autoliikenteen yrittäjäkunnan ulkopuolelle. Myös heille oli varattava kehitysmahdollisuuksia edellyttäen, että huolehdittaisiin sellaisista järjestelyistä, joiden avulla liikennetehtävät voitaisiin asianmukaisesti suorittaa. Lisäksi komitea ehdotti henkilöliikennelupien voimas-

saoloajan jatkamista aina kymmeneen vuoteen saakka. Komitean mielestä toimilupa-aikojen voimassaolon pidentämistä edellytti mm. kaluston sekä tallien ja korjaamoiden kalleus, minkä vuoksi liikenteenhoitosuunnitelmat olisi pitänyt päästä tekemään viittä vuotta pidemmällä tähtäimellä.

Komitea lausui käsityksensä myös valtion harjoittaman linja-autoliikenteen tarpeellisuudesta. Postiautoliikenteestä todettiin mm. seuraavaa:

»Postinkuljetusta koskevat näkökohdat huomioon ottaen voidaan myös myöntää, että postilaitoksen itsensä harjoittamaa linja-autoliikennettä voidaan useissa tapauksissa pitää perusteltuna, koska yksinomaan postin kuljettaminen autoilla muodostuu epätaloudelliseksi, ellei siihen yhdistetä myös henkilökuljetusta. Postilaitosta ei ole kuitenkaan tarkoitettu huolehtimaan yksinomaan matkustajaliikenteen hoidosta, joten sen toimesta harjoitettavan linja-autoliikenteen tulisi rajoittua niihin kuljetustehtäviin, joiden ensisijainen tarkoitus on postin kuljettaminen.»

Komitea katsoi lopputoteamuksessaan, etteivät sen tekemät postilaitoksen linja-autoliikennettä koskevat ehdotukset edellyttäneet muutoksia asetukseen. Komitean mielestä postilaitokselle voitiin myöntää linja, milloin tämä olisi omiaan huomattavasti edistämään eri paikkakuntien postinkuljetusoloja, vaikka linja normaalin henkilöliikennetarpeen kannalta olisikin vähemmän tarpeellinen. Linjan myöntäminen ei kuitenkaan saanut tehdä jo olevaa linja-autoliikennettä kannattamattomaksi tai muuten vakavasti häiritä sitä.

Rautatiehallituksen alaista linja-autoliikennettä hoitivat komiteamietinnön syntymisen aikoihin rautatiehallituksen määräämisvallassa olleet yritykset Oy Pohjo-
lan Liikenne Ab ja sen sisaryhtiö Viipurin Linja-auto Oy (ks. s. 372). Komitea katsoi, ettei rautatiehallitukselta voitu evätä oikeutta myös maantieliikenteen harjoittamiseen. Edellytykseksi katsottiin kuitenkin, että myös rautatiehallituksen linja-autoliikenteen aikataulut ja taksat vahvistaisi sama viranomainen kuin muunkin linja-autoliikenteen. Siten komitean mielestä rautatiehallitukselta olisi täytynyt poistaa oikeus liikennelupaa hankkimatta korvata kannattamattomaksi käynyt junavuoro autokuljetuksella – ajatus, jota liikenteenharjoittajat olivat jo aikaisemmin toistuvasti esittäneet. Komitea katsoi periaatteessa hyväksyttäväksi, että rautatielaitokselle ja sen määräämisvallassa oleville yhtiöille voitaisiin myöntää oikeus linja-autoliikenteen harjoittamiseen kannattamattomaksi käyneen junavuoron korvaamiseksi autoliikenteellä ja muulloinkin, jos kysymyksessä olisi rautatiekuljetuksen välitön jatkaminen autokuljetuksin yleisöpalvelun nopeuttamiseksi ja tehostamiseksi. Uusi linja ei kuitenkaan saanut tehdä kannattamattomaksi tai muuten vakavasti häiritä jo olemassa ollutta linja-autoliikennettä.

Komitean näkemyksissä oli paljon sellaista, joka tyydytti myös yksityisiä liikenteenharjoittajia. Mitään mullistavia muutoksia aikaisempaan käytäntöön ei esitetty, mikä on osoitus järjestelmän vakiintuneisuudesta. Mietinnöllä oli suuntaa antava merkitys tulevalle kehitykselle.

POSTIAUTOLIIKENNE

Valtion postiautoliikenteen kehitys ilmenee seuraavasta taulukosta.

Taulukko 62. Valtion postiautoliikenne 1950–1975.⁵

Vuosi	Linja-autoja keskim. lii- kenteessä		Ajomäärä		Vuosi	Linja-autoja keskim. lii- kenteessä		Ajomäärä	
	Kpl	x %	1 000 km	x		Kpl	x	1 000 km	x
1950	275	14	13 594	5	1963	388	4	26 581	-2
1951	301	9	15 046	6	1964	404	4	29 580	11
1952	350	16	16 321	10	1965	406	1	29 873	1
1953	349	0	17 237	0	1966	407	0	30 460	2
1954	338	-3	17 371	2	1967	409	0	31 613	4
1955	316	-7	17 655	3	1968	421	3	31 851	1
1956	307	-3	18 621	11	1969	423	0	32 524	2
1957	337	10	20 956	5	1970	417	-1	32 472	0
1958	362	7	21 813	5	1971	423	1	32 618	0
1959	365	1	22 699	9	1972	426	1	33 205	2
1960	344	-6	23 266	3	1973	426	0	32 655	-2
1961	373	8	25 283	9	1974	422	-1	32 612	0
1962	372	0	27 005	7	1975	430	2	32 259	-1

x = muutos prosentteina edellisestä vuodesta

Verrattaessa valtion postiautoliikenteen ja yksityisen linja-autoliikenteen ajomäärän suhteellista muutosta vuodesta toiseen voidaan havaita suuriakin eroja – joskin myös yhtäläisyyksiä (vrt. taulukko 45 s. 318). Postiautoliikenne ei ollut siinä määrin kuin yksityinen liikenne riippuvainen kannattavuudesta ja muista satunnaistekijöistä, sillä sen tappiot ja investoinnit hoidettiin budjettivaroin. Sen sijaan se oli riippuvaisempi puoluepolitiikasta. Puhuttiinpa »vaalilinjoistakin».

Vaikka postilaitoksella ja yksityisillä yrittäjillä oli periaatteellisiakin näkemyseroja postiautoliikenteen asemasta eivätkä yksityiset yrittäjät suhtautuneet suopeasti postiautolinjojen avaamiseen heidän liikennealueilleen, voidaan »kitkan» katsoa vähentyneen tuntuvasti 1950-luvulla ja sen jälkeen. Yhteistyötä edistivät suuresti mm. yhteiset aikataulukokoukset. Samoin taksa-asioita alettiin hoitaa tiiviisti yhteistyönä. Kun LAL:n toiminnanjohtaja Helkamo tarkasteli⁶ v. 1956 valtion ja yksityisen linja-autoliikenteen yhteistoiminnan edellytyksiä, hän katsoi suhteiden kehittyneen myönteisesti ja totesi tilanteen alkavan selvitä tällä »miniattyyririntamalla». Yhteistyöhalukkuutta onkin löytynyt entistä enemmän molemmin puolin.

RAUTATEIDEN LINJA-AUTOLIIKENNE

Yksityinen linja-autoliikenne ei VR:tä enää 1950-luvulla huolestuttanut, sillä rautateiden henkilöliikenteessä ei 1950-luvulla ollut havaittavissa suuria vaihteluja. Liikenne vakiintui linja-autoliikenteen saavutettua sotien jälkeen »normaali-laajuutensa» henkilökilometreinä mitaten tasolle, joka oli kaksinkertainen v:n 1938 liikenteeseen verrattuna. VR oli nyt huolestunut tavarankuljetuksistaan, joista sen oli kilpailtava kuorma-autoliikenteen kanssa.⁷ Rautatielaitoksella ei ollut syytäkään huolestumiseen, sillä valtakunnallisessa liikennepolitiikassa oli nähtävissä ainakin 1950-luvun alkupuolella sama linja kuin aikaisemminkin: liikenteenharjoittajien oli vaikea saada liikennelupia rautateiden rinnalla kulkeville teille. Liikenneluvatta olivat siten jääneet mm. sellaiset tärkeät reitit, kuten Oulu – Kemi, Mikkeli – Kuopio, Kuopio – Iisalmi ja Iisalmi – Kajaani.⁸

Jos suhteet rautateiden kiskoliikenteen kanssa olivatkin vakiintuneet, niin samaa ei voi sanoa yksityisen linja-autoliikenteen ja VR:n linja-autoliikenteen välisistä suhteista. Rautateiden autoliikenteen hoitaminen muuttui niin perusteellisesti, että jo rauhoittunut olotila häiriintyi. VR:n linja-autoliikenne järjestettiin uudelleen v. 1949, jolloin suurin osa siitä siirrettiin Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle. Tämä yritys oli alunperin perustettu talvisodan jälkeen huolehtimaan Petsamon sataman kautta tapahtuneista huoltokuljetuksista. Rautatiehallitukselle siirrettiin keväällä 1949 yrityksen osake-enemmistö, jonka turvin yhtiölle valittiin lähinnä VR:n intressejä edustava hallitus.

Rautatiehallitus perusteli suoritetuista järjestelyistä sillä, että se otaksui yhtiön muodossa voitavan harjoittaa autoliikennettä vapaammin ja joustavammin liikenteen kulloinkin vaatimalla tavalla.⁹ Tässä yhteydessä voi palauttaa mieliin, että VR oli pyrkiessään sotien jälkeen ottamaan haltuunsa yksityisen linja-autoliikenteen ehdottanut yhtenä mahdollisuutena valtion yrityksen perustamista kyseistä liikennettä hoitamaan. Ei voi välttyä ajatukselta, että Oy Pohjolan Liikenne Ab:n järjestelyistä olisi vedettävissä yhteyksiä aikaisempiin suunnitelmiin.

Uusi yritys alkoikin varsin nopeasti kasvattaa liikennettään, mikä ilmenee seuraavista numeroista.

Taulukko 63. Oy Pohjolan Liikenne Ab:n liikenne 1950-luvulla.¹⁰

Vuosi	Autoja/ kpl	Ajomäärä/ 1000 km vuodessa
1950	39	2 451
1955	40	3 676
1959	60	5 659

Ajokilometrit kasvoivat v:sta 1950 v:een 1955 n. 50 prosenttia ja v:sta 1955 vuosikymmenen loppuun mennessä n. 54 prosenttia. Suurin liikenteen lisäys tuli

heti v. 1951, kun yritys osti Viipurin Linja-auto Oy:n saaden hoitoonsa melkoisesti liikennettä Imatran, Savonlinnan ja Mikkelin seuduilla. Kauppaan sisältyi myös Imatran paikallisliikenne. Autoja oli vajaa 30.¹¹

Yksityinen sektori ei suhtautunut alunperinkään suopeasti uuden valtion yrityksen alalle tuloon, minkä lisäksi melko suuren yksityisen yrityksen osto lisäsi polemiikkia, varsinkin kun ostoon liittyi »hämäryyksiä». Erityisesti kyseltiin, kuinka heikossa taloudellisessa asemassa ollut yritys pystyi rahoittamaan kaupan. Sittemmin osoittautuikin, että tarvittavat käteisvarat oli antanut toinen valtion yritys, mitä ei voitane pitää aivan tavallisena rahoitusjärjestelynä. Kun Oy Pohjolan Liikenne Ab pyrki muutenkin kasvamaan voimakkaasti, yksityisten yrittäjien huolestuneisuus kasvoi. Esitettiin myös käsityksiä, että valtio pyrki tekemään liikenteen laajennukset ennen, kuin yksityisten ja valtion yritysten suhteita pohtiva Osaran komitea saisi työnsä valmiiksi. LAL toi yksityisen sektorin edustajana julki jäsentensä levottomuuden. Asiasta käytiin jälleen myös laajaa sanomalehtikeskustelua.¹²

Oy Pohjolan Liikenne Ab:n laajentamisyrittämisyritykset ilmenivät voimakkaana myös v. 1952. Kun yritykselle myönnettiin liikennelupa Helsingin – Hangon linjalle siten, että yhtiö sai ajaa kymmenen minuuttia edellä saman reitin yksityisen yrittäjän vuoroa, jätettiin asiasta kantelu eduskunnan oikeusasiamiehelle. Etelän pääteillä kiisteltiin muistakin linjoista, minkä lisäksi myös Tornion-jokilaakson liikenne aiheutti paljon keskustelua. LAL:n Peräpohjolan paikallisosasto esitti valtion linja-autoliikenteen lisäämisestä paheksuntansa ja toi asian LAL:n hallituksen käsittelyyn. Hallituksen kanta¹³ oli 9.12.1952 seuraava: »Hallitus katsoi yksimielisenä olevan täyden aiheen yhtyä po:n (paikallisosaston) lausuntoon ja samalla päätettiin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön jälleen esittää vakava vetoamus siitä, että se kyllin huomioisi yksityisen liikenteen edut tämän valtionjohtoisen yhtiön valtaus- ja laajentamisyrittämisessä. Vallitseva levottomuus yksityisen yrittäjäkunnan keskuudessa on hyvin ymmärrettävää...»

Aktiivisesti laajenemaan pyrkivän valtion linjaliikenneyhtiön tulo kilpailemaan liikenteestä aiheutti melkoisen käymistilan. Oli kuin uusi kivi olisi heitetty jo lähes tyynen veden pinnalle. Vuosikymmenen loppupuolella väittely ei näytä enää olleen niin kiivasta kuin alkupuolella, mikä saattoi osittain johtua Oy Pohjolan Liikenne Ab:n kasvun hidastumisesta.

Rautatiehallituksen omista nimissä harjoitettu linja-autoliikenne aloitettiin uudelleen v. 1953 junavuorojen korvaamiseksi taloudellisemmaksi ja joustavam- maksi katsotulla linja-autoliikenteellä, mikä kehittyi seuraavasti.

Taulukko 64. VR:n linja-autoliikenne 1954–1970.¹⁴

Vuosi	Linja-autoja/ Kpl	Ajomäärä/ 1000 km vuodessa
1954	6	325
1956	28	986
1960	26	1 598
1965	35	2 049
1970	16	905

VR:n linja-autoliikenne oli varsin vähäinen osa koko linja-autoliikenteestä. Se lakkautettiin 1.9.1971.

Sittemmin ovat valtion ja yksityisen linja-autoliikenteen suhteet kehittyneet myönteisesti. Oy Pohjolan Liikenne Ab on LAL:n jäsen v:n 1977 alusta lähtien.¹⁵

Linja-autoliikenteemme kansainvälinen taso

Oliko maamme linja-autoliikenteen korkea taso pelkästään kansallinen vai myös kansainvälinen saavutus, on kiinnostava kysymys. Jos tarkastellaan asiaa käyttäen mittana linja-autojen määrää 10 000 asukasta kohti, tilanne oli seuraava 1960-luvun puolivälissä.

Maa	Linja-autoja 10 000 asukasta kohti
Islanti	19.5
USA	16.6
Norja	16.2
Suomi	15.2

Islannin lukuja tarkasteltaessa on syytä ottaa huomioon, että kysymyksessä on täysin rautatietön maa, joka oli asukasmäärältään (200 000) »kääpiövaltio». USA:n luku puolestaan on näennäinen, sillä n. 70 prosenttia linja-autoista oli pelkässä koululaisliikenteessä. Norja puolestaan on vuonoineen ja vuorineen maa, jossa tarvitaan suhteellisen paljon linja-autoja liikenteen määrään verrattuna. Kun mainitut seikat otetaan huomioon, maamme linja-autoliikenne kestää tässäkin suhteessa hyvin vertailun.

Suomea voidaan kuitenkin pitää johtavana maana, mikäli mittana käytetään kuljetustyön suuruutta. Esim. Norjassa oli suunnilleen puolet siitä vuoromääräs-

tä, mitä oli Suomessa asukasluvultaan ja -tiheydeltään vastaavilla alueilla. Niinpä Norjan linja-autojen ajokilometrit autoa kohti olivat tuntuvasti pienemmät kuin Suomen vastaavat luvut. Islanti oli ajomääriltään lähinnä Suomea. Itä-Euroopankaan johtava linja-automaat Unkari ei yltänyt Suomen tasolle. Lähiliikenteessä maamme sen sijaan oli 1970-luvun alussa hieman jäljessä Norjasta. Koko suoritteessa Suomi sen sijaan oli tuolloinkin selvästi edellä. Kun Norjassa ajettiin 1000 asukasta kohti v. 1971 n. 63 kilometriä, ajettiin Suomessa 110 kilometriä. Henkilökilometrejä Norjassa kertyi 1000 asukasta kohti 972 ja Suomessa 1 283.

Suomen linja-autoliikenne asemaverkostoineen ja palveluineen oli ja on siten sellainen kokonaisuus, ettei vastaavaa järjestelmää ja yhtä suurta liikennettä henkilöä kohti ole muualta löydettävissä. Tämä merkitsi v. 1975 käytännössä mm. sitä, että aikataulunmukaisia linja-autojen lähtövuoroja oli päivän mittaan yli 40 000. Lähtö siis ympäri vuorokauden joka toinen sekunti! Lisäksi tuli vielä tilausliikenteen lähdöt. Aikamoinen kansainvälinen »kummajainen» tämä kotoinen linja-autoliikenteemme.

Kehityksen voidaan katsoa johtuneen paljolti maantieteellisistä ja väestöllisistä tekijöistä, joiden vuoksi rautatieverkko on jäänyt harvaksi. Tiheämmin asutuissa maissa Keski-Euroopassa juuri jo perinteisesti taaja rataverkko on hoitanut liikennetarpeet niin hyvin, ettei siellä ole ollut tarvetta yhtä tiheään linja-autoverkkoon kuin Suomessa.

Tarkastelua

Linja-autoliikenteen kehitys jatkui voimakkaana 1940-luvun elpymisen jälkeen seuraavana vuosikymmenenä. Kiihokkeena olivat v:n 1952 olympiakisat, joiden vuoksi liikennettä ja kalustoa crityisesti lisättiin. Ajomäärät kasvoivat koko 1950-luvun, jonka aikana linja-autoliikenne olikin jälleen suurin henkilöliikenteen välittäjä, kuten se oli ollut 1930-luvullakin. Yleisen taloudellisen edistyksen vuoksi henkilöautojen määrä lisääntyi niin, että henkilöautoliikenteen suorite kasvoi 1960-luvun alussa linja-autoliikenteen suoritetta suuremmaksi. Linja-autoliikenteen ajomäärän lisäys jatkui yksilöllisen liikenteen kasvusta huolimatta v:een 1974, jonka jälkeen se alkoi ensimmäisen kerran sotien vaikeuksien jälkeen vähetä. Samalla pysähtyi henkilökilometreinä mitatun suoritteen kasvu. Tulevaisuus näyttää, onko suunnan muutos pitempiaikainen. Myös liikenneverkko laajeni tarkastelujakson aikana uusien teiden lisäksi vielä liikennettä vailla olleille sivuteille. Sitä voidaan pitää esim. 1970-luvun alussa varsin kattavana.

Lähi- ja paikallisliikenne kasvoivat suhteellisesti nopeammin kuin kaukoliikenne, kun linja-autoliikenne alkoi tyydyttää entistä enemmän taajamien lisääntynei-

tä liikennetarpeita. Maaseudun kaukoliikenteessä tapahtui merkittävä muutos, kun vakiovuorojen rinnalle luotiin 1950-luvulta alkaen vuosi vuodelta tihentynyt pikalinjojen verkko, joka pystyi vakiovuoroja paremmin kilpailemaan yksilöllisen liikenteen kanssa. Koko linja-autoliikenteelle oli koululaiskuljetusten ja tilausliikenteen voimakkaalla kasvulla suuri merkitys. Linja-autoliikenne kykeni sille ominaisen joustavasti huolehtimaan erityiskuljetuksista.

Taloudelliset kysymykset olivat koko jakson linja-autoliikenteen keskeisimpiä ongelmia. Erityisesti henkilöautokannan kasvu ja muuttoliike vähensivät linja-autojen matkustajia haja-asutusalueilla. Kun keskikuormitus pysyi pienenä ja kustannukset nousivat tuntuvasti taksoja nopeammin, kannattavuus heikkeni. Haasteeseen pyrittiin vastaamaan liikennettä ja toimintaa rationalisoimalla. Rationalisointi ei yksin olisi riittänyt säilyttämään linja-autoliikenteemme kansainvälisestikin korkeaa palvelutasoa, ellei pelastukseksi olisi tullut koululaiskuljetusten ja tilausliikenteen kasvu. Erityisesti koululaiskuljetusten tuomalla tulonlisällä kyettiin hoitamaan paljon sosiaalista liikennettä, joka olisi muuten täytynyt lakkauttaa kannattamattomana. Ilman joustavaa, mutta samalla koordinoitua järjestelmää ja toimintatapaa, linja-autoliikenne olisi tuskin kyennyt selviytymään vaikeuksistaan, varsinkaan kun yhteiskunta ei helpottanut linja-autoliikenteen kustannuspainetta esim. erityisverotusta vähentämällä.

Sopivaa linja-autokalustoa oli 1950-luvun hankintavaikeuksien jälkeen riittävästi saatavissa, kunhan vain rahoitus järjestyi. Autojen koon kasvu jatkui, minkä mahdollisti mm. tieolojen tuntuva paraneminen. Alustojen tekninen taso, kestävyys ja ajomukavuus paranivat ja moottorin sijoituksen vaihtoehdot lisääntyivät. Automarkkinat keskittyivät selvästi muutaman merkin haltuun. Korien taso parani, kun niiden valmistuksessa otettiin käyttöön uusia menetelmiä ja ratkaisuja.

Linja-autoliikenne oli siten vaikeuksistaan huolimatta päässyt korkealle tasolle. Matkustajaa palveli kattava reittiverkko, säännöllisesti hoidettu liikenne, hyvä kalusto, ainutlaatuinen matkahuoltojärjestelmä sekä ammattitaitoinen henkilökunta. Maamme oli ja on yksi maailman johtavista linja-automaista. Se on saavutus, jota kannattaa arvostaa ja joka kannattaa säilyttää. Halvemmalla ja tehokkaammin yhteiskunta ei voi joukkoliikennettään hoitaa.

Linja-autoliikenteen yleisiä näkökohtia

Koko linja-autoliikenteen kehitykseen vaikuttaneita tekijöitä

Linja-autoliikenteen kasvunopeus ja asema muihin liikennemuotoihin verrattuna vaihtelivat monista eri tekijöistä riippuen. Kasvu oli aluksi niin voimakasta, että linja-autoliikenteestä tuli 1930-luvun lopulla henkilöliikenteen tärkein kuljetusmuoto. Sota-aika ja sitä välittömästi seuranneet vuodet olivat poikkeuksellisia, mutta linja-autoliikenne saavutti normaalin laajuutensa jo 1940-luvun lopulla ja oli seuraavan vuosikymmenen jälleen maamme suurin henkilöliikenteen suorittaja. Henkilöautoliikenne lisääntyi kuitenkin niin nopeasti, että sen henkilöliikennesuorite oli suurin 1960-luvulla ja sen jälkeen. Seuraavaksi on kokoavasti esitetty muutamia linja-autoliikenteen kehitykseen keskeisesti vaikuttaneita tekijöitä.

Autoliikenne oli uusi liikennemuoto, jonka synnyn ja kehityksen mahdollisti *tekninen kehitys*. Linja-autoliikenne ei ollut aluksi eriytynyt, vaan siihen käytetyt autot oli tarkoitettu lähinnä kuorma-autoliikenteeseen. Pian kuitenkin syntyivät erityisesti linja-autoiksi tarkoitettut alustat, jotka olivat kokonaan tuontitavaraa v:een 1932 asti – aluksi pääasiassa Amerikasta – mutta myöhemmin markkinointamme hallitsivat eurooppalaiset autotehtaat. Erityisen suosituiksi maassamme osoittautuivat ruotsalaiset alustat. Autoissa käyttöönotetut uudet ratkaisut ja uusi tekniikka vaikuttivat myönteisesti sekä linja-autojen että linja-autoliikenteen kehitykseen. Autojen koko kasvoi, tilankäyttö parani, moottorin teho ja kestävyys lisääntyivät ja ajo-ominaisuudet paranivat. Matkustamisen nopeus, mukavuus ja varmuus kasvoivat samalla kun ajomatkoja voitiin pidentää. Rinnan alustojen kanssa kasvoivat ja kehittyivät autojen korit tarjoten tilaa yhä useammille matkustajille. Myös koriteollisuudessa otettiin käyttöön uusia rakenneratkaisuja, uusia materiaaleja ja teknisiä parannuksia. Autojen varustelu tuli suorastaan

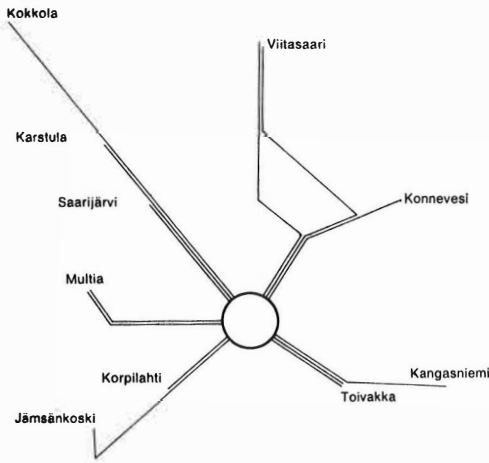
ylliseksi. Linja-automatkan mukavuutta lisäsi siten autokaluston paraneminen, jota vain poikkeusajat – pulat ja sodat – viivästyttivät.

Linja-autoliikenne on sidottu tiestöön ja siten riippuvainen *tielaitoksen* kehityksestä. Tilanne näytti pahalta linja-autoliikenteen alkuvaiheessa: kevytrakenteiset tiet eivät kestäneet raskaita autoja. Kun käyttöön otettiin 1920-luvun alkupuolella kevyet autot, ongelma helpottui hieman. Tielaitos kykeni 1930-luvulla hieman aikaisempaa paremmin ottamaan huomioon raskaiden autojen käyttöön siirtyneen linja-autoliikenteen vaatimukset. Sota-ajan aiheuttaman taantumun jälkeen tielaitosta kyettiin tuntuvammin parantamaan vasta 1950-luvulla ja sen jälkeen. Pahiten autoliikennettä haitanneet kelirikot jatkuivat osalla teistä varsin pitkään. Tiestön kunto oli suurimmaksi osaksi 1970-luvulla jo erinomainen. Tielaitoksessa tapahtunut myönteinen kehitys paransi linja-autoliikenteen edellytyksiä. Merkittävää oli myös teiden aurauksen ja muun talvikunnossapidon tehostuminen, mikä mahdollisti ympärivuotisen liikenteen.

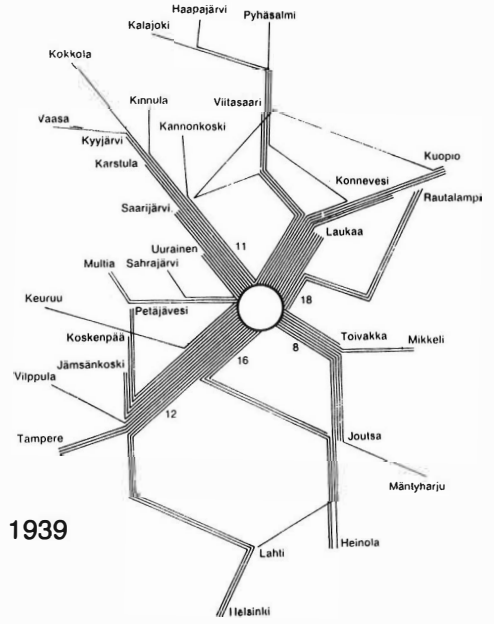
Liikenne on vain yksi talouselämän sektori, jonka kehitys riippuu olennaisesti taloudellisen toiminnan yleisistä edellytyksistä sekä muiden alojen kehityksestä. Linja-autoliikenteen kantavana voimana olivat *taloudelliset korkeasuhdanteet*, jolloin reaalkansantulo kasvoi nopeammin kuin väestö ja teollisten elinkeinojen kasvun lisäys oli kiihtyvää. Vireä taloudellinen toiminta lisäsi kuljetusten kysyntää, josta osa kohdistui linja-autoliikenteeseen mahdollistaen liikenteen lisäystä ja siitä aiheutuneita investointeja. Lama-aika 1920–1930-luvun vaihteessa hidasti linja-autoliikenteen kasvuvauhtia ja karsi alalta yrittäjiä. Linja-autoliikenteen voidaan katsoa selviytyneen pula-ajasta kuitenkin jokseenkin hyvin. Korkeasuhdanteiden elvyttävä vaikutus reittiliikenteeseen ei ollut enää niin tuntuva 1960- ja 1970-luvulla kuin esim. 1930-luvulla. Nyt korkeasuhdanne näkyi entistä enemmän yksilöllisen liikenteen kasvuna, mikä vähensi linja-autoliikenteen matkustajia etenkin haja-asutusalueilla.

Taloudellisten suhdanteiden lisäksi linja-autoliikenteeseen vaikuttivat myös *poliittiset tekijät*. Ensimmäinen maailmansota ja vapaussota keskeyttivät jo kasvussa olleen linja-autoliikenteen. Samoin talvi- ja jatkosota pysäyttivät linja-autoliikenteen kasvun sekä aiheuttivat esim. liikenteen määrälliseen kehitykseen noin vuosikymmenen viivästymän. Kun materiaaliset mahdollisuudet paranivat, elpyminen oli vaikeudet huomioon ottaen jopa yllättävän nopeaa. Linja-autoliikenne oli riippuvainen myös maassa harjoitetusta liikennepolitiikasta.

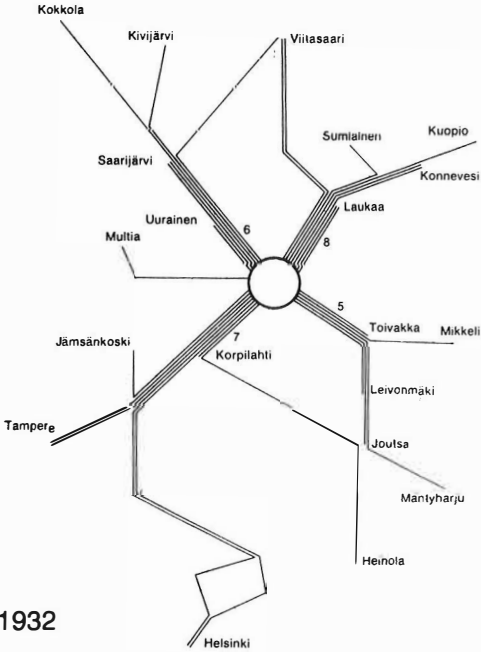
Linja-autoliikenteen synty ja kasvu eivät olisi olleet mahdollisia ilman *liikenne-tarvetta*. Ihmisten liikkuvuus oli vielä 1920-luvun alussa vähäistä. Tavarat oli yleensä totuttu saamaan kotipitäjän omalta kauppiaalta, joka nouti ne lähimmästä liikekeskuksesta tai rautatieasemalta. Tavarankuljetustarve edisti linja-autoliikenteen syntymistä mahdollistaen säännöllisen reittiliikenteen, jolla kuljetettiin sekä tavaroita että matkustajia. Liikkuvuuden lisääntyessä alkoi syntyä varsinaisia henkilölinjoja, joilla kuljetettiin myös tavaraa. Linja-autoliikenteen henkilökulje-



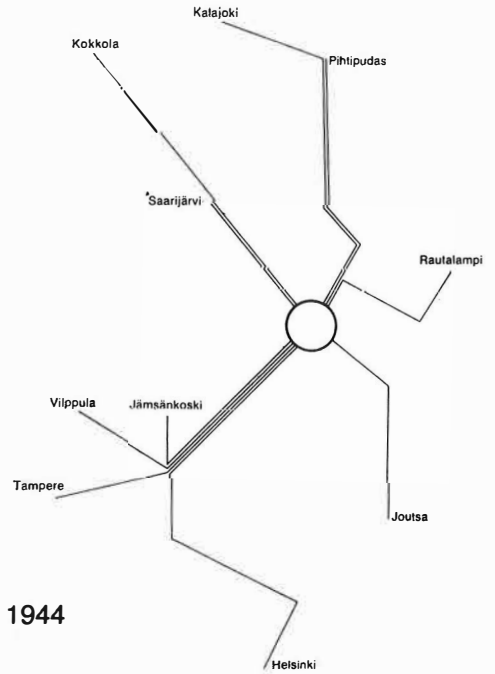
1927



1939



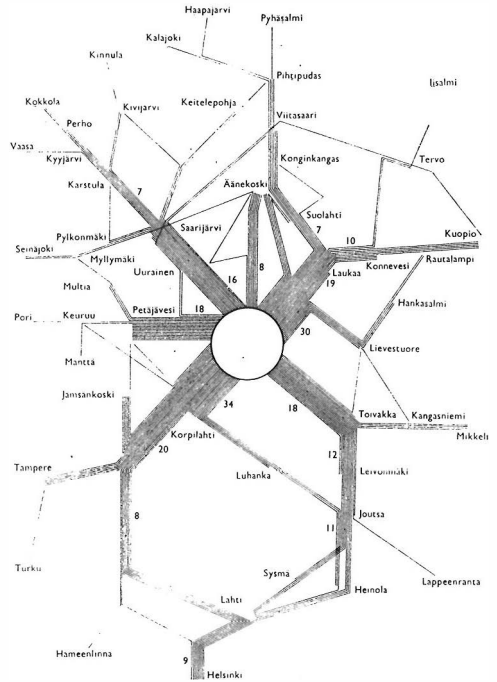
1932



1944

Kartta 24. Linja-autoliikenteen kehityksen kaarta Jyväskylää esimerkkinä käyttäen. Kaukoliikenne kasvoi nopeasti vuoteen 1939. Sotien aiheuttaman laman jälkeen seurasi elpymisen ja laajentumisen kausi. Lähde: Tommila 1972 s. 458 ja 632.

1959



tusten tarvetta lisäsi erityisesti harva rautatieverkko. Postia kuljetettiin varsinaisten postilinja-autojen lisäksi myös monissa muissa linja-autoissa, mikä edisti postinkulkua ja antoi yrittäjälle lisätuloja.

Liikennetarpeet riippuivat yhteiskunnan kehityksestä. Yksi linja-autoliikenteen parhaista ominaisuuksista oli joustava kyky mukautua tyydyttämään uusia tai muuttuneita liikennetarpeita. Niinpä paikallis- ja lähiliikenne kasvoivat voimakkaasti erityisesti 1950-luvulta alkaen tyydyttämään kasvussa olleiden taajamien lisääntyneitä liikennetarpeita. Linja-autoliikenne sai suurimmaksi osaksi hoitaakseen myös mittavat koululaiskuljetukset sopeuttamalla reitistönsä ja liikenteensä koululaiskuljetusten vaatimuksia vastaamaan. Samoin se huolehti myös työläiskuljetuksista ym. erityiskuljetuksista. Tilausliikenteen avulla linja-autoliikenne pystyi tyydyttämään ihmisten matkustamisen ja matkailun tarpeita heidän omien toivomustensa ja kunkin hetken kysynnän mukaisesti.

Ihmisten liikkuvuus ja liikennetarve kasvoivat tuntuvasti kohti 1970-lukua tultaessa, mihin vaikutti erityisesti kaksi yhteiskunnassa vaikuttanutta tekijää. *Tulotason nousu* merkitsi kaikkien yhteiskuntaluokkien matkustamisen lisääntymistä, sillä tulojen kasvaessa yhä suurempi osa niistä käytettiin matkustukseen. Toisaalta *väestökeskusten kasvu* voimisti liikennetarvetta, kun teollinen tuotanto, kauppa ja kulttuurielämä sekä muut toiminnot keskittyivät entistä enemmän asutuskeskuksiin. Vaikutus oli tässäkin ilmiössä molemminpuolista, sillä parantuneet liikenneyhteydet puolestaan mahdollistivat keskittymistä. Keskittymisestä aiheutui liikenteelle haittoja, jotka alkoivat 1960- ja 1970-luvulla näkyä taajamissa lähinnä ruuhkaantumisenä sekä melu- ja saastehaittoina, haja-asutusalueilla

liikennepalveluiden ylläpitoon tarvittavan väestöpohjan vähentymisenä siitä aiheutuvine heijastusvaikutuksineen.

Liikennetarpeen luonteesta johtui paljolti myös linja-autoliikenteen *suuntautuminen*: alkuaikoina pääasiallisesti maaseudulta liikekeskuksiin, rautatieasemille ja laivalaitureille. Myöhemmin syntyi enemmän myös keskuksien välistä liikennettä, mitä varten kehittyi myös pikalinjaliikenne. Liikenteellisesti hyvässä asemassa olivatkin ne paikkakunnat, jotka sijaitsivat suurten asutuskeskusten välisten teiden vaikutuspiirissä. Liikennetarpeen lisäksi linja-autoliikenteen suuntautumiseen vaikutti mm. teiden kunto ja liikenteenharjoittajan kotipaikka.

Linjaliikenneverkon kasvu merkitsi monesti uuden *matkustusvaihtoehdon* syntymistä. Linja-autoliikenteen menestyminen on osittain selitettävissä sen saavuttamasta suosioista johtuneeksi myös siellä, missä oli mahdollisuus käyttää muitakin liikennevälineitä. Linja-autoliikenteellä oli muutamia sen luonteesta johtuvia merkittäviä etuja. Se ei ollut yhtä tiukasti sidottu muutamiin harvoihin reitteihin ja samalla harvassa olleisiin pysähdyspaikkoihin, kuten rautatie- ja vesiliikenne, joiden pituuteen verrattuna maantieverkko oli varsin pitkä ja helpommin lisättävissä. Linja-autoliikenne tarjosi siten muita kulkuvälineitä tiheämmät ja kattavammat yhteydet ja täydensi mainiosti harvoja rautatie- ja laivayhteyksiä. Linja-autoliikenteen etu oli myös sen nopeus. Etenkin laivaliikenne ja hevoskyyti olivat autoon verrattuna auttamattoman hitaita. Autoliikenteen mahdollisuuksia paransi ympärivuotisen autoliikenteen alkaminen. Koko joukkoliikenne joutui kuitenkin etenkin 1960- ja 1970-luvulla luovuttamaan asemiaan henkilöautoliikenteelle, joka kykeni sitäkin joustavammin ottamaan huomioon yksilöiden erilaiset tarpeet.

Linja-autoliikenteen kasvu perustui osittain myös siihen, että alalle riitti aluksi *uusia tulijoita* lainsäädännön sitä estämättä. Pankit ja autokaupat mahdollistivat auton saannin pienelläkin käsirahalla. Autoiluun tunnettiin niin suurta mielenkiintoa ja sitä arvostettiin niin, että linja-autoliikenteen harjoittamisesta tuli monen nuorukaisen toiveammatti. Työ osoittautui kuitenkin niin suurta ammattitaitoa ja kovaa ponnistelua vaativaksi, että monet karsiintuivat erityisesti linja-autoliikenteen kriisiaikoina. Alalle pääsy vaikeutui monista eri syistä jatkuvasti niin, että esim. 1970-luvulla alalle tuli aniharvoja uusia yrittäjiä. Päinvastoin yrittäjien määrä väheni yrityskoon kasvaessa.

Myös *taloudelliset* tekijät houkuttelivat alalle uusia yrittäjiä, sillä linja-autoliikennettä alettiin pitää aluksi varsin kannattavana. Linja-autoliikenne olikin ilmeisesti 1920- ja 1930-luvulla pula-aikaa lukuun ottamatta paikoitellen hyvin kannattavaakin, mutta liiallinen kilpailu alkoi heikentää tuloksia. Sota-aikana ja muutamina vuosina sen jälkeen kannattavuutta heikensi erilaisista pulista johtuneet liikennerajoitukset sekä häikäsaun ja huonokuntoisten autojen käyttö. Liian vanha kalusto lisäsi kustannuksia myös 1950-luvulla, minkä jälkeen taksankorotuksia huomattavasti nopeammin edennyt kustannusinflaatio aiheutti yhä enemmän vaikeuksia. Suuriin luottoihin turvautuen, toimintaa rationalisoiden

ja uusien liikennetarpeiden – erityisesti koululaiskuljetusten – avulla liikenteen korkea palvelutaso kyettiin kuitenkin säilyttämään, vaikka näkymät olivatkin 1970-luvun alkupuolella jo varsin huonot.

Kun alalle tuli liikaa yrittäjiä, epätervettäkin kilpailua syntyi, mikä vaaransi linja-autoliikenteen kehityksen. Välttämätön *sisäinen eheytyminen* suoritettiin paljolti jo 1930-luvulla LAL:n ja lainsäädännön avulla. Alan tervehtyminen vaikutti ilmeisesti myös siihen, etteivät esitetyt kaavailut liikenteen ottamisesta valtion laitoksen haltuun johtaneet tulokseen. Yksityinen linja-autoliikenne sai porvarillisesta ja sitoutumattomasta sanomalehdistöstä näkyvän puolustajan. Viranomaiset kykenivät lainsäädännöllä ohjaamaan linja-autoliikennettä terveeseen suuntaan. Yksi linja-autoliikenteen voima oli sen *desentralisaatio* ja joustava organisaatio, joka kykeni ottamaan keskitettyä virastoa paremmin huomioon paikalliset tarpeet ja tekemään tarvittavia päätöksiä nopeasti.

Linja-autoliikenne oli ja on ennen kaikkea palveluammatti, jonka suosio ja menestys riippuvat asiakaspalvelun onnistumisesta. Linja-autoliikenteen osakseen saama myötätunto perustui jo alunperin hyvään *palveluallttiuteen*. Linja-autonkuljettaja oli tuhattaituri ja luottamusmies, joka toimitti mitä moninaisimpia tehtäviä. Kun matkahuollon verkko levittäytyi yli maan, linja-autoliikenteen palvelukyky lisääntyi entisestäänkin. Ensimmäinen lenkki linja-autoliikenteen toimintojen ketjussa oli kuitenkin yrittäjä itse. Hänen oli otettava riskit ja vastuu. *Yrittämisen halua* liikenteenharjoittajilla on aina ollut – joskus liikaakin.

Kaiken kaikkiaan linja-autoliikenteeseen oli vaikuttamassa suuri määrä siitä itsestään johtuvia tai ulkopuolisia tekijöitä. Tässä vaikuttamisen pa'apelissä kaikki riippui kaikesta.

Linja-autoliikenteen merkityksestä

Linja-autoliikenteen vaikutuksia ja merkitystä on vaikea osoittaa ja dokumentoida. Yleisesti voitaneen kuitenkin sanoa, että linja-autoliikenteen merkitys oli ja on suuri yksilöille, erilaisille yhteisöille sekä koko yhteiskunnalle. Linja-autoliikenteen alkuvuosikymmeninä merkitys oli suurin maaseudulle, sota-aikana linja-autoliikenteen arvo korostui henkilöautoliikenteen ollessa käytännöllisesti katsoen kokonaan pysähdyksissä ja sota-ajan jälkeen linja-autoliikenteen merkitys myös kaupungeille kasvoi entisestäänkin. Linja-autoliikenteestä tuli melkoinen yhteiskunnallinen vaikuttaja sekä välillisesti että välittömästi.

Linja-autoliikenne syntyi alunperin palvelemaan lähinnä *maaseudun* asukkaiden tarpeita. Niinpä kaupunkiin suuntautuneen linjan aloittaja oli lähes aina



Linja-autoliikenteen merkitys oli ja on suuri yksilöille, erilaisille yhteisöille sekä koko yhteiskunnalle. Erittäin suuri merkitys linja-autoliikenteellä oli maaseudulle. Kun esim. lentiiralaiset alkoivat päästä säännöllisesti Kuhmoon tässä Otto Kyllösen (toinen oikealta) autossa, tapahtui alueen liikenneoloissa mullistava parannus. Otto Kyllösen kokoelmat.

maaseudun yrittäjä.¹ Juuri maaseudun asukkaille linja-autoliikenteen syntymisellä oli suuri merkitys – etenkin seuduilla, joilla ei ollut rautatie- tai vesiliikenneyhteyksiä. Samalla maaseudun ja keskusten vuorovaikutuksen lisääntyessä linja-autoliikenne vaurastutti ja kehitti voimakkaasti myös kaupunkeihin eri toimintoja.

Perustellusti voidaan sanoa, että linja-autoliikenteen alkaminen oli monella seudulla niin suuri *liikenteellinen mullistus*, ettei sellaista ollut tapahtunut aikaisemmin eikä sen jälkeenkään. Säännölliset, ennennäkemättömän nopeat, suhteellisen halvat ja kaikkien käyttöön tarkoitetut liikenneyhteydet olivat liikenteellinen vallankumous, joka merkitsi kulkumahdollisuuksien yhtäkkistä paranemista ennen muuta sellaisille, joilla ei ollut käytössään omaa kulkuvälinettä – aluksi hevosta, sittemmin moottoriajoneuvoa – tai joilla ei ollut varaa paljon käyttää kallista kieverikytyä tai taksia.² Siten linja-autoliikenne lisäsi kulkumahdollisuuksien osalta tasa-arvoa. Se ei unohtanut syrjäseutujakaan, vaan ulotti palvelunsa myös niihin. Auton käyttöönotto paransi merkittävästi myös maaseudun huoltoyhteyksiä. Sen avulla maaseudun helposti pilaantuvatkin tuotteet saatiin nopeasti myyntiin ja paluumatkalla täydennystä kauppiaan varastoihin. Linja-autojen tavaratiloissa kulkivat muiden tavaroiden ohella esim. leipä- ja makkara-laatikot.

Linja-autoliikenne osoittautui myös melkoiseksi *yhteiskunnalliseksi vaikuttajaksi*, joka alkoi aluksi muuttaa maaseudulla koko elämäntapaa. Matkustamisen vaivattomuus houkutteli yhä useampia ja useammin liikkeelle. Staattinen elämänmuoto alkoi muuttua entistä liikkuvammaksi. Vaikutus oli molemminpuolista: linja-autoliikenne lisäsi liikkuvuutta ja liikkuvuuden kasvu linja-autoliikennettä. Esim. somerolaisten elämänmuutosta kuvattiin v. 1928 sanomalehdessä³ seuraavasti: »Merkillistä, kuinka tänä autojen aikakaudella välimatkat lyhenevät! Sellainenkin pitäjä kuin Somero, joka vielä vuosikymmen sitten, ennen kuin nykyiset maantiejunat, autobussit, käytännössä olivat, sijaitsi jossain sellaisessa kaukaisuudessa, että sieltä vain kerran pari vuodessa Turkuun tultiin – sellainenkin paikkakunta on nyt miltei käden ulottuvilla. Mahtaneeko nykyisin mennä enää päivääkään, ettei Somerolta Turkuun tultaisi ja päinvastoin Turusta Somerolle joku matkustaisi. Niin vilkas on nykyisin yhteys näiden paikkakuntien välillä.» Jos liikennemahdollisuuksien paraneminen vaikutti näin suuresti somerolaisten elämään, niin säännöllisten linja-autoyhteyksien merkitystä esim. Kuhmon korpiseutujen asukkaille voi tuskin liioitella.⁴ Linja-autoyhteyksien lisäksi liikkuvuutta lisäsivät luonnollisesti myös muut tekijät.

Vaikka linja-autoliikenne vaikuttikin aluksi eniten maaseudun liikenneoloihin, sen merkitystä *kaupunkienkaan* asukkaille ei voi pitää vähäisenä. Esim. työmatkoja linja-autoliikenne helpotti huomattavasti. Näiden kuljetusten merkitys lisääntyi suuresti kohti 1970-lukua tullessa. Linja-auton avulla voitiin lisäksi käydä säännöllisesti taajamissa töissä kauempaakin.

Linja-autoliikenne oli muuttamassa myös kaupunkien rakennetta. Niinpä jo 1920-luvun lopulta lähtien oli havaittavissa, että kaupunkilaiset mm. parantuneiden kulkuyhteyksien vuoksi alkoivat entistä enemmän muuttaa keskustan »työläiskasarmeista» asumaan kauempana sijainneisiin asumalähiöihin. Tämä ilmiö voimistui etenkin 1960- ja 1970-luvulla.

Liikenneyhteyksien vaikutuksia taajamien kehitykseen on tutkinut mm. Vuoristo. Hän päätyi tulokseen, että voimakkaimmiksi kasvaneiden paikkakuntien suotuisaan kehitykseen vaikutti ilmeisesti myös *tieliikennesijainti*. Edullinen sijainti veti paikkakunnalle paljon linja-autoliikennettä. Hyvät kulkuyhteydet puolestaan olivat edellytyksenä paikkakunnan taloudelliselle kehitykselle. Esim. teollisuus- ja tuotantolaitokset pitivät sijoituspaikkaansa hakiessaan tärkeinä hyviä liikenneyhteyksiä. Siten linja-autoliikenne on katsottava tärkeäksi paikkakunnan kehitykseen vaikuttavaksi tekijäksi.⁵ Linja-autot toivat esim. kaupunkeihin ja taajamiin niin suuria matkustajamääriä, että niillä oli huomattavaa merkitystä taajaman vireydelle.

Linja-autoliikenne saattoi muuttaa keskusten talousalueiden vaikutuspiiriä, kun paremmat linja-autoyhteydet muuttivat totuttuja kulkusuuntia. Esimerkkinä voidaan mainita Seinäjoen kasvu läänin aikaisemman keskuspaikan Vaasan kustannuksella, kun Seinäjoesta tuli tärkeä linja-autoliikenteen päätepiste mm. keskeisen sijaintinsa ja palveluidensa vuoksi. Esim. myös Mikkelin vaikutuspiiri laajeni,

koska sitä piti tukikohtanaan maamme suurimpiin kuuluva linjaliikenneyritys Savonlinja O.Y.⁶

Linja-autoliikenteen merkitys oli tuntuva myös *kulttuuritekijänä*: kulttuuripalvelut tulivat sen avulla mahdollisiksi monille sellaisille, joilla aikaisemmin ei ollut niitä yhtä helposti ulottuvillaan. Myös maaseudun asukkaiden oli linja-autojen avulla käyttäen hyväkseen joko vuoro- tai tilausliikennettä entistä helpompi päästä osallisiksi taajamien runsaasta kulttuuritarjonnasta. Erityisesti tilausliikenteestä tuli suosittu matkustustapa, olipa sitten kysymyksessä teatterimatka, torvisoittokunnan kuljetus juhlapaikalle tai matka naapuripitäjään seuroihin. Mitä suurempi juhla, sitä pitemmät olivat pysäköintialueella linja-autojen rivistöt. Linja-autoliikenteen avulla voitiin siten tyydyttää sekä henkisiä että hengellisiä tarpeita. Unohtaa ei sovi myöskään linja-autojen merkitystä postinkuljettajana ja siten tietoliikenteen edistäjänä. Jonkinmuotoisina »kulttuurikuljetuksina» voidaan pitää myös linja-autoliikenteen koululaiskuljetuksia.

Uutta sisältöä jokapäiväiseen elämään toivat myös linja-autoilla suoritettut turistimatkat, jotka antoivat uusia vaikutteita ja virikkeitä, sekä hyviä että »pahoja». Näköpiirin avartuminen saattoi puolestaan vaikuttaa ihmisten asenteisiin, jopa elämäntapaan. Erityisesti maaseudun »umpio» avautui. Linja-autoliikenteellä oli merkitystä myös koko matkailuelinkeinolle.

Linja-autoliikenne ei ainoastaan kuljettanut, vaan se myös *työllisti*. Suoranaisesti se antoi työtä yrittäjien ja johtoportaan lisäksi toimistohenkilökunnalle, kuljettajille, rahastajille ja autoemännille, autonasentajille, siivoojille ym. Lisäksi se työllisti välillisesti. Suurehko linjaliikenneyritys vastasi siis melkoista tuotantolaitosta. Se hyödytti siten verotulojen avulla myös sijaintikuntaansa.

Linja-autoliikenne vaikutti monin tavoin ja eri tasoilla yhteiskunnassa, lähinnä talous- ja kulttuurisektorilla. Se hoiti edullisesti yhteiskunnalle välttämättömiä kuljetuksia ja oli tärkeä yhteiskuntamme modernisoija.

VIITTEET JA SELITYKSET

TAUSTAA

(s. 17–22)

Työn lähtökohdista

(s. 17–19)

- 1 Rautatieliikenteestä on useampiakin selvityksiä, kuten Valtionrautatiet 1912 – 1937, Valtionrautatiet 1937 – 1962, Valtionrautatiet 1862 – 1962 ja *Roos, H.*, Suomen rautatiet. Oma maa 3 (1958).
- 2 Esim. *Ajo* 1946, *Säntti* 1954, *Siirilä* 1964, *Palomäki* 1958 ja *Ahonen* 1957.

Linja-autoliikenteen käsitteistä

(s. 19–21)

- 3 Suomen laki I s. 911 ja 925.
- 4 Suomen asetuskokoelma 1926/158.
- 5 Suomen asetuskokoelma 1931/393 ja 1937/424.
- 6 *Mäkelä* 1967 s. 6.
- 7 Esim. *Aamulehti* 30.4. s. 4 ja 15.5. 1920 s. 4, *Keskipohtjanmaa* 18.6. ja 7.7. 1921 sekä *Vaasa* 12.6. 1922.
- 8 *Raevuori* 1948 s. 10.
- 9 Esim. *Aamulehti* 2.4. s. 4, 5.4. s. 2, 16.5. s. 8, 29.5. s. 8, 26.6. s. 8 ja 11.9. 1925, *Liitto* 18.4., 22.4. ja 3.7. 1925 sekä *Kainuun Sanomat* 26.8. 1924.

Maamme henkilöliikenne 1920-luvun alussa

(s. 21–22)

- 10 *Paasikivi* 1908 s. 297 ja 299 – 301, Suomen asetuskokoelma 1918/140 ja *Kurunmäki* 1966 s. 516.
- 11 *Viertola* 1974 s. 258 ja 260.
- 12 *Jutikkala* 1968 a s. 173 ja *SVT XX* 1920 s. 11.
- 13 *Turisti* 1920/3 ja 1921/1, *Alanen* 1948 s. 190, *Tommila* 1972 s. 244, *Jutikkala* 1968 a s. 242 ja 246.

LINJA-AUTOLIIKENTEEN VIRIÄMINEN ENNEN ENSIMMÄISTÄ MAAILMANSOTAA

(s. 23–36)

HEVOSVETOISTA LINJALIIKENNETTÄ

(s. 23–26)

- 1 *Rahunen* 1962 s. 9.
- 2 *Kovero* 1950 s. 270.
- 3 *Rahunen* 1962 s. 9.
- 4 *Jutikkala* 1957 s. 270 ja *Kaukovalta* 1962 s. 280.

- 5 *Laati* 1956 s. 384.
- 6 *Raevuori* 1948 s. 15–16 ja *Jutikkala* 1957 s. 269.
- 7 *Raevuori* 1948 s. 16–17.
- 8 J.A. Röman, LAL:n kirjehaast. 1958. *Raevuori* mainitsee lisäksi, että joillakin muillakin paikkakunnilla liikennettä lienee yritetty (*Raevuori* 1948 s. 17).
- 9 *Turisti* 1920–1922, liitekartat.

AUTOISTUMINEN ALKAA

(s. 26–29)

Hidas leviäminen

(s. 26–27)

- 1 *Rainio* 1949 s. 6 ja *Heinjoki* 1955 s. 254.
- 2 *Rainio* 1949 s. 6–7, *Tommila* 1972 s. 452, *Raevuori* 1948 s. 19, *Kallio* 1940 s. 756, *Koskimies* 1966 s. 453, *Kurikka* 1967 s. 328, *Räisänen* 1959 s. 691, *Korpinen* 1962 s. 26, *Aaltonen* 1958 s. 563, *Palme* 1962 s. 314, *Ahvenainen* 1970 s. 496, *Horelli* 1955 s. 198, *Åkerblom* 1956 s. 327, *Saloheimo* 1953 s. 715, *Viitaniemi* 1973 s. 214 ja 1970 s. 204.
- 3 *Torp* 1955 s. 102–105 ja Suomen automobiilikauppiaitten yhdistys r.y. 1925 – 1945 s. 27.
- 4 SA 1975/12 s. 433 ja *Uusi Aura* 12.5. 1922 s. 1.
- 5 *Kiister* 1906 s. 74–75 ja 56.

Järjestyssäännöt

(s. 28)

- 6 *Paasio* 1967 s. 226, *Koskimies* 1966 s. 453, *Aaltonen* 1958 s. 563, *Hyötyniemi* 1974 s. 20 ja *Vuoristo* 1974.
- 7 *Keski-Suomi* 3.8. 1912.

LINJA-AUTOLIIKENTEEN ALKU

(s. 29–36)

Omnibussiliikennettä ulkomailta

(s. 29)

- 1 *Viherjuuri* 1942 s. 119, *Raevuori* 1948 s. 21, *Falck* 1938 s. 22–25. Ruotsin linja-autoliikenteestä myös *Mäkelä* 1977.

Ensimmäiset yritykset Suomessa Uudessakaupungissa ja Turussa

(s. 29–31)

- 2 Ks. tarkemmin *Raevuori* 1948 s. 22–28. Vrt. *Mäkelä* 1967 s. 9 alkaen.

Haagassa kokeillaan – muualla suunnitellaan
(s. 31–33)

- 3 *Onnela* 1975 s. 79–81 sekä *Ahvenainen* 1970 s. 497.
- 4 *Roos* 1950 s. 59.
- 5 *Onnela* 1975 s. 83.
- 6 Keski-Suomi 10.12.1912.

Useita liikenneyrityksiä v. 1913
(s. 33–35)

- 7 Kotkalaisten liikenneyrityksestä tarkemmin *Raevuori* 1948 s. 29–35, Uusi-Aura 20.3. 1914 ja *Vuoristo* 1974.
- 8 *Raevuori* 1948 s. 36 ja *Rahunen* 1962.
- 9 Keski-Suomi 28.8. 1913.
- 10 *Saloheimo* 1953 s. 715, *Onnela* 1975 s. 82 ja *Mäkelä* 1967 s. 12.

Sodat lamaanuttavat
(s. 36)

- 11 Autoliikenteen kokonaiskehityksestä ensimmäisen maailmansodan aikana on vaikea saada tarkkaa kuvaa, sillä esim. tilastotiedot alkavat vasta 1920-luvulta.
- 12 Esim. *Palme* 1962 s. 314 ja *Viitaniemi* 1973 s. 215.
- 13 HRA, *Wik* s. 1–2.
- 14 Esimerkkejä löytynee lisää autoliikenteen tutkimuksen edistysessä. Kokonaiskuvaa ne kuitenkin tuskin muuttavat.
- 15 *Virrankoski* 1975 s. 189.

MAAILMANSOTIEN VÄLINEN LINJA-AUTOLIIKENNE
(s. 37–204)

TIESTÖ LIIKENTEEN EDELLYTYKSENÄ
(s. 37–48)

Tieverkon kasvu
(s. 37–42)

- 1 *Leppänen* 1967 s. 123.
- 2 *Tolonen* 1962 s. 476. Ks. myös *Laikari* 1966 s. 324.
- 3 *Perko* 1977 s. 272.
- 4 Esim. Toivo Kivelä ei saanut aloittaa liikennettään, ennen kuin kolme linjareitillä ollutta heikkoa siltaa oli tuettu (VLLA, lääninkanslian I osaston lääninsihteerin konseptit 1924 N:o 2821).
- 5 *Perko* 1977 s. 215.
- 6 *Perko* 1977 s. 211.
- 7 *Perko* 1977 s. 217.
- 8 Ks. esim. *Viitaniemi* 1977 s. 49. Esim. Kallan siltojen rakentamisella oli suuri merkitys Kuopion yhteyksille.

- 9 LALA, kirjelmät 1930 ja 1933, LAL 17.11. 1930 KYTM:lle ja 18.1. 1933 TVH:lle sekä VA, KYTMA, päätökset, AD 1671/261 KM 1930.
- 10 Kainuun Sanomat 29.8. 1936 s. 3.

Teiden kunto
(s. 42–48)

- 11 Esim. Aamulehdessä oli tiestön kuntoa käsitteleviä pääkirjoituksia 12.7., 14.7. 1921 ja 6.6. 1922; Hämeen Sanomissa 19.6. 1921 ja 8.7. 1921.
- 12 Suomen asetuskokoelma 1918/147 ja 1927/165. Tarkemmin *Perko* 1977 s. 23 alkaen.
- 13 Komiteamietintö 1954/6 s. 21–22 ja Suomen asetuskokoelma 1937/529.
- 14 Komiteamietintö 1954/6 s. 30–31.
- 15 Charles Sorjanen, LAL:n kirjehaast. 1967, Veljekset Salmelan liikenne 1924 – 1974 s. 11 ja Suomen asetuskokoelma 1927/165.
- 16 *Tolonen* 1962 s. 475–476 ja Vaasa 10.5. 1921.
- 17 *Tolonen* 1962 s. 476, *Mäkelä* 1967 s. 60, Aamulehti 1.6. 1926 s. 5. TVH:n Vaasan piiriarkisto, vuosikertomus 1927, SVT XIV 1925 s. 106, 1926 s. 94, 1927 s. 111, 1928 s. 151, 1929 s. 167, 1930 s. 132 ja 1940 s. 90. Tickarhujen liikkumisesta ks. esimerkiksi Aamulehti 10.6. 1926 ja Kainuun Sanomat 30.7. 1927.
- 18 *Laikari* 1966 s. 326 ja Komiteamietintö 1954/6 s. 66. SVT XIV 1930 s. 132 ja 133 sekä 1939 s. 80–81.
- 19 Helsingin Sanomat 30.6. 1934 s. 8 ja 27.4. 1935 s. 2.
- 20 Sakari Lindholm, LAL:n kirjehaast. 1967 ja LALA, esim. kirjeet 1930 ja 1933, Matti Pakkanen, Hamina 3.17. 1930 I.A.I.:lle ja Kalle Renfors, Ahlainen 3.3. 1933 LAL:lle.
- 21 *Viitaniemi* 1973 s. 215 ja 1970 s. 204.
- 22 Aamulehti 10.8. 1921 s. 3 ja Hämeen Sanomat 1.6. 1923.
- 23 Esim. Uno Salonen lopetti syksyllä 1928 Harvaluodon – Piikkiön – Turun linjan liikennöimisen tien heikkouden vuoksi (Uuno Salonen, LAL:n kirjehaast. 1967).
- 24 Esim. Keskiuomalainen 24.5. 1924, Liitto 24.4. 1925, Savon Sanomat 18.5. 1926, Keskipohjanmaa 25.4. 1925 ja Aamulehti 1.5. 1936 s. 1.

LAINSÄÄDÄNTÖ

(s. 48–54)

Lait ja asetukset

(s. 48–49)

- 1 Suomen asetuskokoelma 1919/122, 1922/237, 1926/156 ja 157, 1928/172, 1929/23 ja 262, 1931/237 ja 307 sekä 1937/491.

Lakien sisältö

(s. 49–54)

- 2 Lähtenä em. asetuskokoelmat.
- 3 Esim. *Mäkelä* 1967 s. 15.
- 4 VA, KYTMA, kirjekonseptit 1923, ministeriö 12.6. 1923 Oulun läänin maaherralle.
- 5 LALA, kirjeet 1934, LAL 9.7. 1934 Onni Långsvedille, Kokkola.
- 6 LALA, paikallisosastojen ptkt., Tampereen osaston ptk. 4.4. 1939.
- 7 Vielä v. 1929 lainmuutosta ei paljon sovellettu. Esim. Vaasan läänissä hylätyistä kahdeksasta liikennelupa-anomuksesta vain yhdessä oli perusteena liikenteen tarpeettomuus (LALA, kirjelmä 1930, Vaasan läänin maaherra 13.1. 1930 LAL:lle.)
- 8 VA, KYTMA, päätökset 1924 – 1930.
- 9 Esim. Linjalle Pori – Kristiina – Vaasa oli vielä v. 1930 myönnetty liikennelupa kuudelle eri liikenteenharjoittajalle 29 vuorolle. Todellisuudessa linjaa liikennöi vain kaksi yrittäjää (VA, KYTMA, päätökset, AD 1563/244 KM 1930).
- 10 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 25.5. 1932.
- 11 KLLA, III:n ylimääräisen esittelijän päätös- ja kirjekonseptit 1930, kiertokirje läänin poliisiviranomaisille 13.9. 1930.
- 12 Esim. LALA, kirjeet 1933, P. Vornanen, Tolvajärvi 6.6. 1933 LAL:lle.
- 13 LALA, kirjelmia 1933, aikataluttomia liikennelupia.
- 14 VLLA, lääninkanslian I osaston lääninsihteerin konseptit 1923 ja *Mäkelä* 1967 s. 25.
- 15 Esim. em. Vaasan lääninsihteerin konseptit ja *Häkkänen* 1938.
- 16 Renkaiden ajateltiin siis yleensä olevan umpikumisia.
- 17 Lukuisat raastattelut, esim. Alfred Männikkö ja Matti Ahola, haast. 1969.
- 18 Komiteamietintö 1925/9 s. 12 ja 1926/10 liite 1. Puoli-ilmarenkaissa ei ollut erillistä sisuskumia, vaan ilmatila oli itse päällyksenkaassa. Ilmarenkaaseen verrattuna puoli-ilmarenkaat olivat kapeita, matalia ja joustamattomampia. Siten niiden tietä kulluttava vaikutus oli suurempi.

LINJA-AUTOLIIKENTEEN TULEMINEN

1919–1922

(s. 55–62)

Liikenteen alku

(s. 55–62)

- 1 Taloudellisesta tilanteesta vapaussodan jälkeen ks. esim. *Virrankoski* 1975 s. 197, *Jutikkala* 1968 b s. 216 ja *Törnqvist ja Ryönänkoski* 1968 s. 229.
- 2 *Mäkelä* 1967 s. 15, *Simonen* 1951 s. 221 ja *Halila* 1966 s. 224.
- 3 Komiteamietintö 1925/9. Neuvottelukunnan jäsenet olivat TVH:n pääjohtaja K. Snellman, Posti- ja lennätinhallituksen pääjohtaja G.E.F. Albrecht sekä rautatiehallituksen pääjohtaja S. Wuolle ja tämän seuraaja Jalmar Castrén.
- 4 Komiteamietintö 1925/9 s. 12.
- 5 Vrt. taulukko 7.
- 6 PK 19.6. 1921: »Maaseudun liikennevälineiden parantuminen».
- 7 Kaksiosainen PK: »Huomattava edistysaskel liikekeskuksien ja maaseudun välisissä liikenneoloissa».
- 8 Aamulehti 6.6. 1922 PK: »Maanteittemme kunto ja uudenaikaiset liikennevälineet» ja 18.8. 1923 PK: »Autoliikenne ja maanteiden epäkuntoisuus».
- 9 Alueen liikenteen selvittämiseksi on luettu myös Maakansaa ja Karjalaa, mutta tietoja ei havaittu.
- 10 Lisäksi on luettu Savon Sanomia ja Mikkelin Sanomia.
- 11 Ilmeisesti jonkin yhtymän auto, sillä ilmoittajana oli »Johtokunta».
- 12 Eivät täytät kaikilta osin linja-autoliikenteelle asetettuja vaatimuksia.
- 13 Leanderin liikenneyrityksistä tarkemmin *Raevuori* 1948 s. 40–43 ja Linja-auto, näyttenumero 1929 s. 24.

RÄJÄHDYSMÄISESTÄ KASVUSTA PULLA-AIKAAN

(s. 63–76)

Autojen määrä ja liikennesuorite

(s. 63–65)

- 1 *Törnqvist ja Ryönänkoski* 1968 s. 229–231.
- 2 Tilastokatsauksia 1930/3 s. 34.
- 3 Komiteamietintö 1954/6 s. 54, taulukko 1.
- 4 STV 1923 s. 166, 1924 s. 154, 1925, s. 154, 1926 s. 154, 1927 s. 158 ja 1928 s. 162.
- 5 Komiteamietintö 1925/9 s. 12.
- 6 Tilastojen arvioinnista tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s. 87 – 88.

- 7 Tilastokatsauksia 1930/3 s. 34.
- 8 Säännöllinen linja-autoliikenne aloitettiin Ahvenanmaalla jo v. 1920 (*Palme* 1962 s. 314).
- 9 Esim. VA, KYTMA, päätökset. Vuonna 1925 ministeriö myönsi n. 50 liikennelupaa, mutta v. 1927 lupia myönnettiin jo n. 100. Ks. myös *Viitaniemi* 1971 s. 35.
- 10 Aamulehti 26.5. 1927 s. 8.
- 11 Autojen määrän ja suhdanteiden vertailusta ks. *Viitaniemi* 1977 s. 112.
- 12 Komiteamietintö 1954/6 s. 63, taulukko 28. Autolukuna on käytetty tilastokatsauksissa esitettyjä määriä.

Reittiverkko

(s. 65–68)

- 13 Helsingin Sanomat 22.6. 1929 s. 3, selostus kartan luovuttamisesta valtioneuvostolle. Yksityiskohtaisia kuvauksia tietyn alueen reittiverkon kasvusta esim. *Mäkelä* 1967 s. 37–42 ja 16–19 sekä *Viitaniemi* 1971 s. 18–42.
- 14 Turisti 1926 ja Maanticturisti 1929.
- 15 Linjojen pituudet on osittain jouduttu laskemaan kartan avulla, mikä voi aiheuttaa pientä epätarkkuutta.

Liikenne alueittain

(s. 68–71)

- 16 Komiteamietintö 1925/9 s. 12.
- 17 SVT XX 1945 s. 4.
- 18 *Mäkelä* 1967 s. 18 ja *Viitaniemi* 1971 s. 22.
- 19 STV 1924 ja 1925 s. 154, Tilastokatsauksia 1927/3 s. 33, 1928/4 s. 35 ja 1929/5 s. 36.
- 20 STV 1926 s. 154.
- 21 Liitto 23.6. 1926.
- 22 Tilastokatsauksia 1929/5 s. 36 ja STV 1934 s. 10

Kilpailu

(s. 71–75)

- 23 Ks. kilpailusta esim. *Mäkelä* 1967 s. 26 ja 68–70, *Viitaniemi* 1971 s. 26–27 ja *Mansner* 1949 s. 31 ja 33. Kilpailusta tietoja lisäksi lukuisissa haastatteluissa.
- 24 *Mäkelä* 1967 s. 40–41 ja *Raevuori* 1948 s. 197 – 198.
- 25 LALA, Ossi Jokisen puhe Viipurin paikallisosaston 25-vuotisjuhlassa.
- 26 *Mäkelä* 1967 s. 69.
- 27 LALA, kirjeet 1929, LAL 9.8. 1929 Uudenmaan läänin maaherralle.
- 28 SA 1961/12 s. 748, *Åkerblom* 1954 s. 388 ja esim. *Raevuori* 1966 s. 29.

- 29 *Koskinen* 1969 s. 220.
- 30 LA 1977/1 s. 18.
- 31 LALA, kirjeet 1929, Väinö Lindfors, Tampere 28.7. 1929 LAL:lle.
- 32 Jalmari Niirikoski, LAL:n kirjehaast. 1967, *Mansner* 1949 s. 33 ja *Mäkelä* 1967 s. 71–72.
- 33 Paavo Tappura, LAL:n kirjehaast., 1967.
- 34 LALA, kirjeet 1929, Antti Lehto, Nurmes 18.12. 1929 LAL:lle.

Kannattavuus ja taksat

(s. 75–76)

- 35 Aamulehti 12.7. 1921 ja Hämeen Sanomat 25.5. 1921.
- 36 Uuno Hakola, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 37 LAL:n VK 1938 s. 21, *Mäkelä* 1967 s. 40, *Viitaniemi* 1971 s. 53, *Kärmeniemi* 1964 s. 17–18 ja *Raevuori* 1966 s. 14.
- 38 Liitto 28. ja 31.5. 1921.
- 39 Esim. VLLA, lääninkanslian I osaston lääninsihteerin konseptit 1923 ja KLLA, III:n ylimääräisen esittelijän päätöskonseptit 1923.
- 40 KLLA, III:n ylimääräisen esittelijän päätöskonseptit, Kuopion läänin automobiili-ohjesääntö 25.5. 1925.
- 41 KLLA, em. päätöskonseptit 25.5. 1930.
- 42 VA, KYTMA, päätökset 1923 – 1929.
- 43 VA, KYTMA, päätökset AD 1395/229 KM 1926.
- 44 VA, KYTMA, päätökset, AD 44/8 KM 1926. »Huonolla kelillä» taksa oli 1 mk 50 p/km, muulloin 1 mk/km. Tällainen käytäntö näyttää olleen harvinaista.
- 45 Liitto 3.6. ja 9.8. 1923 sekä Aamulehti 12.5. 1923 s. 8.
- 46 Esim. Liitto 20.6. 1924.
- 47 Keskipohjanmaa 24.7. 1924. Tämä linja oli Veteli – Kokkola, jolla liikennöivät mm. Vetelin Auto Oy ja Oskari Torppa.
- 48 Keskipohjanmaa 21.4. 1927.
- 49 Esim. Saarijärven – Myllymäen linjalla ilmoitettiin v. 1928 taksaksi 70 p/km (Keskiuomalainen 8.5. 1928).

LIIKENNE PULAN PURISTUKSESSA

1929–1933

(s. 77–91)

Talouspula iskee

(s. 77)

- 1 *Halme* 1955 kuvio 28, *Törnqvist* ja *Ryönänkoski* 1968 s. 230 – 233 ja *Ahvenainen. De Geer* ym. 1974 s. 209 – 211.

Vaikutus autojen ja liikenteen määrään

(s. 77–82)

- 2 Tilastokatsauksia 1939/4 s. 59.
- 3 Komiteamietintö 1954/6 s. 54.
- 4 STV 1929 s. 164, 1930 s. 166, 1931 s. 164, 1932 s. 164 ja 1933 s. 162.
- 5 Tilastojen arvioinnista ks. *Viitaniemi* 1977 s. 87 – 88.
- 6 Tilastokeskuksen arkisto, moottoriajoneuvotilasto, rekisteriin merkityt ja rekisteristä poistetut ajoneuvot 1929, yhteenvedot sekä läänittäiset ja kuukausittaiset tiedot eri merkeistä n:o 2. Tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s. 110 – 111.
- 7 HRA, *Wik* s. 12, *Mäkelä* 1967 s. 73 ja lukuisat haastattelut.
- 8 Autojen määrään ja suhdanteiden vertailusta ks. *Viitaniemi* 1977 s. 112.
- 9 Tilastokatsauksia 1929/5 s. 36, 1930 ja 1931/3 s. 36, 1932 ja 1933 s. 35.
- 10 Pulan lisäksi autojen määrää vähensi mm. kilpailu, mutta eri tekijöiden vaikutuksen suuruutta ei voida eritellä.
- 11 Tilastokatsauksia 1929/5 s. 36, 1930 ja 1931/3 s. 36, 1932 ja 1933/3 s. 35.

Kilpailu pulan »aisaparina»

(s. 82–85)

- 12 Lukuisat haastattelut.
- 13 H.J. Holmström, LAL:n kirjehaast. 1967 ja Vaasa 16.6. sekä 2.8. 1929.
- 14 HRA, *Wik* s. 10, SA 1960/2 s. 70, Vaasa 4.6. 1929 sekä Erik Kuni ja Albin Salonen, haast. 1970.
- 15 Vaasa 16.6. 1929 ja Kalle Rantasärkkä, haast. 1971.
- 16 LALA, kirjeet 1930, LAL 31.7. 1930 O. Paasikivelle, Kotka.
- 17 LALA, kirjeet 1930, Vaasan paikallisosasto 20.2. 1930 LAL:lle ja LAL:n vastaus 27.2. 1930.
- 18 LALA, kirjeet 1930, esim. Johan Heiskanen, Karihaara 6.10. 1930 LAL:lle.
- 19 LA 1930/3 s. 33–34.
- 30 Hämeen Sanomat 5.6. 1930 s. 2 ja LALA, kirjeet 1931, Arvi Niva, Tornio 14.8. 1931 LAL:lle. Kilpailusta tarkemmin esim. *Mäkelä* 1967 ja *Viitaniemi* 1971.
- 21 LALA, kirjeet 1931, J. Heiskanen, Kuopio 22.9. 1931 LAL:lle sekä Helsingin Sanomat 20.6. s. 13 ja 21.6. 1931 s. 1.
- 22 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 27.8. 1931 ja kirjeet 1931 ja 1933, LALA 29.8. 1931 Turun – Helsingin linjan tai sen teiosan liikennöitsijöille sekä 30.5. 1933 J. Koskille, Salo. Savon Sanomat 21.1. 1932.

- 23 LAL lähetti liikenteenharjoittajille 1930-luvun alkuvuosina kyselylomakkeita, joissa tiedusteltiin mm. taksoja. Kirjeenvaihdosta näitä lomakkeita löytyi vajaat sata.
- 24 LALA, esim. kirjeet 1931 ja 1932, LAL 7.7. 1931 Aulis Kärsälälle, Rutalahti ja Heikki Härkönen, Kestilä 1.7. 1932 LAL:lle sekä H. Westenius, Pori 20.9. 1932 LAL:lle.
- 25 Keski-suomalainen 15.3. 1932 s. 2.
- 26 LALA, kirjeet 1932, H. Westenius, Pori 14.6. 1932 LAL:lle.

Kannattavuus

(s. 85–91)

- 27 LALA, kirjeet 1929, K. Ahrenberg, Pihtipudas 17.9. 1929 Suomen Autoilijain liitolle ja H. Westenius, Pori 10.7. ja 8.10. 1929 LAL:lle.
- 28 Veljekset Salmelan... 1974 s. 39.
- 29 Aamulehti 24.4. 1931 s. 3 ja 13.1. 1935 sekä Keski-suomalainen 20.1. 1935 s. 1.
- 30 LALA, kirjeet 1932, Juho Ahonen, Lieksa 2.7. 1932 LAL:lle.
- 31 *Mansner* 1949 s. 41.
- 32 LALA, esim. kirjeet 1931, Antti Lehto, Nurmes 15.1. 1931 LAL:lle, Kuopion paikallisosasto 14.10. 1931 LAL:lle. Ks. myös *Raevuori* 1948 s. 92 ja HRA, *Wik* s. 12.
- 33 LALA, kirjeitä 1931, LAL 10.1. 1931 valtionvarainministeriölle ja ministeriön vastaus 17.1. 1931.
- 34 V.A. Lukkarinen, LAL:n kirjehaast. 1967 ja Keski-suomalainen 15.3. 1933 s. 2.
- 35 Tästä esim. Jyväskylän paikallisosaston puheenjohtajan Rikkisen lausunto, ettei myöhemmin pulavuosina tapahtunut linja-autoliikenteessä niin paljon muutoksia kuin »hyvän» ja huonon ajan vaihteessa.
- 36 LALA, kirjeet 1931, Johan Heiskanen, Karihaara 12.10. 1931 LAL:lle, Pohjolan Sanomat 30.4. 1933 s. 2 ja Liitto 27.3. 1932 s. 2.
- 37 Esim. Aamulehti 11.4. 1931 s. 3. *Raevuori* 1948 s. 91 ja LALA, kirjeet 1931, LAL 27.7. 1931 Automobiles Citroën As:lle.
- 38 LALA, kirjeet 1933, T.J. Salonen, Jyväskylä 26.12. 1933 LAL:lle.
- 39 Aamulehti 10.2. 1932 s. 3. Vararikkoon joutuneiden yritysten ostopista ks. esim. *Raevuori* 1966 s. 23, 26 ja 29 ja *Tommila* 1972 s. 232.
- 40 Keski-suomalainen 15.3. 1933.
- 41 Esim. *Raevuori* 1966 s. 23.

- 42 LAL:n VK 1938 s. 12.
43 Vrt. *Viitaniemi* 1971 s. 100.

KASVUN KAUSI 1934–1939 (s. 91–112)

Linja-autojen määrä (s. 91–94)

- 1 Suhdannekehityksestä tarkemmin *Törnqvist* ja *Ryönänkoski* 1968 s. 233 – 234.
- 2 Tilastokatsauksia 1939/4 s. 59.
- 3 Komiteamietintö 1954/6 s. 54.
- 4 STV 1934 s. 162, 1935 s. 164, 1936 s. 172, 1937 s. 172, 1938 s. 176 ja 1939 s. 174.
- 5 Autojen määrän ja suhdanteiden vertailusta ks. *Viitaniemi* 1977 s. 131.
- 6 Vaasa 27.7. 1935 s. 4, Mikkelin Sanomat 17.5. 1934 s. 2 ja Liitto 28.7. 1934 s. 1.
- 7 Mikkelin Sanomat 18.5. 1935 s. 2 ja 24.4. 1947 s. 2.
- 8 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 21.4. 1939. Esim. *Kärmeniemi* 1958 s. 17.
- 9 Tilastokatsauksia 1935/3 s. 35, 1936/3 s. 35, 1937/3 s. 48, 1938/3 s. 38 ja 1939/4 s. 60
- 10 Em. tilastokatsaukset.

Liikenteen kattavuus (s. 94–100)

- 11 Toinen vuoro lähti Rovaniemeltä aamulla ja toinen päivällä.
- 12 Suomen tieturisti 1936 s. 103 ja 1935 s. 110.
- 13 Keskisuomalainen 15.10. 1935 s. 6 ja Suomen tieturisti 1934 s. 92 sekä 1935 s. 113.
- 14 Nämä luvut on saatu laskemalla linjojen pituudet Suomen tieturistista, minkä vuoksi niihin on suhtauduttava hieman varauksellisesti. Varsinkin v:n 1935 luku on likiarvo. Kaikkien linjojen aikataulujen yhteydessä ei nimittäin mainittu linjojen pituutta. Pituudet on otettu myöhempien vuosien aikatauluista, mikäli ne ovat niistä olleet saatavissa. Tällöin esim. tieoikaisut ovat saattaneet lyhentää joidenkin reittien pituutta. Joidenkin linjojen pituudet on jouduttu laskemaan kartan avulla, mikä myös saattaa aiheuttaa pientä virhettä.
- 15 LAL:n VK 1938 s. 65.
- 16 LAL:n VK 1938 s. 66.
- 17 Keskisuomalainen 30.12. 1938 s. 1.
- 18 Komiteamietintö 1954/6 s. 63.
- 19 *Raevuori* 1948 s. 208–209.

Reittiverkon rakenne (s. 100–103)

- 20 Suomen tieturisti 1935 ja 1939.

- 21 Suomen tieturisti 1932, *Viitaniemi* 1974 s. 23 ja SA 1960/10 s. 468.
- 22 LALA, kirjeet 1930 ja 1938, Mannsten, Anttila ja Helenius 2.4. 1930 LAL:lle ja Petsamon Liikenne Oy 19.1. 1938 LAL:lle.
- 23 Suomen tieturisti 1935–1937 ja 1939 sekä *Kärmeniemi* 1958 s. 24.
- 24 *Vänttinen* 1938 s. 66.
- 25 Jo vuoden 1939 tiedot viittaavat siihen, että Vänttisen arvio on liian suuri. Käsitystä vahvistavat tiedot v:lta 1949 – 1950.
- 26 *Vänttinen* 1945 s. 46.

Taloudellinen kehitys

- (s. 103–111)
- 27 Esim. *Viitaniemi* 1971, kartat 7 ja 8 sekä 1974 s. 38 – 39.
 - 28 LAL:n VK 1937 s. 7–8 ja Aamulehti 9.2. 1937 s. 8.
 - 29 Paulus Lohiniva, LAL:n kirjehaast. 1958.
 - 30 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 31.3. 1937 ja *Vänttinen* 1939 s. 89 – 93.
 - 31 LALA, kirjeet 1935, Eelis Aho, Ylitornio 13.7. 1935 LAL:lle.
 - 32 SVT VII A 1937 s. 25.
 - 33 Esim. LALA, *Hirvonen* s. 11 ja LAL:n VK 1938 s. 7–8.
 - 34 *Halme* 1955 s. 261, *Raevuori* 1948 s. 212 ja LAL:n VK 1939 s. 16–18.
 - 35 Komiteamietinnöt 1925/9 ja 1926/10.
 - 36 Komiteamietintö 1926/10 s. 13–15 ja Suomen asetuskokoelma 1929/22.
 - 37 LAL:n VK 1936 s. 74 ja 1935 s. 91, *Raevuori* 1948 s. 170 – 171 sekä komiteamietintö 1954/6 s. 84.
 - 38 Aamulehti 10.5. 1931 s. 1.
 - 39 *Kiiskinen* 1954 s. 113. Veroihin ei ole laskettu mukaan autoliikenteen maksamaa tulo- ja omaisuusveroa. Yleensä autoliikenteen verotusta ja valtion tiemenoja vertailtaessa on totuttu ottamaan tielaitoksen vuotuisina menoina huomioon myös suoritettut uusinvestoinnit. Kiiskisen mielestä tällainen menettelytapa johtaa kuitenkin harhaan, etenkin sellaisina aikoina, jolloin tielaitos on määrätietoisin kehittämisen kohteena tai tieinvestoinnit esim. työttömyyden lievittämiseksi ovat poikkeuksellisen suuret. Tämän vuoksi Kiiskinen on katsonut parempaan tulokseen johtavaksi menettelytavaksi laskea kaikki uusinvestoinnit tielaitospääoman lisäykseksi. Lasentaperusteista tarkemmin ks. *Kiiskinen* 1954 s. 111 – 112.
 - 40 Komiteamietintö 1954/6 s. 56.

- 41 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 25.5. 1932 ja 6.5. 1933, Keski-suomalainen 2.12. 1931 ja Helsingin Sanomat 29.6. 1933 s. 7.
- 42 Komiteamietintö 1936/14, *Raevuori* 1948 s. 177 ja LALA, Ylimääräisen liittokokouksen ptk. 4.1. 1939.
- 43 Tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s. 147.
- 44 LALA, kirjeet 1935, Kemin Autoilijat Oy, Kemi 16.10. ja 4.11. 1935 LAL:lle sekä Pohjolan Sanomat 28.11. 1935 s. 2.
- 45 Vrt. *Mäkipeska* 1955 s. 74.

LINJA-AUTOLIIKENTEEN MUITA KEHITYSPIIRTEITÄ (s. 113–204)

Tilausliikenne ja turistilinjat

(s. 113–117)

- 1 Tilausajo termi esiintyy jo 1925 (Keski-suomalainen 8.5. 1925). Lähteenä myös lukuisat haastattelut.
- 2 Esim. Keskipohjanmaa 18.6. 1921 ja Aamulehti 12.5. 1921 s. 5.
- 3 Charles Sorjonen, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 4 Liitto 21.6. 1921 ja Aamulehti 22.4. 1928 s. 6. Vrt. *Mäkelä* 1967 s. 42.
- 5 *Soini* 1970 s. 160 ja Helsingin Sanomat 12.8. 1937 s. 5 sekä 7. ja 30.6. 1938 s. 1.
- 6 Frans Kovanen, LAL:n kirjehaast. 1958 ja Helsingin Sanomat 30.6. 1938 s. 1 sekä LALA, kuva-arkisto.
- 7 Esim. Toholammin auto peri linjaliikenteessä 60 p/km, mutta tilausajossa taksa oli 35 p/km (Keskipohjanmaa 17.5. 1924). Esim. Savon Sanomat 28.8. 1924 ja Emil Heikkilä, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 8 Helsingin Sanomat 2.6. 1928 s. 8.
- 9 Entinen Oulujoki 1954 s. 281–182 ja Kainuun Sanomat 13.6. 1925, 22.4. 1925, 11.5. 1926, 24.7. 1926 sekä 18.10. 1927.
- 10 Helsingin Sanomat 12.6. 1927 s. 6 ja 15.6. 1927 s. 7.
- 11 Linja-auto, näytenumero 1929 s. 10.
- 12 *Viitaniemi* 1971 s. 104–105.

Talviliikenne

(s. 117–129)

- 13 Haastatteluista vain muutamat on yksiöity.
- 14 *Mäkelä* 1967 s. 22–23, Komiteamietintö 1925/9 s. 20 ja VA, KYTMA, kirjekonseptit 1925, ministeriö 15.5. 1925 Turun ja Porin läänin maaherralle.
- 15 VA, KYTMA, kirjekonseptit 1924, ministeriö 13.12. 1924 TVH:lle ja 30.10. 1924 Hämeen läänin maaherralle. Aamulehti

- 12.10. 1926 s. 4 *Rainio* 1949 s. 14 ja *Skogström* 1977 s. 499.
- 16 Komiteamietintö 1954/6 s. 67. ja *Perko* 1977 s. 295–296 sekä 306.
- 17 SVT XIX 1942 s. 24.
- 18 Aamulehti 30.8. 1938 s. 9, Karjalainen 25.10. 1938 s. 3 ja *Kärmeniemi* 1958 s. 21–23.
- 19 LALA, kirjeet 1932, LAL 2.9. 1932 Urho Lintiselle, Lestijärvi, Savon Sanomat 28.3. 1931 s. 2 ja LALA, paikallisosastojen ptk, Iisalmen paikallisosaston ptk. 13.7. 1938.
- 20 *Pettersson* 1931 s. 52, Arvid K. Haldin, haast. 1970, *Viitaniemi* 1971 s. 88 ja *Skogström* 1977 s. 503.
- 21 Aamulehti 15.1. 1928 s. 5. Lapin auraustoiminnasta *Ahvenainen* 1970 s. 498, Auruksesta tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s. 183.
- 22 *Mäkelä* 1967 s. 59, Aamulehti 19.10. 1926 s. 2, esim. Savon Sanomat 29.12. 1928 s. 5, Kainuun Sanomat 11.8. 1928 s. 3. 25.9. 1928 s. 1 ja 14.1. 1930 s. 2. sekä LALA, kirjelmiä 1929, LAL 20.7. 1929 valtioneuvostolle.
- 23 Esim. Puolangan Salmisen kylän asukkaat lupasivat kevättälvellä 1935 lapioida ilmaiseksi tien auki kylänsä kohdalta, kunhan autoliikenne vaan saataisiin jatkumaan (Kainuun Sanomat 19.2. 1935 s. 2).
- 24 Antti Keinonen, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 25 Keski-suomalainen 15.3. 1933 s. 2.
- 26 Vaasa 4.1. s. 3, 14.1. s. 2, 15.1. s. 2, 15.1. s. 3 ja 16.3. 1935 s. 4.
- 27 Emil Lauhkonen, LAL:n kirjehaast. 1967, Esim. LALA, kirjeet 1938, Onni Heikkilä, Karstula 9.2. 1938 LAL:lle ja Veljekset Salmelan... s. 1974 s. 7 ja 32.
- 28 Pohjolan Sanomat 25.11. 1926 ja Kainuun Sanomat 5.11. 1927.
- 29 LALA, *Hirvonen* s. 2–3, *Kärmeniemi* 1964 s. 13–14 ja Artturi Tiura, LAL:n kirjehaast. 1958 sekä haast. 1977.
- 30 LAL:n VK 1931 s. 98–104 ja 1932 s. 111–120.
- 31 Aamulehti 24.5. 1924 s. 8 sekä Matti Ahola ja Lauri Viitaniemi, haast. 1970.
- 32 Antti Keinonen ja Ari Hietala, LAL:n kirjehaast. 1967. Liitto 4.11. 1927.
- 33 Volmar Mäkinen, LAL:n kirjehaast. 1967 ja Aamulehti 24.5. 1924 s. 8.
- 34 Esim. Turun Sanomat 8.2. 1938 s. 1, Aati Tullinen ja Paavo Turunen, haast. 1974 ja *Perko* 1977 s. 312.
- 35 *Halila* 1958 s. 272 ja Keski-suomalainen 13.1. 1928.

- 36 VA, KYTMA, kirjekonseptit 1936, ministeriö 13.5. 1936 Rovaniemen nimismiehelle.
- 37 Kustannukset esim. Rovaniemen – Sodankylän välisen tien auraamisesta olivat talvella 1935–1936 n. 1300 mk/km (Helsingin Sanomat 23.8. 1936 s. 6).
- 38 Helsingin Sanomat 23.8. 1936 s. 6 ja *Soini* 1970 s. 165.
- 39 Aamulehti 17.1. 1937 s. 4 ja Suomen tieturisti 1939 s. 147.
- 40 *Perko* 1977 s. 313.
- 41 Esim. *Härkönen* 1952 s. 240.

Vuorotiheys ja aikataulut

(s. 129–138)

- 37 Turisti 1925/2. Nämä tiedot ovat vain suuntaa antavia etenkin v:n 1925 osalta, sillä vain osa linjoista on mainittu aikataulukulkaisussa. Taulukossa saattaa olla pieniä virheellisyyksiä myös siksi, että mukaan on voinut tulla joku alle 30 km:n linja tai siitä voi puuttua joku kaukolinja, mikä johtuu siitä, että linjojen pituudet on laskettu kartan avulla. Vuoden 1929 tiedot ovat Maantieturistista ja ovat täydellisemmät kuin v:n 1925 tiedot.
- 38 V. 1924 tällainen reitti oli esim. Kontiomäen – Suomussalmen linja (Kainuun Sanomat 28.7. 1924) ja seuraavana vuonna esim. Porin – Kristiinan – Vaasan linja (Turisti 1925 s. 63).
- 39 Keskipohjanmaa 19.8. 1924 s. 2.
- 40 Aikatauluja koskevia huomioita tehdessä on käytetty aikataulukulkaisuja, sanomalehtien aikataulukulkaisuja ja haastatteluja.
- 41 *Mäkelä* 1967 s. 25 sekä esim. Savo 23.6. 1925. s. 4. Tämä ilmoittaja kertoi auton paluun tapahtuvan »matkustajaenemmistön» haluamana aikana.
- 42 LALA, kirjeet 1930, Maaseudun Autonomistajain Liitto 22.4. 1930 LAL:lle.
- 43 Esim. Ari Hietala ja Väinö Jääskeläinen, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 44 *Mäkelä* 1967 s. 25, Savon Sanomat 28.8. 1924 s. 4 ja Aamulehti 24.4. 1927 s. 12.
- 45 Esim. Karjalainen 14.6. 1921.
- 46 Turisti 1925.
- 47 Maantieturisti 1929. Vuosilta 1925 ja 1929 ei ole voitu käyttää esimerkkinä samoja linjoja aikataulujen puuttumisen vuoksi.
- 48 Maantieturisti 1929 ja Suomen tieturisti 1935 sekä 1939.
- 49 LALA, kirjelmää 1933, Someron Linja

Oy:n ja Volmar Mäkisen 25.4. 1933 allekirjoittama sitoumus. *Mäkelä* 1967 s. 45.

- 50 *Jokiniemi* 1959 s. 16.

Liikenteestä tiedottaminen

(s. 138–142)

- 51 Lappuilmoituksista ks. esim. Veljekset Salmelan... 1974 s. 11.
- 52 Esim. Liitto 18.7. 1920 ja Vaasa 22.6. 1922.
- 53 Esim. Keskipohjanmaa 18.6. 1921.
- 54 Esim. Liitto 18.7. 1920, Keskipohjanmaa 2.8. 1927, Pohjolan Sanomat 16.9. 1928 ja Savon Sanomat 30.5. 1925.
- 55 Liitto 16.6. ja 24.7. 1927.
- 56 Esim. Liitto 9.8.1923, Savo 28.6. 1924, Savon Sanomat 7.6. 1924, Vaasa 10.5. 1924 ja Keski-suomalainen 5.4. sekä 9.7. 1927.
- 57 Keski-suomalainen 18.8. 1928. Muita esim. Liitto 1.6. 1926 ja Aamulehti 17.8. 1928 s. 8.
- 58 Keskipohjanmaa 30.7. 1929. Tässä ilmoituksessa kerrottiin, että käytössä oli uusi »bussiauto», joka oli »ainoa 6-sylinterinen linja-auto rantatiellä».
- 59 Liitto 12.6. 1925.
- 60 Liitto 18.7., 5.8., ja 8.8. 1928, Savon Sanomat 24.5., 26.5., 2.6., 14.6. ja 16.6. 1928 ja Kainuun Sanomat 19.5., 16.6., 21.6. ja 10.7. 1928.
- 61 Liitto 9.10. 1925. Muita ilmoituksia, joissa mainitaan kuljettajasta esim. Aamulehti 13.7. 1924 s. 12 ja Keski-suomalainen 6.12. 1928.
- 62 Esim. Aamulehti 12.5. 1921 s. 5, 14.6. 1921 s. 3, Pohjolan Sanomat 7.6. 1921, 26.5. 1925 ja Savon Sanomat 29.5. 1923, 31.5. 1924 s. 2, Keskipohjanmaa 26.5. 1921 ja 15.5. 1923.
- 63 Esim. Helsingin Sanomat 19.6. 1922 s. 3, 6.8. 1924 s. 4 ja 12.6. 1927 s. 6.
- 64 Esim. Keskipohjanmaa 7.7. 1921, Liitto 15.8. 1920 ja Aamulehti 14.6. 1921 s. 3 sekä Ari Hietala, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 65 Keski-suomalainen 9.5. 1925. Samantapaisia selostuksia Keski-suomalaisessa myös 27.5., 15.8. 1926 sekä 17.7. 1927. Muissa lehdissä: esim. Etelä-Saimaa 13.10. 1924 ja Etelä-Savo 15.11. 1924.
- 66 Liitto 12.9. 1923 ja Aamulehti 26.9. 1929.
- 67 Linja-auto 1930/2 s. 19–20.
- 68 Esim. »Hauhon juna» (Aamulehti 12.5. 1921 s. 5), »Kannuksen auto» (Keskipohjanmaa 29.7. 1922) ja »Matkailuauto Kontiomäki» (Kainuun Sanomat 8.7. 1924).
- 69 Esim. »Auto Ylimaa» (Kainuun Sanomat

28.7. 1924), »Matkailuauto Tilava» (Aamulehti 9.5. 1925 s. 2) ja »Turisti» linja-auto (Helsingin Sanomat 17.7. 1927 s. 13).

- 70 Esim. Aamulehti 25.4. 1925 s. 8 ja 24.9. 1927 s. 12.
- 71 Ari Hietala, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 72 LALA, sekalaista 1935–1937, LAL 14.10. 1937 KYTM:lle. Aikataulujulkaisuista tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s. 12–13.
- 73 Esim. *Mäkelä* 1967 s. 61.

Kuljetuskohteet

(s. 142–148)

- 74 Lukuisat haastattelut, esim. Uuno Hakola, Kalle Rantasärkkä ja Jalmari Niinikoski, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 75 *Hirvonen* 1937 s. 53–61 ja LAL:n VK 1943 s. 24–27, 38, 46–94 ja 51.
- 76 Charles Sorjanen, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 77 *Vänttinen* 1938 s. 67–68.
- 78 Eino Rinta-Kanto, haast. 1970 ja LALA, kirjeet 1935, E. Putula, Asikkala 19.11. 1935 LAL:lle.
- 79 Joonas Pirttijärvi, LAL:n kirjehaast. 1958.
- 80 VA, KYTMA, päätökset 1923–1939. Esim. VA, KYTMA, AD 923/184 KM 1924.
- 81 LALA, *Hirvonen* s. 12.
- 82 LALA, kirjeet 1930, LAL 11.6. 1930 T. Rikkiselle, Vaajakoski ja LAL:n hallituksen ptk. 28.8. 1930.
- 83 LALA, kirjeet 1931, Erkki Lampi, Raahe 17.7. 1931 LAL:ille ja LAL:n vastaus 24.7. 1931.
- 84 Suomen asetuskokoelma 1938/93.
- 85 Suomen asetuskokoelma 1931/237 s. 574–575. LALA, kirjeet 1931, LAL 11.12. 1931 M. Marttilalle, Lumijoki ja kirjeet 1932, M. Marttila 6.3. 1932 LAL:lle sekä LAL:n vastaus 10.3. 1932.
- 86 VA, KYTMA, AD 116/21 KM 1934.
- 87 Komiteamietintö 1925/9 s. 13.
- 88 Aamulehti 15.11. 1926 s. 3 ja Maantieturisti 1929.
- 89 Postinkuljetuksesta esim. *Viitaniemi* 1974 s. 50–51. Vaasa 16.11. 1933 s. 2, 8. 2. 1939 s. 2 ja Turun Sanomat 9.2. 1939 s. 2.
- 90 Otto Kyllönen, LAL:n kirjehaast. 1967, Emil Viitala, LAL:n kirjehaast. 1958, LA 1972/4 s. 32–33 ja 1971/1. 33.

AUTOKALUSTO

(s. 149–181)

Kalustoa koskenut lainsäädäntö

(s. 149–152)

- 1 *Onnela* 1975 s. 86.
- 2 Helsingin Sanomat 21.8. 1927 s. 6, Liitto 24.9. 1927 ja Aamulehti 17.2. 1928 s. 4.
- 3 *Raevuori* 1948 s. 57–58 ja 64 sekä lukuisat haastattelut.
- 4 Suomen asetuskokoelma 1926/37.
- 5 Esim. Aamulehti 19.5. 1926 s. 4 ja 9.6. 1926 s. 2. Nämä onnettomuudet sattuivat Nokialla Laajanojan mäessä ja Längelmäellä ns. Punamäessä. Onnettomuuksista selvittiin loukkaantumisilla.
- 6 Aleksi Niemi, haast. 1969 ja Jussi Peltola, haast. 1970.
- 7 Keskisuomalainen 13.1. 1928 ja lukuisat haastattelut, esim. Akseli Keto ja Uuno Hakola, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 8 Suomen asetuskokoelma 1931/237 ja 1937/491.
- 9 LALA, sekalaista 1935 ja 1936, moottoriajoneuvojen katsastusmiesten tarkastaja 12.8. 1935 Kuopion läänin maaherralle ja KYTM 29.2. 1936 Oulun läänin maaherralle. Kirjelmiä 1933, Esim. Uuno Schade-witz, Juva 8.5. 1933 Mikkelin läänin maaherralle.
- 10 Suomen asetuskokoelma 1938/93.

Autojen kunnan valvonta

(s. 152–154)

- 11 *Raevuori* 1948 s. 108 ja esim. *Onnela* 1975 s. 86.
- 12 Suomen asetuskokoelma 1926/159 ja Vaasa 11.6. 1926.
- 13 Vaasa 7.10. 1926 ja Savo 24.5. 1927.
- 14 Aamulehti 19.11. 1927 s. 6, *Mäkelä* 1967 s. 37, *Raevuori* 1948 s. 117, Vaasa 7.10. 1926 ja lukuisat haastattelut.
- 15 Suomen asetuskokoelma 1931/237.
- 16 Esim. Matti Ahola, Aalfred Männikkö ja Lauri Viitaniemi, haast. 1969. *Mylläri* 1939 s. 8.

Kuorma-autoista »loistolinjureihin»

(s. 154–172)

- 17 Esim. *Saloheimo* 1953 s. 715 sekä *Viitaniemi* 1971 s. 302 ja 1973 s. 214. Uuno Hakola, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 18 *Juurikkala* 1976 s. 48. Sarjatuotannon tehokkuutta osoittaa se, että parhaana vuonna 1923 valmistettiin yli kaksi milj. T-Fordia. Menetelmä mahdollisti myös

- hinnan alentamisen, minkä lisäksi Ford närkästytti muita auton valmistajia lyhentämällä työaikaa ja nostamalla palkkoja. *Viherjuuri* 1942 s. 113, Helsingin Sanomat 1.7. 1921 s. 6 ja *Mäkelä* 1967 s. 19.
- 19 *Raevuori* 1948 s. 64, SA 1962/12 s. 672 ja lukuisat haastattelut, esim. Artturi Tiura ja Volmar Mäkinen, LAL:n kirjehaast. 1958, Antti Keinonen, Lauri Viitanen ja Akseli Keto, LAL:n kirjehaast. 1967 sekä K. Arvid Haldin, haast. 1970.
- 20 Vaasa 5.2. 1923, 31.5. 1926 ja 19.6. 1926, Helsingin Sanomat 21.8. 1923 s. 1 sekä Matti Ahola, haast. 1969.
- 21 VA, KYTMA, päätökset, esim. AD 664/167 KM 1923, AD 814/204 KM 1923, AD 829/165 KM 1924, AD 923/184 KM 1924, AD 1441/287 KM 1925 ja AD 423/67 KM 1926. Mikäli liikenneluvuissa ilmoitetut hevosvoimamäärät pitävät paikkansa *Raevuoren* (1948 s. 64) maininta, että kevyiden alustojen moottorit olisivat yleensä olleet 45–55 hevosvoimaisia, ei pidä paikkaansa. Tilastokatsauksien mukaan vielä v. 1926 vain n. 9 prosenttia autoista oli vähintään 40-hevosvoimaisia (Tilastokatsauksia 1927/3 s. 38). Etelä-Savo 15.11. 1924.
- 22 Tilastokatsauksia 1927/3 s. 39 ja 1930/3 s. 41.
- 23 Tilastokatsauksia 1927/3 s. 36, 1928/4 s. 40, 1929/5 s. 39 ja 1930/3 s. 39. Osuudet on laskettu v. 1926 jo 3.7., muina vuosina vuoden lopun tilanteen mukaisesti.
- 24 Mekaanisissa jarruissa polkimen liike jarruun kiinni välitetään vipujen avulla, jolloin auton kuormitus saattaa vaikuttaa vipujen piteeseen ja samalla myös jarruihin.
- 25 Esim. K. A. Haldin, I.A.I.:n kirjehaast. 1958. Tilastokatsauksia 1927/3 s. 38, 1928/4 s. 38, 1929/5 s. 38 ja 1930/3 s. 38. Esim. Liitto 23.3. 1926.
- 26 Savonlinja O.Y.:n arkisto, Toivo J. Honkasen Suomalaisen O/Y Daimler-Mercedeksen kanssa tekemä kauppakirja 2.3. 1927, *Mansner* 1949 s. 34, Ari Hietala LAL:n kirjehaast. 1967. Em. hintatietojen vertailemiseksi voidaan todeta, että v. 1975 Mercedes-Benz pikkubussi (30-paikkainen) maksoi n. 229 000 markkaa, mikä olisi v:n 1927 rahana n. 416 000 markkaa. Yleisen hintatasoon verrattuna autot olivat 1920-luvun lopulla huomattavasti halvempia kuin 1970-luvun puolivälissä.
- 27 Tilastokatsauksia 1931/3 s. 40, 1936/3 s. 38 ja 1939/4 s. 64.
- 28 1930 Benz-nimisenä.
- 29 *Syvähuoko* 1946 s. 35, Sisu-uutiset 1956/1 s. 2.
- 30 Aamulehti 21.9. 1932 s. 4 ja Sisu-uutiset 1937/3 s. 19.
- 31 Komiteamietintö 1954/6 s. 55.
- 32 Vaasa 18.6. 1931 s. 3 ja Pohjolan Sanomat 23.10. 1929 s. 1.
- 33 Esim. Savon Sanomat 12.3. 1931 s. 4, Aamulehti 11.4. 1931 s. 3 ja 23.4. 1932 s. 1 sekä Liitto 22.10. 1932 s. 1.
- 34 Liitto 23.7. 1933 s. 1.
- 35 Korjaustoiminnasta tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s. 219–220.
- 36 Lukuisat haastattelut, esim. Aati Tullinen ja Eevert Syrjälähti, haast. 1974.
- 37 LAL lähetti liikenteenharjoittajille 1930-luvun alkupuolella kyselylomakkeita, joissa tiedusteltiin mm. käytettyjä rengasmerkkejä ja renkaiden kestävyyttä.
- 38 *Hoving* 1948 s. 115–116 ja SA 1974/5 s. 214.
- 39 Esim. Turun Sanomat 12.5. 1935 s. 6. Tossu on paksu reunoiltaan ohennettu kangaskudoksilla vahvistettu paikka, joka liimataan reian päälle päällyksen sisäpuolelle.
- 40 *Räisänen* 1959 s. 692 ja Vaasa 14.5. 1926.
- 41 *Raevuori* 1948 s. 71 ja Esim. Matti Ahola ja Lauri Viitaniemi, haast. 1969.
- 42 Kokodieselissä sylinteriin imetään pelkkää ilmaa, johon polttoaine ruiskutetaan korkeapainepumpulla hienojakoisena sumuna. Puolidieselissä sylinteriin imetään ilman ja polttoaineen seosta.
- 43 *Syvähuoko* 1963/4 s. 219.
- 44 Helsingin Sanomat 30.7. 1933 s. 7.
- 45 SA 1960/10 s. 500.
- 46 Aamulehti 5.4. 1935 s. 2.
- 47 Komiteamietintö 1936/14 s. 11. LALA, paikallisosastojen ptkt., Iisalmen paikallisosaston ptk. 29.4. 1938 ja Kuopion paikallisosaston ptk. 4.5. 1938.
- 48 Komiteamietintö 1936/14 s. 2.
- 49 Savonlinja O.Y.:n arkisto, kalustokirja.
- 50 Lukuisat haastattelut, esim. Yrjö Förbom, haast. 1966.
- 51 *Raevuori* 1948 s. 177 ja Vaasa 2.4. 1939 s. 2.
- 52 Vaasa 2.8. 1929 ja Erik Kuni, haast. 1970.
- 53 Helsingin Sanomat 14.6. 1930 s. 2 ja LAL:n VK 1932 s. 1.
- 54 Liitto 14.7. 1931 s. 2, ja 18.5. 1932 s. 2, Vaasa 11.7. 1931 s. 2 sekä *Mäkelä* 1968 s. 51–52.
- 55 Petroli on bensiinin ja kaasuoiljyn välillä

- (200–270 asteessa) tislautuva maaöljyn jae, jota käytetään mm. mäntämoottorin ja suihkuturbiinin polttoaineena, valaistukseen ja lämmitykseen (*Mätkönen* 1973 s. 69).
- 56 Vaasa 28.11. 1938 s. 3, HRA, *Wik* s. 12. Vrt. *Mäkelä* 1967 s. 52.
- 57 *Viitaniemi* 1977 s. 228.
- 58 LAL:n VK 1936 s. 76–77 ja *Hyytiäinen* 1946 s. 562–563.
- 59 Suomen tieturisti 1938 ja 1939. Vasta vuosikymmenen lopulla merkittiin tarkasti seka-autoilla liikennöidyt linjat.
- 60 Mukaan on otettu myös Rovaniemen kauppala, jolla oli Pohjois-Suomessa keskeinen asema linjareittien päätepisteenä.
- 61 Suomen tieturisti 1938.
- 62 Suomen tieturisti 1938 ja 1939.
- 63 LALA, kirjeet 1930, LAL 14.10. 1930 Vaasan läänin maaherralle ja Vaasan paikallisosasto 30.1. 1930 LAL:lle.
- 64 LALA, kirjeet 1933, Oulun paikallisosasto 20.4. 1933 LAL:lle ja tämän vastaus 9.5. 1933.
- 65 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 11.5. 1936 ja *Mäkinen* 1956 s. 138.
- 66 Aamulehti 26.5. 1928 s. 3.
- 67 Muut henkilöautolinjat olivat Jyväskylällä – Viitasaari, Saarijärvi – Myllymäki, Jyväskylä – Karstula, Jyväskylä – Vaajakoski, Petäjävesi – Jämsä ja Jyväskylä – Sumiainen – Viitasaari.
- 68 Kainuun Sanomat 9.6., 16.6., 21.7. ja 24.8. 1929, LALA, kirjeet 1930, Mannstén, Anttila ja Helenius, Rovaniemi 2.4. 1930 LAL:lle.
- 69 LALA, kirjeet 1930, LAL 8.5. 1930 Helsingin kaupungin rakennuskonttorille, J. Yli-Uotila, Renko 19.5. 1930 LAL:lle ja asianajotoimisto Salonen & Tennberg, Jyväskylä 25.11. 1930 LAL:lle.
- 70 Vaasa 4.4. 1929 s. 4 ja S. J. J. Juhola, LAL:n kirjehaast. 1967.

Korit ja koriteollisuus

(s. 173–181)

- 71 Korimalleja koskevassa osassa on käytetty apuna LAL:n valokuva-arkistoa sekä haastatteluja.
- 72 Aamulehti 14.6. 1921 s. 3.
- 73 SA 1964/12 s. 650 ja *Mansner* 1949 s. 27–28.
- 74 LALA, *Hirvonen* s. 8.
- 75 Komiteamietintö 1926/10, liite 1.
- 76 Helsingin Sanomat 15.6. 1927 s. 7.
- 77 *Viherjuuri* 1942 s. 124 ja *Raevuori* 1948 s. 51.

- 78 *Raevuori* 1948 s. 64 ja *Mäkelä* 1967 s. 46–47.
- 79 *Raevuori* 1948 s. 64 ja Helsingin Sanomat 2.7. 1925 s. 7.
- 80 *Raevuori* 1948 s. 66 ja Aamulehti 25.4. 1926 s. 3.
- 81 SA 1961/2 s. 116, Helsingin Sanomat 3.6. 1924 s. 9, 15.6. 1927 s. 7, SA 1959/12 s. 538, Linja-auto, näytenumero 1929 s. 19 ja esim. Eemil Heikkilä, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 82 Aamulehti 11.4. 1931 s. 3 ja SA 1959/12. s. 540 ja 583.
- 83 Esim. Paavo Turunen, haast. 1974.
- 84 SA 1953/6–7 s. 179, Aamulehti 11.3. 1934 s. 5, SA 1954/7–8 s. 245, Liitto 4.10. 1936 s. 4 ja Turun Sanomat 6.3. 1938 s. 8.
- 85 LALA, kirjeet 1937, LAL 26.10. 1937 V. Heinosen, Parainen ja Osakeyhtiö Pelto-kalu, Jokela 8.12. 1937 LAL:lle.
- 86 LAL:n VK 1936 s. 76–77.
- 87 Paikallisliikenteen autoista esim. Helsingin Sanomat 30.7. 1933 s. 7.
- 88 Autotekniikka 1933/8 s. 11 ja *Syvähuoko* 1963 s. 219.
- 89 Kaleva 11.3. 1975 s. 10.
- 90 Helsingin Sanomat 4.6. 1937 s. 6 ja Kaleva 11.3. 1975 s. 10.

SUHTEET MUIHIN YRITTÄJIIN

(s. 181–204)

Kuorma- ja henkilöautot linjaliikenteen kiusana (s. 181–183)

- 1 LALA, kirjelmää 1929, LAL 19.4. 1929 Vaasan läänin maaherralle. VA, KYTMA, kirjekonseptit 1930, ministeriö 23.4. 1930 maaherroille. Tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s. 252–253.
- 2 LALA, esim. kirjelmää 1931, LAL 7.1. 1931 Vaasan läänin maaherralle ja 3.9. 1931 Oulun läänin maaherralle.
- 3 LALA, hallituksen ptk. 25.5. 1932 ja LAL:n VK 1932 s. 15.
- 4 Vaasa 14.4. 1934 s. 4.
- 5 Ainakaan LAL:n kirjeenvaihdossa valituksia ei ollut.
- 6 LA 1930/3 s. 35. LALA, esim. kirjeet 1930, Anton Viljanen, Lahti 28.1.1930 LAL:lle.

VR ja yksityinen linja-autoliikenne

(s. 183–191)

- 7 SVT XX 1945 s. 4 ja Komiteamietintö 1954/6 s. 63. Linja-autoliikenteen ja rauta-

- tieliikenteen keskinäisestä suhteesta tar-
kemmin *Viitaniemi* 1977 s. 256 alkaen.
- 8 *Mäkelä* 1967 s. 82, *Castrén* 1937 s. 316 ja
Esim. VA, KYTMA, päätökset, AD 43/6
KM 1929.
- 9 SVT XX 1938 s. 21, *Mäkelä* 1967 s. 82,
Esim. Helsingin Sanomat 30.7. 1933 s. 4,
Castrén 1937 s. 331. *Tanskanen* 1962 s.
189–390, Mikkelin Sanomat 19.5. 1931 s. 1
ja LALA, kirjeet 1932, Juho Peltonen,
Ilmajoki 12.4. 1932 LAL:lle.
- 10 LAL:n VK 1934 s. 9, *Korpivaara* 1931 s.
50–51 sekä *Järvinen* 1937 s. 74.
- 11 LAL:n VK 1933 s. 9, esim. VLLA, läänin-
kanslian III₁ osaston päätös-, välipäätös-
ja kirjekonseptit 1931 N:o 30 550 sekä
LALA, kirjeet 1932, Jyväskylän paikalliso-
sasto 14.4. 1932 LAL:lle.
- 12 Helsingin Sanomat 8.5. 1936 PK: »Anka-
raa arvostelua ja 10.6. PK: »Linja-autoliik-
enteemme yhteiskunnallistaminen» sekä
Ilkka 26.5. 1936.
- 13 Helsingin Sanomat 12.5. s. 7 ja 10.6. 1936
s. 4.
- 14 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 11.5. 1936.
- 15 *Perko* 1977 s. 73–74 ja 88–89.
- 16 LAL:n VK 1933 s. 25 ja 27–29.
- 17 LAL:n VK 1933 s. 40–44 ja 55–104.
- 18 LAL:n VK 1933 s. 55 56 ja 80.
- 19 *Karppinen* 1977 s. 42–43.
- 20 *Mustonen* 1937 a s. 779, LALA, esim.
kirjeet 1929, J. Hannukkala, Padasjoki
25.6. ja 18.7. 1929 LAL:lle sekä kirjeet
1930, LAL 16.12. 1930 Viipurin paikalliso-
sastolle.
- 21 LAL:n VK 1931 s. 105.
- 22 *Mustonen* 1937 a s. 779.
- 23 Aamulehti 8.7. 1931 s. 1.
- 24 LAL:n VK 1936 s. 10–12 ja Ilkka 28.4.
1936 s. 1.

Kilpailu valtion postiautojen kanssa

(s. 191–197)

- 25 *Osmonsalo* 1938 s. 346 ja *Raevuori* 1948 s.
52.
- 26 Komiteamietintö 1925/9 s. 13.
- 27 LAL:n VK 1938 s. 65.
- 28 SVT XIII 1939 s. 10.
- 29 Komiteamietintö 1925/9 s. 16.
- 30 Pohjolan Sanomat 6.9. 1923, 26.5. 1924,
10.6. 1925, 27.6. 1925, 4.7. 1925 ja 16.8.
1925.
- 31 Aamulehti 27.7. 1931 s. 6 ja Pohjolan
Sanomat 7.8. 1931 s. 2.
- 32 LALA, kirjeet 1931, LAL 5.11. 1931 Ro-
vaniemen paikallisosastolle sekä Pohjolan

- Sanomat 22.10. 1931 s. 2 ja 13.5. 1932 s. 3.
- 33 LAL:n VK 1938 s. 32 ja *Vänttinen* 1938 s.
70–71.
- 34 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 6.8. 1928,
Linja-auto, näytenumero 1929 s. 6 ja Aa-
mulehti 25.3. 1928 s. 3.
- 35 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 2.8. 1933.
- 36 Ks. *Raevuori* 1948 s. 114–115. Helsingin
Sanomat 8.8. 1934 s. 2 ja 14.8. 1934 s. 7.
- 37 LALA, esim. kirjeet 1934, Paavo Pietikäi-
nen, Muonio LAL:lle 1934 ja kirjeet 1935,
Tauno Sormunen, Ilomantsi 18.9. 1935
LAL:lle.
- 38 Ks. *Viitaniemi* 1971 s. 159.
- 39 Helsingin Sanomat 14.8. 1934 s. 7.
- 40 Helsingin Sanomat 19.7. 1934. s. 8 ja
Aamulehti 1.4. 1935 s. 1.

VR:n linja-autoliikenne

(s. 197–199)

- 41 *Mustonen* 1937 b s. 805–806. Muista lin-
joista tarkemmin *Viitaniemi* 1977 s.
289–290.
- 42 SVT XX 1937 s. 31, 1933 s. 32, 1934 s. 32,
1935 s. 31, 1936 s. 36, 1937 s. 38 ja 1938 s.
39.
- 43 Sodan vuoksi v:lta 1939 ei laadittu tilastoa.
- 44 Helsingin Sanomat 17.6. 1933 s. 9 ja Hä-
meen Sanomat 17.5. 1933 s. 2.
- 45 LALA, LAL:n hallituksen ptk 27.10. 1932
ja LAL:n VK 1933 s. 100.
- 46 *Vänttinen* 1937 s. 62 ja 67 sekä Ilta-Sano-
mat 2.12.1938 s. 2.

Linja-autot ja laivaliikenne

(s. 199–202)

- 47 Aamulehti 19.10. s. 2 ja 20.10. 1926 s. 3,
Kainuun Sanomat 22.4. s. 2 ja 29.4. 1937 s.
2, Pohjolan Sanomat 5.5. 1937 s. 2. Ks.
myös *Karttunen* 1945 s. 407, *Räisänen*
1959 s. 592, *Tommila* 1972 s. 452 ja *Ranta-*
nen 1949 s. 246.
- 48 *Kiiskinen* 1954 s. 57.
- 49 *Järvinen* 1936 s. 110.
- 50 Suomen tieturisti 1935 ja Suomen kulku-
neuvot 1935/2.
- 51 Liitto 15.1.1926, *Repo* 1952 s. 106 ja *Nie-*
minen 1959 s. 604.
- 52 Esim. Mikkelin Sanomat 8.9. 1934 s. 2.
- 53 Laivayhtiöiden linja-autoliikenteestä *Vi-*
taniemi 1977 s. 299.
- 54 *Inkinen* 1955 s. 84. Tilastosta puuttuvat
valtion alukset lukuunottamatta kelirik-
koaluksena käytettyä »Arandaa». Sama
alus on otettu tilastoon jokaisella satama-
käynnillä.

- 55 *Inkinen* 1955 s. 82, *Vuoristo* 1962 s. 18 ja Suomen kulkuneuvot 1941 s. 53.
- 56 *Inkinen* 1955 s. 84 ja 88, *Mäkelä* 1967 s. 31–33 ja Helsingin Sanomat 19.5. 1935 s. 10. Saaristossa harjoitetusta linja-autoliikenteestä voidaan mainita esim. U. M. Heinosen liikenne Nauvon saarella, jonne hän välitti moottoriveneellä yhdysliikennettä Paraisilta.

Linja-autoliikenne ja kievarilaitos

(s. 202–204)

- 57 Esim. *Halila* 1966 s. 243. STV 1922 s. 162 ja 1940 s. 184.
- 58 Helsingin Sanomat 20.8. 1927 s. 7 ja Aamulehti 14.1. 1929 s. 3.
- 59 Suomen asetuskokoelma 1919/24, 1927/226 ja 1936/177.
- 60 Esim. Turun Sanomat 22.7. 1930 s. 1, Virtain, Ähtärin, Alavuden ja Töysän Sanomat 29.8. 1930, Kainuun Sanomat 21.9. 1933 s. 2 ja Aamulehti 23.9. 1936 s. 1.
- 61 Suomen asetuskokoelma 1938/161. ja 1955/547.
- 62 *Mäkelä* 1967 s. 81 sekä *Viitaniemi* 1971 s. 162 ja 1970 s. 203.

LINJA-AUTOLIIKENNE SOTIEN AIKANA

(s. 205–252)

MAAILMANSODAN SYTTYMISEN VAIKUTUKSET

(s. 205–210)

Liikenteen rajoitukset alkavat

(s. 205–207)

- 1 *Nars* 1966 s. 45. Huoltotilanteesta ennen talvisotaa ks. myös *Tirronen* 1975 s. 2–3 ja 16.
- 2 *Törnqvist* ja *Lammi* 1958 s. 313–314, *Lehtinen* 1945 s. 78 ja *Kemppainen* 1945 s. 16.
- 3 LALA, paikallisosastojen ptkt., esim. Oulun paikallisosaston ptk. 11.9. 1939.
- 4 *Raevuori* 1948 s. 215–216, *Vänttinen* 1945 s. 46 ja 48 sekä *Viitaniemi* 1974 s. 59.
- 5 LALA, paikallisosastojen ptkt., Jyväskylän paikallisosaston ptk. 7.11. 1939.
- 6 LALA, paikallisosastojen ptkt., Kuopion paikallisosaston ptk. 11.9. 1939.

Katset häikäsaasuun

(s. 208–210)

- 7 *Kyrklund* 1930 s. 6–8, *Tuomi* 1939 s. 178–181, Uusi Suomi, viikonvaihe 15.4. 1973 ja SA 1939/10 s. 204–206.

- 8 LAL:n VK 1930, mainokset.
- 9 Esim. *Vänttinen* 1941 s. 39–40 ja Helsingin Sanomat 14.6. 1930 s. 2.
- 10 LALA, kirjelmiä 1939, Sysikaasu Oy:n johtokunnan kertomus toimivuodelta 1939.
- 11 SA/11–12 s. 236 ja 1940/5–6 s. 49–51.

TALVISOTA

(s. 211–214)

- 1 *Raevuori* 1948 s. 217.
- 2 Esim. *Raevuori* 1966 s. 37, *Viitaniemi* 1974 s. 59, *Tirronen* 1975 s. 108 LA 1975/1 s. 13 ja lukuisat haastattelut.
- 3 *Kärmeniemi* 1964 s. 60.
- 4 *Raevuori* 1948 s. 218, LAL:n VK 1941 s. 7 ja Artturi Tiura, haast. 1977.
- 5 *Vänttinen* 1945 s. 50.

LYHYT RAUHANKAUSI

(s. 215–218)

Rauhan kannalle ja uuteen polttoaineen säännöstelyjärjestelmään

(s. 215)

- 1 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 10.4. ja 27.6. 1940.
- 2 LALA, paikallisosastojen ptkt, Lahden seudun liikenteenharjoittajain kokouksen ptk. 2.8. 1940 sekä kirjeet 1940, esim. Tauno K. Sormunen, Tohmajärvi 6.6. 1940 LAL:lle ja LAL 18.9. 1940 V. Elorannalle, Kuopio. LAL:n VK 1941 s. 13.
- 3 *Osara* 1945 a s. 166–167.

Liikenteen määrä ja hoito

(s. 215–218)

- 4 *Vänttinen* 1945 s. 48–49.
- 5 *Osara* 1945 a s. 171 ja *Vänttinen* 1945 s. 50–51.
- 6 *Vänttinen* 1945 s. 51. Petsamon liikenteestä ks. *Koivisto* 1970 s. 105 alkaen.
- 7 *Vänttinen* 1945 s. 51–52.
- 8 LALA, kirjeet 1941, KYTM lääninhallituksille 15.4. 1941 ja LAL:n varsinaisen liittokokouksen ptk. 21.3. 1941.
- 9 Lukuisat haastattelut, esim. Aati Tullinen, haast. 1974 ja Ari Hietala, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 10 *Mansner* 1949 s. 56 ja *Osara* 1945 b s. 163.
- 11 SA 1958/9 s. 342, *Raevuori* 1966 s. 40 ja haastattelut, esim. Reino Pöjlö, haast. 1975 ja Veli Svahn, haast. 1974.

JATKOSOTA
(s. 219–252)

Käskyvalta sotilasviranomaisille
(s. 219–220)

- 1 *Jokipii* 1977 a s. 94.
- 2 Ks. tarkemmin *Länsman* 1969 ja Suomen asetuskokoelma 1941/496.
- 3 Suomen asetuskokoelma 1941/472.

Miehet ja autot palvelukseen
(s. 220–222)

- 4 Elina Eskelinen LAL:n kirjehaast. 1958.
- 5 *Vänttinen* 1945 s. 54–56.
- 6 SA 1959/5 s. 241 ja LALA, kirjeet 1943, LAL 12.1 1943 jäsenilleen.
- 7 Haastattelut, esim. Reino Pöljö, haast. 1975 ja Antti Kurki, haast. 1974. Radiotiedusteluista on salaisen luonteensa vuoksi toistaiseksi vähän selvityksiä. Lähinnä lentoaseen kannalta toimintaa on selvittänyt *Joppe Karhunen* v. 1960. Ks. myös *Mäkelä* 1964.

Kotiseudun liikenteen määrä
(s. 222–226)

- 8 Liikenteen määrän tarkastelu perustuu LAL:n vuosikirjoihin ja *Vänttisen* v. 1945 julkaisemaan artikkeliin.
- 9 *Simonen* 1965 s. 47–48.
- 10 *Kärmeniemi* 1964 s. 66, SA 1958/9 s. 342, LAL:n VK 1943 s. 58 ja *Simonen* 1965 s. 51.
- 11 Linja-autoliiton Seinäjoen osasto r.y. 1939–1969 s. 3.
- 12 *Länsman* 1969 s. 79. Ks. myös *Kärmeniemi* 1964 s. 70.
- 13 *Björkqvist* 1967 s. 95–98 ja *Simola* 1943 s. 45 ja 47.

»Täpöjen» aikaan
(s. 226–229)

- 14 *Heilala* 1943 s. 162. Kuluttajien säännöstyrikkomuksista ks. *Nurmela* 1966 s. 114 alkaen.
- 15 LALA, paikallisosastojen ptkt, Jyväskylän paikallisosaston ptk. 4.11. 1941 ja Tampereen paikallisosaston ptk. 4.11. 1941. Ks. myös *Jermo* 1974.
- 16 LALA, kirjelmiä 1943, LAL 14.9. 1943 KHM:n autotarviketoimistolle ja vs. esikuntapäällikkö 5.5. 1943 LAL:lle sekä LAL:n vastaus 22.6. 1943.
- 17 LALA, kirjeet 1945, esim. A. Pehkonen, Pyhäjoki 26.2. 1945 LAL:lle ja Urho Pitkäjärvi, Lavia 26.2. 1945 LAL:lle.
- 18 Suomen asetuskokoelma 1941/199.

Autokalusto

(s. 229–234)

- 19 *Länsman* 1969 s. 56
- 20 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 3.3. 1942.
- 21 Komiteamietintö 1954/6 s. 54.
- 22 Liikennekelpoisten KH -autojen määrät LAL:n vuosikirjoista. *Tirronen* 1975 s. 110, *Vänttinen* 1945 b s. 97, *Syvähuoko* 1946 s. 35 ja LA 1977/6 s. 14–15. KAA, Kirjeet 1944, Kaipio Oy, Tampere 14.1. 1944 Koiviston Auto Oy:lle, Koivisto ja Martti Tommola, haast. 1977.
- 23 Matti Valjakka, haast. 1974 ja LAL:n VK 1943 s. 6.
- 24 *Vänttinen* 1941 a s. 52.
- 25 SA 1943/3 s. 60–61.
- 26 Varaosien tuonnista *Länsman* 1969 s. 82.
- 27 *Malinen* 1944 s. 39–44.
- 28 Esim. liikenteenharjoittajain omat korjaamot sorvasivat mäntiä, joilla mennä lotkutteltiin pitkäänkin.
- 29 Esim. *Kärmeniemi* 1958 s. 41 ja *Viitaniemi* 1974 s. 68.
- 30 Aamulehti 6.9. 1944 ja Hämeen Sanomat 20.8. 1944.
- 31 SA 1956/ 7 s. 255 ja *Viitaniemi* 1974 s. 87.
- 32 SA 1959/12 s. 540.

»Pussipensa» pelastajana

(s. 234–342)

- 33 *Länsman* 1969 s. 60. Taulukkoon ei ole otettu mukaan polttoöljyä.
- 34 *Tirronen* 1975 s. 99 ja *Osara* 1945 a s. 173.
- 35 Vuoden 1935 käyttäminen perusvuotena johtuu tilastoteknisistä seikoista.
- 36 *Länsman* 1969 s. 61 ja LAL:n VK 1941 s. 16.
- 37 Autonomistajan käsikirja, Maaseudun Autonomistajain Liiton XIV vuosikirja s. 29.
- 38 *Vänttinen* 1945 s. 50–51.
- 39 *Tirronen* 1975 s. 98 ja 199 ja *Länsman* 1969 s. 62.
- 40 LAL:n VK 1941 s. 30–31 ja 1945 s. 19.
- 41 Autonomistjan käsikirja, Maaseudun Autonomistajain Liiton XIV vuosikirja s. 29–30.
- 42 *Tirronen* 1975 s. 98.
- 43 LAL:n VK 1943 s. 14 ja *Tirronen* 1975 s. 98.
- 44 Ari Hietala, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 45 LA 1974/4 s. 32.
- 46 *Viitaniemi* 1974 s. 66, *Kärmeniemi* 1958 s. 40 ja V. A. Lukkarinen, LAL:n kirjehaast. 1967.
- 47 LALA, kirjelmiä 1944, Etelä-Suomen Linjaliikenne, Elimäki 14.1. 1944 KYTM:lle.

- 48 Esim. LALA:n VK 1943 s. 95 ja 1945 s. 80.
 49 SA 1942/5 s. 98.
 50 Suomen Automobiiliklubin VK 1940–1941 s. 128 ja 133.
 51 *Osara* 1945 a s. 171–172 ja SA 1940/ /–6 s. 60.
 52 LALA, kirjeitä 1941 ja 1944, Sysikaasu Oy:n kertomukset toimintavuosilta 1940 ja 1943.
 53 *Vänttinen* 1941 a s. 48–50.
 54 *Imbert* 1943 s. 12.
 55 Ks. esim. SA 1940/5–6 s. 49–51 ja SA 1942/9 s. 174.
 56 Suomen asetuskokoelma 1940/580.
 57 *Vänttinen* 1941 a s. 48–52.
 58 *Imbert* 1943 s. 33–34.
 59 Korkkirouhetta käytettiin tässä kaasutinmallissa suodattimessa.
 60 LALA, kirjeet 1940, LAL 17.10. 1940 TVH:lle.

Pulasta toiseen

(s. 243–249)

- 61 *Osara* 1945 a s. 168–169.
 62 Vuoden 1935 käyttäminen perusvuotena johtuu tilastoteknisistä seikoista.
 63 *Nars* 1966 s. 63 ja LALA, kirjeet 1941, KHM 14.11. 1941 LAL:lle.
 64 *Rainio* 1941 s. 57.
 65 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 20.4. 1941.
 66 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 9.5. 1941.
 67 LAL:n VK 1943 s. 14 ja *Osara* 1945 a s. 170.
 68 *Tirronen* 1975 s. 99.
 69 *Tirronen* 1975 s. 99–100, *Nars* 1966 s. 62–63 ja SA 1944/11 s. 186–187.
 70 LALA, kirjeet 1941, KHM 17.2. 1941 LAL:lle, Suomen asetuskokoelma 1941/132 ja *Tirronen* 1975 s. 111.
 71 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 3.3. 1942.
 72 *Hoving* 1948 s. 176–177, SA 1943/ 6–7 s. 140 ja 1945/ 2 s. 39.
 73 SA 1943/ 6–7 s. 129 ja 130.
 74 LAL:n VK 1945 s. 59 ja *Tirronen* 1975 s. 111.
 75 LALA, kirjelmää 1943, LAL 14.9. 1943 KHM:n autotarviketoimistolle.
 76 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 3.8. ja 10.9. 1943.
 77 LALA, kirjeet 1943, esim. Hannes Kappinen, Kuopio 30.7. 1943 LAL:lle ja Lappeen Osuus-Auto r.l., Lauritsala 19.6. 1943 LAL:lle.
 78 Itä-Häme 21.5. 1974.
 79 *Länsman* 1969 s. 62 ja LALA, kirjeet 1943, esim. LAL 4.8. 1943 jäsenilleen.

- 80 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 3.8. 1943.
 81 *Perko* 1977 s. 349–350 ja komiteamietintö 1954/6 s. 68. Lapin tienrakennuksesta myös *Jokipii* 1977 b s. 224 alkaen.
 82 LAL:n VK 1944 s. 13 ja 1945 s. 9 sekä LALA, kirjelmää 1942, TVH 25.9. 1942 LAL:lle.

Sota-ajan liikenteen »saldo»

(s. 249–252)

- 83 *Perko* 1977 s. 348–349 ja *Tirronen* 1975 s. 113.

LINJA-AUTOLIIKENNE SOTIEN JÄLKEEN

(s. 253–375)

ELPYMINEN 1940-LUVULLA

(s. 253–299)

Tuhojen korjaamista linjaliikenteessä ja . . .

(s. 253–254)

- 1 LALA, kirjelmää 1945, KYTM 17.4. 1945 LAL:lle.
 2 LA 1968/ 6 s. 33 ja *Kärmeniemi* 1964 s. 76–78.
 3 Elina Eskelinen, LAL:n kirjehaast. 1958.

. . . tieverkossa

(s. 254–256)

- 4 *Perko* 1977 s. 353–355 ja *Kiiskinen* 1954 s. 84.
 5 Komiteamietintö 1954/6 s. 66.

Liikenne toipuu s. 256–262)

- 6 LALA, kirjeet 1945, LAL 11.9. 1945 Lappeen Osuus-Auto r.l.:lle Lauritsala.
 7 Helsingin Sanomat 15.9. 1945, LAL:n VK 1946 s. 26–27 ja *Raevuori* 1948 s. 254.
 8 Aamulehti 20.7. 1946.
 9 Uusi Suomi 23.8. 1946.
 10 LAL:n VK 1947 s. 19 ja *Viitaniemi* 1974 s. 73.
 11 Aamulehti 9.2. 1947. Vrt. kartta 00.
 12 LAL:n VK 1948 s. 10 ja 22.
 13 LAL:n VK 1949 s. 29 ja LALA, kirjeet 1949, Mikkelin paikallisosaston johtokunnan toimintakertomus v:lta 1948.
 14 LAL:n VK 1949 s. 19.
 15 Komiteamietintö 1954/6 s. 63.
 16 Suomen tieturisti 1949–1950 ja Suomen postiautolinjat 1948 s. 74 ja 76.
 17 Tätä otaksumaa tukee se, että löydetty tiedot olivat v:n 1947 kirjeenvaihdossa eivätkä v:n 1945, jolloin ne oli lähetetty.
 18 LALA, kirjeet 1947, Helsingin kaupungin liikennelaitoksen omnibus osasto 18.6.

- 1945 LAL:lle, Eino Sorsa, Turku 22.6. 1945 LAL:lle, E. Lammi, Tampere 22.6. 1945 LAL:lle, Oy Matkahuolto Ab, Vaasa 20.6. 1945 LAL:lle, LAL:n Lahden paikallisosasto 22.6. 1945 LAL:lle, J. Jurvanen, Kemi 20.6. 1945 LAL:lle, Oy Matkahuolto Ab, Pori 18.6. 1945 LAL:lle, LAL:n Hämeenlinnan paikallisosasto 19.6. 1945 LAL:lle, Runar Haavisto, Kokkolan Linja-autoliikenne Oy 20.6. 1945 LAL:lle, Kotka 18.6. 1945 LAL:lle, Oulun paikallisosasto 18.6. 1945 LAL:lle, Aimo Jääskeläinen Jyväskylä 16.6. 1945 LAL:lle ja Paavo J. Vorkola, Kuopio 16.6. 1945 LAL:lle. Joissakin kaupungeissa oli ilmeisesti pelkästään lähiliikenteeksi luokiteltavaa liikennettä.
- 19 *Viitaniemi* 1974 s. 78–80, Aamulehti 9.12. 1948 LAL:n VK 1949 s. 19 ja *Björkqvist* 1967 s. 95.
- 20 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 1949, Paikallisiikenteenharjoittajain neuvottelukouksen ptk. 18.10.1949.
- 21 *Jokiniemi* 1959 s. 43–44.
- 22 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 7.7. ja 2.12. 1948.

Rengastilanne avainkysymyksenä

(s. 262–266)

- 23 LALA, kirjeet 1944, LAL 25.11. 1944 jäsenilleen.
- 24 Esim. Suomen Sosialidemokraatti 29.7. ja Uusi Suomi 13.9. 1945.
- 25 Uusi Suomi 13.9. 1945, Suomen Sosialidemokraatti 29.7. 1945 ja LAL:n VK 1946 s. 39.
- 26 Uusi Suomi 15.2. 1946.
- 27 LALA, kirjelmia 1946, LAL 7.1. 1946 KHM:n liikennejaostolle, Mikkelin Sanomat 7.2. ja 19.3. 1946 sekä Uusi Suomi 17.2. 1946.
- 28 LALA, kirjeet 1946, Autolinjat Oy, Lauritsala 15.5. 1946 KYTM:n auto-osastolle.
- 29 LALA, kirjeet 1946, Haijanen Oy, Laitila 17.5. 1946 LAL:lle ja Antti Alajääskö, Rovaniemi toukokuussa 1946 LAL:lle. Ks. myös *Viitaniemi* 1974 s. 73.
- 30 LAL:n VK 1948 s. 10.
- 31 Uusi Suomi 16.7. 1946 ja LALA, esim. kirjeet 1946, Nurmeksen Auto Oy Helsinki 4.7. 1946 LAL:lle.
- 32 Esim. SA 1948/5 s. 80.
- 33 SA 1947/10 s. 137–139.

»Puukaudesta» päästään

(s. 266–270)

- 34 Suomen Sosialidemokraatti 29.7. 1945.

- 35 Komiteamietintö 1954/6 s. 60.
- 36 LALA, kirjeet 1945, LAL 17.10. 1945 KYTM:lle ja SA 1945/11 s. 219.
- 37 *Noro* 1945 s. 35–38 ja Uusi Suomi 6.12. 1945.
- 38 Esim. Kauppalehti 3.5. 1946.
- 39 Esim. Mikkelin Sanomat 5.6. 1946.
- 40 LAL:n VK 1947 s. 65.
- 41 LALA, kirjeet 1946, LAL 9.11. 1946 Svenska Omnibusägareförbundetille ja tämän vastaus 19.11. 1946.
- 42 LALA, kirjeet 1947., Valtiovarainministeriö 7.5. 1947 tullihallitukselle.
- 43 Helsingin Sanomat 5.2. 1947.
- 44 LAL:n VK 1948 s. 22, Satakunnan Kansa 21.6. 1947 ja Suomen asetuskokoelma 1949/273.
- 45 Komiteamietintö 1950/7 s. 38.

Tungos vähenee

(s. 270–272)

- 46 *Rcino Pöljö*, haast. 1975.
- 47 LALA, kirjelmia 1946, LAL 17.10. 1946 KYTM:n auto-osastolle.
- 48 LALA, kirjelmia 1945, Maatalousministeriön asutusasioinosasto 4.5. 1945 LAL:lle ja LAL:n vastaus 15.5. 1945, Sotakorvausteollisuuden valtuuskunta 19.9. 1945 LAL:lle ja tämän vastaus 22.9. 1945 sekä Suomen Kansanvaltainen Metsästäjäliitto r.y., Tampere 1.11. 1946 LAL:lle.
- 49 *Häkkänen* 1949 s. 41–42.
- 50 LALA, liittokokouksen ptk. 8.4. 1949 ja hallituksen ptk. 13.7. 1949.
- 51 Pohjanmaan Kansa 9.11. 1949.
- 52 Esim. Helsingin Sanomat 26.1. 1947 ja Satakunnan Kansa 21.6. 1947.

Linjaliikenteen taloudellinen kehitys

(s. 273–278)

- 53 *Törnqvist* ja *Ryönänkoski* 1968 s. 236.
- 54 LAL:n VK 1949 s. 112.
- 55 *Viitaniemi* 1974 s. 91.
- 56 LALA, kirjeitä ministeriölle 1949, LAL 8.2. 1949 KYTM:lle.
- 57 Taksakysymysten kehitystä on seurattu LAL:n vuosikirjoissa julkaistujen liiton hallituksen kertomusten ja KYTM:lle tehtyjen taksankorotusesitysten avulla.
- 58 LAL:n VK 1946 s. 63.
- 59 Esim. Kauppalehti 24.3. 1947.
- 60 Keskiuomalainen 15.1. 1949.

Kalustokysymykset korostuvat

(s. 278–291)

- 61 Suomen asetuskokoelmat 1948/349.

- 62 LAL:n VK 1947 s. 69 ja Komiteamietintö 1954/6 s. 62.
- 63 Suomen asetuskokoelma 1948/348.
- 64 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 14.2. 1949.
- 65 Liikennetilastollinen VM 1959 s. 19.
- 66 Uusi Suomi 23.8. 1946 ja Satakunnan Kansan 21.6. 1947.
- 67 LAL:n VK 1947 s. 65.
- 68 LAL:n VK 1947 s. 68.
- 69 Tilastokatsauksia 1950 s. 34.
- 70 *Syvähuoko* 1946 s. 4.
- 71 LAL:n VK 1948 s. 10 ja 1949 s. 13, LALA, kirjeet 1946, Autokorityöntantajien Liitto, Helsinki 3.9. 1946 KHM:lle, Karjala 14.3. 1948, Savon Sanomat 15.2. 1949 ja *Mansner* 1949 s. 61.
- 72 Tilastokatsauksia 1948/3 s. 34 ja 1950/5–6 s. 35.
- 73 Tilastokatsauksia 1950/5–6 s. 35 ja Veikko Muronen, haast. 1977.
- 74 LALA, kirjelmää 1946, KYTM:n päätös 4.9. 1946 ja Väinö Paunu Oy 1926–1976 s. 77–78.
- 75 *Jokiniemi* 1959 s. 36.
- 76 Länsi-Savo 23.5. 1947. Vrt. *Viitaniemi* 1974 s. 74.
- 77 Savonlinja O.Y. sai jo v. 1945 kaksi paljon aikaisemmin tilaamaansa Sisua käyttöön. Pulan vuoksi autojen sisustuksessa oli jouduttu käyttämään romutetuista autoista otettua materiaalia, mm. istuimet päällystettiin jo käytössä olleella nahalla (*Viitaniemi* 1974 s. 72).
- 78 LALA, paikallisosastojen ptk., Esim. Kokkolan paikallisosaston johtokunnan kokouksen ptk. 18.8. 1946.
- 79 Helsingin Sanomat 28.4. 1946 ja Kauppa-lehti 3.4. 1946.
80. Esim. Uusi Suomi 17.2. 1946, Länsi-Suomi 2.3. 1946 ja Lahti 17.2. 1946.
- 81 Korjaustoiminnasta esim. *Viitaniemi* 1974 s. 81 alkaen.
- 82 SA 1946/9 s. 121–122.
- 83 Aamulehti 28.11. 1946.
- 84 SA 1948/9 s. 130 ja 132 sekä LALA, LAL:n hallituksen ptk. 12.10. 1948.
- 85 *Laakso* 1949 s. 6 ja SA 1949/6–7 s. 93.
- 86 Aamulehti 18.9. 1946 ja *Pekkala* 1945 s. 95–98.
- 87 LALA, kirjeet 1946, Autokorityöntantajain Liitto, Helsinki 3.9. 1946 KHM:n teknilliselle toimistolle.
- 88 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 7.7. 1948 ja 20.1. 1949.
- 89 *Raevuori* 1948 s. 256, *Viitaniemi* 1974 s. 86 ja SA 1955/3 s. 97.
- 90 *Kurki-Suonio* 1949 s. 92.
- 91 *Vänttinen* 1946 s. 69–72.
- 92 LALA, kirjeet 1946, LAL 9.11. 1946 Oy Helsingin Autokoritehdas Ab:lle, Tikkurila ja Helsingin Sanomat 26.11. 1949.
- 93 SA 1957/7 s. 264 ja 1953/6–7 s. 177.
- 94 *Tötterman* 1955 s. 47.
- 95 Helsingin Sanomat 10.9. 1949.
- 96 Uusi Suomi 20.5. 1949.
- 97 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 25.8. ja 12.10. 1948.
- 98 Tarkemmin *Kurki-Suonio* 1949 b s. 190–194. Ilmastoinnin oleelliseen parantamiseen ei vielä päästy.

Suhteet muihin yrittäjiin

(s. 291–297)

- 99 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 7.7. 1948.
- 100 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 13.7. 1949.
- 101 Suomen asetuskokoelma 1948/425.
- 102 LAL:n VK 1946 s. 11–12 ja LALA, kirjelmää 1946, KYTM 21.5. 1946 LAL:lle.
- 103 *Ruoho* 1948 ja Rautatieliikenne 1.6. 1947.
- 104 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 20.1. 1949.
- 105 LALA, kirjelmää 1947, Rautatiehallitus 30.10. 1945 KYTM:lle. Sodanjälkeisistä sosialisointipyrkimyksistä ks. *Ruotsalainen* 1967 s. 51 alkaen.
- 106 Komiteamietintö 1954/6 s. 63.
- 107 LAL:n VK 1949 s. 37–38.
- 108 Suomen postiautolinjat 1948 s. 76.
- 109 Postitorvi 1948/2–3 s. 48.
- 110 LAL:n VK 1949 s. 12 ja 37–38 sekä LALA, LAL:n hallituksen ptk. 25.3. 1949.
- 111 Esim. Savon Sanomat 7.4. 1949, Ilkka 5. ja 6.4. 1949, Hufvudstadsbladet 2.4. 1949 ja Suomen Sosialidemokraatti 1949. Keskustelua käytiin lehdissä näkyvästi myös syksyllä. Seuraavaksi muutamia otsikoita: »Postilaitos valtaamassa matkustajaliikenteen yksityisiltä liikennöitsijöiltä, Rautatiet toimivat samaan suuntaan» (Riihimäen Sanomat 24.9. 1949), »Keltainen vaara valtaa maantieliikennettä, Kilpailu valtion ja yksityisten autoliikennöitsijäin välillä kiristyy» (Länsi-Savo 14.10. 1949. Lehtikirjoitukset perustuvat toiminnanjohtaja Yrjö Vänttisen antamaan lausuntoon.
- 112 Komiteamietintö 1953/1 s. 28–29.

Korttipeli päättyi

(s. 297–298)

- 113 Ks. tarkemmin *Toivonen* 1950 s. 204 alkaen.
- 114 LALA, kirjelmää 1946, Autojärjestöjen Yhteiskomitea 12.2. 1946 valtioneuvostolle.

115 *Salovaara* 1977 s. 178, Suomen asetuskoelma 1946/225 ja Suomen Sosialidemokraatti 4.1. 1949.

Tarkastelua

(s. 298–299)

116 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 20.1. 1949.

LINJA-AUTOLIIKENNE 1940-LUVUN JÄLKEEN

(s. 300–375)

PARANNUKSIA TIESTÖSSÄ

(s. 300–305)

- 1 Ks. tarkemmin *Perko* 1977 s. 362 alkaen.
- 2 *Perko* s. 366.
- 3 *Perko* s. 386.
- 4 Esim. Uusi Suomi 12.2. 1959.
- 5 Esim. Helsingin Sanomat 28.12. 1958.

LAINSÄÄDÄNTÖÄ JA SUUNNITTELUA

(s. 306–307)

- 1 *Häkkinen* 1970 ja *Satuli* 1970.
- 2 Suomen asetuskoelma 1970/100.
- 3 Parlamentaariseen liikennekomiteaan valittiin seuraavat kansanedustajat: Matti Asunmaa, Matti Hokkanen, Esko Härkönen, Matti Jaatinen, Sakari Knuuttila, Olavi Martikainen, Veikko Pajunen, Victor Procope, Pauli Puhakka, Veikko Saarto, Ilkka Taipale sekä Pekka Tarjanen.
- 4 Esim. komiteamietintö 1973/129.
- 5 Komiteamietintö 1975/10.
- 6 Komiteamietintö 1975/71.
- 7 Komiteamietintö 1975/10 s. 170 ja 1975/71 s. 3–5. Mietintö sisältää yksityiskohtaiset selvitykset joukkoliikennekokeiluista.
- 8 Puheenjohtajaksi kutsuttiin ylitarkastaja Ilpo Krootila ja jäseniksi tarkastaja Matti Hyske, toimistopäällikkö Jorma Luukkanen, toiminnanjohtaja Hannu Mäkipeska, toimitusjohtaja Kalliala ja puheenjohtaja Martti Veirto.
- 9 Komiteamietintö 1973/152.
- 10 Komiteamietintö 1973/145.
- 11 Komiteamietintö 1977/15.

LIIKENTEEN KEHITYSPIIRTEITÄ

(s. 308–328)

Linja-autoliikenne suurimpana henkilöliikenteen välittäjänä 1950-luvulla

(s. 308–314)

- 1 LTVK 1959 s. 39 ja Tilastokatsauksia 1960/11 s. 42.

2 LTVK 1959 s. 39.

3 LTVK 1959 s. 5 ja 1961 s. 5.

4 Vuosien 1950–1951 luvut LAL:n VK:sta ja komiteamietintö 1954/6:sta s. 61. Muut LTVK 1960/11 s. 41.

5 SA 1954/1 s. 16.

6 Toiminnanjohtaja Yrjö Vänttinen totesi esim. v:n 1954 liikenteestä, että huomattava osa lisäyksistä tapahtui asutuskeskusten lähiliikenteessä, joten kaukoliikennettä oli laajennettu suhteellisen pidättyväisesti (SA 1955/9 s. 327),

7 SA 1956/8 s. 304.

8 *Helkamo* 1959 s. 58.

9 Komiteamietintö 1953/1 s. 24. Vrt. LALA, LAL:n hallituksen ptk. 23.7. 1951.

10 Mietinnössä nimityksenä paikallisliikenne.

11 Mietinnössä nimityksenä kaupunkiliikenne.

12 *Jokiniemi* 1959 s. 48 ja Uusi Suomi 10.7. 1958.

13 Uusi Suomi 17.1. 1957.

14 LTVK 1957/11 s. 43, *Viitaniemi* 1974 s. 96, SA 1954/1 s. 16 ja Hannu Mäkipeska, haast. 1977.

15 Suomen kartasto 1960, teksti s. 93.

16 *Mäkipeska* 1955.

Yksilöllisen liikenteen puristuksessa 1960–1970-luvulla

(s. 315–328)

17 LTVK 1959 s. 19 ja 1976 s. 45.

18 *Satuli* 1969 s. 12.

19 Auto ja tie 1968 s. 52 ja 1977 s. 97.

20 LA 1971/3 s. 7.

21 Satakunnan Kansan 3.3. 1965 ja Uusi Suomi 18.3. 1965. Nämä lausunnot antoivat liikennetarkastajat Sven Mattson ja Uolevi Ruoho.

22 Kauppalehti 5.10. 1965.

23 LAL:n VK 1961 s. 17, 1962 s. 15, 1964 s. 18 ja 1968 s. 11.

24 Auto ja tie 1968 s. 52 ja 1977 s. 97.

25 Loviisan Sanomat 30.5. 1974 ja LALA, kirjeitä ministeriölle 1949, LAL 2.12. 1949 KYTM:lle.

26 *Helkamo* 1963 s. 367 ja *Mäkipeska* 1971 s. 7.

27 LA 1977/5 s. 16, liikennetarkastaja Uolevi Ruohon haastattelu.

28 *Mäkipeska* 1969 s. 8–9 sekä *Mäkipeska* ja *Penttilä* 1971 s. 8–9.

29 LA 1975/1 s. 12.

30 LALA, tilastotietoja 1960–1976.

31 *Luukkanen* 1971 s. 8.

32 *Teikari* 1977 s. 6–10.

- 33 Kyyditys on kunnan järjestämä kuljetus, kun taas kuljettamisella tarkoitetaan tässä yhteydessä huoltajan itse järjestämää oppilaiden kuljetusta.
- 34 Vrt. komiteamietintö 1973/145. Koululaiskuljetustoimikunta katsoi v. 1973, että koululaiskuljetukset muodostivat perustan koko haja-asutusalueiden linja-autoliikenteelle.
- 35 Ks. esim. *Viitaniemi* 1974 s. 122–123.

TALOUDELLINEN KEHITYS

(s. 328–347)

Talous tiukalla 1950-luvulla ja...

(s. 328–335)

- 1 *Törnqvist* aj *Ryönänkoski* 1968 s. 237–242, *Hautala* 1976 s. 194–195. Vrt. *Dahmén* 1963 s. 19.
- 2 LALA, tilastotietoja vuosilta 1954–1959 ja LAL:n VK 1953 s. 11 ja 20–21.
- 3 Tilastotietoja 1960/11 s. 43.
- 4 SA 1956/8 s. 305–306 ja LAL:n VK 1957 s. 14–15.
- 5 Tilastokatsauksia 1960/11 s. 44.
- 6 STV 1955 s. 260 ja 1960 s. 271.
- 7 LAL:n VK 1951 s. 12.
- 8 LALA, kirjeitä ministeriölle 1953, LAL KYTM:lle 13.2.1953.
- 9 LALA, hallituksen ptk. 20.1., 21.1., 9.2. ja 21.4. 1953.
- 10 LAL:n VK 1952 s. 13–14, 1953 s. 12, 1954 s. 11–12, LALA, LAL:n hallituksen ptk. 2.5. ja 27.7. 1954, Länsi-Savo 27.1. 1954 ja Aamulehti 27.1. 1954.
- 11 LAL:n VK 1955 s. 11–12.
- 12 LAL:n VK 1956 s. 17–18. Esim. erään helsinkiläisen yrityksen kuljettajat kieltäytyivät noudattamasta rahastuksesta annettuja määräyksiä. Selkkaus kesti useita päiviä. (Esim. Uusi-Suomi 1.3. 1957 ja Helsingin Sanomat 8.3. 1957).
- 13 LAL:n VK 1958 s. 14–15.
- 14 LAL:n VK 1959 s. 15–17.
- 15 LAL:n VK 1960 s. 15–17.
- 16 LALA, LAL:n liittokokouksen ptk. 10.8. 1950 ja hallituksen ptk. 1.2. 1951.

...kustannuskriisi jatkuu 1960- ja 1970-luvulla

(s. 335–347)

- 17 *Hautala* 1976 s. 195–198 ja LAL:n vuosikirjat.
- 18 LALA, tilastotietoja vuosilta 1960–1976.
- 13 LALA, tilastotietoja vuosilta 1960–1974, LTVK 1975 s. 63 sekä Auto ja tie 1976 s. 102.

- 20 LA 1970/4 s. 6 ja 1972/3 s. 6.
- 21 LA 1974/3 s. 8–9.
- 22 *Mäkipeska* 1974/6 s. 5 ja LA 1974/6 s. 7.
- 23 Esim. LAL:n VK 1976 s. 15–18.
- 24 LALA, tilastotietoja vuosilta 1974–1976.
- 25 LALA, tilastotietoja vuosilta 1960, 1965, 1970 ja 1973.
- 26 LALA, tilastotietoja vuodelta 1975.
- 27 LAL:n VK 1961 s. 41, 1962 s. 14, 1963 s. 15, 1966 s. 16.
- 28 LAL:n VK 1967 s. 12.
- 29 LAL:n VK 1968 s. 11–12 ja 1969 s. 10.
- 30 LAL:n VK 1969 s. 11–12.
- 31 LAL:n VK 1970 s. 11, 1971 s. 12, 1972 s. 12–15.
- 32 LAL:n VK 1974 s. 14–15.
- 33 LAL:n VK 1975 s. 17–18.
- 34 LAL:n VK 1961 s. 14–15 sekä Valtiopäivät 1960, Asiakirjat I N:o 19 ja 61.
- 35 LAL:n VK 1961 s. 16 ja 1964 s. 17 sekä Valtiopäivät 1962, Asiakirjat I N:o 41.
- 36 LAL:n VK 1965 s. 16–17.
- 37 LAL:n VK 1966 s. 17 ja 1967 s. 11–12.
- 38 LAL:n VK 1971 s. 13, 1973 s. 17, 1974 s. 18 ja LA 1977/5 s. 6–7. Komiteamietintö 1977/15 s. 160–161.

KALUSTO

(s. 348–367)

Autojen saanti ongelmana 1950-luvulla

(s. 348–359)

- 1 LTVK 1960/11 s. 40. Koska tässä tarkastellaan ainoastaan ammattimaista linja-autoliikennettä, jää tarkastelun ulkopuolelle linja-autoliikenne, jota ei ole harjoitettu ansiotarkoituksessa, joten luvut poikkeavat jonkin verran rekisteritilastojen osoittamista linja-automääristä.
- 2 LTVK 1959 s. 19.
- 3 LTVK 1959 s. 21 ja SA 1952/4 s. 112.
- 4 Tilastojulkaisuista ei ole saatavissa merkikohtaisia tietoja 1950-luvun alusta.
- 5 Tilastokatsauksia 1950/5–6 s. 35, 1957/2 s. 43–44 ja 1960/3 s. 61.
- 6 Vanaja viesti 1968/2 s. 4–7.
- 7 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 7.6. 1951 ja ptk. tilaisuudesta jossa tarkastettiin LAL:n jäsentensä keskuudessa toimittaman mielipidetutkimuksen tulos.
- 8 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 26.4. 1950, 23.11. 1950 ja 28.9. 1950.
- 9 LALA, Tilastolukuja vuosilta 1953–1962, LAL:n hallituksen ptk. 1.2. 1951 ja Tilastokatsauksia 1956/2 s. 43, 1959/3 s. 61 ja Vaasa 18.1. 1956.

- 10 LAL:n VK 1951 s. 11–12.
- 11 SA 1951/11 s. 186, Helsingin Sanomat 2.11. 1951 ja 17.9. 1954 sekä Ilta-Sanomat 8.8. 1951.
- 12 LAL:n VK 1951 s. 10, SA 1951/11 s. 186 ja LALA, LAL:n hallituksen ptk. 2.12. 1948.
- 13 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 12.9. 1952.
- 14 Helsingin Sanomat 19.2. 1955.
- 15 Helsingin Sanomat 17.9. 1954, LAL:n VK 1954 s. 11–12 ja SA 1954/1 s. 16.
- 16 Suomen Sosialidemokraatti 19.2. 1955 ja Turun Sanomat 28.7. 1954.
- 17 LAL:n VK 1955 s. 12, 1956 s. 19, *Vänttinen* 1955 s. 326 ja Suomen Sosialidemokraatti 14.1. 1957.
- 18 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 16.1. 1951.
- 19 Yksityisen kaupunkiliikenteen autot puuttuvat tilastoista.
- 20 *Vänttinen* 1952 s. 156.
- 21 LALA, tilastotietoja v:lta 1957.
- 22 Tilastokatsauksia 1960/3 s. 59.
- 23 LALA, tilastotietoja v:lta 1959. Tilasto on tehty alkukesän tilanteen mukaan, joten v. 1959 liikenteeseen tulleet kaikki uudet autot eivät sisälly lukuihin.
- 24 LAL:n VK 1954 s. 11–12 ja Kauppalehti 21.1. 1953.
- 25 I.A.I.A. tilastotietoja vuosilta 1950–1959 ja LAL:n VK 1960 s. 16.
- 26 SA 1960/9 s. 403 ja Uusi Suomi 16.5. 1956.
- 27 SA 1957/5 s. 159.
- 28 Tilastokatsauksia 1960/11 s. 40–41.
- 29 SA 1951/11 s. 201 ja LTVK 1975 s. 49.

Erinomaista laatua ja keskittymistä 1960- ja 1970-luvulla

(s. 359–367)

- 30 LALA, tilastotietoja vuosilta 1960–1975. Tilastot on laadittu kevään tilanteen mukaan.
- 31 LTVK 1976 s. 45.
- 32 LTVK 1961 s. 49, 1966 s. 49, 1971 s. 48, 1976 s. 47.
- 33 LTVK 1961 s. 41–42, 1966 s. 55–56, 1971 s. 54–55 ja 1976 s. 52.
- 34 LA 1977/6 s. 17 ja Vanaja viesti 1968/4 s. 1.
- 35 LALA, tilastotietoja vuosilta 1960, 1965, 1970 ja 1975.
- 36 LALA, tilastotietoja vuosilta 1960, 1965, 1970 ja 1975.
- 37 Komiteamietintö 1973/152.
- 38 SA 1960/10 s. 500.
- 39 *Ryttilä* 1976 s. 22.
- 40 Esim. LAL:n VK 1972 s. 19.
- 41 Ks. tarkemmin esim. *Viitaniemi* 1974.

YKSITYINEN LINJA-AUTOLIIKENNE JA ALAN MUUT YRITTÄJÄT

(s. 367–373)

Yksityisen liikenteen osuus koko linja-autoliikenteestä

(s. 367–368)

- 1 Komiteamietintö 1953/1 s. 61.
- 2 Lukuihin sisältyy myös Oy Pohjolan Liikenne Ab:n liikenne.
- 3 LAL:n VK 1951 s. 7 ja 12.

Osaran komitean mietintö

(s. 368–369)

- 4 Komiteamietintö 1953/1.

Postiautoliikenne

(s. 370)

- 5 LTVK 1959 s. 42, 1960 s. 80 ja 1976 s. 64. SVT XIII 1950 s. 14 ja 53, 1951 s. 13 ja 51, 1952 s. 16 ja 82.
- 6 *Helkamo* 1956 s. 430.

Rautateiden linja-autoliikenne

(s. 371–373)

- 7 *Elomaa* 1962 s. 73.
- 8 Komiteamietintö 1953/1 s. 44.
- 9 Komiteamietintö 1953/1 s. 44.
- 10 LALA, tilastotietoja vuosilta 1950, 1955 ja 1959.
- 11 Viipurin Linja-Auto Oy 40-vuotias 30.10. 1971 s. 7–8.
- 12 Esim. Rautatieläinen 16.11. 1951, Kauppalehti 24.9. ja 10.9. 1951, Suomen Sosialidemokraatti 23.9. ja 14.11. 1951 sekä Länsi-Savo 20.9. 1951.
- 13 LALA, LAL:n hallituksen ptk. 9.12. 1952. Ks. myös esim. Kauppalehti 29.9. 1952 ja Aamulehti 27.7. 1952.
- 14 SVT XX 1954 s. 129, 1956 s. 68, 1960 s. 102, 1965 s. 138 ja 1970 s. 70. *Pitkänen* 1962 s. 427–428.
- 15 Hannu Mäkipeska, haast. 1978.

LINJA-AUTOLIIKENTEEMME

KANSAINVÄLINEN TASO

(s. 373–374)

- 1 *Mäkipeska* 1967 s. 28, 1970 s. 12 ja 1973 s. 6 sekä LA 1974/2 s. 7–8 ja 1975/1 s. 18. Vrt. komiteamietintö 1975/71.

**LINJA-AUTOLIIKENTEEN YLEISIÄ
NÄKÖKOHTIA**
(s. 376–384)

**LINJA-AUTOLIIKENTEEN
MERKITYKSESTÄ**
(s. 376–381)

1 Komiteamietintö 1926/10 liite 1, Vrt. *Mäkipeska* 1955 s. 69 ja *Mikkeli* 1955 s. 89.

- 2 Vrt. *Laukkala* 1969. Laukkala mainitsee, ettei kievarikytyi ollut »tavallisen kansan» matkustusmuoto, vaan sen käyttäjät olivat yleensä varakasta väkeä tai toimeksiantosta matkustavia.
- 3 *Aaltonen* 1958 s. 567.
- 4 Vrt. *Wiika* 1950 s. 224.
- 5 Vrt. *Vuoristo* 1962 s. 79.
- 6 *Vänttinen* 1939 s. 56–57, *Lönroth* 1939 s. 58–59. Ks. myös *Viitaniemi* 1974 s. 51.

LYHENTEET

HYK	Helsingin yliopiston kirjasto
KHM	kansanhuoltoministeriö
KYTM	kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö
LA	Linja-auto (lehti)
LAL	Linja-autoliikennöitsijäin Liitto r.y. ja myöh. Linja-autoliitto r.y.
LTVK	liikennetilastollinen vuosikirja
PLH	posti- ja lennätinhallitus
PK	pääkirjoitus
ptk.	pöytäkirja
SA	Suomen autolehti
STV	Suomen tilastollinen vuosikirja
SVT	Suomen virallinen tilasto
TVH	tie- ja vesirakennushallitus
TVL	tie- ja vesirakennuslaitos
VK	vuosikirja
VR	valtionrautatiet

LÄHTEET

ALKUPERÄISLÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET (Käytetty lyhenne suluissa)

Valtionarkisto (VA), Helsinki

- Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön arkisto (KYTMA), yleinen osasto
- Päätökset 1923–1931.
 - Kirjekonseptit 1923–1925, 1930 ja 1936.

Tilastokeskuksen arkisto, Helsinki

Moottoriajoneuvotilasto

- Rekisteriin merkityt ja rekisteristä poistetut ajoneuvot v. 1929.

Kuopion läänin lääninhallituksen arkisto (KLLA), Kuopio

- III:n ylimääräisen esittelijän päätös- ja kirjekonseptit 1923–1925 ja 1930.

Vaasan läänin lääninhallituksen arkisto (VLLA), Vaasa

- Lääninkanslian I osaston lääninsihteerin konseptit 1923 ja 1924.
- Lääninkanslian III 1 osaston päätös-, välipäätös- ja kirjekonseptit 1931.

TVH:n Vaasan piirin arkisto, Vaasa

- Vuosikertomus 1927.

Linja-autoliitto r.y:n arkisto (LALA), Helsinki

- Kirjeet 1928–1949.
- Kirjelmä 1929–1933, 1939 ja 1942–1947.
- Kirjeitä ministeriölle 1949 ja 1953.
- Hallituksen ptk. 1928, 1930–1933, 1936, 1937, 1939–1943 ja 1948–1954.
- Varsinaisen liittokokouksen ptk. 1941, 1949 ja 1950.
- Ylimääräisen liittokokouksen ptk. 1939.
- Paikallisosastojen pöytäkirjoja vuosilta 1938–1941 ja 1946.
- Sekalaista 1935–1937.
- Tilastotietoja vuosilta 1953–1977.
- Hirvonen, Ilmari, Muistiinpanoja Viipurin linja-autoliikenteen kehittymisestä.
- Linja-autoliiton Seinäjoen osasto r.y. 1939–1969.

Haldin & Rose Oy:n arkisto (HRA), Pietarsaari

- Wik, William, AB Haldin & Rose Oy:s 50-Årsjubileumfest 23. Nov. 1974. Historisk bakgrund till Bil- och Busstrafiken i nedjen och Vasa – Jakobstad.

Koiviston Auto Oy:n arkisto (KAA), Lahti

- Kirjeet 1944.

Savonlinja O.Y:n arkisto, Mikkeli

- Kauppakirja v:lta 1927.
- Kalustokirja.

PAINETTU MATERIAALI

Virallisjulkaisut

Auto ja tie 1968, 1976 ja 1977.

Suomen asetuskoelma vuosilta 1918, 1919, 1922, 1926–1929, 1931, 1936, 1938–1941, 1946–1949, 1955 ja 1970.

STV 1923–1940, 1955 ja 1960.

SVT VII A Säästöpankkitilastoa.

SVT XIII Postitilastoa.

SVT XIX Tie- ja vesirakennustilastoa.

SVT XX Rautatietilastoa.

Tilastokatsauksia 1948, 1950, 1957 ja 1960.

Liikennetilastollinen vuosikirja (LTVK) 1957, 1959, 1960, 1961, 1966, 1971, 1975 ja 1976.

Komiteamietinnöt 1925/9, 1926/10, 1936/14, 1950/7, 1953/1, 1954/6, 1973/129, 145 ja 152, 1975/10 ja 71 sekä 1977/15.

Valtiopäivät 1960 ja 1962, asiakirjat I.

Aikataulut ja kartat

Maantieturisti 1929.

Suomen kartasto 1960.

Suomen kulkuneuvot 1930–1939 ja 1952.

Suomen tieturisti 1932–1939, 1949 ja 1950.

Suomen yksityinen pikalinjaliikenne 1962–63 ja 30.5.1976.

Turisti 1920–1922 ja 1924–1928.

Kartta linja-autojen liikenneimistä linjoista v. 1929. Helsingin yliopiston kirjastossa.

Suomen maanteiden yleiskartta v. 1936. Helsingin yliopiston kirjastossa.

Suomen postiautolinjat 1948.

PAINAMATTOMAT TUTKIMUKSET

Helsingin yliopiston maantieteen laitos

Ahonen 1957 H. Ahonen, Alavuden talousalue ja sen suhde Seinäjoen ja Vaasan keskuksiin. Laudaturtyö 1957.

Mäkipeska 1955 Hannu Mäkipeska, Kaukolinja-autoliikenteen aikataulut keskusten ja niiden vaikutusalueiden välisten toimintojen kuvastajina. Laudaturtyö 1955.

Palomäki 1958 M. Palomäki, Vaasan kaupungin taloudellinen vaikutusalue. Lisensiaatintyö 1958.

Siirilä 1964 Seppo Siirilä, Eräiden liikekeskusten kehityksestä Etelä-Pohjanmaalla. Lisensiaatintyö 1964.

Vuoristo 1962 Kai-Veikko Vuoristo, Tieliikenteen läpimurto ja sen vaikutus syrjään jääneiden rannikkokaupunkien ja -kirkonkylien sekä niiden välittömässä takamaassa sijaitsevien tieliikennesolmukohtien suhteisiin. Lisensiaatintyö 1962.

Oulun yliopiston historian laitos

Mäkelä 1977 Aarne Mäkelä, Ruotsin linja-autoliikennöitsijät ennen toista maailmansotaa. Laudaturtyö 1977.

Helsinki

Jyväskylän yliopiston historian laitos

Ahola 1966 Marjatta Ahola, Jyväskylän kaukolinja-autoliikenne vuosina 1922–1960. Suomen historian seminaariesitelmä 1966.

Laukkala 1969 Annikki Laukkala, Kestikievari- ja kyytilaitos vanhan Laukaan kihlakunnan alueella vuosina 1885–1945. Suomen historian pro gradu 1969.

Nurmela 1966 Heikki Nurmela, Säännöstelyrikokset kansanhuoltoministeriön toiminnan aikana (1939–1949). Suomen historian pro gradu 1966.

Ruotsalainen 1967 Jorma Ruotsalainen, SKDL:n, SDP:n ja ML:n yhteistyösopimus 1945–1948. Suomen historian pro gradu 1967.

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

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

Valtionarkisto, Helsinki

Mikkeli 1966 Mikko Mikkeli, Lahden kaupunkiyhteiskunnan kasvu ja differentioituminen. Lahden kaupungin teettämä tutkimus 1955.

KIRJALLISUUS

Aaltonen 1958 Esko Aaltonen, Someron historia II. Forssa 1958.

Ahvenainen 1970 Jorma Ahvenainen, Rovaniemen historia II. Kuopio 1970.

Ahvenainen, De Geer ym. 1974 Jorma Ahvenainen, De Geer ym., Trettiotals depressionen och industrin. Kriser och krispolitik i Norden under mellankrigstiden. Nordisk historikermötet i Uppsala 1974. Uppsala 1974.

Ajo 1946 R. Ajo, Liikennealueiden kehittyminen Suomessa. Fennia 69. Helsinki 1946.

Alanen 1948 Aulis J. Alanen, Höyrylaiva Päijänteellä. Jyväskylä 1948.

Autonomistajan käsikirja Autonomistajan käsikirja. Maaseudun Autonomistajain Liiton XIV vuosikirja.

Björkqvist 1967 Heimer Björkqvist, Merenkulku ja liikenne. Helsingin kaupungin historia V:3. Helsinki 1967.

Castrén 1937 Reino Castrén, Kuljetussopimus- ja tariffipolitiikka. Valtionrautatiet 1912–1937. Helsinki 1937.

Dahmén 1963 Erik Dahmén, Suomen taloudellinen kehitys ja talouspolitiikka. Suomen pankin taloustieteellisen tutkimuslaitoksen julkaisuja – sarja C 4. Helsinki 1963.

Elomaa 1962 T.P. Elomaa, Sotien ja kuljetuskriisien kautta kiihtyvään kilpailuun. Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.

- Falck 1938* Börje Falck, Omnibussen genom tiderna. Omnibustrafiken och linjetrafiken med lastbilar i Sverige I. Stockholm 1938.
- Entinen Oulujoki* Entinen Oulujoki. Helsinki 1954.
- Halila 1966* Aimo Halila, Iitin historia. Lahti 1966.
- Halila 1958* Aimo Halila, Lahden historia. Lahti 1958.
- Halme 1955* Veikko Halme, Vienti Suomen suhdannetekijänä vuosina 1870–1939. Helsinki 1955.
- Hautala 1976* Heikki Hautala, Suomen talouselämän rakenne ja kehitystekijät. Tapiola 1976.
- Heilala 1943* Yrjö Heilala, Linja-autonkuljettajaa haastatellaan. SA 1943/8.
- Heinjoki* Heinjoki. Helsinki 1955.
- Helkamo 1956* Aarne Helkamo, Valtion ja yksityisen linja-autoliikenteen yhteistoiminnan edellytyksistä. SA 1956/11.
- Helkamo 1959* Aarne Helkamo, Linja-autoliikenne v. 1959 ja sen avaamia näkymiä. SA 1960/2.
- Helkamo 1963* Aarne Helkamo, Linja-autoliikenne kasvaa ja kehittyy. SA 1963/6–7.
- Hirvisalo 1962* I. Hirvisalo, Uudet radat. Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Hirvonen 1937* Ilmari Hirvonen, Linja-autoliikenteen matkalipuista. LAL:n VK 1937.
- Horelli 1955* Erkki Horelli, Kokemäen liikenneolojen kehityksestä. Kokemäkeä ennen ja nyt. Pori 1955.
- Hoving 1948* Victor Hoving, Suomen gummitehdas osakeyhtiö 1898–1948. Helsinki 1948.
- Hyytiäinen 1946* T.H.E. Hyytiäinen, Autoliikenteemme vaiheita. 50 vuotta Suomen teollisuutta ja taloutta. Helsinki 1946.
- Hyötyniemi 1974* Hannu Hyötyniemi, Simossa mennään bussilla. Veljekset Salmelan liikenne 1924–1974. Kemi 1974.
- Häkkänen 1938* Klaus Häkkänen, Eri vuosien autoasetukset ammattimaisen autoliikenteen näkökulmasta. LAL:n VK 1938.
- Häkkänen 1949* Klaus Häkkänen, Ostajan aika. LAL:n VK 1949.
- Häkkänen 1970* Klaus Häkkänen, Liikenneministeriö. LA 1970/2.
- Härkönen 1952* Pekka Härkönen, Kulkuneuvot. Lumivaara. Lahti 1952.
- Imbert 1943* Aimo Imbert, Puu- ja hiilikaasulaitteiden huoltokirja. Helsinki 1943.
- Inkinen 1955* O. Inkinen, Liikenteen kehitys saaristossa Turun edustalla tällä vuosisadalla. Terra 1955/3.
- Jermo 1974* Aake Jermo. Kun kansa eli kortilla. Keuruu 1974.
- Jokiniemi 1959* Antero Jokiniemi, Linja-autoliikenne O. Vilkas 1934–1959. Kotka 1959.
- Jokipii 1977 a* Mauno Jokipii, Vuodenvaihde 1940–1941 uudessa valossa. Historiallinen aikakauskirja 1977/2.
- Jokipii 1977 b* Mauno Jokipii, Lapin välirauhanajan tierakennukset ja niiden suurpoliittinen tausta. Scripta Historica V. Oulun historiaseuran julkaisuja. Oulu 1977.
- Jutikkala 1957* Eino Jutikkala, Turun kaupungin historia 1856–1917. Turku 1957.
- Jutikkala 1968 a* Eino Jutikkala, Suomen rautatieverkon synty. Suomen talous- ja sosiaalhistorian kehityslinjoja. Porvoo 1968.
- Jutikkala 1968 b* Eino Jutikkala, Suomen teollistuminen. Suomen talous- ja sosiaalhistorian kehityslinjoja. Porvoo 1968.
- Juva 1966* Mikko Juva, Suomen kansan historia IV. Keuruu 1966.
- Juurikkala 1976* Jussi Juurikkala, Nuo mainiot ajoneuvot. Forssa 1976.
- Järvinen 1934* Kyösti Järvinen, Autoliikenteen ja rautatieliikenteen keskinäinen kilpailu. Kansantaloudellinen aikakauskirja 1934.
- Järvinen 1936* Kyösti Järvinen, Liikenne ja kauppa. Suomen kulttuurihistoria IV. Jyväskylä 1936.
- Järvinen 1937* Kyösti Järvinen, Rautatiet ja niiden yleinen kehitys. Valtionrautatiet 1912–1937 I. Helsinki 1937.
- Kallio 1940* V. J. Kallio, Salon historia. Salo 1940.
- Kare 1974* Kauko Kare, Ammattina autokyyditys. Suomen taksiliikenteen vaiheita. Tampere 1974.
- Karhunen 1960* Joppe Karhunen, Salasanomia ja neilikoita. Keuruu 1960.
- Karppinen 1977* Eino Karppinen, Autokatsastusmiesten yhdistys r.y. 50 vuotta 1927–1977. Lahti 1977.
- Karttunen 1945* K. I. Karttunen, Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria. Helsinki 1945.
- Kaukovalta 1962* K. V. Kaukovalta, Uudenkaupungin historia IV. Uusikaupunki 1962.

- Kempainen 1945* Martti Kempainen, Kansanhuoltohallinnon kehitys. Viisi vuotta kansanhuoltoa. Helsinki 1945.
- Kiiskinen 1954* Auvo Kiiskinen, Maamme sisäisen kuljetuslaitoksen kehitys ja rakenne. Taloudellinen tutkimuskeskus -sarja B 7. Helsinki 1954.
- Koivisto 1970* Vilho Koivisto, Jäämerentien ja Liinahamarin tavarakuljetukset vaikeina vuosina. Eilispäivän Petsamo. Porvoo 1970.
- Korpinen 1962* Eira Korpinen, Kun Alavudelle tuli ensimmäinen auto. Alavuden joulou 1962.
- Korpivaara 1931* J. Korpivaara, Uudelle taipaleelle lähdeittäessä. LAL:n VK 1931.
- Koskimies 1966* Y. S. Koskimies, Hämeenlinnan kaupungin historia 1875–1944. Hämeenlinna 1966.
- Koskinen 1968* Hannu Koskinen, Tie- ja tietoliikenneyhteydet. Hartolan kirja. Pieksämäki 1968.
- Kovero 1950* Matti Kovero, Helsinki liikekeskuksena. Helsingin kaupungin historia III:1. Helsinki 1950.
- Kurikka 1967* Tauno Kurikka, Tie- ja tietoliikenne. Leppävirran kirja. Pieksämäki 1967.
- Kurki-Suonio 1949 a* M. Kurki-Suonio, Uudet suuntaviivat linja-autojen korirakenteessa. LAL:n VK 1949.
- Kurki-Suonio 1949 b* M. Kurki-Suonio, Linja-autojen ilmastoinnista. SA 1949/12.
- Kurunmäki 1966* Pentti Kurunmäki, Liikenne ja tiedonvälitys. Hankasalmen kirja. Pieksämäki 1966.
- Küster* Julius Küster, Automobiili ja sen hoito.
- Kyrklund 1939* Harald Kyrklund, Kaasutinautoista. SA 1939/1.
- Kärmeniemi 1958* Pentti S. Kärmeniemi, Ruposen ruskeiden autojen kolmikymmenvuotinen taival. Helsinki 1958.
- Kärmeniemi 1964* Pentti S. Kärmeniemi, Wanhaa ja uutta LAL:n Wiipurin osaston matkan warrelta. Vammala 1964.
- Laakso 1949* O. Laakso, Autojen korjauskustannuksista. SA 1949/1.
- Laati 1956* Iisakki Laati, Kunnalliselämä. Helsingin kaupungin historia. Helsinki 1956.
- Laikari 1966* Maunu Laikari, Suomen tieverkoston kehitys 1960–1965. Rakennustaito 1966/8.
- Lappalainen 1961* Pekka Lappalainen, Pieksämäen seudun historia II. Pieksämäki 1961.
- Lehtinen 1945* Artturi Lehtinen, Valmistavat toimenpiteet kansanhuollon toteuttamiseksi ja kansanhuollon perustaminen. Viisi vuotta kansanhuoltoa. Helsinki 1945.
- Lento 1963* Eero Lento, Kestiekivarit. Saarijärven kirja. Pieksämäki 1963.
- Leppänen 1967* Seppo Leppänen, Kuljetuslaitos 1919–1950. Itsenäisen Suomen taloushistoriaa 1919–1950. Porvoo 1967.
- Leppänen 1973* Seppo Leppänen, Liikenne Suomessa 1900–1965. Suomen Pankin kasvututkimuksia V. Helsinki 1973
- LAL:n vuosikirjat* LAL:n vuosikirjat 1930–1939, 1941, 1943–1976.
- Linnamo 1962* Jussi Linnamo, Rautatiet ja maamme taloudellinen kehitys. Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Luukkanen 1971* Jorma Luukkanen, Näkökohtia koululaiskuljetuksista. LA 1971/7.
- Länsman 1969* Seppo Länsman, Kuljetukset ja kuljetusten johtaminen Suomen sodassa vv. 1941–1944. Suomen Sotatieteellisen Seuran julkaisuja N:o 9. Mikkeli 1969.
- Lönnroth 1939* Arvo Lönnroth, Linja-autoliikenteen merkitys liikekeskuksille ja näiden suhtautuminen tähän liikenteeseen. LAL:n VK 1939.
- Mansner 1949* Toivo Mansner, Saimaan Osuus-Auto r.l. 1924–1949. Lappeenranta 1949.
- Mustonen 1937 a* H. Mustonen, Autoyhdyshuolteen. Valtionrautatiet 1912–1937. Helsinki 1937.
- Mustonen 1937 b* H. Mustonen, Valtionrautateiden autoliikenne. Valtionrautatiet 1912–1937. Helsinki 1937.
- Mylläri 1939* A. K. Mylläri, Autoilijan työrauha. Vaasa 2.7.1939.
- Mäkelä 1967* Aarne Mäkelä, Turun linja-autoliikenteen kaksi ensimmäistä vuosikymmentä (1919–1939). Turun yliopiston Suomen historian laitoksen monisteita B 1.
- Mäkelä 1964* Jukka Mäkelä, Salaista palapeliä. Tiedustelupalvelua ja tapahtumia talvisodan ja jatkosodan vaiheilta. Porvoo 1964.
- Mäkinen 1956* Hugo Mäkinen, Osuusliike Salla 50 vuotta. Oulu 1956.
- Mäkipeska 1967* Hannu Mäkipeska (M. H.), Linja-autoliikenne meillä ja muualla. LA 1967/5.
- Mäkipeska 1969* Hannu Mäkipeska, Kaukoliikenne ja paikallinen liikenne. LA 1969/6.
- Mäkipeska 1970* Hannu Mäkipeska (H. M.), Rakennekysymyksistä meillä ja muualla. LA 1970/8.
- Mäkipeska 1971* Hannu Mäkipeska, Liiton linjoilta. LA 1971/3.

- Mäkipeska 1973* Hannu Mäkipeska (H.M.), Liiton linjoilta. LA 1973/2.
- Mäkipeska 1974* Hannu Mäkipeska, Matkustajien matkakustannuksia huojennettava, mutta miten? LA 1974/6.
- Mäkipeska ja Penttilä 1971* Hannu Mäkipeska ja Esko Penttilä, Kaukoliikenne ja paikallinen liikenne. LA 1971/5.
- Nars 1966* K. Nars, Suomen sodanaikainen talous ja talouspolitiikka. Suomen Pankin taloustieteellisen tutkimuslaitoksen julkaisuja. Helsinki 1966.
- Nieminen 1959* Mikko Nieminen, Liikenne. Johannes. Pieksämäki 1959.
- Noro 1945* Leo Noro, Häkämyrkytykset kansantautina. SA 1945/2.
- Onnela 1975* Samuli Onnela, Lapin varhaisimmasta henkilöliikenteestä. Totto XII. Rovaniemi 1975.
- Osara 1945 a* N. A. Osara, Nestemäisten polttoaineiden, voiteluaineiden ja kuljetusvälineiden säännöstely. Viisi vuotta kansanhuoltoa. Helsinki 1945.
- Osara 1945 b* N. A. Osara, Puutalouden säännöstely. Viisi vuotta kansanhuoltoa. Helsinki 1945.
- Osmonsalo 1938* Erkki Osmonsalo, Ajanjakso 1870–1938. Suomen postilaitoksen historia 1638–1938. Helsinki 1938.
- Paasikivi 1908* J. K. Paasikivi, Kyytilaitos. Oma maa II. Helsinki 1908.
- Paasio 1967* Veikko Paasio, Uudenkaupungin historia IV. Uusikaupunki 1967.
- Palme 1962* B. J. Palme, Kommunikationerna. Mariehamns stads historia. Helsingfors 1962.
- Pekkala 1945* K. R. I. Pekkala, Tervaöljyjen käytöstä sellaisenaan moottoriöljynä. SA 1945/5.
- Perko 1977* Touko Perko, Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- Perälä 1959* Väinö Perälä, Paattinen 1359–1959. Turku 1959.
- Pettersson 1931* G. Pettersson, Maanteiden talviaukkipidosta maassamme. Tielehti 1931/2.
- Pitkänen 1962* B. L. Pitkänen, Autoliikenne. Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Pitkänen 1975* Timo Pitkänen, Maaliikenteestä. Kuopion pitäjän kirja. Kuopio 1975.
- Raevuori 1948* Yrjö Raevuori, Linja-autoliikenteemme vaiheet. Tampere 1948.
- Raevuori 1966* Yrjö Raevuori, Väinö Paunu Oy 1926–1966. Tampere 1966.
- Rahunen 1962* Aarne Rahunen, Suomen ensimmäisen linja-auton valmistumisesta 50 vuotta. Helsingin Sanomat 14.6.1962.
- Rainio 1941* Atte Rainio, Autoliikennettä ja eräitä autotarvikkeita koskevat säännöstelymääräykset. LAL:n VK 1941.
- Rainio 1949* Atte Rainio, Auton ja autotekniikan alkuhistoriaa Suomessa. Suomen autoteknikkojen liiton 15-vuotisjulkaisu. Helsinki 1949.
- Rantanen 1949* Yrjö Rantanen, Tampereen laivaliikenteen entisiä vaiheita ja nykyoloja. Tammerkoski 1949/2.
- Repo 1952* Repo, Liikenne. Muolaa ja Äyräpää vv. 1870–1944. Helsinki 1952.
- Roos 1958* H. Roos, Suomen rautatiet. Oma maa 3. Porvoo 1958.
- Roos 1950* John E. Roos, Haagan kauppalan historia. Helsinki 1950.
- Ruoho 1948* Uolevi Ruoho, Havaintoja aikataulukokouksista. LAL:n VK 1948.
- Rytilä 1976* Pekka Rytilä, Linja-autojen valmistus Suomessa: kallista yksilöllisyyttä perheyritysten käyttöön. Talouselämä 1976/27.
- Räisänen 1959* Tauno Räisänen, Iisalmen kauppalan ja kaupungin historia 1860–1930. Kuopio 1959.
- Saloheimo 1953* Veijo Saloheimo, Nurmeksen historia. Kuopio 1953.
- Salovaara 1977* Karli Salovaara, Säännöstellen selvittiin. Jyväskylä 1977.
- Satuli 1969* Mauno Satuli, Linja-autoliikenteen järjestelystä. LA 1969/5.
- Satuli 1970* Mauno Satuli, Liikenneministeriön tieliikenneosaston tehtävät. LA 1970/2.
- Simola 1943* J. A. Simola, Ilmajohdinautot. SA 1943/3.
- Simonen 1951* Seppo Simonen, Antrea. Helsinki 1951.
- Simonen 1965* Seppo Simonen, Paluu Karjalaan. Palautetun alueen historiaa 1941–1944. Helsinki 1965.
- Skogström 1977* Väinö Skogström, Tienpidon teknisestä kehityksestä. Suomen teiden historia II. Lahti 1977.
- Soini 1970* Yrjö Soini, Petsamo matkailumaana. Eilispäivän Petsamo. Porvoo 1970.
- Suomen automobiiliikauppiaitten Yhdistys* Suomen automobiiliikauppiaitten Yhdistys 1925–1945. Helsinki 1945.
- Suomen kartasto* Suomen kartasto 1960. Teksti. Helsinki 1961.
- Suomen Automobiiliklubin VK* Suomen Automobiiliklubin VK 1940–1941.

- Syvähuoko 1946* Jussi Syvähuoko, Kotimaisen autotuotannon mahdollisuuksista. SA 1946/3.
- Syvähuoko 1963* Jussi Syvähuoko, Kun »autotekniikkaa» tehtiin. SA 1963/4.
- Säntti 1954* A. Säntti, Autobusverkehr als Indikator der zentralen Orte. Einflussgebiete und Verkehrsdrichte in Finland. Turku 1954.
- Tanskanen 1962* H. Tanskanen, Henkilöliikenne. Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Teikari 1977* Jorma Teikari, Koululaiskuljetukset kansa- ja peruskoulussa. LA 1977/1.
- Tirronen 1975* E. O. Tirronen, Sotatalous. Suomen sota 1941–1945/11. Helsinki 1975.
- Toivonen 1950* Onni Toivonen, Kymmenen vuotta kansanhuoltajana. Turku 1950.
- Tolonen 1962* K. J. Tolonen, Suomen tiet. Oma maa 12. Porvoo 1962.
- Tommila 1972* Päiviö Tommila, Jyväskylän kaupungin historia 1837–1965. Jyväskylä 1972.
- Torp 1955* Annikki Torp, Ensimmäinen henkilöauto kulkee Kemien tiellä. Jatuli V. Kemi 1955.
- TVL 175 vuotta* TVL 175 vuotta. Kajaani 1974.
- Törnqvist ja Lammi 1958* Erik Törnqvist ja Pirkko Lammi, Säännöstely Suomessa. Oma maa 4. Porvoo 1958.
- Törnqvist ja Ryönänkoski 1968* Erik Törnqvist ja Urpo Ryönänkoski, Teollistumisajan suhdannevaihtelut. Suomen talous- ja sosiaalhistorian kehityslinjoja. Porvoo 1968.
- Tötterman 1955* Mikael Tötterman, Linja-autojen korien mitoitus. LAL:n VK 1955.
- Valtionrautatiet* Valtionrautatiet 1912–1937. Helsinki 1937.
- Valtionrautatiet* Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
- Veljekset Salmelan liikenne* Veljekset Salmelan liikenne 1921–1974. Kemi 1974.
- Viertola 1974* Juhani Viertola, Suomen teiden historia I. Helsinki 1974.
- Viherjuuri 1942* L. M. Viherjuuri, Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana. Korpivaara & Halla O. Y:n osuus siinä 1917–1942. Helsinki 1942.
- Wiika 1950* Impi Wiika, VPL. Pyhäjärvi. Turku 1950.
- Viipurin Linja-Auto Oy* Viipurin Linja-Auto Oy 40-vuotias 30.10.1971. Lappeenranta 1971.
- Viitaniemi 1970* Matti Viitaniemi, Tie- ja tietoliikenneyhteydet. Nivalan kirja. Jyväskylä 1970.
- Viitaniemi 1973* Matti Viitaniemi, Tie- ja tietoliikenne. Haapaveden kirja. Pieksämäki 1973.
- Viitaniemi 1974* Matti Viitaniemi, Savonlinja O. Y. 1924–1974. Linja-autoyhtiö edeltäjinään 50 vuotta. Mikkeli 1974.
- Virrankoski 1975* Pentti Virrankoski, Suomen taloushistoria kaskikaudesta atomiaikaan. Keuruu 1975.
- Voionmaa 1933* Väinö Voionmaa, Liikenne ja kauppa. Suomen kulttuurihistoria I. Jyväskylä 1933.
- Vuoristo 1974* Pekka Vuoristo, »Nykyaikainen» linja-auto 60-vuotias. Ilta-Sanomat 11.9.1974.
- Väinö Paunu Oy* Väinö Paunu Oy 1926–1976. Linja-autoliikennettä 50 vuotta. Tampere 1976.
- Vänttinen 1937* Y. Vänttinen, Valtionrautateiden harjoittama linja-autoliikenne. LAL:n VK 1937.
- Vänttinen 1938* Y. Vänttinen, Linja-autoliikenteen hinnat. LAL:n VK 1938.
- Vänttinen 1939* Yrjö Vänttinen, Linja-autoliikenteen kannattavuus. LAL:n VK 1939.
- Vänttinen 1945* Y. Vänttinen, Linja-autoliikenne sotiemme aikana. LAL:n VK 1945.
- Åkerblom 1954* K. V. Åkerblom, Pörtön historia. Vasa 1954.
- Åkerblom 1956* K. V. Åkerblom, Korsholms historia. Vasa 1956.

LEHDISTÖ

Sanomalehdet

- Aamulehti 1920–1939, 1944, 1946–1948, 1952 ja 1954.
- Etelä-Saimaa 1924 ja 1925.
- Etelä-Savo 1924.
- Haminan Lehti 1921.
- Helsingin Sanomat 1920–1931, 1933–1938, 1940, 1945, 1951, 1954–1958.
- Hufvudstadsbladet 1946, 1947 ja 1949.
- Hämeen Sanomat 1921, 1923, 1930, 1933 ja 1944.
- Ilkka 1936 ja 1949.
- Ilta-Sanomat 1938, 1951 ja 1974.
- Itä-Häme 1974.
- Kainuun Sanomat 1920, 1921, 1924–1930 ja 1933–1938.

Kajaani 1934.
Kaleva 1975.
Karjalainen 1921, 1922 ja 1938.
Kauppalehti 1946, 1947, 1951–1953 ja 1965.
Keskipohjanmaa 1921, 1923–1925, 1927 ja 1973.
Keski-suomalainen 1920, 1922, 1924, 1925–1938 ja 1949.
Keski-Suomi 1912 ja 1913.
Lahti 1934 ja 1946.
Liitto 1920–1929 ja 1931–1936.
Loviisan Sanomat 1974.
Länsi-Savo 1947, 1949, 1951 ja 1954.
Länsi-Suomi 1946.
Mikkelin Sanomat 1927–1929, 1931, 1934, 1935, 1937 ja 1946.
Pohjanmaan Kansa 1949.
Pohjolan Sanomat 1921, 1925–1929 ja 1931–1938.
Riihimäen Sanomat 1949.
Satakunnan Kansa 1947, 1949 ja 1965.
Savo 1924, 1925 ja 1927.
Savon Sanomat 1920, 1923–1926, 1928, 1929, 1931, 1932 ja 1949.
Suomen Sosialidemokraatti 1945, 1949, 1951, 1955 ja 1957.
Turun Sanomat 1930, 1935, 1938, 1939 ja 1954.
Uudenkaupungin Sanomat 1905.
Uusi Aura 1912, 1914, 1921 ja 1922.
Uusi Suomi 1945–1947, 1949, 1956–1959, 1965 ja 1973.
Vaasa 1921, 1922–1924, 1926, 1929, 1931, 1933–1935, 1937–1939 ja 1956.
Virtain, Ähtärin ja Töysän Sanomat 1930.

Muut lehdet

Autotekniikka 1933.
Linja-auto (LA) 1929, 1930, 1966–1977.
Postitorvi 1948.
Rautatieliikenne 1947.
Rautatieläinen 1951.
Sisu-uutiset 1937 ja 1956.
Suomen Autolehti (SA) 1939–1965 ja 1975.
Suomen Matkailu 1962.
Vanaja viesti 1968.

HAASTATTELUT

Ks. luettelo kirjan lopussa.

II OSA

AARNE MÄKELÄ

Perinteetön elinkeino – vai oliko?

*»Hevosajo oli ajoittain satunnaista, ja aina oli haettava uudet ajot; täytyi alkaa katsella vakinaisempaa ajoa.»
(Wäinö Paunu, kirjehaastattelu AM 68)*

Vaikka linja-autoliikenne alkoikin Suomen maaseudulla ja kaupungeissa suurin piirtein niin aikaisin kuin se teknisesti oli mahdollista, jolloin ei siihen esikuvia ollut juuri ulkomailtakaan saatavissa, se ei kuitenkaan ollut täysin vailta muita vaikutteita. Jo varhain oli näet sekä maaseudulla että kaupungeissa kehittynyt liikenteen muotoja, joissa on enemmän tai vähemmän selviä viitteitä kuljetustoinnalla ansaitsemiseen, mikä 1800-luvun teollistuvassa Suomessa kehittyi todella suuriin mittoihin.

Hollikyyti

Jo keskiajalta lähtien oli valtion toimesta velvoitettu talonpoikia järjestämään majoitus- ja kuljetuspalveluja, ensin lähinnä kuninkaan palveluksessa oleville, sittemmin uudella ajalla myös muille matkustavaisille. Kestikievareissa oli oltava joko talon omia hevosia tai ns. hollihevosia saatavissa kyytiin. Hollihevoset saattoivat olla kaukaakin kievarista, ja kyytejä odotellessaan niiden ajomiehet joutuivat joskus mahdollisesti täysin turhaan viettämään aikaansa kievarissa. Elämä hollituvassa oli usein hyvin levotonta ja »alkoholipitoista», mihin viittaavat mm. monissa sananparsissa esiintyvät vertaukset hollitupaan.¹

Ilmeisten epäkohtien takia pyrittiin 1800-luvun puolen jälkeen useaan otteeseen saamaan aikaan parannusta. Niinpä 1870-luvulla luotiinkin järjestelmä, jossa kievarin naapuritalot osoitettiin pitämään reservihevosia siltä varalta, että

kievarissa ei tarvittaessa sattunut olemaan omaa hevosta vapaana. Parin tunnin sisään tällainen oli oltava lähtökunnossa. Hollitupaelämän näin jäädessä pois kestikievarien eli majatalojen maine alkoi huomattavasti parantua. 1800-luvun lopulla alkoi kievarikyytien tarve vähentyä, ja tällä vuosisadalla autoliikenne sitten kokonaan lopetti kestikievarijärjestelmän.²

Hollikyytivelvollisuus levitti näin ollen tietoa kuljetuksesta elinkeinona laajoihin talonpoikaispiireihin kautta Suomen. Tämän rasituksen lievennyttyä tai loputtua toiminta keskittyi entistä enemmän majatalojen ja niiden naapuruuksissa olevien reservitalojen hoidettavaksi. Tältä pohjalta lähtivätkin sitten eräät autoliikenteen yrittäjät toimintaansa aloittamaan aina linja-autoliikennettä myöten, kuten tulemme myöhemmin havaitsemaan.

Rahdinajo

Paljon säännöllisemmin kuin jokseenkin harvinaiset hollikyytivuorot saattoivat maaseudun asukkaita koskea rahdinajot, joita tarjoutui paljonkin erityisesti teollistumisen alettua monilla Sisä-Suomen paikkakunnilla.

Rahdinajo oli useimmiten yhden hevosen omistajien puuhaa, ja näin ollen saattoi löytyä tilaisuus yksityiselle työnvälittäjälle, jolla oli esim. ilmoituksia lehdissä.³ Kuljetusten tarvitsijat saattoivat myös käyttää tuon ajan julkista informaatiokanavaa, saarnastuolista sunnuntaisin luettuja kuulutuksia.⁴ Yksinkertaisin työnsaantitapa oli esim. Valkeakoskella käytetty ilmoittautuminen tehtaan portilla toivottua ajopäivää edeltävänä iltana.⁵

Maakaupan alettua toden teolla vuosisadan puolivälin jälkeen kauppiaiden rahdeista tuli talollisille ja muille ajomiehille merkittävä työllistäjä. Tällöin saattoivat ennen rautateiden valmistumista tulla kysymykseen niinkin pitkät ajomatkat kuin Pihtiputaalta Pietariin. Toisaalta myös Sisä-Suomen kehittyvät kaupungit, kuten esim. Tampere, kuljetuttivat Kristiinankaupungin satamasta viljaa, kalkkia ja puuvillaa.⁶ Toinen Tampereen rahdinajon pääsuunta on varmaankin ollut etelään Hämeenlinnaan päin, valmistuihan rautatie sinne paljon ennen kuin Tampereelle. Suhteellisen myöhään, vasta 1860-luvulla, alkoi Tampereen ja Hämeenlinnan välinen höyrylaivaliikenne, minkä jälkeenkin talvisaikana tarvittiin edelleen hevoskuljetuksia.⁷

Alkavan puunjalostusteollisuuden tuotantolaitokset ajattivat asemille tuotteitaan, esim. Jämsästä Vilppulaan rakennettiin tämän vuosisadan alussa ns. »massatie», mikä nimi jo viittaa tämän reitin suurimpaan rahtilajiin.⁸ Valkeakoskelta ajettiin Lempäälään ja nimenomaan Toijalaan rautatieasemalle paperia ja

selluloosaa. Paluukuormista ei yhtiö maksanut yhtä hyvin kuin asemalle menevis-
tä, joten ajomiehet mieluummin ottivat kuljettaakseen kauppiaiden kuormia,
jolloin hinta oli parempi. Kuitenkin joskus tarvittiin parikinkymmentä hevosta
vetämään jotakin raskasta koneen osaa Toijalasta Valkeakoskelle, jolloin tietysti
yksityisetkin ajomiehet olivat mukana.⁹

Vaikka ei pystyttäisikään osoittamaan – ainakaan tämän tutkimuksen puitteissa
– autoliikennöitsijöiksi ryhtyneiden maaseudun asukkaiden muita suuremmassa
määrässä olleen rahdinajossa hevosin, tämä on kuitenkin varmasti antanut
tietoisuutta kuljetuksesta tulojen lähteenä laajalti kautta Suomen. Kun postinkul-
jetus luetaan mukaan, joitakin esimerkkejä on suorasta siirtymisestä rahdinajosta
autolinjaan, esim. pyhtääläinen maanviljelijän poika Kalle Hartikka. Kovin
laajamittaisesti siitä tuskin on varsinaisen linja-autoliikenteen lähtökohdaksi.¹⁰

Ajuriliikenne

Luonteensa puolesta hevosella tapahtuva henkilökuljetus kaupungeissa on täysin
verrattavissa vuokra-autoiluun. Näin ollen on hyvin ymmärrettävää, että ensim-
mäisten taksimiesten joukossa oli useitakin siihen asti ajuritoimintaa harjoittaneita.¹¹
Enemmän tai vähemmän aikataulun mukainen joukkoliikenne ei sekään ollut
kaukana »vossikkaliikenteestä». Esimerkkejä voisi varmaan löytää kaikista
kaupungeistamme niiden linja-autoliikenteen alkuajoilta, mutta tulkoot mainitui-
si seuraavat kuvaavat tapaukset.

Suomen ensimmäisiä kaupunkiliikenteen yrityksiä linja-autolla tehtiin 1913,
jolloin kaksi kotkalaista ajuria, Viktor Ristola ja Otto Osanen, yhtiökumppani-
naan Gutzeit-yhtiön konemestari Ville Eriksson hankki Sveitsistä Arbenz-merk-
kisen »auto-omnibusvaunun». Ensimmäisenä liikennekautena menestys oli melko
hyvä, mutta 1914 sitä häytti ensiksi työväen lakko, jolloin kansalla ei ollut varaa
matkustaa. Auto siirrettiin nyt Terijoelle, jossa oli vilkasta turismia, mutta sitten
syttyi ensimmäinen maailmansota, joka pakotti lopettamaan liikenteen bensiini-
pulan takia. Auton osti Venäjän armeija.¹²

Ajuriliikkeenharjoittajan ja rehukauppiaan poika on Suomen suurimpiin kuulu-
van liikenneyrityksen Väinö Paunu Oy:n alullepanija, liikenneneuvos Väinö
Paunu. Nuoresta lähtien hän toimi isän yrityksessä »karvakorvan kapteenina» ja
aloitti 1926 säännöllisen, aikataulun mukaisen paikallisliikenteen Tampereella
13-paikkaisella Chevrolet-linja-autolla.¹³

Ajurin poikia olivat myös vuokra-autoilijoiksi ryhtyneet Oraksen veljekset
Raumalla. Viitisen vuotta taksissa oltuaan aloitti Kosti Oras 1929 myös linja-auto-
liikenteen Rauman ja Turun välillä.¹⁴

Diligenssiliikenne

Tähän asti käsitellyt hevosvetoiset liikenteen muodot eroavat muutenkin kuin tekniikkansa puolesta linja-autoliikenteestä. Kuljetettava henkilömäärä oli melko pieni, eikä myöskään aikatauluja ollut.

Linja-autoliikenteen todellisena edelläkävijänä voidaan pitää hevosvetoista joukkoliikennettä, etenkin jos se vielä oli aikatauluja noudattavaa. Jämsän puolesta on tällaisesta vuosisatamme alkuajoilta tieto: Partalan Eemeli Vuoriolla oli »hevosvetoinen linjuri, tukkiparirekien päälle rakennettu umpinainen pömpe-li». ¹⁵

Majatalonpitäjäksi oli 1913 ryhtynyt Väinö Säpyskä Kangasalta, jolle siirtyi hevosvaunulinja 1916. Matkareitti oli kuuden kilometrin mittainen väli Kangasalan kirkolta asemalle. Käytössä oli kahden hevosen vetämät vaunut, joilla ajettiin useita säännöllisiä vuoroja päivässä junilta ja junille. Auton osoittauduttua tarpeeksi luotettavaksi ajoneuvoksi Säpyskä hankki 1923 kuorma-auton, jonka lava oli suojattu katoksin ja kangasseinin. Näin hän oli aivan ensimmäisten Pirkanmaan linja-autoilijoitten joukossa. Sittemmin hän liittyi Leino & Kumpp.-nimiseen yhtiöön, joka myöhemmin muuttui Tampereen Liikenne Oy:ksi. Sen liikennepäällikkönä hän toimi eläkkeelle menoonsa saakka. ¹⁶

Rautatie- ja laivaliikenne

1800-luvun puolivälin tienoilta alkaen maassamme kehittyivät nämä kaksi höyrykoneeseen perustuvaa joukkoliikenteen muotoa. Vuoteen 1910 mennessä oli rautatieliikenne ulotettu jo Lappiin saakka, ja näin ollen koko kansa pääsi tekemisiin uudenaikaisen nopean maaliikenteen kanssa, joka noudatti myös aikatauluja.

Sama periaate oli myös rannikoiden ja sisävesien laivaliikenteellä. Näiden liikenteen muotojen säännöllisyys johti monissa tapauksissa suoraankin alkavan linja-autoliikenteen aikataulujen noudattamiseen. Ajettiinhan monet ensimmäiset autolinjat nimenomaan rautatieasemille, ja näin ollen autojen lähtö- ja tuloajat riippuivat junan kulusta. ¹⁷ Samoin määräytyi esim. Hartolasta Sysmän Suopellon laivalaiturille liikennöivän auton aikataulu laivan kulkuajkojen mukaan. ¹⁸ Näin ollen linja-autoliikenteen aikataulun mukaisuus on varmastikin saanut sekä esimerkkejä että suoria vaikutteita näiltä varhaisemmilta liikennemuodoilta.

Suoria siirtymisiä rautateiden palveluksesta linja-autoliikenteen yrittäjäksi alkuajoilta on peräti vähän. Tällaisia joka tapauksessa olivat Kalle Möttö Kiteeltä ja Emil Peltonen Haukiputaalta. Möttö oli ollut VR:n palveluksessa Pasilan konepajalla Helsingissä, minkä jälkeen hän ensin toimi vuokra-autoilijana ja siirtyi 1930 linja-autoilijaksi.¹⁹ Peltosella oli höyrykoneen käyttäjän tutkinto suoritettuna sekä palvelusta meijerin koneenkäyttäjänä ennen rautateillä oloaan, minkä jälkeen hän v. 1925 aloitti linja-autoliikenteen välillä Oulu – Martinniemi.²⁰

Huomattavasti enemmän kuin rautatieläisiä oli linja-autoliikenteen pioneerien joukossa laivaliikenteen piiristä tulleita. 1910-luvulla rannikkoliikenteen yrittäjänä toimi Pernajassa syntynyt kalastajan poika Hjalmar Holmström, joka yhtiökumppanin kanssa hankki ensimmäisen linja-autonsa v. 1924.²¹ Suurella moottoriveneellä Saimaalla liikennöi Johan Verner Jokinen, joka helmikuussa 1924 aloitti linja-autoliikenteen reitillä Lappeenranta – Lauritsala.²² Lähellä tätä itsenäisten yrittäjien ryhmää on Vuoksen ja Suvannon Höyryvene Oy:n isännöitsijänä toiminut Jalmar Koiranen Kiviniemestä. Hän ryhtyi v. 1923 liikennöimään vanhalla Opel-henkilöautolla Kiviniemi – Viipuri -linjaa.²³

Täysin oma lukunsa laivayritysten joukossa ovat ne tapaukset, joissa höyrylaivaliikennettä harjoittava yhtiö hankki linja-autoja vastatakseen alkavan linja-autoliikenteen esittämään haasteeseen. Tällaisia olivat Kuru-laivayhtiö, Luopioisten Höyrylaiva- ja Auto Oy, Nuijamaan Höyrylaiva-Osuuskunta, Riistaveden uusi höyryvenheosakeyhtiö sekä Viitasaaren Höyrylaiva Oy. Nämä yritykset eivät kovin kauan menestyneet.²⁴ Kunnallista höyrylaivaliikennettäkin oli; sitä harjoitti ainakin Säkkijärven kunta, joka laivaliikennettään täydentääkseen aloitti v. 1924 linja-autoliikenteen. Tämä jatkui aina viime sotiin saakka, joiden päätyttyä autot myytiin Helsinkiin.²⁵

Höyrylaivaliikenteessä olivat hankkineet liikennekokemusta myös eräät varhaiset linja-autoilijat. Lämmittäjä oli ammatiltaan 1920-luvun alkupuolella Nurmeksen – Sotkamon linjalla aloittanut Aarne Joh. Airaksinen.²⁶ Vappuna 1925 ryhtyi Rutalahti – Urajärvi – Lahti -linjalla liikennöimään Kymin lauttausyhtiön laivoissa lämmittäjänä palvellut Charles Sorjanen.²⁷ Kolmattakymmentä vuotta lämmittäjän ja konemestarin kokemusta laivaliikenteessä oli takanaan Antti Turulla, joka lopetti »laivahomman» v. 1926 ja aloitti yhdellä linja-autolla liikennöimisen Lappeenrannan – Lemmin – Savitaipaleen tienoilla seuraavana keväänä.²⁸

Tällä tavalla sisävesi- ja rannikkolaivaliikenne näyttää suoranaisesti olleen edeltämässä monin paikoin linja-autoliikennettä. Näiden kahden liikennemuodon aloittamistavat ovat toisiinsa verrattavissa. Laivoja hankkivat joko yksityiset suurehkot yrittäjät, kuten esim. jämsäläinen Severus Konkola, tai mm. kauppiaiden perustamat yhtiöt, joihin Aulis J. Alanen Suomen maakaupan historiassaan viittaa.²⁹ Myöhemmin voidaan todeta linja-autoilun alkamisesta aivan samanlaisia piirteitä. Toisaalta elinkeinon vaihto laivoista linja-autoihin oli hyvin luonnollista, syrjäyttihän maaliikenne tässä vesiliikenteen miltei täysin 1920-luvulla.³⁰

Tekninen kokemus liikennöinnin perustana

Edellämainituilla rautatie- tai laivaliikenteen palveluksessa aikaisemmin olleilla henkilöillä on varmaan ollut entisen ammattinsa perusteella melkoinen tekninenkin tietämys liikenteen perusteiden tuntemuksen ohella. Pelkkä jonkin teknisen ammatin taitojen hallitseminen on jo sinänsä varmaan ollut melko hyvä lähtökoh- ta, olihan alkuaikojen autoilijoiden monesti itse huollettava ja korjattava ajoneu- vonsa. Maaseudulla toimiva seppä on joutunut hyvinkin monenlaisten tehtävien eteen. Harjun maamiesopistossa oli opiskellut seppä Vesa Heinonen, joka aloitti v. 1924 linja-autolla liikenteen Lauttakylä – Turku. Myöhemmin hän oli perusta- massa alansa suurimpiin kuuluvaa yritystä, Lauttakylän Auto Oy:tä.³¹

Konemestareilla ja eri ammattinimiä käyttävillä asentajilla oli luonnollisesti myös hyödyllistä kone- ja moottorialan tuntemusta. Kotkan ensimmäisen auton yhteydessä on jo mainittu Gutzeit-yhtiön konemestari Ville Eriksson. Korjaa- moissa ja konepajoissa oli ennen sahan konemestariksi tuloaan työskennellyt porvoolainen Runar Kjällman, joka sai 1925 ensimmäisen linja-autoliikennelupan- sa.³² Uudessakaupungissa ja Turussa v. 1905–06 yritti liikennöidä, kuten on todettu, tekniikko J. L. Stenroos.³³ Mekaanikkoja tai monttööreitä olivat 1920-lu- vulla liikenteensä aloittaneet August Heimo Jämsästä, Heikki Kettunen Pielisen- suusta ja Emil Nordlund Hinnerjoelta. Näiden yritykset loppuivat kuitenkin jo ennen viime sotia.³⁴

Matkustavana asentajana toimi nuoruusvuosinaan suuren helsinkiläisyhtiön Oy Liikenne Ab:n perustajiin kuulunut ja pitkäaikaisena johtajana toiminut F. W. Judén.³⁵ Keksijä ja monipuolinen autoalan yrittäjä oli Atte K. Mylläri, joka hankki moottoripyörän jo v. 1919 ja piti myöhemmin autokorjaamoja ja -koulua. Hänen liikenteensä alkoi 7 hengen autolla reitillä Peräseinäjoki – Seinäjoki v. 1934.³⁶ Todennäköisesti v. 1927–28 aloitti Kuopio – Keitele -liikenteensä kuopiolainen konepajanjohtaja Jafet Heikkinen. Hänen linjansa siirtyivät talviso- dan jälkeen karjalaiselle suurliikennöitsijälle, liikenneneuvos Matti Ruposelle.³⁷

Linja-autoliikenteen aloittaminen

»Kun keväällä v. 1921 vapauduin armeijasta, oli vanhemmillani vaikeuksia saada estetyksi autokouluun menoni. Maaliskuussa v. 1923 ei kiellot enää vaikuttaneet, vaan kirjoitettiin Turussa Atte Onnin autokouluun. Opinnot päättyivät n. kuukauden kuluttua ja olin valmis autonkuljettaja, työpaikkakin oli kotipitäjässä... Oma auto kuitenkin oli tavoitteenä.»

(Antti Keinonen, kirjehaastattelu LAL 67)

Selviteltäessä autoliikenteen aloittamisen syitä ja taustaa ei normaalista asiakirjalähteistöstä juuri ole apua. Haastattelujen pohjalta tähän kuitenkin on saatavissa selvyyttä, kunhan sitä vain huomaa kysyä. Linja-autoliiton Sisu-säätiön tuella 1958 järjestämässä haastattelussa ei tästä johtuen ole tullut montakaan mainintaa näistä seikoista, kun taas Linja-autoliiton 1967 ja Arne Mäkelän 1968 toimeenpanemissa kirjehaastatteluissa tämän tiedustelu tuotti useita hyvinkin täydellisiä vastauksia. Seuraavassa on käytetty jakoperusteena liikennöimiseen johtaneita vaikutteita. Ensimmäisessä »Autoliikenne – ajan henki» -luvussa valotetaan esimerkkien avulla liikenteenharjoittamisen aloittamista ja sen moninaisia syitä: itsepäisestä, omaisten vastustuksesta piittaamattomasta yrittämisen halusta aina työnantajan tai hyvän ystävän kehotukseen tai esimerkkiin. Lisäksi selvitellään myös eräiden erityisolosuhteiden, siirtolaisuuden ja asevelvollisuusajan antamia virikkeitä.

Autoliikenne – ajan henki

Jos oikein tarkasti kysymystä ruoditaan, ei Suomesta löytyne kuin yksi täysin oma-aloitteinen linja-autoliikenteeseen ryhtyminen, nimittäin teknikko Stenroosin Uudenkaupungin ja Turun liikennöintiyritys. Oma-aloitteisuudeksi on kuitenkin katsottava myös se, että asianomaista kukaan ei todennäköisesti ole kehottanut alalle pyrkimään, ja että samalla linjalla ei ilmeisesti ennestään ole ollut liikennettä.

Näin ollen lukuisat alkuaikojen kaupunkiliikenteen aloittamiset kuuluvat tähän ryhmään. Esimerkkinä olkoon vaikkapa Rafael Lahtonen, joka ryhtyi v. 1924 asevelvollisuutensa jälkeen Fredrik Jauhiaisen kanssa liikennöimään Turussa linjoilla Kauppatori – Ruissalo ja Kauppatori – Hautausmaa, joita ei aikaisemmin liikennöity.¹ Ulkomaiseen esikuvaan (Ruotsista) nojautui Hj. Holmström, joka myös tiedosti loviisalaisten tarpeen päästä nopeammin Helsinkiin kuin mihin juna pystyi: Lahden kautta matka kesti koko päivän, mutta linja-autolla vain muutamman tunnin.²

Tulevaisuuden alana linja-autoliikennettä piti Paavo Pekola, joka aloitti vailla aikaisempaa kokemusta liikenteen reitillä Koski – Asikkala – Lahti v. 1926.³ Sipoon Paippisissa totesi Hjalmar Grankvist kyläläisten kotijuuston myyntimatkat Helsinkiin torille turhan hankaliksi: ensin hevosella asemalle ja sieltä junalla kaupunkiin. Viedäkseen halukkaat suoraan yhdellä kuljetuksella Helsinkiin hän osti 12 hengen Chevrolet-auton. Kyläläiset ja nimismies olivat sitä mieltä, että heikot tiet eivät kestäisi niin painavaa autoa, joten Grankvist joutui peruuttamaan kaupan. Hiukan myöhemmin hän kuitenkin sai liikenneluvan ja osti 14 hengen Ford-auton. Tuolla tyypillisellä 1920-luvun alkupuolen ajoneuvolla hän sitten aloitti toimintansa v. 1924.⁴

Ilman ulkopuolisia vaikutteita tai kannustusta katsoo melkoisen moni haastateltava liikenteen aloittaneensa. Esimerkiksi Pyhäjoki – Oulu -linjalla v. 1925 alkaneella ja v. 1927 Turkuun siirtyneellä Arvo Hakalalla tämä ilmenee maininnasta: »yrityksen vuoksi, aloin itse ajatella». Samansisältöisiä, vieläkin lakonimpia vastauksia tätä koskevaan kysymykseen on useita.⁵

Kiehtovaan tekniikkaan sisältyi joskus ongelmia. Kuljettajan innostuksesta ja taidosta huolimatta saattoi linja-autokin erehtyä väärälle puolelle piennarta. Keski-Suomen Museo.



Autoilun teknisyys on sen alkuaikoina kuten varmasti myöhemminkin vedonnut erityisesti miesväkeen. Esimerkiksi jo aikaisemmin mainittu Charles Sorjanen, höyrylaivan lämmittäjä, näki syksyllä 1924 Heinolan markkinoilla mustan, »rättikattoisen» Fiat-linja-auton. Ulkoseinässä luki suurin kirjaimin: »50:llä maailman ympäri, 20 pen. takaisin». Sorjanen kertoo:

»Se auto kiersi pari kierrosta toria ja rahaa tuli. Minäkin menin siihen ja ajelin muutaman kierroksen, välillä aina maksoin. Meinasin ajaa P.A.».

Järven jäädyttyä, kun laiva oli pantu talvikuntoon, Sorjanen käveli Lahteen autokouluun.⁶ Monet vastaajat toteavat, että moottoriala yleensä kiinnosti. Olihan heillä tuohon aikaan myös nuorta yrittäjämieltä.⁷

Yhtiön perustaminen ensimmäisen auton hankintaa varten oli erittäin yleistä, olihan riski melkoinen ja auton hinta tuon ajan oloissa suuri. Kesällä v. 1921 perustettiin Someron Autoyhtiö, joka välitti liikennettä kuorma-autolla Somerolta Jokioisten asemalle »koko hyvin». Todennäköisesti seuraavana vuonna perustettiin Someron Auto Oy, jonka osakkaina olivat räätäli Otto Laukkarinen, kunnankirjuri Kaarlo Sorsavirta, sähkötekniikko Vilho Seppälä sekä Kaarlo Rantanen. Yhtiö hankki avoimen Ford-kuorma-auton, jonka lavalla oli irtonaiset penkit.⁸ Opettaja F. F. Ansas oli alustajana Marttilan Auto Oy:n perustavassa kokouksessa 1921.⁹ Porissa toimineen Jussilan Autoliike Oy:n perustaja Anton Jussila oli perustamassa v. 1924 keväällä Rauman Auto Omnibus-yhtiötä, joka hoiti lähi- ja paikallisliikennettä. Vuonna 1930 hän aloitti Rauman Linja-auto Oy:n, jolla oli mm. linja Rauma – Pori, ja Poriin muutettuaan 1936 hän perusti perheyhtiönä em. yrityksen.¹⁰

Melkoinen joukko Suomen ensimmäisistä linja-autoliikennöitsijöistä oli *kauppiaita*, mikä olikin luonnollista. Olivathan he aikaisemmin joutuneet hankkimaan tavaran myymäläänsä hevosrahteina, ja nyt nopeamman moottorikuljetuksen mahdollistuttua siihen ryhdyttiin ja saatiin tuotoksi myöskin sen mukanaan tuoma henkilökuljetustulo. Kauppiaana ja virvoitusjuomatehtailijana linja-auton hankki v. 1924 Edvard Hokka Padasjoen Auttoisilta. Myöhemmin hän kylläkin luopui linja-autoilusta, mutta jatkoi kaupan ohessa vuokra-autoilijana.¹¹ Iisalmen maa-laiskunnan Vieremältä oli kauppias Juho Huttunen, joka 1924 osti T-mallin Fordin. Siihen rakennettiin talvella omatekoinen kori. Liikennöinti alkoi touko-kuussa 1925 Huttusen pojan Villen toimiessa kuljettajana. Myöhemmin tämä muutti Somerolle ja toimi siellä Lauri Suutelan palveluksessa muutaman vuoden ja siirtyi itsenäiseksi liikennöitsijäksi Helsingin lähistölle v. 1931.¹²

Matkustajakotia ja kauppa piti suonenjokelainen Aaro Jalkanen, joka aloitti Suonenjoki – Rautalampi -linjalla liikenteen v. 1923. Ennen liikealalle ryhtymistään hän oli palvellut rautateillä vuoteen 1914 saakka.¹³ Livialainen kauppias Lauri Lehtola osti v. 1921 Helsingistä Mercedes-Benz -merkkisen kuorma-auton, jonka tilalle hän seuraavana vuonna hankki »oikean linja-auton». Hänen linjansa oli Lavia – Karkun asema.¹⁴

Oman lukunsa linja-autoliikennettä harjoittavien yritysten joukossa muodosta-

vat *osuusliikkeet ja -meijerit*. Esimerkiksi Laitilan Osuuskaupalla oli »autohullu» johtaja, joten liikkeen autot hoitivat myös linja-ajoa. Huittisten Osuuskauppa liikennöi 1920-luvun alkupuolella muutaman vuoden Turkuun. Lapissa aloitti Osuusliike Salla liikenteen kahdella »sekajunalla» linjalla Rovaniemi – Kemijärvi – Kuolajärvi v. 1930. Hartolan Osuusmeijeri osti jo v. 1919 Presto-merkkisen kuorma-auton lähinnä tuotteittensa kuljettamiseen. Tavaroita ja matkustajia meijeri kuljetti Sysmän laivarantaan v. 1923 hankkimallaan Fordilla todellisena vuoroliikenteenä, kuten aiemmin on jo todettu.¹⁵

Linja-autoilun *uranuurtajien elämänvaiheet* ovat joskus olleet hyvin monivi-vahteisia. Esimerkkinä olkoon kymmenlapsisen perheen 14-vuotias poika, jonka äiti kuolee. Isä ottaa taloon uuden emännän, jolloin kodissa alkaa ilmetä ristiriitaisuutta, ja poika muuttaa 16-vuotiaana luvatta pois kotoa eli karkaa. Hän sijoittuu vanhimman sisarensa luokse. Opittuaan jo kotona käsitöitä hän alkaa elättää itseään taloissa kiertävänä suutarina. Siinä näki erilaisia oloja ja ehti yksin työskennellessään mietiskelemään. »Filosofeerausten» tuloksena oli autokoulun iltakurssille meneminen. Päivätöillä oli edelleen tietysti huolehdittava toimeentu-lost. Ajokortin saamisen jälkeen oli vuorossa autonkuljettajana työskentely. Veljen kanssa sitten suoritettiin yhdessä ensimmäisen oman auton ostaminen ja liikenteen aloittaminen.¹⁶

Parikymmenvuotiaan suutarin lähteminen autoalalle ja itsenäiseksi yrittäjäksi on tyypillistä eteenpäin pyrkivän nuoren ihmisen parempien elinehtojen tavoitte-lua. Samanlaista pyrkimystä ilmenee monista haastatteluvastauksista. Isän pientil-an ollessa riittämätön elättämään ja työllistämään koko sisarusparvea lähti K. Arvid Haldin linjaliikenteeseen Chevrolet-alustalle veljiensä kanssa talvella rakentamallaan bussilla toukokuun alussa 1924.¹⁷ Sama syy oli Kaarlo Hartikalla rahdin ja postin ajoon hevosella, jonka tilalle hankittiin keväällä 1924 Ford-avo-henkilöauto. Sillä ajettiin samaa postilinjaa Kotka – Pyhtää. Myöhemmin alettiin ajaa 7 hengen Willys-henkilöautolla linjaa Kotka – Helsinki ja ensimmäinen linja-auto hankittiin 1929.¹⁸

Tehtaan työläisenä oli Porissa Laviasta kotoisin oleva Seeti Jalo Jalmari Juhola, joka halusi itselleen pysyvän, itsenäisen ammatin. Aikaisin keväällä 1927, lumen vielä ollessa maassa hän aloitti T-Ford-henkilöautollaan linjalla Pori – Lavia – Kalliala. Siinä tapauksessa, että olisi epäonnistunut, Juhola oli ajatellut palata takaisin tehtaaseen. Sitä hänen ei tarvinnut tehdä, sillä yritys laajeni, ja v. 1938 hän muodosti sen Porin Liikenne Oy:ksi.¹⁹

Toimialan vaihdoksen syitä on ollut monia. Vajaan kolmenkymmenen ikäisen maanviljelijä Oskar Lievosen maatila haluttiin ostaa saha-alueeksi, jolloin hän teki kaupat ja sijoitti varansa linja-autojen hankintaan v. 1924, mitä monet tuolloin pitivät aivan virheellisenä investointina.²⁰

Muiden liikenteen muotojen alalla hankittuja perinteitä on jo todettu olleen esim. Wainö Paunulla, joka ei pitänyt hevosajon satunnaisuudesta ja alituisesta uusien rahtien hankkimisen tarpeesta.²¹ Hevospelin vaihtoi postia kuljettaessaan

autoon siis Kaarlo Hartikka, samoin tekivät esim. Kyllöset Kuhmossa. Isä oli kuljettanut postia hevosella Kuhmon ja Lentiiran välillä. Hänen sairastuttuaan Otto Kyllönen jatkoi, pari vuotta polkupyörälläkin. Postisäkki painoi 25 kiloa, »rupesi tympäsemään». Vuonna 1926 hän osti Ford-kuorma-auton, jonka käyttö matkustajaliikenteeseen tuli seuraavana vuonna laittomaksi. Näin ollen oli hankittava 12 hengen linja-auto. Pulavuosina oli luonnollisesti vaikeaa, ja auto saatiin pysymään talossa vain siten, että koko veljessarja meni talvella savottaan; eihän silloin ollut ajosta tuloa teiden ollessa tukossa, ja metsän myyntiinkään ei ollut mahdollisuutta, kun asuttiin yhtiön vuokramaalla.²²

Vuokra-autoilu oli jo aikaisemmin mainitun Kosti Oraksen linjaliikenteeseen johdattaja. Hyvin monet hankkivatkin autoalan kokemusta henkilöautolla ja siltä pohjalta aloittivat linjan. Lieksalainen Väinö Lukkarinen oli muiden muassa tällainen, olihan perustana vielä sekin, että tuon seudun vuokra-autoilijat olivat jo aikaisemmin harjoittaneet yhteistyössä vuoroliikennettä lähikyliin kukin vuoropäivinä. Paikallinen Enso Gutzeitin Pankakosken tehdas tarjosi heille henkilökuljetusta junaliikenteen korvaajina. Perustavaksi tarkoitettussa kokouksessa syntyi kuitenkin riitaa tulevasta voiton jaosta, ja näin ollen yhtiö tarjosi liikennettä suoraan Lukkariselle, joka sen aloitti sitten syksyllä 1929. Yhtiöltä hän oli saanut lainaa puolet auton käsirahasta. Tämän takaisin maksu tapahtui yhtiön henkilökunnan koululasten vapaakuljetuksina ko. summan edestä.²³

Satakunnan Liikenne Oy:n toimitusjohtaja, vuorineuvos Jalmari Niinikoski aloitti palstatilallisen poikana perheen elättämisen ollessaan 19-vuotias. Hän hankki pankkilainalla henkilöauton, jolla suoritti vuokra-ajoa, mm. kesäjuhliin ja muihin tilaisuuksiin. Joskus autossa oli jopa 10 henkeä. Ensimmäisen linja-autovuoronsa Niinikoski ajoi v. 1926 Säskylästä Poriin vasta hankkimallaan Chevrolet-bussilla.²⁴ »Pirssimiehenä» oli myös maanviljelijän poika Jussi Okslahti vuodesta 1929 alkaen, mutta halusi perheen kasvaessa lisätä vastaavasti tulojaan, ja näin aloitti keväällä 1936 linja-autoliikenteen Forssa – Porras – Hykkilä -linjalla.²⁵ Nuorena aloitti liikennöitsijäuransa liikenneneuvos Onni Vilkaskin. 17-vuotiaana hän osti hevosen metsätöihin ja sijoitti kolmen vuoden säästönsä v. 1929 henkilöautoon, jolla ajoi 5 vuotta. 1934 alkoi linja-autoliikenne Kotka – Halla -linjalla, ja on sittemmin laajentunut erääksi maamme suurimmista alan yrityksistä.²⁶

Ammattiliikenteen toinen ala, kuorma-autoilu, oli myös varsin lähellä linja-autoliikennettä, suoritettiinhan sen toimesta mm. lukemattomia tilausmatkoja autoilun alkuaikoina. Kuorma-autolla liikenteensä aloitti esim. Emil Lauhkonen Pyhtäältä v. 1926. Seuraavana vuonna hän oli liikennöimässä henkilöautolla Kotka – Helsinki -linjaa, ja hankki v. 1928 veljensä Uunon ja Kalle Hartikan kanssa linja-auton.²⁷ Kuorma-autolla toimintansa aloitti myös piikkiöläinen Uno Salonen, joka v. 1928 siirtyi Turkuun harjoittamaan linja-autoliikennettä.²⁸

Tavallaan tahtomattaan, lainan takaajana joutui linja-auton omistajaksi Paavo Tappura Tampereella. Samalla hänelle siirtyi linja ja liikennelupa. Itsellään

hänellä ei vielä tuolloin ollut ajokorttia, joten hänen veljensä Lempäälästä tuli kuljettajaksi.²⁹

Luonnollista on, että hyvin monet autonkuljettajat halusivat itsenäisiksi yrittäjiä. Raahe Oy:n koneenkäyttäjänä ja Iin Osuuskaupan autonkuljettajana oli toiminut Vilppu Alamäki, joka yhdessä seppä Jaakko Kurttilan kanssa aloitti liikenteen Iin ja Oulun välillä 1925.³⁰ Rautjärven Auto Oy:n kuljettajaksi pääsi autokoulunsa jälkeen v. 1923 Väinö Juvonen, joka oli kotoisin Koivistolta. Yhtiön tehtyä konkurssin hän aloitti seuraavana vuonna linjalla Imatra – Tainionkoski itsenäisen yritystoimintansa. Auton rahoittamisessa häntä oli avustanut isä.³¹ Veljensä kanssa auton osti 1925 vampulalainen Antti Keinonen, joka oli v. 1923 alkaen ajanut toisen palveluksessa Presto-kuorma-autoa. Myöhemmin hän oli mukana perustamassa Lauttakylän Auto Oy:tä.³²

Linja-auton kuljettajana oli Vaasassa ollut Eero Kosteikko, joka etukäteen suoritettun *markkinatutkimuksen* jälkeen siirtyi veljensä Tampereelle paikallisliikennettä perustamaan. Vanhimmat veljet Verner ja Herman matkustivat sinne tutustumaan mahdollisuuksiin. Eero Kosteikko kertoo: »Ensin töllisteltiin Tampereen kauppatorilla, että mihinkäs suuntaan sitä linjaa täällä alettaisiin suunnitella? No tuonne asemalle päin, ainahan asemalle juniin ihmisiä menee; niin ja sitten asemalta meni silta yli rautatien Tammelaan, ja taas oli tori, Tammelan tori. Nyt veljekset asettuivat sille sillalle, toinen toiselle ja toinen toiselle puolelle, ja alettiin laskea kuinka monta ihmistä tunnissa kulki sillan yli?» Tulos lienee ollut hyvä, koska pojille tuli muutto.³³

Isänsä joutui ottamaan liikekumppanikseen rahoitusvaikeuksien takia pulkkilainen Tauno Kyrö, joka oli ollut rakennustavaraa kuljettamassa kuorma-autolla toisen palveluksessa. Isä piti kuitenkin tarkkaa huolta rahoista, niin ettei pojalle jäänyt kassalaukkunsa pohjalle edes vaihtorahoja. Armeija keskeytti pojan ajon, ja sieltä tultuaan hän joutui jopa kilpailemaan isänsä kanssa!³⁴

Asevelvollisuuden suoritettuaan Onni Långsved hankki vanhan henkilövuokra-auton ja pestasi siihen kuljettajan, koska hänellä itsellään ei vielä tuolloin ollut ajokorttia. Samana vuonna 1924 hän kylläkin hankki sen. Saadakseen linja-auto liikenteestä kokemusta Långsved meni Kokkolan tienoon ensimmäisen paikallisliikennöitsijän Ernst Bäckin kuljettajaksi Kokkolan – Ykspihlajan linjalle. Tämä oli aloittanut 1920-luvun puolivälissä. Rinnalle tuli kuitenkin muita liikennöitsijöitä, mm. Ykspihlajan Urheiluseura Reima. Ernst Bäck luopui, ja liikenteen ottivat hoitoonsa hänen veljensä Justus ja Långsved, koska olivat poikamiehiä. Linja-autoliikenne tuntui olevan liian riskialtis yritystoiminnan muoto perheellisen, säännöllisiä tuloja tarvitsevan, harjoitettavaksi. Tämä tapahtui samana vuonna jolloin LAL perustettiin, v. 1928.³⁵

Volmar Mäkinen oli linja-autonkuljettajana Maarian Matkailu Oy:ssä ja osti sen osakkeista 1/4. Aikaisempaa kokemusta hänellä oli autoalalta mm. autokoulun opettajana.³⁶ Hattulasta muutti Helsinkiin orpopoika Vihtori Ojala tämän vuosiosadan alussa. Palvelukseen hän pääsi silloiselle senaatin kielenkääntäjälle lehtori

Koivistoiselle ajomieheksi. Perheeseen hankittiin auto v. 1911; kuljettajaksi tuli Ojala, joka ajoi sillä ajan tavan mukaan talon omien ajojen ohella myös vuokra-ajoa. Suomen nuoren armeijan autonkuljettajaksi Ojala värvättiin 1918, ja tällöin hän toimi mm. Suomen valtuuskunnan kuljettajana Tarton rauhanneuvotteluissa. Armeija-ajan jälkeen Ojala harjoitti veljensä kanssa kuorma-autoliikennettä Merikarvialla, kunnes v. 1925 ryhtyi itsenäiseksi linja-autoilijaksi linjalla Pori – Merikarvia.³⁷

Luvian Liike Oy:n ja Luvian Osuuskaupan autonkuljettajana toimi 1920-luvun alussa Väinö Sookari, joka huhtikuussa v. 1924 osti Ford-linja-auton ja aloitti liikenteen linjalla Luvia – Pori.³⁸ Isänsä autonkuljettajana oli aluksi maanviljelijä-liikennöitsijän poika Lauri Viitanen, joka aloitti paikallisliikennelinjan Tampereella v. 1924. Mainittakoon, että hänen veljensä Anton tuli muutamaa vuotta myöhemmin, v. 1927 Tampereelle Vehmaisten ja Messukylän liikenteeseen.³⁹

Työpaikassaan sahalla, jonne oli mennyt jo 15-vuotiaana, pääsi Joel Finérus tekemisiin auton kanssa. Sahan auton kuljettaja otti poikia iltaisin mukaansa Karkkilaan kuormia purkamaan ja opetti samalla ajamaan. Asevelvollisuutensa Finérus suoritti autokompaniassa. Vuonna 1928 hän aloitti henkilöautolla linjaliikenteen Pusula – Karkkila.⁴⁰

Varkaudessa oli A. Ahlström Oy:n tehtailla yksi auto, joka kiinnosti kovasti nuorta varasto- ja hevosmiestä Emil Halosta. Niinpä hän hankki omin päin mahdollisimman paljon tietoja autoista. Vuonna 1924 hän ryhtyi vuokra-autoilijaksi ja seuraavana keväänä 30.4.1925 linja-autoilijaksi reitillä Varkaus – Kuopio. Tuolloin hänellä oli käytössä henkilöauto, ensin Chevrolet, jota seurasi vahva mutta kallis Buick.⁴¹

Tienrakennusalan harjoittelijaksi mennyt Väinö Jääskeläinen pääsi autonkuljettajien puutteessa kokeilemaan kykyjään työmaan kuorma-auton kuljettajana. Vakinaisen kuljettajan mielestä hän oli »kuin luotu automieheksi». Näin hänestä tuli autonkuljettaja, aluksi kortittomana, mutta sitten virallisestikin. Näin hän »kiintyi puuhaan kuin huomaamattaan». Lomalle kotiin mennessään hän kerran joutui odottamaan aikataulusta myöhästyvää linja-autoa kauan, ja silloin kypsyi ajatus omasta liikenteestä. Rahoitus oli kylläkin ongelma, mutta se järjestyi lankomiehen, Amerikassa siirtolaisena olleen Kalle Leppäsen avulla. Juhannusaattona v. 1926 alkoi liikenne linjalla Suonenjoki – Rautalampi – Vesanto.⁴²

Samoin kuin Jääskeläisen houkutteli myös Onni Vilkkaan linja-autoilijaksi paikkakunnalla vallinnut liikenteen sekavuus ja heikkous. Siihen mennessä hänellä oli jo kokemusta henkilöautoilijana, kuten edellä kävi ilmi.⁴³

Olemassa olevan tai aikaisemman autoliikenteen vaikutus uusien yrittäjien alalle tulemiseen on ainakin paikoitellen ollut suuri. 1920-luvulla Turussa liikennöivät kaupunkilinjoilla Ville Helander ja veljeksien Adolf ja Akseli Kedon sekä Frans Vahteran yhtymä. Näissä tapauksissa nimenomaan aikaisemman linjan kannattavuus rohkaisi aloittamaan. Kuvaavaa tuon ajan vapaalle liikenteen

aloittamiselle on se, että kun esim. Artturi Mäkilä lopetti Karjala Tl. – Turku-liikenteensä v. 1926, oli linjalla 8 liikennöitsijää.⁴⁴

Mäkilän oman liikennöinnin aloitus johtui siitä, että hänelle tarjottiin Laajoen Osuuskaupan tavarankuljetusta Turusta. Hän anoi lääninhallituksesta liikennelupaa matkustaja- ja tavaraliikennettä varten ja sai sen.⁴⁵

Oulun Osuuskauppa harjoitti lähiliikennettä 1920-luvulla. Sen auton asentajana ja lomasijaisena linjoilla toimi Kosti Törmä, jolle liike myi auton ja sen mukana Oulu – Martinniemi – Halosenniemi -linjan v. 1931. Hänellä olikin alan tuntemusta: 6 kuukauden asentajakoulutus, palvelu autopataljoonassa sekä vielä asevelvollisena armeijan ajo-opettajana toimiminen.⁴⁶

Linja-autoliikenteen yrittäjien joukkoon meni Eino Ojala työnantajansa pyydettyä häntä liittymään perustettavaan yhtiöön, Leino & Kumppaneihin, osakkaaksi. Tämän yhtiön jouduttua Tampereen kaupungille oston kautta Ojala tuli osakkaaksi Alhonen & Lastunen Oy:öön, jonka osakekannan hän myöhemmin lunasti kokonaan.⁴⁷

Sananlaskua soveltaen voidaan sanoa, että tilaisuus on tehnyt muutamia linja-autoliikennöitsijöitäkin. Sideby Trafikbolagin perustajiin myöhemmin kuulunut Frans Bodman osti käytetyn Ford-henkilöauton, kun hänen vaasalaisessa autoliikkeessä työskentelevä veljensä sitä hänelle tarjosi. Tällä 4–5 hengen autolla alkoi hänen linjaliikenteensä reitillä Siipyy – Kristiinankaupunki. Linjan liikennöitsijät liittyivät sittemmin em. yhtiöksi.⁴⁸

Ähtävältä kotoisin oleva Hugo Esselström hankki A-Ford-linja-auton, kun sellaista tarjottiin kaupaksi. Sen jälkeen oli vuorossa ajokortin hankkiminen ja näin mylläristä ja maanviljelijästä tuli autoliikenteen harjoittaja.⁴⁹

Linja-autoliikenteen pioneerien joukossa oli useitakin lähisukulaisia, jotka ovat saattaneet saada vaikutteita toisiltaan, esim. aikaisemmin mainitut isä ja pojat Viitanen. Eräät haastatteluvastaukset mainitsevat nimenomaan tällaisen vaikutussuhteen. Alavieskalainen maanviljelijän poika ja metsätyönjohtaja Antti Kangas oli »kiintynyt autoihin ja velimiehen ammattiin», kun hän parissa kymmenissä ollessaan aloitti linjansa Kalajoki – Raahe.⁵⁰ Olavi Satulin vanhempi veli Pauli oli palvellut autopataljoonassa ja antautui 1924 linja-autoilijan uralle. Henkilö- ja kuorma-autonkuljettajana oltuaan Olavi tuli veljensä linja-autonkuljettajaksi. Menestys lienee ollut heikohko, koska Pauli-veli halusi perheellisenä miehenä muuttaa Helsinkiin ja tarjosi autoa ja linjaa nuoremmalle veljelleen. Tämä oli vielä poikamies ja saattoi näin yrittää riskialttiimpaakin ammattia.⁵¹

Tuttavan tai ystävän esimerkki tai suoranainen kehoitus sai muutaman miehen autoalalle. Björkbodan luktotehtaan rakennustyömiehenä oli 1920-luvun alkupuolella Valdemar Nyström, joka sai intoa hyvän tuttavansa, leipuri Volter Lindblomin Taalintehdas – Perniö as. -liikenteestä. Niinpä hän rakennustöiden loputtua hankki auton ja alkoi ajaa linjaa Matildedal – Teijo – Perniö.⁵² Ystävän esimerkin sanoo innostaneen isäänsä Reino Toikkanen. Yrjö Toikkanen aloitti Lappeenranta – Lauritsala -liikenteensä v. 1924.⁵³ Autokorjaamon omistajan

luona Porissa asui köyliöläinen Eero Louhi lyseota käydessään. Siinä tuli sekä intoa että oppia autoalalle. V. 1928 hän meni Jalmari Niinikosken palvelukseen autonkuljettajaksi ja tuli perustamisvaiheessa Satakunnan Liikenne Oy:n osakkaaksi.⁵⁴

Kauhavalainen Frans Kovanen muutti Tampereelle v. 1925 ja toimi paikallisliikenteessä autonkuljettajana. Osakkaana hänen työnantajayrityksessään oli hänen vaimonsa eno, kansakoulunopettaja Matti Rajamaa, joka kehotti Kovasta yrittämään itsenäisenä liikennöitsijänä.⁵⁵ Omasta takaa autoalasta oli kiinnostunut parkanolainen nahkurin poika Vilho Heinonen, jota silloinen rovasti Tommila kehotti ryhtymään liikennöitsijäksi Parkano – Pori -linjalle seka-autolla.⁵⁶

Pankeilla on ollut pyrkimyksenä hyvin monin tavoin kehittää paikkakuntansa elinkeinoelämää. Näin ollen liikenteen edistäminen on ollut hyvin luonnollista. Muutamat haastatellut mainitsevatkin juuri pankin tai pankinjohtajan kannustajana. Paavolalainen Veikko Karhu aloitti v. 1933 henkilöautolla linjan Ruukki – Paavola – Luohua. Vekseliläinen hän sai pankista, joka häntä oli juuri yrittämään kehottanut.⁵⁷

Vampulalainen Antti Keinonen toimi ensin pankinjohtaja Pietilän kuorma-auton kuljettajana, ja työnantaja myös järjesti hänelle omaa autoa varten lainan.⁵⁸ Jämsäläistä J. A. Römania kannusti KOP:n johtaja Tahvanainen. Laina järjestyi samasta pankista. Röman oli veljiensä tavoin jo tätä ennen harjoittanut kuorma-autoliikennettä.⁵⁹

Yhteenvetona voidaan todeta, että autolla liikennöiminen oli ensimmäisen maailmansodan jälkeisenä aikana todella ajan henki. Esikuvia saatiin ulkomailta, joskus innostuttiin jo olevan liikenteen menestymisestä. Autojen yleistyessä pääsi moni nuori mies kokeilemaan taitojaan ja »luontaisia automiehen lahjojaan», minkä seurauksena saattoi olla hyvinkin menestynyt liikenneura. On myös monia tapauksia, jolloin »autokärpänen puri» kokonaisia perheitä. Tätä kuvaavat myös taulukoiden 3 ja 4 luvut ryhmässä VII, läheisiä autoliikenteessä.

Siirtolaisuudesta intoa ja peruspääomaa

»Olin kiinnostunut kaikesta uudesta ja niin myös autoilusta ja olin ollut merimiehenä vuoteen 1925 ja mm. siirtolaisena 3 vuotta Australiassa ja olin jo siellä autojen kanssa tekemisissä.»

(Väinö Kallio, kirjehaastattelu AM 68)

Viime vuosisadan vaihteen tienoilla oli Amerikan-siirtolaisuus Suomessa joukko liikkeen luontoinen. Osa siirtolaisista palasi takaisin, olihan monessa tapauksessa

lähdettykin vain peruspääomaa ansaitsemaan. Ensimmäisten linja-autoilijoiden joukossa on siirtolaisia käytettävissä olevien tietojen mukaan kymmenkunta.

Eräs liikenteen alan ammattikin – nimittäin merimiehen – saattoi olla siirtolaiseksi viemässä. Turun ja Uudenkaupungin välillä aloitti linja-autoliikenteen v. 1921 Yrjö Heinonen, jolla oli Yhdysvalloissa hankittu ajokortti vuodelta 1917. Nuoruutensa Heinonen oli purjehtinut merillä.¹ Rannikko- ja valtameriliikenteen merimiehenä oli myös ollut Kalle Rantasärkkä, aikaisempi Renfors, jolla tultuaan »syksyllä v. 1925 kotiin Australiasta ei ollut näköpiirissä mitään kiinnostavaa touhua. Ostin Ford-kuorma-auton alustan ja rakensin sen päälle kuorma-autolavan ja ohjaushytin ja aloin kuljettaa tavaraa ja matkustajia Ahlaisten ja Porin välillä». V. 1926 Rantasärkkä hankki 12 hengen Chevrolet-linja-auton.²

Värikkäät elämänvaiheet oli esim. varsinaissuomalaisella linja-autoilun uranuurtajalla, kauppias Jalmari Aittomaalla. Hän oli talollisen poika, joka nuoruudessaan kävi Mynämäen Kotiteollisuuskoulun. Siellä saadun opin perusteella hän toimi puuseppänä ja mm. valmisti rekiä, joita kävi Turussa myymässä. Veljensä tavoin hän muutti Yhdysvaltoihin noin v. 1910 ja työskenteli siellä kaivoksessa. Espanjantaudin saatuaan hän joutui kuitenkin lopettamaan nuo työt, keuhkot eivät kestäneet. Hän palasi kotimaahan muutaman vuoden kuluttua ja solmi täällä avioliiton sekä vuokrasi maatilan perheensä elättääkseen. Taudin jälkivaikutukset kuitenkin estivät tilan tehokkaan hoitamisen, ja näin hän aloitti Huolin kylässä kaupan pitämisen v. 1920. Sen rinnalla hän aloitti autoliikenteen, olihan se hyödyllistä jo pelkästään kaupan tavarahankintojenkin takia. Auton hankintaan tarvittavat varat hän lainasi mm. Amerikkaan jääneeltä veljeltään. Vuonna 1926 hän muutti kauppiaksi Mynämäen kirkonkylään. Kirkolle muuttamisen aikoihin muuttui kalustokin: siihen asti käytettyjen Fordien sijaan tulivat nyt Chevrolet-merkkiset autot. Sodan aikana Aittomaa joutui luopumaan liikenteestään, kun vakinaiset kuljettajat ja oma poika olivat sodassa, eikä sydänvikakaan sallinut niin rasittavaa rehkimistä kuin liikenteen hoitaminen kaupan rinnalla olisi vaatinut.³

Amerikan kävijöitä linja-autoilijoitten joukossa olivat myös toholampilainen Matti Kaattari, kuopiolainen Kaarlo (Kalle) Leppänen ja Packalen, joka tuli v. 1923 linjalle Sysmä – Hartola kuljettaen matkustajia ja tavaraa. Kaattari oli viisumia odotellessaan ajanut ajokortin New Yorkissa v. 1921. Leppänen toimi kotimaahan palattuaan Savossa mm. tehtaan hoitajana ja autoliikkeen johtajana.⁴

Sortokauden aikaisten laittomien asevelvollisuuskutsuntojen takia matkusti Yhdysvaltoihin v. 1903 Oskar Lindqvist Tuusulasta. Viiden vuoden kuluttua hän palasi takaisin kotimaahan ja alkoi viljellä kotitilastaan lohkaistua maatilaa. Myöhemmin hän siirtyi isännöimään kotitilaansa. Vuonna 1924 hän hankki kuorma-auton ammattiliikenteeseen, ja seuraavana vuonna oli vuorossa jo ensimmäinen »oikea» linja-auto.⁵

Edellä kävi ilmi Aittomaan Amerikan laina ajoneuvon hankintaan. Kärkölästä kotoisin oleva maanviljelijän poika Paavo Viljanen muutti vapaussotaan ja heimosotiin Aunuksessa ja Virossa osallistuttuaan Kanadaan, josta siirtyi Yhdys-

valtoihin. Amerikasta hän palasi kymmenkunnan vuoden kuluttua ja ryhtyi veljensä liikekumppaniksi investoiden Amerikan dollareitaan yritykseen.⁶

Ensimmäisen maailmansodan jälkeinen Yhdysvaltain siirtolaisuuden kiintiöinti kuvastuu siinä, että 1920-luvulla Amerikassa siirtolaisina olleissa liikennöitsijöissä on Kanadan kävijöitä muitakin kuin Viljanen. Sulvalainen maanviljelijän poika Sigurd Majors toimi sahan koneenhoitajana ja kultakaivoksen työntekijänä Kanadassa, josta palasi v. 1927 kotiin. Tällöin hän aloitti linjaliikenteen Sulva – Vaasa, minkä rinnalle käynnisti myös kaupunkiliikenteen. Muutamia vuosia oli Kanadassa myös Eero Salonen Isojoelta.⁷

Kuten on tunnettua, Yhdysvallat autoistui ensimmäisen maailmansodan jälkeisenä aikana hyvin nopeasti, minkä mahdollisti nimenomaan Fordin pitkälle rationalisoitu tuotanto. Joskaan eivät edellä mainituista kaikki ehkä suoranaista autoon liittyvää kokemusta Amerikassa ollessaan hankkineet, saivat he hyvin todennäköisesti virikkeitä, jotka kotiin palattua johtivat autoliikenteen aloittamiseen. Tämän ohella siirtolaisuus näyttää ainakin joissakin tapauksissa olleen kotimaassa liikenteen aloittamisen taloudellisenakin perustana.

Puolustusvoimat opettajana

»Vanhempi veljeni palveli Autopataljoonassa Helsingissä varusmiehenä ja sain tästä kannustusta. Veljeni toimi liikenteenharjoittajana.»

(Olavi Satuli, kirjehaastattelu AM 68)

Aikaisemmin on jo todettu orpopojan, Vihtori Ojalan joutuminen työnantajansa autoinnostuksen takia hevosen suitsista auton ohjauspyörän taakse ja sitä tietä armeijankin palvelukseen, siis valmiina kuljettajana. Hyvin monet Suomen autoilijat ovat kuitenkin saaneet asevelvollisuusaikanaan vasta ammattikoulutuksen tai täydennyskoulutusta, jolla on ollut huomattava merkitys heidän aloittaessaan itsenäistä liikennöintiään. Minkäänlaista täydellistä luetteloa autojoukoissa palvelleista linja-autoyrittäjistä on mahdoton saada, mutta muutamista ovat nämäkin tiedot olemassa joko merkkipäivä uutisten tai haastattelujen perusteella.

Joel Finérus ja Pauli Satuli suorittivat asevelvollisuutensa autojoukoissa. Samoin oli laita maanviljelijän pojan Lauri Eklundin, joka aloitti taksiliikennöitsijänä kaupunkiliikenteen ja siirtyi myöhemmin Rauman tien maaseutuliikenteeseen ja perusti Maskun Auto Oy:n. Niin ikään Tampereen puolella Eeti Kirjavainen oli armeijassakin automiehenä.¹ Viipurilainen Eino Lehtonen sai 18-vuotiaana ensimmäisen ajokorttinsa v. 1922, minkä jälkeen meni armeijaan autopataljoon-

naan.² Jopa ajo-opettajana asevelvollisuutta suorittaessaan oli Kosti Törmä, joka ryhtyi liikennöimään 1930-luvun alussa Oulun tienoilla.³

Autojoukoissa palvelun ohella puolustusvoimat tarjosi toisenkin mahdollisuuden ammattitaidon lisäämiseen. Panssaripataljoonassa asevelvollisuuden suoritti Pentti Koivisto, joka sen jälkeen ajoi linja-autoa 9 vuotta Forssassa Paavo Heikkilän palveluksessa ja aloitti v. 1934 yhdessä Matti Perttulan kanssa Forssan – Urjalan tienoilla.⁴ Panssarijoukoissa oli niin ikään Emil Korsisaari, joka toimittuaan ensin maitoliikennöitsijänä Nurmijärvi – Helsinki -linjalla aloitti sen ohessa linja-autoliikenteen. Jo ennen sotia yritys muodostettiin yhtiöksi, jonka nimenä on nykyään Nurmijärven Linja Oy.⁵

Linja-autoliikennöitsijät

Selviteltäessä linja-autoliikennöitsijöiden henkilöön liittyviä kysymyksiä on suurimpana ongelmana se, että heistä ei maassamme ole mitään perustiedostoa ainakaan sotia edeltäneeltä ajalta. Alan ammattijärjestöllä Linja-autoliitollakaan ei resurssiensa puitteissa ole ollut tällaiseen mahdollisuutta. Näin ollen Suomessa tähän asti toimineesta pitkälle kolmannelle tuhannelle kohoavasta liikennöitsijöiden joukosta jää hyvistäkin yrityksistä huolimatta ainakin pieni osa täysin tutkimuksen ulkopuolelle. Nimenomaan sotia edeltäneen ajan lyhyen aikaa liikenneineistä on erittäin hankalaa saada selville syntymäaikoja ja -paikkoja, isän ammatteja ym. perustietoja. Erilaisista materiaaleista yhdistelemällä on kuitenkin mahdollista saada nämä yli puolen tuhannen liikennöitsijän osalta, joten tietynlainen todistavuus tällaisilla tiedoilla jo on, eritoten kun otetaan huomioon eräät vinoutumista mahdollisesti aiheuttavat tekijät ja poistetaan niistä aiheutuvat virheet.

Linja-auto -lehdessä ja Linja-autoliitonkin äänenkannattajana aikaisemmin olleessa *Suomen Autolehdessä* on julkaistu linja-autoliikenteen yrittäjien ja muiden johtohenkilöiden merkkipäivä uutisia ja nekrologeja. Näistä on pitkään vastannut liiton nykyinen toiminnanjohtaja FM *Hannu Mäkipeska*, jonka pyrkimyksenä on ollut saada tekstit mahdollisimman hyvin tutkimustakin palveleviksi. Liitolla ei ole kortistoa, kuten äsken todettiin, mutta tiedot on hankittu osastoilta ja myöhemmin tarvittaessa samalla tavoin täydennetty. Tältä pohjalta ovat suurin piirtein täydelliset henkilötiedot olemassa noin viidestäsadasta henkilöstä.¹

Tutkimuksen tekijöiden hallussa olevassa kortistossa on tuntuvasti yli tuhat nimeä. Tähän on päästy mm. käymällä läpi johtavat *maakuntalehdet* ja *aikataulustot*, joissa on saatettu mainita liikennöitsijän nimi. Niin ikään monissa *paikallishistorioissa* ja *pitäjänkirjoissa* on erittäin hyvinkin käsitelty liikennettä ja myös sen modernia muotoa, linja-autoliikennettä. Nimenomaan ylioppilaitten kotiseuturatkien yhteydessä syntyneet pitäjänkirjat ovat tällöin olleet antoisia. Tehdäänhän näitten aikana myös paljon haastatteluja, joiden arvo näin uusien asioiden tutkimuksessa on kiistämätön. Monet paikallishistoriat, huolimatta siitä että niiden käsittelyjakso ulottuisikin pitkälti tälle vuosisadalle, eivät juuri kiinnitä huomiota moottoriliikenteen kehitykseen. Tämän työn yhteydessä on pyritty käymään läpi kaikki viime vuosikymmeninä ilmestyneet paikallishistoriamme.

Erilaiset *asiakirjalähteet* ovat myös arvokkaita mahdollisimman laajan henkilötiedoston hankkimisessa. Lääninhallitusten 1920-luvulla myöntämien linjalupien konseptit eivät kuitenkaan pelkästään todista mitään muuta kuin että on anottu ja saatu lupa. Tunnettu tosiasia on, että tuolloin lupia anottiin kokeiltaviksi ja 'varastoon'. Täydennystä tietoihin lääninarkistoista kuitenkin saattaa löytyä.

Luotettavampia todellisen liikennöinnin ilmaisijoita ovat jo Linja-autoliiton jäsenmaksun maksaneiden luettelot, joita on eräistä osastoista liiton arkistossa säilyneinä. Turhan takia ei ainakaan kovin moni maksuaan suorittanut. Maksun suuruus määräytyi autojen lukumäärän mukaan, joten niistä saattaa ilmetä myös yrityksen suuruus.

Edellä esitettyihin *haastattelut* tuovat tärkeän lisänsä. Ihmisillä lienee taipumus jättää mainitsematta sellaiset tiedot, joita he pitävät epäolennaisina tai ehkä jopa epäedullisina. Tämä pätee nimenomaan statukseen liittyviin määritteisiin. Talollisen poika, joka on vuosikautia toiminut autonkuljettajana, merkitsee kuitenkin ammatikseen tuolloisessa yhteiskunnassa arvostetun maininnan isän ammatista. Työmies ei merkitse ammattia ollenkaan, jne. Kun sen sijaan ammattia kirjehaastattelussa tai keskustelussa asiallisesti tiedustellaan, saadaan tietokin.

Liikennöitsijöiden ja heidän kotiensa sosiaalista jakautumaa selvitettäessä on käytetty samaa jakotapaa, joka esiintyy Uppsalassa ilmestyneessä Bo Kronborgin ja Thomas Nilssonin tutkimuksessa »Stadsflyttare».² Liitteessä 1 ilmenevät yksityiskohtaisesti ne ammatit, jotka kunkin päänimikkeistön alle on sijoitettu, mikäli se ei tästä jo suoraan ilmene.

Uranuurtajat pulakauteen mennessä

*»Ollessani viisitoistavuotias olin työssä sahalla, jossa oli kuorma-auto. Kuljettaja otti meidät iltaisin mukaansa Karkkilaan kuormia purkamaan ja opetti ajamaan.»
(Joel Finérus, kirjehuustattelu AM 68)*

Seuraavassa käsitellään linja-autoliikenteen alkuvaiheen yrittäjiä Uudenkaupungin autosta v. 1905–06 alkaen 1920-luvun lopulle saakka. Vaikka taulukoiduksi ei ole saatukaan läheskään kaikkia noin 1 200 linja-autoilijaa, voidaan seuraavista taulukoista todeta voimakkaimman aloituskauden sijoittuvan vuosiin 1923–1928. Sama ilmenee Viitaniemen tutkimuksessa. Jossakin määrin systemaattistakin virhettä saattaa aiheutua siitä, että johonkin taulukkoon on saatu tiedot vain noin neljäosasta liikennöitsijöistä; tätä pyritään myös selvittämään ao. kohdissa seuraavissa alaluvuissa.

SOSIAALINEN TAUSTA

Yhteiskunnallinen tausta on hyvin mielenkiintoinen näkökohta linja-autoliikenteen tapaisen uutuuden l. innovaation taustaa selvitettäessä. Tällöin on kuitenkin vaikea löytää arviointikriteerejä, esim. kodin varallisuutta on vaikea ellei mahdoton selvittää. Tekijän järjestämässä kirjehaastattelussa tiedusteltiin omaa toimeentuloa ennen liikennöimään ryhtymistä, mutta kun muissa haastatteluissa tällaista ei ole kysytty eikä paljonkaan valaisevia tietoja ole tullut, olisi haastatteluvastausten tilastoiminen keinotekoisia ja turhaa. Esimerkkejä niistä luonnollisesti löytää.

Parhaana sosiaalisen taustan arviointikriteerinä on pidetty *isän ammattia*, joka on saatu edellämainituista lähteistä selville noin kolmessasadassa tapauksessa. Vuoteen 1922 mennessä aloittaneiden 12 tietoa eivät luonnollisesti paljonkaan todista tai osoita, mutta v:n 1923 jälkeisen ajan numerot ovat jo selvästi suuntaa antavia.

Taulukossa 1 ilmenevistä numeroista ja taulukon 2 prosenttimääristä voidaan havaita lukumäärän pienuudesta huolimatta vuoteen 1922 mennessäkin maanviljelijäväestön huomattava osuus palveluelinkeinoiniin väkeä luovuttavana ryhmänä. Onhan kahdestatoista peräti kahdeksan, prosentissa 66,7, maanviljelijän poikia. Arvonsa on luonnollisesti myös kahdella muulla lukumäärätiedolla, mutta kuten on todettu, ei näin pienten lukujen kyseessä ollen kannata prosentista puhua.

Taulukoiden 1 ja 2 lukumäärät ja vastaavat prosentit vuosilta 1923–1928 ovat jo paljon selvemmin osoittavia kuin edellä esiteltyt. Aiemmin on todettu linja-autoliikenteen perinteiden yhteydessä ajurien ja postinkuljettajien poikien lähteminen isän alalle, jota he sitten kehittivät moottoroiduksi. Liikennettä harjoittavien maanviljelijöiden poikia olivat samoin aikaisemmin mainitut Tauno Kyrö ja Viitasen veljekset. Kokonaisuutena voidaan todeta, että vielä 1920-luvulla isän liikenteeseen liittyvä ammatti oli melko harvinainen, kuten ilmenee varsinaisten taulukoiden ulkopuolella olevasta tätä asiaa selvittävästä sarakkeesta. Tällaisia toisen polven liikenneammatin harjoittajia oli vain noin 5 prosenttia liikennöitsijöistä.

Ylempiin sosiaaliryhmiin kuuluvien henkilöiden ryhtyminen linja-autoliikenteeseen näyttää olleen hyvin harvinaista. Sääntöä vahvistavana poikkeuksena oli 1920-luvun lopulla kirkkoherra Järveläisen poika Karjalassa. Hän ajatti palkatulla kuljettajalla 100-hevosvoimaista Benz-henkilöautoa linjalla Rautu – Viipuri. Henkilöautoksi tuo oli suuri, 7 hengen auto, mutta melkoinen oli moottorin kulutuskin, joten liikenteestä ei tullut kannattavaa.¹

Pienyrittäjien ja alemman toimihenkilö- ja virkamiesluokan perheistä on lähtöisin yhteensä noin 20 prosenttia linja-autoilijoista, jotka aloittivat suureen pulakauteen mennessä. Tällaisista kodeista saattoi olla apua nimenomaan auton hankintaa rahoitettaessa, ja kuten aikaisemmin todettiin, oli kauppiaan pojan liikenteeseen ryhtyminen hyvin luonnollista. Tällainen oli mm. Turun läänin

Taulukko 1. Linja-autoliikennöitsijät: Isän ammatti

Liikenteen aloittamisvuosi	– 1922		1923–28		1929–33		1934–39		Yht.	
Syntynyt Maalla/Kaupungissa	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K
Isän ammatti tai muu sosiaalinen asema:										
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	2	–	1	–	–	–	–	–	3	–
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	–	–	1	–	–	–	1	–	2	–
II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät, käsityöläismestarit	2	–	19	1	6	1	11	–	38	2
II B Alempi virkamiehistö, liike-työntekijät, työnjohtajat	–	–	17	–	2	–	7	–	26	–
III Maanviljelijät, talolliset, vuokraajat	8	–	127	3	34	–	38	1	207	4
IV Käsityöammatinharjoittajat,	–	–	5	–	5	–	–	–	10	–
V A Erikoistumattomat, sekatyöläiset teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa	–	–	3	–	–	–	1	–	4	–
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit	–	–	6	–	–	–	1	–	7	–
VI Muut	–	–	1	–	–	–	–	–	1	–
Yhteensä	12	–	180	4	47	1	59	1	298	6

Isän tai muun huoltajan ammatti liikenteeseen liittyvä

– – 10 – 6 – 9 – 25 –

Karjalasta kotoisin oleva Yrjö Juslenius, joka keväällä v. 1923 ryhtyi ajamaan Fordillaan matkustajia ja tavaraa Turkuun.²

Suurin osa, yli 2/3 linja-autoilun uranuurtajista oli tuon ajan yhteiskunnassa arvostetusta *maanviljelijäväestöstä* lähteneitä. Tällä lukumäärätiedolla on jo melkoinen todistusarvokin, onhan tiedot saatu lähes kahdestasadasta henkilöstä, joista vajaat 130 kuului tähän ryhmään. Kotitalo saattoi monessa tapauksessa olla taloudellinenkin tukija liikenneyritystä aloitettaessa. Panihan moni poika »talonsa pyörille» ja menetti kaiken. Hyvin tätä kuvaa aikaisemmin mainittu Oskari Lievosen ammatinvalintaan kohdistuva kritiikki. Kotitalosta saamansa perintöosuuden taksin ostoon sijoittivat perheensä nuorimmat, kaksosveljekset Antti ja

Taulukko 2. Linja-autoliikennöitsijät: Isän ammatti, %-jakautumat.

Liikenteen aloittamisvuosi	– 1922		1923–28		1929–33		1934–39		Yht.	
	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K
Syntynyt Maalla/Kaupungissa										
Isän ammatti tai muu sosiaalinen asema:										
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	16,7		0,5		—		—		1,0	
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	—		0,5		—		1,7		0,7	
II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät, käsityöläismestarit	16,7		10,9		14,6		18,3		13,2	
II B Alempi virkamiehistö, liike-työntekijät, työnjohtajat	—		9,2		4,2		11,7		8,6	
III Maanviljelijät, talolliset, vuokraajat	66,7		70,7		70,8		65,0		69,4	
IV Käsityöammatinharjoittajat, ammattityöläiset	—		2,7		10,4		—		3,3	
V A Erikoistumattomat, sekatyöläiset teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa	—		1,6		—		1,7		1,3	
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit	—		3,3		—		1,7		2,3	
VI Muut	—		0,5		—		—		0,3	
Yhteensä	100		100		100		100		100	

Isän tai muun huoltajan ammatti liikenteeseen liittyvä

— 5,4 12,5 15,0 8,2

Matti Suojärvi ja ryhtyivät alalle Tampereella. Pian Matti alkoi ajaa linja-ajoa kotipuolesta Pirkkalasta kaupunkiin, Antti ajoi vuoden verran vielä taksina. Tyypillistä 1920-luvulle oli, että aluksi linja-autot joutuivat kilpailemaan liikenteessä viiden laivan kanssa.³

Karjalassa alkoivat kotiseudultaan Viipuriin liikennöidä 1920-luvulla maanviljelijän pojat Heikki Mustonen, Jussi Mörö ja Matti Ruponen. Mustonen oli kotoisin Kiviniemestä ja ryhtyi v. 1923 ajamaan autollaan linjaa Viipuri – Muolaa – Kiviniemi. Hän lopetti 1930-luvun alussa ja perusti autokorjaamon, jonka rinnalle hankki vielä ennen sotaa laivakorjaamon.⁴ Juho Pyykön kuljettajana oli ajokoke-
musta saanut Jussi Mörö, joka yhdessä veljensä kanssa aloitti Viipuri – Karkeala

-linjalla liikenteen v. 1927.⁵ Matti Ruposen isä kuoli tämän, vanhimman poikansa, ollessa 9-vuotias. Maanviljelijää Matista ei kuitenkaan lopulta tullut, vaan vuokra-autoilijaksi hän ryhtyi 24-vuotiaana v. 1925, ja linja-auton hän asetti linjalle Viipuri – Käkisalmi kolmea vuotta myöhemmin. Liike laajeni mm. ostojen kautta ja ennen sotaa Ruposella oli jo 42 autoa.⁶

Maanviljelijän poika oli v. 1899 syntynyt Jussi Myllymäki, joka päälle parinkymmenen ikäisenä rakensi kotipitäjänsä Ylöjärven naapuriin Hämeenkyröön talon, jossa alkoi pitää kauppaa. Muutaman vuoden kuluttua hän hankki kuorma-auton, ja pian myös linja-auton reitille Ikaalinen – Hämeenkyrö – Tampere. Liikennettä laajennettuaan hän luopui kaupasta 1930-luvulla ja liittyi muutaman vuoden kuluttua, v. 1939, Länsi-Linjat Oy:öön yhtenä perustajaosakkaana.⁷

Varsin nuorena, 20-vuotiaana, aloitti liikennöinnin Yläneeltä Turkuun maanviljelijän poika Kustaa Mäki v. 1928. Kahdeksan vuotta myöhemmin hän myi samalla linjalla ajavan rinnakkaisliikennöitsijän tavoin yrityksensä Jalmari Niinikosken Satakunnan Liikenne Oy:lle.⁸ Maanviljelijän poikia Kuhmalahdelta olivat Väinö ja Sulo Ojala, jotka aloittivat Valkeakoski – Tampere -liikenteensä v. 1928. Väinö oli toiminut siihen mennessä jo linja-autonkuljettajana Pietarsaassa ja taksiautoilijana Vaasassa muutaman vuoden ajan.⁹

Kaupungin tai maaseudun työväestön perheistä ei linja-autoliikenneyrityksiä ole kovinkaan paljon lähdetty perustamaan. Kaikkiaan näihin ryhmiin kuuluvien osuus on alle 10 prosenttia. Ryhmään IV kuuluvien erikoistuneiden ammattityöläisten poikia olivat esim. aikaisemmin mainittu vampulalainen Antti Keinonen ja hänen veljensä Jalmari, sekä Adrian Moisio. Keinosten isä oli muurari, ja perhe vastusti aluksi Antin autoalalle lähtemistä, minkä takia autokouluun meno siirtyi muutamalla vuodella. Ikaalislaisen puusepän poika oli Moisio, joka harjoitti samaa ammattia maatöiden ohella, kunnes v. 1926 hankki kuorma-auton ja paria vuotta myöhemmin linja-auton linjalle Parkano – Tampere. Hänkin liittyi Länsi-Linjat Oy:öön.¹⁰

Tehtaassa oli työmiehenä Yrjö Toikkasen isä. Poika aloitti v. 1924 linjalla Lappeenranta – Lauritsala, jolta siirtyi seuraavana vuonna Lappeenranta – Viipuri -linjalle. Syynä vaihdokseen oli ensimmäisen linjan äärimmäisen kova kilpailu monien yrittäjien kesken.¹¹

Maaseudun työväestöön kuuluvien poikia olivat esim. Jalmari Niinikoski, jonka isä oli aluksi torppari, ja samoin aikaisemmin mainittu Eino Ojala, työmiehen poika Peräseinäjoelta.¹² Juuasta Pohjois-Karjalasta oli kotoisin torpparin poika Edvard Tervo, joka työskenteli nuoruudessaan Nurmeksessa mm. karjanostajana. Neljissäkymmenissä ollessaan hän muutti Pohjois-Suomeen ja aloitti Rovaniemellä kuorma-autoliikenteen, joka Petsamon tien suunnassa pian vaihtui seka-autolla harjoitettavaksi. Hän harjoitti linja-autoliikennettä 1930-luvun lopulla Petsamossa, josta sodan jälkeen poikansa Oivan kanssa siirtyi Ouluun kahden pojan asettua Uudellemaalle.¹³

Edellä olevassa korostuu voimakkaasti maanviljelijäväestöön kuuluvien linja-autoliikenteen aloittajien osuus. Voidaan kuitenkin olettaa, että alempiin sosiaaliryhmiin kuuluvien perheiden poikia on ollut alkuaikojen yrittäjissä jonkin verran enemmän kuin todetut vajaat 10 prosenttia, mitä on kylläkin mahdoton mitenkään todistaa. Tällaiseen olettamukseen on useitakin syitä. Ensinnäkin vaatimattomat kotiolot on saatettu kernaasti unohtaa, jos ja kun on yritystoiminnassa saavutettu menestystä ja suhteellisen arvostettu yhteiskunnallinen status. Toiseksi on ilman kirkonkirjojen läpikäymistä mahdoton saada tietoja alkuaikojen lyhyen aikaa liikennöineistä ja sitten eri syistä luopuneista yrittäjistä. Varsin luonnolliselta tuntuisi, että vähävaraisen kodin taloudellinen tuki yritystoiminnan aloittamisessa ja vakiinnuttamisessa jäi yleensä pienemmäksi kuin esim. maaseudun tilallisryhmään kuuluvien. Olihan esim. maanviljelijä jokseenkin turvallinen lainan takaajana sekä lainan ottajalle että antajalle. Valaisevana esimerkkinä voidaan mainita Karjalassa sotaa ennen autonkuljettajana toiminut Ville (Matti Vilhelm) Kaarineva, aik. Karvanen, joka eräässä vaiheessa työnantajalta toiselle siirtyessään harkitsi itsenäiseen linjaliikennöintiin ryhtymistä Adler-henkilöautolaan, mutta luopui ajatuksesta pitäessään sitä kannattamattomana. Hänen isänsä oli ollut seppä, mutta kuollut pojan ollessa yhdeksän iässä. Autokokemusta Kaarinevallakin oli autokoulun lisäksi Autopataljoonasta.¹⁴

AIKAISEMPI AMMATTI

Taulukoissa 3 ja 4 olevista luvuista ilmenee, että tieto aloittavan linja-autoliikennöitsijän omasta ammatista on saatu paljon useimmin kuin isän ammatista. Kuten edellisessä luvussa, tässäkin näkyy, että 1920-luku ennen suurta maailmanpulaa oli autoliikenteen ripeän kasvun aikaa, mihin viittaavat numerot, yhteensä lähes 400 ammattimainintaa. Myös kaupungista kotoisin olevia on lähes 30, joten voidaan laskea erikseen maaseutulaisten ja kaupunkilaisten prosenttiosuudet.

Vuoteen 1922 mennessä aloittaneista linja-autoliikenteen harjoittajista näyttää melkoinen osa olleen *pienyrittäjiä*, vajaat 40 %. Useimmat näistä olivat kauppiaita, esim. aiemmin mainittu Jalmari Aittomaa, samoin toinen mynämäkeläinen, Kaarlo Suvanto, joka aloitti vuonna 1922 liikenteen Turkuun.¹ Kotkan bussin yhteydessä tutustuttiin kahteen liikennealan pienyrittäjään, ajureihin Otto Osaseen ja Viktor Ristolaan, joiden toiminta kuitenkin sodan puhkeamisen takia jäi lyhyeksi.

Varhaisia liikennöitsijöitä tarkasteltaessa käsitellään 43 henkilötiedon ryhmää, jolloin ylempiin sosiaaliryhmiin kuuluvien yhteensä viiden ryhmäkin on prosentuaalisesti melkoinen. Kuvaavina esimerkkeinä heitä voidaan tarkastella lähemmin. Jämsäläinen tilanomistaja oli Viljo Kaislo, joka aloitti seudulla ensimmäisenä aikataulun mukaisen autoliikenteen. Hän rakensi v. 1918 Ford kuorma-autonsa lavalle mukavat puiset penkit ja kaarin tuetun sadekatoksen. Auto ei kuitenkaan

pitkään joutanut matkustajia palvelemaan, sillä Kaislo tarvitsi sitä rakennustöissä ja lopetti liikennöimisen.²

Uudenkaupungin monitoiminen eläinlääkäri Hugo Wasz aloitti v. 1919 kuorma-autolla liikenteen Uudenkaupungin – Turun linjalla. Tämän ohella hän toimi sivutöikseen eräiden vakuutusyhtiöiden asiamiehenä.³ Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa ryhtyivät liikennöimään mäntsäläläiset agronomi, kartanonomistaja Leander Herlevi ja apteekkari Torsten Pettersson. Heidän 16 hengen Opel-autonsa välitti liikennettä Järvenpään asemalle kesällä v. 1913 ja 1914. Tämäkin auto joutui Venäjän armeijalle sodan aikana vuonna 1915.⁴

Maanviljelijäväestöön kuuluvat eivät näytä vielä vuoteen 1922 mennessä ainakaan kovin innostuneen autoalasta. Maanviljelijöitä tai heidän poikiaan oli vain vajaat 20 %. Ammattityöläisiä oli tähän verrattuna runsaasti, yli viidennes, mikä selittyy osittain ryhmistä VI B (Autoalalla kuljettajana tai muuna työntekijänä) ja VI C (Muun liikenteen palveluksessa tai yrittäjänä). Näihin sijoittuu 7 varhaista liikennöitsijää.

Linja-autoliikenteen läpimurron ajan, vuosien 1923–28 uusien yrittäjien joukossa on ylempien sosiaaliryhmien osuus edelliseen jaksoon verrattuna vähentynyt. *Pienyrittäjien* määrä on prosentuaalisesti laskenut kymmenkunta prosenttiyksikköä, mutta on lukumääräisesti huomattavan suuri. Näihin kuuluviin 1920-luvun kauppiaaliikennöitsijöihin kuuluu mm. Edvard Hokka, joka on aiemmin tullut jo esitellyksi. Vaatturi Otto Laukkarisen rahoittajaksi tuli somerolainen kauppias Lauri Suutela, jolle siirtyi koko yritys. Veljiensä Augustin ja Mikon kanssa hän muodosti sen Someron Linja Oy:ksi, jonka Turun Liikenne Oy osti syksyllä 1937. Suutela muutti tällöin Amerikkaan.⁵ Linja-autoilijoiksi ryhtyneitä maaseudun kauppiaita olivat myös Vieremältä kotoisin oleva Juho Huttunen, sonkajärveläinen Juho Kaarakainen ja Jyväskylän maalaiskunnasta oleva Toivo Salonen.⁶

Kauppiaiden valmiutta investoida varojaan autoliikenteeseen on havaittavissa myös kaupungeissa. Turussa ryhtyivät sekä paikallis- että kaukoliikennettä harjoittamaan kauppiat Hannes Lindroos, myöhempi Livo, ja Yrjö Reunanen.⁶ Kemissä hankkivat 1920-luvulla linja-auton Wille Luukas ja Johan Heiskanen. Viimeksimainittu oli autonomian loppuaikoina asustanut Pohjois-Ruotsissa Kii-runassa. Kemissä hän myi polkupyöriä ja radioita.⁸ Jyväskyläläinen oli kauppias Vilho Söderlund, joka kahdella nopealla Auburn-henkilöautolla liikennöi Jyväskylän ja Helsingin välillä.⁹

Monien eri alojen yrittäjiä oli linja-autoilijoiden joukossa. Ainakin Turun puolesta löytyy kaksi leipuria, turkulainen Erland Feliks Perko ja vehmaalainen E. J. Sörman. Perko ei ajanut itse, hän toimi eräänlaisena kustantajana. Aamuisin hän meni leipomotöiden päätyttyä tapaamaan kaupunkiin ajaneita kuljettajiaan ja otti heiltä ylimääräiset rahat suuren tuulikankaisen päällystakkinsa taskuun.¹⁰

Verrattaessa liikenteenharjoittajiksi ryhtyneiden yrittäjien prosenttiosuutta kaikista alalle lähteneistä yrittäjäväestön suhteelliseen osuuteen tuon ajan yhteis-

Taulukko 3. Linja-autoliikennöitsijät: Aikaisempi ammatti.

Liikenteen aloittamisvuosi	– 1922		1923–28		1929–33		1934–39		Yht.	
	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K
Syntynyt Maalla/Kaupungissa										
Oma ammatti liikennöimään ryhtyessä:										
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	2	–	3	–	–	–	–	–	5	–
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	2	1	7	1	–	–	–	–	9	2
II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät, käsityöläismestarit	16	–	102	9	31	3	44	2	193	14
II B Alempi virkamiehistö, liike-työntekijät, työnjohtajat	5	–	18	1	3	–	4	1	30	2
III A Maanviljelijät, talolliset, vuokraajat	5	–	51	–	11	–	10	–	77	–
III B Talollisen, maanviljelijän pojat	2	–	70	1	25	–	9	–	106	1
IV Käsityöammatin harjoittajat, ammattityöläiset	9	–	83	14	38	2	26	–	156	16
V A Teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa olevat erikoistumattomat ja sekatyöläiset	1	–	23	1	6	1	–	–	30	2
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit	–	–	5	–	1	–	–	–	6	–
Yhteensä	42	1	389	27	115	6	93	3	649	37

kunnassamme voidaan todeta, että he ovat olleet erittäin voimakkaasti linja-autoliikenteeseen tulossa. Heidän prosentiosuutensa liikenteenharjoittajista 1920-luvulla on 30:n tienoilla, kun taas esim. Heikki Wariksen »Muuttuva suomalainen yhteiskunta» -teoksessa on lähinnä vastaavaa kaupan ja liikenteen väestöä v. 1920 vain noin 6 %.¹¹

Taulukoista 3 ja 4 käy ilmi, että *toimihenkilöryhmään* kuuluvia oli 1920-luvun puolimaissa ja jälkipuoliskolla melko vähän, vain viitisen prosenttia. Isänsä liikkeessä olivat liikeapulaisina veljekset Arvo ja Pauli Kyttälä, jotka 1920-luvun puolivälissä aloittivat liikenteen kotiseudultaan Lopen Vojakkalasta Hämeenlinnaan.¹²

Muutamat kansakoulunopettajatkin ryhtyivät linja-autoliikennöitsijöiksi. Luonnollisestikaan he eivät itse voineet ajaa, jos aikoivat edelleen pysyä virassa.

Taulukko 4. Linja-autoliikennöitsijät: Aikaisempi ammatti, %-jakautumat.

Liikenteen aloittamisvuosi	-1922		1923-28		1929-33		1934-39		Yht.	
	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K
Syntynyt Maalla/Kaupungissa										
Oma ammatti liikennöimään ryhtyessä:										
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	4,7		0,8 0,8		—		—		0,8 0,8	—
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	7,0		2,1 1,9 3,7		—		—		1,7 1,5 5,4	
II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät, käsityöläismestarit	37,2		28,6 28,2 33,3		28,1		47,9		31,9 31,5 37,8	
II B Alempi virkamiehistö, likeyöntekijät, työnjohtajat	11,6		4,9 5,0 3,7		2,5		5,2		4,9 4,9 5,4	
III A Maanviljelijät, talolliset, vuokraajat	11,6		13,1 14,1		9,1		10,4		11,9 12,6 —	
III B Talollisen, maanviljelijän pojat	4,7		18,3 19,3 3,7		20,7		9,4		16,5 17,3 2,7	
IV Käsityöammatin harjoittajat, ammattityöläiset	20,9		24,9 22,9 51,9		33,1		27,1		26,5 25,5 43,2	
V A Teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa olevat erikoistumattomat ja sekatyöläiset	2,3		6,2 6,4 3,7		5,8		—		4,9 4,9 5,4	
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit			1,3 1,4		0,8		—		0,9 1,0 —	
Yhteensä	100		100 100 100		100		100		100 100 100	

Näin ollen myöhemmin Salossa itsenäiseksi yrittäjäksi ruvennut Pekka Laine oli v:sta 1923 alkaen Turussa kansakoulunopettaja Vuoren auton kuljettajana linjalla Kärämäki – Raunistula – Kauppatori.¹³ Viipuriin alkoi Kuolemajärveltä ajaa vuonna 1924 kansakoulunopettaja Tuomas Inkinen.¹⁴ Erikoinen yrittäjä oli saman ammatin harjoittaja Vihtori Hurttia, jonka tiedetään liikenneineen ainakin kotipuolellaan Jyväskylän – Viitasaaren -linjalla sekä reitillä Pori – Peipohja – Turku. Näiden ohella hän hankki linjaluvan mm. Joensuu – Kontiolahti – Koli -linjalle. Tämän liikennöimisestä ei kuitenkaan ole mitään tietoa, joten todennäköisesti se jäi saaduksi mutta käyttämättömäksi luvaksi.¹⁵

Myös valtion virkakuntaan kuuluvia oli liikenneyrittäjien joukossa. Korpilahdelta oleva luotsi Robert Ruppia yritti vuoden 1928 tienoilla ylläpitää liikennettä

Taulukko 5. Linja-autoliikennöitsijät: aikaisempi ammatti liikenteenharjoittamisen taustana.

Liikenteen aloittamisvuosi	-1922		1923-28		1929-33		1934-39		Yht.	
Syntynyt Maalla/Kaupungissa	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K
Oma ammatti liikennöimään ryhtyessä:										
VI A Autoalalla yrittäjänä	3	-	31	4	27	2	33	2	94	8
VI B Autoalalla kuljettajana tai muuna työntekijänä	4	-	62	8	32	2	28	-	126	10
VI C Muun liikenteen palveluksessa tai yrittäjänä	3	-	27	-	6	-	-	-	36	-
VI D Teknisellä alalla	5	-	23	5	1	-	-	-	29	5
VII Läheisiä autoliikenteessä	3	-	57	5	26	2	26	1	112	8

Prosentteina

VI A Autoalalla yrittäjänä	7,0	9,0 8,6 14,8	24,0	36,5	15,7 15,4 21,6
VI B Autoalalla kuljettajana tai muuna työntekijänä	9,3	18,0 17,1 29,6	28,1	29,2	21,0 20,6 27,0
VI C Muun liikenteen palveluksessa tai yrittäjänä	7,0	6,9 7,5	5,0	—	5,5 5,9 -
VI D Teknisellä alalla	11,6	7,2 6,4 18,5	0,8	—	5,2 4,7 13,5
VII Läheisiä autoliikenteessä	7,0	15,9 15,7 18,5	23,1	28,1	18,5 18,3 21,6

Jyväskylän – Heinolan – Lahden -linjalla.¹⁶ Poliisina oli ollut Juho Veijalainen, joka aloitti 1920-luvun puolivälissä liikenteen Viipurista Imatralle. Myöhemmin hän liittyi Viipurin Linja-auto Oy:öön.¹⁷ Poliisikonstaapeli ja maanviljelijä Jens Salmela ryhtyi v. 1923 liikennöimään linjaa Simo – Ranua.¹⁸

Maanviljelijäväestön, talollisten ja heidän poikiensa, osuus v. 1923–28 liikennöinnin aloittaneista on kasvanut alkuvaiheeseen verrattuna, onhan heitä noin 30 %. Kuvaavaa maatalouden luonteelle työvoimaa luovuttavana elinkeinona on se, että kun tämän ryhmän isien ammatti oli maanviljelijä noin 70 prosentissa tapauksista, maanviljelijöitä on aloittavien liikenteenharjoittajien joukossa vain 13 prosenttia. Selvästi enemmän onkin talollisen poikia, 18,3 %. Aiemmin on esitelty useita tällaisia. Muhoslainen maanviljelijä Hannes Vuoritsalo ryhtyi v. 1923

liikennöimään avoimella Fiat-kuorma-autolla, joka myöhemmin vaihtui samanmerkkiseen linja-autoon. Hänen linjansa ulottuivat todennäköisesti Ouluun ja Kajaaniin. Hänet mainitaan jo 1920-luvun lopulla ammatiltaan autoilijaksi.¹⁹ Talollisen poikia olivat mm. uusikaupunkilainen Väinö Tuokila ja kalajokelainen Väinö Hihnalala. Omaa linjalupaa anoessaan Tuokila oli jo muutamia vuosia toiminut autonkuljettajana, mutta anomukseen merkittiin kuitenkin ammatiksi maanviljelijän poika; ehkä sitä pidettiin luotettavampana. Hihnalalla oli samanlaisissa anomuksissa ammattina sekä autonkuljettaja että talollisen poika.²⁰

Verrattaessa maanviljelijäväestöön kuuluvien suhteellista osuutta aloittavista liikenteenharjoittajista heidän osuutensa koko Suomen kansasta, voidaan todeta, että vaikka heitä onkin v. 1923–28 aloittaneissa melko paljon (n. 31 %), tämä on hyvin luonnollista. Tuolloin oli suomalaisista maa- ja metsätalouden piiriin kuuluvia noin 60 %, joten väestösuhteensa mukaan maanviljelijäväestö olisi voinut vieläkin suuremmassa määrin olla linja-autoliikennettä aloittamassa.²¹

Edellä esitetyn perusteella onkin hyvin ymmärrettävää, että *ammattityöläisiä* 1920-luvun keskivaiheen liikennöitsijöistä on neljännes, 24,9 %. Onhan autoalan ja muun liikenteen palveluksessa olevien joukossa (VI B ja VI C) näitä yhteensä yhtä monta prosenttia, kuten ilmenee taulukosta 5. Melkoinen osa näistä oli siis autonkuljettajia itsenäiseksi autoliikennöitsijäksi ryhtyessään. Esimerkkinä voidaan mainita mm. »päivätyöläisestä ja trenkipojasta» autonkuljettajaksi noussut William Lehtinen Lauttakylästä. Hänen isänsä oli työmies. Vuonna 1927 hän sai pankkilainoin ja osamaksuin hankituksi Chevrolet-linja-auton, jolla ryhtyi liikennöimään Vampulan – Loimaan linjalla. Myöhemmin hän oli mukana perustamassa Lauttakylän Auto Oy:tä.²²

Erikoistumattomien ja sekatyöläisten sekä maaseudun työväestön osuus on ollut melko pieni, yhteensä 7,5 %. Yhteiskunnan palveluksessa oleviin on luettu tässä postinkuljettajana toimineet, joita olivat mm. aikaisemmin mainitut Lauhoset ja Kyllöset. Näihin kuului myös Armas Aalto, joka isän perintönä ajoi hevosella postia reitillä Pukkila – Porvoo. Jo v:sta 1912–13 alkaen otettiin kyytiin mukaan myös matkustajia. Noin v. 1924 Aalto hankki auton, jolla hoiti postin ym. kuljetusta kesäisin, talvella ajettiin edelleen hevosella. Myöhemmin hän hankki linja-auton. Armas Aallon kuoltua hänen leskensä jatkoi liikenteen harjoittamista kaupan ohella, kunnes myi 1950-luvun jälkipuoliskolla liikenneyrityksensä Pentti Lehtiselle.²³

Liikennealalla oli aikaisemmin esitelty Kalle Rantasärkkä, hänhän oli merimies. Työmiehenä mainitaan olleen Matti Lipposen, joka meni autoalalle töihin 1925 ja parin vuoden kuluttua perusti oman yrityksen. Vuonna 1934 hän muodosti sen Nurmeksien Auto Oy:ksi.²⁴

Ammattityöläisten ja erikoistumattomien työläisten osuus aloittavista liikenteenharjoittajista on v. 1923–28 yhteensä n. 30 %. Teollisuusväestöön kuului maamme asukkaista 1920-luvun alussa 15 %.²⁵ Näin ollen erityisesti ammattityöläisten määrä on huomattavan suuri, mutta selittyy ensi sijassa aikaisempien autonkuljettajien ryhtymisellä itsenäisiksi liikenteenharjoittajiksi.

Vuosina 1923–28 aloittaneista liikennöitsijöistä on ollut mielekästä laskea prosenttiluvut erikseen maaseudun ja kaupunkien osalta. Vaikka kaupunkilaisten lukumäärä onkin varsin pieni, eräitä eroavuuksia ilmenee numeroista selvästi. Pienyrittäjien osuus kaupungissa syntyneistä liikennöitsijöistä on viisi prosenttiyksikköä suurempi kuin maaseutulaisten joukossa. Maanviljelijäryhmä puuttuu luonnollisesti miltei täysin samoin kuin erikoistumaton työväkikin. Yli puolet kaupunkilaisista on ammattityöläisiä, ja näiden joukossa taas autonkuljettajia on melkoisesti. Turussa ryhtyi paikallisliikennettä harjoittamaan 1920-luvun puolivälissä Lumikon veljespari, Erik ja Martti, joilla oli alan kokemusta toisen palveluksessa ajamisesta. Heidän isänsä oli metallimies.²⁶

Kun tehdään yhteenvetoa vuoteen 1928 mennessä aloittaneista linja-autoliikennöitsijöistä, voidaan todeta, että valtaosa tiedossa olevista, 404 miestä, oli maaseudulta kotoisin, ja vain yhteensä 28 kaupungeissa tai kauppaloissa syntyneitä. Prosenttisesti ensiksi mainittujen osuus on 93,5 %. Kun tiedetään, että maamme kaupunki- ja kauppalaväestö ylitti 1920-luvulla 20 prosentin määrän koko väestöstä, voidaan todeta, että maaseutu oli väestösuhdettaan suuremmin osuuksin perustamassa linja-autoliikennettä. Tämä onkin luonnollista, sillä maaseudun liikenneyhteyksien puuttettahan tämä uusi liikenteen muoto juuri tulikin poistamaan.

IKÄRAKENNE

Linja-autoliikennöitsijän ikä hänen aloittaessaan on jälleen kysymys, jonka täydelliseen selvittämiseen olisi käytävä läpi seurakuntien rekistereitä. Näin ollen ei vuoteen 1922 mennessä aloittaneista tätä tietoa ole saatu kuin muutamasta, joten minkäänlaiseen tarkasteluun siltä pohjalta ei kannata ryhtyä.

Sitä, vastoin vuosina 1923–28 liikennöinnin aloittaneista on syntymäajat saatavissa yli sadasta, joten laskelmilla on jonkinlaista merkitystä. Tänä kuuden vuoden ajanjaksona linja-autoilijoiksi ryhtyneistä on yli 60 % syntynyt vuosina 1896–1905. Näihin kuuluu koko ryhmästä yli kolmannes, 34,3 %, joka on viime vuosisadan viimeisen viisivuotiskauden miehiä. He ovat siis olleet *kolmissakymmenissä*, jo jotakin ammattia harjoittavia, mutta samalla uusia mahdollisuuksia valppaasti tarkkailevia. Selvästi yli kolmekymmenvuotiaita on melko vähän, vajaa neljännes kaikista.

Tarkasteltavana ajanjaksona keski-ikäisiksi laskettavia, v. 1881–1890 syntyneitä, on noin 12 prosenttia. Linja-autoliikenne ei siis näytä houkutelleen kovin suuresti tällaista vakiintunutta väkeä.

Liikenteeseen ryhtyessään hiukan yli kaksikymmenvuotiaita, siis ammattiin yleensä vakiintumattomia, on ollut 28,4 %. Tästä ryhmästä ovat löytyneet mm. useat maanviljelijän pojat, joille kotitila ei pystynyt tarjoamaan työtä tai toivottuja mahdollisuuksia.

Taulukko 6. Linja-autoliikennöitsijät: ikä alalle ryhdyttäessä.

Liikenteen aloittamisvuosi	-1922		1923-28		1929-33		1934-39	
Syntynyt Maalla/Kaupungissa	M	K	M	K	M	K	M	K
Syntymäaika:								
-1880	-	-	1	-	-	-	-	-
1881-90	2	-	15	1	2	-	-	1
1891-95	2	-	15	-	1	-	1	-
1896-1900	-	-	44	2	6	-	8	-
1901-05	1	-	34	4	17	1	17	1
1906-1910	-	-	18	-	17	2	29	1
1911-1915	-	-	-	-	2	-	15	-
1916-1920	-	-	-	-	-	-	2	-
1921-1925	-	-	-	-	-	-	-	-
Yhteensä	5	-	127	7	45	3	72	3
Maalla ja kaupungissa syntyneet yhteensä	5		134		48		75	

Hyvin nuoria, juuri ja juuri kaksikymmentä vuotta täyttäneitä, on ollut 13,4 %. Eräänä esimerkkinä voidaan mainita yläneläinen Kustaa Mäki, maanviljelijän poika, joka aloitti v. 1928 liikenteen Chevrolet-autolla linjalla Yläne - Aura - Turku. Mäki on syntynyt v. 1908, joten hän oli itsenäiseksi liikeyrittäjäksi ryhtyessään 20-vuotias.¹

Vakiintuneen liikennemuodon yrittäjät 1930-luvulla

SOSIAALINEN TAUSTA

Taulukot 1 ja 2 sisältävät myös suuren maailmanpulan ja talvisodan välisenä aikana aloittaneiden liikennöitsijöiden taustatiedot. Selvästi ilmenee lukumäärän pientyminen tarkastelujaksoina. Ymmärrettävä selitys tälle on se, että pula-

Taulukko 7. Linja-autoliikennöitsijät: ikä alalle ryhdyttäessä, prosenttijakautumat.

Liikenteen aloittamisvuosi	- 1922	1923-28	1929-33	1934-39
Syntymäaika: - 1880	-	0,7	-	-
1881-90	40	11,9	4,2	1,3
1891-95	40	11,2	2,1	1,3
1896-1900	-	34,3	12,5	10,7
1901-05	20	28,4	37,5	24,0
1906-1910	-	13,4	39,6	40,0
1911-1915	-	-	4,2	20,0
1916-1920	-	-	-	2,7
1921-1925	-	-	-	-
Yhteensä	100	100	100	100

kaudella yritystoimintaan lähteminen oli hyvin vaikeata ja uskaliaista, toisaalta myös 1920-luvun kuluessa oli perustettu niin paljon liikenneyrityksiä, että uusia ei alalle juuri mahtunut muuten kuin eri syistä lopettaneita korvaamaan.

Varsin selvä piirre on ylempään ryhmään luettavien miltei täydellinen puuttuminen liikennöitsijöiden joukosta. Ainoa tiedossa oleva poikkeus on jalasjärveläinen Eero Lumiaho, eläinlääkärin poika, joka osti 1936 siihen asti toimineen yrityksen ja rakensi siitä 1970-luvun alkuun mennessä alueellisen liikenteen suuryrityksen. Ennen itsenäiseksi yrittäjäksi ryhtymistä hän oli työskennellyt liikealalla ja linja-autonkuljettajana.¹

Prosenttilukujen kehitys pienyrittäjien osalta on varsin mielenkiintoinen. Vertaattaessa 1920- ja 1930-lukua keskenään voidaan todeta aivan selvä *yrittäjär ryhmän kasvu*: vajaasta yhdestätoista prosentista yli kahdeksaentoista. Vuoteen 1922 mennessä aloittaneiden prosenttiosuus on lähes seitsemäntoista, mutta koko lukumäärän ollessa 12 ei siihen kannata paljon perustaa. Alemman virkamiehistön ja toimihenkilöryhmän prosenttiluvuissa ei 1920- ja 1930-luvun välillä ole merkittävää eroa. Mistä sitten saattaisi johtua yrittäjär ryhmän noin suuri kasvu? Yksi varsin luonteva selitys voi löytyä taulukon alla olevasta sarakkeesta. Ilmenehän siinä vastaavanlainen huoltajan liikenteeseen liittyvän ammatin prosentuaalinen

kasvu runsaasta viidestä viiteentoista prosenttiin. Esimerkkinä voidaan mainita aikaisemmin esitelty veteraani Johan Verner Jokinen, joka kuoli v. 1931. Tämän jälkeen hänen poikansa Arvo ja Ossi ottivat yrityksen johtoonsa.²

Toinen merkittäväksi katsottava useamman prosentin muutos on maanviljelijäperheistä lähtöisin olevien määrän yli viiden prosenttiyksikön lasku 1930-luvun »hyvinä vuosina». Vaikka vähennystä onkin, on kuitenkin todettava, että miltei 2/3 vielä 1930-luvunkin liikennöitsijöistä oli maanviljelijäperheistä lähteneitä.

Työväestön piiristä lähteneitä ei ole lamakaudella yhtään, ja sen jälkeenkään ei heidän lukunsa kohoa kovin suureksi. Vuosien 1929–33 ajalle tämä on tyypillistä, kokihan eritoten työväestö pulan ankarasti mm. työttömyytenä, jolloin isästä ei aloittelevalle liikennöitsijälle juuri takaajaksi ollut.

Yhteenvetona koko sotaa edeltäneen ajan linja-autoliikennöitsijöistä voidaan todeta, että yli 2/3 oli alkuaan maanviljelijän poikia. Suhteellisen merkittävä määrä on niin ikään pienyrittäjä- tai toimihenkilöperheistä, 10 prosentin molemmin puolin, yhteensä runsaat 20 %. Sekä ylemmistä yhteiskuntaryhmistä että työväestöön kuuluvista perheistä lähtöisin olevien linja-autoyrittäjien suhteellinen osuus on vain muutama prosenti, lähes kuriositeetinomainen määrä. Tätä älköön kuitenkaan tulkittako kovin ehdottomasti. Onhan jo aiemmin viitattu inhimillisinä pidettäviin unohtamis- ja mainitsemattajättämistapauksiin ja siihen, että läheskään kaikki yli tuhannesta sotaa edeltäneen ajan liikennöitsijästä eivät tietojen puuttuessa ole tulleet huomioon otetuiksi.

AIKAISEMPI AMMATTI

Taulukoiden 3 ja 4 absoluuttiset ja prosenttiluvut ilmentävät samaa aloittavien liikennöitsijöiden vähenemistä, joka todettiin jo edellisessä luvussa. Määrät ovat v. 1929–33 ja 1934–39 vain alle kolmanneksen vuosien 1923–28 aloittajista.

Linja-autoliikenteen alkamisvaiheessa havaittavaa suuryrittäjiksi luettavien ja ylemmän virkamiehistön siirtymistä tämän alan yrittäjiksi ei vuosina 1929–39 näytä esiintyneen. Auton hankkijoina ei ole apteekkareita, ei lääkäreitä, ei tilanomistajia jne. Tämä selittyy ainakin osittain sillä, että pahimmat yhteyksien puutteet oli poistettu, jolloin ei seutukuntien merkkimiesten aloitteisuutta tarvitu. Toisaalta uusia yrittäjiä riitti samalla alalla ennestäänkin olleiden joukosta.

Edellä olevaan päätelmään voi tulla nimenomaan ryhmien II A ja IV perusteella. *Pienyrittäjien* osuus vuosina 1929–33 on prosenttisesti suunnilleen sama, noin 28 %, ja sotaa edeltäneinä 1930-luvun vuosina peräti miltei puolet kaikista. Kuten taulukon 5 sarakkeesta VI A havaitaan, on pulakauden aikana 24 % ja sen jälkeen 36,5 % siihenastisiakin *autoalan yrittäjiä*, henkilö- tai kuorma-autoilijoita. Viimeksimainittuna toimi vuodesta 1927 alkaen hämeenlinalainen kalakauppiaan poika Jaakko Vekka, jolla oli kuorma-autoja mm. pitkän puutavaran kuljetukseen ja soran ajoon. Vuonna 1931 hän laajensi toimintaansa linja-autoliikenteeseen

reitillä Hämeenlinna – Aulanko.³ Sotkamolainen maanviljelijän poika Väinö Korhonen ryhtyi v. 1928 kolmissakymmenissä ollessaan kuorma-autoilijaksi, mistä siirtyi v. 1938 linja-autoliikenteeseen.⁴ Luonteva esimerkki vuokra-autoilun puolelta on esim. Kosti Oras, joka esiteltiin jo ajuriliikenteen yhteydessä.⁵

Toimihenkilöiden osuus v:sta 1929 alkaen alalle tulleiden liikennöitsijöiden joukossa on edelleen pieni, joskin hiukan kasvamaan päin 1930-luvun jälkipuoliskolla. Aikaisemmin on mainittu Antti Kangas, alavieskalainen metsätöyryntoimittaja, jonka sai lähtemään liikennöitsijäksi vanhemman veljen toimiminen saman alan yrittäjänä jo ennestään. Ensimmäisen oman linjan hän aloitti v. 1938 ja yhdisti seuraavana vuonna sen veljensä kanssa Kalajoen Linja Oy:ksi.⁶ Vuonna 1886 oli syntynyt Johan Emil Klemetti, joka nuoruudessaan toimi kotikaupungissaan Kemissä liikealalla kirjanpitäjänä ja Kemi Oy:ssä työyryntoimittajana ja kirjuriina. Sen ohessa hän viljeli omistamaansa maatilaa. Ylivieskaan hän muutti v. 1919 ja toimi siellä puutavarayhtiöiden piirimiehenä sekä sen ohessa harjoitti ammattimaista kuorma-autoliikennettä, kunnes v. 1938 aloitti linja-autoliikenteen reitillä Ylivieska – Nivala – Haapajärvi.⁷

Autoalalle ryhtyneiden maanviljelijöiden määrä on suhteellisesti pienentynyt lähestyttäessä talvisotaa. Olihan maanviljelijöiden ja näiden poikien osuus ennen pulakautta yli 30 %. Pulakauden aikana määrä laskee alle 30 prosentin, ja sen jälkeen jo alle viidesosan, 20 prosentin. Hämmästyttävältä tuntuu talollisen poikien suhteellisen osuuden pieneneminen yli kahdestakymmenestä alle kymmeneen prosenttiin kahtena tarkastelujaksona. Noin v. 1930 ryhtyi linja-autoliikennöitsijäksi suuren talon isäntä Juho Ojala Yläneeltä. Syynä lienee ollut se, että eräs Yläne – Turku -linjan liikennöitsijä joutui pulan alettua lopettamaan ja Ojala sai auton oltuaan hänen takaajanaan. Muutaman vuoden kuluttua Ojala myi linjan saman reitin toiselle yrittäjälle Kustaa Mäelle.⁸ Maanviljelijöitä olivat niin ikään Oulun lähistöltä Sanginjoelta oleva Arvid Ollila ja alavuslainen Juho Nisula. Ollilan vanhemmat olivat pojan syntyessä Yhdysvalloissa, missä isä työskenteli kutomatehtaassa. Perhe muutti pojan pienenä ollessa takaisin Suomeen Haapavedelle. Oltuaan autonkuljettajana Ollila muutti neljissäkymmenissä ollessaan Oulun lähistölle, missä viljeli maatilansa ja harjoitti linja-autoliikennettä Oulusta Ylikiimingin suuntaan.⁹ Juho Nisulalla oli maanviljelyksen ohella puutavarioliike. Vuonna 1937 hän aloitti linjan Seinäjoki – Alavus – Killinkoski.¹⁰

Talollisen poikia ammattinimitykseltään olivat mm. ikaalislainen Sulo Kannisto, uraislaiset Emil ja Veikko Kivelä, iisalmelainen Taneli Kämäräinen ja ullavalainen Urho Norppa. Kannisto ryhtyi v. 1930 liikennöimään 7 hengen henkilöautolla Ikaalisten Kovelahdesta Tampereelle.¹¹ Kämäräinen harjoitti maailmanpulan vuosina jonkin aikaa liikennettä Iisalmen tienoilla.¹² Urho Norppa aloitti v. 1929 liikenteen henkilöautolla linjalla Ullava – Kälviä. Liike laajeni pian sekä kaluston että linjan puolesta.¹³

Veljekset Emil ja Veikko Kivelä ovat kiintoisa tyypiesimerkki linja-autoliikenteen historiassa. Heidän maanviljelijäisensä harjoitti v:sta 1927 alkaen liikennettä

Jyväskylästä pohjoiseen päin. Pojat aloittivat oman liikenteensä seka-autolla Jyväskylän ja Uuraisten välillä v. 1936.¹⁴

Erikoistuneiden *ammattityöläisten* ryhmä kasvaa keskimääräisesti, joskin pulakauden jälkeen näyttää pienentyneen kuusi prosenttiyksikköä. Kuitenkin suhteellinen osuus tuolloinkin oli suurempi kuin 1920-luvulla ennen pulakautta. Melkoinen osa näistä erikoismiehistä oli sellaisia nimenomaan *autoalalla*. Tähän viittaavat taulukon 5 sarakkeen VI B luvut, onhan vuosien 1934–39 prosenttimäärä jopa suurempi kuin varsinaisen ryhmän IV. Selityksenä on kuitenkin se, että toimihenkilöryhmän määrä on samalla kasvanut, joten siellä on juuri autoliikenteen palveluksessa olevia. Vuonna 1954 Oulaisten Liikenne Oy:n perustaneista Pirttijärven veljeksistä kaksi, Joonas ja Matti, aloitti linja-autoilun 1930-luvulla. Joonas toimi edelliseltä vuosikymmeneltä alkaen Ville Kähkölän palveluksessa linja-autonkuljettajana ja aloitti oman linjan v. 1935 reitillä Oulainen – Haapavesi – Pulkkila – Piippola. Vuodesta 1930 lähtien oli Matti kuorma-autonkuljettajana ja perusti oman linja-autoliikenteen v. 1938.¹⁵

Erikoistumattomiksi katsottavien ja maataloustyöläisten osuus aloittaneiden liikennöitsijöiden joukossa on v. 1929–1939 pienentynyt olemattomiin. Tämä onkin hyvin käsitettävissä siltä pohjalta, että autokaluston kehittyessä myös sen hinta nousi, ja näin ollen hyvä ammattitaito ja kohtalaisen vakaa taloudellinen asema olivat merkittäviä ja välttämättömiä avuja liikennettä aloitettaessa, kuten ilmenee juuri ryhmistä II A ja IV sekä myös III A ja III B. Yrittäjissä ja erikoistuneissa ammattityöläisissä oli juuri autoalan ammattimiehiä, kun taas enää ei suoraan maataloudesta ollut kovinkaan helppoa lähteä itsenäiseksi linja-autoyrittäjäksi.

Taulukosta 5 käy ilmi, että jatkuvasti lisääntyvässä määrin on linja-autoliikennöitsijöillä myös lähisukulaisia autoliikenteen ammattimiehiä. Tämä on luonnollista. Aikaisemmin on jo todettu sukulaisuus autoalalle vetävänä vaikuttajana, mikä on ilmennyt monissa tapauksissa. Oma lukunsa tässä yhteydessä ovat ne naishenkilöt, jotka ovat joutuneet liikennöitsijöiksi miehensä kuoltua, siis tavallaan »perintönä». Esimerkiksi sopii 1930-luvulta jo esitellyn Armas Aallon leski Inkeri Aalto, joka jatkoi yritystä kauppansa ohella kolmattakymmentä vuotta.¹⁶

Verrattaessa kaupunki- ja maaseutuväestön suhteellisia osuuksia vuoteen 1928 mennessä aloittaneisiin voidaan todeta hienoinen kaupunkilaisten määrän väheneminen: 1920-luvulla 6,5 %, v. 1929–1939 vastaava luku oli 4,1 %. Kaikkiaan koko sotaa edeltäneenä aikana kaupunkiliikenne mukaan lukien oli kaupungissa syntyneiden osuus vain 5,7 % linja-autoliikennöitsijöiksi ryhtyneistä.

Tehtäessä yhteenvetoa koko sotaa edeltäneeltä ajalta aikaisempaa liikenne- tai teknistä kokemusta omaavista linja-autoliikennöitsijöistä voidaan todeta, että maaseudulta näitä tietoja on 285 ja kaupungeista 23, yhteensä 308. Koko maata tarkasteltaessa tämä näyttäisi osoittavan sitä, että lähes puolella, 47,5 prosentilla linja-autoliikennöitsijöiksi ryhtyneistä on ollut teknistä tai liikennealaa, lähinnä autoalaa, liittyvää kokemusta. Maaseudulta ja kaupungista lähtöisin olevia

verrattaessa voidaan todeta, että edeltävää ammattitaitoa näyttää selvästi enemmän olleen kaupunkilaisten keskuudessa, peräti 62,2 prosentilla, kun maaseutulaisilla vastaava prosenttimäärä on 46,6. Tämä on hyvin käsitettävissä nimenomaan maanviljelijäväestön suuren osuuden pohjalta, olihan sitä vähimmilläänkin noin 20 prosenttia.

IKÄRAKENNE

Linja-autoliikenteen aloittaneiden yrittäjien iästä voidaan todeta, että vuosina 1929–33 alalle ryhtyneiden joukossa on ollut yli 80 prosenttia 1900-luvulla syntyneitä. Yli 30-vuotiaana aloittaneiden osuus on vajaan 20 %, neljissäkymmenissä olevia ja vanhempia on vain muutama.

Yli kolmannes, 37,5 %, on ollut vähintään 24-vuotiaita ja enintään 32-vuotiaita, yleensä jossakin ammatissa toimineita, esim. autoalalla työntekijöinä tai yrittäjinä, kuten edellä todettiin.

Melko hämmästyttävältä verrattaessa sekä edeltävään että seuraavaan jaksoon tuntuu se, että 20–28-vuotiaita on jopa enemmän kuin äsken käsiteltyä varttuneempaa ryhmää, 39,6 %. Pieni osa v. 1929–33 aloittaneista liikennöitsijöistä on 1910-luvun alkupuoliskon miehiä, luonnollisesti 1930-luvun puolella itsenäisiksi yrittäjiksi ryhtyneitä.

Vuosina 1934–39 aloittaneiden liikennöitsijöiden iän normaalijakautuma on varsin puhdas: 1800-luvulla syntyneitä on enää vain kymmenen, vajaan 14 prosenttia kaikista. Noin 11 prosenttia on ollut aloittaessaan neljissäkymmenissä, miehiä »parhaassa iässä». Kolmissakymmenissä tai hiukan vanhempia on ollut 24 %. Selvästi suurin ryhmä, 40 %, on ollut *kolmenkymmenen* ikävuotensa jommallakummalla puolella. Nuoria, ammattiin vakiintumattomia on ollut vain puolet tästä määrästä päin vastoin kuin edellisenä jaksona, pulakauden aikana. Tämä painottuminen hiukan varttuneempiin aloittajiin selittyy pääosin edellisessä luvussa samaan aikaan havaittavasta pienyrittäjäryhmän suuruudesta. Useat olivat jo ennestään autoalalla, vuokra- tai kuorma-autoilijoina.

Yhteenvetona voidaan todeta, että linja-autoliikenteen yrittäjiksi ovat yleisimmin lähteneet suhteellisen nuoret miehet, kolmissakymmenissä olevat, joilla on ollut ammatti hankittuna. Mitä kauemmin autoliikennettä oli ollut, sitä enemmän tällainen ammatti oli joko autoliikenteen palveluksessa tai yrittäjänä olemista. Melkoisen paljon on ollut myös varsin nuoria linja-autoilijoiksi lähtijöitä, päälle parinkymmenen ikäisiä, joille tämä on ollut todennäköisemmin ensimmäinen vakavasti otettava ammatti. Luonteenomaista alan uutuudelle ja riskialttiudelle on, että keski-ikäisiä tai vanhempia vakiintuneita kansalaisia on uusien yrittäjien joukossa ollut jokseenkin vähän, korkeintaan kymmenen prosenttia.

Varauksena edellä esitettyyn on mainittava se, että talvisotaan mennessä aloittaneista linja-autoliikennöitsijöistä syntymäaikatiedot on saatu kahdeksaso-

sasta, noin 250:stä. Selvyys entisestä ammatista oli saatu noin kolmasosasta, kuudesta ja puolesta sadasta. Tällaisesta tarkasteltavan joukon karsiintumisesta aiheutuu ongelma sen vuoksi, että luonnollisesti lyhyen aikaa liikennöineistä ja varhain lopettaneista ei ikätietoa juuri ole saatavissa muuten kuin väestörekisteritietojen pohjalta. Kuten myöhemmin todetaan, kuitenkin muut seikat kuin yrittäjän ikä ovat todennäköisesti olleet ratkaisemassa liikennetoiminnassa menestymistä. Näin ollen tehtyjen päätelmien voidaan katsoa olevan varsin perusteltuja.¹⁷

Perhesuhteet

Aikaisemmin on todettu Onni Långsvedin ja Olavi Satulin itsenäiseksi linja-autoyrittäjäksi ryhtymisen taustalla olleen yrittäjän, työnantajan tai veljen lopettamishalu siksi, että tämä perheellisenä ei katsonut voivansa harjoittaa niin riskialtista ja heikosti kannattavaa ammattia. Långsved ja Satuli olivat tuolloin vielä poikamiehiä, ja siten vapaita ja halukkaitakin yrittäjiksi.

Taulukko 8. Linja-autoliikennöitsijät: siviilisäätaloittamisajankohtana.

Liikenteen aloittamisvuosi	– 1922		1923–28		1929–33		1934–39		Yht.	
Naimaton/avioliitossa	Nn	Av	Nn	Av	Nn	Av	Nn	Av	Nn	Av
Uudenmaan lääni	–	–	5	5	3	3	1	–	9	8
Turun ja Porin lääni	1	2	12	6	1	2	3	3	17	13
Hämeen lääni	–	1	9	4	2	1	1	4	12	10
Kymen lääni	–	–	1	6	1	–	–	2	2	8
Mikkelin lääni	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Pohjois-Karjalan lääni	–	–	4	2	1	–	–	–	5	2
Kuopion lääni	–	–	4	3	–	–	–	1	4	4
Keski-Suomen lääni	–	–	–	5	1	1	–	1	1	7
Vaasan lääni	–	–	3	5	2	–	2	4	7	9
Oulun lääni	–	–	3	3	–	2	2	2	5	7
Lapin lääni	–	–	–	2	–	1	2	–	2	3
Luovutetut alueet	–	–	–	5	–	–	–	1	–	6
Yhteensä	1	3	41	46	11	10	11	18	64	77

Näin ollen herää kysymys, oliko linja-autoliikenne poikamiesten ammatti? Asian selvittely on ongelmallista. Linjalupa-asiakirjoissa ei käy ilmi uuden yrittäjän siviilisääty. Jälleen absoluuttisen tiedon hankinta edellyttäisi äsken mainittujen kirkkoherranvirastojen käyttämistä. Merkkipäiväutisissakaan ei yleensä kerrota asianomaisen avioliiton solmimisajasta tai lasten syntymästä. Haastattelut ovat tässä olleet paras lähde: avioliittoisuutta on kysytty Linja-auto-liiton v. 1958 ja Aarne Mäkelän v. 1968 järjestämässä haastattelussa. Myös on lähdetty siitä varsin luonnollisesta olettamuksesta, että isän ja pojan ollessa linja-autoliikennöitsijöitä on katsottu viimeistään lapsen syntymävuoden olleen isän avioliiton solmimisvuosi.

Lääneistä saadut liikennöitsijäin siviilisäätytiedot ovat niukat, esim. Mikkelin läänistä ei ole ainuttakaan mainintaa.

Suhteellisen hyvin tiedot on saatu vuosilta 1923–28, olihan silloin aloittaneiden joukko paljon suurempi kuin muina tarkasteluajanjaksoina. Naimattomien ja avioliitossa olevien määrä on suurin piirtein sama, kuten on myös yhteenvetosarakkeessa asian laita. Kun saatuihin lukuihin liittyy varsin monia sattumanvaraisuuksia, ei lähes puolentoistasadan joukossa hiukan toistakymmenen yksilön ero paljon merkitse.

Yhteenvetosarakkeessa käy ilmi, että saatujen tietojen perusteella on avioliitossa olevia aloittavia liikenteenharjoittajia ollut enemmän kuin naimattomia. Tämän kappaleen alussa mainittujen esimerkkien ohella voidaan ottaa esille aivan päinvastaisiakin tapauksia. Esimerkiksi Jussi Okslahti siirtyi henkilövuokra-autoilusta linja-autoliikenteeseen juuri siksi, että perheen kasvaessa oli saatava lisää tuloja.¹ Avioliitossa oli myös Kosti Törmä perustaessaan itsenäisen yrityksensä. Hän nimenomaan totesi vaimon olleen vaikeana alkuaikana suurena tukena. Vaikeaa luonnollisesti oli, kun elettiin juuri maailmanpulan aikaa.²

Toisaalta avioliiton solmiminen on hyvin suuressa määrin ikäkysymys. Edellä todettiin sekä 1920- että 1930-luvulla alkaneiden liikenteenharjoittajien olleen nuorehkoja miehiä, joista enimmät olivat kolmissakymmenissä. Suomen Virallisen Tilaston mukaan oli esim. v. 1931 avioliiton solmineista miehistä 74 prosenttia korkeintaan 29-vuotiaita.³ Taulukosta 7 ilmeni, että uusista linja-autoliikennöitsijöistä tähän ikäryhmään kuului runsaat puolet. Avioliiton solmineita heidän joukossaan olisi siis »pitänyt olla» samoin 3/4, mutta kaikki ikäryhmätkin huomioonottaen naimisissa olevia on ollut vain n. 55 prosenttia. Näin ollen voitaneen tulla siihen lopputulokseen, että päinvastaisistakin esimerkeistä huolimatta linja-autoliikenteen aloittajat ennen sotia olivat *väestön keskimäärää enemmän naimattomia*. Ammatin riskit todennäköisesti aiheuttivat tällaisen poikamiesten suhteellisen suuren määrän. Toisaalta myös on todettu työpäivien alkuaikojen liikenteenharjoittajilla olleen usein hyvin pitkiä, joten siinäkin suhteessa tämä ala ei ollut perheelliselle kaikkein miellyttävimpiä.

Yritysmuodot ja menestys

»Toissa päivänä kokoontui joukko asianharrastajia Marttilan Seurataloon tarkoituksella perustaa auto o.y. kuntaan. Kun kokouksen puheenjohtajaksi oli valittu maanw. Frans Haapakallio, alusti kysymyksen opettaja F. F. Ansa, joka myöskin esitti hanketta warten laatimansa sääntöehdotuksen. Keskustelun jälkeen päätettiin yksimielisesti autoyhtiö perustaa ja hyväksyttiin sille esitetty sääntöehdotus. Osakepääoma 50.000 mk merkittiin heti tilaisuudessa täyteen... (Uusi Aura 13.5.1921 s. 2)

Edellisissä luvuissa on tarkasteltu linja-autoliikennöitsijöitä lähinnä henkilöinä riippumatta siitä, oliko heidän aloittamansa yritys yksityinen tai yhteisö, esim. yhtiö tai osuuskunta. Tällöin luonnollisesti jäi käsittelyn ulkopuolelle suuri määrä sellaisia liikennöitsijöitä, joista ei tiedetä muuta kuin nimi, vaikkapa Ykspihlajan Urheiluseura Reima.¹ Erilaisten yritysmuotojen vertailu tuo kuitenkin oman mielenkiintoisen lisänsä linja-autoliikenteen alkuvaiheiden tarkasteluun.

Yksityiset – yhteisöt

Taulukossa 9 ovat eriteltyinä lääneittäin kunakin ajanjaksona aloitetut liikenneyritykset sekä niiden joukossa olevat yhteisöt. Johdonmukaisuuden vuoksi on rekisteröity uudeksi myös esim. yksityisen yrityksen muuttaminen yhtiöksi, joka näin ollen ilmenee sekä sarakkeessa »aloitetut» että »yhteisöt». Verrattaessa taulukkoon 3 voidaan todeta lukumäärä noin kaksinkertaiseksi. Silti eivät tässäkään ole mukana kaikki sotia edeltäneenä aikana perustetut linja-autoyritykset, joita kaikkiaan on ollut noin kaksituhatta.²

Lääneittäiset lukumäärät vuoteen 1922 mennessä aloittaneiden osalta ovat osittain hyvinkin pienet, eihän Kuopion läänissä aloitettu ennen vuotta 1923 tällä tietoa yhtään linja-autoyritystä. Nopeimmin näyttävät autoistuneen Turun ja Porin sekä Hämeen läänit. Saatujen lukujen pienuuden takia prosenttivertailu monien läänien osalta ei ole mielekäästä, mutta koko maasta se jo kannattaa. Näin voidaan havaita, että linja-autoliikenteen alkuvaiheissa yhteisömuotoisten yritys-

ten osuus oli huomattavan suuri, yli 55 %. Tähän piirteeseen on jo aikaisemmin kiitattu, kun on todettu linja-autoliikenteen aloittamisen riskialttius. Niissä oloissa riskin jakaminen oli järkevää. Toisaalta autojen suhteellisen kallis hinta vaati useamman henkilön ryhtymään rahoittajaksi.

Vuosina 1923–28 tapahtuneelle linja-autoilun läpimurrolle ominaisena piirteenä voidaan pitää yhteisömuotoisten yritysten suurta prosentuaalista vähentymistä. Olivathan tuolloin käytössä suhteellisen halvat Fordit ja »Letukat», joita pystyi yksityinenkin hankkimaan, etenkin kun autokauppojen osamaksuehdot olivat melko helpot.³ Yhteisöjen osuus jäikin tuolloin alle 20 prosenttiin. Eniten niitä näyttää olleen Kymen, 25,7 %, Lapin ja Oulun sekä Viipurin läänissä. Kun vielä otetaan huomioon, että ennen sotia Viipurin lääniin kuului nykyisen Kymen läänin alueita, voidaan katsoa Kaakkois-Suomen olleen tuolloin erityisen suuressa määrin kiinnostunut yhteisömuotoisten autoliikenneyritysten perustamisesta. Nykyisessä Uudenmaan, Pohjois-Karjalan ja Vaasan läänissä taas tuntuu yksityinen yrittäminen olleen muita alueita yleisempää.

Monissa lääneissä näyttää vuosina 1929–33 olleen linja-autoliikennöitsijöiksi ryhtyneitä varsin vähän, joten laskelmilla ei ole paljon arvoa. Koko maassa vaikuttaa yhteisöjen määrä vieläkin supistuneen, alle 12 prosentin. Uudenmaan läänissä on tuolloin alkanut yritysten muuttaminen yhtiöiksi. Vaasan läänissä ja nyt Karjalassakin on yhteisöjen osuus vain alle 10 %. Kymen, Kuopion, Pohjois-Karjalan ja Oulun läänissä ei ole aloitettu muita kuin yksityisiä liikenneyrityksiä.

Sotaa edeltäneinä rauhallisen kehityksen vuosina on liikennettä rationalisoitu, mikä on merkinnyt mm. yhteisömuotoisten yritysten määrän suhteellista kasvua. Koko Suomessa on niitä ollut kolmannes.

Yhteenvedona voidaan todeta, että koko maassa ennen viime sotia perustetuista linja-autoyhtyrityksistä runsas viidennes on ollut erilaisia yhteisöjä. Vähiten niitä näyttää olleen Mikkelin, Pohjois-Karjalan, Kuopion ja Vaasan läänissä, alle 20 %. Muissa lääneissä yhteisöjen suhteelliset osuudet ovat suurin piirtein samansuuruiset, 21,4:stä lähes 27:ään prosenttiin. Suurin yhteisöjen osuus näyttää olleen Kymen läänin alueella.

YHTEISÖT LINJA-AUTOLIIKENTEEN HARJOITTAJINA

Liitteeseen 3 on koottu kaikki tiedossa olevat sotaa edeltäneen ajan yhteisömuotoiset linja-autoliikenteen yritykset. Vastaavat prosenttiosuudet on laskettu liitteenä 4 olevassa taulukossa. Koska nämä luvut monien läänien osalta ovat erittäin vähäiset, on taulukkoon 10 yhdistetty vuoteen 1928 mennessä ja vuosina 1929–1939 aloitetut liikenneyritykset.

Koko maasta voidaan todeta, että yleisin liikenteenharjoittajayhteisö ennen suurta pulakautta on ollut jonkinmuotoinen, lähinnä *avoin yhtiö*. Niitä on ollut

Taulukko 9. Vuoteen 1939 mennessä aloitetut yksityiset ja yhteisömuotoiset liikenneyritykset.

	–1922			1923–1928			1929–1933			1934–1939			Yhteensä		
	Aloitetut	Yhteisöt	Yhteisöt %	Aloitetut	Yhteisöt	Yhteisöt %	Aloitetut	Yhteisöt	Yhteisöt %	Aloitetut	Yhteisöt	Yhteisöt %	Aloitetut	Yhteisöt	Yhteisöt %
Uudenmaan lääni	8	4	50	50	5	10	27	6	22,2	15	7	46,7	100	22	22
Turun ja Porin lääni	26	14	53,8	171	28	16,4	56	7	12,5	32	12	37,5	285	61	21,4
Hämeen lääni	26	14	53,8	99	16	16,2	39	4	10,3	22	7	31,8	186	41	22,0
Kymen lääni	3	3	100	35	9	25,7	8	–	–	6	2	33,3	52	14	26,9
Mikkelin lääni	1	–	–	36	5	13,9	5	2	40	7	–	–	49	7	14,3
Pohjois-Karjalan lääni	3	–	–	19	2	10,5	6	–	–	4	3	75	32	5	15,6
Kuopion lääni	–	–	–	35	6	17,1	12	–	–	6	4	66,7	53	10	18,9
Keski-Suomen lääni	5	1	20	44	8	18,2	12	4	33,3	11	4	36,4	72	17	23,6
Vaasan lääni	9	7	77,8	41	4	9,8	30	2	6,7	17	4	23,5	97	17	17,5
Oulun lääni	12	9	75	33	7	21,2	15	–	–	14	2	14,3	74	18	24,3
Lapin lääni	7	3	42,9	15	3	20	8	2	25,0	4	–	–	34	8	23,5
Luovutetut alueet	5	3	60	68	14	20,6	35	3	8,9	7	5	71,4	115	25	21,7

	– 1928				1929– 1939				% – 1928				% 1929– 1939			
	Osuus- kunta	Yh- tiö	Osake- yhtiö	Muun alan yritys	Osuus- kunta	Yh- tiö	Osake- yhtiö	Muun alan yritys	Osuus- kunta	Yh- tiö	Osake- yhtiö	Muun alan yritys	Osuus- kunta	Yh- tiö	Osake- yhtiö	Muun alan yritys
Uudenmaan lääni	1	6	2	–	–	5	8	–	11,1	66,7	22,2	–	–	38,5	61,5	–
Turun ja Porin lääni	–	21	9	12	–	4	14	1	–	50	21,4	28,6	–	21,1	73,7	5,3
Hämeen lääni	1	18	8	3	1	4	6	–	3,3	60	26,7	10	9,1	36,4	54,5	–
Kymen lääni	2	6	3	1	–	–	2	–	16,7	50	25	8,3	–	–	100	–
Mikkelin lääni	–	2	2	1	–	1	1	–	–	40	40	20	–	50	50	–
Pohjois-Karja- lan lääni	–	2	–	–	–	–	3	–	–	100	–	–	–	–	100	–
Kuopion lääni	2	1	2	1	–	2	2	–	33,3	16,7	33,3	16,7	–	50	50	–
Keski-Suomen lääni	1	6	1	1	–	4	2	2	11,1	66,7	11,1	11,1	–	50	25	25
Vaasan lääni	–	7	2	2	–	4	2	–	–	63,6	18,2	18,2	–	66,7	33,3	–
Oulun lääni	–	8	2	6	–	1	1	–	–	50	12,5	37,5	–	50	50	–
Lapin lääni	–	3	2	1	–	–	1	1	–	50	33,3	16,7	–	–	50	50
Luovutetut alueet	4	4	5	4	–	2	5	1	23,5	23,5	29,4	23,5	–	25	62,5	12,5
Yhteensä	11	84	38	32	1	27	47	5	6,7	51,0	23,0	19,4	1,3	33,8	58,8	6,3

1) Muun alan yritys: laivayhtiö, osuuskauppa, sairaala, teollisuuslaitos, urheiluseura

koko määrästä yli puolet, 51 %. Lääneittäin tarkasteltuna tilanne näyttää olevan pääpiirteissään sama. Poikkeuksena ovat eräät muutaman yhteisömuotoisen yrityksen läänit, mutta myös luovutetulla alueella, lähinnä Viipurin läänissä on osakeyhtiöitä ollut enemmän.

Esimerkkejä tällaisista yhtiöistä on lukuisia eri puolilta Suomea. Karjalassa aloittivat antrealaiset Matti Jaakonsaari ja Tuomas Mansikka 1920-luvun alkupuolella linjan kotiseudultaan Viipuriin. Ainakin Mansikka oli talollisen poika.¹ Samalla vuosikymmenellä perustivat Säkkijärven rannikon puolen asukkaat Rannikkolaisten Autoyhtymän, joka 1930-luvun lopussa muutettiin osakeyhtiöksi ja myytiin pian Säkkijärven kunnalle.² K. Arvid Haldin oli v. 1925 perustamassa avointa yhtiötä nimeltä Haldin & Rose, joka v. 1928 muutettiin osakeyhtiöksi.³ Aikaisemmin on mainittu iiläiset Vilppu Alamäki ja Jaakko Kurttila, joiden liikenne Ii – Oulu alkoi v. 1925. Pian Kurttila kuitenkin luopui liikennepuolesta; hänelle jäi yrityksen jaossa autokorjaamo, Alamäelle linja-autoliikenne.⁴

Lapista on tieto miltei Uudenkaupungin auton aikaisesta linja-autoliikennesuunnitelmasta. Kemijärveläinen talollinen R. E. Kalliosalmi ja kemiläinen maanviljelijä Jaakko Jämsen anoivat v. 1906 kuvernööriltä lupaa moottoriajoneuvoliikenteeseen reitillä Kemi – Rovaniemi – Kemijärvi. Keväällä 1907 tuli heidän tilaamansa auto Helsinkiin, mutta liikenne jäi varmaankin aloittamatta. Rautatie saatiin Rovaniemelle v. 1909, mikä lienee tehnyt tarpeettomaksi autoliikenteen suunnittelun.⁵ Samanlainen yhtymä oli ranualaisten kauppiaiden Oskari ja Kalle Erkkilän v. 1922 aloittama liikenneyritys linjalla Ranua – Simon asema.⁶

Varsin yleinen liikenneyrityksen nimi 1920-luvulla oli esim. Veljekset Matikka. Nämä aloittivat v. 1923 liikenteen linjalla Rauma – Turku.⁷ Uudenmaan läänissä Rajamäellä toimi Veljekset Penttilän linja-autoyrittäjä.⁸ Kainuussa yrittivät alalla jonkin aikaa 1920-luvulla Veljekset Nieminen.⁹

Tyypillinen yrityskehitys on Oy Liikenne Ab:n muodostuminen. Vuonna 1927 perustivat Erik Franck, Fredrik W. Judén ja Toivo Salokoski Judén & Kumpp.-yhtiön, joka muutaman vuoden kuluttua Lauri Ariman tultua mukaan muutettiin osakeyhtiöksi ja merkittiin kaupparekisteriin v. 1935.¹⁰

Koko Suomessa näyttää *osakeyhtiöiden* määrä ylittäneen 20 %, ja liitteistä 3 ja 4 ilmenee, että niiden suhteellinen osuus on kasvanut alkuajasta myöhempään tarkastelujaksoon (1923–28) siirryttäessä. Edellä todettiin jo muutaman yrityksen muuttuminen osakeyhtiöksi. Luonnollisesti suoraan yksityisistäkin yrityksistä tehtiin osakeyhtiöitä. Esimerkkinä Karjalasta olkoon Koiviston Auto Oy, jonka Toivo Tommola perusti v. 1928 aloitettuaan liikennöinnin pari vuotta aikaisemmin, sekä v. 1926 perustettu Tienhaaran Auto Oy, joka ennen pitkää ajoi lähiliikenteen ohella myös pitkiä linjoja.¹¹ Varsinais-Suomen puolella on 1920-luvulta tiedossa mm. Kuusjoen, Laitilan, Ruskon ja Yläneen Auto Oy:t.¹² Volmar Mäkisen yhteydessä oli jo esillä turkulainen Maarian Matkailu Oy, joka Mäkisen liittyessä siihen v. 1924 oli kuuden auton yritys.¹³

Liitteestä 3 ilmenee, että ajanjaksona 1923–28 on linja-autoliikennettä harjoit-

tamaan perustettu useita *osuuskuntia* eri puolilla maataamme. Kaakkois-Suomessa näyttää tällainen yritystoiminta olleen runsainta. Esimerkkeinä voidaan mainita Viipurin paikallisliikenteeseen perustetut Linnasaaren, Sorvalin ja Tammisuon auto-osuuskunnat sekä Viipurin Autoliikenne Osuuskunta. Nykyisen Kymen läänin puolella oli 1920-luvulla Tainionkosken – Imatran Auto-osuuskunta sekä todennäköisesti ainoa pitkäikäinen osuustoiminnallinen liikenneyritys, v. 1924 perustetusta Lappeen Osuusautosta muodostunut Saimaan Osuus-Auto.¹⁴ Kuopion läänin muutamien yhteisöyritysten joukossa kaksikin osuuskuntaa muodostaa jo melkoisen prosenttimäärän. Nämä olivat 1920-luvun jälkipuoliskolla perustetut Pielaveden ja Varpasten Auto-osuuskunnat, mutta niidenkään toiminta ei jäänyt kovin monivuotiseksi.¹⁵

Pulakauden alkamisvuodesta talvisotaan asti ulottuvana kautena näyttää yhtiöiden ja osakeyhtiöiden suhteellinen osuus kääntyneen päinvastaiseksi. Yhtiöitä on nyt kolmannes, kun taas osakeyhtiöitä on yli puolet. Liitteet 3 ja 4 osoittavat, että vielä lamakauden aikana oli yhtiöitä enemmän, mutta 1930-luvun jälkipuoliskolla peräti 3/4 oli osakeyhtiöitä. Tämä johtuu nimenomaan siitä, että tuolloin suuri määrä yrityksiä muutettiin osakeyhtiöiksi.

Esimerkkeinä voidaan Karjalasta mainita Viipurin paikallisliikenteeseen muodostettu Torkkelin Liikenne Oy sekä Kannaksen Matka-autot Oy ja Karjalan Linja-auto Oy.¹⁶ Uudeltamaalta todettakoon vaikkapa seuraavat: Hugo Danska, Hartikan ja Lauhkosen veljekset sekä Einar Lotila perustivat v. 1935 Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n.¹⁷ Samana vuonna syntyi Malmin Linja-auto Oy, josta myöhemmin muodostettiin Helsinki–Maaseutu-Liikenne Oy.¹⁸ Vuonna 1935 muutti Emil Korsisaari yrityksensä Nurmijärven Linja Oy:ksi ja Arne Sacklén pari vuotta aiemmin aloittamansa Matkustajain Auto Oy:ksi.¹⁹

Nimenomaan Lounais-Suomi näyttää olleen 1930-luvulla osakeyhtiöiden luvattua aluetta. Siellä näet perustettiin jo vuosikymmenen alussa Pyhärannan Linja-auto Oy Väinö Kallion johdolla ja Turun Liikenne Oy mm. Verner Arvelan ja Volmar Mäkisen toimesta. Viimeksi mainittu yrityshän osti v. 1936 Lauri Suutelalta Someron Linja Oy:n, jonka nimi otettiin koko liikkeen nimeksi.²⁰

Talvisotaa edeltäneinä kuutena vuotena Turun ja Porin läänissä aloitetuista yhteisömuotoisista liikenneyrityksistä vain kaksi oli muita kuin osakeyhtiöitä, kuten käy ilmi liitteestä 3. Porin puolesta voidaan mainita ainakin seuraavat: Eino ja Frans Isotalon Vähärauman Linja-auto Oy, Arvo Niemisen Porin Linja-auto Oy, S.J.J. Juholan Porin Liikenne Oy sekä luonnollisesti Jalmari Niinikosken Arvo Kreulan ja Eero Louhen kanssa perustama Satakunnan Liikenne Oy.²¹ Alkuvuodesta 1934 merkittiin kaupparekisteriin Lauttakylän Auto Oy, jonka perustajao-sakkaita olivat Heikki Nieminen, Antti ja Jalmari Keinonen, Vesa Heinonen, William Lehtinen sekä Lauri ja Alma Heikkilä. Jo v. 1929 nämä olivat muodostaneet Yhtyneet autoilijat -nimisen avoimen yhtiön, jolla olleiden autojen ohella osakkailla oli edelleen ollut omiakin autoja ja linjoja.²²

Tampereen tienoilla perustettuja suuria osakeyhtiöitä olivat Leino ja Kumpp.

-yhtiön pohjalta v. 1935 muodostettu Tampereen Liikenne Oy sekä Yrjö Penttilän ja Tampereelta lännen suuntaan liikennöineiden Antti Antilan, Adrian Moision, Jussi Myllymäen sekä Eino ja Taavetti Sarkin Länsi-Linjat Oy.²³

Varsin luonnollista on, että 1930-luvullakin perustettiin linja-autoliikenteeseen yhtiöitä, mutta kuten liitteistä 3 ja 4 ilmenee, niiden suhteellinen osuus oli selvästi vähenemään päin. Luottamus osuuskuntamuotoiseen liikenteen harjoittamiseen näyttää olleen hyvin vähäinen, 1930-luvun alkupuolelta on vain yksi tällainen yritys.

Poliittista liikennöintiä

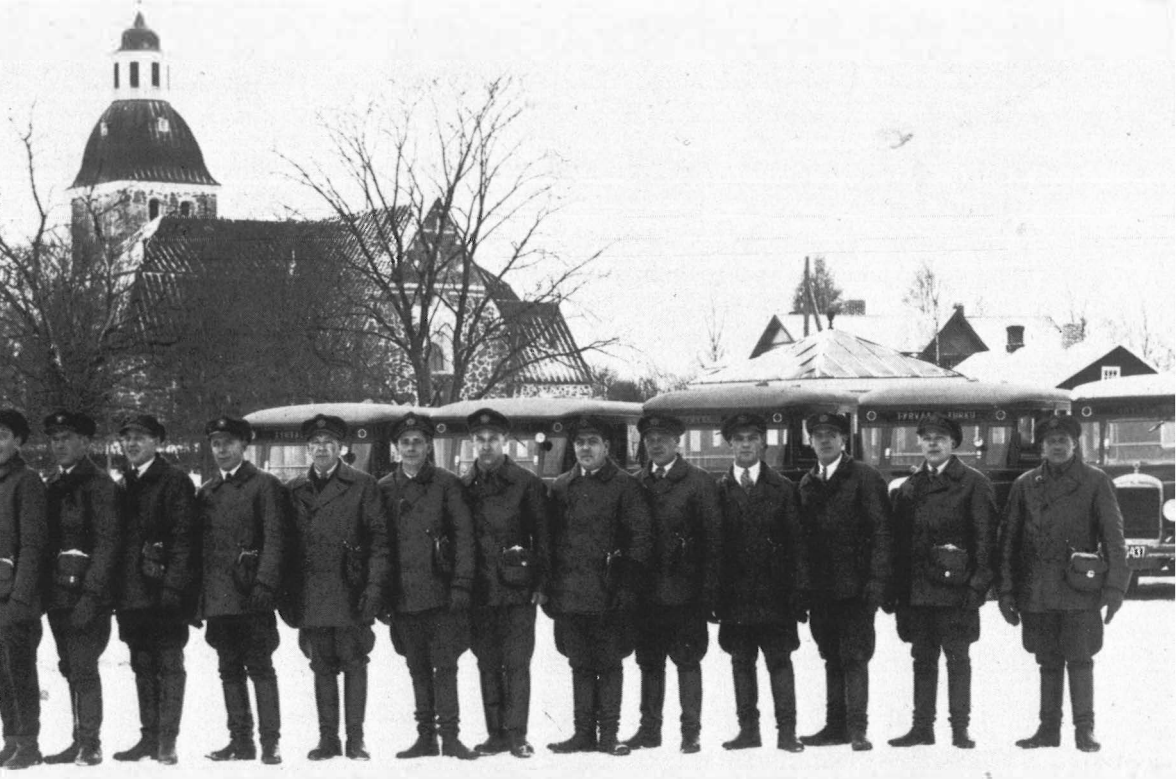
Tämä väliotsake saattaa tuntua oudolta. Liikennepoliittikka on kyllä tuttu käsite, mutta voiko liikenne muulla tavalla olla poliittista? Linja-autoliikenteen alkuvaiheissa on eräissä tapauksissa havaittavissa poliittisaatteellistakin taustaa yritysten perustamiselle. Edellä esitellyn Saimaan Osuus-Auton perusmuoto Lappeen Osuus-Auto lähti alkuun työväestön aloitteesta, mutta poliittista väriä haluttiin välttää, tapahtuihan sen rekisteröiminen Pellervo-seuran avustuksella. Pääasiassa rautatieläisiä oli jäsenenä viipurilaisissa Linnasaaren Auto-osuuskunta Voima i.l.- ja Viipurin Autoliikenne Osuuskunta-yrityksissä.²⁴

Tampere oli myös suuri työväen keskus, jossa 1920-luvun puolivälissä herätettiin ajatus Pispalan Työväen Auto-osuuskunnan perustamisesta. Sanomalehdessä olleessa perustamiskokousilmoituksessa sanottiin näin, mutta kokoukseen tuli myös muunmielistä väkeä, joten aloitettu yritys olikin Pispalan Auto Oy. Yritys ei kuitenkaan menestynyt, konkurssi tapahtui v. 1927, jonka jälkeen liikennettä jatkoi Oy Auto-Tarvike Ab.²⁵

Kemissä ei osuustoiminta ollut ainakaan itsetarkoitus, sillä siellä perustettiin v. 1925 Kemin Työväen Auto Oy. Se harjoitti paikallisliikennettä Sauvosaaresta Karihaaraan ja Veitsiluotoon. Tälle kilpailijaksi muodostivat yksityiset autoilijat Kemin Autoilijat Oy:n. Yritysten välisessä kilpailussa politiikka syrjäytti taloudelliset näkökohdat, minkä seurauksena oli kummankin kuihtuminen noin 10 vuodessa. Autoilijoiden johtokunnassa ollut Hannes Hietala veljineen ryhtyi tämän jälkeen harjoittamaan vastaavaa liikennettä.²⁶

Muun alan yritykset

Tähän asti on käsitelty linja-autoliikennettä harjoittamaan perustettuja yhteisömuotoisia tai yksityisiä yrityksiä, johon ryhmään on myös luettu yksityisten kauppiaiden ryhtyminen liikenteenharjoittajiksi o.t.o. Eräiden linja-autoliikenteeseen mukaan tulleiden yhteisöjen voidaan kuitenkin katsoa olleen täysin oman alansa ulkopuolella. Erityisen runsasta tämä näyttää olleen 1920-luvulla, kuten ilmenee taulukosta 10. Liitteet 3 ja 4 osoittavat vielä, että suurin näiden osuus yhteisöistä oli nimenomaan varhaisvaiheessa, vuoteen 1922 mennessä. Uuden-



Lauttakylän Yhtyneet autoilijat kuljettajineen jouluna 1929. Joka miehellä lämpimästi yllä ja rahastuslaukku visusti mukana. Antti Keinosen kokoelma.

maan ja Pohjois-Karjalan lääneissä ei tällaisia liikennöitsijöitä näytä olleen lainkaan.

Muun alan kuin linja-autoliikenteen yrityksiksi on laskettu tässä laivayhtiöt, osuuskaupat, sairaalat, teollisuuslaitokset ja urheiluseurat. Kahden ensin mainitun mukaan ottaminen on jossakin mielessä tulkinnanvaraista, onhan toinen liikenteen alalla ja toista voidaan hyvin perustein verrata yksityiseen kauppaliikeseen, jonka toimialan laajentamista voidaan pitää luonnollisena. On kuitenkin katsottava niiden edustavan siinä määrin erilaista toiminta-alaa kuin autoliikenne, että ne ansaitsevat tulla käsitellyiksi tässä ryhmässä.

Lukumääräisesti suurin osa näistä muun alan yrityksistä on ollut osuuskauppoja, 20 kolmestakymmenestäseitsemästä, 54 prosenttia. Erityisen innokkaita liikennealan toimintaan näyttävät olleen Lounais-Suomen ja Oulun läänin osuustoiminnalliset kauppaliikkeet. Varhaisimpana tarkastelujaksona, vuoteen 1922 mennessä, ovat liikenteensä aloittaneet Laitilan ja Luvian Osuuskaupat, Osuusliike Maapohja Aurasta, Mynämäen ja Nousiaisten Osuusliikkeet, Turun ja Vehmaan Osuuskaupat sekä Vehmalaisten Osuusliike TI. Karjalasta. Saatujen tietojen mukaan Huittisten ja Kosken Osuuskaupat alkoivat liikennöidä v. 1923.²⁷

Oulun läänissä ryhtyivät vuoteen 1922 mennessä linja-autoliikenteeseen Pudasjärven, Siikajoen ja Rantsilan Osuuskaupat. Vuonna 1923 aloittivat yhteisen liikennöinnin Muurasjärven ja Reisjärven Osuuskaupat linjalla Sievi – Reisjärvi Muurasjärvi – Pihtipudas. Samoihin aikoihin aloitti kaupunki- ja lähiliikenteensä

Oulun Osuuskauppa.²⁸ Vielä v. 1930 lienee liikennelupa ollut Ylikiimingin Osuuskaupalla.²⁹

Muualla osuuskauppojen linja-autoliikenne näyttää olleen harvinaisempaa. Hämeessä liikenneyrityksenäkin toimi Lammin Osuuskauppa³⁰, Karjalassa Heinjoen Osuuskauppa.³¹ Vaasassa liikennöi kauppatorin ja Mustasaaren välillä Työväen Osuusliike r.l., mutta sekin luopui jo 1920–30-lukujen vaihteessa.³²

Myöhäisin ja todennäköisesti pitkäaikaisin osuuskaupan liikenneyritys on ollut *Osuusliike Sallalla*, joka aloitti linjan Rovaniemi – Kemijärvi – Kuolajärvi kahdella seka-autolla v. 1930.³³ Tuotanto-osuuskunnista ainakin Hartolan Osuusmeijeri r.l. ja Punkalaitumen Osuusmeijeri Oy ovat harjoittaneet linja-auto-liikennettä 1920-luvulla.³⁴

Useimmat edellä esitellyistä osuustoiminnallisista liikkeistä luopuivat linja-autoliikenteestään varsin nopeasti, yleensä viimeistään 1920- ja 1930-lukujen vaihteen tienoilla. Lopettamisen syynä lienee ollut periaatteellinen kannanotto, toisaalta myös kauppaliikkeiden kuorma-autot eivät enää kelvanneet linja-autoliikenteessä käytettäväksi.³⁵

Muun alan yrityksiksi on luettu myös sisävesilavayritykset. Kuitenkin esim. Luopioisten Höyrylaiva- ja Auto Oy kuuluu selvästi myös autoliikenteen yrityksiin. Nuijamaan Höyrylaiva-osuuskunta aloitti parinkymmenen vuoden laivaliikenteen jälkeen myös autoliikenteen linjalla Viipuri – Nuijamaa – Lappeenranta v. 1925. Osuuskunnan tilalle perustettiin Nuijamaan Auto Oy, jonka osakekannan Anton Mononen ja Yrjö Toikkanen melko pian ostivat perustajaosakkailta, höyrylaivaosuuskunnan jäseniltä.³⁶ Tarkasteltaessa aikaisemmin laivaliikennettä autoliikenteen taustana on mainittu muutamia muitakin vastaavanlaisia yrityksiä.

Liikenteelle varsin vieras yrittäjä on sairaala, mutta näitäkin on linja-autoilun aikana ollut vähintään kaksi. Karjalassa Halilan Parantola liikennöi 1920-luvulla linjaa Halila – Uusikirkko – Kanneljärvi.³⁷ Vuonna 1934 aloitti Halikon Piirisairaala liikenteensä Saloon, joka jatkuu edelleen.³⁸ Näissä tapauksissa on ilmeisesti ollut kysymys esiintyneen kuljetustarpeen tyydyttämisestä.

Samanlainen tausta lienee teollisuuslaitosten liikenteen harjoittamisella. J. A. Röman osti Yhtyneiltä Paperitehtailta liikenteensä Jämsänkoski – Jämsä – Olkkolan saha viime sotien jälkeen.³⁹ Enso-Gutzeit Oy aloitti yhdellä linja-autolla linjan Enso-Vuoksenniska v. 1929. Toiminta jatkui noin vuoden ajan.⁴⁰

Urheiluseurojen linja-autoliikenteen tarkoitus lienee ollut urheilua tukevan rahoituksen hankkiminen, kuten erilaiset huvitilaisuudet bingo mukaan luettuna myöhemmin. Tietoja tällaisista on eri puolilta Suomea. Kemin Into harjoitti paikallisliikennettä 1920-luvun puolivälissä.⁴¹ Ykspihlajan Urheiluseura Reima kilpaili yksityisten liikennöitsijöiden kanssa linjalla Kokkola – Ykspihlaja noin v. 1926.⁴² 1920-luvun puoliväliin ajoittuu myös Voikkaan Viestin yhden ajokauden jatkunut liikennöinti reitillä Voikkaa – Harju as.⁴³ Vielä 1920- ja 1930-luvun vaihteessa toimi liikenteenharjoittajana Jyväskylän – Vaajakosken linjalla Urheiluseura Veikot.⁴⁴

Yhteenvetona voidaan todeta, että yleensä muiden kuin varsinaisten linja-auto-liikenteeseen perustettujen yritysten liikenteen harjoittaminen on jäänyt varsin lyhytaikaiseksi. Alkuvaiheessa eräillä alueilla innokkaista osuustoiminnallisista kauppaliikkeistäkään ei kauan liikennöinyt kuin yksi. Monissa tapauksissa liikennetarve ja ehkä myös käteväksi oletettu tulojen hankkimistapa saivat aikaan linja-autoliikenteen aloittamisen, mutta pelkästään tälle alalle antautuneiden yrittäjien ilmaantuminen sai useimmat liikennettä »oman toimen ohessa» harjoittavat yhteisöt luopumaan tästä toiminnasta.

Yritysten kasvu ja yritysmuoto

»Liikenteen saavutettua tämän laajuuden katsoi Matti Ruponen parhaaksi muodostaa perheyhtiön, jolle hän luovutti kaikki omistamansa 26 linjaa liikennekalustoineen.»
(Pentti S. Kärmeniemi 1958 s. 15)

Edellä on useassa yhteydessä tullut esitellyksi yrityksiä, joiden koko jo liikennöinnin alkuaikoina alkoi kasvaa. Syynä oli toisaalta normaali yritystoiminnan kehityslinja yhtyneenä esiintyvään liikennetarpeeseen, toisaalta K. Arvid Haldinin kertomalla tavalla »lisättiin liikennettä tarpeen mukaan, jotta suojauduttaisiin kilpailulta».¹

Yritysten koon määrittäminen on monessa suhteessa ongelmallista. Osakeyhtiöstä voidaan luonnollisesti ottaa selville osakepääoman suuruus, mutta esim. yksityiseen yritykseen vertaaminen on tällöin täysin mahdotonta. Näin ollen on pidetty vertailukriteerinä linja-autojen määrää ja otettu tarkasteluajankohdaksi talvisotaa edeltänyt aika vuonna 1939. Linja-autoyrityksistä ei tarkkoja ja täysin vertailukelpoisia tietoja tältä osin ole saatavissa. Linja-autoliiton arkistossa on nimenomaan toiminnan alkua ajoilta muutamista osastoista jäsenmaksutilityksiä, joista ilmenee suurin piirtein autojen lukumäärä, mutta kun samalta ajalta näitä tietoja ei ole saatavissa koko maasta, pohja putoaa vertailulta. Yrityshistoriikit ja haastattelut ovat näin ollen tämän selvittelyn pääasiallinen lähde. Myös Raevuoren teoksessa »Linja-autoliikenteen vaiheet» on saatavissa tiedot monien yritysten koosta sodan kynnykseltä.

Suuri osa suomalaisista linja-autoyrityksistä oli jokseenkin pieniä sotaa edeltävänä aikana, muutaman tai vain yhden auton omistajia. Kuten edellisessä luvussa todettiin, yhtiömuotoinen yritystoiminta yleistyi 1930-luvulla linja-autoliikenteessä. Useimmissa tapauksissa nimenomaan suurten yritysten osalta oli tällöin kysymyksessä siihenastisten yhden tai muutaman auton yrittäjien yhteenliittymi-

nen. Tyypillisenä esimerkkinä voidaan mainita Malmin Linja-auto Oy, jonka perustajina oli 23 pienliikennöitsijää. Kukin näistä ajoi uudessa yhtiössä yhtä autoa. Talvisotaan mennessä osakkaiden ja tässä tapauksessa siis myös autojen lukumäärä todennäköisesti pysyi samana.²

Monet linja-autoyrietykset kasvoivat niin ikään puhtaasti siten, että uusia linjoja avattiin. Haastattelussa monien laajennusten syyksi ilmoitetaan lakonisesti »liikennetarve».³ Muille yrityksille kannattamattomiksi käyneiden linjojen huostaanotto tai hyvinkin menestyvän toiminimen ostaminen laajensi monia aina suuryrityksen tasolle asti. Esimerkiksi kelvannee alalta miltei jokainen suurehko yritys. Eräitten linja-autoyrietysten historiategoksissa on useita mainintoja tällaisista kaupoista. Matti Ruponen osti v. 1934 liikennöitsijä Miikkulaiselta Käkisalmen ja Sortavalan välisen linjan, samana vuonna Niinisolta ja Laaksolta Viipuri – Heinävesi – sekä Maliselta Viipuri – Vuoksenranta -linjan. Vuonna 1935 tehtiin kauppa Juho Veijalaisen kanssa Viipuri – Kirvu -linjasta. Pari vuotta myöhemmin Ruponen osti Tuomas Mansikalta ja Matti Jaakonsaarelta linjan Viipuri – Antrea – Vuoksenranta kk. Toivo J. Honkasen johtama Savonlinja Oy osti v. 1931 A. Outiselta Mikkeli – Juva – Savonlinna – ja A. Luokkaselta Mikkeli – Kangasniemi -linjan. Vuonna 1933 laajennettiin liikennettä Kangasniemen suuntaan ostamalla E. Pynnöseltä kaksi linjaa. Vuonna 1934 Savonlinja Oy osti A. Kovaselta kaksi Mikkelin ja Jyväskylän välistä linjaa ja Albin Kettunen luopui yhtiön hyväksi Mikkeli – Lappeenranta – Viipuri -linjastaan. Wäinö Paunu osti 1930-luvun jälkipuoliskolla Näsijärven itärantaa liikennöineen Urho Visakoivun liikenteen ja rinnallaan Tampereen – Nokian linjaa liikennöineen Kalle Mikkolaisen yrityksen, kuten myöhemmin todetaan.⁴

SUOMEN SUURIMMAT LINJA-AUTOYRITYKSET V. 1939

Taulukossa II on esitetty talvisodan alkamisvuoden Suomen suurimmat linja-autoyrietykset. Kuten jo on todettu, monet tiedot on saatu haastatteluin, joten muutaman yksikön vaihtelut suuntaan tai toiseen ovat mahdollisia. Luonnollisesti on myös joku sotaa edeltäneen ajan merkittäväkin yritys saattanut jäädä kirjoittajan tietoon tulematta. Yleispiirteisen kuvan luvuista kuitenkin epäilemättä saa.

Taulukossa mainitsematta jääviä yrityksiä, joiden autoluku ei yltänyt kahteenkymmeneen, mutta oli n. 10 tai enemmän, olivat mm. seuraavat: kajaanilainen S. E. Blomqvist, Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy, Kannaksen Matka-auto Oy, Kossilan Liikenne Oy, Lappeen Osuus-Auto, Oy Lohjan Liikenne Ab, Juho Emil Peltonen, Linjaliike Rajala, Savo-Karjalan Linja Oy sekä Torkkelin Liikenne Oy.²

Taulukko 11. Yli 20 linja-auton yritykset Suomessa v. 1939.¹

Savonlinja Oy	81
Someron Linja Oy	71
Tampereen Liikenne Oy	65
Viipurin Linja-auto Oy	50
Wäinö Paunu	45
Lauttakylän Auto Oy	43
Linja-autoliike M. Ruponen Oy	42
Kuopion Liikenne Oy	40
Satakunnan Liikenne Oy	40
Turun Seudun Matka-autot	32
Kotkan Linja-auto Oy	30
Oy Liikenne Ab	27
Malmin Linja-auto Oy	23
Hj. Holmström	22
Länsi-Linjat Oy	22
Ab Haldin & Rose Oy	20
Lievonen & Rikkinen	20
Tienhaaran Auto Oy	20
<hr/>	
Yhteensä	693

Merkillepantava piirre on, että neljää lukuun ottamatta kaikki mainituista miltei kolmestakymmenestä ovat yhtiömuotoisia. Myöhemmin muuttivat myös Blomqvist, Holmström, Paunu ja Peltonen yrityksensä osakeyhtiöiksi.

Käytännöllisesti katsoen kaikki linja-autoliikenteen harjoittajat kuuluivat Linja-autoliittoon tuolloinkin, ennen viime sotia. Poikkeuksen muodostaa tosin kunnallinen liikennelaitos, jollainen oli Helsingin kaupungilla. Sillä oli 50 vauhua.³ Suomessa oli rekisteröitynä v. 1939 noin 3 200 linja-autoa.⁴ Tästä määrästä oli n. 830 em. suurten tai suurehkojen yritysten omistuksessa. Edellä mainittuja pienempiä yrityksiä oli noin 720, LAL:n jäsenmäärä oli näet n. 750.⁵ Kun jätetään myös Helsingin kaupungin omistamat autot luvusta pois, pienempien yritysten keskimääräiseksi linja-autojen määräksi saadaan 3,2. Koko maan linja-autokannasta yli neljännes oli vajaan kolmenkymmenen suurimman yrityksen hallussa.

Useamman auton omistajia oli alle kymmenen auton yritystenkin joukossa runsaasti. Esimerkkeinä mainittakoon Tampereen tienoilla liikennöivä Alhonen & Lastunen sekä lieksalainen Väinö A. Lukkarinen, jolla oli ennen talvisotaa 5 linja-autoa, 6 kuorma-autoa ja 1 henkilöauto. Tämä metsänvartijan poika oli lapsuudessaan huutolaisena. Varhain hän meni savotoille ajomieheksi ja työskenteli sitten maailmansodan aikoina viitisen vuotta Torniossa välitysliikkeessä. Kotiseudulle palattuaan hän ryhtyi vuokra-autoilijaksi.⁶ Mynämäkeläistä Jalmari Aittomaata voidaan pitää tämän pienehköjen yritysten ryhmän keskivertona, sillä hänellä oli 1930-luvulla 3 linja-autoa ja 2 kuorma-autoa.⁷

Yli 20 auton yrityksistä kaksi on jo nimensä perusteella puhtaita perheyriityksiä, nimittäin Paunu ja Holmström. Myös M. Ruponen Oy ja Emil Halosen Kuopion Liikenne Oy ovat laskettavissa samaan ryhmään. Joka tapauksessa voidaan

todeta, että suurimmista linja-autoyrittäjistä noin 3/4 oli muodostunut useamman liikkeen yhdistämisen tuloksena tai perustettu tyypilliseksi osakeyhtiöksi, esim. Ab Haldin & Rose Oy.

Näiden suurimpien yritysten omistajien ja osakkaiden sosiaalisesta ja omasta ammattitaidustasta voidaan todeta, että aikaisemmin esitettyyn linja-autoliikennöitsijöiden sosiaaliseen ja ammattijakautumaan verrattuna ei näistä muodostu mitään erityistä yläluokkaa sen enempää syntyperänsä kuin oman ammattinsa-kaan perusteella. Monet on esitelty edellisissä luvuissa, esim. Wäinö Paunu, Hjalmar Holmström, Emil Halonen, Matti Ruponen, Lauttakylän Auto Oy:n perustajat ym.

Maan suurimmaksi linja-autoyrittäjäksi oli vuoteen 1939 mennessä kasvanut mikkeliäinen *Savonlinja Oy*. Sen pääosakkaat olivat aloittaneet liikennetoimintansa jo 1920-luvun puolivälissä. Vuonna 1929 oli muodostettu toiminimi Toivo J. Honkanen ja kumppanit, jossa Honkasen ohella olivat osakkaina Nestor Hälikkä ja H. M. Piispanen, joka kuitenkin myi seuraavana vuonna osuutensa kumppaneilleen. Tällöin muodostettiin uusi yhtymä: Honkanen, Nojonen & Hälikkä, jonka uusi mies oli Joutsaan liikennöivä Onni Nojonen. Toimitusjohtajaksi valittiin Honkanen, vuonna 1900 syntynyt maanviljelijän poika. Osakkailla oli yhtymän ohella edelleen myös omia linjoja ja autoja. Vuonna 1932 tuli mukaan liikennöitsijä Toivo Koivisto. Näiden neljän perustamana syntyi Savonlinja Oy alkuvuodesta 1935. Nojonen luopui osakkuudestaan pian, samoin Koivisto v. 1938.⁸

Someron Linja Oy:n perustamis- ja alkuvaiheista on tehty selkoa, mutta Volmar Mäkisen yhtiötoveri Verner Arvela on ehdottomasti syytä mainita. Hän oli syntynyt maanviljelijän poikana v. 1886 ja työskenteli nuoruudessaan kotitilallaan, kunnes v. 1913 osti Paimiosta maatilan, jonka hoitamisen ohessa harjoitti puutavaraliikettä. Vuonna 1921 hän lähti autoalalle aloittaen linjan Turku – Rauma. Seuraavassa vuosikymmenen vaihteessa hän ryhtyi liikennöimään myös Turun – Helsingin välillä. Vuonna 1932 hän oli mukana perustamassa Turun Liikenne Oy:tä, joka sitten muuttui Someron Linja Oy:ksi, kuten todettiin.⁹

Turun Seudun Matka-autot -nimisen avoimen yhtiön johtava hahmo oli liikenneneuvos U. M. Heinonen, jonka johdossa yritys myöhemmin muuttui Matka-autot Oy:ksi.¹⁰ Kotkan Linja-auto Oy:n perustajina oli useita alan yrittäjiä, mm. tuolloin pääasiassa kuorma-autoliikennöitsijänä toimiva Onni Vilkas.¹¹ Karjalassa oli yhtenä linja-autoliikenteen rationalisoinnin esitaistelijana prokuristi Ilmari Hirvonen, jonka aloitteesta syntyi v. 1934 Kannaksen Matka-autot Oy ja Torkkelin Liikenne Oy. Jälkimmäinen keskittyi Viipurin paikallisliikenteeseen.¹²

Karjalan suurin linja-autoliikenneyritys, Viipurin Linja-auto Oy, perustettiin v. 1931. Sen ensimmäisen johtokunnan jäseninä olivat siihen astikin liikennöitsijöinä toimineet Matti Korpelainen, Akseli Kerttula, Kalle Helander ja Eino Lindblom (Lehessalo).¹³ Suurehko yritys oli niin ikään paikallis- ja kaukoliikennettä harjoittava Tienhaaran Auto Oy, jonka perustajia olivat Oskar Janhonen, Akseli Kerttula ja Kalle Helander. Tämä yhtiö perustettiin jo v. 1926.¹⁴

»Peräänantamaton luonne ja kova työ; usein meni vuosi joka päivä ajossa (2 vapaapäivää: joulu ja pääsiäinen), työaika oli suunnilleen klo 6–23.»

(Antti Suojärvi, kirjehaastattelu AM 68)

Yksityisenä yrittäjätoimintana linja-autoliikenne sisälsi riskejä, mutta samalla mahdollisuuksia taloudelliseen vaurastumiseen ja yhteiskunnallisen arvostuksen saamiseen. Esimerkeiksi kelpaavat monet liikenne-, talous- ja teollisuusneuvokset, ja tätä kirjoitettaessa on linja-autoliikenteen piirissä jo vuorineuvoskin, Jalmari Niinikoski, torpparin poika.¹

Miten tällaiset miltei satumaiset urat sitten ovat olleet mahdollisia? Haastattelut ja muistelukset ovat tässä parasta materiaalia. Waino Paunu on ilmaissut asian näin: »Alkupääoma oli puristettava selkärangasta». Nykyiselle suomalaiselle, joka tekee nelikymmentuntista työviikkoa, tuntuu ehkä täysin uskomattomalta se *työmäärä*, johon esim. alkuaikojen linja-autoilijat kykenivät. Aamukuudesta miltei puoleen yöhön ajoi Paunu ensimmäistä autoaan Tampereella. Tämän lisäksi tulivat auton huollot ja korjaukset.² Eino Ojala katsoo Leino & Kump. -yhtiön menestyneen, kun »osakkaat tekivät 16 tunnin päiviä pyhät arjet. Alussa viiden vuoden ajan joulupäivä oli ainoa vapaapäiväni».³

Savo-Karjalan Linja Oy:n toisen perustajaveljeksensä, Ari Hietalan kertoma juhannus kannattaa lainata kokonaan:

»Ensimmäinen juhannus oli minulle kestävyyskoe. Automme oli tilattu Kolille monesta kylästä. Ensin oli kaksi tai kolme vientiä, sitten hakua ja vientiä. En muista muuta kuin sen, että en ehtinyt nukkumaan ennen kuin juhannuksen jälkeisenä arkipäivän iltana. Juhannuksen jälkeinen arkipäivä oli erittäin raskas: ensin meno kaupunkiin ja haku Utrasta ja välittömästi ylimääräinen vuoro Polvijärvelle. Tähän asti kaikki sujui hyvin, mutta Joensuuhun paluu oli onnessa. Polvijärvellä odotti vakituinen asiakas, eräs lihanhankintamies. Hänellä oli liinoihin käärittyjä teurastettuja sikoja, raavaita ym. kuten muinakin aamuina. Tällä kertaa olimme sopineet, että tyhjässä paluuvuorossa voimme ruhot kuljettaa auton sisällä, kun me muulloin kuljetimme ne lokasuojilla sekä etu- ja takapuskurille köytettyinä. Minä pyysin häntä pitämään minua hereillä. Kyllä hän yritti parhaansa haastelemalla ja olkapäästä nykimällä. Kuitenkin 14 kilometrin kuljettuamme ja erään kaarteeseen ohitettuamme aivan sileällä kangastiellä auto pysähtyi keskelle tietä. Jalkani oli siirtynyt oikealle kaasunappulan päältä ja painoi jalkalautaa. Olin syvässä unessa silmät raollaan. Matkustaja otti takaa kainaloitten alta ja kiskoi minut ulos autosta raittiiseen ilmaan. Vaikka

olinkin hyvin kevytjalkainen siihen aikaan, sillä kertaa eivät jalkani ottaneet juostakseen, vaikka toverini käsipuolesta veti kovasti. Virvoiteltuamme jonkin aikaa heitin takkini pois ja äänekkäästi rallatellen tulimme kaupunkiin. Loppu päivästä meni kuin tyhjää vain.»⁴

Kauppias ja liikenneitsijä Edvard Hokka valvoi kerran tilausajossa ollessaan torstaiaamusta maanantaiaamuun yhtä mittaa. Kotimatalla hän virkistäytyi pesemällä kasvojaan tien varren vesilätäköissä, kävelemällä autoa ympäri ja heittelemällä »kiven musia», viimeksi vielä vajaan puoli kilometriä kotoaan. Kotona hän miltei itki väsymyksestä. Kunnon unen jälkeen saattoi jälleen lähteä töihin. Niitä tosiaan riitti, oli kauppa, oli myös virvoitusjuomatehdas jonkin aikaa. Siellä hän tietenkin joutui pitämään palkattua työntekijää, joka parissa vuodessa lahjoitteli ystävilleen ja naapureilleen n. 1 500 pulloa. Lasitavaralla oli hintansa tuohon aikaan, joten ei ole ihme, että tuo toimiala kärsi. Myöhemminhän Hokka sitten keskittyi kaupan pitoon ja vuokra-autoiluun. Linja-ajossa oli ollut mm. se hankaluus, että piti ottaa väliaikainen palkkakuljettaja, kun isän oli oltava kotona äidin ollessa hakemassa uutta perheenjäsentä synnytyslaitoksella.⁵

Kyllösen veljesten yhteydessä oli esillä heidän työskentelynsä talvisin savotoilla, jotta pystyttiin maksamaan auton velkoja. Vastaavanlaisia esimerkkejä on varmasti enemmänkin. Tampereen lähistöllä kangasalalaiset serkukset Bruno Alhonen ja Artturi Lastunen tekivät 1920-luvulla myös talvisin metsätöitä.⁶

Työtä joutuivat linja-autoliikenteen alkuvaiheiden yrittäjät tekemään paljon. Käytetyt nopeudet olivat noihin aikoihin huomattavasti nykyisiä alhaisemmat, joten kuljettajien äärimmäinen väsymys ei ollut liikenteelle sellainen vaaratekijä kuin olisi asian laita nykyään. Hietalan autokin vain pysähtyi keskelle tietä!

Muitakin menestyksen edellytyksiä haastatteluissa on mainittu. Hyvin tärkeänä monet ovat pitäneet aikataulun noudattamista ja muuta *täsmällisyyttä*. Tämä saattoi kyllä olla negatiivinenkin tekijä, sillä kilpailijat sovittivat tällöin omat lähtönsä sääntöjen edelle.⁷

Linja-autoliikenteen *palvelualltius* on erittäin tunnettu asia. Tällä alalla kilpailu myös parhaiten edisti koko ammattikunnan kehitystä. Kuvaava on Kuopion – Varkauden väliä liikennöivän Emil Halosen kertomus: »Kun joku leppävirtalainen sanoi tulevansa seuraavana aamuna kyytiin, pidin hänelle paikan tyhjänä Varkaudesta saakka, ellei ollut Leppävirralle menijöitä, vaikka juuri sinä aamuna olisi ollutkin mahdollista saada auto täyteen jo Varkaudesta lähtiessä.»⁸

Elämäntapojen vaikutus liikenneyrityksen menestykseen on varmaan ollut suurempi kuin herkästi tulee ajatelleksikaan. Haastattelussa saattaa olla maininta: »elämäntapa oli raitis, ei käytetty väkijuomia niin kuin jotkut muut». Tätä asiaa selvitetään lähemmin luvussa »Linja-autoliikenne ja kieltolaki».⁹

Erästä kannattavuusongelmaa ei yhtä autoaan itse ajavilla liikenneitsijöillä ollut, nimittäin palkattujen kuljettajien suorittaman rahastuksen ja tilityksen aiheuttamaa. Turkulaisen Erland F. Perkon kirjanpito ja kassa, tuulikangastakin tasku, on jo esitelty. Kun Yrjö Heinonen sairastui ja joutui palkkaamaan



Tilausajot ovat olleet koko linja-autoliikenteen olemassaolon ajan toiminnan tärkeä osa. Veikko Karhulla on v. 1935 mukanaan linja-autollinen lottia. Veikko Karhun kokoelmat.

kuljettajan Turun – Helsingin linjalleen, oli hänen myytävä linja kannattamattomuuden takia. Liikennetyöntäjien joukossa oli miehiä moneksi, esim. Tampereen kaupunkiliikenteessä toimiva Alku Vapaaliitto tokaisi hiljakkoin taloon tulleelle kuljettajalle, joka tuli palkan maksua kysymään: »Perkele, kyseleks' sinä palkkaa, sull' on reppu kaulassa». Hänen kuljettajansa tosiaan joutuivat ottamaan arviointinsa mukaan palkan itselleen rahastuslaukustaan.¹⁰ Vasta 1930-luvulla ruvettiin eräissä suuremmissa yrityksissä järjestämään rahastusta säännölliselle pohjalle matkalippujen tai kassakoneiden avulla.¹¹

Edellä siteeratussa Ari Hietalan muisteluksessa ilmeni, että linja-autoilla kuljetettiin myös pelkkää rahtia ylimääräisinäkin ajoina. Tällaisesta on monia muitakin mainintoja. Kuinka suuri sitten oli rahtitulojen osuus linja-autoliikenteessä? Kun useimpien yritysten kirjanpitojärjestelmä oli se mikä se oli, keskimäärin tupakkalaatikon kanteen tehdyn lainanhoitosuunnitelman tasolla, on tässäkin pyrittävä löytämään haastatteluista vastausta. Onhan vuosikymmeniä alalla olleilla yrittäjillä varmastikin todellisuuteen pohjautuva näkemys tällaisesta toimintansa ydinkysymyksestä.¹²

Kirjoittajan v. 1968 toimeenpanemassa kirjehaastattelussa saatiin 50 vastausta, jossa ilmoitettiin myös näkemys siitä, oliko kannattavuus matkustajista vai

rahdistä riippuvainen. Näistä 24 pitää *matkustajatuloja* toimintansa kulmakivenä. Joukossa on ymmärrettävästi kaupunki- ja lähiliikenteen harjoittajia, mutta myös pitkien linjojen liikennöitsijöitä. Ensiksi mainituista olkoot esimerkkinä vaikkapa V. J. Huttunen Helsingin lähiliikenteestä, Frans Kovanen Tampereelta ja Erik Lumikko Turusta. Pitkien linjojen puolelta voidaan poimia Emil Halonen Savosta ja Kosti Oras Raumalta. Vaikka rahtitulot eivät paljon merkinneetkään, rahti saattoi olla sitäkin arvokkaampaa. Vilppu Alamäki kuljetti esim. setelipaketteja KOP:n Iin konttoriin. Suuressa maailmassahan sitä työtä tekevät panssariautot.

Sekä rahti- että matkustajatuloja on pitänyt tärkeinä 22 liikennöitsijää. Ymmärrettävästi tässä joukossa ei ole kaupunkilinjojen yrittäjiä.

Tavaran kuljetuksesta sai pääasialliset tulonsa liikenteen alkuaikoina neljä näistä viidestäkymmenestä linja-autoilijasta. Seka-autolla toimintansa aloittaneet Veikko Aho (linjalla Arpela – Tornio – Kemi) ja Jussi Okslahti (linjalla Forssa – Porras – Hykkilä) kuljettivat ensi sijassa maitoa meijeriin. Lisätöinä Aho ajoi myös isäntien halkoja kaupunkiin. Vaikka linja-autoliikennettä ei talvella läheskään aina pystytty harjoittamaan, saatettiin menetellä kuten Mörön perhe Kivennavalla: talveksi 1929 otettiin Federal-linja-autosta kori pois ja ajettiin vaneripöllejä Kanneljärven asemalle. Omaan laskuunsa tavaraa kuljetti Yrjö Paasikivi Lokalahdelta. Hän kävi liha- ja viljakauppaa rahoittaakseen yritystensä matkustajien vähydestä kärsivällä lyhyellä linjalla Lokalahti – Uusikaupunki.¹³

Epäonnistumiset ja muista syistä johtuvat liikenteen lakkauttamiset

»Kun automme alkoivat tuottaa tappiota, ryhdyimme suunnittelemaan niitten myymistä. Vähän myöhemmin perustettiin sitten osakeyhtiö, nimellä Lapinniemen Autoliike Oy, jolle veljekset myivät koko vaunustonsa. Ja mikä parasta, oikein kreivin aikaan, sillä alalle tuli taas uusi yrittäjä.»
(Eero Kosteikko, kirjahaastattelu LAL 67)

Taulukossa 12 ovat rinnakkain jo aikaisemmin taulukossa 8 esitetyt kaikkien ja erikseen yhteisöyritysten perustamismäärät sekä tiedossa olevat lopetettujen yritysten määrät lääneittäin. Taulukkoon 13 on laskettu vastaavat prosenttiluvut. Kun nyt kuitenkin verrataan samaan aikaan perustettujen ja lopettaneiden määriä, on luonnollista, että erityisesti suurena pulakautena alalta poistuneiden määrä saattoi olla suurempi kuin alalle tulleiden määrä. Täysin vertailukelpoiset prosenttiluvut saadaan näin ollen aivan alkuajalta, viimeistään v. 1922 aloittaneista, ja toisaalta koko ajanjaksolta ennen sotia, yhteenvetosarakkeesta.

Taulukko 12. Aloitetut ja lopetetut linja-autoyrietykset v:een 1938 mennessä.

	-1922				1923-28				1929-33				1934-38				Yhteensä			
	Aloitettut	Lopetetut	Al. yhteisöt	Lop. yhteisöt	Aloitettut	Lopetetut	Al. yhteisöt	Lop. yhteisöt	Aloitettut	Lopetetut	Al. yhteisöt	Lop. yhteisöt	Aloitettut	Lopetetut	Al. yhteisöt	Lop. yhteisöt	Aloitettut	Lopetetut	Al. yhteisöt	Lop. yhteisöt
Uudenmaan lääni	8	5	4	4	50	6	5	2	27	5	6	-	15	3	7	1	100	19	22	7
Turun ja Porin lääni	26	13	14	8	171	72	28	26	56	33	7	2	32	16	12	-	285	134	61	36
Hämeen lääni	26	14	14	11	99	27	16	7	39	26	4	3	22	15	7	1	186	82	41	22
Kymen lääni	3	2	3	2	35	7	9	3	8	8	-	2	6	2	2	-	52	19	14	7
Mikkelin lääni	1	-	-	-	36	8	5	1	5	8	2	-	7	2	-	-	49	18	7	1
Pohjois-Karjalan lääni	3	-	-	-	19	2	2	-	6	8	-	1	4	1	3	-	32	11	5	1
Kuopion lääni	-	-	-	-	35	8	6	2	12	10	-	1	6	2	4	1	53	20	10	4
Keski-Suomen lääni	5	2	1	-	44	4	8	1	12	14	4	2	11	3	4	-	72	23	17	3
Vaasan lääni	9	2	7	-	41	12	4	5	30	6	2	1	17	3	4	1	97	23	17	7
Oulun lääni	12	5	9	4	33	5	7	4	15	10	-	2	14	5	2	-	74	25	18	10
Lapin lääni	7	1	3	1	15	3	3	1	8	-	2	-	4	2	-	2	34	6	8	4
Luovutetut alueet	5	2	3	1	68	19	14	17	35	24	3	2	7	16	5	4	115	61	25	14
Yhteensä	105	46	58	31	646	173	107	59	253	152	30	16	145	70	50	10	1149	441	245	116

Taulukko 13. Lopetettujen linja-autoyritysten määrä verrattuna aloitettuihin, prosentteina.

	– 1922		1923–1928		1929–1933		1934–1939		Yhteensä	
	Kaik- ki	Yhteisöt	Kaik- ki	Yhteisöt	Kaik- ki	Yhteisöt	Kaik- ki	Yhteisöt	Kaik- ki	Yhteisöt
Uudenmaan lääni	62,5	100	12,0	40,0	18,5	–	20,0	14,3	19,0	31,8
Turun ja Porin lääni	50,0	57,1	42,1	92,9	58,9	28,6	50,0	–	47,0	59,0
Hämeen lääni	53,8	78,6	27,3	43,8	66,7	75,0	68,2	14,3	44,1	53,7
Kymen lääni	66,7	66,7	20,0	33,3	100	x	33,3	–	36,5	50,0
Mikkelin lääni	–	–	22,2	20,0	x	–	28,6	–	36,7	14,3
Pohj.-Karjalan lääni	–	–	10,5	–	x	x	25,0	–	34,4	20,0
Kuopion lääni	–	–	22,9	33,3	83,3	x	33,3	25,0	37,3	40,0
Keski-Suomen lääni	40,0	–	9,1	12,5	x	50,0	27,3	–	31,9	17,6
Vaasan lääni	22,2	–	29,3	x	20,0	50,0	17,6	25,0	23,7	41,2
Oulun lääni	41,7	44,4	15,2	57,1	66,7	x	35,7	–	33,8	55,6
Lapin lääni	14,3	33,3	20,0	33,3	–	–	50,0	x	17,6	50,0
Luovutetut alueet	40,0	33,3	27,9	50,0	68,6	66,7	x	80,0	53,0	56,0
Yhteensä	43,8	53,4	26,8	55,1	60,1	53,3	48,3	20,0	38,4	47,3

x = ko. ajanjaksona lopetettuja enemmän kuin perustettuja.

Taulukoista havaitaan, että alkuaikojen linja-autoyrittäjistä joutui toimintansa lopettamaan Hämeen, Kymen, Turun ja Porin sekä Uudenmaan läänissä vähintään puolet perustetuista. Yhteisömuotoisten väheneminen näyttää olleen vielä voimakkaampaa, näin nimenomaan Hämeen läänissä.

Kaikkia yrityksiä koskevat luvut 1920-luvun voimakkaan kasvun vuosilta osoittavat samaa, mikä on muualtakin jo tiedossa: yrityksiä on perustettu paljon, ja lopettaneiden määrä on suhteellisen vähäinen. Turun ja Porin läänistä pistää kylläkin silmään yhteisömuotoisten suuri lopettamisprosentti, samoin Vaasan läänissä. Lounaisen Suomen osalta tämän selittänee monien jo mainittujen yhtiöiden ja osuuskauppojen liikennetoiminnasta luopuminen.

Maailmanpulan vuosille tyypillistä on lopettaneiden suuri määrä, onhan näitä eräissä lääneissä jopa enemmän kuin samaan aikaan aloittaneita. Käytännössä tämä on merkinnyt monien voimakkaampien yritysten kasvua lopettamaan

joutuneiden linjojen haltuunoton kautta. Koko maan liikennöitsijäkunnan vaihtuvuutta ilmentää se, että lopettaneiden määrä on 60 % samaan aikaan aloittaneista.

Suhteellisen korkea on vastaava vertausluku vielä 1930-luvun loppupuoliskol-takin, mutta tämän selittää erityisesti tuolloin alkanut yritysten yhdistäminen. Karjalassa on yritysten määrä huomattavasti vähentynyt; edellisessä luvussa todettiin sieltä monia pienyritysten yhdistämisen kautta muodostuneita yhtiöitä. Myös Hämeen läänissä oli sama kehityssuunta.

Koko sotaa edeltäneeltä linja-autoliikenteen kaudelta voidaan todeta suurin piirtein joka kolmannen yrityksen lopettaneen toimintansa. Yhteisömuotoisten lopettaminen on ollut vielä yleisempää. Alkuaikojen monet pienet osuuskunnat ja yhtiöt »sammuivat» ja esim. osuuskaupat luopuivat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta kokonaan liikennetoiminnasta.

TOIMINTANSA LOPETTANEET LINJA-AUTOYRITYKSET

Taulukkoon 14 on koottu toimintansa lopettaneiden linja-autoyrittäjien ammatti-taustaan liittyvät tiedot. Suurin piirtein yhtä paljon näitä tietoja on saatu sekä toimintansa aloittaneista (1 149) että lopettaneista (441): edellisistä 649 eli 56,5 prosentista ja jälkimmäisistä 238 eli 54 prosentista. Lukumäärien ja suhteellisten osuuksien ollessa näin suuret voitaneen katsoa suoritettavien vertailujen ainakin yhteenvetosarakkeessa olevan melko todistusvoimaisia.

Vertailtaessa taulukon 4 aloittaneiden liikennöitsijöiden suhteellista ammattija-kautumaa taulukon 15 vastaavaan, havaitaan, että 1920-luvun lopulle saakka on lopettaneiden joukossa tässä tutkimuksessa käytetyn jaotuksen mukaisia sosiaali-ryhmiä I ja II selvästi enemmän kuin aloittaneiden joukossa. Vastaavasti maanviljelijäväestöä ja erikoistunutta työväestöä on suhteellisesti vähemmän lopettaneissa kuin aloittaneissa.

Lamakauden aikana näyttää aloittaneiden ja lopettaneiden yrittäjien ammatti-jakautuma olleen suurin piirtein sama, muutaman prosenttiyksikön eroavuuksia tosin on havaittavissa. Sitä vastoin 1930-luvun hyvän talouden vuosina on huomattavia erilaisuuksia: tuolloin aloittaneissa oli 48 % pienyrittäjiä, kun taas lopettaneissa heitä oli vain 23 %. Samoin erikoistuneen työväestön (ryhmä IV) osuus lopettaneissa on kymmenkunta prosenttiyksikköä pienempi kuin samaan aikaan aloittaneissa. Vastaavasti maanviljelijäväestö on ollut paljon runsaammin alalta luopumassa kuin sille tulossa.

Yhteenvetosarakkeessa aloittaneiden ja alalta poistuneiden prosenttiosuuksissa on eräissä ryhmissä noin viiden prosenttiyksikön eroavuuksia. Tätä selvitellään kuitenkin tarkemmin taulukon 17 yhteydessä.

Taulukko 14. Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät.

Liikenteestä luopumisvuosi	–1922	1923–28	1929–33	1934–38	Yht.
Oma ammatti liikennöimään ryhtyessä:					
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	2	2	1	–	5
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	3	6	2	–	11
II A Teollisuuden ja kaupan pienryrittäjät, käsityöläismestarit	7	26	22	9	64
II B Alempi virkamiehistö, liike- työntekijät, työnjohtajat	4	8	5	3	20
III A Maanviljelijät, talolliset vuokraajat	3	13	15	8	39
III B Talollisen, maanviljelijän pojat	1	6	15	9	31
IV Käsityöammatin harjoittajat, ammattityöläiset	3	11	31	7	52
V A Teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa olevat erikoistumattomat ja sekatyöläiset	–	5	6	3	14
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit	–	1	1	–	2
Yhteensä	23	78	98	39	238

Verrattaessa taulukoiden 5 ja 16 auto- tai muuhun liikennealaan liittyvää ammattitautustaa ja omaisten olemista autoliikenteessä havaitaan eräitä huomattavia eroavuuksia. Nämä prosenttiluvut on laskettu suhteuttaen ne vastaaviin aloittaneiden ja lopettaneiden henkilötietoihin. Huomattavin on lamakaudella aloittaneiden ja lopettaneiden välinen poikkeama. Tuolloin alalle lähteneillä 18 prosentilla oli takanaan autoalalla työntekijänä toimiminen, kun taas lopettaneista 44 % oli ennen itsenäistä yrittäjyyttään toiminut autonkuljettajina. Tämä kylläkin tasoittuu siitä, että edeltävänä 1920-luvun jaksona tilanne on päinvastainen: aloittaneissa on autonkuljettajia 18 %, luopuneissa vain 5 %.

Sotia edeltäneen ajan yhteenvetosarakkeesta ilmenee, että linja-autoliikenteestä luopuneiden joukossa on ennen linja-autoilua muuna autoalan yrittäjänä olleita 10 prosenttiyksikköä vähemmän kuin aloittaneissa. Kuljettajana tai muuna työntekijänä toimineita on kummassakin ryhmässä yhtä paljon. Selvä ero taas on

Taulukko 15. Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät, %-jakautumat.

Liikenteestä luopumisvuosi	- 1922	1923-28	1929-33	1934-38	Yht.
Oma ammatti liikennöimään ryhtyessä:					
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	8,7	2,6	1,0	-	2,5
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	13,0	7,7	2,0	-	4,6
II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät, käsityöläismestarit	30,4	33,3	22,4	23,1	26,9
II B Alempi virkamiehistö, liiketyöntekijät, työnjohtajat	17,4	10,3	5,1	7,7	8,4
III A Maanviljelijät, talolliset vuokraajat	13,0	16,7	15,3	20,5	16,4
III B Talollisen, maanviljelijän pojat	4,3	7,7	15,3	23,1	13,0
IV Käsityöammatin harjoittajat, ammattityöläiset	13,0	14,1	31,6	17,9	21,8
V A Teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa olevat erikoistumattomat ja sekatyöläiset	-	6,4	6,1	7,7	5,9
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit	-	1,3	1,0	-	0,8
Yhteensä	100	100	100	100	100

tarkasteltaessa samalla alalla olleita sukulaisia. Alalta poistuneiden joukossa 5 prosentilla on autoliikenteessä sukulaisia, kun aloittaneiden keskuudessa näitä oli vajaalla 20 prosentilla. Tältä pohjalta katsottuna parhaiten linja-autoliikennöitsijänä säilyivät jo ennemmin esim. taksi- tai kuorma-autoilijana toimineet henkilöt, joilla oli myös sukulaisiaan autoalalla.

Sotia edeltäneenä aikana alalle ryhtyneiden ja siltä poistuneiden linja-autoyrittäjien ammattitiedot on koottu rinnakkain liitteenä 5 olevaan taulukkoon. Lopettaneiden suhteellinen osuus samana aikana aloittaneista on esitetty taulukossa 17, jossa ovat ao. prosenttiluvut. Kuten edellä taulukon 13 tarkastelun yhteydessä tässäkin ovat viimeistään vuonna 1922 aloittaneiden ja yhteenvetosarakkeet sisäisesti täysin vertailukelpoisia, sillä niissähän mukana olevat tiedot ovat samoista henkilöistä.

Linja-autoliikenteen alkuajalta (-1922) havaitaan varsin suuri alalta poistumi-

Taulukko 16. Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät: aikaisempi ammatti liikenteenharjoittamisen taustana.

Liikenteestä luopumisvuosi	-1922	1923-28	1929-33	1934-38	Yht.
Oma ammatti liikennöimään ryhtyessä:					
VI A Autoalalla yrittäjänä	-	1	7	4	12
VI B Autoalalla kuljettajana tai muuna työntekijänä	-	4	43	5	52
VI C Muun liikenteen palveluksessa tai yrittäjänä	-	4	2	2	8
VI D Teknisellä alalla	2	4	4	1	11
VII Läheisiä autoliikenteessä	-	6	3	3	12
VIII Muun alan yritys	8	15	5	-	28

Prosentteina

VI A Autoalalla yrittäjänä	-	1,3	7,1	10,3	5,0
VI B Autoalalla kuljettajana tai muuna työntekijänä	-	5,1	43,9	12,8	21,8
VI C Muun liikenteen palveluksessa tai yrittäjänä	-	5,1	2,0	5,1	3,4
VI D Teknisellä alalla	8,7	5,1	4,1	2,6	4,6
VII Läheisiä autoliikenteessä	-	7,7	3,1	7,7	5,0

nen miltei kaikissa ryhmissä, vain erikoistuneiden työläisten keskuudessa se on kolmasosan luokkaa. Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjistä myös yli puolet on jäänyt liikenteeseen, talollisen pojista puolet. Kuten jo aikaisemminkin on todettu, ylempiin yhteiskuntaryhmiin kuuluvat luopuivat varsin pian linja-autoliikenteestä; ne harvat, jotka siihen yleensä olivat ryhtyneet.

Linja-autoliikenteen läpimurron kautena ovat luopuneiden suhdeluvut melko pienet, vain ylempien ryhmien keskuudessa jatkui voimakas alalta poistuminen. Linja-autoliikenteeseen melko vähäisessä määrässä ryhtyneen entisen alemman virkamiehistön ja toimihenkilöstön lopettamisalttius on niin ikään ollut suurehko, lähes puolet. Talollisen pojat ja ryhmän IV erikoistuneet työläiset ovat ryhtyneet suurimmassa määrin autoyrittäjiksi alalle jäädäkseen, luopuneiden määrä on 10

Taulukko 17. Toimintansa lopettaneet linja-autoliikennöitsijät, prosentuaalinen vertailu samana aikana aloittaneisiin.

Liikenteestä luopumisvuosi	-1922	1923-28	1929-33	1934-38	Yht.
Ammatti liikennöimään ryhtyessä:					
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	100	66,7	x	—	100
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	100	75,0	x	—	100
II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät, käsityöläismestarit	43,8	23,4	64,7	19,6	30,9
II B Alempi virkamiehistö, liike-työntekijät, työnjohtajat	80,0	42,1	x	60,0	62,5
III A Maanviljelijät, talolliset vuokraajat	60,0	25,5	x	80,0	50,6
III B Talollisen, maanviljelijän pojat	50,0	8,5	60,0	100,0	29,0
IV Käsityöammatin harjoittajat, ammattityöläiset	33,3	11,3	77,5	26,9	30,2
V A Erikoistumattomat, sekatyöläiset teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa	—	20,8	85,7	x	43,8
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit	—	20,0	100	—	33,3
Yhteensä	53,5	20,1	81,0	40,6	36,7

x = ko. ajanjaksona lopettaneita enemmän kuin aloittaneita.

prosentin luokkaa. Maanviljelijöistä ja pienyrittäjistä noin neljäsosa on joutunut toteamaan linja-autoliikenteen sopimattomaksi pää- tai sivuammattiksi.

Lamakauden aikana on monissa ryhmissä enemmän lopettaneita kuin alalle tulijoita, mikä on luonnollista, sillä läpimurron kaudelta jäi »ylijäämää», joka nyt poistui. Nytkin näyttävät aikaisemmat pienyrittäjät ja talollisen pojat pysyneen innokkaimmin ammatissa, osittain myös ammattityöläiset. Heidän prosenttisuhteensa saman ajan aloittaneisiin on kuitenkin pitkälti toista kymmentä prosenttiyksikköä suurempi luopuneissa kuin pienyrittäjillä. Linja-autoliikenteessä harvinaisen maalaistyöväki ja ylempi yhteiskuntaryhmä ovat pysyneet vähäisinä tai kokonaan loppumassa.

»Hyvinä vuosina» 1930-luvulla on maaseutuväestön poistuma ollut melko

suuri, talollisen poikien määrään ei ole ollenkaan lisääntynyt. Aikaisemmin ilmenneeseen henkilö- ja kuorma-autoilijoiden linja-autoalalle tuloon viittaa se, että pienyrittäjien joukossa poistuneita alalle tulleisiin verrattuna on vain parikymmentä prosenttia. Myös erikoistuneet työläiset ovat pysyneet ammatissa edelleen tiiviisti.

Yhteenvetona voidaan todeta, että kokonaan linja-autoliikenteen harjoittamisesta luopuivat talvisotaa edeltävänä aikana siihen ryhtyneet ylempien yhteiskuntaluokkien edustajat, suuryrittäjät ja tilanomistajat sekä ylempi virkamiehistö. Vähänhän heitä olikin, tuskin kukaan itse ajoi, joten palkkakuljettajien varassa tapahtuva toiminta ei kannattanut.

Yli puolet linja-autoliikennöitsijöiksi antautuneesta alemmasta virkamiehistöstä ja toimihenkilöstöstä sekä maanviljelijäväestöstä on niin ikään luopunut yrittäjätoiminnastaan. Erikoistumattomasta työväestöstäkin lähes puolet on joutunut lopettamaan.

Tarmokkaimmin uudesta ammatistaan ovat kiinni pitäneet aikaisemmin pienyrittäjinä toimineet, joista useimmat olivat nimenomaan autoilijoita, maanviljelijän pojat sekä erikoistunut ammattityöväki ja maaseudun tilaton väestö. Viimeksi mainittu ryhmä kaikkiaan oli varsin pieni. Nimenomaan näille, ammattityöväelle ja talollisen pojillekin liikennealan yrittäjäyys oli merkinnyt yhteiskunnallisen aseman parantumista, joten siitä kannatti pitää kiinni. Pienyrittäjillä oli usein varmaan eniten hankittua ammattitaitoa, ei pelkästään auton teknistä hallintaa vaan myös yrityksen talouden suunnittelun pohjaa. Ammattityöläisissä oli luonnollisesti suuri osa autonkuljettajia tai alan muita työntekijöitä, joilla siten oli »koulutus» hankittuna.

TOIMINNAN LOPETTAMISEN SYYT¹

Linja-autoliikenteen lopettamisen syitä selviteltäessä joudutaan monien tulkinnanvaraisuuksien eteen. Ensinnäkin suoritettut haastattelut ovat yleisimmin kohdistuneet liikennöitsijöinä pitkään toimineisiin yrittäjiin, vain muutamat vastaukset ovat sotaa edeltäneenä aikana lopettaneiden antamia. Eri haastatte- luissa on myös tiedusteltu saman alueen muita varhaisempia linja-autoliikennöitsijöitä, joita mainitessaan monet vastaajat ovat tulleet ilmoittaneeksi myös heidän lopettamisensa syyn enemmän tai vähemmän selvästi: joutui myymään, kyllästyi jne.

Haastattelujen ohessa paikallishistorioista on saatu tietoja varhaisista linja-autoliikenteen yrityksistä ja niiden lopettamisista. Sama varaus kuin äsken sopii näihinkin; hyvin mahdollista on, että muuhun ammattiin siirtyneiden joukossa on jopa vararikon tehneitä ja päinvastoin. Seuraavassa noudatetaan taulukon syyryhmien numerointia.

Taulukko 18. Linja-autoliikenteen lopettamisen syitä.

Liikenteen lopettamisaika	– 1928		1929–1938		Yhteensä	
	Määrä	%	Määrä	%	Määrä	%
1. Kannattamattomuus, vararikko	110	74,3	104	64,2	214	69,0
2. Siirtyminen muuhun ammattiin, »ei jaksanut»	35	23,6	44	27,2	79	25,5
3. Vanhuus, sairaus, kuolema	1	0,7	12	7,4	13	4,2
4. Moraaliset syyt	1	0,7	–	–	1	0,3
5. Painostus kilpailijoiden tai yhtiökumppanien taholta	1	0,7	1	0,6	2	0,6
6. Liikenne rikkomus	–	–	1	0,6	1	0,3
Yhteensä	148	100	162	100	310	100

1. Taulukkoon 18 on kerätty saatavissa olevat tiedot lopettamisen syistä. Kun tiedetään pulakauden ankeus liikenteenkin yrittäjille, on selvää, että *kannattamattomuus ja vararikko* ansaitsevat vähintään sen prosenttiosuuden, mikä niillä on. Tässä ryhmässä on yhteisömuotoisia yrityksiä ja yksityisiä, konkurssin tehneitä ja vapaaehtoisesti luopuneita.

Tyypillisen vararikon tekivät 1920-luvulla tamperelaiset Pispalan Auto Oy ja Tampereen Autoyhtiö.² Samoin kävi Kainuussa Niemisen veljeksille, joilla oli aloittaessaan viisi linja-autoa, mutta jotka noin vuoden kuluttua menettivät niiden ohella myös maatilansa, traktorin ym.³ Lohjalaisten kivityömiesten Walander & kumppanit -niminen yritys menetti miltei heti autonsa, kun ei pystynyt sitä myyjäliikkeelle maksamaan.⁴

Maailmanpulan aika saattoi kaikki yrittäjät vaikeuksiin. Turkulainen kauppias Yrjö Reunanen oli 1920-luvulla lähtenyt suuren luokan liikenteenharjoittajaksi. Turun – Peipohjan – Porin linjalla hän kävi todellista hintasotaa. Ulkopuolista rahoitusapua merkinnee yritysmuodon muutos 1930-luvun alussa: Oy Reunanen Ab. Hän joutui kuitenkin lopettamaan koko liikenteensä ja myymään sen muille alan yrittäjille.⁵

Tampereen puolella joutui pientilallisten muodostama Rantaperkiön Auto-osuuskunta vararikon partaalle, jolloin Wäinö Paunu osti sen vanhat autot ja sai myös ko. linjat.⁶

Kemissä todettiin yksityisten autoilijoitten yhtiön ja Työväen Auto Oy:n olleen »kovassa kissanhännän vedossa» 1920-luvun puolivälistä lähtien. Ankarassa kilpailussaan nämäkin joutuivat vaikeuksiin, ja lopulta Kemi Oy kielsi Kemien

Autoilijat Oy:n autoja liikennöimästä omistamillaan teillä, koska ajoneuvot olivat huollon puutteellisuuden takia hajoamistilassa. Esimerkiksi kolmesti tpahtinäistä autoista raidetanko maantielle!⁷

Monien yksityisten liikennöitsijöiden luopumisen saattoivat aiheuttaa samat seikat kuin esim. Rautjärven Auto Oy:n ja Tarvasjoen Auto Oy:n. Tuon ajan heikot renkaat olivat kalliita, ja esimerkiksi kun v. 1923 määrättiin autoihin vähintään ns. puoli-ilmarenkaat, ei tarvasjokelaisilla ollut varaa niihin, joten liikenne lopetettiin. Suonenjoen Auto Oy purettiin 1920-luvulla kannattamattomana.⁸

Kangasalta kotoisin oleva maanviljelijä Ville Pispala liikennöi 1920-luvun alkupuolella »takaanoustavalla» kangaskattoisella Ford-kuorma-autolla kotipuolestaan Tampereelle. Penkit olivat luonnollisesti lavan sivuilla ja maitopystöt ym. niiden välissä keskellä lavaa. Samalle linjalle ilmaantui kuitenkin myös toinen liikennöitsijä, jolloin Pispala lopetti. Myöhemmin samalla »linja-autolla» kuljetettiin lantaa pellolle.⁹

Ankara kilpailu lopetti monilla linjoilla yrityksiä. Tampereen paikallisliikenteen uranuurtajat Kosteikon veljekset myivät liikenteensä muille, kun toiminta alkoi käydä tappiolliseksi.¹⁰ Maailmanpulan aikana luopuivat linjoistaan Hämeessä mm. Aku Koski ja Hannes Kämäri.¹¹ Noina aikoina jouduttiin tyytymään hyvinkin vaatimattomiin töihin vaikean työllisyystilanteen takia. Eräs entinen linja-autoyrittäjä toimi Evon metsäkoululla tallimiehenä ja muuan toinen kitki Turun lähistöllä Raadelman kartanon sokerijuurikasmaata.¹²

Erääksi yrityksen menestymisen takeeksi mainittiin haastattelussa raitis elämäntapa. Päinvastaisista tapauksista on konkreettisia esimerkkejä. Parikin isää joutui poikiensa liiallisen alkoholin käytön takia lopettamaan liikenteen, kun esim. autot rikkoontuivat tästä syystä. Toisaalta »kova viinamäen mies» menetti matkustajien luottamuksen ja joutui sitten lopettamaan kannattamattomaksi käyneen linjansa.¹³

Edellä on ilmennyt, että lopettaneen tilalle yleensä tuli joku toinen liikennöitsijä, jos siihen linjan puolesta suinkin oli edellytyksiä. Viipurilainen Tammisuon Auto-osuuskunta lopetti toimintansa, mutta sen hallituksen jäsenenä ollut Onni Tuovinen jatkoi liikennettä aina talvisotaan saakka.¹⁴

2. Noin neljäsosa tiedossa olevista lopettamisen syistä on määriteltävissä *toimialan vaihdoksi*. Tällöin on laskettu mukaan esim. osuuskauppojen keskittymisen varsinaiseen omaan tehtäväänsä, samoin yksityisten kauppiaiden liikenteen myymiset muille liikennöitsijöille. Esim. hämeenlinnalainen Eemil Jahkonen ryhtyi linja-autoilijana toimittuaan bensiniestaman johtajaksi. Uudenkaupungin eläinlääkäri Hugo Wasz myi autonsa ja linjansa kuljettajanaan olleelle Väinö Tuokilalle, kun tämä itsenäiseksi halutessaan oli irtisanoutumassa. Hän kunnosti kaupassa saamansa Fiat-autot, myi ne ja aloitti toimintansa Fordilla.¹⁵

Jo monissa yhteyksissä esimerkkinä mainittu Edvard Hokka lopetti liikennöimisen v. 1932.

»Se oli vain sivutoimi. Se tuli raskaaksi, kun oli kaksi autoa ja sekatavara-kauppa hoidettavana... Ei siitä matkustajat ollu vähentynny. Minä olin yksin sillä reitillä.»¹⁶

Turkulainen leipurimestari Erland Feliks Perko luopui niin ikään liikenteestään. Hän myi 1930-luvulla linjansa ja autonsa pääasiassa kuljettajilleen. Taloudellista pakkoa hänellä ei liene tähän ollut, olihan hänellä leipomo ja taloja Turussa. Eräissä muistelmissa hänet on mainittu upporikkaaksi.¹⁷

Tampereen–Nokian linjan uranuurtajia oli Kalle Mikkolainen, joka liikennöi Wäinö Paunun kanssa yhteistyössä aina 1930-luvun lopulle saakka. Silloin hän kuitenkin oli koko puuhaan niin kyllästynyt, että tarjosi yritystään Paunulle ja tämän mahdollisesti kieltäytyessä uhkasi myydä kenelle hyvänsä. Näin ollen sen lunasti Paunu, jonka palveluksessa Mikkolainen oli jonkin aikaa liikennetarkastajana ja perusti sitten autojen varaosaliikkeen.¹⁸

3. Hyvin luonnollinen liikenteen loppumisen syy on yrittäjän *kuolema*. Maanviljelijän poika Vieno Vuori Ahlaisista ajoi linjaansa Poriin 1920-luvun puolivälissä. Hän kuoli heinäkuussa 1926, jolloin Kalle Rantasärkkä osti auton perikunnalta.¹⁹ Myös auto-onnettomuuksia alkoi tapahtua, ja luonnollisesti niiden uhreina saattoi olla myös alan ammattimiehiä. Näin kävi Martti Frantsilalle, jonka veli Johannes lunasti linjat.²⁰ Muutamilla linja-autoliikennöitsijöillä olivat mahdollisesti taloudelliset tai jotkut muut ongelmat niin suuria, että he ajautuivat itsemurhaan.²¹

Sairasteleminen aiheutti sen, että Yrjö Heinonen joutui myymään Turun – Helsingin linjansa. Samasta syystä luopui liikennöinnistä talollisen poika Valdemar Pitkäjärvi, joka oli toiminut Jämsän – Vilppulan – Jyväskylän tienoilla.²² Vihtori Tähtivuori oli Yrjö Penttilän kanssa Tampereella Koivistonkylän linjalla. *Sairauden* takia hän luopui kumppaninsa hyväksi osuudestaan.²³ Keuhkoissa oli vikaa elimäkeläisellä Hugo Danskalla, jonka vaimo myös oli sairaaloinen. Niinpä Emil Lauhkonen osti hänen osuutensa liikenteestä. Danska kuoli vielä ennen sotaa.²⁴

Linja-autoliikenteen alkuaikoina vanhuus ei vielä paljon ollut yrittäjien ongelmana, mutta kuten on todettu, tässäkin joukossa oli joitakin iäkkäämpiä. Näin ollen 1930-luvulta on tietoja muutamista liikenneyrittäjistä, jotka korkean iän takia luopuivat linja-autoilusta. Tällainen oli mm. pohjalainen entinen puuseppä Kusti Hietapakka, joka muutti linja-autonsa kuorma-autoksi. Hauhon – Hämeenlinnan reitillä oli liikennöinyt Erkki Väkeväinen, joka lopettaessaan vuonna 1933 oli jo melko iäkäs.²⁵

4. Kuriositeetinomaisia ovat taulukon alimmat luopumisen syyt. Moraaliset periaatteet olivat ainakin yhden linjan myynnin taustalla. Kieltoain aikana linja-auton matkustajina oli myös alkoholin salakauppiaita, joiden takia somerolainen maanviljelijä Th. Roos-Koljo myi linjansa 1920-luvun puolimaissa liikemies Arvo Jokimiehelle.²⁶

5. Seuraavilla esimerkeillä on saattanut olla rinnakkaistapauksia eri puolilla maata, siinä määrin yleisinhimillisiäkin ne ovat. Erään liikenneyhtiön osakas joutui luopumaan, kun ei tullut kumppaniensa kanssa toimeen. Syynä saattoi olla mm. runsas alkoholin käyttö. Muuan kaupungin lähilinjalla liikennöivä yrittäjä pakotettiin aseella uhaten lopettamaan toimintansa.²⁷

6. Tunnettua on, että liikennerikkomukset eräissä tapauksissa johtavat ajokortin menetykseen, jolloin tietysti oli mahdotonta itse ajaa linjaa. Vaikka ei ajokortti aina mennytkään, saattoi esim. sakkorangaistus varomattomuudesta liikenteessä olla linjaluvan epäämisen syy. Kieltolakiaikana kieltolakirikokset olivat seurauksiltaan samanlaisia.²⁸ *Yhteenvetona* voidaan todeta, että linja-autoliikennetoiminnasta luovuttiin eniten suurena pulakautena v. 1929–33. Lopettajia oli melko paljon myös aivan alkuajana ja vielä 1930-luvun puolivälissä ja sen jälkeenkin, mikä on hyvin ymmärrettävissä tuolloin tapahtuneen suurten yritysten muodostumisen pohjalta. »Tyypillisiä» alalta poistujia olivat esim. maanviljelijät, joilla ei ollut tarvittavaa kokemusta uuteen ammattiin ryhtyessään, sekä myös aikaisemmat autonkuljettajat, jotka joutuivat toteamaan itsenäisen yrittämisen liian raskaaksi. Tärkein lopettamisen syy oli toiminnan kannattamattomuus, mutta myös on tapauksia, joissa menestynytkin yritys lopetettiin alan vaihdon ja liikenteenharjoittamiseen kyllästymisen takia.

Linja-autoliikenne ja kieltolaki

»Kieltolaki oli siis virhe, ja erityisen suureksi tämä virhe tuli sen ajankohdan vuoksi, jona laki oli voimassa. Lakia valmisteltaessa ei vielä voitu aavistaa esimerkiksi kulkuneuvojen nopeaa kehitystä.»

(Reijo Ahtokari: Pirtua, pirtua . . . s. 28–29)

Suomen itsenäistyttyä sai lain voiman mm. kieltolaki, joka edellytti sitä, että alkoholia olisi käytetty vain lääkintään. Intomielisten raittiusihmisten toive ei kuitenkaan toteutunut. Suuri osa kansastamme katsoi, että laki, jota se ei hyväksynyt joko periaatteellisesti tai omakohtaisesti käytännössä, ei sitonut sitä. Kansa käytti alkoholia edelleenkin ja onnistui yleensä myös saamaan sitä. Tarvetta tyydyttivät kotipoltto, apteekit ja salakuljetus, jonka pääasiallisena artikkelina oli sprii. Mahtuihan sitä voimakkain mahdollinen annos mahdollisimman pieneen tilaan. Luonnollisesti markkinoitiin salateitse myös muita alkoholi-juomia.¹

Kieltolain rikkomisesta tulikin eräänlaista urheilua, jota eivät paheksuneet juuri

muut kuin raittiusliikkeen kannattajat sekä viranomaiset vakaumuksesta riippuen, monet lähinnä vain virantoimituksessa ollessaan.²

Linja-autosta tuli 1920-luvulla todellinen jokamiehen kulkuneuvo, joka palveli monipuolisesti. Kun otamme huomioon väestön yleisen suhtautumisen kieltola-kiin, on hyvin ymmärrettävää, että myös linja-autonkuljettajien joukossa oli miehiä, jotka tilaisuuden tai tarpeen tullen toivat kanisterin pari spriitä kaupunkiin. Tämä koski luonnollisesti rannikkoseutujen linjoja. Olihan samaan aikaan keskinäinen kilpailu kaventamassa leipää, ja linjan kannattavuutta oli helppo lisätä laittomin puuhin. Silloin tällöin saattoi kyllä käydä niinkin, että jonkun kuljettajan mukanaan tuoma alkoholi hupeni kollegojen kesken, jolloin linjalta palattiin vasta seuraavana päivänä.³

Edellisessä luvussa todettiin eräiden liikennöitsijöiden joutuneen lopettamaan toimintansa juuri alkoholiongelman takia. On varmaan tositarinoitakin automiehistä, jotka aina ajaessaan olivat kohtuullisessa humalatilassa. Kuljettajan alkoholin vaikutuksen alaisena oleminen ei liene ollut äärimmäisen harvinaista, koska ojaanajosta kertovassa lehtiuutisessa saatiin huomauttaa, ettei alkoholilla ollut osuutta tapahtumaan. Jopa kaksi peräkkäistä ojaan joutumista selittyy hyvin ajankohdan, helmikuun, perusteella. Joskus matkustajat varmaan saattoivat säikähtääkin, kun lähdettäessä kuljettaja oli huomattavassa »myötätuudessa». Matkaan kuitenkin yleensä lähdettiin. Eräässä tapauksessa päästiin Turusta Marttilan Ollilaan saakka, missä auto suistui vihdoon ojaan. Vaikka alkoholia käyttäviä linja-autoliikennöitsijöitä olikin, on varmaa, että alkoholin käyttö ei yritystä auttanut menestymään, jos ei kohtuullisena ehkä haitannutkaan.⁴

Maaseudulla saattoi linja-autoliikenteen palveluskuvaan kuulua myös *spriireseptien* hakeminen lääkäreiltä tai eläinlääkäreiltä. Eläimille apteekin »virallista» spriitä saatiin mainitsematta edes mistä eläimestä tai vaivasta oli kyse. Eräs eläinlääkäri kirjoitti markkinapäivinä reseptejä »liukuhihnalta», à 50 mk. Koko ajan oli 6–7 miestä jonossa odottamassa vuoroaan. Muuan kuljettaja soitti reseptin saajien nimet puhelinkioskista tälle tohtorille, jotta voi olla vastaanottamassa matkustajia autoonsa. Sama kuljettaja saattoi yhdellä kertaa hakea kymmenenkin reseptiä. Jo ovella eläinlääkärin asiakas kuuli kysymyksen: »Paljoks pannaan? 400, 500, 600 vai 1000 grammaa?». Kun tällaisen reseptinipun kanssa asiakas meni apteekkiin, palvelu oli huomaavaista. Kuvaan kuului myös se, että »lääkemääräyksiä» kirjoittava eläinlääkäri kirjoitti hakijalle ilmaisen oman reseptin ja apteekkiin muisti esim. joululahjalla hyvää asiakastaan. Tietysti kysymyksessä oli nestemäinen lahja.⁵

Joskus saatiin jokin autolinja suunnitella vartavasten salakaupan reitiksi, kuten erään porilaisen liikennöitsijän Turku – Uusikaupunki – Rauma – Pori -linja. Tässä tapauksessa kuitenkin poliisi sai vihiä asiasta, ja autoilija joutui Rauman ja Porin välillä kiinni. Auton vararengasteline oli kanistereita täynnä. Eurajoen kihlakunnan oikeus tuomitsi sakkooa 2500 markkaa ja lääninhallitus peruutti liikenneluvat. Vähän yli kuukauden kuluttua ao. liikennöitsijän vaimo sai

kuitenkin nimiinsä menetetyt linjat. Tämäntapainen kiinnijoutuminen saattoi olla myös kilpailevien liikennöitsijöiden toiminnan tulos. Tällaisen rannikkolinjan ohella voitiin perustaa linja rannikolta sisämaahan, esim. Helsingistä Jyväskylään, todellisuudessa alkoholilinjaksi. Käytössä oli sen ajan hienoimmat henkilöautot, joissa vielä perä oli vahvistettu 500 kilon spriiilastia varten. Matkustajia tällainen »linja-auto» ei tarvinnut kuin 1–2 muodon vuoksi, kyytiin pyrkivien ohi ajettiin reippaasti. Kysymyksessä oleva yritystoiminta johti kuitenkin väistämättä selkkauksiin, jopa tulitaisteluihin poliisin kanssa. Kerrotaan jonkun tällaisen linja-autoilijan kuolleenkin yhteenotossa.⁶

Todennäköisesti merkittävämpi osuus kuin kuljettajien omilla kuljetuksilla oli *matkustajien mukana olleella ja paketeissa lähetetyllä* alkoholilla. Kuljettajat usein tunsivat tällaiset kauppiaat, joiden asiat eivät heille kuuluneet muuta kuin siinä tapauksessa, että väkijuomia sisältävä matkalaukku tms. jätettiin autoon, jolloin kuljettajalla oli selittämistä viranomaisille. Ratsioiden sattuessa ei tällaisille matkan ajaksi auton etuosaan jätetyille laukuille yleensä helposti löytynyt omistajaa. Monet kuljettajat saattoivatkin vaikeuksia välttääkseen olla ottamatta kyytiin spriin kuljettajia. Näillä oli usein tarkka huomiokyky, jolloin oli mahdollista hypätä autosta vauhdissa pois csimerkiksi tarkastuspaikkaa edeltävässä tien mutkassa. Joskus kävi niinkin kuin maanviljelijä Roos-Koljon tapauksessa, että liikenneyrittäjä loppui, ettei edistettäisi alkoholin kuljetusta. Myös ilman omistajaa kulki väkijuomalähetyksiä linja-autoissa. Hyvin tehdyt paketit menivätkin yleensä perille, korkeintaan yksi kymmenestä joutui poliisien haltuun. Kuljettaja saattoi aavistaa tavarán laadun, kun esim. jossakin ravintolassa tarjottiin komea ateria paketin tuojalle.⁷

Kaikesta edellä kerrotusta huolimatta jäi linja-autojen osuus alkoholin koko salakaupasta verraten pieneksi, se oli sekä liikennöitsijöiden että matkustajien osalta »*nappikauppaa*». Spriitä kuljettava liikennöitsijä otti nimittäin melkoisen riskin: auto yleensä tällaisissa tapauksissa takavarikoitiin, ja linja-auto oli kallis eikä se taas nopeudessa yltänyt henkilöautojen suorituskykyyn.⁸

Linja-autoliikenteen menestystä kieltolain rikkominen tuskin merkittävästi paransi. Alkoholin salakauppa oli kuitenkin melko paljon hyvästä onnesta ja suunnittelusta riippuva ala, ja siinä saatuja pääomia oli järkevää sijoittaa lailliseen yritystoimintaan. Tällöin oli melko luonnostaan lankeavaa linjojen ja linja-autojen ostaminen. Alkoholin kuljetuksessa hankittujen pääomien määrää kuvaa se, että yhden spriilastin vieminen Turun puolesta Tampereelle tuotti yhtä paljon kuin kuukauden ajo linjalla auto täynnä matkustajia. Eräät noilla varoilla perustetuista liikenneyrityksistä menestyivät hyvinkin.⁹

Kieltolain kumoaminen 1930-luvun alussa ei lopettanut väkijuomien salakuljetusta ja -kauppaa. Linja-autokuljetuksista nämä tavarat todennäköisesti jäivät pois, mutta palveluperiaatteen mukaisesti saivat linja-automiehet nyt ruveta käymään asiakkaidensa puolesta kortti mukanaan Oy Alkoholiliike Ab:n myymälöissä.¹⁰

Kilpailu yhteistoimintaan johtamassa

»Huolena oli myös mahdolltomuuksiin menevä kilpailu, monikin maanviljelijä myi talonsa ja alkoi liikennöidä, hintakilpailu oli ankara. Näissä oloissa tuntui järjestäytyminen ainoalta järkevältä ratkaisulta. Turussa olikin perustettu 'Turun Auto Omnibusyhdistys', johon minäkin v. 1926 liityin. Seuraavana vuonna liityin 'Yleiseen Autoliittoon', mutta ei sekään oikein tyydyttänyt.»

(Antti Keinonen, kirjehaastattelu LAL 67)

Kilpailu kiristää suhteita

Aikaisemmin on todettu, että linja-autoliikenteen alkuaikoina ilmeni jo varhain kilpailua, kun uusia yrittäjiä tuli kannattaviksi osoittautuneille linjoille. Linja-autoliiton ja Aarne Mäkelän 1960-luvun jälkipuoliskolla toimeenpanemissa haastatteluissa on tiedusteltu tämän kilpailun luonnetta ja ilmenemismuotoja. Vastausten perusteella voidaan todeta, että hyvin suuriakin eroavuuksia näissä on ollut eri seuduilla. Paikoin kilpailtiin, mutta oltiin silti *hyviä ammattitovereita*. Antti Keinonen on esim. kertonut, että Vampulan – Lauttakylän tienoilla »kovasta kilpailusta huolimatta oltiin hyviä ystäviä ja apua annettiin tarvittaessa auton osien, renkaiden sekä mahdollisuuksien mukaan myös vara-autojen muodossa». On ymmärrettävää, että tältä pohjalta on ollut hyvä lähteä rakentamaan sellaista pienyritysten fuusiota kuin Lauttakylän Auto Oy ja sitä edeltävät yhtymät.¹

Muitakin lausuntoja samoilla reiteillä liikennöineiden hyvästä yhteistyöstä on lukuisia eri puolilta maata. Pohjois-Karjalasta tällaista kertoo Väinö Lukkarinen. Emil Halosen mukaan Kuopion tienoilla vallitsi myös »hyvä henki; skismaa ei päässyt syntymään, sillä savolainen huumori vesitti sellaiset heti alkuunsa».²

Muutamit haastatteluvastaukset antavat kuvan kilpailutilanteesta, jossa oli *kateellista kyräilyä*, mutta kovin pitkälle meneviin toimenpiteisiin toisia vastaan ei kuitenkaan ryhdytty.³

Pahimmillaan kamppailu oli »nokassa ajoa» sekä pikku koiruuksien ynnä *suoranaisen vahingon tekoa* toisille. Tällöin luonnollisesti yrittäjien väliset

ihmissuhteetkin olivat poikki. Silloin saattoi liikennöitsijä purkautua seuraavasti: »Ei ole muuta sanottavaa kuin se, että liike ei kannata hullujen henkilöautoilijoiden kilpailun ja junien sopimattoman tuloajan vuoksi.»⁴

Kuten on mainintoja kilpailevien liikennöitsijöiden hyvistä suhteista, niitä on eri puolilta maata myös äärimmäisestä kamppailusta. Tampereen puolessa kuvataan tilanteen olleen »härmäläinen». Vaasan tienoilla oli tilanne »som mellan hund och katt», kuin kissalla ja koiralla. Matkustajien sieluista kamppailtiin mm. levittämällä vääriä huhuja näiden liikenteen lopettamisesta, ja esim. eräs auto-osuuskunta harjoitti jäsentensä kautta muiden yrittäjien vastaista propagandaa ja tarkkaili näiden liikennöintiä tehden kanteluja viranomaisille. Kuvaava tapahduma noille linja-autoilun alkuajoille on seuraava. Autoa ajoivat tuolloin joskus hyvinkin nuoret – ajokortittomat – kuljettajat. Eräs tällainen oli kuljettajien puutteessa linjalla lähestymässä kaupunkia, jolloin vastaan tuleva kilpaileva liikennöitsijä huomaa asian ja ensi tilassa soittaa kaupungin poliisilaitokselle kehottaen pidättämään kortittoman kuljettajan. Ilmiantajan takana tulee kuitenkin myös oman yrityksen laillisen kuljettajan auto, ja miestä vaihdetaan ratin takana; »poikanen» ajaa takaisin kotiin päin kaupungista tulevaa autoa ja poliisit vetävät vesiperän. Kun muutaman kerran on tehty vastaava ilmianto, sille ei viranomaisien keskuudessa paljonkaan panna painoa. Ajokortittomuuskaan ei tietysti jatku kovin kauan, onhan miehellä hyvä ajokokemus.⁵

Liikennöitsijöiden välisen kilpailun luonnetta kuvaavat myös eräät haastatteluvastaukset, joissa todetaan esimerkiksi, että »kilpailun kovuudesta johtuen kaikki pitivät toisiaan epäreiluina», tai »kaikki olivat ehkä vähän epäreiluja». Aikaisemmin on myös todettu, että poliittisetkin mielipiteet olivat sekaantuneet liikenteeseen, ja näin ollen yritysten välisen kilpailun koko kuva on hyvin kirjava.⁶

Yhdistystoiminnalla kilpailun haittoja poistamaan

Linja-autoliikenteessä vallinnut miltei rajaton yrittäjän vapaus ja kilpailu saattoi joskus menestyvätkin liikennöitsijät vaikeuksiin. Ainoa keino tilanteen selvittämiseksi oli liikenteenharjoittajien yhteistoiminta taksojen ja aikataulujen sopimisineen. Tällaista tapahtui esim. jonkun tien osalta. Kuitenkin uuden liikennöitsijän ilmaantuminen tai jokin muu syy saattoi johtaa jälleen rajattomaan kilpailuun.¹

Järjestyneempääkin yhteistyötä autoilijoiden kesken syntyi itsenäisyytemme ensimmäisenä vuosikymmenenä. Jo v. 1919 oli perustettu Suomen Autoklubi, ja seuraavalla vuosikymmenellä aloittivat toimintansa Yleinen Autoliitto ja Maaseudun Autoliitto. Näihin liittyi myös joitakin linja-autoliikenteenharjoittajia, mutta kun nämä olivat luonteeltaan yleisiä, sekä harrastelija- että ammattiautoilijoille avoimia, ei näistä löytynyt apua heidän ajankohtaisiin ongelmiinsa. Eräillä seuduilla perustivat ammattimaisen autoliikenteen harjoittajat omia yhdistyksiä, ja esim. v. 1927 syntynyt *Lapin Autoilijayhdistys* pyrki kehittämään alueensa liikenneoloja mm. auroksia järjestämällä sekä liikennöitsijöitä valistamalla. Tässä yhdistyksessä oli todennäköisesti mukana myös linja-autoilijoita.²

Turussa alettiin jo 1920-luvun puolivälissä pyrkiä linja-autoilijoiden keskuudessa vapaaehtoisia sopimuksia kiinteämpään järjestyneeseen yhteistoimintaan. Aloitteen tekijöinä lienevät olleet kaupunkiliikennettä hoitavat autoilijat, sillä maaliskuun lopulla v. 1925 kerrottiin Turun Sanomissa Turun ja esikaupunkien linjojen omistajien kokoontuneen kahvila Sylviassa, jossa oli perustettu »Autobussinomistajain yhdistys». Huhtikuun alussa pidettiin yhdistyksen perustava kokous. Sen nimeksi päätettiin »*Turun Omnibusyhdistys*». Samoihin aikoihin puuhattiin myös yleisemmin autoilijoiden yhteistoimintaa. Tammikuun 24. päivänä v. 1926 alkoi Turussa Suomen Autoilijaliiton perustava kokous. Sen tärkeimpiä asioita olivat oman vakuutuslaitoksen aikaansaaminen ja ajotaksojen korotus. Helmikuussa oli *Turun Auto-omnibusyhdistyksen* vuosikokous. Johtokuntaan valittiin K. Kärpijoki puheenjohtajana, E. F. Perko varapuheenjohtajana sekä jäseniksi I. Honka, K. Lehtinen ja H. Lindroos, varalle W. Helander, W. Mäkinen ja A. Vuoristo. Suomen Autoilijaliittoon liittyminen jätettiin vielä avoimeksi. Tuon ajan olosuhteita kuvaa kokouksessa tehty päätös olla ostamatta mitään linja-autoliikennettä harjoittavien Fordin varaosamyymien liikkeistä. Saman vuoden toukokuussa olivat maaseudun linja-autoilijat yhdessä vastustamassa uusia liikennemääräyksiä, joiden mukaan he eivät enää saaneet torikuormineenkaan ajaa kauppatorille.³

Turun Auto-omnibusyhdistyksestä ei vuoden 1926 jälkeen ole tietoja; lieneekö eripuraisuus jälleen päässyt valtaan. Seuraava linja-autoliikennöitsijäin yhteistyön vaihe laajensikin merkittävästi yhteistoimintaa.

Linja-autoliikennöitsijäin Liitto perustetaan järjestystä luomaan

ULKOPUOLINEN ASIAANTUNTIJA ALOITTEEN TEKIJÄNÄ

Linja-autoliikennöitsijöiden omasta aloitteesta ei saatu pysyvää parannusta äärimmäisen kärjistyneeseen kilpailuun. Tämä epäkohta tiedostettiin kuitenkin myös varsinaisen liikenteenharjoittajakunnan ulkopuolella. Linja-autojenkin myyntiä harjoittavan Korpivaara & Halla Oy:n toimitusjohtaja, myöhemmin kauppaneuvos *Juhani Korpivaara* lähetti keväällä v. 1928 maamme merkittävimmille liikennöitsijöille ja autokauppiaille kiertokirjeen, joka sisälsi mm. seuraavaa:

»Jokainen linja-autoliikenteen harjoittaja on varmaan tullut huomaamaan, että tilanne tällä elinkeinoalalla ei ole niin kuin sen olla pitäisi. Vaunuja on useilla linjoilla kaksi, jopa kolmekin kertaa enemmän kuin olisi tarpeellista. Tästä on seurauksena, että ensiksikin niillä ei ole tarpeeksi ajoa ja toiseksi, että hinnat polkeutuvat liian alhaisiksi. Useat linjaliikenteen harjoittajat eivät ole lainkaan tietoisia siitä, millä hinnalla heidän kannattaisi kuljettaa matkustajia, jotta he voisivat kuolettaa vaununsa... Tällä tavalla he tekevät myöskin kunnollisten ja järkevien liikennöitsijäin, jollaisia kuitenkin on olemassa melkoinen määrä meidänkin maassamme, elämisen ehdot mahdottomiksi... On keksittävä keino asiantilan parantamiseksi.»¹

Juhani Korpivaaran tapainen autoalan mies pystyi ymmärrettävästi hyvin seuraamaan tätä liiketoiminnan alaa. Omassa yrityksessäänkin hän varmasti oli joutunut kokemaan linja-autoiljoitten kyvyttömyyttä hoitaa maksunsa.

Helsinkiin kokoontui tämän kiertokirjeen vaikutuksesta huhtikuun 17. päivänä 1928 liikenteenharjoittajia, autokauppiaita sekä ao. valtion virastojen edustajia keskustelemaan »elvytysohjelmasta». Mielipiteitä esitettiin paljon. Suurimpia syyllisiä olivat tilanteeseen puheenvuoroista päätellen harkitsemattomat uudet yrittäjät sekä myös autokauppiat, jotka myivät liian pienellä käsirahalla ja pitkällä maksuajalla ajoneuvoja. Perustettavan yhdistyksen tuli tähdätä nimenomaan epäterveen kilpailun poistamiseen, aikataulujen sitovuuteen ja tariffien yhdenmukaistamiseen. Paikalla olleet viranomaiset toivoivat yhdistykseltä erityisesti lausuntoja liikennelupakysymyksissä.²

Huhtikuisen kokouksen kutsusta pidettiin 30. päivänä toukokuuta Linja-autoliikennöitsijäin Liiton perustava kokous. Perustamiskirjan allekirjoittajat olivat Karl Blomfelt, F. W. Judén ja Juhani Korpivaara. Yhdistysrekisteriin liitto merkittiin 5.7.1928. Hyväksytyjen sääntöjen 2 §:n mukaan liiton tarkoituksena oli linja-autoliikennöitsijäin yhdysiteenä toimien

- pyrkiä saattamaan maan linja-autoliikenne vakiintuneelle ja säännölliselle kannalle
- kaikin käytettävissä olevin keinoin ja yhteistoiminnassa valtiovallan kanssa valvoa liikenneturvallisuutta ja -varmuutta sekä estää jäsenten keskinäistä ja ulkoapäin tulevaa epälojaalia kilpailua
- aikaansaada säännölliset kulkuvuorot ja yhtenäiset, samalla paikkakunnalla voimassa olevat liikennemaksut
- valvoa muutenkin jäsentensä etuja ja antaa heille ohjeita ja neuvoja ammattiasioissa.

Liiton jäsenyys oli avoin yksityisille ja yhtymämuotoisille linja-autoliikenteen harjoittajille sekä auto- ja autotarvikeliikkeitä.³

Sääntöjensä mukaisesti Linja-autoliikennöitsijäin Liitto jakaantui paikallisosastoihin, joita perustettiin jo v. 1928 Hämeenlinnaan, Tampereelle, Turkuun ja Viipuriin. Jäsenten etuja ajettiin mm. tekemällä vakuutusyhtiöiden kanssa sopimuksia liittoon kuuluville annettavista vakuutusmaksujen alennuksista.⁴

Jäseniä liittoon tuli jatkuvasti lisää. Esim. A. J. Airaksinen Sotkamosta kirjoitti LAL:lle kesäkuussa 1929, että hän oli sanomalehdistä lukenut tästä uudesta järjestöstä. Samalla hän ilmoittautui jäseneksi. Oulusta kirjoitti Osakeyhtiö Werkon johtaja Tauno Mehtälä ilmoittautuen halukkaaksi perustamaan paikallisosastoa. Tällä yrityksellä oli eräiden automerkkien, mm. suositun Brockway-linja-auton edustus alueella.⁵

ORGANISAATIOTA LUODAAN LAMAN KOURISTAESSA

Linja-autoliikennöitsijäin Liitolla oli perustamisestaan lähtien sotiin saakka varsin vähän työvoimaa toimistossaan. Asioitten hoidosta vastasivat ekonomi Arne Wirkkunen ja rouva Lempi Malin. Liiton *toimisto* sijaitsi 1930-luvun alkupuolella Korpivaara & Halla -autoliikkeen yläpuolella olevassa huoneistossa. Vuosikymmenen puolivälissä siirryttiin pariaksi vuodeksi Hufvudstadsbladetin taloon, jossa sekä Matkahuollolla että LAL:lla oli käytössään 2 huonetta. Helsingin linja-autotaseman valmistuttua pääsivät molemmat muuttamaan rakennuksen toisessa kerroksessa oleviin, sillä hetkellä riittäviin tiloihin.¹

Jo ensimmäisenä vuotenaan Linja-autoliikennöitsijäin Liitolla oli neljä *paikallisosastoa*. Seuraavana vuonna 1929 perustettiin osastot myös Helsinkiin, Jyväskylään, Lahteen, Poriin ja Vaasaan. Vuonna 1930 koko maa jaettiin paikallisosastojen piireihin, joita oli 13. Vain pohjoisin Suomi oli enää näiden toimintapiirien ulkopuolella. Nämäkin alueet tulivat mukaan v. 1931, jolloin Rovaniemen ja Oulun osastot muodostuivat; myös Kuopio itsenäistyi oltuaan siihen asti Iisalmen osaston yhteydessä.²

Linja-autoliiton *jäsenmäärä* ei ensimmäisinä toimintavuosina yltänyt lähellekään maassa toimivien alan yrittäjien määrää. Ensimmäisenä vuotena, v. 1928.

jäseniä oli n. 300.³ Mistä sitten saattaisi johtua tällainen välinpitämättömyys oman alan järjestäytymistä kohtaan? Yksi tärkeä syy lienee tuolloisen linja-autoyrittäjätoiminnan usein hyvin väliaikainen luonne. Moni oli joutunut lopettamaan toimintansa, useilla saattoi sama olla edessä. Tällaisissa oloissa voitiin yhteistoimintaa pitää tarpeettomana, etenkin kun jäsenmaksukin olisi ollut maksettava. Se oli 100 mk/auto/vuosi, v:n 1976 markoiksi muutettuna n. 64 mk. Summa ei siis ollut suuri, mutta lamakauden alettua rahavaikeuksissa kamppailevista yrittäjistä sekin saattoi tuntua liialliselta.⁴

Toinen järjestymättömyyden syy voidaan luokitella ideologiseksi. Olihan tuohon aikaan ammattiyhdistystoiminta lähinnä vain vasemmistolaisen teollisuustyöväestön harrastamaa. Vastaavat työnantajat olivat myös organisoituneet. Esim. henkisen työn tekijöiden keskuudessa tällainen oli vielä täysin vierasta. Pienyrittäjillä, joilla monilla ei ollut yhtään palkattua työntekijää, ei ollut mielestään mitään tarvetta yhteistyöhön muiden kanssa; pikemminkin siitä näytti olevan haittaa, jos se rajoittaisi heidän kilpailumahdollisuuksiaan.

Syytä linja-autoliikennöitsijöiden järjestäytymisen heikkouteen on saattanut olla itse liitossakin. Informaatio ja jäsenhankinta ei tavoittanut läheskään kaikkia alan yrittäjiä. Kokkolan tienoilla lienee ollut asian laita näin. Onni Långsvedille tuli eräs liikenteen ongelma hyvin polttavaksi kesällä 1930, mutta mistään ei löytynyt tarvittavaa tietoa. Tällöin hänen vaimonsa sanoi Helsingin Sanomista huomanneensa, että on olemassa Linja-autoliikennöitsijäin Liitto, jolta asiaa varmaan voisi kysyä. Osoitettakaan heillä ei ollut, mutta kirje löysi tiensä, ja vastaus tuli pian. Långsvedistä tuli myös jäsen ja hän toimi liiton asiamiehenä alueellaan vuoteen 1932, jolloin sinne perustettiin paikallisosasto.⁵ Todennäköistä onkin, että liiton alkuaikoina informaatio ja jäsenhankinta kyllä varsin hyvin kattoivat eteläiset osat Suomea, jolta alueelta myös perustajat olivat,⁶ mutta syrjäseudut jäivät pakostakin vähemmälle huomiolle.

Järjestöä rakennettaessa pestään sisäinen pyykki

Linja-autoliikennöitsijäin Liiton ensimmäiseksi puheenjohtajaksi oli valittu Toijalan Sementtivalimon johtaja Kaarlo Leander, jolla oli kokemusta autoliikenteestäkin, olihan hän yrittänyt Tampereella kaupunkiliikennettä kaksikerroksisilla busseilla v. 1920. Liiton toimistosta vastasi Helsingissä varatuomari J. Sohlman (Sormanen), jolla ymmärrettävästi oli paljon asioita hoidettavana pääkaupungin ulkopuolella olevan esimiehensä kanssa; kirjeenvaihto oli vilkasta. Puhelin oli niinkään välttämätön yhteydenpitoväline, mikä saattoi aiheuttaa esim. Leanderin myöhästymisen junasta, kun oli tarkoitus lähteä omia asioita hoitamaan Tampereelle. Mainittakoon, että kirjeitä paikallisosastoille ja jäsenille lähetti myös puheenjohtaja; liittoa siis johdettiin kahdelta taholta. Ajalle kuvaavaa on, että Leanderin ja Sohlmanin kirjeenvaihto oli v. 1928 hyvin virallista, »pyydän Teitä»

Varatuomari Jussi Sormanen (aik. Sohlman), Linja-autoliiton lainopillinen asiamies ja ensimmäinen sihteeri. LALA.



jne. Seuraavana vuonna oli jo »heitetty tittelit pois», »toivottavasti muistutat» ym.⁷

Puheenjohtaja Leander oli varmaankin erittäin hyvin selvillä liiton asioista ja maamme linja-autoliikenteen tilasta. Näin ollen hän otti mm. tehdäkseen yhtenäisen liikenneohjesäännön, jolla esim. tavarankuljetus olisi saatu järjestykseen. Margariinin valmistajat olivat näet huomauttaneet epävarmasta rahdin perille menosta. Leander pyrki myös rautateiden ja linja-autoliikennöitsijöiden välisten yhdysliikennesopimusten aikaansaamiseen.⁸ Tätä varten liitto anoi puheenjohtajalleen vapaalippua rautateille, mihin suostuttiin.⁹

Leanderin asenteessa liikenteenharjoittajiin nähden jäsenkunnalla lienee kuitenkin ollut huomauttamista. Tätä kuvaavat myös eräät lausumat hänen kirjeissään liiton sihteerille Sohlmanille: »liikennöitsijäin hajanaisen ajatussuunnan ja kehittymättömyyden takia» jne. Vastaavanlaisia esimerkkejä on niinkään hänen puheenvuoroissaan, esim. paikallisosastojen kokouksista.¹⁰

Henkilökohtaista skismaa näyttää myös nousseen Leanderin ja liiton johtoportaassa olevan autokauppiaan Juhani Korpivaaran välille. Tapahtumien järjestystä on näin jälkikäteen hyvin vaikea täysin selvittää, kun läheskään kaikkia asiaan liittyviä papereita ei enää ole tavoitettavissa. Joka tapauksessa maaliskuusta 1930 lähtien oli liiton puheenjohtajana liikennöitsijä Toivo Rikkinen. Heinäkuun puolivälissä pidetyssä hallituksen kokouksessa otettiin käsittelyyn johtaja Leanderin edellisenä vuonna erältä vakuutus- ja öljy-yhtiöiltä saamat avustukset ulkomaanmatkaa varten, jonka tarkoituksena oli mm. olla opinto- ja kongressimatka. Hallituksen pöytäkirjan mukaan liiton johto ei ollut saanut mitään tietoa liiton nimen käyttämisestä tässä asiassa. Liiton puheenjohtajana Leander oli myös toiminut eräiden liikennöitsijöiden asioiden hoitajana esim. yhdysliikennesopimusten järjestämisessä sekä yhteyksissä muihin viranomaisiin, missä näyttää

tapahtuneen joitakin unohduksia suoritetuista maksuista huolimatta. Leander pyysi eroa hallituksen jäsenyydestä perustellen tätä siten, että sääntöjen vastaisesti siihen kuului autokauppias sekä myös ettei hän halunnut kuulua hallitukseen, jonka yksi jäsen oli kommunisti.¹¹

Tämänjälkeisissä tapahtumissa on ollut eräissä vaiheissa suorastaan fyysisen väkivallan tyyppisiä piirteitä.¹² LAL piti asian takia ylimääräisen liittokokouksen elokuun 28. päivänä, johon myös Leander ja hänen kannattajansa valmistautuivat omin julistuksin: »Pois autokauppiat liitosta ja hallituksesta». Leander suunnitelti myös uuden liikennöitsijäliiton perustamista. Tällaiset hankkeet jäivät kuitenkin toteutumatta.¹³

Mielenkiintoinen on Leanderin VR:ltä saaman vapaalipun kohtalo. Linja-autoliikennöitsijäin Liitto anoi puheenjohtajan vaihduttua Rautatiehallitukselta Leanderille myönnetyn lipun peruuttamista ja uuden myöntämistä liiton vt. sihteerille, ekonomi Aarne Wirkkuselle. Tällaiseen tekemänsä päätöksen peruuttamiseen Rautatiehallitus ei kuitenkaan ollut taipuvainen. Leander sai pitää vapaalippunsa.¹⁴

LAL:N TYÖN TULOKSIA

Edellisestä luvusta jo ilmeni, että Linja-autoliikennöitsijäin Liitolla oli alkuaikoinaan varsin huonot rahavarat. Jouduttiinhan melko selvissäkin asioissa turvautumaan ulkopuoliseen avustukseen. Lainoinkin jouduttiin toimintaa tuolloin pitämään yllä. Näin ollen jäsenmaksuja oli saatava niin paljon kuin mahdollista, minkä takia jäsenhankintaa kohdistettiin mm. autokauppiaisiin. Heihin ei kuitenkaan voitu soveltaa samanlaisia jäsenmaksuperusteita kuin liikennöitsijäjäseniin, heillähän oli autoja ehkä useita kymmeniäkin varastoissaan. Liittokokous vahvisti tällaisia jäseniä varten erilaiset maksuperusteet. Liittymismaksu oli sama kuin muillakin, 100 mk, mutta jäsenmaksu 500 mk, sama kuin viiden auton omistajilla. Ainajäsenyys oli saatavissa 5 000 markalla.¹

Liiton jäsenmäärä kasvoi. Vuonna 1931 oli jäseniä jo viisi ja puoli sataa, vaikka tuolloin jäsenistöstä poistettiinkin noin 80 liikenteensä lopettanutta yrittäjästä.²

Lausunnoilla tehoa

Perustamisen yhteydessä esitetyn toiveen mukaisesti Linja-autoliikennöitsijäin Liitto antoi liikennelupa-anomuksia käsitteleville viranomaisille näistä lausuntoja. Anomuksista liitto pyysi mielipiteet paikallisosastoilta, joten kentän ääni otettiin mahdollisimman hyvin huomioon. Vuonna 1932 tulivat myös aikataulut liiton käsiteltäviksi. Seuraavasta käy ilmi liiton antamien lausuntojen määrän kasvu:

	Käsiteltyjä liikennelupa- asioita	Annettuja aikataulu- lausuntoja
1929	733 kpl	.
1930	726 »	.
1931	629 »	.
1932	469 »	654 kpl
1933	557 »	615 »
1934	696 »	764 »
1935	1 010 »	1 045 »
1936	1 037 »	1 175 »
1937	1 108 »	1 469 »
1938	1 083 »	—

Kuten aikaisemmin eri taulukoista, näistäkin luvuista ilmenee suuren pulakauden vaikutus linja-autoliikenteeseen. Lupia anottiin vähiten vuonna 1932, minkä jälkeen muutamassa vuodessa määrä kasvoi voimakkaasti; 1930-luvun puolivälin jälkeen on saavutettu taso, joka on jäänyt varsin pysyväksi nimenomaan liikennelupa-anomusten osalta. Yritysten kasvun osoituksena voidaan pitää samanaikaisten aikataululausuntojen määrän lisääntymistä.

Suuren Turun osaston käsiteltävien asioiden määrästä antaa kuvaa seuraava vuoden 1939 kokouksen yhteydessä annettu informaatio: siltä oli pyydetty lausuntoa 144:ään liikennelupa-anomukseen, joihin oli annettu 65 puoltavaa ja 66 kielteistä, sekä 356:een aikatauluehdotukseen 338 puoltavaa lausuntoa.⁴

Liikennelupakysymysten ohella Linja-autoliikennöitsijäin Liiton ja sen paikallisosastojen kirjeenvaihdossa käsiteltiin mm. jäsenmaksukysymyksiä, jotka tuolin olivat monimutkaisempia kuin nykyään:

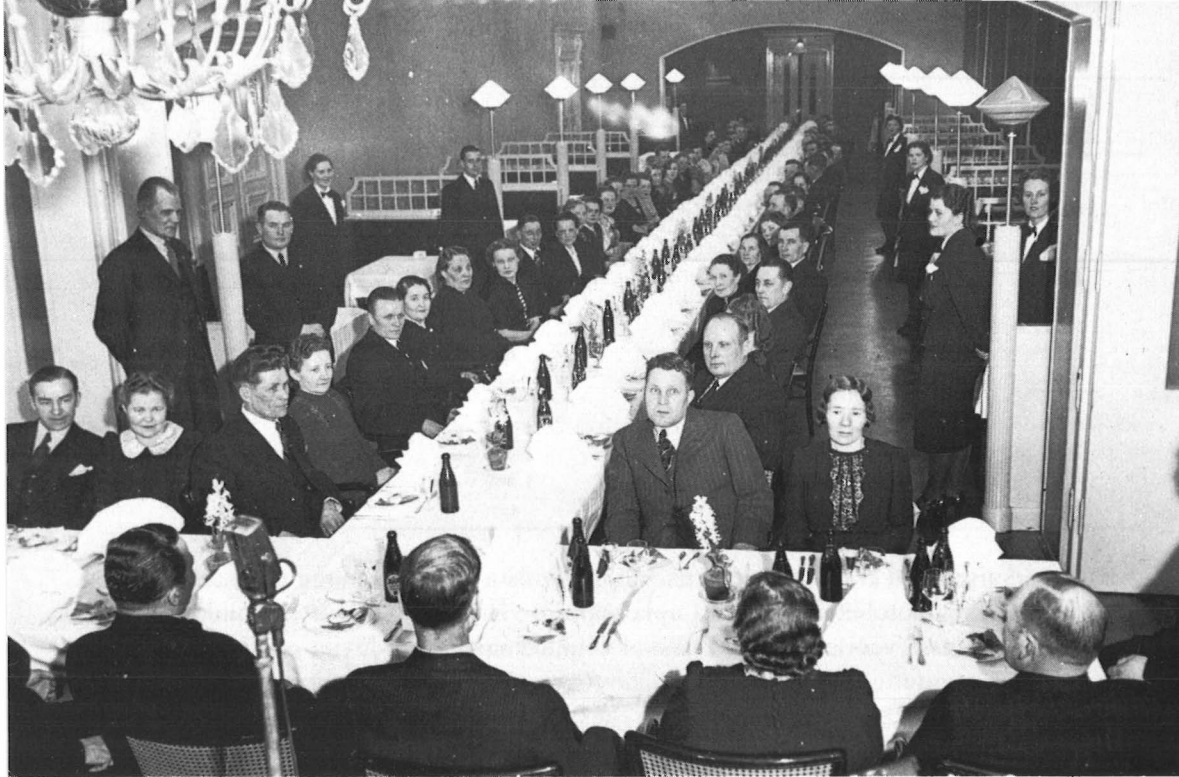
»Kotkan paikallisosasto, Kotka

Pyydämme osastonne lausuntoa N.N:n liikennelupa-anomuksesta yhdellä linja-autolla linjalle... Samalla pyytäisimme Teitä toimittamaan tämän vuotisen jäsenmaksukeruun, kun nyt kesällä liikennöitsijöilläkin on paremmat tulot.»⁵

Joskus katsottiin tarpeelliseksi antaa tarkempia ohjeita paikallisosastoille:

»Kun lähette arvostelemaan oheisessa tiedustelussa olevia liikennelupa-anomuksia, tehnette sen mitä asiallisimmin, toisin sanoen antaen arvosteluunne vaikuttaa vain asiaseikat, sillä tulemme lausuntoonne liittämään otteen pöytäkirjasta. Mikäli ette helpolla löydä tällaista ratkaisua omin avuinne, käyttänette hyväksenne sikäläisiä poliisiviranomaisia tai muita asian tuntevia avustajia.

Edellä kerrottu on sanottu vain siksi, että ministeriössä säilyisi tietoisuus kyvystämme arvostella liikennekysymyksiä.»⁶



Virallisten kokousten rinnalla esiintyi leppoisampaakin yhdessäoloa. Turun osasto joulujuhlassaan 1930-luvun lopulla. Martta Lumikon kokoelmat.

Aina eivät osastojen ja liiton lausunnot kuitenkaan johtaneet toivottuun tulokseen, minkä takia liitto joutui selittämään kannanottojaan tyytymättömille jäsenille ja joskus jopa osastoille. Vuonna 1930 oli Vaasan paikallisosasto erittäin katkera ja uhkasi erota LAL:sta, mikäli kolmen uuden liikenneluvan myöntäminen Vaasan – Maalahden linjalle oli tapahtunut liiton myötävaikutuksella, vaikka paikallisosasto oli antanut liikennelupa-anomuksista kielteisen lausunnon. Eroa ei kuitenkaan tullut, sillä LAL oli vastustanut lupien myöntämistä. Näin voimakas kannanotto saattaa olla merkinä myös siitä, ettei uuteen järjestöön aluksi kaikkialla täysin luotettu.⁷

Alkujajoistaan lähtien Linja-autoliikennöitsijäin Liitto joutui myös ottamaan kantaa jäsentensä välisiin riitoihin. Esimerkiksi Kosti Oraksen alettua liikenteensä Raumalta Turkuun kääntyivät sekä entiset että tämä uusi yrittäjä liiton puoleen kirjelmineen. Eräissä tapauksissa liitto ehdotti kiisteleville osapuolille sovinto-oikeuden järjestämistä, johon kumpikin asettaisi oman edustajansa ja liitto puheenjohtajan. Joskus liiton kirjeet jäsenille saattoivat olla hyvinkin opettavaisia:

»Muuten vaadimme, että meille lähettämässänne kirjeissä käyttäisitte säädylisempää kieltä. Kirjoitustapanne ei ensinkään sovellu yleisöä palvelevalle liikennöitsijälle.»

Tämän kirjeen saajan, lupa-asioissaan liittoon suuttuneen naispuolisen liikenteenharjoittajan teksti oli oikeinkirjoituspuutteistaan huolimatta hyvin vaikuttavaa, voimasanojakaan siinä ei kaihdettu.⁸

Melkoinen osa Linja-autoliikennöitsijäin Liiton kirjeenvaihdosta koski liikennelupa-asioita. Monissa tapauksissa tarvittiin selviä asiapapereiden laadintaohjeita ja -apua, mistä huolimatta useimmat yrittäjät käyttivät tässä asioitsijoiden, asianajotoimistojen, nimismiesten ym. virallisiin papereihin perehtyneiden palveluksia. Ammattikunnan puolta oli pidettävä sekä sisäisiä ristiriitaisia pyrkimyksiä että myös muita autoliikenteen muotoja vastaan. Liiton lausunnot johtivat yleensä toivottuun tulokseen, vaikka oli edellä mainitunlaisia poikkeuksiakin. Kuorma- ja henkilöautojen linja-autojen tapaista henkilöliikennettä ei kuitenkaan pystytty paljonkaan vähentämään.⁹

Koulutus ja muu vastaava toiminta

Tavoitteidensa mukaisesti Linja-autoliikennöitsijäin Liitto pyrki ohjaamaan ja neuvomaan jäseniään ammattiasioissa. Tämä ilmeni käytännössä jo perustamisvuonna, kun ruvettiin puuhaamaan Ammattienedistämislaitoksen kanssa kurssia linja-autoliikennöitsijöille. Tällä helmikuun lopulla 1929 alkaneella viikon kurssilla luennoitiin tariffioppia, tariffipolitiikkaa, tielakia, autoasetuksia sekä teknisenä opetuksena autojen ja renkaiden talvihuoltoa ym. Kurssien osanottajille oli saatu rautatiematkoista 25 %:n alennus. Osanottajia ei kuitenkaan liene ollut aivan riittävästi, koska vielä helmikuun puolessa välissä jouduttiin lähettämään toinen kiertokirjekutsu, jonka loppukaneetti kuului:

»Kun asian edesauttamiseksi ja onnistumiseksi ja Teille liikennöitsijöille välttämättömän kurssin järjestämiseksi on tehty kaikki, mikä suinkin on ollut ajateltavissa kehoitamme jokaista – oman etunsa vuoksi – ensi tilassa ilmoittautumaan näille ainutlaatuisille kursseille.»

Seuraavan vuoden alussa järjestettiin samanlaiset kurssit.¹⁰ Tämä liikennöitsijäkoulutus jatkui sittemmin 1930-luvulla LAL:n itsensä hoitamana. Ammattienedistämislaitoksen kanssa yhdessä järjestettiin kursseja tekniselle henkilökunnalle sekä kirjanpitoluentoja liikennöitsijöille. Myöhemmin jaettiin myös asiantuntijoiden laatimia liikennekirjanpito-ohjeistoja.¹¹

Eräät linja-autoyrietyksetkin ryhtyivät kouluttamaan henkilökuntaansa. Näistä voidaan mainita Ab Haldin & Rose Oy, Savonlinja Oy ja Tieliikenne Oy.¹²

Linja-autoliikennöitsijäin Liiton kirjallista palvelua olivat aikataulustot Maantieturisti ja sitä seurannut Suomen tieturisti vuodesta 1929 alkaen, vuosikirjat sekä lyhyen aikaa ilmestynyt lehti Linja-auto, jonka ylläpitämistä liiton heikohko talous ei liene kestänyt.¹³

Linja-autoliikenteen palveluluonteeseen sopi hyvin liiton pyrkimys yhtenäistää asiakkaita palvelevan henkilökunnan vaatetus. Käytössä oli sekä kankaisia että myös nahkaisia kuljettajan pukuja, jotka tuon ajan kylmissä autoissa varmaan olivat tarpeenkin. Friitalan Nahkatehdas, joka näitä toimitti, valmisti niin ikään liiton nahkaisia lakkimerkkejä. Kovin suuresta liiketoiminnasta tässä ei ollut kysymys; hyvin usein tilaukset koskivat vain yhtä merkkiä, ja toisaalta nahkatehtaan toimitukset liitollekin saattoivat koskea esim. kahtakymmentä merkkiä kerrallaan.¹⁴

Autoliikenteen vakuutustoimintaa

Autoliikenteen alettua tapahtui kasvavassa määrin myös onnettomuuksia, joissa auto oli vähintään osallisena, usein syllisenäkin. Tällöin oli luonnollisesti järkevää vakuuttaa vaunut niiden omien ja muille aiheuttamien vahinkojen varalta. Alkuvaiheessa ei näihin kaikkiin riskeihin kuitenkaan ollut vakuutusta saatavissa. Jo ennen ensimmäistä maailmansotaa oli mahdollista vakuuttaa autot palovahingon varalta. Tällöin alennettiin vakuutussummaa säännöllisesti vuosittain. Neljäntenä vuonna auton arvoksi voitiin merkitä enää vain 35 % uuden arvosta.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeisenä aikana eräät keskinäiset vakuutuslaitokset sekä viisi alan osakeyhtiötä olivat harjoittaneet autovakuutusliikettä, mutta toiminta oli vielä haparoivaa. Laki moottoriajoneuvoliikenteen vahinkovastuusta astui voimaan 1.9.1925. Autovakuutusten määrä kasvoi tämän jälkeen nopeasti. Niinpä myös tätä toimintaa harjoittavien yritysten määrä lisääntyi: v. 1927 oli moottoriajoneuvovakuutuksen harjoittajia 8, v. 1933 jo 16.¹⁵

Vakuutustoimintaa autovahinkojen varalta olivat ryhtyneet harjoittamaan jo olemassa olevat vakuutuslaitokset, mm. Fennia, Imatra, Karjala, Pohjola ja Sampo. Nämä antoivat Linja-autoliikennöitsijäin Liiton jäsenille erilaisia alennuksia. Pohjolalla mm. oli käytössä 10 %:n perusalennus, minkä lisäksi ylimääräistä alennusta annettiin vaunuluvun ja vahingottomien vuosien perusteella. Yhtiöiden välinen kilpailu oli ajoittain erittäin ankaraa, ja vakuutusehdoissa oli yhtiöillä melkoisia erojakin. Tampereelle eri puolilta maata kokoontuneet yksityiset ja ammattiautoilijat perustivat keväällä 1926 Autoilijain Vakuutusyhtiön. Osa yhtiön hallituksen jäsenistä oli Suomen Autoilijain liitonkin johtotehtävissä. Osakkeiden merkitsemisen tultua ajankohtaiseksi innostus kuitenkin loppui, ja yritys sammui alkuunsa. Muuta tulosta ei ollut syntynyt kuin yhtiön merkitsemisen yhtiörekisteriin.¹⁶

Helsinkiläisten vuokra-autoilijoiden ja heitä palvelevan pienehkön öljyalan liikkeen Bensiinin-Kuluttajain Oy:n toimesta käynnistyi em. Tampereella perustetun vakuutusyhtiön toiminta v. 1932, kylläkin täysin uusien miesten voimin. Aluksi BK pyrki perustamaan uuden vakuutusyhtiön, mutta viranomaisten kielto esti tämän. Näin ollen »adoptoitiin» jo oleva, mutta toimimaton yritys, joka nyt

oli Autoilijain Vakuutus Oy – Automobilisternas Försäkrings Ab. Tämä aloitti kovan hintakilpailun, ja vanhat yhtiöt vastasivat siihen. Samalla käytiin myös propagandakampanjaa, Pohjolan kiertokirjeessä asiamiehille moitittiin BK:ta suhteista Neuvostoliiton omistamaan Suomalainen Nafta Oy:öön.¹⁷

Välttääkseen keskinäistä kilpailua perustivat edellämainitut viisi jo aikaisemmin autovakuutusta harjoittaneet yhtiöt Vakuutusosakeyhtiö Liikenteen, joka lähti suurimittaiseen hintasotaan uutta kilpailijaa vastaan. Päämääränä lienee ollut Autoilijain Vakuutus Oy:n lopettamaan pakottaminen, missä ei kylläkään onnistuttu, kun henkilö- ja kuorma-autoilijat suuressa määrin keskittivät vakuutuksensa tälle »omalle» yhtiölle, vaikka Liikenteen tariffit tässä vaiheessa olivat jopa 20 % halvemmat kuin tämän.¹⁸

Muutaman vuoden kuluttua syntyi Autoilijain Vakuutus Oy:ssä sisäinen skisma, jonka vuoksi siihenastinen johtaja erosi ja perusti 1935 Autonomistajain Keskinäisen Vakuutusyhtiön ja sai siihen henkilökunnan entisestä työpaikastaan. Autoilijain Vakuutus Oy joutui palkkaamaan uudet virkailijat ja tällöin sen palvelukseen tuli konttoripäälliköksi Tauno Sillanpää, joka sodan jälkeen toimi kolmisenkymmentä vuotta sen toimitusjohtajana.¹⁹

Autoliikennettä harjoittavien vakuutusyhtiöiden haitallisen kova kilpailu saatiin estetyksi vasta uudella, v. 1937 säädetyllä ja 1.4.1938 voimaan tulleella autovastuulailla, jonka mukaan vakuutusmaksut joutuivat sosiaaliministeriön vahvistettaviksi. Nyt kävi Vakuutusosakeyhtiö Liikenne tarpeettomaksi, »emäyhtiöt» saattoivat itsekkin tarjota autovakuutuksia näillä vahvistetuilla tariffeilla. Linja-autoliikennöitsijöiden keskuudessa oli todettu oman vakuutusyhtiön perustaminen mielekkääksi, ja kun rahoitus järjestyi siten, että Vakuutusosakeyhtiö Pohjola ja Keskinäinen Vakuutusyhtiö Sampo lainasivat kumpikin miljoona markkaa, LAL ja Matkahuolto saivat kokoon tarvittavan takuupääoman. Näin muodostui Keskinäinen Vakuutusyhtiö Linja-auto, jonka johtokunnassa kummallakin rahoittajayhtiöllä oli edustajansa linja-autoliikenteen harjoittajien ohella. Uuden yhtiön toimitusjohtajaksi tuli Vakuutusosakeyhtiö Liikenteessä samassa tehtävässä siihen asti ollut ekonomi Nils Rothström. Muun henkilökuntansa yhtiö samoin »peri» edeltäjältään.²⁰

Autoilijain Vakuutus Oy:lle uusi laki merkitsi niin ikään muutosta. Sen mukaan näet vakuutusosakeyhtiön takuupääoman oli oltava 4 miljoonaa markkaa, kun taas keskinäiselle vakuutusyhtiölle riitti 2 miljoonaa, koska sellaisen sääntöjen mukaan tilinpäätöksen tappiollisuus voitiin korvata myös vakuutuksenottajilta jälkikäteen perittävin lisämaksuin. Tällaista menettelyä on kylläkin käytetty äärimmäisen harvoin. Lain noudattamiseksi »Autoilijain Vakuutus Oy – Automobilisternas Försäkrings Ab» sai seuraajakseen yrityksen nimeltä Keskinäinen Vakuutusyhtiö Autoilijat v. 1938. Uusi nimi oli melko hankala käyttää, mutta viranomaiset eivät antaneet ottaa haluttua Autoilijain Keskinäinen Vakuutusyhtiö -nimeä, koska se muistutti liikaa Autonomistajain Keskinäistä Vakuutusyhtiötä, joka oli toiminut vuodesta 1935 alkaen, kuten edellä todettiin.²¹

Yhteydet ulkomaisiin veljesjärjestöihin

Linja-autoliikenteen ollessa yleismaailmallinen ilmiö oli selvää, että samanlaista järjestäytymistä kuin meillä oli myös muualla. Jo perustamisvuonnaan ryhtyi Linja-autoliikennöitsijäin Liitto luomaan suhteita ulkomaille, ensinnä Ruotsiin, jossa ammattimaisen autoliikenteen harjoittajien yhdistystoiminta oli jo suunnilleen vuosikymmenen ikäistä. Naapurimaassamme oli juuri tuolloin meneillään siihenastisen ammattiautoilijoitteen yhteisen järjestön hajoaminen, joten yhteistyökumppaniksi tuli alusta pitäen linja-autonomistajien liitto, Sveriges Omnibusägares Riksförbund, nykyinen Svenska Busstrafikförbundet.²²

Alkuvuodesta 1929 lähetti LAL:n toimisto kirjeen Saksaan ja Englantiin. Vastaukset kyllä saatiin, mutta myöhempää kirjeenvaihtoa tarkastellen voi tulla siihen tulokseen, että kovin vilkasta ei yhteistoiminta näihin maihin päin liene ollut.²³

Eteläisessä veljesvaltiossa Virossa oli myös linja-autoilijoilla oma järjestö, Eesti Autoliinide-pidajate Ühing, jonka edustajia kävi Suomessa meidän liittomme johtoa tapaamassa. Virolaiset olivat kiinnostuneita Suomessa vallitsevasta autoliikennelainsäädännöstä, kun heillä oli 1930-luvun alkupuolella uusi laki valmistelun alaisena.²⁴

Ruotsin linja-autoilijoiden valtakunnanliitto näyttää kirjeenvaihdosta päätellen olleen Linja-autoliikennöitsijäin Liiton läheisin ulkomainen yhteistyökumppani. Kirjeenvaihdossa käsiteltiin mm. linja-autoliikenteeseen sopivan kirjanpitojärjestelmän kehittämistä, missä yhteydessä suomalaisten kirjeessä valiteltiin liikennöitsijäkuntamme sivistystason alhaisuutta, mistä johtuen täällä ei voitaisi suorana suomennoksena käyttää Ruotsin ohjeistoja. Vuonna 1932 oli Linja-autoliikennöitsijäin Liitto esittänyt hallitukselle autoliikenteen nopeusrajoitusten poistamista, ja Ruotsista tiedusteltiin siellä suoritetun rajoituksen poistamisen vaikutuksia.²⁵

Varsin pian Suomen ja Ruotsin linja-autoliikennöitsijäin järjestöt pääsivät myös vierailusuhteisiin, kutsuja tuli mm. vuosikokouksiin. Aina ei kylläkään voitu edustajia lähettää, olisiko rahan puute ollut esteenä?²⁶

Kontakteja Ruotsiin otettiin pyrittäessä ratkaisemaan myös käytännön ongelmia, kuten v. 1937, jolloin tiedusteltiin Ruotsin valtionrautateiden noudattamaa hinnoittelua sen ostaessa yksityisiä liikenneyrityksiä. Helsingin kaupunki oli tuolloin ostelemassa paikallis- ja lähiliikenteen linjoja ja tarjosi niistä myyjien mielestä kohtuuttoman alhaisia hintoja.²⁷ Vastauskirjekin lienee tullut, mutta ei ole enää löydettävissä.

Matkahuolto

»Ennen Linja-autoliikennöitsijäin Liiton perustamista itse kunkin autot lähtivät jonkin kaupan pihalta, jonne matkustajat tulivat odottelemaan lähtöä, jos ylipäänsä tiesivät autojen lähtöpaikat. Liiton perustamisen jälkeen saatiin yhteinen lähtöpaikka, Oulun Kauppatorin ranta.»
(Vilppu Alamäki, kirjehaastattelu LAL 67)

ASEMIEN PUUTTEEN AIHEUTTAMAT ONGELMAT

Linja-autoliikenteen alkuaikojen järjestymättömyys kuvastui muun ohessa siinä, miten autojen sijoittelu kaupungeissa tapahtui. Useimmiten ei ollut minkäänlaista autoasemaa, ja keskinäinen kilpailu ja käytännön seikat määräsivät seisonta- ja lähtöpaikat. Aamulla kaupunkiin tultaessa ajettiin ensiksi *torille*, sillä sinnehän useinkin purettiin suurin osa kuormasta. Sen jälkeen hoidettiin reitin varren asukkaiden asioita liikkeissä ja virastoissa. Tämän jälkeen siirryttiin odottelemaan kotiin lähtöä määräpaikkaan, joka ilmoitettiin esim. lehdissä julkaistussa aikataulussa.¹

Viipurissa palveli linja-autoasemana ensiksi eräs *kahvila*, jonka edustalla autot alkoivat lähtöä odotellessaan »majailla», sekä myöhemmin muuan *huoltoasema*.² Turussa olivat yleisimpiä autojen asemapaikkoja *kauppaliikkeiden pihat*. Tarvasjoelle ajavan Emil Heikkilän asemapaikkana oli kauppias Färdigin piha, Karunaan ajavat Grandell ja Kaire olivat Österbladin pihalla, jolla oli myös Rauman ja Uudenkaupungin tien liikennöitsijöitä. Hääväläinen, Trapp ja Wiklund olivat myös tällaisia asemapihan haltijaliikkeitä. Eräät kauppaliikkeet myivät lippujakin autoihin, näin mm. Koneliike Auma, josta sai »pilettejä» Raumalle ajavien Matikan veljesten ja Tala & Pentin autoihin, sekä Österblad, joka myi niitä laitilalaisten Raumalle liikennöivien Eerolan & Sonkkilan autoon. Hotelli Saima oli myös eräiden autojen asemapaikka, esim. lauttakyläläinen Heikki Nieminen ilmoitti sen lähtöpaikakseen.³

Linja-autojen tällainen sijoittelu kaupungissa saattoi sisältää aikaisempaan majamieslaitokseen verrattavissa olevia piirteitä. Kauppiaille oli epäilemättä edullista, että linja-autojen lähtöpaikka kokosi heidän myymälänsä lähelle matkustajia, saattoihan lipun myynnin yhteydessä mennä kaupaksi myös jotakin matkaevästä, tuliaisia jne. Autoilijoille oli välttämätöntä voida pitää jotakin ilmoitettavissa olevaa paikkaa asemanaan. Kuten edellä ilmeni, saman suunnan liikennöitsijät saattoivat keskittyä yhden ainoan kaupan lähistölle, toisaalta oli aivan päinvastaisiakin esimerkkejä. Joskus saattoi liikennöitsijä olla hyvin hiljaa

asemapaikastaan ja liikenteestäänkin. Näin oli asian laita mynämäkeläisellä Jalmari Aittomaalla, joka aloitti Turkuun ajamisensa ennen kuin oli saanut ajokorttiakaan, jolloin hän jätti autonsa erään tukkuliikkeen pihalle keskusta-alueen ulkopuolelle.⁴

Samanlaista hajanaisuutta linja-autojen asemapaikkojen suhteen kuin Turussa oli monilla muillakin paikkakunnilla. Tällainen järjestely sopi siinä tapauksessa, että matkustajat olivat reitin varrelta kaupungissa pistäytyviä maaseudun asukkaita. Tilanne oli kuitenkin toinen sellaisten matkustajien osalta, jotka joutuivat hakemaan ympäri kaupunkia tiettyyn suuntaan lähtevää outoa linja-autoa oudolla paikkakunnalla. Näin ollen alettiin monissa kaupungeissa, esim. Turussa, Tampereella ja Viipurissa puuhata yhtenäistä, keskitettyä linja-autojen asemapaikkaa. Esim. Turussa poliisimestari antoi v. 1924 määräyksen, että ns. pitäjabiilien oli siirryttävä Kauppatorilta Aninkaistentorille. Tämä ei kuitenkaan johtanut tulokseen, sillä vielä seuraavana vuonna oli Turun Sanomissa nimimerkki »Maalaisen» kirjoitus, jossa vaadittiin kaupunkia järjestämään yhtenäinen linja-autoasema. Syyskuussa poliisilaitos teki ehdotuksen, jonka mukaan olisi päästy vain kolmeen linja-autojen asemapaikkaan. Keväällä 1926 suunnitteli Turun kaupungin liikennekomitea maaseutubussien paikkoja, mikä johti toukokuun alussa annettuun määräykseen. Sen mukaan neljä asemapaikkaa jakaantuivat tiesuunnittain, ja kauppatorille ajaminen myyntitavaraquormankaan kanssa ei ollut sallittua. Tämä luonnollisesti johti mm. liikennöitsijöiden tyytymättömyyden ilmaisuun, eiväthän he enää olisi pystyneet palvelemaan asiakkaitaan totuttuun tapaan. Maaherralle saakka mentiin asiasta valittamaan ja myös valittiin asiaa hoitamaan toimikunta, johon kuului mm. Verner Arvela.⁵

Asioiden setviminen jatkui Turussa ja monissa muissakin kaupungeissa. Kysymyksessä olivat niin monien *eri intressipiirien edut*, että niiden yhteensovittaminen tuotti vaikeuksia: kaupungin kauppiaat, torikauppaa harjoittavat maalaiset, linja-autojen muut matkustajat sekä tietysti myös liikennöitsijät ja kuljettajat.

Hyvän kuvan 1920-luvun linja-autoasemakirjajuudesta Suomessa saa Linja-autoliikennöitsijäin Liiton järjestämästä tiedustelusta syyskuussa 1929. Poliisilaitoksille lähetettiin seuraava kirje: »Kohteliaimmin pyydämme oheisella postikortilla ilmoittamaan kuinka monta lähtevien ja saapuvien linja-autojen (omnibusautojen) asemaa kaupungissanne on. Kunnioittaen...». Postikortteja palautettiin vajaan kolmekymmentä. Niiden mukaan yksi ainoa linja-autoasema oli Hangossa, Hämeenlinnassa (Rantatori), Iisalmessa, Joensuussa (Kauppatori), Kaskisissa (yksi linja ja asema), Kemissä, Kristiinankaupungissa, Kuopiossa, Mikkelissä, Naantalissa, Oulussa (Kauppatori), Porissa, Raahessa, Sortavalassa (Kauppatori) ja Tammisaaressa, jossa postiauton asemapaikka oli postikonttorin lähistöllä. Kaksi tai useampia linja-autoasemia oli Haminassa 2, Jyväskylässä 3, Kajaanissa 2, Kokkolassa 4, Kotkassa 3, Käkisalmissa 2, Lahdessa 4, Lappeenrannassa 3, Pietarsaaressa 4, Raumalla 2, Savonlinnassa 2, Uusikaarlepyyssä 2 ja Vaasassa 2.⁶

Siitä huolimatta, että linja-autojen asemapaikkoja olisi ollut vain yksikin, ei sen yhteydessä ollut läheskään aina lipunmyynti-, tavaransäilytys- tms. palveluja. Viipurissa em. kahvila ja huoltoasema hoitelivat tällaisia tehtäviä, Turussa toimi Aninkaistentorin laidassa olevassa kioskissa liikennöitsijä Hannes Lindroosin Lounais-Suomen Matkailutoimisto, joka kesällä 1927 myi lippuja mm. Turku – Rauma- ja Turku – Peipohja – Pori -linjojen autoihin. Sen kanssa kilpaili Pikatoimisto Mars, jolle Turku – Pori -linjan yhtyneet liikennöitsijät olivat uskoneet asioittensa hoidon. Lindroosin toimisto kasvoi melko nopeasti. Vuonna 1931 se hoiti noin 75 % Turkuun ulottuvasta linja-autoliikenteestä ja lähinnä vain lyhyiden linjojen liikennöitsijät eivät käyttäneet sitä. Toimisto myi autoihin paikkalippuja, jotka oli haettava sieltä viimeistään puoli tuntia ennen auton lähtöä. Vuonna 1930 se myi 20 000 lippua ja toimitti autoihin yli 10 000 pakettia. Lindroosilla oli vaatimaton asematoimisto myös Helsingissä.⁷

Hannes Lindroos muutti asemayrityksensä nimeä: Lounais-Suomen Matkailutoimistosta tuli v. 1931 Matka-autot Oy. Todennäköisesti Lauri Suutelan aloitteesta toimi Pikatoimisto Marsin yhteydessä edelleen Linja-autotoimisto. Lindroosin asemalla myytiin lippuja, ja v. 1933 olivat jo rahtikirjat käytössä tavara- ja pakettilähetyksissä. Tällaisena ansiotarkoituksessa hoidettuna pääasiassa yhden henkilön omistuksessa olevana jatkui Turun linja-autoasematoiminta 1930-luvun jälkipuoliskolle saakka, jolloin se olikin lajissaan ainoa mainittava maassamme.⁸

Linja-autoliikennöitsijäin Liiton puheenjohtajan Kaarlo Leanderin toimesta saatiin Tampereelle linja-autoasemat liiton, kaupungin ja polttoainekauppiaiden yhteistyönä syyskuussa 1929. Asemia oli kaksi, itäinen ja läntinen. Kummankin yhteydessä toimi ymmärrettävästi myös huoltoasema. Alussa tappiollisten asemien hoidon LAL:n Tampereen osasto antoi johtaja Leanderille. Syyskuun alusta 1930 Tampereen linja-autoasemat olivat LAL:n paikallisosaston omassa valvonnassa, hoitajana oli Viinikan Auto Oy:n johtaja, LAL:n järjestöaktiivi Väinö Lindfors (Laesvuori).⁹

Myös Viipurissa ryhtyivät linja-autoliikennöitsijät toimiin oikean aseman aikaansaamiseksi. Tätä varten he perustivat Viipurin Matkailu Oy:n v. 1931. Kaupunki lähti niin ikään viemään ajatusta eteenpäin, ja jo helmikuun alussa 1932 voitiin avata rautatieaseman lähellä sijaitseva uusi linja-autoasema, johon kuuluivat tarpeelliset laituritilat, matkahuolto, asemaravintola sekä muutamien liikennöitsijöiden toimistot. Seuraavana vuonna otettiin Viipurin Matkailu Oy:n aloitteesta aikaansaatu Lappeenrannan linja-autoasema käyttöön. Sotia edeltäneenä aikana tämä yhtiö aloitti asematoiminnan myös Imatralla.¹⁰

Tampereen esikuvan mukaisesti ryhtyivät Helsinginkin linja-autoilijat puuhaamaan omaa asematoimistoa. Neljä vuotta tämä kaupungilta vuokrattuun vajarakennukseen sijoitettu LAL:n paikallisosaston asematoimisto oli Suomen pääkaupungin linja-autoasema! Voidaan todeta, ettei Helsingin nykyinenkään (1977) linja-autoasema maamme edustavimpiin kuulu. Syy ei kuitenkaan, kuten tunnettu, ole linja-autoliikenteen harjoittajissa tai Oy Matkahuolto Ab:ssa.¹¹

Maassamme on ilmeisesti ollut enemmänkin yllämainitun kaltaista linja-autoasematoimintaa, esim. liikennöitsijöiden perustama Rauman Matka-autot Oy harjoitti v:sta 1933 alkaen asematoimintaa Raumalla, Uudessakaupungissa ja Laitilassa.¹² Vaasassa oli oma pakettiasema Haldin & Rosella vuodesta 1934 vuoteen 1936.¹³

MATKAHUOLTO LUO LINJA-AUTOASEMAVERKOSTON 1930-LUVULLA¹

Linja-autoliikennöitsijäin Liitolla oli perustamisestaan v. 1928 lähtien eräänä pyrkimyksenä luoda yhtenäinen ja laaja linja-autoasemaverkko Suomeen. Jo edellisessä luvussa oli tähän liittyviä esimerkkejä, jotka olivat paikallisosastojen aikaansaannoksia. Ilmeistä kuitenkin oli, että siihenastinen hajanainen ja eri huoltoasemille keskittymään pyrkivä asematoiminta ei pitkään voinut johtaa parhaaseen mahdolliseen tulokseen. Ensimmäisinä lienevät tähän kiinnittäneet huomiota LAL:n toimiston hoitaja ekonomi Aarne Wirkkunen ja Nobel-Standardin (Esso) palveluksessa ollut everstiluutnantti F. Timgren syksyllä 1932. Ongelmaksi oli muodostumassa mm. useiden asemien syntyminen samalle paikkakunnalle, kun öljy-yhtiöt pyrkivät tälläkin alalla kilpailemaan.

Linja-autoliikennöitsijäin Liitolla ei kuitenkaan varojensa vähäisyyden takia ollut mahdollisuutta yksinään ryhtyä näin paljon varoja kysyvään ja kuitenkin riskialttiiseen toimintaan. Ongelmat tuntien ja pyrkien saattamaan asiakkaansa linja-autoliikenteen laajentumaan ja entistä vakavaraisemmaksi ilmoittautuivat Suomen *öljykauppa* tuolloin hallinneet Shell ja Nobel-Standard halukkaiksi investoimaan varoja linja-autoasemayhtiön perustamiseen. Samoin suurimmat liikennevakuutuksia myöntävät *vakuutusyhtiöt* Pohjola ja Sampo lupautuivat yritystä tukemaan.

Pääkaupunkimme Kaukolinja-asema 1930-luvun alkupuolella. Ovissa olevat kyltit osoittavat kuljettajat ja matkustajat omiin tiloihinsa. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.



Uuden yhtiön nimi oli tiedossa jo ennen sen lopullista perustamista, sillä LAL:n hallituksen kokouksen pöytäkirjasta 3.11.1932 voidaan lukea seuraavaa:

»LAL merkitsee Oy Matkahuollon osakkeita 1/5 osakepääomasta eli 40 000,— (v. 1976: 27 600 mk) ehdolla, että tämä rahamäärä saadaan Shelliltä ja Nobelilta joko suoranaisena lahjana tai täysin vakaannuttamattomana lainana.»

Havaitsemme, että osakepääoman suuruuskin oli jo sovittu ja että liikennöitsijöiden keskuudessa ei ollut vielä halua kiinnittää omia varoja asematoimintaan.

Yhtiön perustamissopimuksen allekirjoittivat Wirkkunen, Sohlman ja A. Söderberg 22.11.1932. Perustava kokous pidettiin 28.1.1933 ja siinä olivat edustettuina edellämainittujen öljyalan tukkuliikkeiden ohella Linja-autoliikennöitsijäin Liitto ry, Suomen Autoilijaliitto ry ja Vakuutusosakeyhtiö Liikenne. Kullakin viidellä osakkaalla oli 400 osaketta.

Yhtiöjärjestyksen 2. §:n mukaan Oy Matkahuolto Ab pyrki

- kehittämään ja edistämään ammattimaista autoliikettä ja toimimaan ammattiautoilijoiden huoltokonttorina,
- perustamaan linja-autojen pysähdyspaikoille odotus- ja matkailutoimistoja sekä tavarankäytön säilytys- ja kuljetustoimistoja,
- omistamaan tai vuokraamaan kiinteistöjä,
- toimimaan vakuutusyhtiöiden asiamiehenä sekä
- harjoittamaan ravintola- ja kahvilaliikettä ynnä kauppaa kaikilla autoalallaan kuuluvilla artikkeleilla.

Ensinnäkin kiintyy huomio siihen, että tarkoituksena oli palvella kaikkea ammattimaista autoliikennettä. Kuorma-autoilijat eivät kylläkään ole koskaan olleet mukana yhtiössä, mutta yhtenä viidestä osakkaasta oli vuokra-autoilijoiden Suomen Autoilijaliitto ry.

Uuden yhtiön toimenkuvan selkiintymättömyys ja mahdollinen liikenteenharjoittajien alkuvaiheen vierastus kuvastuu siinä, että ensimmäisessä johtokunnassa oli ainoa linja-autoliikenteenkin edustajaksi laskettava varsinainen jäsen Juhani Korpivaara, varajäsenenä oli Heikki Nieminen. Penseys ilmeni myös LAL:n Tampereella 3.2.1933 pidetyssä liittokokouksessa, jossa arvosteltiin ankarasti liiton hallitusta asemayhtiön perustamiseen johtaneesta päätöksestä, joka ei

»sido liittoa, mikäli liittoneuvosto ei siihen yhdy. Samalla velvoitti kokous liittoneuvoston kuulemaan paikallisosastoja Matkahuoltoasiassa.»

Maaliskuussa Matkahuollon johtokunta valitsi yhtiön toimitusjohtajaksi dipl.ins. Atte Rainion. Pääkonttoriksi vuokrattiin Korpivaara & Halla Oy:ltä kalustettu huone. Alkuvaiheen investoinnit olivat vuokrapuhelin ja kirjoituskone, jonka hinnalle asetettiin katoksi 4 000 mk. Kesäkuun alusta 1933 yhtiö muutti kalustamattomana vuokrattuun huoneistoon Suomalaisen Säästöpankin taloon,



Dipl.ins. Atte Rainio, Oy Matkahuolto Ab:n ensimmäinen toimitusjohtaja vuosina 1933 – 1936. Atte Rainion kokoelmat.

mikä johtui henkilökunnan lisäyksestä: yhtiölle oli palkattu myös kirjanpitäjä ja konttoriapulainen. Rainio oli toimitusjohtajana vaikeat alkuvuodet. Hänen erotuaan valittiin tammikuussa 1936 tehtävään dipl.ins. Yrjö Wänttinen.²

Toimitusjohtaja Rainion ensimmäisiä aikaansaannoksia oli linja-autoaikataulun, Tieturistin, julkaisu- ja kustannusoikeuksien hankkiminen yhtiölle LAL:n toimistonhoitaja Aarne Wirkkusetta.

Alusta lähtien Matkahuolto pyrki toimintansa vakiinnuttamiseen, mitä ilmentää loppuvuodesta 1933 vahvistettu ensimmäinen yhtiön liikennesääntö. Sen mukaan Matkahuolto vastasi tavaralähetyksestä siitä saakka, kun se oli asemalle otettu, siihen saakka, kun se luovutettiin vastaanottajalle linja-autoreitin varrella. Toinen tärkeä piirre oli se, että asemien henkilökunnalta kiellettiin erottamisen uhalla hyvityksen tai palkkion vastaanottaminen suoritetuista tehtävistä. Suomessa ei juomarahakulttuuria ole harrastettu! Eräänä syynä tuohon ankaruuteen saattoi olla se, että asemien henkilökuntaan ei säästäväisyysyistä voitu palkata riittävän harkintakykyistä ja pystyvää väkeä, minkä ohella hyvienkin uusien työntekijöiden kouluttaminen vei aikansa.

Linja-autoliikennöitsijöiden myötämielisyyden lisääntymistä Matkahuolto kohtaan ilmentää jo Turussa v. 1934 pidetyssä liittokokouksessa annettu julkilausuma:

»Tunnustaen Matkahuollon toiminnan samoin kuin yhtenäisen asemaverkoston merkityksen katsoo kokous yhteistyön Matkahuollon kanssa välttämättömäksi yhteistoiminnan ja yleisön yhtäläisen palvelemisen aikaansaamiseksi kuitenkin ottamalla huomioon, ettei Matkahuollon toimintaa laajennettaisi sellaisen paikallisosaston alueelle, jossa jo on sekä yleisöä että liikennöitsijöitä tyydyttävä asema.»

Kuten edellä todettiin, Linja-autoliikennöitsijäin Liitto oli lahjavaroin perustamassa Matkahuoltoa 1/5 osuudella sen 200 000 markan peruspääomasta. Toisen toimintavuoden alussa jouduttiin osakepääomaa korottamaan kaksinkertaiseksi. Suomen Autoilijaliiton mukana olo päättyi v. 1935, jolloin tämä omistussuhteiden muutos oli eräs Helsingin uuden linja-autoaseman yhtiölle saamisen ehto kuten myös osakepääoman korottaminen 500 000 markkaan. Seuraava osakepääoman korotus (600 000:een) tapahtui alkuvuodesta 1938, jolloin myös tehtiin mahdolliseksi sen nostaminen yhtiökokouksen päätöksellä 1,8 miljoonaan markkaan. Tällöin mm. Vakuutusosakeyhtiö Liikenne luopui osasta osakkeitaan LAL:n paikallisosastojen hyväksi, joten liitolla paikallisosastoinen oli osakekannasta 46 %. Suuri muutos tapahtui lokakuun alussa 1939, kun Vakuutusosakeyhtiö Liikenne myi 1 206 osakettaan Linja-autoliikennöitsijäin Liitolle, minkä jälkeen liikennöitsijäjärjestöllä oli hallussaan Matkahuollon osakekannasta 66 %, eli ehdoton enemmistö.

Linja-autoasemat

Järjestäytymis- ja taloutensa turvaamiseen tähtäävien toimiansa ohella Matkahuolto ryhtyi ensimmäisenä vuotenaan myös perustamaan linja-autoasemia. Tämä tapahtui nimenomaan alussa yhteistyössä rahoittajina olleiden öljy-yhtiöiden kanssa; asemat sijoitettiin *huoltoasemille*, kuten ilmenee taulukosta 19. Virallisia päätöksiä ei näiden välisistä suhteista ole ainakaan pöytäkirjattu, mutta epävirallisesta sijoitusjaosta oltiin hyvin tarkkoja. Kuitenkin avattiin asematoimistoja myös »puolueettomalla maaperällä» Haminassa ja Kotkassa. Tampereella vielä tuolloin toiminnassa olleet huoltoasemien yhteyteen sijoitetut kaksi asemaa selviytyivät, mutta kun pienessä Kokkolan kaupungissa tehtiin öljy-yhtiöiden tasapuolisen kohtelun nimissä samoin, jouduttiin molemmat muutaman vuoden kuluttua lopettamaan kannattamattomina.

Kuten myös taulukosta 20 ilmenee, Matkahuollolla oli ensimmäisen toimintavuotensa lopussa 10 toimipaikkaa. Käynnistämisvaihe tuli kalliiksi: tilinpäätös oli tappiollinen mk 125 610,46 (1976: 87 424 mk). Toiminnan jatkamiseen oli näin

Maa- ja vesiliikenne kohtaavat. Hämeenlinnan linja-autoasema, jonka kaupunki ja Shell rakennuttivat 1930-luvun jälkipuoliskolla. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.



Taulukko 19. Oy Matkahuolto Ab:n hallussa olevat linja-autoasemat ennen talvisotaa.

MH:lle tuloaika	Paikkakunta	Sijaintipaikka		Myöhempiä vaiheita ennen sotaa, huom.
		Huolto- asema	Muu	
1.5.1933	Hämeenlinna	Shell		1937 uusi Shellin ja kaup. rakennutt.
1.5.1933	Lahti	Shell		20.8.-39 uusi kaupungin rakennutt.
1.6.1933	Pori	Nobel-St.		
1.6.1933	Vaasa	Shell		1936 kaup. rak. l-auto-as.
1.7.1933	Savonlinna	Shell		
»	Heinola	Nobel-St.		
15.7.1933	Hamina		Puisto- kahvila	
15.8.1933	Kotka		Os.liike Liitto	
17.7.1933	Salo	Shell		
24.7.1933	Kokkola	Shell		Rinnalle Nobel-Standardinkin asema: molemmat lopetettiin kannattamattomina 1936
1.2.1934	Tampere läntinen Tampere itäinen	Nobel-St. Shell		Korvattiin 1938 uudella suurella (kaup. rakennuttama) kaupungilta vuokrattu ensimmäinen tarkoitukseensa rak., kaupungin omistama 17.12.1939 uusi kaup. rakennuttama
1.2.1934	Mikkeli		kioski	
1934	Joensuu		linja- auto- asema	
1934	Jyväskylä		vuokra- huoneisto	
1934	Tammisaari		toimisto	
1934	Kouvola		»	
1934	Lammi		toimi- paikka	
1934	Lauttakylä		»	
1935	Helsinki		linja- auto- asema	kaup. rakennuttama (ent. Turun kasarmi) saatiin Helsingin aseman yhteydessä LAL:n Hels. paik.os.
	Lohja			
	Pori			
	Loviisa			
1.10.1935	Sortavala		linja- auto- asema	
1935	Forssa		toimisto	1938 uusi, kaup. rakennuttama l-a-asema
1935	Riihimäki		»	
1936	Kuopio		linja- auto- asema	1934 kaup. rakennuttama aluksi vuokrattuna yksityiselle
1937	Iisalmi		linja- auto- asema	kaupungin rakennuttama
1938	Oulu		»	»

ollen saatava lisää pääomaa, jota hankittiin osakepääoman kaksinkertaistamisella 400 000 markaksi. Yhtiön johtokunta halusi ensi kädessä varata LAL:lle ja Suomen Autoilijaliitolle tilaisuuden ko. määrän merkitsemiseen. Vain neljä LAL:n paikallisosastoa merkitsi suoritetussa koemerkinnessä osakkeita, yhteensä vain 35 kpl. Jatketussa yhtiökokouksessa 8.2.1934 suostuivat Matkahuollon rahoittajaosakkaat kuitenkin samansuuruiseen sijoitukseen kuin oli ollut perustamisen yhteydessä, sekä Shell ja Nobel-Standard lupasivat vastata jälleen LAL:n ja Suomen Autoilijaliiton sijoituksista.

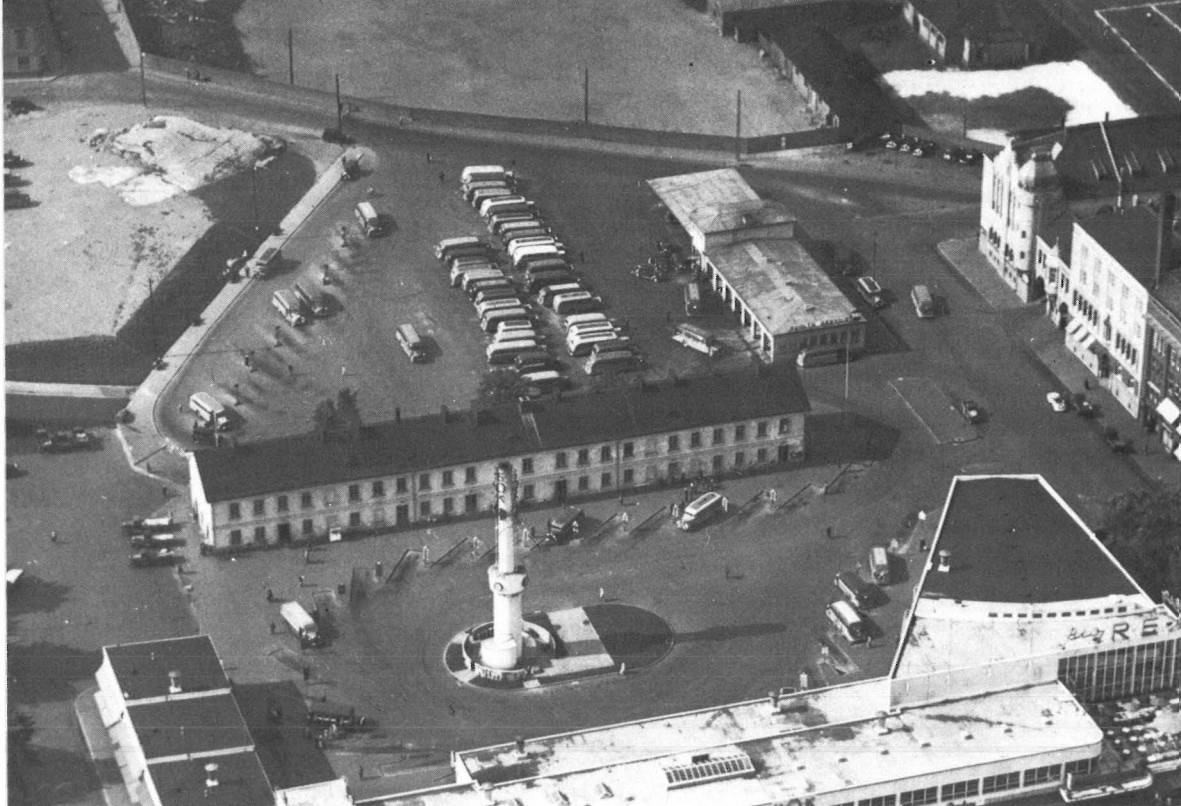
Taulukko 20. Oy Matkahuolto Ab:n kehitys ennen talvisotaa.

Vuosi	Asemien lukumäärä	Toimipaikkojen lukumäärä	Henkilökunnan lukumäärä (naisia)	Taloudellinen tulos
1933		10		Tilinpäätös tappiollinen: -125 610,46
1934	18		33 (8)	Tilinpäätös tappiollinen: -102 134,76
1935	25	6	74 (39)	Tilinpäätös tappiollinen: -23 884,24
1936	28	5	110	Liikennetulot: 2 050 489,65
1937	30	32	171	LT: 2 969 581,50
1938	35	38	..	LT: 4 091 431,30
1939	36	56	244	LT: 4 775 415,90

Vuosi 1934 oli Matkahuollolle edelleen voimakkaan kasvun aikaa. Merkittävät Tampereen asemat saatiin yhtiön hoitoon helmikuun alussa, ja Joensuussa avattiin ensimmäinen varsinaisesti tähän tarkoitukseen rakennettu, joskin vaatimaton linja-autoasema. Vuoden tilinpäätös oli vielä huomattavan tappiollinen, mutta sentään vähemmän kuin edellisenä, aloitusvuotena.

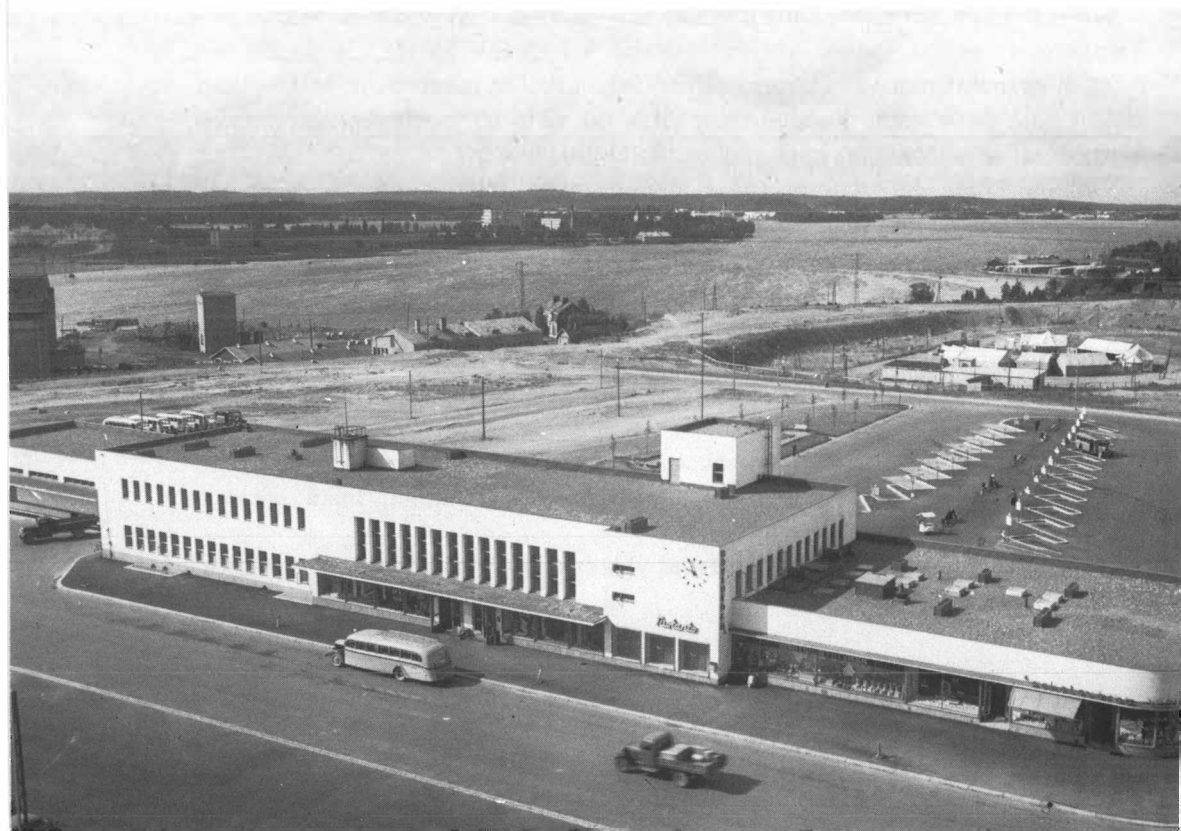
Vuonna 1934 Matkahuolto pääsi alkuun myös Helsingissä. Se näet teki tarjouksen kaupungille sen vanhasta Turun kasarmista suunnitteleman uuden asemarakennuksen vuokraamisesta. LAL:n paikallisosastollahan oli kaupungissa jo ennestään oma toimisto, jonka toiminnan lopettamisesta käytiin sitkeät neuvottelut vasta v. 1935. Samassa yhteydessä sitten saatiin tämän osaston hallussa olleet Lohjan, Loviisan ja Porvoon asemat Matkahuollolle. Linja-autoliikennöitsijäin Liiton Helsingin paikallisosaston asemiensa luovutusehdot olivat seuraavanlaiset:

1. Suomen Autoilijaliiton 400 osaketta luovutetaan LAL:lle.
2. Matkahuollon osakepääomaa korotetaan 100 000 mk:lla, mikä varataan Helsingin paikallisosaston merkittäväksi.
3. Shell ja Nobel-Standard luovuttavat yhteensä 650 yhtiön osaketta LAL:lle.



Helsingin linja-autoasema syyskuusta 1935 lähtien. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.

Tamperekin sai uuden linja-autoaseman 1930-luvun kuluessa. Lähtölaituri- ja pysäköintitiloja on runsaasti. Tämä on kelvannut esikuvaksi monia muitakin linja-autoasemia suunniteltaessa. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.



4. Helsingin paikallisosasto saa 25 % Helsingin linja-autoaseman vuosivoitosta ja 100 000 mk kertakaikkisena korvauksena asemien kalustosta ja luovutuksesta.

5. Oy Matkahuolto Ab:n yhtiöjärjestyistä muutetaan siten, että se ei harjoita minkäänlaista kaupallista tai liiketoimintaa sekä että johtokunnan jäsenmäärää korotetaan seitsemäksi, joista 4 valitaan liikennöitsijöiden edustajina.

Tältä pohjalta sopimus syntyi, mutta ennen kuin Matkahuolto sai Helsingin kaupungin kanssa solmituksi vuokrasopimuksen sen oli vielä saatava taloudelliseksi takaajikseen Shell ja Nobel-Standard. Suostuessaan nämä kuitenkin ilmoittivat, ettei tällainen takauksiin meneminen olisi jatkuvaa. Takuun ehdoksi ne myös halusivat yhtiöjärjestyksen muutoksen yhteydessä määrättäväksi, ettei Matkahuolto harjoita eikä osallistu naftatuotteiden kauppaan. Helsingin uusi (edelleen 1977 käytössä oleva) linja-autoasema avattiin 17.9.1935. Kuten edellä todettiin, Matkahuolto ja LAL saivat sieltä myös varsin hyvät toimitilat käyttöönsä.

Edellämainittujen osakejärjestelyjen seurauksena LAL:lla ja sen paikallisosastoilla oli 45 % Matkahuollon osakekannasta.

Oy Matkahuolto Ab:n henkilökunta yli kaksinkertaistui vuodesta 1934 vuoteen 1935, vaikka toimintapisteiden määrä ei vastaavasti kasvanutkaan. Naistyövoiman käyttö asemilla myös näyttää lisääntyneen, sitä ei ollut v. 1934 kuin n. 24 % yhtiön henkilökunnasta, kun taas v. 1935 naisia oli jo n. 53 %.

Taloudellisesti vuosi 1935 oli jo melko menestyksenkäs, tappiota ei tullut kuin vajaat 24 000 markkaa, mikä sekini johtui erään yhtiön palveluksessa olleen virkailijan kavalluksesta, joka oli tappiosummaa suurempi.

Vuonna 1936 saatiin Matkahuollon hoitoon kaksi uutta linja-autoasemaa, nimittäin Vaasassa v. 1935 alulle pantu ja Kuopiossa jo 1934 valmistunut, mutta yksityiselle yrittäjälle vuokrattuna ollut.

1930-luvun jälkipuoliskon merkittävimpiä lisäyksiä Matkahuollon asemaverkostossa olivat uudet Tampereen ja Lahden linja-autoasemat. Tampereella oli uuden aseman paikasta riideltä hyvin ankarasti. Kaupungin johtavat tekniset virkamiehet sekä Aamulehti ajoivat aseman rakentamista rautatieaseman välittömään läheisyyteen. LAL:n paikallisosasto ja Kauppakamari pitivät tuota paikkaa liian ahtaana ja saivat lopputulokseksi sen, että kaupunginvaltuusto päätti aseman rakennettavaksi nykyiselle paikalleen, Ratinanniemen itäiseen päähän.

Matkahuolto oli näin ollen vakiinnuttanut asemansa Suomen linja-autoasema-yhtiönä, mutta Viipurin ja Turun asemat olivat edelleen sen ulottumattomissa. Viipurissahan oli liikennöitsijöillä omistuksessaan asemayhtiö Viipurin Matkailu Oy. Turussa oli tilanne paljon »kiharaisempi».



Pitkäaikainen »ongelmalapsi» Turun linja-autoasema. Vanhojen puutalojen rajoittamalla alueella ei pysäköintipaikkoja ollut kovinkaan runsaasti. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.

TURUN LINJA-AUTOASEMA

Turussa oli linja-autoasemaksi vakiintunut Puutori. Sibeliuksen- ja Aninkaistenkadun kulmassa oli pieni asemahuoneisto. Tämä ei kuitenkaan pitkään vastannut liikenteen tarpeita, ja jo v. 1933 olivat piirustukset valmiina uutta asemarakennusta varten. Hyvin tärkeänä pidettiin vain yhden aseman saamista, sillä Tampereen kaksi asemaa olivat osoittautuneet hankaliksi. Toukokuussa 1935 kaupunginvaltuusto teki päätöksen, että asema sijoitetaan Aninkaisten- eli Kolmikulmapuistoon, nykyiselle paikalle. Monista asiantuntijalausunnoista huolimatta eräät valtuutetut vaativat asemaa rakennettavaksi rautatieaseman viereen, joskin turhaan. Keväällä 1937 aloitettu linja-autoaseman rakennustyö oli Turussa merkittävä työllistäjä, sillä miehiä tarvittiin paljon: lähtölaiturien reunakiveys, vesijohto- ja katutyöt jne. Asema valmistui kesäkuun alussa 1938.¹ Sen käyttöön otossa oli kuitenkin alkuvaiheessa paljon hankaluuksia.

Liikennöitsijänä aloittaneen Hannes Livon Matka-autot Oy joutui 1930-luvun puolenvälin jälkeen hankaukseen linja-autoilijoiden kanssa. Livolla oli näet huoltoasematoimintaa asematoimiston ohessa, ja nämä pääsivät vaikuttamaan toisiinsa. Matkatoimiston palveluksia oli liikennöitsijöiden vaikea saada, jos eivät olleet samalla huoltoaseman asiakkaita. Lisää kitkaa tuli, kun uusi linja-autoase-

ma julistettiin vuokrattavaksi. Tarjouksia tuli kolme: Oy Matkahuolto Ab:n, LAL:n Turun osaston sekä Hannes Livon Matka-autot Oy:n ja Turun Osuuskaupan yhteisesti tekemä. Osaston tarjous oli 300 000 mk vuosivuokraa ja Livon sekä osuuskaupan 310 000 mk. Jo tässä vaiheessa tekivät liikennöitsijät päätöksen, että kaikki aikataulut annetaan siitä lähtien vain osaston kautta julki – Matka-autot Oy:llä oli ollut siihen asti kiinteä autovuoropalsta sanomalehdissä. Helmikuussa 1938 ei Matka-autoilla enää ollut tätä Turun Sanomissa. Linja-autoliikennöitsijäin Liitto ry:n Turun osasto rekisteröitiin tuolloin, jotta se pystyi itsenäiseen taloudelliseen toimintaan, sillä keväällä 1938 perustettiin Turkuun Linja-autoilijain asematoimisto, jonka aikatauluilmoituksessa Turun Sanomissa oli huhtikuun 4. päivänä linjoja 41, huhtikuun puolivälissä 68, kolmantena toukokuuta 74 ja saman kuun viidentenä päivänä 77. Valmistelevia kokouksiaan liikennöitsijät olivat pitäneet Livon toimiston takana olevassa tavara-asemahuoneessa, ja heidän toimistonsa sijaitsi sitten Puutorin vastakkaisella puolella Maarian- ja Aninkaistenkadun kulmassa.²

Kaupunginhallitus vuokrasi Turun uuden linja-autoaseman Matka-autot Oy:lle ja Turun Osuuskaupalle. Laiturimaksuksi määräsi kaupunginvaltuusto 150 mk vuorolta kuukaudessa. Määräykset eivät kuitenkaan tehonneet, sillä vain muutama harva auto ilmestyi uudelle asemalle, minkä ymmärtää em. lukujenkin perusteella; Matka-autoilla ei ollut koskaan niin suurta määrää aikatauluja luettelossaan. Liikennöitsijöiden yhteistoiminta oli siis tehokasta.

Asema avattiin kesäkuun kymmenentenä päivänä, ja seuraavan päivän sanomalehdissä oli

»Tiedoksianto. Erehdysten välttämiseksi tiedoitamme, että asematoimistoa eikä linja-autojen lähtöpaikkaa ole siirretty. Linja-autoliikennöitsijäin Liitto Turun osasto r.y.»

Kaupungin viranomaiset antoivat nyt määräyksen autojen siirtämisestä uuden aseman laitureihin, mitä oli noudatettava. LAL:n osaston puheenjohtaja Uno Heinonen ja Matkahuolto saivat nyt vuokratuksi uutta asemaa vastapäätä olevasta talosta liikehuoneiston, joka luovutettiin osaston käyttöön. Kesäkuun 12. päivänä oli Turun Sanomissa jälleen

»Tiedoksianto. Arvoisalle yleisölle ilmoitamme, että linja-autojen lähtö tapahtuu maanantaista tk. 13 p:stä alkaen uuden linja-autoaseman lähtöpaikoilta. Lippujen myynnin ja pakettiasiat hoitaa edelleen Linja-autoilijain Asematoimisto Aninkaistenkatu 20 (Vastapäätä uutta linja-autoasemaa).»

Uusille asemapaikoille muutettuaan liikenteenharjoittajat olisivat nyt joutuneet maksamaan kaupungin määräämän laiturivuokran, mutta asiasta kärjjöitiin Korkeinta oikeutta myöten, ja päätös oli liikennöitsijöille suosiollinen. Osastoa tukivat tässä kamppailussa Oy Matkahuolto Ab:n toimitusjohtaja ja LAL:n

liittoneuvoston puheenjohtaja dipl. ins. Yrjö Wänttinen sekä professori Arvo Sipilä.³

Olot pysyivät tällaisina Matka-autot Oy:n ja liikennöitsijöiden kilpaillessa syyskuun loppuun 1938, jolloin saatiin Livon ja toisen osapuolen välillä aikaan sopimus, jonka mukaan Livo luopui vuokraoikeudestaan LAL:n Turun osaston hyväksi. Muu ei voinut tulla kysymykseen, kun autoissa hyväksyttiin vain liikennöitsijöiden asematoimiston myymät liput eivätkä myöskään tavaralähetykset kulkeneet linja-autoaseman kautta. Syrjään vetäytymisestään Livo sai hyvän korvauksen. Oikeuksien siirtyminen tapahtui marraskuun lopussa. LAL:n Turun paikallisosasto joutui ottamaan tässä yhteydessä 300 000 markan lainan, joka oli tarkoitus maksaa pois mahdollisimman pian laiturimaksuilla, jotka se oli saanut nautittavakseen siirron yhteydessä. Pohjamaksuksi osasto määräsi 50 mk, josta se kohosi linjan pituudesta riippuen. Osaston hoidossa Turun linja-autoasema pysyi sitten aina vuoteen 1943 saakka.⁴

Linja-autoliikennöitsijät sotien aikana 1939–1945

»Kotijoukkojen Esikunta

Järjestelyosasto.

Viitaten oheiseen . . . Oy:n kirjelmään kuluvan elokuun 14 päiväältä anoo allekirjoittanut liitto, että reserviläinen stm. N. N. . . . lomautettaisiin tai komennettaisiin . . . Oy:n käytettäväksi. Perusteluna anomukseen esittää liitto paitsi edellämainitussa kirjeessä ilmoitettuja seikkoja, että . . . ympäristön linja-autoliikenne autojen epätasaisen oton takia on ollut erikoisen lamassa ja että liiton käsityksen mukaan tilanteeseen olisi odotettavissa huomattava parannus, jos N. N. voisi työskennellä omalla alallaan. Kun mies tunnetaan työtä pelkäämättömäksi, voidaan olla vakuutettuja siitä, että hänestä saadaan täysi työteho kotirintamallakin.

Kunnioittaen

Linja-autoliikennöitsijäin Liitto r.y.»

(LAL:n kirje Kotijoukkojen Esikunnan Järjestelyosastolle 18.8.1941)

Kruunu kutsuu miehet ja autot sekä käyttää hyväkseen ammattitaitoa

Kuten on tunnettua, Suomi joutui sotien aikana ottamaan palvelukseen kaikki miehet, jotka siviilitehtävistään suinkin olivat irrotettavissa. Tämä koski luonnollisesti myös linja-autoliikenteen harjoittajia ja kuljettajia. Monet ajoivat puolustusvoimien palveluksessa omaa tai kuljettajana palvelemaansa yrityksen autoa, tarvittiinhan sodan aikana linja-autoja mm. henkilö- ja sairaankuljetustehtäviin. Kaikki autot eivät kuitenkaan kelvanneet, sillä dieselkalusto oli vielä niin uutta ja hankalasti huollettavaa, että se jätettiin »siviiliin». Niinpä tamperelainen Alku Vapaaliitto sijoitti autonsa erääseen vajaan odottamaan »aikaa parempaa». Mynämäkeläisen Jalmari Aittomaan kuljettajat, oma poika ja palkatut, lähtivät myös sotaan ilman autoa.¹

Aiemmin on todettu, että puolustusvoimien antamalla autoalan koulutuksella oli oma osuutensa eräiden linja-autoliikenteen yrittäjien uran valinnassa. Jos

siviiliammatti oli näin ollen hyötynyt, saattoi armeija nyt käyttää näiden koulutamiensa ohella myös elinkeinoelämän kehittämää ammattipätevyyttä. Suuri oli se automiesten joukko, joka sovelsi tietojansa ja taitojansa nyt sodan oloissa. Edellä mainittujen autonkuljettajana toimineiden ohella oli linja-autoliikenteen miehiä mm. korjaamoissa, autojoukkojen esimiestehtävissä sekä jotkut luonnollisesti muissakin aselajeissa, esim. jalkaväen ryhmänjohtajina tai ilmavoimien viestikomppanian alikersanttina, siis asevelvollisuuskoulutuksen pohjalta.²

Varsin monet liikennöitsijät joutuivat erilaisiin esikuntatehtäviin, esim. päämajan alaisena autojen tarkastajana, Sk-piirin liikennetoimiston päällikkönä, moottorijoneuvojen ottolautakunnissa jne. Tällaiset tehtävät olivat hyvin luonnollisia esim. sellaisille miehille, joiden ikä esti varsinaisen rintamapalveluksen.³

Monivaiheinen oli Alhonen & Lastunen -yhtiössä palvelleen Vilho Tuimalan sota. Talvisodan ajan hän oli henkilöauton kuljettajana. Jatkosodan alkaessa hän oli luovuttamassa yhtiön linja-autoa, jolloin vastaanottava majuri käski häntä jäämään auton mukaan, vaikka hänet olikin määrätty ilmoittautumaan Kangasalla hevosmieheksi. Näin Tuimalasta tuli sotapoliisikomppanian autonkuljettaja, mistä tehtävästä hänet siirrettiin jälleen henkilöauton »rattiin». Sodan loppuajan hän palveli autokomppaniassa asentajana, mitä työtä hän pääasiassa oli siviilissäkin tehnyt.⁴

Sodat vaativat vainajansa linja-autoliikenteenkin piiristä. Talvisodan jälkeen oli Linja-autoliikennöitsijäin Liiton vuosikirjassa luettelo kaatuneista yrittäjistä ja kuljettajista, joita oli yli 30.⁵

Sodan aiheuttamia yrittäjätoiminnasta luopumisia

Sodan aikana monet liikennöitsijät joutuivat vaikeuksiin toimintaansa jatkaessaan, kun ei ollut enää kalustoa eikä kuljettajiakaan. Tällaista ahdinkotilaa pyrkivät jotkut liikenteenharjoittajat käyttämään hyväkseen ja poikkeusoloissa kasvattamaan yritystään mm. ostoin. Linja-autoliikennöitsijäin Liiton ja paikallisosastojen välillä käytiin tällaista piirrettä paheksuvaa kirjeenvaihtoa.¹

Sodan aiheuttama liikenteenharjoittajien määrän väheneminen oli todella suuri. Olihan Linja-autoliikennöitsijäin Liitossa jäseniä vuonna 1939 n. 750, ja taulukosta 21 ilmenee vuoden 1946 jäsenmääräksi 498. Lukumääräinen vähentyminen oli siis noin kolmasosa liikenteenharjoittajakunnasta. On kylläkin otettava huomioon, että kaikki näistä eivät luopuneet todennäköisesti kokonaan yritystoiminnasta, vaan olivat edelleen mukana fuusioiden tuloksena syntyneissä yhtiöissä. Tämän kysymyksen tarkka selvittely vaatisi kuitenkin laajan tuona aikana lopettaneiden liikenteenharjoittajien haastattelun toimeenpanemista, eikä ole mahdollinen tällaisen kokonaisesityksen puitteissa.²

Kuten todettiin, jäi Jalmari Aittomaa yksin hoitamaan liikennettä sodan alettua. Joitakin palkattuja kuljettajia hän onnistui tavoittamaan; tuohon aikaan oli miestyövoimasta kotirintamalla kova puute. Näistä ei kuitenkaan ollut pitkäaikaisiksi työntekijöiksi, ja Aittomaata esti itse ajamasta sydänvika, olihan hänellä myös kauppa hoidettavana vaimonsa kanssa. Kun rintamalla oleva poikakin kehotti kirjeissään isää myymään liikenteen, Aittomaa luopui linja-autotoiminnasta.³

Sodan aiheuttama erilaisten tarvikkeiden ja polttoaineiden puute pani myös liikennettä valvovat viranomaiset tarkkaan harkitsemaan autolinjojen tarpeellisuutta. Vilho Heinonen oli harjoittanut liikennettä seka-autolla Parkanon – Porin linjalla 1930-luvun alusta lähtien. Talvisodan aikana hän ei luonnollisestikaan liikennöinyt, mutta yritti rauhan tultua muutaman kerran ajaa linjaansa. Porin poliisilaitos kuitenkin kielsi ajamasta toistaiseksi, koska liikennettä pyrittiin rajoittamaan polttoainepulan takia ja Parkanon rata pystyi sentään välittämään liikennettä tällä reitillä. Tähän päättyi Heinosen liikenneyrittäjäys. Itse hän toimi tuolloin sotilaspiirin autojen otto- ja palautuslautakunnan puheenjohtajana.⁴

Eräässä tapauksessa sodan aiheuttama liikenteen loppuminen oli erittäin luonnollinen tapahtuma, Karjalan liikenteenharjoittajiltahan sota vei linjat. Myöhemmin todetaan, että kaikkia tämä ei silti pakottanut lopettamaan, mutta nimenomaan pienyrittäjien joukossa oli useita, jotka eivät pitäneet jatkamista enää mielekkäänä. Yksi tällainen oli Säkkijärven kunta, joka ajoi vielä sodan jälkeen hiukan Kemiö – Perniö – Turku -linjalla, mutta myi sitten jo v. 1945 autot Helsinkiin.⁵

Linja-autoliikennöitsijäin Liitolle uusia toimintamuotoja

Sota-ajan poikkeukselliset olosuhteet liikenteen rajoituksiineen ja säännöstelyineen asettivat LAL:n aivan uudenlaisten tehtävien eteen. Edelleen oli hoidettava jäsenten asioita viranomaisten luona, mutta sen ohessa oli autettava renkaitten saannissa sekä muissa vastaavissa käytännön kysymyksissä.

EVAKKOLIHKENNÖITSIJÄIN SJOITTAMINEN

Sotien aika aluemenetyksiineen ja väliaikaisine alueiden takaisin valtauksiineen merkitsi sitä, että karjalaiset liikenteenharjoittajat joutuivat moneen otteeseen sovittautumaan täysin uusiin oloihin.

Talvisodan jälkeen Linja-autoliikennöitsijäin Liitto pyrki löytämään uudet toiminta-alueet luovutetulta ja vuokratulta alueelta siirtyneille liikenteenharjoittajille. Vapaaehtoisuuden pohjalta onnistuttiinkin saamaan menetettyjen tilalle uusia linjoja eri puolilta maata. Suurimmassa määrin tällöin sijoitettiin jäljelle jääneeseen Kaakkois-Suomeen, jossa monilla menetetyt alueen liikenneyrittäjillä oli ollut linjoja jo ennen sotaa. Kasvava Lahden kaupunki oli myös monien siirtolaisliikenteenharjoittajien uusi toiminta-alue.¹

Karjalan valtauksen jälkeen monet linja-autoliikennöitsijät palasivat takaisin vanhoille linjoilleen. Linja-auto koki todellisen renessanssin, uudelleen asutettavalla alueella tarvittiin kuljetuksia paljon. Kaikki kulkeva kalusto pantiin liikkeelle taas kesällä 1944, kun Karjalasta oli jälleen luovuttava.²

Rauhan tultua ryhdyttiin uudestaan pohtimaan sijoituksia eri alueille. Pääasiassa noudatettiin samoja suuntaviivoja kuin edellisen evakuoinnin jälkeen. Raja-seudulle jäivät mm. Matti Ruposen yhtiö ja Viipurin Linja-Auto Oy, Kotkaan sijoittui Tienhaaran Auto Oy. Lahteen asettuivat mm. Koiviston Auto Oy sekä Onni Tuovinen. Varsin kauaskin joutuivat eräät liikenteenharjoittajat siirtymään: Arvo Mörö löysi uuden liikennekentän Oulun seudulta ja Taavetti Rusi Varsinais-Suomesta Karunasta.³

Monet yritykset jouduttiin lopettamaan, kun sopivaa liikennekenttää ei ollut saatavissa. Näin kävi esimerkiksi Kannaksen Matka-Auto Oy:n seuraajalle Kannaksen Liikenne Oy:lle, joka sai keskuspaikkanaan Mäntyharju hoidettavaksi mm. linjan Jyväskylä – Kokkola! Tämä tuotti ylenmääräisiä hankaluuksia, joten yhtiö purettiin ja kalusto sulautettiin tuolloisten omistajien Anton Monosen ja Yrjö Toikkasen yrityksiin. Pääosan toiminta-alueestaan oli menettänyt myös Viipurin Linja-auto Oy, jonka osakkeenomistajat eivät olleet tyytyväisiä yhtiönsä kehitykseen ja myivät sen v. 1951 Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle, jonka tytäryhtiönä se toimi aina 1970-luvun puoliväliin saakka.⁴

SODAN JA SÄÄNNÖSTELYTALouden VAATIMAT MUUT TOIMENPITEET

Monia muitakin uusia ongelmia ja tehtäviä Linja-autoliikennöitsijäin Liitto joutui ratkomaan sodan takia. Liikenneyrityksistä joutuivat miehet sotaan, mutta niin joutui palvelukseen myös liiton toimistosta ekonomi Wirkkunen, jonka poissa ollessa oli asioita hoidettava tilapäisjärjestelyin. Paikallisosastoille lähetetyssä kiertokirjeessä näitä selitettiin jäsenistölle.¹

On jo todettu linja-autoliikennöitsijöiden varsin suuressa määrässä olleen oman alan tehtävissä rintamalla tai puolustusvoimien palveluksessa kotirintamalla. Kuitenkin heitä kaivattiin myös siviilitehtäväänsä liikennettä ylläpitämään. Liitto saikin nyt tehtäväkseen *vapautusanomusten* kirjoittamisen sotilasviranomaisille. Tällaisia anomuksia on varsin paljon erityisesti vuodelta 1941. Monesti ne

kuitenkin hylättiin, vastauskirje oli lyhyt ja ytimekäs: ... Ilmoitetaan, ettei Päijänteen sotilasläänin komentaja ole suostunut anomukseenne autonkuljettaja, sotamies N. N:n vapauttamiseksi sotapalveluksesta.² Miesten ohella LAL anoi myös autojen palauttamista sotapalveluksesta, jotta ao. yritykset olisivat pystyneet edes jossakin määrin liikennettään hoitamaan.³

Sodan aiheuttama *polttoainepula* koetteli kovasti myös linja-autoliikennettä, ja LAL joutui järjestämään jäsenilleen bensinikuponkeja. Niiden avulla ei toimintaa kuitenkaan pystytty hoitamaan, joten liitto joutui myös aktiivisesti puuttumaan »häkäpönttö»kauppoihin. Se oli osakkaana kotimaisella pantentilla puukaasuttimia valmistavassa Sysikaasu Oy:ssä, osakkaana se sai myös oikeuden toimia laitteiden jälleenmyyjänä. Tällä liitto ei kuitenkaan halunnut ryhtyä holhoamaan jäseniään, informaatiokirje päättyi seuraavasti:

»Joskin liitto siis esiintyy olosuhteiden pakosta laitteiden myyjänä ja siis määrätyn merkin edustajana, koettaa se täydellisen puolueettomuuden säilyttäen antaa jäsenilleen tasapuolisia tietoja laitteista ja niiden käytöstä.»⁴

Liikennöintiä häittäsi sodan aikana erittäin vakavasti rengaspula. Linja-autoliikennöitsijäin Liitto käsitteli asiaa monissa kiertokirjeissään kehottaen mm. vanhojen rengasrunkojen keräilyyn jne. Teiden heikko kunto aiheutti myös renkaiden normaalia nopeampaa kulumista, mihin eivät suositellut korkeat ilmanpaineetkaan tuoneet korjausta.⁵

Vaikka LAL ei normaalioloissa toiminutkaan linja-autonkuljettajien *työnvälittäjänä*, se joutui nyt siihenkin puuhaan ryhtymään. Toukokuun lopulla 1940 lähti paikallisosastoille kirje, jossa kehoitettiin osastojen kautta polttoainesäännöstelyn takia työttömiksi jääneitä kuljettajia hakeutumaan väliaikaiseen työhön Petsamon liikenteeseen. »Mainittu yhtiö (Oy Pohjolan Liikenne Ab) ottaa heti suuren määrän kuljettajia ja maksanee hyvin».⁶

Luonnollisesti Linja-autoliikennöitsijäin Liitolla oli edelleen perinteistä työtään: lupa-anomusten käsittelyä, aikataulujen sovittelua ym. liikennöinnin ajankohtaisia kysymyksiä. Omat toimenpiteensä vaati myös rahankeräyksen järjestäminen linja-autonkuljettajain lepo- ja virkistyskohtia varten, johon johtaja Juhani Korpivaara oli lahjoittanut pohjarahaston 21.3.1939 pidetyssä LAL:n liittokokouksessa.⁷

Kaikilta osin ei Linja-autoliikennöitsijäin Liitto sotavuosien poikkeuksellisissa oloissa nauttinut jäsentensä jakamatonta luottamusta. Peräpohjolan osasto lähetti kesällä 1944 liittokokoukselle kirjelmän, jossa vaadittiin liitolta aktiivisempaa otetta käynnissä olevaan autojen pakko-ottohinnoitteluun. Seuraavan vuoden alussa laati Lappeenrannan uudeksi kotipaikakseen ottanut Viipurin paikallisosasto liittokokoukselle vetoituksen, jossa kiinnitettiin huomiota siirtolaisliikenteenharjoittajien aseman turvaamiseen.⁸

Nimen muutos: Linja-autoliitto r.y.

Marraskuun lopulla 1944 lähetti LAL jäsenistölleen kirjeen, jossa käsiteltiin pääasiassa öljy- ja rengaspulan aiheuttamia rajoituksia ja ongelmia, mutta kirjeen alku oli seuraavanlainen: »Sen jälkeen, kun Oikeusministeriö 13 p:nä marrask. 1944 antamallaan päätöksellä on vahvistanut liiton sääntöjen muutoksen sellaisessa muodossa kuin niistä on tehty päätös liiton sääntömääräisessä liittokokouksessa 27 p:nä huhtik. 1944 ja ylimääräisessä liittokokouksessa 5 p:nä syysk. 1944 on liiton nimi Linja-autoliitto r.y.»¹

Autoliikenteen työnantajayhdistys

Linja-autoliitto oli toimintansa aikana useaan otteeseen saanut vastaanottaa linja-autoliikenteen työaika- ja palkka-asioita koskevia kirjelmiä mm. Kuljetustyöväen Liitolta. Koska nämä asiat eivät kuitenkaan kuuluneet liiton toimintapiiriin, kirjelmien lähettäjät ja eräät viranomaisetkin olivat saaneet sellaisen kuvan, että LAL kaihtoi vastuuta sille kuuluvista asioista. Sodan jälkeen lisääntyi työväestön järjestäytyminen voimakkaasti, jolloin kävi välttämättömäksi organisoida kuljetusalallakin työnantajien yhteistyö.¹

Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 2.2.1945 käsiteltiin työmarkkinakysymystä ja kysyttiin saman kuun 27. päiväksi Helsinkiin kokous, johon saapui 33 liiton jäsentä, pääasiassa suurten yritysten edustajia, joita työntekijöiden järjestötoiminta erityisesti koski. Osanottajat kannattivat yksimielisesti LAL:n hallituksen esitystä, jonka esitteli toiminnanjohtaja Wänttinen. Näin perustettiin Autoliikenteen työnantajayhdistys r.y., jonka ensimmäiseksi hallituksen puheenjohtajaksi valittiin maaliskuussa DI Yrjö Wänttinen. Yhdistys liittyi jäseneksi Autoalan Työnantajaliittoon, johon autoalan muutkin työnantajajärjestöt kuuluivat, ja sen kautta keskusjärjestöksi tuli Suomen Työnantajain Keskusliitto.²

Linja-autoliikenteenharjoittajien ohella Autoliikenteen Työnantajayhdistykseen on kuulunut myös kuorma-autoliikennöitsijöitä, joilla on ollut edustuksensa myös sen hallituksessa.³

Matkahuollon työmäärä lisääntyy

Talvi- ja jatkosota vaikuttivat luonnollisesti monin tavoin useimpia maamme linja-autoasemia ylläpitävän Oy Matkahuolto Ab:nkin toimintaan. Sotaan joutuivat lähtemään miespuoliset työntekijät, joten yrityksen kehittämiseen ei ollut mahdollisuuksia; pyrkimyksenä oli lähinnä saada edes pidetyksi toiminta jatkuvana.¹

Juuri ennen sodan alkamista oli Matkahuolto ottanut toimintaansa yhdeksi osaksi lipputarkkailukoneiden myynnin ja rahastajatarkkailun, jolloin olisi myyty englantilaisia Bell-lippukoneita ja niiden lippuja. Sota kuitenkin esti tämän toteuttamisen.²

Matkahuollon toiminta kärsi myös pommituksista erällä paikkakunnilla. Helsingissä, Vaasassa ja Kotkassa jouduttiin asemat sulkemaan muutamiksi päiviksi, ja talvisodan aikana siirrettiin yhtiön pääkonttori Tampereelle, mistä se sodan pariksi viimeiseksi viikoksi sijoitettiin erääseen yksityiseen huvilaan Kangasalle.³

Matkahuollon osakepääomaa oli suunniteltu korotettavaksi vuonna 1939, mutta talvisodan syttyminen jätti sen toteutumatta pitkiksi ajoiksi.⁴

Linja-autoliikenteen suosio sodan aikana oli kansan keskuudessa suuri. Vaikka junissakin matkustettiin mielellään, linja-auto saattoi tuntua turvallisemmalta, joutuivathan junat lentohyökkäystenkin kohteeksi. Kuitenkin linja-autoliikenteen matkustajakapasiteetti supistui, minkä vuoksi *asemien toiminta jopa vilkastui*. Lipunmyynti näet lisääntyi, kun paikan varaaminen etukäteen tuli välttämättömäksi.⁵

Nestemäisten polttoaineiden puute toi käyttöön »häkäpöntöt», kuten toisaalla laajemmin ilmenee. Huoltoasemaketjut eivät silti alkuvaiheessa ryhtyneet näiden polttoaineesta huolehtimaan, ja Matkahuolto teki jo tammikuussa 1940 Metsähallituksen kanssa sopimuksen *puuhiilen myynnistä* yhtiön asemilla. Tästä muodostui sille etukäteen odotettua tuottavampi toiminta-ala, mutta sittemmin se kylläkin supistui, kun liikenteenharjoittajat alkoivat myös itse tuottaa polttoainetta.⁶

Talvisota aiheutti Matkahuollolle yhden aseman menetyksen, nimittäin Sortavalan linja-autoasema jäi luovutetulle alueelle. Viipurin Matkailu Oy oli samoin menettänyt tärkeimmän toimipaikkansa, ja myi jäljelle jääneet asemansa Lappeenrannassa ja Imatralla Matkahuollolle. Jatkosodan aikana aloitettiin asema-toiminta Viipurissa ja Sortavalassa uudestaan, nyt kummassakin Matkahuollon toimesta. Viipurin Matkailu Oy oli näet luopunut oikeudestaan tähänkin, ja nyt LAL:n paikallisosasto vuokrasi koko aseman kaupungilta ja antoi asematoimiston vuokralle Oy Matkahuolto Ab:lle.⁷

Turun linja-autoasema oli 1930-luvun lopulla ollut polttava ongelma. Vuodesta 1938 lähtien se oli ollut LAL:n paikallisosaston hoidossa. Ehkä oli Viipurin esimerkin ansiota, että turkulaiset vihdoinkin v. 1942 olivat valmiit luopumaan vuokraoikeudestaan. Vielä 1940 oli paikallisosasto hylännyt Matkahuollon tekemän tarjouksen. Tammikuun alussa 1943 tapahtui Turun linja-autoaseman luovutus Oy Matkahuolto Ab:n hoitoon.⁸

Myös eräät pienehköt linja-autoasemat sai Matkahuolto hoitoonsa sotien aikana. Se teki v. 1940 kaupat Rauman Matka-autot Oy:n kanssa. Näin siirtyivät Laitilan ja Rauman asemat yhtiön hoitoon 1.2.1941 ja Uudenkaupungin asema 1.5.1941.⁹

Liikenteenharjoittajat sodan jälkeisenä aikana

»Sotasairaalaasta päästyäni jatkoin kuorma-autolla liikennöimistä, ja aina oli paljon matkustajia pyrkimässä kyytiin linja-autojen vähyden ja huonokuntoisuuden vuoksi. Päätin hankkia linja-auton.»

(Kalle Kamunen, kirjehaastattelu AM 68)

Uusia yrittäjiä ja yrityksiä

Sota harvensi melkoisesti linja-autoliikenteenharjoittajien rivejä, kuten edellä todettiin. Rauhan mahdollistamaa liikenteen lisäystä kuvastavat sodan jälkeisten vuosien uusien jäsenten määrät: 25:stä jopa yli 50:een.

Ensimmäinen täysi rauhan vuosikymmen merkitsi Linja-autoliiton historiassa *jäsenmäärän melkoista vaihtumista*. Uusia jäseniä liittyi muutamaa poikkeusvuotta lukuun ottamatta muutamia kymmeniä jäsenmäärän ollessa n. 500–560. Yleislakkovuonna 1956 saavutettiin jäsenmäärän aallonpohja, LAL:n vuosikirjassa olleen hallituksen kertomuksen mukaan toimintavuoden lopussa, touko-kesäkuun vaihteessa määrä oli vain 484.

Hyvinvoivassa 1960-luvun Suomessa oli liikenteenharjoittajia ja siten LAL:n jäseniä noin viisi ja puoli sataa, joskin *vähennemistendenssi* on selvä. Alalle on tullut vuosittain kymmenkunta uutta yrittäjää, vanhoja on poistunut hiukan enemmän. Merkittävä on vuonna 1969 liittyneiden uusien jäsenten määrä, 6, josta alkaa kuluvalle vuosikymmenellä jatkunut yksinnumeroisten lukujen sarja.

Kuluva vuosikymmen ei ilmeisestikään ole ollut linja-autoliikenteelle menestyskäs. Tämä yritystoiminnan muoto ei ole houkuttellut uusia yrittäjiä kuin muutaman vuosittain, ja vaikeuksissa on vanhoja poistunut alalta huomattavasti liittyneitä enemmän. Luonnollisesti tämä on myös merkki *rationalisoinnista*, siirtymisestä entistä suurempaan yrityskokoon. Kuten myöhemmin todetaan, tämän ilmiön taustana on niin ikään linja-autoliikenteen uranuurtajien tulo eläkeikään, jolloin yrityksen myyminen on vallitsevissa oloissa ollut ymmärrettävää, eiväthän perillisetkään läheskään aina ole olleet halukkaita jatkamaan.

Taulukko 21. Linja-autoliiton jäsenmäärän kehitys sodan jälkeisenä aikana.¹

Vuosi	Jäsenmäärä	Uudet jäsenet
1946	498	
1947	499	52
1948	547	25
1949	566	31
1950	554	32
1951	559	9
1952	536	16
1953	514	33
1954	512	13
1955	503	8
1956	484	42
1957	544	13
1958	553	35
1959	560	22
1960	573	13
1961	567	11
1962	560	9
1963	564	12
1964	561	15
1965	565	14
1966	566	11
1967	557	11
1968	554	14
1969	544	6
1970	537	9
1971	532	7
1972	520	9
1973	506	7
1974	507	5
1975	499	6
1976	490	6
1977	483	—

AMMATTITAITO LIIKENTEEN HARJOITTAMISEN POHJANA

Sotaa edeltäneen ajan linja-autoliikenteen harjoittajista todettiin, että heidän joukossaan oli monen alan miehiä, vasta lamakauden jälkeisen ajan sotaa edeltäneinä vuosina oli aikaisempia kuorma- tai henkilöautoilijoita 2/3. Koko sotaa edeltäneenä ajanjaksona jäi autoalan kokemusta omaavien prosentuaalinen osuus kaikista alle 40 prosenttiin.

Taulukko 22. Toisen maailmansodan jälkeen liikenteenharjoittajiksi ryhtyneiden ammattitausta.¹

	1940-luku		1950-luku		1960–1977		Yhteensä	
	%		%		%		%	
I A Suuryrittäjä tilanomistaja	–	–	–	–	–	–	–	–
I B Ylempi virkamie- histö, akateemisesti koulutetut	–	–	5	4,9	1	3,8	6	3,0
II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät	42	56,8	55	53,4	15	57,7	112	55,2
II B Alempi virkamie- histö, toimihenkilöt	7	9,5	6	5,8	4	15,4	17	8,4
III Maanviljelijä- väestöön kuuluvat	4	5,4	7	6,8	1	3,8	12	5,9
IV Ammattityöläiset	21	28,4	30	29,1	5	19,2	56	27,6
Yhteensä	74	100	103	100	26	100	203	100

Voidaan todeta, että läheskään kaikista sodan jälkeen linja-autoliikenteen yrittäjiksi antautuneista ei ole tietoja saatu taulukkoon 22. Liittoon hyväksyttyjen yritysten määrä on taulukon 21 perusteella 496. Puutteellisuudessaankin saadut lukumäärät ja prosenttiosuudet osoittavat että liikennöinnin alkuaikalle ominaista muusta ammatista linja-autoalalle »hyppäämistä» ei juurikaan ole enää esiintynyt. Ryhmät II A ja IV ovat käytännöllisesti kokonaan autoliikenteen yrittäjiä ja työntekijöitä. Autoliikenteeseen liittyväksi on voitu määritellä 1940-luvulla aloittaneiden joukosta 66:n, 1950-luvulla 87:n ja vuoden 1960 jälkeen aloittaneista 24:n ammatti. Vastaavat prosenttiluvut ovat: 1940-luku: 89,2, 1950-luku: 84,5 ja 1960-luku: 92,3. Kaikkiaan tiedossa olevista sodan jälkeen aloittaneista 203:sta yhteensä 177 voidaan katsoa *autoalan ammattimieheksi* jo ennestään, prosenttimäärä on 87,2.

Huomion arvoista sotia edeltäneeseen aikaan verrattuna on maanviljelijöiden huomattavan vähäinen linja-autoyrittäjäksi lähteminen. Tämä kehityssuunta oli kyllä alkanut jo 1930-luvulla. Epäilemättä entisten henkilö- ja kuorma-autoilijoiden sekä autonkuljettajien joukossa on maanviljelijäväestöön kuuluvia, mutta pääasiallinen ammatti on ollut moottoriliikenteessä. Toisaalta myös kuvastunee tästä maatalousammatin yleisen arvostuksen hienoinen lasku: useita vuosia autonkuljettajana toiminut nuorukainen on ammatiltaan autonkuljettaja eikä talollisen poika kuten linja-autoliikenteen alkuaikoina.

Varatuomari Kauko Sällälä, Espoon Auto Oy:n toimitusjohtaja, Linja-autoliiton hallituksen jäsen 1958–75 puheenjohtajana 1960–75. LALA.



Merkittävä piirre linja-autoyrittysten sodan jälkeisessä kehityksessä on omistajien ulkopuolelta palkatun tai omistajaperheeseen kuuluvan yritysjohtajan taustana oleva korkeakoulutasoinen tai muu ylempään virkamiehistöön sijoittamiseen johtava *koulutus*. Esimerkkejä voisi mainita lukuisia, mutta tulkoot esitellyiksi seuraavat: LAL:n puheenjohtajana oli v. 1960–1975 varatuomari Kauko Sällälä, Espoon Auto Oy:n omistaja ja toimitusjohtaja.² Nykyinen puheenjohtaja, insinööri Esko Penttilä oli ennen Länsi-Linjat Oy:n toimitusjohtajaksi tuloaan mm. LAL:n palveluksessa.³ Liiton hallituksen jäsenenä on pitkään ollut Oy Liikenne Ab:n toimitusjohtaja, liikenneneuvos Henrik Weckström, joka on koulutukseltaan diplomiekonomi. Liiton johtotehtävissä on ollut myös Kuopion Liikenne Oy:n toimitusjohtaja, valtiotieteen maisteri Martti Halonen.⁴

Voidaan todeta, että linja-autoliikenne on toisen maailmansodan jälkeisenä aikana ollut jo siinä määrin vakiintunut yritystoiminnan laji, että siihen ei ole sisällynyt sellaista uutuuden viehätystä ja todellista romantiikan hohtoa kuin autoilun alkuaikoina. Alan yrittäjäksi ei ole lähdetty päätäpahkaa, vaan taustana on ollut muussa autoliikenteessä saavutettu vankka ammattitaito.

SUUNTA ENTISTÄ SUUREMPIIN YKSIKÖIHIN

Kuten toisaalla todetaan, linja-autoliikennettä vaivasi viime sotien jälkeisinä ensimmäisinä vuosina pula autoista ja nimenomaan renkaista. Näin ollen monet suurehkotkin liikenneyritykset joutuivat toimimaan vähäisellä kalustolla. Kaikkiaan linja-autoja oli käytössä vuonna 1946 noin 1 150 kpl, kuten ilmenee taulukosta 23.

Taulukko 23. Linja-autoliiton jäsenyritysten keskimääräinen autojen luku sodan jälkeisenä aikana.¹

Vuosi	Yksit. omistuksessa olleet linja-autot	LAL:n jäsenyritysten lukumäärä	Yritysten keskimääräinen autoluku
1946	1150	498	2,3
1949	2238	521	4,3
1952	2730	536	5,1
1957	3307	503	6,6
1959	3822	576	6,6
1962	4499	561	8,0
1965	5039	566	9,9
1968	5742	554	10,4
1971	6367	532	12,0
1974	6568	489	13,4
1976	6566	474	13,9

Taulukosta ilmenee Linja-autoliiton jäsenten hallussa olevien autojen määrän lähes kuusinkertaistuminen, kun yritysten määrä on pysynyt suunnilleen samana. Tämä on samalla merkinnyt keskimääräisen autoluvun vastaavaa kasvua, 1970-luvun alussa se oli jo 12. Samaa kehityspiirrettä kuvaavat myös taulukot 24 ja 25.

Taulukko 24. LAL:n yli 30 auton jäsenyritykset v. 1959.²

Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy	76
Satakunnan Liikenne Oy	71
Savonlinja Oy	70
Väinö Paunu Oy	68
Someron Linja Oy	66
Kuopion Liikenne Oy	61
Lauttakylan Auto Oy	56
Linja-Ruponen Oy	51
Onni Vilkas	50
Hjalmar Holmström	45
Suomen Turistiauto Oy	45
Viipurin Linja-auto Oy	42
Oy Liikenne Ab	41
V. Keto-Seppälä Oy	37
Matka-Autot Oy	36
Kossilan Liikenne Oy	35
Lahden Liikenne Oy	35
Jyväskylän Liikenne Oy	32
Ab Haldin & Rose Oy	31
Länsi-Linjat Oy	31
Leppävaaran Liikenne Oy	30
Oy Lohjan Liikenne Ab	30
Yht. 22 yritystä	997

Näiden 22 suurimman linja-autoyrittäjäyrityksemme autojen keskimääräinen luku oli 45,3. Kun LAL:n jäsenmäärä oli tuolloin 576, noin viidensadanviidenkymmenen alle 30 autoa omistaneen yrityksen vaunujen keskimääräksi jää 5,1. Runsaat 10 vuotta myöhemmin, 1970-luvun alussa oli yli kolmenkymmenen linja-auton yrityksiä 34, joiden vaunujen keskimäärä oli 73,7. Huomattava lisääntyminen on siis tapahtunut, ja vielä suurempi tämä ero on, jos verrataan 22 suurimman liikenneyrityksen keskiarvoja v. 1959 ja 1971. Keskimääräinen koko on runsaasti kaksinkertaistunut, jälkimmäisenä esimerkkivuonna luku on 93,3. Pienempien yritysten koko ei ole suurentunut läheskään samassa suhteessa, joskin keskimääräisestä nekin ovat kasvaneet. Tällaisen pienehköjen yritysten lukuisuuden selittää pääasiassa 1960-luvulla tapahtunut koulukyytien lisäys. Tällöin ovat ennestään liikenteenharjoittajina toimineiden ohella kuljetuspalveluksiaan tarjonneet myös taksi-autoilijat, joiden on pitänyt siirtyä suurempaan kalustoon, linja-autoihin.⁴

Taulukko 25. LAL:n yli 30 auton jäsenyritykset v. 1971.³

Oy Liikenne Ab	192
Savonlinja Oy	189
Kuopion Liikenne Oy	162
Helsinki–Maaseutu-Liikenne Oy	113
Väinö Paunu Oy	110
Suomen Turistiauto Oy	105
Linja-Ruponen Oy	103
Onni Vilkas	100
Someron Linja Oy	96
Espoon Auto Oy	90
Jyväskylän Liikenne Oy	85
Satakunnan Liikenne Oy	80
Toivo Makkonen	78
Kainuun Liikenne Oy	75
Viipurin Linja-auto Oy	75
Lauttakylän Auto Oy	74
Oy Hj. Holmström Ab	60
Kossilan Liikenne	56
V. Keto-Seppälä Oy	54
Lahden Liikenne Oy	54
Länsi-Linjat Oy	51
Matka-Autot Oy	51
Oy Lohjan Liikenne Ab	47
Velj. Pohjola Oy	45
Savo-Karjalan Linja Oy	44
Saimaan Osuus-Auto	42
Ab Haldin & Rose Oy	41
Hietalan Linja Oy	38
Linjaliike Rajala Oy	34
A. Tiura Oy	34
Väinö Ventoniemi	34
Oulaisten Liikenne Oy	33
Jämsänkosken Liikenne Oy	31
Koiviston Auto	31

Yht. 34 yritystä

2507

Melkoisessa määrin yrityskoon keskimääräisen suurenemisen selittää myös monien pienehköjen tai keskisuurten linja-autoyritysten lopettaminen tai myynti, mitä tarkastellaan myöhemmin.

YHTIÖMUOTO YLEISTYY

Rinnan linja-autoliikenteen yritysten keskimääräisen koon suurentumisen kanssa on yritysmuoto muuttunut. Taulukkoon 26 on ryhmitelty tällä perusteella Linja-autoliittoon kuuluvat yritykset kymmenen vuoden välein v. 1947–1977. Sodan jälkeiseltä ajalta on jäsenluettelo paria 1940-luvun julkaisua lukuun ottamatta jokaisessa vuosikirjassa. Sotaa edeltäneeltä ajalta sitä ei ollut kuin vuosikirjassa v. 1939. Taulukkoon ei ole otettu mukaan kannattajajäseniä, joita on ollut 6–9.

Sotaa edeltäneenä aikana oli erilaisia yhteisömuotoisia linja-autoyrityksiä koko määrästä noin 1/5, kuten ilmeni taulukosta 9. Sodan jälkeen, kun kamppailtiin vielä pulan kourissa, miltei 4/5 linja-autoyrityksistä oli yhden henkilön omistuksessa. Yhtiöitä ja osakeyhtiöitä oli runsaat 21 %. Varsinaisia auto-osuuskuntia oli kaksi, Messukylän ja Svartbäckin auto-osuuskunnat. Mainittakoon, että Lappeen Osuus-Auto oli tuolloin osakeyhtiö.¹

Taulukko 26. Linja-autoliiton jäsenten yritysmuoto v. 1947–1977.²

Vuosi	Yksityiset		Yhtiöt		Osakeyhtiöt		Osuuskunnat		Muut		Yhteensä	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
1947	395	77,0	11	2,1	99	19,3	2	0,4	6	1,2	513	100
1957	338	63,2	42	7,9	150	28,0	2	0,4	3	0,6	535	100
1967	324	59,3	58	10,6	160	29,3	1	0,2	3	0,5	546	100
1977	217	45,7	70	14,7	186	39,2	1	0,2	1	0,2	475	100

Saimaan Osuus-Auto on sittemmin jäänyt ainoaksi linja-autoliikennettä harjoittavaksi osuuskunnaksi.

Ryhmä »Muut» on myös huomattavasti pienentynyt. Halikon Piirisairaala on ainoa edelleen toimiva. Vuonna 1957 ja 1967 sen rinnalla olivat myös Jokioisten – Forssan Rautatieosakeyhtiö sekä Osuusliike Salla. Myös Rantsilan ja Tervolan Osuuskaupat sekä Kuoreveden Mäntän Osuusmeijeri harjoittivat 1940-luvulla linja-autoliikennettä. Myös Taipalsaaren kunta oli vuodesta 1943 lähtien liikennöinyt linja-autolla laivan sijasta. Toimi Vento osti tämän liikenteen v. 1950.³

Yksityishenkilön hallussa olleiden linja-autoyriyten vähentyessä ovat erityisesti *osakeyhtiöt lisääntyneet*. Niiden suhteellinen osuus on kolmessa vuosikymmenessä kaksinkertaistunut lähes 40:een prosenttiin. Huomattavasti pienempi on avointen ja kommandiittiyhtiöiden määrä, joskin pienestä alusta aloitettaessa (11) prosenttiosuuden kasvu on paljon suurempi kuin osakeyhtiöiden. Tällä hetkellä voidaan todeta yli puolen Linja-autoliiton jäsenyrityksistä olevan yhtiömuotoisia.

Yhtiömuotoisuuden lisääntyminen ja yleistyvät yritysten muuttaminen yhtiöiksi ilmenee myös liitteestä 6, johon on koottu tiedot merkkipäivä uutisista ja haastatteluista. Sen perusteella näyttäisi nimenomaan avointen ja kommandiittiyhtiöiden määrä suhteellisestikin kasvaneen. Muodostetuista yhtiöistä – avoimet ja osakeyhtiöt mukaan luettuina – on lähes 80 % vuodesta 1960 lähtien ollut ennestäänkin linja-autoyriyksiä.

Tekijöitä, jotka ovat aiheuttaneet linja-autoyriyten muuttamista yhtiömuotoiksi, on varmasti useita. Perinteisen talousajattelun mukaan yhtiömuotoisuus antaa mahdollisuuden entistä suurempien pääomien aikaansaamiseen, mikä on varmasti usein ollut tarpeen, kun linja-autokaluston hinnat ovat nousseet nykyisenlaisiksi. Perinnönjako-ongelmat lienevät myös olleet usein yhtiön perustamisen taustalla. Liikenteen aloittaneen isän kuoltua lapset ovat muodostaneet yhtiön, jossa useatkin heistä voivat olla aktiivisesti työskentelevinä osakkaina. Linja-autoyriyksiä on todennäköisesti muutettu yhtiöiksi myös puhtaasti verotusteknisistä syistä. Kannattavuus on osoittautunut paremmaksi, suurehkojen ja suurten yritysten kyseessä ollen, jos ne ovat yhtiömuotoisia. Taulukon 25 suurimpien liikkeiden joukossa oli vuonna 1971 vielä pari yksityisen nimissä olevaa, mutta sittemmin nämäkin ovat omaksuneet yhtiömuodon.⁴

Sodan jälkeisenä aikana lopetetut linja-autoyriytkset

*»Lapsistani en toivo työni jatkajia. Olen kouluttanut heidät eri aloille saadakseen helpomman toimeentulon, kun minulla on ollut. Ei ole saanut lomaa, ei pyhää, ei yötä, ei juhla-aikojaa, vaan aina murheet liikkeestä, autoista ym.»
(Urho Pitkälärvi, haast. AM 68).*

Edellä olevassa Linja-autoliiton jäsenmäärän kehitystä kuvaavassa taulukossa on havaittavissa selvä liikenteenharjoittajien määrän väheneminen 1960-luvulta lähtien ja koko sodan jälkeisenä aikana kohtalainen vaihtuvuus yrittäjäkunnassa.

Näin ollen ammattikunnasta poistuneitakin on melkoisesti. Tältä ajalta näitä on rekisteröitävissä yli 250. Liikennetoiminnan lopettamisen syitä selvitetään seuraavassa taulukossa.

Taulukko 27. Linja-autoliikenteen lopettamisen syitä toisen maailmansodan jälkeisenä aikana.¹

Liikenteen lopettamisaika	– 1959		1960–		Yhteensä	
Luopumisen syyt:		%		%		%
1. Kannattamattomuus, vararikko	8	8,8	11	6,7	19	7,4
2. Keskittyminen muuhun yritystoimintaan	11	12,1	12	7,3	23	9,0
3. Sairaus, kuolema	9	9,9	19	11,5	28	10,9
4. Yhtiö jaettiin tai sen muotoa muutettiin	4	4,4	9	5,5	13	5,1
5. Rikkomus, tuomio	3	3,3	–	–	3	1,2
6. Kyllästyminen	2	2,2	1	0,6	3	1,2
7. Eläkkeelle siirtyminen	17	18,7	66	40,0	83	32,4
8. Syy epäselvä, määrittelemätön	37	40,7	47	28,5	84	32,8
Yhteensä	91	100	165	100	256	100

Liikenteenharjoittamisesta luopumisen syyt ovat edelleen vaikeasti määriteltäviä, mitä osoittaa mm. taulukossa ryhmä 8. Mahdollisimman suureen tarkkuuteen pääseminen edellyttäisi kaikki lopettaneet yrittäjät kattavaa haastattelua ja sen lisäksi vielä »todistajalausuntoja», tarkistushaastatteluja tapauksen tuntevilta. Näin suuren esimerkkiryhmän kyseessä ollen on erityisesti suurimmilla prosentimäärillä melkoinen osoittavuus.

1. *Kannattamattomuus tai vararikko* on ollut syynä kaikkiaan n. seitsemään prosenttiin linja-autoliikenteestä luopumisissa. Muutama aivan selvä vararikko-tapaus on myös mukana. Näin kävi esim. 1940- ja 1950-luvun vaihteessa Turunmaan saaristossa toimivalle Nagu Trafik Ab – Nauvon Liikenne Oy:lle.²

Sodan todettiin aiheuttaneen Viipurin Linja-auto Oy:lle niin suuren menetyksen liikennekentässä, että osakkaat päättivät luopua osuuksistaan muutama vuosi sodan jälkeen. Hyvin tyypillinen liikenteen kannattamattomana lopettaminen tapahtui Helsingin lähiliikenteessä 1970-luvun alkupuolella, kun VR aloitti Turun radalla sähköjunilla nopean lähiliikenteen. Siihen asti linja-autoliikennettä isänsä perintönä harjoittanut yrittäjä ei jäänyt odottamaan matkustajamäärän vähentymistä vaan vei lupansa liikenneministeriöön ja myi autonsa. Todennäköisesti toiminnan kannattavuus siihenkin asti oli ollut niin niukka, että junaliikenteen tehostumisen aiheuttamaa matkustajamäärän vähenemistä ei olisi kestäetty.³

2. *Toimialarationalisoinniksi* voidaan katsoa ne tapaukset, joissa samalla yrittäjällä on ollut hoidossaan useampia eri toimialoja, joista yhteen hän on keskitty-

nyt luopuen linja-autoliikenteestään. Muutamat ovat esimerkiksi antautuneet kokonaan kuorma-autoliikenteeseen, maansiirtourakointiin, autotarvike- ja auto-kauppaan jne. Tähän ryhmään kuuluvat myös täysin muiden alojen yrityksiksi katsottavat yhteisöt, esim. edellä mainitut muutama osuuskauppa sekä Taipalsaa- ren kunta. Porissa paikallisliikennettä harjoittanut Jussilan Autoliike Oy myi kaupungille liikenteensä ja keskittyi autokauppaan. Mynämäkeläinen Paavo Ma- jalainen luopui linja-autoistaan ja jatkoi kuljetusliikettään.⁴

3. Yrittäjän tai yhtiön pääosakkaan sairastuminen tai kuolema on lopettanut monien liikenneyritysten toiminnan. Esimerkiksi Arne Sacklén luopui Matkusta- jain Auto Oy:stään vakavan sairauden takia.⁵ Monta liikettä on myyty, kun omistaja-johtaja on kuollut. Näin kävi mm. Onni Lustigin yritykselle Äänekoskel- ta ja Oskar Piipponen Oy:lle Joensuusta 1950-luvulla. Seuraavalla vuosikymme- nellä myytiin Toivasen veljesten, Antin ja Erkin linja-autoyritykset vuoden parin kuluttua heidän kuolemastaan.⁶

4. Monet liikenneyhtiöt on lopetettu joko purkamalla yhtiö tai myymällä osa- kekanta. Hyrylän Liikenne Oy purettiin 1950-luvulla, ja liikenteet jaettiin osak- kaitten kesken. Ennen sotia perustetun Kotkan Linja-auto Oy:n osakekanta oli sodan jälkeisenä aikana siirtynyt Onni Vilkkalle, joka yhdisti sen omaan yrityk- seensä v. 1957.⁷

Kainuussa fuusioitiin v. 1971 viisi pientä ja keskisuurta liikenneyritystä, jolloin mm. S. E. Blomqvistin yhtiö Kainuun Linja Oy ja Ville Tikkasen Kajaanin Kaupunkilinjat Oy liittyivät siihen.⁸

5. Kuten linja-autoliikenteen alkuaikoina, oli vielä sotien jälkeen ammattikun- nassa joitakin jäseniä, joille alkoholi tuotti tuntevia ongelmia. Oulun puolessa kerrotaan erään liikennöitsijän menettäneen linjansa, kun ministeriö hänen juo- pottelunsa takia luovutti ne toiselle yrittäjälle. Muuan kunnallisen sähkölaitoksen palveluksessa oleva sähkötekniikko oli myynyt omaan laskuunsa mittareita laitok- sen käytettyjen varastosta. Jutun tultua julkisuuteen ja *oikeuskäsittelyn* tasolle saakka näyttää hänen hoitamansa linja-autoyrittäjänsä loppuneen.⁹

6. Taulukossa näkyy kuriositeetin luonteisena pienenä syyryhmän *kyllästy- minen*. Muutamat toimintansa lopettaneet yrittäjät ovat todella ilmoittaneet syyk- si juuri tämän. Muistakin ryhmistä, esim. määrittelemättömistä ja eläkkeelle siirtymisistä löytyisi tähän varmaan lisää, esim. kappaleen motossa esiintyvä Urho Pitkäjärvi voidaan lukea ryhmän 7 ohella myös tähän.

7. Sotaa edeltäneenä aikana saatettiin todeta muutaman yrittäjän linja-autolii- kenteestä luopuessaan olleen iäkäs ja siten tavallaan *vetäytyneen eläkkeelle* myy- tyään yrityksen; 1940- ja 1950-luvulla lopettaneiden joukossa näyttää vajaan 20 % olleen tällaisia. Vaikka ei ole varsinaista mainintaakaan eläkkeelle siirtymisestä, on tähän ryhmään luokiteltu yrittäjä, jos hän liikenteestä luopumisen aikoihin on ollut 60–65-vuotias tai sitä iäkkäämpi. Esim. kauppias Inkeri Aalto Pukkilasta myi liikenneyrityksensä v. 1957 Pentti Lehtiselle.¹⁰

Linja-autoliikennöitsijänsä ensimmäisen sukupolven tultua eläkeikään on merkit-

tävässä määrin luovuttu liikenteen harjoittamisesta. Tällöin ovat melko suuretkin yritykset vaihtaneet omistajaa tai sulautuneet toisiin; 1960- ja 1970-luvulla tällaisiksi on määriteltävissä 40 % toimintansa lopettaneista. Nelikymmenvuotinen linja-autoliikenteen harjoittaminen oli takanaan lavialaisella Urho Pitkäjärvellä, joka myi yrityksensä Länsi-Linjat Oy:lle 1960-luvun lopulla.¹¹

Lauri Eklund oli muuttanut v. 1935 aloittamansa liikenneyrityksen Maskun Auto Oy:ksi. Kuudenkymmenenviiden iässä hän myi yhtiönsä 1960- ja 1970-luvun vaihteen tienoilla yläneläisille Mäen veljeksille, joiden isä oli 1930-luvulla luopunut linjaliikenteestään. Hänen poikansa aloittivat liikennöinnin noin v. 1960.¹²

Perniöläinen Särkisalon Linja Oy:n perustaja ja johtaja Sakari Lindholm myi kolmattakymmentä linja-autoa käsittävän yrityksensä J. Vainion Liikenne Oy:lle 1970-luvun puolivälissä.¹³

Kuluvalla vuosikymmenellä ovat yritystoiminnasta myynnin kautta luopuneet mm. linja-autoliikenteen veteraanit Ari Hietala, Onni Långsved ja Toivo Putula. Yrittäjänä tällä alalla he olivat toimineet vähintään nelisenkymmentä vuotta, Hietala miltei viisikymmentä. Putulan Pulkkilanharjun Liikenne Oy tuli tällöin Koiviston Auto Oy:n tytäryhtiöksi. Hietala ja Långsved myivät muutaman vuoden välein yhtiönsä voimakkaasti kasvaneelle Pohjolan Turistiauto Oy:lle.¹⁴

Sodan jälkeinen pula näkyy LAL:n toiminnassakin

»Otettiin käsiteltäväksi kysymys autonostolupien myöntämisestä toiminnanjohtajan huomauttaessa, että kysymyksessä oli hankala tehtävä varsinkin kun ei ole olemassa tarkkaa tietoa siitä paljonko ja mitä merkkejä maahan saadaan.» (LAL:n hallituksen pöytäkirja 14.1.1948, 5 §).

Liikenteenharjoittajien yhteistoimintaelimet LAL ja Matkahuolto olivat sodan aikana joutuneet omaksumaan täysin uudenlaisia toimintamuotoja. Rauhan palatua olot eivät vielä moneen vuoteen normaalistuneet, vaan edelleen jouduttiin LAL:ssa puuttumaan esimerkiksi kalustohankintoihin lausunnoin. Auton alustan ostolausuntoja annettiin liiton hallituksessa vuonna 1947 399 kappaletta ja seuraavana vuonna 353. Samoin renkaiden jakelusta liikenneyrityksille liitto antoi lausuntonsa Kansanhuoltoministeriön Liikennejaostolle. Erityisesti korostettiin tällöin tasapuolisuuden noudattamista yksityisen ja valtion omistaman (PLH ja VR) linja-autoliikenteen välillä. Viikottaiset ajomäärät olivat hyvin eri suuruiset: yksityisen liikenteen viikottainen ajomäärä oli yli 810.000 km, kun Valtionrautateiden sekä Posti- ja lennätinhallituksen alainen yhteensä oli alle 80.000 km.¹

Linja-autoliiton normaalia toimintaa oli luonnollisesti sodan jälkeenkin aikataulu- ja liikennelupalausuntojen antaminen. Autoliikenteen lamaa osoittavat seuraavat luvut, samoin kuin sen keventymistä 1940-luvun lopulla.

LAL:n antamat aikataulu- ja liikennelupalausunnot sekä toimiston hoitamat tehtävät:

	Lausunnot:	Hoidetut tehtävät: ²
1947	682	1 102
1948	900	986
1949	952	—

Oma mielenkiintonsa on sillä havainnolla, että LAL:n toimiston hoitamien asioiden lukumäärä väheni yli sadalla vuodesta 1947 vuoteen 1948. Tästä keskusteltiin liiton hallituksessakin v. 1948. Eräät jäsenet olivat ryhtyneet asioimaan Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä omin päin ilman liiton välitystä. Ministeriön virkamiehet ottivat yhteyttä liittoon ja pyysivät, että tällainen yksityistoiminta lopetettaisiin, koska siitä aiheutui heille ajan hukkaa. LAL:n hallituksessa päätettiin vedota jäsenistöön; kysymyksessä oli myös sille rahallinen menetys, sillä asioiden hoitamisesta ministeriössä liitto peri jäseniltään toimitusmaksuja.³ Toisaalta yksityiseltä kului ehkä enemmän rahaa kuin LAL:n vaatimat, jos se itse ryhtyi asialle.

Linja-autoliitolle vuosi 1948 oli 20. toimintavuosi. Tätä ei katsottu aiheelliseksi juhlia mitenkään suurellisesti, eihän liikenne ollut viimeisten kymmenen vuoden aikana sodan takia edistynyt. Tosin ajettiin jo miltei sama kilometrimäärä kuin ennen talvisotaa, mutta siihen piti kyetä noin 800 yksikköä pienemmällä vaunumäärällä kuin silloin. Merkkivuotta juhlisti kylläkin varatuomari Yrjö Raevuoren kirjoittaman »Linja-autoliikenteen vaiheet» -historiikkiteoksen ilmestyminen. Teosta myytiin postiennakkolähetyksenä jäsenistölle, mutta kaupaksi se ei oikein mennyt, mm. syynä oli ruotsinkielisen jäsenistön keskuudessa se, että teos oli suomenkielinen. Joulukuussa oli hallituksessa esillä eräissä liikenneyrityksissä noudatettu tapa antaa työntekijöille jouluraha, mutta tästä ei mitään päätöksiä tai ohjeita annettu, joskin suositeltiin työntekijöille annettavaksi joululahjaksi em. Raevuoren teosta.⁴

Sodan jälkeinen inflaatio aiheutti Linja-autoliiton toimistolle paljon työtä. Kustannusten noustessa oli käytännöllisesti katsoen jatkuvasti tekeillä *taksankorotusanomuksia*, joihin hintaviranomaiset suhtautuivat ajoittain hyvin penseästi. Esim. v. 1947 nousivat henkilökunnan palkkakustannukset yli 16 %, kun uuden työaikalain mukaan oli maksettava sunnuntaityökorvauksia. Kun edelleen noudatettiin v. 1946 hyväksytyjä tariffeja, ja palkat olivat kaikkiaan nousseet yli 30 %, eivätkä viranomaiset ottaneet tehtyjä anomuksia edes käsittelyyn, LAL piti ylimääräisen liittokokouksen 10.2.1947. Siinä päätettiin, että ellei kuljetusmaksuihin tule korjausta 23. päivään maaliskuuta mennessä, lopetetaan liikenne sunnuntaisin ja kirkollisina juhlapäivinä. Kun mitään ei tapahtunut, liiton hallitus totesi, että



Dipl.ins. Yrjö Wänttinen, Oy Matkahuolto Ab:n toimitusjohtaja 1936–1966, LAL:n toiminnanjohtaja 1945–1955. LALA.

liikenne on pysäytettävä mainittuna päivänä. Tämä toistettiin 25.3. Nyt Kansanhuoltoministeriön hintaosasto oli valmis neuvotteluihin, ja kuljetusmaksuihin saatiin korjaus.⁵

Linja-autoliiton *toiminnanjohtajana* oli sodan jälkeisinä vuosina dipl.ins. Yrjö Wänttinen, joka kävi ajoittain voimakastakin kamppailua erilaisia yksityistä linja-autoliikennettä uhkaavia pyrkimyksiä vastaan. Poliittista vaikutusvaltaansa lisänneet vasemmistopuolueet olivat halukkaita laajentamaan valtion omistamaa ja kunnallista linja-autoliikennettä. Lukuisat olivat toiminnanjohtajan antamat haastattelut ja kirjoittamat artikkelit, joissa hän puolusti yksityistä yrittäjätoimintaa. Erityisesti liikenteen pysäyttämisen kaltainen toimenpide vaatikin tätä, sillä muutenhan se olisi saattanut yksinomaan haitata ammattikunnan asemaa.⁶

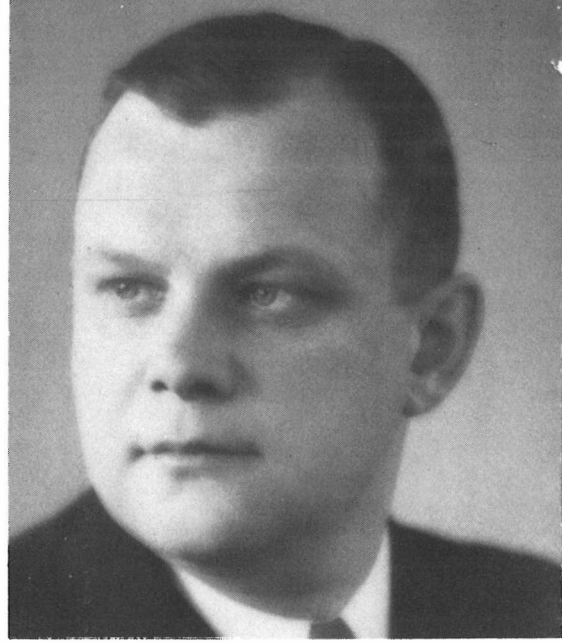
Linja-autoliiton sihteerinä toimivat sen palvelukseen jo ennen sotaa tulleet varatuomari J. Sormanen, ekonomi A. Wirkkunen ja v:sta 1948 alkaen siihen asti Helsingin linja-autoaseman hoitajana toiminut Yrjö Laine.⁷

OLOJEN NORMAALISTUTTUA PÄÄPAINO TAAS LUPA- JA MUISSA LAUSUNNOISSA

»Varma kevään merkki on linja-autoliikenteen taksankorotusanomus.» (Suomen Matkailijayhdistyksen toimitusjohtaja Yrjö Soini LAL:n liittokokouksessa 1949).

Yleismaailmalliseen tapaan Suomessakin on esiintynyt jatkuvaa inflaatiota. Tämä on ylläpitänyt rauhallisen kehityksen aikoinakin jatkuvaa taksankorotuspainetta

Yrjö Laine, Linja-autoliiton sihteeri 1948–57. Aikaisemmin Helsingin linja-autoaseman hoitajana vuodesta 1933 alkaen. LALA.



linja-autoliikenteessä, joka ei ole omin päin voinut noudattamiaan tariffeja määrätä. Milloin ovat nousseet työehtosopimuksen tuloksena palkat, milloin polttoainneiden hinnat, milloin on määrätty uusia veroja. Linja-autoliiton jäsenistön muodostavat yksityiset yrittäjät eivät ole voineet ilman vastaavia tuloja peittää menoja, ja näin liitto on joutunut jatkuvasti toimimaan etujärjestönä liikenne- ja hintaviranomaisiin päin. Viitaniemen tekstistä käy ilmi, että nämä siirsivät vuonna 1952 anomusten käsittelyä luottaen siihen, että vilkas olympialiikenne kompensoisi korotustarvetta. Kuitenkin varsinaisen kisakuukauden heinäkuun liikenne oli keskikuormitukseltaan heikompi kuin vastaava jakso vuotta aikaisemmin, ja koko loppuvuosi jatkui samaan tahtiin. Joulukuussa LAL piti ylimääräisen liittokokouksen. Sosiaaliministeriön hintaviranomaiset kuitenkin pyrkivät aivan selvästi jarruttamaan asioitten käsittelyä, jolloin LAL lähetti kirjelmän suoraan pääministerille. Tämän jälkeen vasta toimeenpantiin viranomaisten toimesta kustannustutkimus useissa liikenneyrityksissä, minkä ansiosta v. 1954 saatiin aikaan uusi hinnoittelu, joka sisälsi myös olennaisia rakennemuutoksia.¹

Valtionrautatiet ja linja-autoliikenne ovat varsin usein olleet kuljetusmaksuisiaan eri mieltä, onhan VR:llä ollut mahdollisuus kattaa tappioitaan valtion budjetista. Kuitenkin saatiin 1950-luvun lopulla linja-autoliikenteelle ja rautateille yhtenäinen uusi taksa, joka joksikin aikaa poisti näiden eriarvoisuutta.² Itse kulunsa peittävän tieliikenteen ja VR:n tariffit ovat jälleen 1970-luvulla etäännyneet toisistaan, mutta mainittavia helpotuksia ei linja-autoliikenteen kustannuspaineeseen LAL:n pyrkimyksilläkään ole saatu.³

Valtion linja-autoliikennettä laajennettiin voimakkaasti 1950-luvun alkupuolella. LAL kävi kampanjaa sekä postin että Oy Pohjolan Liikenne Ab:n linjoja ja laajennuksia vastaan saaden tukea useilta sanomalehdiltä mm. pääkirjoitusten



Heikki Nieminen, Lauttakylän Auto Oy:n toimitusjohtaja, Linja-autoliiton hallituksen jäsen 1930–57, puheenjohtajana 1933–53. LALA.

muodossa. Ymmärrettävää on, että vasemmistopuolueiden lehdissä suhtauduttiin valtion yritystoiminnan kasvuun hyvin myönteisesti.⁴

Käsiteltyjen aikataulu- ja liikennelupahakemusten määrä kasvoi 1940-luvun jälkipuoliskolla melkoisesti. Seuraavassa asetelmassa on esitetty LAL:n antamien lausuntojen määrän kehitys:

Vuosi		Vuosi		Vuosi	
1950	881	1959	1067	1968	965
1951	741	1960	1192	1969	1073
1952	613	1961	1069	1970	920
1953	658	1962	1035	1971	901
1954	796	1963	946	1972	875
1953	658	1962	1035	1971	901
1954	796	1963	946	1972	875
1955	769	1964	1007	1973	773
1956	783	1965	1019	1974	761
1957	419	1966	1034	1975	824
1958	813	1967	1032	1976	832 ⁵

Voidaan todeta, että 1950-luvun melko rauhallisen kauden jälkeen *liikenneyritysten kireä kilpailu* alkoi ilmetä voimakkaana uusien liikennelupien anomisena ja tällöin todennäköisesti liikenteen epäterveenä laajentamisena. LAL:n hallituksen kertomuksessa vuodelta 1961 oli seuraava toteamus: »Jokaista taksankorotusvaatimusta edeltää jotenkin yleinen toteamus, ettei liikenne kannata, jokaista saatua korotusta seuraa entistä vilkkaampi lisäliikenteen hakutoiminta ja kierto päättyy uuteen toteamukseen: liikenne ei kannata.»⁶

Linja-autoliiton antamien lausuntojen määrää tarkasteltaessa on kuitenkin huomattava, että luvut eivät ole monestakaan syystä vertailukelpoisia. Yksi ha-

kemus sekä siihen annettu lausunto voi merkitä uuden, 300 kilometriä pitkän linjan suunnitelmaa, toinen taas esim. vain vähäistä linjareitti- tai aikataulumuutosta kesken ajovuotta ilman että ajokilometrit lisääntyvät – ne voivat jopa vähentyä. Asetelmassa näkyvä kehitys on ymmärrettävissä seuraavan karkean jaotteen pohjalta:

– Liikenteen aktiivisen lisäämisen aika, jolloin anomuksia oli suhteellisen runsaasti. Useimmat merkitsivät liikenteen huomattavia lisäyksiä.

– Staattinen aika, jolloin hakemuksia on vähän. 1950-luvun vähäisten hakemusten vuodet ovat täten käsitettävissä. 1960-luvun hakemusten suuret määrät johtuvat maaseudun linja-autoliikenteen mukauttamisesta koululaiskuljetuksiin, mikä aiheutti mm. paljon vähäisiä muutoksia.

– Toiminnan jatkuvuuden vaikeutumisen aika, jolloin hakemuksia on paljon, mutta monet niistä merkitsevät myös liikenteen vähäisiä supistuksia. Ennen kaikkea on pyrkimyksenä kuitenkin aiheettoman liikenteen saneeraminen autokiertojen ym. toiminnan tehostamiseksi.

Yksi ainoa hakemus voi aiheutua esim. 5 minuutin aikataulunmuutoksesta jollakin paikkakunnalla tai uuden pikavuoron hakemisesta vaikkapa neljäsataa kilometriä pitkälle linjalle. Hakemusten määrä ei siis johdu pelkästään taloudellisesta tilanteesta vaan myös yhteiskunnassa tapahtuvista muutoksista. Keskimääräinen vuosittainen muutosten tarve on suurin piirtein sama, linjojen lisääntyessä on tarvittavien muutosten määräkin lisääntynyt.

Linjat ja luvat eivät olekaan vertailukelpoisia. Yksi lupa voi merkitä oikeutta ajaa päivittäin edestakainen koululaisvuoro tai sisältää kymmenenkin 200 kilometrin pituista vuoroa. Ajomäärät siis ovat vertailukelpoisia, eivät luvat eivätkä linjat.⁷

Lausuntojen antaminen tehdyistä muutos- ja linjalupahakemuksista teettää paljon työtä Linja-autoliitossa ja sen osastoissa. Periaatteena on ollut, että kaikkia osapuolia on kuultu, jos tehtyä anomusta on vastustanut joku toinen liikennöitsijä tai LAL:n osasto. Monesti on kysymyksessä ollut todella visaisia ongelmia, joiden seurauksena toinen osapuoli kerran 1950-luvulla jopa erosi liitosta. Tuolloin pulmasta selvittiin siten, että eronnut liittyi toiseen paikallisosastoon, jolloin hankaustilanteita syntyi vähemmän.⁸

Kun on kysymyksessä yksityinen yrittäjätoiminta, on ajoittain ilmennyt myös liiton ja sen jäsenten välisiä ristiriitoja. Varsin kärkeväksi kehittyi tilanne esim. taksankorotuksen jälkeen 1954. Kaikki jäsenet eivät olleet halukkaita sitä noudattamaan, ja mm. tamperelainen Kansan Lehti tekaisi artikkelin otsikoiden vahvasti: »Liikennöitsijät yrittävät painostaa ammattitovereitaan hinnankorotuksiin». LAL:n hallituksessa asiaa myös käsiteltiin. Keskinäisin neuvotteluihin saatiin kuitenkin sovinto aikaan. Myöhemmin on nimenomaan tilausliikenne muodostunut kompastuskiveksi, minkä seurauksena on eräissä tapauksissa ollut jäsenyydestä erottamisiakin. Tällä hetkellä (1977) neljä toimivaa linja-autoyrittystä ei ole LAL:n jäseniä.⁹



Aarne Helkamo, Linja-autoliiton toiminnanjohtaja 1956–1970, mitä ennen liikennetarkastajana. LALA.

Linja-autoliitto oli 1950-luvulla Norjan ja Tanskan linja-autoliikenteenharjoittajien antamien esimerkkien mukaisesti edistämässä Suomen ja Ruotsin välistä *autolauttaliikennettä*. Autojen kuljetus oli vielä tuolloin varsin hankalaa ja kallista laivoilla, lastaukset ja purkamiset veivät aikaa. Suomen Autoklubin piirissä asiaa oli todennäköisesti valmisteltu jo vuodesta 1952 alkaen. Ajatus tuli voimakkaasti julkisuuteen 12.11.1954 Suomen Tieyhdistyksen syyskokouksessa, jossa siitä puhuivat yhdistyksen toiminnanjohtaja, majuri E. Rinne, Linja-autoliiton toiminnanjohtaja, dipl.ins. Yrjö Wänttinen ja johtaja E. Virmaila Suomen Autoklubista. Seuraavan päivän sanomalehdissä kerrottiin aloitteesta suurin uutisin.¹⁰

Åbo Akademiassa on valmistumassa hum.kand. Pekka Sörensenin tutkimus »Ab Siljarederiet», jossa tätäkin autolauttakysymystä tarkemmin selvitetään. Erityisesti liikenteenharjoittajapuolella ryhdyttiin nyt aktiivisesti asiaa ajamaan. Yrjö Wänttinen, Kalle Kajas ja Aarne Helkamo olivat kolme perustajaa Autolautta Oy:ssä, joka merkittiin yhtiörekisteriin 7.12.1954, jolloin myös yhtiön säännöt vahvistettiin. Osakepääoman oli määrä olla 100 miljoonaa markkaa. Ranskasta saatiin tarjous uudesta autolautasta, hinta oli 270 miljoonaa markkaa. Osakkeita merkittiin keväeseen 1955 mennessä kaikkiaan n. 60.000.000 markan edestä.¹¹

Perustavaa yhtiökokousta ei kuitenkaan koskaan pidetty. Syynä oli ehkä pääasiassa jo olemassa olevien Tukholman liikenteen varustamojen torjuva ja kielteinen asenne. Ne luonnollisesti olivat huolissaan kilpailijan ilmestymisestä. Jo 18.11.1954 ne kutsuivat autojärjestöjen edustajat Bore II -laivalla pidettyyn kokoukseen, jossa korostivat voimakkaasti autolautan tarpeettomuutta ja hankkeen taloudellisia riskejä. Tammikuussa 1955 ne ilmoittivat alkavansa rakentaa muutamia uusia aluksia, jotka olisivat siihen astisia paremmin autojen kuljetukseen

Fil.maist. Hannu Mäkipeska, Linja-autoliiton palveluksessa vuodesta 1955, aluksi henkilöstökoulutuksen käynnistäjänä, sitten liiton sihteerinä ja 1970 alkaen toiminnanjohtajana. LALA.



soveltuvia. Ne kuitenkin edelleen korostivat julkilausumassaan, ettei autolauttojen tarvetta vielä ollut. Edellisenä kesänäkin oli kuljetettu vain 6–7 autoa vuoroa kohti, vaikka laivoihin olisi mahtunut 16–20 autoa. Sörensenin tutkimuksessa selvinnee tarkempi syy Autolautta Oy:n sammumiseen.¹²

Koulutustoiminnan Linja-autoliitto oli aloittanut jo ennen sotia. Tällöin oli ollut kysymyksessä »isäntien» kouluttaminen. Liikennetarkastaja Aarne Helkamo sai 1950-luvun alkupuolella tehtäväkseen laatia opaskirjan kuljettajille ja rahastajille. Käsikirjoitusta hän esitteli hallitukselle tammikuussa 1953, ja samana vuonna ilmestyi Linja-auton kuljettajan ja rahastajan käsikirja Oy Matkahuolto Ab:n kustantamana.¹³

Varsinainen *henkilöstökoulutus* Linja-autoliiton toimesta alkoi 1955, jolloin liitto kiinnitti palvelukseensa fil.maist. Hannu Mäkipeskan. Kolmipäiväisiä kursseja pidettiin eri puolilla maata, ja paikalliset sanomalehdet omistivat niille aina melkoisesti huomiota. Mäkipeskan toiminta tässä tehtävässä jatkui vain vuoteen 1957 saakka, sillä silloin hänestä tuli kuolleen Yrjö Laineen tilalle liiton sihteeri.¹⁴

Uuden luonteen linja-autoliikenteen henkilökunnan koulutustoiminta sai, kun Ammattikasvatushallitus tuli mukaan siihen 1970-luvulla. Tämän jälkeen Linja-autoliitto on antanut tarvittaessa apuaan näiden ammatillisissa kurssikeskuk-sissa pidettävien, monesti työllisyysammattikursseina järjestettävien koulutustilaisuuksien toimeenpanemisessa.¹⁵

Linja-autoliikenteen korkean tason ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi LAL aloitti v. 1964 kokeilumielessä *linjatarkastustoiminnan*, johon palkattiin 6 opiskelijaa kesä- ja joululomien ajaksi. He kiinnostivat tarkastusalueillaan huomiota henkilökunnan esiintymiseen, kaluston kuntoon ja siisteyteen jne. Tämä toiminta saattoi saada jäsenkunnassa myös arvostelua osakseen, koskapa hallituksen kertomuk-



Arvo Salima, Linja-autoliiton hallituksen jäsen 1948–59, puheenjohtajana 1953–59. LALA.

sessä mainittiin, että osa sen kustannuksista saatiin takaisin näiden tarkastajien maksaessa normaalilla tavalla lippunsa. Toiminta on siitä pitäen jatkunut.¹⁶

Koska maantieliikennettä rasittavat samanlaiset kustannukset – on se sitten henkilöautoilla tai kuorma-autoilla, valtion omistamilla tai yksityisillä linja-autoilla tapahtuvaa – Linja-autoliitto on ollut vilkkaassa yhteistoiminnassa muiden tieliikenteen järjestöjen kanssa mm. erilaisten lausuntojen ja toimikuntien kautta. Postilaitoksen autoliikenteen kanssa saatiin aikaan yhtenäiset taksat v. 1956 yleislakon aiheuttaman taksankorotuksen jälkeen. Oy Pohjolan Liikenne Ab:n kanssa on yhteistyössä oltu tietyistä vastakkain olemisista huolimatta, ja tätä nykyä yhtiö on Linja-autoliiton jäsen.¹⁷

Tiedotustoiminnassaan Linja-autoliitto on edelleen käyttänyt hyväkseen merkivuosiensa, jolloin sanomalehdet ovat varsin runsain palstamäärin kertoneet juhlivasta liitosta ja sen toiminnasta sekä tavoitteista. Sisäinen tiedotustoiminta on myös merkittävästi kehittynyt. Liiton oma sisäinen tiedotuslehtinen alkoi ilmestyä v:n 1957 alussa. Yleisempänä foorumina oli Suomen Autolehti, joka ei kuitenkaan enää 1960-luvun puolivälissä tyydyttänyt linja-autoväkeä. Vuonna 1966 alkoi ilmestyä liiton oma lehti »Linja-auto». Muutenkin tiedotustoiminta tehostui, v:sta 1964 alkaen LAL:lla oli palkattuna joinakin vuosina oma tiedotussihteeri.¹⁸

Linja-autoliiton *johtotehtävät* ovat olleet pitkään samojen henkilöiden hoidossa, millä on turvattu toiminnan jatkuvuus ja pitkäjänteisyys. Voitaneekin sanoa, että jos valtakunnallinen liikennepolitiikka olisi yhtä pitkäjänteistä eikä siinä määrin vaihtelevaa kuin nykyään esim. liikenneministerien varsin usein vaihtuessa, olisivat asiat helpommin hoidettavissa.¹⁹

Liiton toiminnanjohtajana oli vuoden 1955 loppuun asti dipl.ins. Wänttinen, joka tuolloin keskittyi pelkästään Matkahuollon johtamiseen. Hänen seuraajak-

Insinööri Esko Penttilä, Länsi-Linjat Oy:n toimitusjohtaja, Linja-autoliiton puheenjohtaja 1975 alkaen. LALA.



seen tuli siihen asti liikennetarkastajana toiminut Aarne Helkamo. Hän hoiti tehtävää kuolemaansa saakka v. 1970. Hänen jälkeensä linja-autoliikenteen järjestön työtä on johtanut FM Hannu Mäkipeska.²⁰

Linja-autoliiton hallituksen puheenjohtajana toimi vuoteen 1953 asti Heikki Nieminen Lauttakylästä. Hänen jälkeensä puheenjohtajana oli kuolemaansa 1959 asti Arvo Salima Kotkasta. Toimikauden loppuajan tehtävää hoiti monikymmenvuotinen varapuheenjohtaja F. W. Judén Helsingistä. Kun hän seuraavassa liittokokouksessa kieltäytyi puheenjohtajaehdokkaudesta, valittiin tehtävään varatuomari Kauko Sällälä. Viisitoista vuotta tällä vastuunalaisella paikalla oltuaan hän luopui siitä, jolloin Linja-autoliiton puheenjohtajaksi valittiin tamperelainen insinööri ja toimitusjohtaja Esko Penttilä.²¹

Linja-autoliiton *toimisto* sijaitsi Helsingin linja-autoasemalla, jonne oli asetettu 1930-luvulla. Siellä liitto ja Matkahuolto toimivat rinnakkain vuoteen 1955 saakka, jolloin viimeksi mainittu pääsi muuttamaan vasta valmistuneeseen Rautatiekirjakaupan toimitaloon parempiin tiloihin. Linja-autoliiton taloudellisen aseman vakiintumista osoitti oman huoneiston saaminen. Nykyisen, Pohjoisen Rautatiekadun varrella sijaitsevan toimiston alku ostettiin 26.5.1961. Myöhemmin, tämän vuosikymmenen alussa, hankittiin vuokralle viereinen huoneisto, joten LAL:lla on tiloja laajentunutta toimintaansa vastaavasti.²²

Linja-autoliiton *säännöt* olivat vielä 1950-luvulla kehitysvaiheessa. Muutoksia tehtiin pariin otteeseen. Vuonna 1954 hyväksytyssä sääntöjen uudistuksessa perustettiin neuvoo-antavaksi elimeksi liittoneuvosto, jonka tarkoituksena oli lisätä paikallisosastojen vaikutusvaltaa asioista päätettäessä. Samalla puheenjohtaja määrättiin valittavaksi vuosittaisessa liittokokouksessa eikä vasta uuden hallituksen järjestäytymiskokouksessa.²³



Linja-autoliiton kisojen ohella pidetään osastoissa omia urheilukilpailuja. Tässä ovat Kotkan osaston miehet lähdössä 1500 metrin juoksuun v. 1957. K. Hartikan kokoelmat.

Hallituksen jäsenten vaalin tapahtuessa yksinomaan liittokokouksessa saattoi käydä niin kuin v. 1952, jolloin Oulun ja Perä-Pohjolan osastot eivät saaneet yhtään hallituspaikkaa. Ne näet asettivat ehdolle kaikkiaan kolme henkilöä, joille tuli äänestyksen kolme pienintä äänimäärää, ja kukaan heistä ei päässyt edes varajäseneksi. Tähänkin sovittiin tilapäinen korjaus, mutta varsinainen parannus saatiin aikaan vasta v. 1957, jolloin hallituksen jäsenmääräksi päätettiin 14, joista jokaisella on henkilökohtainen varajäsen sekä että paikallisosastot vaalipiireittäin nimeävät ehdokkaat. Samalla palattiin kalenterivuositaiseen toimikauteen.²⁴

Linja-autoliiton jäsenistöön ja sen työntekijöihin kohdistuvaa toimintaa on ollut mm. *urheilun* tukeminen. Vuosittain on pidetty talvi- ja kesäurheilukisoja, joiden voittajiin on kuulunut mm. Marjatta Kajosmaa.²⁵ Liiton alkuvaiheiden »vahva mies» kauppaneuvos Juhani Korpivaara lahjoitti LAL:n kokouksessa v. 1939 peruspääoman *linja-autonkuljettajien lepo- ja virkistyskodin* aikaansaamiseksi. Myöhemmin hän lisäsi tätä summaa, ja sodan jälkeen v. 1946 saatiin hankituksi Sysmästä Kotiranta-niminen pientila, jonka rakennuksia ryhdyttiin kunnostamaan ja laajentamaan uuteen käyttötarkoitukseensa. Työt viivästyivät kuitenkin rakennusluvan väliaikaisen epäämisen takia, ja v. 1951 saatiin »Kotirannan lepokoti» valmiiksi. Viralliset vihkiäiset pidettiin 29.8.1952. Kotiranta oli sittemmin varsin suosittu nimenomaan kesäaikaan, mutta talvikauden tyhjillään olo aiheutti sen heikon kannattavuuden. Kotirannassa järjestettiin myös LAL:n koulutusohjelmaan liittyviä kursseja. Kustannuspaine kävi 1960-luvulla niin ankaraksi, että v. 1968 Kotiranta vuokrattiin Oy Matkahuolto Ab:lle. »Juhani Korpivaaran linja-autonkuljettajien lepotirahaston» ohella LAL:n hoidossa on toinenkin säätiö, »Linja-autonkuljettajien huoltorahasto», jonka peruspääoman lahjoitti LAL:n Helsingin paikallisosasto v. 1943. Säätiöiden varat ovat karttuneet mm. lahjoitusten ja adressien myynnillä. Huoltorahasto on vuosittain myöntänyt anomuksesta muutamia avustuksia.²⁶

AMMATTIAUTOLIIKENTEN JÄRJESTÖJEN YHTEISTYÖ

Linja-autoliitto oli ollut henkilö- ja kuorma-autoilijoitten järjestöjen kanssa tilanteen mukaisessa yhteistyössä jo pitkään. Kiinteän muodon tämä sai v. 1964, jolloin toukokuussa perustettiin ammattiautoliittojen keskeinen yhteistoimintaelin AKE. Vajaat kymmenen vuotta myöhemmin Ammattiautoliittojen Keskuselin-niminen yhdistys rekisteröitiin, joten yhteistyö on kaikin puolin virallispohjais- ta.¹

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö on toinen yhteistyöelin, jossa Linja-autoliitto on aktiivisesti mukana. Sen syntymisen taustana oli yleislakko vuonna 1956, jolloin erityisesti autoliikenne kärsi. Huhtikuussa pidettiin perustava kokous, johon saapuivat eri autojärjestöjen – sekä amatillisten että harrastusyhteisöjen – edustajat. Keskusjärjestön ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin professori Arvo Sipilä. Linja-autoliiton toiminnanjohtaja Aarne Helkamo toimi varapuheenjohtajana ja hallituksen työvaliokunnan puheenjohtajana. Hänen ohellaan ovat hallituksen pitkäaikaisia jäseniä olleet mm. Kauko Sällälä ja Hannu Mäkipeska Linja-autoliiton edustajina. Moottoriliikenteen Keskusjärjestön merkitys on ollut hyvin suuri erilaisten lausuntojen antajana sekä tieliikenteen edustajien nimeäjänä tilapäisiin tai pysyviin komiteoihin, toimikuntiin ja neuvottelukuntiin. Tällaisia ovat olleet esim. liikennevahinkolautakunta, Suomen Tieyhdistys sekä Liikennevakuutusyhdistyksen tariffirakennekomitea.²

Kotimaisten ammattiautojärjestöjen yhteistoiminta tapahtuu kuitenkin suures- sa määrin käytännön tasolla ilman virallisia kokouksia. Suomen Kuorma-autoliit- ton, Suomen Taksiliiton ja Linja-autoliiton toiminnanjohtajat ovat kiinteässä yh- teistyössä keskenään, ovathan näiden järjestöjen ongelmat osin samankaltaisia.³

Kansainvälisellä yhteistyölläkin on nykyään kiinteät muodot: 1960-luvulla muodostui aikaisemman epäsäännöllisen kanssakäymisen korvaajaksi Pohjois- maiden linja-autoliittojen yhteistyöelin. Vuonna 1971 LAL liittyi kansainväliseen tieliikennejärjestöön IRU:hun (International Road Transport Union).⁴

Liikenteenharjoittajien vakuutusyhteistyö sodan jälkeisenä aikana

Sodan jälkeisessä poliittisessa tilanteessa oli esillä mm. pakollisen liikennevakuu- tuksen valtion haltuun ottaminen. Autoliikenteen järjestöt asettuivat tätä voimak- kaasti vastustamaan. Linja-autoliitto antoi kielteisen kannanottonsa sanomaleh- distölle helmikuussa 1947. »Sosialisoimiskomitea» oli suunnitellut, että vakuu- tuksen ottajat olisivat itse pystyneet täyttämään korvausanomukset, niin yksin- kertaisiksi ne oli määrä tehdä. Liitossa epäiltiin tätä perustellen esim. sillä, että niinkin yksinkertaiset asiapaperit kuin rengasanomukset monet liikenteenharjoit-

tajat mielellään teettivät järjestönsä toimistolla. Kaikkiaan LAL pelkäsi valtiollistamisen seurauksena olevan hankalan byrokraattisuuden lisääntymisen ja sitä tietä vakuutusmaksujen nousun.¹

Eräänä perusteena sosialisimisvaatimuksille oli se hajanaisuus, joka liikennevakuutuksen alalla vallitsi. Monien suurten vakuutuslaitosten ohella harjoitti liikennevakuustointia peräti kolme 1930-luvulla perustettua keskinäistä vakuutusyhtiötä. Vuonna 1946 vähennettiin tätä haittaa, kun Autonomistajain Keskinäinen Vakuutusyhtiö ja Keskinäinen Vakuutusyhtiö Linja-auto yhdistettiin 30.10. pidettyjen yhtiökokousten päätöksillä. Oli syntynyt *Keskinäinen Vakuutusyhtiö Liikenne*.²

Yhdistymiskehitystä ei kuitenkaan vielä ollut viety loppuun. Linja-autoliikenteen kehittyessä lisääntyi yritysten henkilökunta ja hankittiin halleja, huoltoasemia ja korjaamoja. Lakisäteiselle tapaturmavakuutukselle ja palovakuutukselle tuli kysyntää lisää, mutta sitä ei voitu omassa yhtiössä tyydyttää. Tuolloin ei kuitenkaan helposti myönnetty toimilupia esim. vakuutusalan uusille yksityisille yrityksille. Näin ollen oli löydettävä näillä aloilla toimiva vakuutusyhtiö, jonka kanssa fuusioitua. Tällainen oli Keskinäinen Vakuutusyhtiö Aarni, joka oli menettänyt siihen astisen markkinointialueensa Kannaksella. Yhtyminen päätettiin lainvoimaisesti syksyllä 1948, minkä jälkeen Aarnin taholla oltiin halukkaita peruuttamaan koko asia. Kävi nimittäin ilmi, että Liikenteen kassanhoitaja oli tehnyt huikean kavalluksen, jolla hankittuja rahoja ei enää ollut. Tiettävästi hän oli käyttänyt ne ostamalla erilaisia kulutushyödykkeitä mustasta pörssistä, jonka hinnat luonnollisesti olivat hyvin kalliit, ja myymällä niitä tarvitseville lähimmäisille paljon halvemmalla. Kompromissin avulla saatiin *Keskinäinen Vakuutusyhtiö Aarni-Liikenne* kuitenkin toimimaan.³

Parikymmentä vuotta Aarni-Liikenne toimi pienteollisuuden harjoittajien ja linja-autoliikenteen yhteisenä vakuutuslaitoksena. Vuonna 1970 fuusioitiin Keskinäinen Vakuutusyhtiö Aarni-Liikenne v. 1938 perustettuun *Yrittäjien Vakuutuskeskinäiseen* yhtiöön, jonka hallinnossa liikenteenharjoittajilla on huomattava osuutensa.⁴



Matkahuolto kehittää verkostoaan ja palveluaan¹

»Yhä lisääntyvää työtä ja huolenpitoa tuottaa yhtiön pääkonttorille toimipaikkaverkon hoitaminen». (Oy Matkahuolto Ab:n johtokunnan toimintakertomuksesta vuodelta 1949).

Sota oli merkinnyt sekä Linja-autoliitolle että Matkahuollolle uusienkin toimintamuotojen omaksumista. Kummallakin taholla ensimmäiset rauhan vuodet olivat edelleen poikkeukselliset. Vaikka Matkahuollon hiilen ja pilkkeen myynti olikin sota-ajan huippulukemista supistunut, kiinteän polttoaineen kauppa jatkui vielä vuoteen 1947 saakka, jolloin taas siirryttiin nestemäisiin polttoaineisiin.

Taulukon 27 luvut antavat kuvan Matkahuollon kehityksestä. Vuonna 1945 saatiin toimipaikkojen määrää lisätyksi parillakymmenellä, 133:een. Seuraavana vuonna niitä oli jo 213, yli kolmensadan päästiin v. 1949, jolloin niitä oli 309. Neljäsataa ylitettiin kymmenen vuoden kuluttua 1959, jolloin toimipaikkoja oli 409. Enimmillään niitä oli v. 1967, 464. Tämän jälkeen niiden määrää on vähennetty, ja tätä nykyä (v. 1977) niitä on vajaat neljäsataa.

Kun maassamme 1960-luvulla oli maalaiskuntia, kauppaloita ja kaupunkeja yhteensä noin viisi ja puoli sataa, on vähintään viidesosa kunnista ollut ilman Matkahuollon toimipaikkaa. Yhtiön pyrkimyksenä on verkostonsa laajentaminen ja mahdollisimman hyvä palvelu, mutta liiketaloudelliset realiteetit on myös otettava huomioon. Syitä toimipaikkojen määrän supistumiseen on useita. Maaseudun väestön väheneminen on saattanut paikoitellen aiheuttaa kannattamattomuutta.² Osa toimipaikoista on korvattu linja-autoasemin, esim. v. 1976 avattiin tällaiset uudet asemat Kokemäellä, Oulaisissa, Mäntsälässä ja Ähtärissä. Joka vuosi ovat jotkut toimipaikkasopimuksen haltijat vaihtuneet, ja viime aikoina on ollut monesti vaikeuksia, kun aikaisempi toimipaikkayritys on lopetettu eikä uutta sopimuksen tekemiseen halukasta ole löydetty. Vuonna 1970 jouduttiin asiamiehen lopettaessa toimintansa perustamaan yhtiölle asema Haapajärvelle, vaikka uusi linja-autoasema valmistuikin vasta seuraavana vuonna.

Matkahuollon hoidossa olevien varsinaisten linja-autoasemien lukumäärä on muutamaa poikkeusvuotta lukuun ottamatta jatkuvasti kasvanut. Tällä hetkellä (v. 1977) asemia onkin jo noin 70. Erityisesti pienehköjen asemien ongelmana on ollut kannattamattomuus. Paikallista käyttötappiota tuotti eräinä vuosina 1950-luvulla asemista jopa yli puolet, mutta viime vuosina näiden määrä on saatu

← Keuruun toimipaikka v. 1953. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.

väheneään noin kolmannekseen. Tämä on edellyttänyt eräissä tapauksissa kannattamattomien asemien lopettamista. Vuonna 1950 muutettiin toimipaikoiksi Karjaan, Nurmijärven ja Raahan asemat.

Taulukko 28. Oy Matkahuolto Ab:n kehitys toisen maailmansodan jälkeisenä aikana.

Vuosi	Toimipaikat	Asemat	Henkilökunta		Myydyt matkaliput kpl	Lähtevä tavara kpl
			Asemat	Pääkontt. korj. ja varasto		
1947	225	45	301	1948:11	3 863 000	1 158 215
1950	319	45	359	–	3 043 500	2 250 980
1953	335	48	389	–	2 299 636	2 797 977
1956	372	49	449	17	1 810 421	3 476 674
1959	409	49	453	21	–	4 009 272
1962	445	54	501	24	1 115 458	4 299 652
1965	455	56	550	24	777 232	4 720 516
1968	451	56	567	23	576 588	4 774 056
1971	436	57	718	25	530 411	5 314 407

Oy Matkahuolto Ab:n asemista sen omia kiinteistöjä on 6 kpl, kiinteistöyhtiöiden omistamia 24 kpl ja vuokrakiinteistöjä 38 kpl. Omassa kiinteistössä Matkahuollon linja-autoasema on Joensuussa, Lieksassa, Mäntsälässä, Nurmeksessa, Oulaisissa ja Porvoossa. Tämän lisäksi yhtiöllä on oma tavara-asemakiinteistö Helsingissä ja Turussa.³ Mainituissa kiinteistöyhtiöissä ovat yleensä mukana Matkahuollon ohella ao. kunnat sekä eräät paikalliset tai valtakunnalliset yritykset, esim. Rautakirja Oy.

Kuten asemien ja toimipaikkojen sekä henkilökunnan lukumäärän lisäys osoittaa, Matkahuolto yrityksenä on kasvanut voimakkaasti. Tämä ilmenee myös osakepääoman kasvusta. Vuonna 1945 se oli 1 400 000 markkaa, v:n 1976 rahan arvoon muunnettuna n. 220 000 markkaa. Osakepääomaa korotettiin yhtiön toimintapisteiden lisääntyessä vuodesta 1948 vuoteen 1958 kaikkiaan 7 kertaa.

Kerran aiheutti Oy Matkahuolto Ab:n osakepääoman korotus Linja-autoliitossa melkoisen skisman. LAL:n liittokokous teki 1952 päätöksen, että Matkahuollon rahoittamiseksi pidettiin vuonna 1953 lipunmyynnistä 1 % jäsenmaksuna siten, että jokainen liikenteenharjoittaja suoritti vähintään 50 markkaa autoa ja kuukautta kohti. Näillä varoilla merkityt yhtiön osakkeet tulivat paikallisosastojen omistukseen.⁴ Liitto sai kuitenkin alkuvuodesta 1953 haasteen Helsingin raastuvanoikeuteen. Eräät Oulun paikallisosaston jäsenet eivät hyväksyneet liittokokouksen päätöstä. LAL:n hallituksessa katsottiin, että koska paikallisosasto oli liiton alainen rekisteröimätön yhdistys, se ei voinut käydä oikeutta liittoa vastaan. Lisäksi liittokokouksen päätös oli laillinen eikä siihen liittynyt edes ao. paikallisosaston vastalauseita.⁵ Päätetty 1 % kerättiin vuonna 1953, kertynyt summa oli 5 200 000 markkaa, nykyrahassa noin 206 000 markkaa.



Modernia arkkitehtuuria edustaa 1960-luvun lopussa valmistunut Kajaanin linja-autoasema. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.

Tätä nykyä Matkahuollon osakepääoma on 1 200 000 markkaa, josta Linja-auto-liitto paikallisosastoinen omistaa n. 87,4 %, Oy Esso Ab ja Oy Shell Ab 12,6 % sekä muut 0,02 %.

Matkahuollon tehtäväkenttä on muuttunut melkoisesti, kun verrataan sodan jälkeisiä vuosia nykyaikaan. Vuonna 1947 myytiin linja-autoihin paikkalippuja lähes 4 miljoonaa kappaletta. Vuonna 1971 myytyjen lippujen määrä oli runsaat puoli miljoonaa, ja 1976 noin 320 000. Samaan aikaan autojen keskikuormitus on vähentynyt, minkä takia matkustava yleisö ei enää koe paikkalipun varaamista etukäteen tarpeelliseksi. Toisaalta on erilaisten sarjalippujen myynti lisääntynyt, v. 1949 niitä ostettiin asemilta n. 30 000 kappaletta, yli miljoonan kappaleen päästiin v. 1973. Sen jälkeen on kuitenkin tapahtunut viime vuosina jonkin verran vähennystä.

Jos lippujen myynti onkin vähentynyt, Matkahuollon välittämä rahtitavara on voimakkaasti lisääntynyt. Vuonna 1947 oli asemilta lähtevän tavaran määrä hiukan yli miljoonan. Vuosikymmenen vaihteessa ylitettiin 2 miljoonan raja, v. 1954 ohitettiin kolmas ja v. 1959 neljäs miljoona. Seuraavaan miljoonaan meni 10 vuotta, sillä vasta v. 1969 tehtiin lähtevän tavaran rahtikirjoja 5 083 465 kappaletta. Linja-autoilla kuljetetun rahdin määrä on näin ollen selvästi kasvanut. Alkuvuosien määrän kasvu johtui varmaan myös siitä, että samanaikaisesti linja-autoihin rahtikirjatta otetun tavaran määrä väheni asemien ja toimipaikkojen lisääntyessä.



Linja-autorahdin lisääntyessä on pitänyt rakentaa erikseen tavara-asemia. Sisäkuva Helsingin tavara-asemalta. LALA.

Linja-autorahdin kehityksessä on tapahtunut toinenkin muutos. Lähetyksen keskimääräinen paino on laskenut noin puoleen. Vuonna 1951 oli keskipaino vajaat 31 kg, kun taas v. 1968, 1972 ja 1974 se on ollut alle 14,5 kg. Tämä on ollut luonnollinen kehityssuunta, sillä onhan eritoten kuorma-autoilla tapahtuva tavaraliikenne lisääntynyt.

Turvataksien asemansa tavara- ja henkilökuljetuksista kilpailtaessa ja parantaakseen sitä käynnisti Matkahuolto 1960-luvun lopulla määrätietoisesti markkinointitoiminnan. Eri paikkakunnilla järjestetyin kampanjoin, esittelyjulkaisuin sekä esitelmin on markkinoitu erityisesti tavarankuljetusta. Vuonna 1971 valmistui esite »MH-rahtipaketti -71», jonka 30 000 kappaleen painoksesta 20 000 postitettiin asiakkaille ja 10 000 jätettiin jaettavaksi asemilla ja erilaisissa tilaisuuksissa. Tätä toimintaa on jatkettu. Henkilöliikenteen lisäämiseen tähtäävä »Mennään bussilla» -kampanja käynnistettiin 1970-luvun puolivälissä. Sen näkyvänä tunnusmerkkinä on ollut mm. linja-autoihin kiinnitettävä tarra.

Yleisön palvelussa toteutettiin 1950-luvulla yksi supistus. Sodan jälkeen uudestaan aloitettu Tieturisti oli käynyt perin kannattamattomaksi, ja näin ollen sen julkaiseminen päätettiin lopettaa v. 1956. Suomen Matkailijayhdistyksen kanssa sovittiin, että Suomen Kulkuneuvot -julkaisua täydennettiin linja-autoliikennettä koskevalta osalta. Linja-autoliikenteen hallitus myös ilmoitti, ettei sillä ollut muistuttamista Tieturistin lopettamista vastaan.

Linja-autoliikenteen oman huoneiston hankinnan jälkeen olivat nämä kaksi liikenteenharjoittajien keskuspaikkaa jossakin määrin erillään. Vuonna 1968 Oy Matkahuolto Ab osti toimistohuoneiston samasta talosta, jossa LAL jo »piti päämajansa». Luonnollinen ja välttämätön yhteistyö on näissäkin oloissa saumatonta.

Liikenteenharjoittajakuntaan kohdistuvaa palvelua Matkahuolto on kehittänyt: 1940-luvun lopulta lähtien myytiin näille matkalippuniteitä, rahastajan pihtejä

Ekonomi Olli Metsävainio, Yrjö Wänttisen seuraaja Oy Matkahuolto Ab:n toimitusjohtajana vuodesta 1966 alkaen. Oy Matkahuolto Ab:n kokoelmat.



sekä kuljettajan lakkeja. Vuonna 1948 lähti alkuun kuitenkin paljon mittavampi toiminta. Joulukuussa pidetyssä Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa dipl.ins. Wänttinen tilannekatsauksessaan mm. kertoi Tukholman matkallaan hankkineensa Matkahuollolle Almex-rahastuskassakoneen edustuksen. Loppuvuodesta 1949 niitä oli määrä saada Suomeen n. 200 kappaletta, mutta hinta oli suhteellisen korkea, noin 50 000 markkaa, v:n 1976 rahanarvon mukaan hiukan yli 3 000 markkaa. Lisenssivaikeudet haittasivat kuitenkin vielä 1950-luvulla koneiden saantia, kysyntää niillä kyllä oli. Vuosikymmenen lopulla palkattiin yhtiölle erikseen Almex-myyjä ja koneiden nyt yleistyessä myös konttorikonemekaanikko. Vuonna 1959 myynti oli 130 kappaletta; 1960-luvulla koneiden vuosittainen myynti vaihteli 300 ja 700 kappaleen välillä. Vuonna 1975 myytiin erilaisia Almex-koneita noin 1000 kappaletta. Vuonna 1966 saatettiin todeta, että näiden koneiden käyttäjiä oli 291, joista 6 oli valtion laitoksia sekä yhtenä Helsingin kaupungin liikennelaitos.

Toiminnan monipuolistuessa ja laajentuessa Matkahuollon henkilökunta on myös kasvanut. Asemahenkilökunnan määrä on vuodesta 1947 vuoteen 1971 yli kaksinkertaistunut, ja vuoden 1976 lopussa sitä oli 785 henkeä. Ajoittain on huolena ollut työntekijöiden nopea vaihtuminen: esim. 1960 saatettiin vaihtuvuusprosentiksi laskea 56 %. Luvun korkeus johtui osittain kesäapulaisten käyttämisestä. Yhtiölle oli kuitenkin kehittynyt myös varsinainen »kantahenkilökunta», sillä v. 1962 voitiin todeta vähintään kymmenen vuotta yhtiötä palvelleita olleen henkilökunnasta 34 %. Henkilökuntansa eläkkeiden järjestämiseksi Oy Matkahuolto Ab perusti joulukuussa 1952 eläkekassan, jota täydentämään tuli 8.9.1953 Oy Matkahuolto Ab:n eläkesäätiö.

Kuten Linja-autoliitto, on Matkahuoltokin voinut perustaa toimintansa pitkäaikaisiin johtohenkilöihin. Tällä hetkellä yhtiöllä on vasta toinen johtokunnan pu-

heenjohtajansa, sillä nykyisen, Martti Tommolan edeltäjä, kansleri Arvo Sipilä toimi tehtävässä yhtiön perustamisesta kuolemaansa saakka v. 1974. Toimitusjohtajana oli vuonna 1936 virkaan tullut dipl.ins. Yrjö Wänttinen, joka kuoli 1966 vain kaksi viikkoa ennen kuin olisi siirtynyt eläkkeelle. Hänen jälkeensä on toimitusjohtajana ollut ekonomi Olli Metsävainio, joka oli kiinnitetty yhtiön apulaisjohtajaksi runsasta vuotta aikaisemmin, kun pitkään tehtävää hoitanut ekonomi Kalle Kajas oli kuollut. Mainittakoon, että samaan aikaan oli toimitusjohtaja Wänttinen tapaturman takia sairaalahoidossa useita kuukausia, joten uusi apulaisjohtaja sai heti alkuun tehdä töitä »hartiavoimin».

Linja-autoliikenteen henkilökunnasta

Liikenteenharjoittajien sosiaalista ja ammatillista taustaa selvitellessä todettiin, että monet jo 1920- ja 1930-luvulla yrittäjiksi ryhtyneet olivat hankkineet ammatikokemusta työskentelemällä kuljettajana toisen palveluksessa. Autoala oli »hohdokas», ja jos omat varat ja uskallus eivät mahdollistaneet auton ostoa, ohjauspyörän taakse saattoi päästä palkkamiehenäkin. Omaan autoaan ajava yhden auton haltija ei luonnollisestikaan tarvinnut näitä, mutta kuten on todettu, maassamme oli ennen sotiakin jo parikymmentä yli kahdenkymmenen auton suuryritystä.

Eryityisesti suurissa yrityksissä työtehtävät vaativat myös melkoisesti erikoistumista. Vaikka pienen yrityksen kuljettaja-liikennöitsijä ajoi ja hoiti asioita päivät sekä teki tarvittavat korjaukset yöllä, tämä ei enää ollut mahdollista, kun autoja oli enemmän. Olihan kuljettajienkin kyllä edelleen pystyttävä tekemään korjauksia itsekin »tien päällä», mutta viimeistään diesel-moottorien ilmestyminen 1930-luvulla vaati huolto- ja korjauspuolen erikoismiehiä. Esimerkiksi Alhonen & Lastunen -perheyhtiössä työskentelevä Vilho Tuimala lähti eräänä juhannuspäivänä hakemaan jossakin Oriveden takana aattona hajonnutta Hercules-Siusua korjaamolle: kampiakselin katkennut pää otettiin kokonaan pois ja ajaa hisutteltiin jäljellä olevilla neljällä sylinterillä kotiin. Ylämäet tuottivat hankaluuksia, niihin tarvittiin yhtiön vuoroautojen apua.¹

Autonkuljettajan *toiveammattiin* ei läheskään aina päästy suoraan. Nuoret pojat työskentelivät ensin ehkä rahastajana tai korjaamolla aputehtävissä, »rasvamattina», mistä sitten päästiin kuljettajan istuimelle. Kuten autojen omistajilla, kuljettajillakin oli monesti takanaan ammattikokemusta muun liikenteen alalta. Esimerkiksi suonenjokelaisen Aaro Jalkasen palvelukseen tuli sisävesilaivan konemestarina ollut Eino Husso. Talvella hän oli Jalkasella metsätöissä, mistä sitten siirtyi linja-autonkuljettajaksi.²

Linja-autohenkilökuntaa jouduttiin 1930-luvulla monissa liikenneyrityksissä lisäämään erityisesti vilkkaimmilla linjoilla. Matkalippujen käyttöön ottaminen vaikeutti kuljettajan työtä, joten erityiset rahastajat olivat tarpeen. Kuten edellä mainittiin, tähän tehtävään otettiin aluksi nuorukaisia, mutta esim. Wainö Paunu kiinnitti palvelukseensa jo ennen sotia aikuisia *naisia*, jotka olivat poikasia vastuuntuntoisempia ja pitivät työtä pysyvänä ammattinaan eikä vain portaana kuljettajan asemaan. Samoin Savonlinja Oy:ssä otettiin rahastajiksi vain naisia.³ Myöhemmin, kun kustannuspaine on pakottanut vähentämään kaikkia menoja mahdollisimman paljon, on rahastajien määrää supistettu, kuljettajista on jälleen tullut myös maksun perijöitä.⁴

Naisia alkoi linja-autoliikenteen palvelukseen tulla siis jo ennen sotia. Kuljettajinakin heitä oli joitakin, esim. Lieksassa V. A. Lukkarisen palveluksessa Aino Pekkarinen v. 1935–39. Hänen työskentelynsä ohjauspyörän takana loppui bensiinin myötä: »Häkäpönttö ei enää minun pieneen kallooni mahdu, joten lopetan». Viime aikoina ovat linja-autonkuljettajina alkaneet toimia jonkin verran myös naiset. Eräänä syynä tähän ovat varmaankin modernien autojen monet tehostimet, joiden ansiosta auton käsittely ei enää ole sellaista hartiavoimia kysyvää »hampaat irvessä vääntämistä» kuin alkuaikoina ja pitkälle viime sotien jälkeenkin.⁵ Liikenteenharjoittajien joukossa on ollut useitakin naispuolisia kuljettajia, mainittakoon vaikkapa lavalainen Elli Saarikko.⁶

Linja-autoliikenteen henkilökunta on ollut varsin pysyvää. Eräänä osoituksena tästä on esim. Linja-auto-lehdessä säännöllisesti oleva ansiomerkkipalsta, jossa on yleensä myös useita mainintoja 30-vuotisesta ja pitemmästäkin palvelusta annetuista merkeistä. Kaikki linja-autonkuljettajiksi ryhtyneet eivät tietenkään jääneet alalle pysyvästi. Esimerkiksi itsenäisen yrittäjän ura saattoi houkutella. Se voitiin toteuttaa vaikkapa henkilövuokra-autoilijana. Moni varmaan harkitsi oman linjan perustamista, näin mm. Ville Karvanen Karjalassa. Hänhän tuli siihen tulokseen, että puuha ei olisi kannattanut, sekä pestautui liikenteenharjoittaja Heikki Mustosen palvelukseen. Myöhemmin hän toimi useita vuosia VR:n linja-autonkuljettajana. Sodan jälkeen hän hankki sähkölaitoksen hoitajan pätevyyden ja asettui Nuutajärvelle. Parkanolaisen kauppias Kalle Niemisen linja-autoa tuli kesäksi 1923 kuljettamaan konemestari Ilmari Rikala, joka piti sen jälkeen autokoulua, toimi yksityiskuljettajana sekä korjaamotyönjohtajana, joka tapauksessa siis autoalalla.⁷

Linja-autoliikenteen palkattu työvoima työskenteli alkuaikoina pääasiassa pienissä yrityksissä, joissa oltiin »isännän kanssa kavereita». Linja-autoasemilla ja muilla kokoontumispaikoilla ei myöskään katsottu sitä, kuka ajamansa vaunun omistaa ja kuka ei. Tämä henki on varmaan yleinen vieläkin, mutta yrityskoon suurentuessa on ehkä myös monessa tapauksessa »perhehenki» kadonnut, liike-elämässä esiintyvät työnantaja- ja työntekijä-suhteet ovat tulleet tilalle.⁸

Yhteenveto

Alkuaikoinaan linja-autoliikenne oli verrattavissa kyntämättömään niittyyn, jonka reunoilta mitä erilaisimmat muokkaajat lähtivät raivaamaan itselleen peltoa. Valmiuksiltaan he olivat erilaisia, samoin taloudellisilta edellytyksiltään. Liikennetarpeen tiedostaminen sai ensimmäiset yrittäjät lähtemään alalle; milloin he olivat seutunsa johtavia henkilöitä, milloin pelkästään autoista innostuneita nuorukaisia. Näiden uranuurtajien menestyminen sai yhä uusia miehiä alalle.

Ammatilliselta ja yhteiskunnalliselta taustaltaan Suomen alkuaikojen linja-autoliikenteenharjoittajat olivat enimmältä osaltaan yrittäjäväestöä, sillä ennen sotia aloittaneista oli hiukan vajaa kolmannes teollisuuden tai kaupan pienyrittäjiä ja maatalouden yrittäjäväestöä – maanviljelijöitä tai heidän poikiaan – oli runsas neljännes. Saman verran oli erikoistuneita ammattityöläisiä, joiden joukossa oli huomattava määrä jonkun teknisen alan taitajia mukaan luettuna autonkuljettajat, joita aikaa myöten oli suhteellisesti yhä enemmän. Tällaisen taustan omaavat säilyivät myös parhaiten ammatissa aikaisempien yrittäjien ohella.

Sotien aika aiheutti monesti liikenteen täydellisen keskeytymisen, joka jäi monissa tapauksissa erityisesti pienyrittäjien osalta lopulliseksi. Näin oli ymmärrettävästi nimenomaan evakkoon joutuneiden liikenteenharjoittajien laita.

Viime sotien jälkeisenä aikana on linja-autoliikenteeseen tullut suuri määrä uusia yrittäjiä, jotka nyt kuitenkin ovat suurimmaksi osaksi autoliikenteessä aikaisemmin elantonsa ansainneita, joko itsenäisinä kuorma- tai henkilöautoilijoina tai kuljettajina toisen palveluksessa.

Alkuaikojen liikenteenharjoittajien joukko vaihtui varsin nopeasti, eräillä seuduilla ei ehkä kukaan linjojen ensimmäisistä aloittajista jäänyt pysyväksi. Kansainväliset suhdanteetkin vaikuttivat, sillä suuri lamakausi 1920-luvun lopusta lähtien romahdutti monen linja-autonomistajan toiveet. Sodan jälkeisenä aikana

rationalisointi on suurena määrin lopettanut yrityksiä, esimerkiksi keskityttäessä johonkin toiseen linja-autoliikenteen ohella harjoitettuun ammattiin. Toinen vuosien kuluessa jatkuvasti yleistynyt lopettamisen syy on ollut liikenteenharjoittajan korkea ikä: yrittäjä menee eläkkeelle myymällä yrityksensä.

Alkuaikojen linja-autoliikenteessä »pelloksi raivattavasta niitystä» taistelivat monin paikoin kaikki toisiaan vastaan. Tämä oli suurin syy monien yritystoiminnan lopettamiseen, mutta jäljelle jääneillekin tilanne oli tukala, oltiin »kuilun partaalla». Jo varhain tehtiin joitakin yhteistoimintaan perustuneita epäkohdanpoistamisyrityksiä, mutta ainoiksi tällä alalla jäivät eräät alueelliset yksimielisyyden ilmaukset, joiden seurauksena saattoivat myöhemmin olla esim. sellaiset tuon ajan mittavat fuusiot kuin Lanttakylän Auto Oy ja Länsi-Linjat Oy. Ulkopuolisen asiantuntijan, toimitusjohtaja Juhani Korpivaaran aloite tuli oikeaan aikaan ja johti Linja-autoliikennöitsijäin Liiton perustamiseen v. 1928. Liitto pystyi jo ennen sotia aikaansaamaan liikenteen järkipäristymisen ja sovittuja, rehtejä muotoja noudattavaan kilpailuun siirtymisen.

Linja-autoliiton eräänä tavoitteena oli alusta lähtien linja-autoasemaverkoston luominen maahamme, mutta puoleen vuosikymmeneen ei päästy pitemmälle kuin että eräät alueellaan varsin tuloksekkaasti toimineet paikallisosastot saivat perustetuksi muutamia linja-autoasemia. Myös yksityishenkilöiden, esim. liikenteenharjoittajien itsensä, ylläpitämiä asemia oli joitakin.

Linja-autoliikennöitsijäin Liiton, parin suuren öljyalan tukkuliikkeen sekä liikennevakuutusta harjoittavien vakuutusyhtiöiden toimesta syntyi Oy Matkahuolto Ab vuonna 1933. Itse liikenteenharjoittajakunta suhtautui alkuvaiheessa melkoisen epäilevästi tulokkaaseen. Tällaiset tunnelmat kaikkosivat varsin pian, ja viimeiset suurehkot Matkahuollolle kuulumattomat linja-autoasemat – nekin liiton paikallisosastojen hallinnassa – siirtyivät yhtiölle sotien aikana.

Sotien ajan poikkeustilanne asetti myös Linja-autoliikennöitsijäin Liiton ja Matkahuollon poikkeuksellisten tehtävien eteen. LAL sijoitti Karjalasta poistumaan joutuneita liikenteenharjoittajia, laati anomuksia liikenteen ylläpitämiseen tarvittavien miesten ja autojen palveluksesta vapautumiseksi sekä oli mukana korvikekäyttövoimaa kehittävässä yhtiössä. Matkahuolto myi kiinteää polttoainetta – hiiltä ja pilkettä – sekä entistä enemmän matkalippuja, olihan harvoin kulkeviin autoihin rauhanajan oloja suurempi tungos.

Sodan jälkeiset ensimmäiset vuodet olivat joissakin suhteissa edelleen kriisiaikaa sekä Linja-autoliitolle että Matkahuollolle. LAL sai nyt antaa lausuntoja linjojen ja aikataulujen ohella myös saatavien autojen kysyntää tyydyttämättömän määrän jakamisesta.

Ensimmäisinä rauhan vuosina voimistui myös Linja-autoliiton etujärjestöluonne. Inflaation laukatessa on liikenteenharjoittajakunta monesti ollut tukalassa tilanteessa, kun hintaviranomaisilta ei ole saatu lupaa tarvittaviin ja anottuihin taksojen korotuksiin. Kasvava yksityisautoilu on kuitenkin pakottanut liiton hakemaan uusia ratkaisumalleja kustannuspaineen keventämiseksi viime vuosina,

jolloin autoliikennettä koskeva verouudistuksen aikaansaaminen on tullut etualalle.

Matkahuolto on kehittänyt asema- ja toimipaikkaverkostoaan sekä palveluaan sodan jälkeisinä vuosikymmeninä. Sen hallussa olevien linja-autoasemien määrä on kasvanut yli kahdellakymmenellä noin seitsemäänkymmeneen ja toimipaikkojen luku suurin piirtein kaksinkertaistunut, joskin viimeisten kymmenen vuoden aikana sitä on jouduttu noin kymmenellä prosentilla supistamaan. Matkahuollon uusi liikenteenharjoittajakuntaan kohdistuva palvelumuoto on Almex-rahastuskoneiden markkinointi ja huolto.

Linja-autoliiton ja Matkahuollon rinnalle liikenteenharjoittajille on kehittynyt muutakin yhteistoimintaa: jo 1930-luvulla alkoi oma vakuutusyhtiö, sodan kynnyksellä ja aikana alkoi parikin henkilökuntaan kohdistuvaa sosiaalisen työn muotoa, ja sodan päättymistä seuranneessa työmarkkinatilanteessa katsottiin tarpeelliseksi Autoliikenteen Työnantajayhdistyksen, nykyisen -liiton perustaminen.

Linja-autoliitolla ja Matkahuollolla on alkuvaiheistaan lähtien ollut pitkäaikaisia toimihenkilöitä ja luottamusmiehiä, joiden johdossa yhteisiä etuja ja liikenteen suotuisaa kehitystä on parhaiten pystytty edistämään. Mainittakoon vain nimet Heikki Nieminen, Arvo Sipilä ja Yrjö Wänttinen. Samoin myös lukuisat muut ovat uhranneet vuosikymmenien ajan työnsä ja harrastuksensa näiden yhteistyöelinten hyväksi.

LÄHDEVIITTEET:

PERINTEETÖN ELINKEINO – VAI OLIKO? (s. 415–420)

- 1 *Alanen, Aulis J.*: Liikenne ja kulkuväylät vuoden 1860 jälkeen, s. 204–207. Hämeen historia 41, (1969).
Lento, Eero: Liikenneolot, s. 237. Lappalainen, Jussi T. (toim.): Pihtiputaan kirja, (1964).
Viitaniemi, Matti: Tie- ja tietoliikenne, s. 296. Rantatupa Heikki (toim.): Parkanon ja Kihniön kirja, (1971).
Kulha, Keijo K.: Vanha Jämsä, s. 364, (1974).
- 2 *Lento* 1964 s. 237.
Kulha 1974 s. 365.
Alanen 1969 s. 207–209.
Mäkelä 1967 s. 80–81.
- 3 Helsingfors Tidningar N:o 91, 22.11. 1854.
- 4 *Alanen Aulis J.*: Suomen maakaupan historia, s. 363–369 (1957).
- 5 *Uimonen Seija*: »Rahdinajo oli maailman mallikasta hommaa», Valkeakosken Joulu 1959 s. 9.
- 6 *Markkanen, Erkki*: Vanhat kauppaolot Pihtiputaalla, s. 300; Pihtiputaan kirja (1964).
Suometar N:o 18, 7.5. 1858; 35, 3.9. 1858. Vasabladet N:o 45, 12.11. 1859.
- 7 *Koskimies, Y. S.*: Hallinto ja oikeuslaitos, s. 265. Hämeen historia IIIa (1966).
Voionmaa, Väinö: Tampereen historia II (1929) s. 194, III (1932) s. 150–160.
- 8 *Kulha* 1974 s. 351–353.
- 9 *Uimonen* s. 10–12.
- 10 Linja-auto 1971/1 s. 33.
Tuimala Vilho, haast. 1977.
- 11 *Kare Kauko*: Ammattina autokyyditys, s. 26–34 (1974).
- 12 *Viitaniemi* 1977 s. 38–41.
- 13 Linja-auto 1970/8 s. 16.
Paunu, Väinö, haast. AM 68.
- 14 Linja-auto 1969/4 s. 28.
Oras, Kostti, haast. AM 68.
- 15 *Kulha* 1974 s. 364.
- 16 *Viitaniemi* 1977 s. 27–30.
Suomen Autolehti 1961/8 s. 477.
- 17 *Mäkelä* 1967 s. 19.
- 18 *Koskinen, Hannu*: Tie ja tietoliikenneyhteydet s. 219–220; Markkanen Erkki (toim.): Hartolan kirja (1968).
- 19 Linja-auto 1971/5 s. 32.
Möttö, Lauri, haast. 1977.
- 20 Suomen Autolehti 1964/11 s. 593.
- 21 Linja-auto 1968/2 s. 33.
Holmström, Hj., haast. LAL 58.
- 22 Tukiainen, Viljo, haast. LAL 58.
Kärmeniemi, Pentti S.: Wanhaa ja uutta LAL:n Wiipurin osaston matkan varrelta s. 40 (1964).
- 23 *Kärmeniemi* 1964 s. 38.
Männikkö, Toivo, haast. 1977.
- 24 Heinonen, Vilho, haast. 1977.
Helsingin Sanomat 13.6. 1922 s. 1.
Kärmeniemi 1964 s. 32.
LALA, Riistaveden Uusi Höyryvenhe OY:n jäseneksi-ilm. kirje 11.4. 1929.
Kuopion LA, 1.6. 1927, N:o 24553/553.
Tommila, Päiviö: Jyväskylän kaupungin historia 1837 1965 s. 457.
- 25 *Seppä, Väinö*: Säkkijärvi kautta aikojen (1952) s. 275–277.
- 26 LALA, linjailmoitus 7.6. 1930.
Kuopion LA, 14.10. 1924 N:o 29391/129–394.
- 27 Sorjanen, Charles, haast. LAL 67.
- 28 Suomen Autolehti 1967/6 7 s. 297.
Turku, Antti, haast. LAL 58.
- 29 *Alanen* 1957 s. 623–625.
Kulha 1974 s. 374–383.
- 30 *Viitaniemi* 1977 s. 294–301.
Mäkelä 1967 s. 31–33.
- 31 Suomen Autolehti 1959/8 s. 358.
Mäkelä 1967 s. 7.
- 32 Linja-auto 1968/5 s. 31.
Kjällman, Runar, haast. AM 68.
- 33 *Mäkelä* 1967 s. 8–11.
- 34 Turun Sanomat 22.11. 1923 s. 3.
Kuopion LA 3.8. 1925 N:o 23359/447.
LALA, Tampereen osaston PJ:n Väinö Lindforsin kirje LAL:lle 28.7. 1929.
Heino, Toivo, haast. LAL 58.
Mertanen, B. J., haast. LAL 58.
Röman, J. A., haast. LAL 58.
- 35 Linja-auto 1972/2 s. 32.
- 36 *Kangasniemi, Toimi*: Peräseinäjoen kirja s. 164.
Oksanen, Helvi, haast. 1968.
- 37 *Kärmeniemi, Pentti S.*: Ruposen ruskeitten autojen kolmikymmenvuotinen taival s. 35 (1958).
Kuopion LA 1.0.1927 N:o 26129/1716.
LALA, J. Heikkisen linjailmoitus 1930.
Karpainen, Hannes, haast. LAL 58.

LINJA-AUTOLIIKENTEEN ALOITTAMINEN

AUTOLIIKENNE – AJAN HENKI

(s. 421–429)

- 1 Lahtonen, Rafael haast. LAL 58.
- 2 Holmström, Hj., haast. LAL 67.
- 3 Pekola, Esko, haast. 1977.
Pekola, Paavo, haast. LAL 67.
- 4 Grankvist, Halmar, haast. LAL 67.
- 5 Haast. AM 68: Hakala, Arvo, Kallio, Väinö W., Lotila, Einar, Nieminen, Vaito Aatto, Oras, Kosti, Suojärvi, Antti, Tiura, Artturi ja Viljanen, Paavo.
- 6 Sorjanen, Charles, haast. LAL 67.
- 7 Niemelä, Edvin, haast. LAL 67.
Haast. AM 68: Kjällman, Runar, Lehtinen, William, Louhi, Eero, Makkonen, Toivo ja Paasikivi, Yrjö.
- 8 *Aaltonen, Esko*: Someron historia (1958) s. 563–565.
- 9 *Mäkelä* 1967 s. 26.
- 10 LALA, Rauman Linja-auto Oy:n kirje LAL:lle 22.1. 1931.
Linja-auto 1972/5 s. 33.
Jussilan Autoliikenne Oy/Lahdenranta, Mikko, haast. LAL 58.
- 11 *Alanen* 1957 s. 358–369, 625–626.
Hokka, Edvard, haast. 26.2. 1974.
- 12 Linja-auto 1974/1 s. 25.
Huttunen, Vilho Jooseppi (Ville), haast. LAL 58, AM 68.
- 13 Husso, Eino, haast. 1977.
Jalkanen, Sakari, haast. 1977.
Kanninen, Viljo, haast. 1977.
Saloheimo Veijo A.: Rautalammin historia s. 526.
- 14 Pitkäjärvi, Urho, haast. LAL 58.
Nuori Satakunta 1964/1 s. 12.
- 15 *Mäkelä* 1967 s. 26–27.
Koskinen, Hannu 1968 s. 219.
Tommola, Usko/Osuusliike Salla, haast. LAL 58.
Keinonen, Antti, haast. AM 68.
Mäkelä 1967 s. 67.
- 16 Linja-auto 1966/5 s. 33.
Hietala, Ari, haast. AM 68.
- 17 Linja-auto 1970/1 s. 21.
Haldin, K. Arvid, haast. LAL 58, AM 68.
- 18 Linja-auto 1972/1 s. 33.
Hartikka, Kaarlo, haast. LAL 58, LAL 67.
- 19 Linja-auto 1969/2 s. 33.
Juhola, S.J.J., haast. LAL 58, LAL 67.
- 20 Suomen Autolehti 1962/11 s. 653.
Lievonen, Olavi, haast. AM 68.
- 21 Paunu, Väinö, haast. AM 68.
- 22 Linja-auto 1972/4 s. 32, 1977/1 s. 24.
Kaleva 6.2. 1967.
Kyllönen, Antti, haast. LAL 58.
Kyllönen, Otto, haast. LAL 58, LAL 67.
- 23 Linja-auto 1969/4 s. 30.
Lukkarinen, Väinö, haast. LAL 58, LAL 67, AM 68.
- 24 Linja-auto 1975/3 s. 32.
Aamulehti 15.7. 1977 s. 17.
Niinikoski, Jalmari, haast. LAL 67.
- 25 Linja-auto 1966/4 s. 33.
Okslahi, Jussi, haast. LAL 58, AM 68.
- 26 Linja-auto 1970/1 s. 25.
Vilkas, Onni, haast. AM 68.
- 27 Linja-auto 1971/5 s. 32, 1976/4 s. 26.
Lauhkonen, Emil, haast. LAL 67.
- 28 Linja-auto 1967/1 s. 27.
Salonen, Uuno, haast. LAL 67.
- 29 Tappura, Paavo, haast. LAL 67.
- 30 Linja-auto 1975/3 s. 32.
Alamäki, Vilppu, haast. LAL 67. 5.8. 1969.
- 31 Juvonen, Seppo, haast. LAL 67.
- 32 Linja-auto 1966/5 s. 33, 1969/5 s. 32.
Keinonen, Antti, haast. LAL 67, AM 68.
- 33 Kosteikko, Eero, haast. LAL 67.
- 34 Kyrö, Tauno, haast. LAL 67.
Oulun LA: Oulun lääninkanslian supliikki-diaario I, erityiset muut hakemukset: 3.8. 1926 N:o 691; Oulun läänin automobiilirekisteri 18.5. 1926 N:o 856.
- 35 Linja-auto 1972/3 s. 30.
Långsved, Onni, haast. LAL 58, LAL 67.
- 36 Linja-auto 1967/6 s. 32, 1968/5 s. 33.
Mäkinen, Volmar, haast. LAL 67.
Helsingin Sanomat 2.1. 1968.
- 37 Suomen Autolehti 1962/12 s. 744.
Heervä, Ismo: Merikarvian kirkonkylän taloudellinen kehitys vuosina 1860–1940 (1974) s. 52–53.
Ojala, P., haast. AM 68.
- 38 Linja-auto 1969/3 s. 40.
Sookari, Väinö, haast. LAL 58.
- 39 Linja-auto 1966/2 s. 33, 1970/4 s. 33.
Viitanen, Lauri, haast. LAL 58, LAL 67.
- 40 Linja-auto 1966/5 s. 32.
Finérus Joel, haast. AM 68.
- 41 Linja-auto 1972/1 s. 33.
Halonen, Emil, haast. AM 68.
- 42 Linja-auto 1972/5 s. 34.
Jääskeläinen, Väinö, haast. LAL 58, LAL 67.
- 43 Vilkas, Onni, haast. AM 68.
- 44 Helander, Ville, haast. LAL 67.
Keto, Akseli, haast. LAL 67.
Mäkilä, Artturi, haast. LAL 67.

- 45 Mäkilä, Artturi, haast. LAL 67.
 46 Suomen Autolehti 1961/4 s. 269.
 Törmä, Kosti, haast. AM 68, haast. 1969.
 47 Linja-auto 1972/6 s. 31.
 Ojala, Eino, haast. AM 68/1977.
 48 Syd-Österbotten 2.9. 1976.
 Bodman, Olivia, haast. 1977.
 Teir, Gunnar, haast. 1977.
 49 Esselström, Hugo, haast. LAL 58, AM 68.
 50 Linja-auto 1967/6 s. 32–33.
 Kangas, Antti, haast. AM 68.
 51 Linja-auto 1967/2 s. 32, 1977/3 s. 34.
 Satuli, Olavi, haast. AM 68.
 52 Nyström, Voldemar, haast. LAL 67.
 53 *Kärmeniemi* 1964, s. 32.
 Toikkanen, Reino, haast. AM 68.
 54 Linja-auto 1966/3 s. 39, 1976/2 s. 26.
 Louhi, Eero, haast. AM 68.
 55 Linja-auto 1970/4 s. 31.
 Kovanen, Frans, haast. LAL 58, AM 68.
 56 Heinonen Vilho, haast. 1977.
 57 Linja-auto 1967/6 s. 32.
 Karhu, Veikko, haast. AM 68.
 58 Linja-auto 1969/5 s. 32.
 Keinonen, Antti, haast. LAL 67, AM 68.
 59 Linja-auto 1969/2 s. 33.
 Röman, J. A., haast. AM 68.

**SIIRTOLAISUUDESTA INTOA JA PERUS-
PÄÄOMAA**
(s. 429–431)

- 1 Linja-auto 1973/3 s. 30.
 Heinonen, Yrjö, haast. 1967.
 2 Suomen Autolehti 1958/12 s. 508.
 Rantasärkkä, Kalle, haast. LAL 58, LAL
 67.
 3 Aittomaa, Aarre, haast. 1977.
 4 *Koskinen* 1968 s. 220.
 Hakola, Uuno, haast. LAL 67.
 Jääskeläinen, Väinö, haast. LAL 67.
 Karppinen, Hannes, haast. LAL 58.
 Kuopion LA: 11.6.1927/24756/470, 20.8.
 1929/25509/293.
 5 Suomen Autolehti 1960/10 s. 500.
 6 Linja-auto 1975/4 s. 24; Viljanen, Paavo,
 haast. AM 68.
 7 Suomen Autolehti 1955/11 s. 439; Lin-
 ja-auto 1969/1 s. 33.

PUOLUSTUSVOIMAT OPETTAJANA
(s. 431–432)

- 1 Suomen Autolehti 1953/5 s. 150, 1962/12 s.
 744, 1964/6–7 s. 357.

- Linja-auto 1966/5 s. 32, 1967/2 s. 32.
 Finérus, Joel, haast. AM 68.
 Satuli, Olavi, haast. AM 68.
 2 Linja-auto 1974/4 s. 32.
 3 Suomen Autolehti 1961/4 s. 269.
 Törmä, Kosti, haast. AM 68 ja 31.7.1969.
 4 Linja-auto 1974/6 s. 28.
 5 Linja-auto 1967/1 s. 27.
 Korsisaari, Emil, haast. AM 68.

LINJA-AUTOLIIKENNÖITSLIÄT
(s. 433–434)

- 1 nekrologi = muistokirjoitus, -sanat
 Mäkipeska, Hannu, kirjoittajan käymät
 keskustelut 1967 ja 1977.
 2 *Kronborg, Bo & Nilsson, Thomas*: Stads-
 flyttare. Industrialisering, migration och
 social mobilitet med utgångspunkt från
 Halmstad, 1870 – 1910. *Studia Historica*
Upsaliensia 65, (Uppsala 1975) s. 279 –
 281.
 3 *Viitaniemi* 1977 s. 85–95.
 Taulukko 8.

Sosiaalinen tausta
(s. 434–439)

- 1 Kaarineva, Ville, haast. 1977.
 2 Juslenius, Yrjö, haast. 1966.
 3 Kaleva 6.2. 1967: Otto Kyllönen ...
 Linja-auto 1973/1 s. 22.
 Aula, Olavi, haast. 1977.
 Suojärvi, Antti, haast. AM 68.
 4 *Kärmeniemi* 1964 s. 38.
 Männikkö, Toivo, haast. 1977.
 Kaarineva, Ville, haast. 1977.
 5 Suomen Autolehti 1964/6–7 s. 357.
 Mötö, Aivo, haast. LAL 58, LAL 67.
 6 Linja-auto 1971/4 s. 37.
 7 Linja-auto 1968/3 s. 49.
 8 LALA, Kustaa Mäen kirje LAL:lle 1930.
 9 Linja-auto 1970/8 s. 16.
 Suomen Autolehti 1959/9 s. 414.
 10 Linja-auto 1966/5 s. 33, 1969/5 s. 32,
 1968/6 s. 48.
 Keinonen, Antti, haast. LAL 67, AM 68.
 11 *Kärmeniemi* 1964 s. 32.
 Toikkanen, Reino, haast. AM 68.
 12 Linja-auto 1972/6 s. 31, 1975/3 s. 32.
 Ojala, Eino, haast. AM 68/1977.
 13 Suomen Autolehti 1963/12 s. 693.
 Linja-auto 1972/3 s. 30, 1973/5 s. 24.
 Tervo, Martti, haast. LAL 58.
 14 *Mäkelä* 1967 s. 26–28.
 Kaarineva, Ville, haast. 1977.

Aikaisempi ammatti

(s. 439–445)

- 1 Linja-auto 1969/1 s. 32.
Juslenius, Yrjö, haast. 1966.
- 2 Röman, J. A., haast. LAL 58.
- 3 *Mäkelä* 1967 s. 15 ja 27.
Uudenkaupungin Sanomat 30.10. 1920 s. 4, 12.5. 1921 s. 1.
- 4 *Viitaniemi* 1977 s. 41.
- 5 *Aaltonen* 1958 s. 565–568.
Huttunen, Ville, haast. LAL 58.
- 6 Huttunen, Ville, haast. LAL 58.
Makkonen, Toivo, haast. LAL 58.
Linja-auto 1974/1 s. 25.
Puranen, Aulis: Hevoskärryiltä auton penkille s. 415, Lappalainen, Jussi T. (toim.): Jyväskylän maalaiskunnan kirja (1977).
VA, KYTMA, 118 KM 1926 AD 1395/229 (Huttunen), 340 KM 1928 AD 1668/256 (Salonen).
Kuopion LA, 4.9. 1930 N:o 25724/246 (Kaarakainen).
- 7 *Mäkelä* 1967 s. 39–40.
- 8 Suomen Autolehti 1959/5 s. 262.
Teerijoki, Niilo: Kehittyvää Kemiä, s. 179 (1963).
Oulun LA, Autobiiliirekisteri 22.9. 1923 N:o 219.
LALA, J. Heiskasen kirjeet LAL:lle 9.8. ja 10.9. 1929.
Hietala, Hannes, haast. LAL 67.
- 9 *Tommila, Päiviö*: Jyväskylän kaupungin historia I s. 456 (1972).
VA, KYTMA, 239 KM 1928 AD 86/15; 306 KM 1928 AD 1230/198.
- 10 *Mäkelä* 1967 s. 39–43.
Juslenius, Yrjö, haast. 1966.
Aittomaa, Aarre, haast. 1977.
- 11 *Waris, Heikki*: Muuttuva suomalainen yhteiskunta, s. 22 (Porvoo 1968).
- 12 Suomen Autolehti 1962/8 s. 461.
Linja-auto 1974/4 s. 32.
- 13 Laine, Pekka, haast. LAL 58.
- 14 *Kärmeniemi* 1964 s. 39.
Kaarineva, Ville, haast. 1977.
- 15 *Tommila* 1972 s. 457; Turun Sanomat 16.7. 1925 s. 6; 17.2.-26 s. 8.
Kuopion LA 5.9. 1924 N:o 29188/696.
- 16 Keski-suomalainen 27.9. 1928.
VA, KYTMA 254 KM 1928 AD 460/79, 341 KM 1928 AD 1755/268.
- 17 *Kärmeniemi* 1964 s. 35.
LALA, Hirvonen, Ilmari: Muistiinpanoja Viipurin linja-autoliikenteen kehittämisestä.
- 18 Suomen Autolehti 1962/8 s. 460.
Linja-auto 1970/8 s. 17.
Salmela, Ossi, haast. AM 68.
- 19 Kainuun Sanomat 19.9. 1925.
Oulun LA, Autobiiliirekisteri 23.6. 1923 N:o 159, 29.8. 1928 N:o 1984; Supliikkididario I, erityiset muut hakemukset 26.2. 1929 N:o 159, 17.10. 1929 N:o 943.
Alamäki, Vilppu, haast. 1969.
- 20 *Mäkelä* 1967 s. 27–28.
Oulun LA, Autobiiliirekisteri 21.6. 1923 N:o 155, 15.7. 1927 N:o 1374; Supliikkididario, erityiset muut hakemukset 6.9. 1926 N:o 829, 30.8. 1926 N:o 789.
Långsved, Onni, haast. LAL 58.
- 21 *Waris* 1968 s. 22.
- 22 Linja-auto 1971/1 s. 29.
Lehtinen, William, haast. AM 69.
- 23 Lehtinen, Pentti, haast. LAL 58.
- 24 Suomen Autolehti 1958/12 s. 508.
Suomen Autolehti 1963/1 s. 47.
Lipponen, Matti, haast. LAL 58.
- 25 *Waris* 1968 s. 22.
- 26 Turun Sanomat 1.3. 1932 s. 4.
Lumikko, Martta, haast. 1977.

Ikärakenne

(s. 445–446)

- 1 LALA, Kustaa Mäen linjailmoitus 1930.
Mäki, Kustaa, haast. 1977.
Heinonen, Yrjö, haast. 1967.

VAKIINTUNEEN LIIKENNEMUODON YRITTÄJÄT 1930-LUVULLA (s. 446–452)

- 1 Linja-auto 1972/6 s. 33.
Lumiaho, Eero, haast. LAL 58.
- 2 *Kärmeniemi* 1964 s. 40.
Suomen Autolehti 1954/9 s. 299.
Linja-auto 1972/1 s. 33.
VA, KYTMA, 274 KM 1928 AD 753/124.
Tukiainen, Viljo/Jokisen Liikenne, haast. LAL 58.
- 3 Linja-auto 1973/2 s. 24.
- 4 Suomen Autolehti 1959/4 s. 198–199.
Korhonen, Väinö, haast. LAL 58.
- 5 Linja-auto 1969/4 s. 28.
Oras, Kosti, haast. AM 68.
- 6 Linja-auto 1967/6 s. 32–33.
Kangas, Antti, haast. LAL 58, AM 68.
- 7 Suomen Autolehti 1964/2 s. 95.
- 8 LALA, Juho Ojalan linja-ilm. 1930.
TS 3.5. 1932 s. 5.
Mäki, Kustaa, haast. 1977.

- 9 Suomen Autolehti 1959/12 s. 565.
- 10 Suomen Autolehti 1960/11 s. 564.
- 11 LALA, Tampereen osaston jäsenluettelo 1932.
VA, KYTMA, 357 KM 1929 AD 43/6.
- 12 Kuopion LA, 9.9. 1930 N:o 25757/843.
LALA, Kuopion osaston uusien jäsenten luettelo 1930.
Makkonen, Toivo, haast. LAL 58.
- 13 Linja-auto 1973/1 s. 24.
LALA, Urho Norpan kirje LAL:lle 7.7. 1930 ja 23.4. 1931.
- 14 Suomen Autolehti 1959/10 s. 47.
Linja-auto 1970/8 s. 15.
- 15 Linja-auto 1966/1 s. 31, 1973/3 s. 32.
Pirttijärvi, Joonas, haast. LAL 58.
Pirttijärvi, Matti, haast. LAL 58.
- 16 Lehtinen, Pentti, haast. LAL 58.
- 17 LALA, LAL:n kiertokirje liikennöitsijöille v. 1930.

PERHESUHTEET

(s. 452–453)

- 1 Linja-auto 1966/4 s. 33.
Okslahti, Jussi, haast. LAL 58, AM 68.
- 2 Törmä, Kosti, haast. 1969.
Suomen Autolehti 1961/4 s. 269.
- 3 Suomen Virallinen Tilasto, Väestö 1931–35 s. 28.

YRITYSMUODOT JA MENESTYS

(s. 454–455)

- 1 Långsved, Onni, haast. LAL 67.
- 2 Linja-autoliikenteen alkuaikojen vapaa-
muotoisuuden vuoksi on miltei mahdollon
saada tietoja kaikista liikenteenharjoittajan
ammattia yrittäneistä. Myöskin ns. maist-
raatin liikenteiden selville ottaminen vaati-
si eri kaupunginarkistojen läpikäymistä
näiltä osin, eikä siihen ole mahdollisuutta.
- 3 *Mäkelä* 1967 s. 19–20.
Viitaniemi 1977 s. 206–210.

Yhteisöt linja-autoliikenteen harjoittajina

(s. 455–463)

- 1 *Kärmeniemi* 1964 s. 36.
Simonen, Seppo: Antrea, s. 221.
- 2 *Kärmeniemi* 1964 s. 31.
Seppä
Väinö: Sakkijärvi kautta aikojen, s. 276.
I.A.I.A, I.A.I.:n Viipurin osaston jäsen-
maksutilitys 10.5. 1929.

- 3 Linja-auto 1970/1 s. 21.
Haldin K. Arvid, haast. LAL 58, AM 68.
- 4 Linja-auto 1975/3 s. 32.
Alamäki, Vilppu, haast. LAL 67, haast.
1969.
Oulun LA, Autobiilirekisteri 28.5. 1925
N:o 595.
- 5 *Ahvenainen, Jorma*: Rovaniemen historia
II s. 497.
- 6 Oulun LA, Autobiilirekisteri 9.5. 1924
N:o 237; Supliikkidiaario I, erit. muut ha-
kemukset 9.5. 1924 N:o 324.
Veljekset Salmelan Liikenne 1921–1974 s.
6.
- 7 Turun Sanomat 1.6. 1923 s. 6, 3.6. 1925 s.
6, 20.5. 1926 s. 8.
- 8 *Sormunen, Irja*: Nurmijärven pitäjän his-
toria III s. 334.
- 9 Kaleva 6.2. 1967.
Blomqvist, S. E., haast. LAL 58.
- 10 Suomen Autolehti 1959/11 s. 519, 1961/2 s.
82–83.
Linja-auto 1972/2 s. 32, 1975/1 s. 12–14.
- 11 Suomen Autolehti 1956/6 s. 239.
Kärmeniemi 1964 s. 25–26, 30.
- 12 Turun Sanomat 16.5. 1922 s. 8; 1923/28.8.
s. 1, 24.3. s. 5; 30.4.-25 s. 8.
Uusi Aura 6.9. 1921 s. 6, 16.5. 1922 s. 6.
- 13 HeSa 2.1. 1968.
Mäkinen, Volmar, haast. LAL 67, haast.
1967.
- 14 *Kärmeniemi* 1964 s. 23–26, 34.
Linja-auto 1972/3 s. 12.
Juvonen, Seppo, haast. LAL 67.
Mansner, Toivo: Saimaan Osuusauto r.l.
1924–1949.
- 15 Karppinen, Hannes, haast. LAL 58.
Makkonen, Toivo, haast. LAL 58.
Kuopion LA, III ylim. esittelijän päätös- ja
kirjekonseptit 21.9. 1928 N:o 25995/1448,
5.6. 1930 N:o 24812/188.
- 16 *Kärmeniemi* 1964 s. 27–28, 33–35, 38.
Linja-auto 1971/4 s. 37.
- 17 Linja-Auto 1972/1 s. 32–33, Suomen Au-
tolehti 1964/3 s. 154.
- 18 *Perälä, Tauno*: Helsingin maalaiskunnan
historia I s. 272.
- 19 Linja-auto 1966/3 s. 40, 1976/6 s. 32–33.
- 20 Suomen Autolehti 1959/4 s. 198, 1962/6–7
s. 396.
Linja-auto 1967/6 s. 32.
- 21 Suomen Autolehti 1958/3 s. 110.
Linja-auto 1969/2 s. 33, 1972/3 s. 31,
1972/5 s. 33, 1975/3 s. 32, 1976/2 s. 26.
Isotalo, Eino, haast. LAL 58.
Juhola, S.J. J., haast. LAL 58.

- 22 Linja-auto 1974/2 s. 12–13.
Mäkelä 1967 s. 76–77.
- 23 Suomen Autolehti 1953/5 s. 150, 1959/3 s. 128, 1961/8 s. 477.
Linja-auto 1972/6 s. 31, 1975/1 s. 32.
- 24 *Kärmeniemi* 1964 s. 23–26, 41.
Mansner, Toivo s. 21–23.
- 25 LALA, Oy Auto-Tarvike Ab:n kirje LAL:lle 2.9. 1929.
Paunu, Wäinö, haast. AM 68.
Kovanen, Frans, haast. 10.8. 1977.
Suursara, Kaarlo, haast. 1977.
- 26 *Teerijoki* 1963 s. 179.
Oulun LA, Autobiilirekisteri 14.7. 1928 N:o 1881, 23.4. 1928 N:o 528, 15.8. 1927 N:o 1437, 19.6. 1928 N:o 1803, 26.7.-28 N:o 1909.
Hietala, Hannes, haast. LAL 67.
- 27 Turun Sanomat 1922/30.4. s. 6, 26.11. s. 1; 1923/24.3.. 19.7. s. 6, 26.7. s. 3.
Uusi Aura 1921/12.6. s. 12, 22.6. s. 6, 23.6. s. 8, 22.12. s. 8; 1922/1.3. s. 6, 20.4. s. 5, 22.6. s. 6.
Mäkelä 1967 s. 38.
Keinonen, Antti, haast. AM 68.
Förbom, Yrjö, haast. 1966.
Sookari, Väinö, haast. LAL 58.
- 28 Liitto 15.8. 1920, 5.6. 1921, 4.8. 1921.
Oulun LA: Autobiilirekisteri 3.10. 1924 N:o 440, 29.5. 1925 N:o 603; 10.11. 1926 N:o 789; Supliikkidiaario, erit. muut hakemukset 19.6. 1926 N:o 500, 23.6. 1928 N:o 638 ja 639, 1.7. 1930 N:o 652.
Alamäki, Vilppu, haast. 1969.
Törmä, Kosti, haast. 1969.
VA, KYTMA, 9. KM 1923 AD 727/182.
- 29 LALA, ilmoitus linjaluvasta 7.10. 1920.
- 30 Hämeen Sanomat 10.5. 1921.
- 31 Heinjoki, s. 254.
- 32 LALA, liikenneilm. Yrjö Siroselta ja Matti Männyltä 3.7. 1930.
- 33 Tommola, Toivo/Osuusliike Salla, haast. LAL 58.
- 34 Turun Sanomat 6.9. 1923 s. 3.
Koskinen, Hannu 1968 s. 219; VA KYTMA, 59KM 1925 AD 769/153.
- 35 *Mäkelä* 1967 s. 75.
- 36 HeSa 13.6. 1922 s. 1.
Kärmeniemi 1964 s. 32.
LALA, LAL Viipurin osaston jäsenmaksutilitys 1929.
- 37 *Sirkkiä K.*: Usikirkko muistelmina ja kuvina, s. 134.
- 38 Halikon Piirisairaala, haast. LAL 58.
- 39 Röman, J.A., haast. AM 68.

- 40 *Kärmeniemi* 1964 s. 34.
LALA, linjailmoitus 12.10. 1929.
- 41 Oulun LA, autobiilirekisteri 11.6. 1924 N:o 328.
Hietala, Hannes, haast. LAL 67.
- 42 Långsved, Onni, haast. LAL 67.
- 43 Kossila, Esko, haast. 29.9. 1977.
- 44 Lievonen, Olavi, haast. AM 68.
LALA, K. Leanderin jäsenmaksuilm. 9.1. 1930.

YRITYSTEN KASVU JA YRITYSMUOTO (s. 463–464)

- 1 Haldin, K. Arvid, haast. AM 68.
- 2 Weckström, Henrik, haast. 1977.
- 3 Eklund, Lauri, haast. AM 68.
Lotila, Einar, haast. AM 68.
- 4 *Kärmeniemi* 1964 s. 29–42.
Kärmeniemi 1958 s. 12–15.
Viitaniemi 1974 s. 22–39.
Väinö Paunu Oy 1926–1976 s. 34–37, 43.

Suomen suurimmat linja-autoyrietykset v. 1939 (s. 464–466)

- 1 *Viitaniemi* 1974 s. 38.
Raevuori 1948 s. 194, 197–200, 202.
Kärmeniemi 1964 s. 25–26.
Suomen Autolehti 1959/3 s. 128.
Linja-auto 1970/8 s. 16, 1971/4 s. 37, 1975/1 s. 12–14, 1975/3 s. 17.
Holmström, Holger, haast. 1977.
Korpelainen, Matti, haast. 1977.
Lievonen, Olavi, haast. 1977.
Weckström, Henrik, haast. 1977.
Vilkas Onni, haast. 1977.
- 2 Suomen Autolehti 1964/5 s. 290.
Linja-auto 1966/1 s. 33.
Mansner 1949 s. 36.
Haastattelut: Hietala, Ari AM 68; Huikkola, Jaakko, Korpelainen, Matti, Kossila, Esko, Lotila, Viljo, Määttä, Veikko 1977.
- 3 *Raevuori* 1948 s. 200.
LAL:n vuosikirja 1939, jäsenluettelo.
- 4 *Viitaniemi* 1977 s. 130.
- 5 LAL:n vuosikirja 1939, jäsenluettelo.
- 6 Linja-auto 1969/4 s. 30.
Lukkarinen, V.A., haast. AM 68.
Tuimala, Vilho, haast. 1977.
- 7 Aittomaa, Aarre, haast. 1977.
- 8 *Viitaniemi* 1974 s. 11–33.
- 9 Suomen Autolehti 1959/4 s. 198.
- 10 Suomen Autolehti 1965/10 s. 399.

- 11 Suomen Autolehti 1959/5 s. 232 ja 9 s. 415.
Linja-auto 1971/5 s. 32.
Vilkas, Onni, haast. AM 68.
Lauhkonen, Emil, haast. LAL 67.
- 12 *Kärmeniemi* 1964 s. 27–28, 38.
- 13 *Kärmeniemi* 1964 s. 34.
- 14 *Kärmeniemi* 1964 s. 25–26.

Menestyksen avaimia

(s. 467–470)

- 1 Linja-auto 1975/3 s. 32.
Aamulehti 15.7. 1977 s. 17.
Katso *Viitaniemi*.
- 2 Väinö Paunu Oy 1926–76 s. 12–13.
Paunu, Väinö, haast. AM 68.
- 3 Ojala, Eino, haast. AM 68/1977.
- 4 Hietala, Ari, haast. AM 68.
- 5 Hokka, Edvard, haast. 1974.
- 6 Linja-auto 1968/2 s. 33.
Lastunen, Artturi, haast. AM 68.
Tuimala, Vilho, haast. 1977.
- 7 Halonen, Emil, haast. AM 68.
Kallio, Väinö, haast. AM 68.
Kovanen, Frans, haast. AM 68.
Ojala, Eino, haast. AM 68/1977.
Ojala, P., haast. AM 68.
Paunu, Wäinö, haast. AM 68.
Juvonen, Seppo, haast. LAL 67.
- 8 *Viitaniemi* 1977 s. 186–192.
Mäkelä 1967 s. 29–30.
Halonen, Emil, haast. AM 68.
- 9 Kovanen, Frans, haast. AM 68.
- 10 Hokka, Edvard, haast. 1974.
Mäkelä 1967 s. 39 ja 72.
Tuimala, Vilho, haast. 1977.
- 11 *Viitaniemi* 1977 s. 186–187.
Kärmeniemi 1958 s. 26–29.
- 12 *Viitaniemi* 1977 s. 189–192.
Mäkelä 1967 s. 29.
- 13 Alamäki, Vilppu, haast. 1969.
Aho, Veikko, haast. AM 68.
Okslahi, Jussi, haast. AM 68.
Mörö, Arvo, haast. LAL 67.
Paasikivi, Yrjö, haast. AM 68.

Toiminnan lopettamisen syyt

(s. 478–482)

- 1 Katso myös *Viitaniemi*.
- 2 Kovanen, Frans, haast. AM 68, 1977.
LALA, Oy Auto-Tarvike Ab:n kirje
LAL:lle 2.9. 1929.
Suursara, Kaarlo, haast. 1977.
- 3 Blomqvist, S.E., haast. LAL 58.
Kaleva, 6.2. 1967.

- 4 Andersson, Arne, haast. LAL 58.
- 5 *Mäkelä* 1967 s. 69–70.
- 6 Väinö Paunu Oy 1926–1976 s. 29–30.
- 7 Hietala, Hannes, haast. LAL 67.
- 8 Heikkilä, Emil, haast. 1967.
Juvonen, Seppo, haast. LAL 67.
Husso, Eino, haast. 1977.
Kanninen, Viljo, haast. 1977.
- 9 Tuimala, Vilho, haast. 1977.
- 10 Kosteikko, Eero, haast. LAL 67.
- 11 Koski, Aku, haast. 1973.
Kämäri, Hannes, haast. 1973.
- 12 Hokka, Edvard, haast. 1977.
Lindholm, Sakari, haast. 1977.
- 13 Hietala, Ari, haast. LAL 67.
Kovanen, Frans, haast. 1977.
Männikkö, Toivo, haast. 1977.
- 14 *Kärmeniemi* 1964 s. 24–25.
- 15 Hokka, Edvard, haast. 1977.
Mäkelä 1967 s. 27.
- 16 Hokka, Edvard, haast. 1973, 1974.
- 17 Förbom, Yrjö, haast. 1966.
Heinonen, Uuno, haast. 1967.
Heinonen, Yrjö, haast. 1967.
Salonen, Uuno, haast. 1966.
- 18 Väinö Paunu Oy 1926–1976 s. 14–17,
25–26, 43.
Paunu, Pentti, haast. 1977.
- 19 Rantasärkkä, Kalle, haast. LAL 58.
- 20 Frantsila, Laila, haast. LAL 58.
- 21 Forsblom, Paavo, haast. LAL 58.
Männikkö, Toivo, haast. 1977.
- 22 Röman, J.A., haast. LAL 58, AM 68.
- 23 *Kanerva, Unto*: Messukylän historia II s.
400.
Kovanen, Frans, haast. 1977.
Tappura, Paavo, haast. LAL 67.
- 24 Lauhkonen, Emil, haast. LAL 67, haast.
1977.
Linja-auto 1972/1 s. 32.
- 25 Hokka, Edvard, haast. 1977.
Hakola, Uuno, haast. LAL 58.
- 26 *Aaltonen, Esko*: Someron historia II s.
564.
VA KYTMA, 2 KM 1923 AD 581/146.
- 27 Förbom, Yrjö, haast. 1966.
Haastattelut: Hänti, Tauno, Aittomaa,
Aarre, Annsila, Anssi 1977.
- 28 *Viitaniemi* 1977 s. 196, *Mäkelä* 1967 s. 92;
VA KYTMA, 59KM 1932 AD 624/113.

LINJA-AUTOLIIKENNE JA KIELTOLAKI
(s. 482–484)

- 1 *Viitaniemi* 1977 s. 196–197.
Ahtokari, Reijo: Pirtua, pirtua . . ., Porvoo 1972, s. 35, 40, 45–47, 49–50, 67, 108–109, 128–129.
Turun Sanomat 28.10. 1929 s. 1.
- 2 *Ahtokari* s. 41, 86–87, 139–140.
- 3 Juslenius, Yrjö, haast. 1966.
Tuokila, Erkki, haast. 1966.
- 4 Turun Sanomat 10.2. 1925 s. 1, 18.8. 1928 s. 1, 10.11. 1935 s. 1.
Kovanen, Frans, haast. AM 68, haast. 1977.
Hokka, Edvard, haast. 1974.
Tuimala, Vilho, haast. 1977.
- 5 *Ahtokari* s. 39, 49–50, 69, 85.
Hokka, Edvard, haast. 1974.
- 6 Turun LA, II osaston tieasiain esittelijän päätöskonseptit 1929 N:o 18666, 1930 N:ot 17910–17912 ja 18786.
Förbom, Yrjö, haast. 1966.
Heinonen, Yrjö, haast. 1967.
Hokka, Edvard, haast. 1974.
Juslenius, Yrjö, haast. 1966.
- 7 Kaarineva, Ville, haast. 1977.
Turun Sanomat 11.10. 1929 s. 1, 11.11. 1931 s. 4.
Aaltonen 1958 s. 563.
Förbom, Yrjö, haast. 1966.
Heikkilä, Emil, haast. 1967.
Heinonen, Yrjö, haast. 1967.
Lehtinen, William, haast. 1966.
- 8 *Ahtokari* s. 121–122.
Juslenius, Yrjö, haast. 1966.
Lehtinen, William, haast. 1966.
Salonen, Uuno, haast. 1966.
- 9 Mäkipeska, Hannu, haast. 1966.
Juslenius, Yrjö, haast. 1966.
Kaarineva, Ville, haast. 1977.
- 10 Turun Sanomat 20.4. 1933 s. 3, 11.10. 1936 s. 3, 26.2. 1938 s. 2.
Heikkilä, Emil, haast. 1967.
Kaarineva, Ville, haast. 1977.
Tuokila, Erkki, haast. 1966.

KILPAILU YHTEISTOIMINTAAN JOHTAMASSA

KILPAILU KIRISTÄÄ SUHTEITA
(s. 485–486)

- 1 Katso myös *Viitaniemi*.
Keinonen, Antti, haast. AM 68.

- 2 Lukkarinen, Väinö, haast. AM 68.
Halonen, Emil, haast. AM 68.
- 3 Hietala, Ari, haast. AM 68.
Heinonen, Vilho, haast. AM 68/1977.
- 4 *Viitaniemi* 1977 s. 100–108.
Mäkelä 1967 s. 25–26, 40–42, 68–74.
LALA, kirjeet 1930, Juho Martikaisen linjajailmoitus LAL:lle.
- 5 Haldin, K. Arvid, haast. AM 68.
Kovanen, Frans, haast. AM 68.
Lievonon, Olavi, haast. AM 68.
Ojala, Eino, haast. AM 68/1977.
Paasikivi, Yrjö, haast. AM 68.
Paunu, Väinö, haast. AM 68.
Tuimala, Vilho, haast. AM 68.
Törmä, Kosti, haast. AM 68.
Holmström, Hj., haast. LAL 67.
- 6 Oras, Kosti, haast. AM 68.
Suojärvi, Antti, haast. AM 68.
Toikkanen, Reino, haast. AM 68.

YHDISTYSTOIMINNALLA KILPAILUN
HAITTOJA POISTAMAAN
(s. 487)

- 1 Tuimala, Vilho, haast. 1977.
Keinonen, Antti, haast. LAL 67.
Heikkilä, Emil, haast. 1967.
- 2 Ammattiautoilija 1949/2 s. 4.
- 3 Turun Sanomat 21.3. 1925 s. 4, 3.4. s. 1, 23.1. 1926 s. 3, 24.1. s. 5, 25.1. s. 2, 19.2. s. 3, 12.5. s. 3.
Keinonen, Antti, haast. LAL 67.

LINJA-AUTOLIIKENNÖITSIJÄIN LIITTO
PERUSTETAAN JÄRJESTYSTÄ LUOMAAN

Ulkopuolinen asiantuntija aloitteen tekijänä
(s. 488–489)

- 1 *Raevuori* 1948 s. 93–95.
- 2 *Raevuori* 1948 s. 95–97.
- 3 *Raevuori* 1948 s. 97–98.
- 4 *Raevuori* 1948 s. 98.
LALA, Pohjola- ja Sampo-yhtiöiden kirjeitä LAL:lle.
- 5 LALA, Tauno Mehtälän kirje LAL:lle 8.3. 1929; A.J. Airaksisen kirje LAL:lle 23.6. 1929.

Organisaatiota luodaan laman kouristaessa
(s. 489–492)

- 1 Saarinen, Viljo, haast. 1978.

- 2 *Raevuori* 1948 s. 98–99.
LALA, LAL:n kiertokirje paikallisosastoille 24.8. 1929.
- 3 *Raevuori* 1948 s. 99.
- 4 LALA, kiertokirje liittoon kuulumattomille liikennöitsijöille 1929.
LALA, Viipurin osaston jäsenmaksutilitykset 1929.
- 5 Längsved, Onni, haast. LAL 67.
- 6 *Raevuori* 1948 s. 95.
- 7 *Raevuori* 1948 s. 40–43, 100–101.
LALA, Kaarlo Leanderin kirjeet 1928–1929.
- 8 LALA, Kaarlo Leanderin kirjeet J. Sohlmanille 18.11. 1929 ja 6.10. 1929.
- 9 LALA, Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirje Rautatiehallitukselle 8.4. 1929.
- 10 LALA, Kaarlo Leanderin kirje J. Sohlmanille 18.11. 1929.
LALA, Suomen Margariinitehtailijain Yhtymän kirje LAL:lle 15.11. 1929.
Viitaniemi 1977 s. 283–276.
Mäkelä 1967 s. 87.
Keinonen, Antti, haast. LAL 67.
- 11 LALA, LAL:n kirje Kaarlo Leanderille 25.7. 1930, Niilo Rannalle 11.10. 1930 ja Juho Kujalalle 6.10. 1930.
LALA, LAL:n/Aarne Wirkkunen kirjeet Heikki Niemiselle ja Aksel Kerttulalle 28.7. ja 29.8. 1930.
LALA, Aksel Kerttulan kirje LAL:lle 31.8. 1930.
LALA, Niilo Rannan postikortti LAL:lle 8.10. 1930.
LALA, Etsivä- ja asianajotoimisto Armas Koskisen kirje LAL:lle 17.9. 1930.
- 12 LALA, LAL:n/A.W. kirjeet Toivo Rikkiselle 20.6. ja 6.8. 1930 sekä K. Renforsille, (Rantasärkkä) 5.9. 1930.
- 13 LALA, LAL:n/A.W. kirje osastoille 5.8. 1930.
LALA, Väinö Lindforsin (Laesvuori) kirje LAL:lle 7.9. 1930.
LALA, Kaarlo Leanderin kirje Nobel Standard Oy:lle 28.10. 1932 ja LAL:lle 23.1. 1932.
LALA, painotuote nimimerkillä »Kokeineita liikennöitsijöitä kautta maata».
LALA, pöytäkirja LAL:n ylimääräisestä liittokokouksesta 28.8. 1930.
- 14 LALA, LAL:n kirjelmä Rautatiehallitukselle 29.7. 1930.
LALA, Rautatiehallituksen kirjeet LAL:lle 28.8. 1930 ja 21.11. 1930.

LAL:n työn tuloksia (s. 492–498)

- 1 LALA, LAL:n/A.W. kirjeet useille vakuutusyhtiöille, esim. Autovakuutuslaitosten Liitolle ja Imatra Palovakuutus Oy:lle avustusanomus; kirjeet Turun Autohalli Oy:lle 13.10. 1930, Automobiles Citroén A/S:lle ja Oy Henry Auto Ab:lle 27.7. 1931;
kirje Viipurin paikallisosastolle marrask. 1930: »liittomme on vapautunut rahavaikeuksistaan, kun tälläiset suuret öljy-yhtiöt... tukemaan lahjoituksillaan».
- 2 *Raevuori* 1948 s. 99.
- 3 *Mäkelä* 1967 s. 89–90; LALA, LAL:n kirjeet paikallisosastoille.
LAL vuosikirja 1938 s. 12.
- 4 *Mäkelä* 1967 s. 90.
- 5 LALA, LAL:n kirje Kotkan paikallisosastolle 18.6. 1934.
- 6 LALA, LAL:n kirje Kuopion paikallisosastolle 11.4. 1934.
- 7 *Viitaniemi* 1977 s. 119.
LALA, LAL:n kirje Janne Laaksolle 6.12. 1932, Paavo Hirvoselle 13.7. 1932; Paavo Hirvosen kirje LAL:lle 11.7. 1932.
- 8 LALA, LAL:n Helsingin paikallisosaston säännöt 1932.
LALA, Kosti Oraksen, Verner Arvelan ja A.E. Matikan kirjeet LAL:lle 1929.
LALA, LAL:n kirjeet V.H. Tammissalolle ja K.E. Tilanderille 6.8. 1929.
LALA, LAL:n ja Maria Karttusen kirjeenvaihto 1929.
- 9 LALA, kirjeenvaihto 1928–1939.
VA, KYTMA, linjalupia koskevat KM:n anomusdiarit ja -aktit sekä VN:n anomusaktit.
Viitaniemi 1977 s. 251–255.
- 10 *Raevuori* 1948 s. 100.
LALA, Kaarlo Leanderin kirje LAL:lle 10.12. 1928.
LALA, LAL:n jäsenkiertokirje 16.2. 1929.
LALA, LAL:n kirje Autokatsastusmiehdistykselle 27.8. 1930.
- 11 *Raevuori* 1948 s. 184.
LALA, LAL:n kirje KYTM:lle 6.3. 1931.
Mäkipeska, Hannu, haast. 1978.
- 12 *Raevuori* 1948 s. 184–185.
Viitaniemi 1974 s. 36.
- 13 *Viitaniemi* 1977 s. 321–329, 171.
- 14 *Raevuori* 1948 s. 102.
LAL vuosikirja 1932 s. 137.
LALA, LAL:n kirje Friitalan Nahkatehdas Oy:lle 11.2. 1935; LAL:n kirje Kurikan

- Lakkitehdas Oy:lle 11.5. 1936; Friitalan Nahkatehdas Oy:n kirje LAL:lle 30.9. 1936.
- 15 Rinne, Toivo T.: Suomen Vakuustustoimintaa 1916 – 1966, Turku 1966, s. 200 – 204.
- 16 LAL:n vuosikirja 1932, s. 2 ja 6.
LAL:N vuosikirja 1933, takakansi.
LALA, Vakuutusosakeyhtiö Pohjolan kirje LAL:lle 24.10. 1928, kirje linja-autoliikennöitsijöille joulukuulla 1931, auto-osaston kiertokirje N:o 25 asiamiehille lokak. 1932.
Kare 1974 s. 84.
Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
- 17 *Kare* 1974 s. 84 ja 261 – 263.
LALA, Vakuutusosakeyhtiö Pohjolan Auto-osaston kiertokirje asiamiehille lokakuulla 1932.
Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
- 18 Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
LAL:n vuosikirja 1933 takakansi.
- 19 Keskinäinen Vakuutusyhtiö Autoilijat, kertomus tilivuodelta 1975, s. 18 (Helsinki 1976).
Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
- 20 *Raevuori* 1948 s. 166 – 169.
SA 1959/11 s. 510 – 511.
Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
- 21 Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
- 22 *Mäkelä*: Ruotsin linja-autoliikennöitsijät ennen toista maailmansotaa, s. 38 – 41.
LALA, Omnibusägarnas Riksföreningin kirje LAL:lle 6.10. 1928.
- 23 LALA; LAL:n kirjeet: National Omnibus and Transport Co Ltd 26.1. 1929;
Reichsverband des Deutschen Verkehrsgewerbes 26.1. 1929;
kirjeet LAL:lle: The London and Provincial Omnibus Owners' Association 4.2. 1929;
Reichsverband des Deutschen Verkehrsgewerbes 2.2. 1929.
- 24 LALA, kirje LAL:lle: Eesti Autoliinide-pidataje Ühing 17.3. 1932.
- 25 LALA, Omnibusägarnas riksföreningin kirje LAL:lle 6.10. 1928;
LAL:n kirjeet Sveriges Omnibusäres Riksförbundille 15.10. 1930, sekä päiväämätön 1932.
- 26 LALA, LAL:n kirje Sveriges Omnibusägares Riksförbundille 23.2. 1935, 1.7. 1938;
SOR:n kirjeet LAL:lle 2.3. ja 27.6. 1935.
- 27 LALA, LAL:n kirje SOR:lle 22.9. 1937.

MATKAHUOLTO

ASEMIEN PUUTTEEN AIHEUTTAMAT ONGELMAT

(s. 499 – 502)

- 1 *Mäkelä* 1967 s. 62.
- 2 *Kärmeniemi* 1964 s. 53.
- 3 *Mäkelä* 1967 s. 62 – 63.
- 4 Aittomaa, Aarre, haast. 1977.
- 5 *Raevuori* 1948 s. 103 – 104.
Mäkelä 1967 s. 63 – 64.
- 6 LALA, LAL:n kirje poliisilaitoksille 27.9. 1929;
poliisilaitosten vastauskortit LAL:lle 1929 – 30.
- 7 *Mäkelä* 1967 s. 64.
Raevuori 1948 s. 105.
- 8 *Mäkelä* 1967 s. 64 – 65.
- 9 *Raevuori* 1948 s. 104 – 105.
LALA, Kaarlo Leanderin kirje J. Sohlmanille 26.9. 1929, ehdotus Tampereen linja-autoasemien avajaisten ohjelmaksi, LAL:N kirje V. Lindforsille 24.7. 1929.
Linja-auto 1968/6 s. 49.
- 10 *Raevuori* 1948 s. 106.
LALA, Ilmari Hirvonen: Muistiinpanoja Viipurin linja-autoliikenteen kehittymisestä.
Oy Matkahuolto Ab 1933 – 1943, LAL:n vuosikirja 1942, s. 34 (Helsinki 1943).
- 11 *Raevuori* 1948 s. 105.
Mäkipeska, Hannu, haast. 1978.
- 12 Oy Matkahuolto Ab s. 4, 35.
- 13 Haldin, K. Arvid, haast. AM 68.

Matkahuolto luo linja-autoasemaverkoston 1930-luvulla

(s. 502 – 509)

- 1 Mikäli toisin ei mainita, on tässä luvussa käytetty lähteenä *DI Yrjö Wänttisen* LAL:n vuosikirjaan 1942 (Helsinki 1943) kirjoittamaa historiikkaa »Oy Matkahuolto Ab 1933 – 1943» sekä *Raevuori* 1948 s. 138 – 166.
- 2 Saarinen, Viljo, haast. 1978.

Turun linja-autoasema

(s. 510 – 512)

- 1 Turun Sanomat 21.2. 1934 s. 4, 10.5. 1935 s. 3, 9.3. 1937 s. 3, 20.3. s. 1, 8.7. s. 3, 14.11. s. 5, 4.6. 1938 s. 3, 10.6. s. 6.

- Kertomus Turun kaupungin kunnallishal-
linnosta vuonna 1935, 1: s. 6, 1936, 1: s. 40,
1938, 1: s. 53.
- 2 Turun Sanomat 8.1. 1938 s. 2.6.2. s. 11,
12.4. s. 8, 15.4. s. 10, 11, 3.5. s. 12, 5.5. s.
12, 21.5. 1939 s. 5.
Kertomus Turun kaupungin kunnallishal-
linnosta vuonna 1936, 1: s. 40, 1938, 1: s.
80–82.
Heinonen, Uuno, haast. 1967.
- 3 Turun Sanomat 19.1. 1938 s. 1, 10.6. s. 6,
11.6. s. 7, 12.6. s. 11, 2.9. s. 1.
LAL:n vuosikirja 1939 s. 64–70.
Raevuori 1948 s. 183.
Kertomus Turun kaupungin kunnallishal-
linnosta vuonna 1938, 1: s. 80–83.
Heinonen, Uuno, haast. 1967.
- 4 *Raevuori* 1948 s. 162.
Kertomus Turun kaupungin kunnallishal-
linnosta vuonna 1938, 1: s. 82–83,
223–228, 250.
LAL:n vuosikirja 1939 s. 68.
Oy Matkahuolto Ab s. 36.
Turun Sanomat 30.11. 1938 s. 8, 1.12. s.
12, 18.2. 1939 s. 3, 21.5. s. 5.
Heinonen, Uuno, haast. 1967.
Mäkinen, Volmar, haast. 1966.

LINJA-AUTOLIKENNÖITSIJÄT SOTIEN AIKANA 1939–1945

KRUUNU KUTSUU MIEHET JA AUTOT SEKÄ KÄYTTÄÄ HYVÄKSEEN AMMAT- TITAITOA (s. 513–514)

- 1 LAL vuosikirja 1941 s. 7–8.
Tuimala, Vilho, haast. 1977.
Aittomaa, Aarre, haast. 1977.
- 2 Lukuisat merkkipäivä uutiset ammattileh-
dissä.
- 3 Lukuisat merkkipäivä uutiset ammattileh-
dissä.
- 4 Tuimala, Vilho, haast. 1977.
- 5 LAL vuosikirja 1941 s. 8–10.

SODAN AIHEUTTAMIA YRITTÄJÄTOI- MINNASTA LUOPUMISIA (s. 514–515)

- 1 LALA, LAL:n ja paikallisosastojen kir-
jeenvaihto 1940, mm. LAL Kuopion osas-
tolle 17.6. 1940.
- 2 LAL vuosikirja 1939, jäsenluettelo.

- 3 Aittomaa, Aarre, haast. 1977.
- 4 Heinonen, Vilho, haast. 1977.
- 5 *Seppälä, Väinö*: Säkkipjärvi kautta aikojen,
s. 276–277.

LINJA-AUTOLIKENNÖITSIJÄIN LII- TOLLE UUSIA TOIMINTAMUOTOJA

Evakkoliikennöitsijäin sijoittaminen (s. 515–516)

- LALA, LAL:n kirje A. Kerttulalle 19.3.
1940.
- 1 LAL vuosikirja 1941 s. 13–14.
Kärmeniemi 1964 s. 60–65.
- 2 *Kärmeniemi* 1964 s. 65–70.
Kärmeniemi 1958 s. 32–42.
LAL vuosikirja 1942 s. 12.
- 3 *Kärmeniemi* 1964 s. 70–78, 25–26.
Kärmeniemi 1958 s. 43–52.
Suomen Autolehti 1961/11 s. 686, 1956/6 s.
239, 1955/3 s. 103, 1964/6–7 s. 357.
Linja-auto 1967/4 s. 33.
- 4 Suomen Autolehti 1959/9 s. 415.
Kärmeniemi 1964 s. 38, 60–61, 34.
Suomen Autolehti 1961/11 s. 686.
Korpelainen, Matti, haast. 1977.
Varje, Uolevi, haast. 1977.

Sodan ja säännöstelytalouden aiheuttamat muut toimenpiteet (s. 516–517)

- 1 LALA, LAL:n kiertokirje paikallisosas-
toille 13.6. 1940.
- 2 LALA, Lahden Suojeluskuntapiirin Esi-
kunta LAL:lle 14.8. 1941.
LALA, Kirjeitä 1941.
- 3 LALA, Kirjeitä 1941.
- 4 LALA, LAL:n kiertokirje paikallisosas-
toille 26.12.-39, 5.6. 1940.
- 5 LALA, LAL:n kirje jäsenille 15.11. 1944.
LALA, kirjeenvaihto 1941–1944.
LAL vuosikirja 1944 s. 13–14.
- 6 LAL:n kirje paikallisosastoille 29.5. 1940.
- 7 LALA, kirjeenvaihto 1939–1945.
LALA, kirje paikallisosastoille 27.5. 1939.
LALA, kirje jäsenille 24.10. 1944.
LAL vuosikirja 1941 s. 14–16.
- 8 LALA, Peräpohjolan osaston kirjelmä
LAL:lle 29.8. 1944.
Kärmeniemi 1964 s. 76–78.

NIMEN MUUTOS: LINJA-AUTOLIITTO R.Y.
(s. 518)

- 1 LALA, LAL:n jäsenkirje 25.11. 1944.
LALA, paikallisosastojen kirjeenvaihto 1943–44.

AUTOLIIKENTEN TYÖNANTAJA-YHDISTYS
(s. 518)

- 1 LALA, kirjeenvaihto 1940–45, esim. Suomen Kuljetustyöntekijäin Liitto r.y:n kirje LAL:lle 5.9. 1940 ja LAL:n kirje SKL:lle 9.11. 1940.
LAL vuosikirja 1945, s. 20–21.
- 2 *Raevuori* 1948 s. 272–273.
LAL:n vuosikirja 1945 s. 20–25.
- 3 *Raevuori* 1948 s. 273.
LAL vuosikirja 1960 s. 41, 1965 s. 53, 1970 s. 53.

MATKAHUOLLON TYÖMÄÄRÄ LISÄÄNTYY
(s. 518–519)

- 1 Oy Matkahuolto Ab 1933–1943, s. 28–29.
LAL vuosikirja 1943 s. 22.
- 2 Oy Matkahuolto Ab s. 31.
- 3 *Raevuori* 1948 s. 235.
Oy Matkahuolto Ab s. 33.
- 4 Oy Matkahuolto Ab, s. 30–33.
LALA, LAL:n kirje paikallisosastoille 27.11. 1939.
- 5 Oy Matkahuolto Ab s. 33.
Raevuori 1948 s. 234.
- 6 *Raevuori* 1948, s. 236.
LAL vuosikirja 1941 s. 4.
Oy Matkahuolto Ab, s. 34.
Hietala, Ari, haast. AM 68.
- 7 Oy Matkahuolto Ab, s. 34–36.
Raevuori 1948 s. 235–236.
- 8 Oy Matkahuolto Ab s. 34–36.
- 9 Oy Matkahuolto Ab s. 35.

LIIKENTENHARJOITTAJAT SODAN JÄLKEISENÄ AIKANA

UUSIA YRITTÄJIÄ JA YRITYKSIÄ
(s. 520–521)

- 1 Luvut on kerätty alkuvuosien osalta LAL:n jäsenmaksukirjasta, vuosikirjassa

olleesta jäsenluettelosta ja hallituksen kertomuksesta, v:sta 1956 lähtien pelkästään viimeksi mainitusta. V. 1949 muutettiin LAL:n sääntöjä siten, että tilivuosi muutettiin alkamaan kesäkuun alusta. Näin ollen edellisen vuoden uusien jäsenten määrä selittää seuraavan vuoden jäsenmäärää. Kalenterivuositaiseen toimintavuosisaksoon palattiin vuoden 1958 alusta.

Ammattitaito liikenteenharjoittamisen pohjana
(s. 521–523)

- 1 Taulukossa olevat luvut on saatu Suomen Autolehden ja Linja-auton merkkipäivä uutisistä sekä haastatteluista.
- 2 Linja-auto 1969/6 s. 25.
- 3 LAL jäsenluettelo 1975.
LAL vuosikirja 1976 s. 13.
- 4 Linja-auto 1871/2 s. 24, 1975/3 s. 17.
LAL vuosikirja 1975 s. 12.

Suunta entistä suurempiin yksiköihin
(s. 523–526)

- 1 Luvut on saatu LAL:n jäsenmaksukirjasta, josta ilmenee mm. autojen lukumäärä, sillä siltä pohjalta määräytyy jäsenmaksu. Tämän ohella on käytetty:
LAL vuosikirja 1949 s. 107–113.
Satakunnan Kansa 28.5. 1952.
Uusi Suomi 4.1. 1957.
- 2 Luvut on saatu LAL:n jäsenmaksukirjasta.
- 3 Luvut on saatu LAL:n jäsenmaksukirjasta.
- 4 *Pietilä, Pentti*: Koululaiskuljetukset maaseudulla ja linja-autoliikenne, LAL:n vuosikirja 1966 s. 56–59.

Yhtiömuoto yleistyy
(s. 526–527)

- 1 LAL vuosikirja 1947, jäsenluettelo.
- 2 LAL vuosikirjat 1947, 1957, 1967 ja 1977.
- 3 Linja-auto 1972/3 s. 16, 1973/2 s. 24.
- 4 Taulukko 26.
Suomen Autolehdessä ja Linja-autossa olleet merkkipäivä uutiset.
Keskustelu linja-autoliikenteen taloutta käsittelevän FL Viitaniemen kanssa.

SODAN JÄLKEISENÄ AIKANA LOPETETUT LINJA-AUTOYRITYKSET
(s. 527–530)

- 1 Tiedot on saatu Suomen Autolehdessä ja Linja-autossa olleista merkkipäiväutuksista, Linja-autoliiton vuosikirjoista sekä haastatteluista.
- 2 Ölander, Harry, haast. LAL 58.
Heinonen, Uuno, haast. 1967.
LAL jäsenluettelo 1947 ja 1950.
- 3 Kts. kappale »Evakkoliikennöitsijäin sijoittaminen».
Varje, Uolevi, haast. 1977.
- 4 Linja-auto 1970/3 s. 33, 1972/5 s. 33.
Varje, Uolevi, haast. 1977.
- 5 Linja-auto 1966/3 s. 40, 1976/3 s. 32.
- 6 Suomen Autolehti 1953/11 s. 342, 1958/10 s. 398, 1962/8 s. 459, 1961/8 s. 478.
Linja-auto 1966/3 s. 41, 1974/4 s. 32.
Viitaniemi 1974 s. 126.
Varje, Uolevi, haast. 1977.
- 7 Suomen Autolehti 1960/10 s. 500, 1959/5 s. 232, 1959/9 s. 415.
- 8 Linja-auto 1967/6 s. 33, 1969/3 s. 41, 1972/2 s. 31–32, 1976/1 s. 27, 1976/4 s. 27.
LAL jäsenluettelo 1972–74.
- 9 LAL vuosikirja 1954 s. 11.
LAL jäsenluettelo 1949–56.
HeSa 22.11. 1953.
Pohjolan Työ 26.11. 1953.
Törmä, Kosti, haast. 1969.
- 10 Lehtinen, Pentti, haast. LAL 58.
- 11 Suomen Autolehti 1964/9 s. 468.
Pitkäjärvi, Urho, haast. LAL 58, AM 68.
Varje, Uolevi, haast. 1977.
- 12 Suomen Autolehti 1964/6–7 s. 357.
Eklund, Lauri, haast. AM 68.
LAL jäsenluettelot 1944, 1950 ja 1960 ja 1970.
Mäki, Kustaa, haast. 1977.
- 13 Linja-auto 1970/4 s. 33.
Lindholm, Sakari, haast. 1977.
Varje, Uolevi, haast. 1977.
- 14 Linja-auto 1966/5 s. 33, 1970/3 s. 33, 1972/3 s. 30, 1977/3 s. 32.
Varje, Uolevi, haast. 1977.
LAL jäsenluettelo 1970, 1972, 1976 ja 1977.
LALA, LAL jäsenmaksukirja 1971.

SODAN JÄLKEINEN PULA NÄKYVÄ LAL:N TOIMINNASSAKIN
(s. 530–533)

- 1 LALA, hallituksen pöytäkirjat 1946–48.
LAL vuosikirja 1949 s. 15, 1948 s. 14.
LALA, LAL:n kirjelmät Kansanhuolto-ministeriön Liikennejaostolle esim. 19.12. 1946, 3.12. 1946 (alustat) sekä 7.1. 1946 (renkaat).
- 2 LAL:n vuosikirja 1948 s. 14, 1949 s. 15, 1950 s. 13.
- 3 LALA, LAL:n hallituksen kokouksen pöytäkirjat 18.5. 1948, 18.6. 1948 ja 2.12. 1948.
- 4 LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirjat 18.6. 1948 ja 2.12. 1948.
LAL vuosikirja 1949 s. 15.
- 5 LAL vuosikirja 1948 s. 12–14.
HeSa 23.2. 1947, 10.3. 1947, 27.7. 1947.
Kauppalehti 24.3. 1947, 26.3. 1947.
Työkansan Sanomat 23.3. 1947: Suomen Kuljetustyöntekijäin Liitto ry:n lausunto, jossa katsottiin etteivät palkat ole nousseet mainittua 16,5 prosenttia.
- 6 Esim. Aamulehti 20.3. 1948, 22.3. 1948, 7.8. 1948; Suomen Sosialidemokraatti 20.6. 1948.
LALA, LAL:n hall. ptk. 2.12. 1948, 20.1. 1949.
- 7 LALA, hall. ptk. 1946–49.
Mäkipeska, Hannu, haast. 1978.

Olojen normalistuttua pääpaino taas lupa- ja muissa lausunnoissa

(s. 533–540)

- 1 LAL vuosikirja 1953 s. 12–13, 1954 s. 11–12.
- 2 LAL vuosikirja 1960 s. 14–15.
- 3 LAL vuosikirja 1975 s. 13–14, 1976 s. 17–18.
- 4 Aamulehti 14.9. 1952.
Talous ja koti 17–18/1953.
Uusi Suomi 9.10. 1951, 13.6. 1952, 24.11. 1953.
Suomen Sosialidemokraatti 21.3. 1953, 18.2. 1952, 8.6. 1953, 8.12. 1953, 14.11. 1951.
Kansan Lehti 3.12. 1953.
Työkansan Sanomat 19.2. 1953.
Työn Voima 9.6. 1953, 10.6. 1953.
- 5 LAL:n vuosikirjat 1951–1977.
- 6 LAL vuosikirja 1962 s. 15.
- 7 Mäkipeska, Hannu, haast. 1978.

- 8 LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirjat, erik. 12.9. ja 30.10. 1952.
- 9 Kansan Lehti 7.5. 1954.
LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirja 25.5. 1954, pöytäkirjat 1975–76.
Varje, Uolevi, haast. 1977.
- 10 Uusi Suomi 30.1. 1955, 2.2. 1955.
Helsingin Sanomat 13.11. 1954.
- 11 Hufvudstadsbladet 16.1. 1955.
Kauppalehti 11.12. 1954.
Keskustelu HuK *Pekka Sörensenin* kanssa 1978.
- 12 Kauppalehti 20.1. 1955.
Helsingin Sanomat 20.1. 1955.
Uusi Suomi 2.2. 1955.
Keskustelu HuK *Pekka Sörensenin* kanssa 1978.
- 13 Uusi Suomi 2.10. 1953.
Helsingin Sanomat 6.9. 1953.
LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirjat 20.1. ja 7.8. 1953.
- 14 LAL vuosikirja 1956 s. 16, 1957 s. 12.
- 15 LAL vuosikirja 1974 s. 21–23, 1975 s. 22–24, 1976 s. 24–26, 1977 s. 23–25.
- 16 LAL vuosikirja 1965 s. 19, LAL:n hallituksen vuosikertomukset 1966 alkaen.
- 17 LAL vuosikirja 1957, LAL:n hallituksen vuosikertomus 1956–57.
LAL vuosikirja 1956, LAL:n hallituksen vuosikertomus 1955–56.
LAL vuosikirja 1965 s. 19, 1974 s. 21.
LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirja 9.2. 1953.
- 18 LAL vuosikirja 1957 s. 14, 1966 s. 19, 1967 s. 15.
- 19 LAL vuosikirja 1974 s. 14, 1975 s. 13–15, 1976 s. 14–18, 1977 s. 14–17.
- 20 LAL vuosikirja 1956 s. 16, 1971 s. 11, 1972 s. 22.
- 21 LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirja 7.8. 1953.
LAL vuosikirja 1960 s. 13–14, 1961 s. 13, 1971 s. 18, 1972 s. 22, 1975 s. 25, 1976 s. 13.
- 22 Saarinen, Viljo, haast. 1978.
Kari, Jaakko, haast. 1978.
LAL vuosikirja 1962 s. 18, 1972 s. 22.
- 23 LAL vuosikirja 1955 s. 11.
- 24 LALA, LAL:n liittokokouksen pöytäkirja 28.8. 1952, hallituksen pöytäkirja 12.9. 1952.
LAL vuosikirja 1958 s. 14, 1959 s. 13–14.
- 25 LAL:n vuosikirjat 1946–77, erik. 1968 s. 66.
- 26 *Raevuori* 1948 s. 246–247.
LAL vuosikirja 1943 s. 15–17, 1944 s.

31–41, 1948 s. 37–43, 1949 s. 16–17, 1949 (H:ki 1950) s. 28–29, 1950–51 s. 27–28, 1951–52 s. 28–29, 1953 s. 28–29, 1969 s. 51–53.

Ammattiautoliikenteen järjestöjen yhteistyö (s. 541)

- 1 LAL vuosikirja 1956, LAL:n hallituksen vuosikertomus 1955–56.
LAL vuosikirja 1957, LAL:n hallituksen vuosikertomus 1956–57.
LAL vuosikirja 1965 s. 19, 1974 s. 21.
LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirja 9.2. 1953.
- 2 Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry. 20 vuotta, Helsinki 1976.
- 3 Mäkipeska, Hannu, haast. 1978.
- 4 Mäkipeska, Hannu, haast. 1978.
Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry. 20 vuotta, s. 7.

LIIKENTEENHARJOITTAJIEN VAKUUTUSYHTEISTYÖ SODAN JÄLKEISENÄ AIKANA

(s. 541–542)

- 1 HeSa 13.6. 1946, 11.2. 1947.
Kauppalehti 30.8. 1946, 10.2. 1947.
Hufvudstadsbladet 28.8. 1946.
Nya Pressen 10.2. 1947.
- 2 LAL vuosikirja 1946 s. 34–42.
Uusi Suomi 3.11. 1946.
Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
- 3 Suomen Autolehti 1959/11 s. 510–511.
LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirja 20.1. 1949.
Sillanpää, Tauno, haast. 1978.
- 4 *Karppinen, Eino*: Liikennevakuutus, 50 vuotta liikennevakuutustoimintaa, s. 151.
LAL vuosikirja 1970 s. 4.
Linja-auto 1975/1 s. 32.
Sillanpää, Tauno, haast. 1978.

MATKAHUOLTO KEHITTÄÄ VERKOSTOAN JA PALVELUAAN

(s. 543–548)

- 1 Pääpiiriteitäin luku perustuu Oy Matka-huolto Ab:n johtokunnan toimintakertomuksiin vuosilta 1945–76, jotka on julkaistu Linja-autoliiton vuosikirjoissa 1946–77.
- 2 Paila, Veli-Pekka, haast. 1978.
- 3 Paila, Veli-Pekka, haast. 1978.

- 4 LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirja 28.8. 1952.
- 5 LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirjat 30.10. 1952 ja 21.4. 1953.
- 6 LALA, LAL:n hallituksen pöytäkirja 2.12. 1948.

**LINJA-AUTOLIIKENTEEN HENKILÖKUN-
NASTA
(549–550)**

- 1 Tuimala, Vilho, haast. 1977.
Väinö Paunu Oy 1926–1976, s. 26, 37–40,
47–48.
Kärmeniemi 1958 s. 11–12.
Viitaniemi 1974 s. 44–48.

- 2 Linja-auto 1977/1 s. 16–17.
Husso, Eino, haast. 1977.
- 3 Väinö Paunu Oy 1926–1976, s. 48–49.
Viitaniemi 1974 s. 36.
Kärmeniemi 1958 s. 18.
- 4 *Viitaniemi* 1974 s. 129 ja 160.
Väinö Paunu Oy 1926–1976 s. 91, 103,
143.
- 5 Lukkarinen, V. A., haast. LAL 67.
Linja-auto 1977/1 s. 19, 1976/2 s. 24.
Katso myös *Viitaniemi*.
- 6 Linja-auto 1973/1 s. 22.
- 7 Luukkala, Aarne, haast. 1978.
Rikala, Ilmari, haast. 1977.
Kaarineva, Matti Vilhelm, haast. 1977.
- 8 Kaarineva, haast. 1977.
Linja-auto 1976/2 s. 24.

LÄHTEET

ALKUPERÄISLÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET (Käytetty lyhenne suluissa)

Valtionarkisto (VA), Helsinki

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön arkisto (KYTMA), yleinen osasto

- Päätökset 1923–1932.
- Kirjekonseptit 1923–1925, 1930 ja 1936.

Kuopion läänin lääninhallituksen arkisto (Kuopion LA), Kuopio

- Kolmannen ylimääräisen esittelijän päätöskonseptit 1923–1930.

Oulun läänin lääninarkisto (Oulun LA), Oulu

- Lääninkanslian Supliikki-muistio I. Erityiset muut hakemukset 1921–1330.
- Autobiiliirekisteri 1922–1929.

Turun ja Porin läänin lääninarkisto, Turku

- Lääninkanslian II osaston päätöskonseptit. Tiesiain resiittipäätökset 1923–1928. Lääninkanslian II osaston tiesiain resiittipäätökset 1929. Lääninkanslian II osaston tiesiain esittelijän päätöskonseptit 1930.

Linja-autoliitto r.y.:n arkisto (LALA), Helsinki

- Kirjeet 1928–1947.
- Menevä kirjeenvaihto 1948–1957.
- Tuleva kirjeenvaihto 1950–1957.
- Kirjelmää 1928–1933, 1942–1944.
- Paikallisosastojen kirjeenvaihto 1934–1947, pöytäkirjat 1958 ja 1964.
- LAL:n hallituksen kokousten pöytäkirjat 1948–1977.
- LAL:n liittokokousten ja liittoneuvoston kokousten pöytäkirjoja 1950–1977.
- Valokuvia.
- Hirvonen Ilmari: Muistiinpanoja Viipurin linja-autoliikenteen kehittämisestä.

PAINETTU MATERIAALI

Kertomus Turun kaupungin kunnallishallinnosta vuonna 1935, 1936 ja 1938.
SVT, väestö 1931–1935.

PAINAMATTOMAT TUTKIMUKSET

Mäkelä Aarne: Ruotsin linja-autoliikennöitsijät ennen toista maailmansotaa. Yleisen historian laudaturtyö, Oulun yliopisto 1977.

Soukka Matti: Sumiaisten kunnan historiikki 1868. 1968.

Viitaniemi Matti: Suomen linja-autoliikenne ennen toista maailmansotaa. Suomen historian lisensiaatintyö Jyväskylän yliopistossa 1977.

KIRJALLISUUS

Aaltonen Esko: Someron historia II. Forssa 1958.

Ahtokari Reijo: Pirtua, pirtua... Porvoo 1972.

Ahvenainen Jorma: Rovaniemen historia II. Kuopio 1970.

Alanen Aulis J.: Liikenne ja kulkuväylät vuoden 1860 jälkeen. Hämeen historia IV¹. Hämeenlinna 1969.

Alanen Aulis J.: Suomen maakaupan historia. Jyväskylä 1957.

Borg Ilmari: Tampereen kaupungin liikennelinjat. Voima ja Valo 1950/5–6.

Granhölm Helge & Häggblom Birger: Särkisalons pitäjän historia. Helsinki 1969.

Halila Aimo: Iitin historia. Lahti 1966.

Halila Aimo: Lahden historia. Lahti 1958.

Heervä Ismo: Merikarvian kirkonkylän taloudellinen kehitys vuosina 1860–1940. Turku 1974.

Heikkinen Antero: Hollolan historia III. Lahti 1975.

Heinjoki: Helsinki 1955.

Horelli Erkki: Kokemäkeä ennen ja nyt. Pori 1955.

Kanerva Unto: Messukylän historia II. Tampere 1967.

Kangasniemi Toimi: Peräseinäjoen kirja. Seinäjoki 1972.

Kare Kauko: Ammattina autokyyditys. Tampere 1974.

Karppinen Eino: Liikennevakuutus. 50 vuotta liikennevakuutustoimintaa. Lahti 1975.

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Autoilijat, kertomus tilivuodelta 1975. Helsinki 1976.

Kiuru Paavo: Kivennapa. Pieksämäki 1961.

Koivisto Olavi: Euran, Honkilahden ja Kiukaisten historia II. Vammala 1962.

Koskimies Y. S.: Hallinto ja oikeuslaitos. Hämeen historia III¹. Hämeenlinna 1966.

Koskinen Hannu: Tie ja tietoliikenneyhdydet. Markkanen Erkki: (toim.): Hartolan kirja. Pieksämäki 1968.

Kronborg Bo & Nilsson Thomas: Stadsflyttare. Industrialisering, migration och social mobilitet med utgångspunkt från Halmstad, 1870–1910. Studia Historica Upsaliensia 65. Uppsala 1975.

Kulha Keijo K.: Sysmän pitäjän historia III. Jyväskylä 1966.

Kulha Keijo K.: Vanha Jämsä. Turku 1974.

Kurikka Tauno: Tie- ja tietoliikenne. Rinta-Tassi Osmo (toim.): Leppäveden kirja. Pieksämäki 1967.

Kärmeniemi Pentti S.: Ruposen ruskeitten autojen kolmikymmenvuotinen taival. Helsinki 1958.

Kärmeniemi Pentti S.: Wanhaa ja uutta LAL:n Wiipurin osaston matkan warrelta. Vammala 1964.

Lampinen Olli: Vesiliikenne. Lappalainen Jussi T. (toim.): Jyväskylän maalaiskunnan kirja. Jyväskylä 1977.

Lehto Eero: Kestikievarit. Jokipii Mauno (toim.): Saarijärven kirja. Pieksämäki 1963.

Lento Eero: Liikenneolot. Lappalainen Jussi T (toim.): Pihlputaan kirja. Pieksämäki 1964.

Linja-autoliikennöitsijäin Liitto r.y.:n vuosikirjat 1931–1945.

Linja-autoliitto r.y.:n vuosikirjat 1946–1977.

Manninen Antero: Kangasniemen historia II. Pieksämäki 1962.

Mansner Toivo: Saimaan Osuusauto r.l. 1924–49. Lappeenranta 1949.

Markkanen Erkki: Vanhat kauppaolot Pihlputaalla. Lappalainen Jussi T. (toim.): Pihlputaan kirja. Pieksämäki 1964.

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry. 20 vuotta. Helsinki 1976.

- Mäenpää Jussi*: Autoliikenteen alkutaipaleelta Teiskossa. Teiskon Joulu 1960.
- Mäkelä Aarne*: Turun linja-autoliikenteen kaksi ensimmäistä vuosikymmentä (1919–1939). Turun Yliopiston Suomen historian laitoksen monisteita B I (1967).
- Nurmela Sirkka*: Pylkönmäki. Heinola 1968.
- Pajunen Matti, Huttunen Veikko, Sivonen Tuovi*: Puumalan historia II. Pieksämäki 1967.
- Perälä Tauno*: Helsingin maalaiskunnan historia I 1865–1945. Helsinki 1965.
- Perälä Väinö*: Paattinen 1359–1959. Turku 1959.
- Pietilä Pentti*: Koululaiskujetukset maaseudulla ja linja-autoliikenne. Linja-autoliitto ry:n vuosikirja 1966.
- Puranen Aulis*: Hevoskärryiltä auton penkille. Lappalainen Jussi T. (toim.): Jyväskylän maalaiskunnan kirja. Jyväskylä 1977.
- Raevuori Yrjö*: Linja-autoliikenteen vaiheet. Tampere 1948.
- Raevuori Yrjö*: Väinö Paunu Oy 1926–1966. Tampere 1966.
- Rinne Toivo T.*: Suomen Vakuutustoimintaa 1816–1966. Turku 1966.
- Saloheimo Veijo A.*: Rautalammin historia. Pieksämäki 1959.
- Sarkanen Jaakko & Repo Kaino*: Muolaa ja Äyräpää. Helsinki 1952.
- Seppä Väinö*: Säkkijärvi kautta aikojen. Helsinki 1952.
- Simonen Seppo*: Antrea. Helsinki 1951.
- Sinisalo Uuno*: Tampereen sisäinen linja-autoliikenne. Suomen Kunnallislehti 1937/4.
- Sirkkiä K.*: Uusikirkko muistelmina ja kuvina. Vammala 1955.
- Soiikkanen Hannu*: Varkauden historia. Helsinki 1963.
- Sormunen Irja*: Nurmijärven pitäjän historia III, 1900–1970. Vammala 1974.
- Stolt Eeva*: Liikenne. Linkola Matti (toim.): Konneveden kirja. Kuopio 1976.
- Strandberg Einar*: Handel, industri och samfärdsel. Närpes i går och i dag. Åbo 1974.
- Teerijoki Niilo*: Kehittyvää Kemiä. Kemi 1963.
- Tommila Päiviö*: Jyväskylän kaupungin historia 1837–1965 I. Jyväskylä 1972.
- Torikka Pertti*: Liikenne ja postilaitos. Kulha Keijo K. (toim.): Luhangan kirja. Pieksämäki 1965.
- Uimonen Seija*: »Rahdinajo oli maailman mallikasta hommaa.» Valkeakosken Joulu 1959.
- Vulkolahti Aili*: Kestiekivarit ja kyyditys. Kuolemajärvi. Historia, muistelmia ja kuvauksia. Vammala 1957.
- Waris Heikki*: Muuttuva suomalainen yhteiskunta. Porvoo 1968.
- Veljekset Salmelan Liikenne 1921–1974*. Kemi 1974.
- Vesanen Pentti*: Liikenne ja tiedonvälitys. Musikka Matti (toim.): Joutsan kirja. Jyväskylä 1976.
- Viitka Impi*: Vpl. Pyhäjärvi. Turku 1950.
- Viitaniemi Matti*: Piirteitä Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenteestä 1930-luvulla: Liikennettä pulan puristuksessa. Linja-auto 1973/1.
- Viitaniemi Matti*: Savonlinja O.Y. 1924–1974. Linja-autoyhtiö edeltäjäineen 50 vuotta. Mikkeli 1974.
- Viitaniemi Matti*: Tie- ja tietoliikenne. Ojanperä Martti (toim.): Haapaveden kirja. Pieksämäki 1973.
- Viitaniemi Matti*: Tie ja tietoliikenne. Rantatupa Heikki (toim.): Parkanon ja Kihniön kirja. Jyväskylä 1971.
- Viitaniemi Matti*: Tie- ja tietoliikenneyhteydet. Nygård Toivo (toim.): Nivalan kirja. Jyväskylä 1970.
- Voionmaa Väinö*: Tampereen historia II. Tampere 1929.
- Voionmaa Väinö*: Tampereen historia III. Tampere 1932.
- Väinö Paunu Oy 1926–1976. Linja-autoliikennettä 50 vuotta*. Tampere 1976.
- Åkerblom Bror*: Kvevlax historia. Vasa 1962.

LEHDISTÖ

Sanomalehdet

- Aamulehti 1921–1928, 1947–1952, 1977.
- Etelä-Saimaa 1925.
- Haminan Lehti 1921.
- Helsingfors Tidningar 1854.
- Helsingin Sanomat 1920–1928, 1946–1955, 1968.

Hufvudstadsbladet 1946, 1955.
Hämeen Sanomat 1921.
Kainuun Sanomat 1920–1925.
Kaleva 1967.
Kansan Lehti 1953–1954.
Karjalainen 1921–1922.
Kauppalehti 1946–1955.
Keskipohjanmaa 1921, 1925.
Keskisuomalainen 1922–1928.
Liitto 1920–1926.
Mikkelin Sanomat 1927–1928.
Nya Pressen 1947.
Pohjolan Sanomat 1921.
Pohjolan Työ 1953.
Salon Seudun Kunnallislehti 1924.
Satakunnan Kansa 1952.
Savon Sanomat 1924–1928, 1977.
Suomen Sosialidemokraatti 1948–1953.
Suometar 1858.
Syd-Österbotten 1976.
Turun Sanomat 1922–1939.
Työkansan Sanomat 1947, 1953.
Työn Voima 1953.
Uudenkaupungin Sanomat 1920–1921.
Uusi Aura 1918–1922.
Uusi Suomi 1946, 1951–1957.
Vaasa 1922.
Vasabladet 1859.

Muut lehdet

Ammattiautoilija 1949–1954.
Linja-auto 1966–1978.
Nuori Satakunta 1964.
Suomen Autolehti 1953–1965.
Talous ja Koti 1953.
Valkeakosken Joulu 1959.

LIITE 1. Ammattien jako sosiaaliryhmiin

I A Suuryrittäjä, tilanomistaja

- autoliikkeen johtaja
- linja-autoliikennöitsijä (yli 10 autoa)
- sahanomistaja

I B Ylempi virkamiehistö, akateemisen koulu-

- tuksen saaneet
- agronomi
- apteekkari
- auto-osuuskunnan johtaja
- autoteknikko, suurehkon yrityksen johtaja
- diplomi-insinööri
- ekonomi
- eläinlääkäri
- insinööri
- johtaja
- kirkkoherra
- konttoripäällikkö
- kunnanlääkäri
- laivayhtiön isännöitsijä
- lakitieteen ylioppilas
- linja-autoaseman hoitaja
- maatalous- ja metsätieteiden kandidaatti
- nimismies
- pankinjohtaja
- upseeri
- varatuomari
- verojohtaja
- ylioppilas

II A Teollisuuden ja kaupan pienyrittäjät, käsityöläis-

- mestarit
- ajuri
- autoilija
- autokorjaamon omistaja
- autokoulun omistaja
- betonivaluyrityksen omistaja
- kahvilanomistaja
- kauppias
- kelloseppä
- kievarin eli majatalon pitäjä
- konepajan, takomon, levysepan liikkeen omistaja
- konetehtailija
- kuorma-ajuri
- kutomomestari
- laivaravintoloitsija
- leipuri
- levyseppämestari
- liikemies
- liikkeenharjoittaja
- linja-autoliikennöitsijä (alle 10 autoa)
- mylläri
- nahkuri
- parturi
- pika-ajuri

- polkupyöräliikkeen omistaja
- puutarhuri (npoika)
- puutavarakauppias tai -liikemies
- puutyö- ja huonekaluliikkeen omistaja
- rakennusurakoitsija
- ravintoloitsija
- sahanomistaja (pienehkön)
- taksiautoilija
- turvepehkkutehtailija
- valokuvaaja
- vesitehtailija

II B Alempi virkamiehistö, liiketyöntekijät,

- työnjohtajat
- agrologi
- ajomestari
- aliupseeri
- autokoulunopettaja
- automyyjä
- auto-osaston hoitaja Karjakunnassa
- entinen oppikoululainen
- kansakoulunopettaja
- kanttoriurkuri
- karjanostaja
- keskusaseman hoitaja
- kirjanpitäjä
- kirjuri
- (yli)konstaapeli
- konttoristi
- kuljetuspäällikkö
- kunnankirjuri
- lentäjä
- liikennepäällikkö
- luokanopettaja
- luotsi
- maataloustyönjohtaja
- matkakasööri
- merkonomi
- metsänvartija
- metsätyönjohtaja
- myymäläapulainen
- myymälänhoitaja
- myyntipäällikkö
- postivirkailija
- prokuristi
- saarnaaja
- sahanhoitaja, sahanisännöitsijä
- sairaanhoitaja
- sanomalehdentoimittaja
- sähkötekniikko
- teknisen työn opettaja
- työnjohtaja
- varastonhoitaja

III, III A Maanviljelijät, talolliset, vuokraajat

- kalastaja
- palstatilallinen

III B Maanviljelijän pojat, talollisen pojat

IV Käsiyöammatin harjoittajat, ammattityöläiset

- automekaanikko
- autonasentaja
- autonkuljettaja
- jalkinetyöntekijä
- koneasentaja
- koneenkäyttäjä
- konemestari
- laborantti
- laitosmies
- levyseppä
- lämmittäjä
- metallialan perusteellinen kokemus
- metallisorvari
- muurari
- puuseppä
- räätäli
- seppä
- suutari
- sähköasentaja
- talonmistaja
- veturinlämmittäjä

V A Teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa olevat erikoistumattomat ja sekatyöläiset

- asemamies

- hevosmies
- kirvesmies
- kivityömies
- kutomatehtaan työntekijä
- leipomotyöntekijä
- merimies
- metallimies
- myllyn työntekijä
- nahkurin poika
- postinkuljettaja
- sahatyöläinen
- sekatyömies
- tehtaan työmies
- tienrakennusharjoittelija
- työmies
- uittomies
- varastomies

V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit

- hevosten hoitaja
- itsellinen, itsellisen poika
- maatyöläinen
- mäkitupalainen
- renki
- torpan poika
- torppari

LIITE 2. Toiminta liikenteessä tai teknisellä alalla

VI A Autoalalla yrittäjänä

- autoilija
- autokorjaamon omistaja
- autokoulunomistaja
- autoliikkeen johtaja
- linja-autoaseman omistaja

VI B Autoalalla kuljettajana tai muuna työntekijänä

- autokatsastusmies
- autokoulunopettaja
- automekaanikko
- autonasentaja
- auto-osaston hoitaja Karjakunnassa
- ekonomi
- autoliikkeen myyjä tai varastonhoitaja

VI C Muun liikenteen palveluksessa tai yrittäjänä

- ajuri
- hevosmies
- diligenssiliiikenteen harjoittaja
- kievarin hevosmies
- kuorma-ajuri
- laivayhtiön isännöitsijä
- laivuri
- lentäjä
- luotsi

- lämmittäjä
- majatalon omistaja
- merimies
- postinkuljettaja hevosella
- rahdinkuljettaja hevosella
- rautatieläinen
- vesibussiliikennöitsijä

VI D Teknisellä alalla

- diplomi-insinööri
- ilmavoimien mekaanikko
- insinööri
- jousiseppä
- koneasentaja
- konemestari
- konepajan, takomon, levyseppäliikkeen omistaja
- konetehtailija
- maansiirtourakoitsija
- polkupyöräliikkeen omistaja
- seppä
- sähköasentaja
- sähkötekniikka
- teknisen koulun oppilas
- teknisen työn opettaja

LIITE 3. Linja-autoliikennettä harjoittavat yhteisöt

	1922				1923–28				1929–33				1934–39				Yhteensä			
	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys
Uudenmaan lääni	-	3	1	-	1	3	1	-	-	5	1	-	-	-	7	-	1	11	10	
Turun ja Porin lääni	-	3	3	8	-	18	6	4	-	3	4	-	-	1	10	1		25	23	13
Hämeen lääni	-	9	2	3	1	9	6	-	1	2	1	-	-	2	5	-	2	22	14	3
Kymen lääni	-	2	1	-	2	4	2	1	-	-	-	-	-	-	2	-	2	6	5	1
Mikkelin lääni	-	-	-	-	-	2	2	1	-	1	1	-	-	-	-	-	3	3	1	
Pohjois-Karjalan lääni	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	2	3	
Kuopion lääni	-	-	-	-	2	1	2	1	-	-	-	-	-	2	2	-	2	3	4	1
Keski-Suomen lääni	-	1	-	-	1	5	1	1	-	3	-	1	-	1	2	1	1	10	3	3
Vaasan lääni	-	5	2	-	-	2	-	2	-	1	1	-	-	3	1	-	-	11	4	2
Oulun lääni	-	4	2	3	-	4	-	3	-	-	-	-	-	1	1	-	-	9	3	6
Lapin lääni	-	3	-	-	-	-	2	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	3	3	2
Luovutetut alueet	-	2	-	1	4	2	5	3	-	1	1	1	-	1	4	-	4	6	10	5
Yhteensä	-	32	11	15	11	52	27	17	1	16	10	3	-	11	37	2	12	111	85	37

muun alan yritys = laivayhtiö
 osuuskauppa
 sairaala
 teoll.laitos
 urheiluseura

LIITE 4. Linja-autoliikennettä harjoittavat yhteisöt, %-jakautumat.

	– 1922				1923–28				1929–33				1934–39				Yhteensä			
	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys	Osuuskunta	Yhtiö	Osakeyhtiö	Muun alan yritys
Uudenmaan lääni	–	75	25	–	20	60	20	–	–	83,3	16,7	–	–	–	100	–	4,5	50	45,5	–
Turun ja Porin lääni	–	21,4	21,4	57,1	–	64,3	21,4	14,3	–	42,9	57,1	–	–	8,3	83,3	8,3	–	41,0	37,7	21,3
Hämeen lääni	–	64,3	14,3	21,4	6,3	56,3	37,5	–	25	50	25	–	–	28,6	71,4	–	4,9	53,7	34,1	7,3
Kymen lääni	–	66,7	33,3	–	22,2	44,4	22,2	11,1	–	–	–	–	–	–	100	–	14,3	42,9	35,7	7,1
Mikkelin lääni	–	–	–	–	–	40	40	20	–	50	50	–	–	–	–	–	–	42,9	42,9	14,3
Pohjois-Karjalan lääni	–	–	–	–	–	100	–	–	–	–	–	–	–	–	100	–	–	40	60	–
Kuopion lääni	–	–	–	–	33,3	16,7	33,3	16,7	–	–	–	–	–	50	50	–	20	30	40	10
Keski-Suomen lääni	–	100	–	–	12,5	62,5	12,5	12,5	–	75	–	25	–	25	50	25	5,9	58,8	17,6	17,6
Vaasan lääni	–	71,4	7	–	–	50	–	50	–	50	50	–	–	75	25	–	–	64,7	23,5	11,8
Oulun lääni	–	44,4	22,2	33,3	–	57,1	–	42,9	–	–	–	–	–	50	50	–	–	50	16,7	33,3
Lapin lääni	–	100	–	–	–	–	66,7	33,3	–	–	50	50	–	–	–	–	–	37,5	37,5	25
Luovutetut alueet	–	66,7	–	33,3	28,6	14,3	35,7	21,4	–	33,3	33,3	33,3	–	20	80	–	16	24	40	20
Yhteensä	–	55,2	19,0	25,9	10,3	48,6	25,2	15,9	3,3	53,3	33,0	10	–	22	74	4	4,9	45,3	34,7	15,1

LIITE 5. Toimintansa aloittaneet ja lopettaneet linja-autoliikennöitsijät.

Liikenteen aloittamisvuosi	–1922	1923–28	1929–33	1934–39	Yhteensä
	Al. Lop.	Al. Lop.	Al. Lop.	Al. Lop.	Al. Lop.
Oma ammatti liikennöimään ryhtyessä:					
I A Suuryrittäjä, tilanomistaja	2 2	3 2	– 1	– –	5 5
I B Ylempi virkamiehistö, akateemisesti koulutetut	3 3	8 6	– 2	– –	11 11
II A Teollisuuden ja kaupan pienryrittäjät, käsityöläismestarit	16 7	111 26	34 22	46 9	207 64
II B Alempi virkamiehistö, likeyöntekijät, työnjohtajat	5 4	19 8	3 5	5 3	32 20
III A Maanviljelijät, talolliset vuokraajat	5 3	51 13	11 15	10 8	77 39
III B Talollisen, maanviljelijän pojat	2 1	71 6	25 15	9 9	107 31
IV Käsityöammatin harjoittajat, ammattityöläiset	9 3	197 11	40 31	26 7	172 52
V A Teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa olevat erikoistumattomat ja sekatyöläiset	– –	24 5	7 6	– 3	32 14
V B Maalaistyöväki, palkolliset, torpparit	– –	5 1	1 1	– –	6 2
Yhteensä	43 23	389 78	121 98	96 39	649 238

LIITE 6. Yhtiöt toisen maailmansodan jälkeen aloitettujen linja-autoyrittäjien joukossa.¹

	1940-luku		1950-luku		1960–77		Yhteensä	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
Aloitetuista								
Yhtiöitä	4	3,3	22	11,4	35	12,8	61	10,4
Osakeyhtiöitä	34	28,3	63	32,6	82	29,9	179	30,5
Yhden henkilön nimissä	82	68,3	108	56,0	157	57,3	347	59,1
Yhteensä	120	100	193	100	247	100	587	100
Yritysmuodon muutos (osake-)yhtiöksi	25	20,8	35	18,1	91	33,2	151	25,7
Yritysmuodon muutos (osake-)yhtiöksi %		65,8		41,2		77,8		62,9
aloitetuista yhtiöistä								

¹ Taulukon tiedot on saatu Suomen Autolehden ja Linja-auton merkkipäivä uutisista, Linja-autoliiton 1958 ja 1967 tekemistä ja kirjoittajien suorittamista haastatteluista, erityisesti AM 68, sekä LAL:n vuosikirjoissa olevista jäsenluetteloista.

LIITE 7 PITKÄAIKAISET (yli 10 vuotta) LAL:N HALLITUKSEN JÄSENET: nimi, kotipaikka, varsinaisena ja varajäsenenä olemisaika sekä puheenjohtajuudet.

Ansio Kalervo, Jyväskylä	1935–65
Eskelinen J. M., Rovaniemi	1949–58
Hakola Uuno, Lestijärvi	1958–
Halonen Martti, Kuopio	1967–
Heinonen U. M., Turku	1934–44
Hietala Ari, Joensuu	1949–65
Holmström Holger, Loviisa	1968–
Honkanen Raimo, Mikkeli	1963–
Honkanen Toivo J., Mikkeli	1945–55
Huikkola Jaakko, Mäntsälä	1963–
Judén F. W., Helsinki	1928–63, pj. 1959, varapuheenjohtaja 35 vuotta.
Korpelainen Matti, Imatra, Viipuri	1940–52
Kosonen Aulis, Lahti	1964–
Kossila Esko, Kouvola	1958–
Lall Karl J., Vaasa	1964–
Luotonen Matti, Jämsänkoski	1965–74
Mölläri Paavo, Kemijärvi	1959–75
Mörö Arvo, Oulu	1951–62
Nieminen Heikki, Lauttakylä	1930–57, pj. 1933–52
Nurminen Pentti, Tornio	1961–
Nurminen Väinö, Jyväskylä	1960–77
Peltonen Aarre, Seinäjoki	1967–
Penttilä Yrjö, Tampere	1935–72
Pihlava Heikki, Pori	1963–
Pohjola Pentti, Oulu	1962–75
Rantasärkkä Kalle, Ahlainen	1948–
Ruponen Matti, Savonlinna	1951–73
Salima Arvo, Kotka	1948–59, pj. 1953–59
Salonen Uuno, Turku	1958–74
Sällälä Kauko, Helsinki	1958–75, pj. 1960–75
Tikkanen Ville, Kajaani	1962–
Toikkanen Reino, Lappeenranta	1954–71
Tommola Martti, Lahti	1957–
Tuokila Erkki, Uusikaupunki	1958–
Weckström Henrik, Vantaa	1963–
Vekka Jaakko, Hämeenlinna	1962–77
Viljanen Paavo, Lahti	1945–56
Vilkas Onni, Kotka	1960–
Vuorisalo Hannes, Muhos	1934–43

HAASTATTELUT

LAL 58 = LAL:n kirjehaastattelu v. 1958.

LAL 67 = LAL:n kirjehaastattelu v. 1967.

AM 68 = Aarne Mäkelän kirjehaastattelu v. 1968.

H = suullisen haastattelun suorittamisvuosi.

Nimi	Paikkakunta	LAL 58	LAL 67	AM 68	H
Aho Veikko A.	Arpela			x	
Ahola Matti	Vimpeli				69
Airikkala Alvar	Helsinki				73
Airikkala Eino	Riihimäki	x			
Aittomaa Aarre	Helsinki				77
Alamäki Vilppu	Ii		x		69
Andersson Aarne	Lohja	x			
Andersson Heikki	Turku				77
Ansio Kalervo	Jyväskylä				76
Anssila Anssi	Helsinki				77
Antila Antti	Ikaalinen			x	
Aula Olavi	Turku				66, 77
Björkqvist Nils E.	Pohjaslahti	x			
Blomqvist Sulo E.	Kajaani	x			
Bodman Olivia	Sideby				77
Eklund Lauri	Turku			x	
Eskelinen Eliina	Rovaniemi	x			
Esselström Hugo	Ähtävä	x		x	
Finérus Joel	Pusula			x	
Forsblom Paavo	Pornainen	x			
Forsman Anselm	Ähtävä				77
Frantsila Laila	Hämeenkyrö	x		x	
Förbom Yrjö	Turku				66
Grankvist Hjalmar	Sipoo	x	x		
Haapasalo Urpo	Kisko	x			
Haglund Oskar	Kaskinen		x		
Hakala Arvo	Raahе			x	
Hakanen Arvo	Honkilahti				77
Hakola Uno	Lestijärvi	x	x		
Haldin K. Arvid	Pietarsaari	x		x	70
Halikon Piirisairaala	Salo	x			
Halonen Emil	Varkaus			x	
Hartikka Kaarlo	Pyhtää	x	x		
Heikkilä Emil	Turku				67
Heino Aino	Mynämäki				77
Heino Toivo	Hinnerjoki	x			
Heinonen Uno M.	Turku				67
Heinonen Vilho	Parkano			x	77
Heinonen Yrjö	Turku	x			67
Helander Ville	Turku		x		
Henriksson Gotthard	Nauvo				66
Henriksson Werner	Porvoo	x			
Hernesniemi Niilo	Lappajärvi				70
Hietala Ari	Joensuu	x	x	x	

Nimi	Paikkakunta	LAL 58	LAL 67	AM 68	H
Hietala Hannes	Kemi		x		
Hietala Pekka	Joensuu	x			
Hoisko Allan	Alajärvi				69
Hokka Edvard	Lahti				73, 74, 77
Holmström Hjalmar	Loviisa	x	x		
Holmström Holger	Loviisa				77
Honkanen Aino	Mikkeli				74
Honkanen Raimo O.	Mikkeli				74
Honkola Sanna	Kuortane				70
Huikkola Jaakko	Mäntsälä				77
Hujanen Heikki	Iisalmi	x			
Husso Eino	Suonenjoki				77
Huttunen Pauli	Iisalmi	x			
Huttunen Vilho Jooseppi	Korso	x		x	
Hämeenniemi Kalle	Lapua	x			71
Hänninen Kyösti	Jyväskylä				70
Hänti Tauno	Laitila				77
Immonen Erkki	Helsinki	x			
Isotalo Eino	Pori	x			
Jalava Eino	Virrat				70
Jalkanen Sakari	Suonenjoki				77
Janhonen Oskar	Kotka	x			
Juhola Seeti J. J.	Pori	x	x		
Juslenius Yrjö	Karjala Tl.				66
Juvonen Seppo	Leivonmäki		x		
Jääskeläinen Ensio	Jyväskylä				76
Jääskeläinen Väinö	Rautalampi	x	x		
Kaarineva Matti Vilhelm	Urjala				77
Kaikkonen Paavo	Ammänsaari	x	x		
Kallio Kaarlo E.	Kauniainen	x			
Kallio Tauno	Kauniainen			x	
Kallio Väinö W.	Pyhäranta	x		x	
Kamunen Kalle	Kalajoki			x	
Kangas Antti	Alavieska	x		x	
Kanninen Viljo	Suonenjoki				77
Karhu Veikko	Paavola	x		x	
Kari Jaakko	Helsinki				78
Karppinen Hannes	Kuopio	x			
Keinonen Antti	Lauttakylä			x	
Keto Akseli	Turku		x		
Kjällman Runar	Porvoo			x	
Koiranen Eetu	Mikkeli	x			
Koivisto Aatos	Urjala				77
Koivisto Anna	Urjala				77
Koivisto Rafael	Jurva	x			
Kokko Kaarlo	Lumijoki	x			
Korhonen Vilho	Hankasalmi	x			
Korhonen Väinö	Sotkamo	x			
Korpelainen Matti	Tampere				77
Korsisaari Emil	Nurmijärvi			x	
Korvenoja Tauno	Somero	x			

Nimi	Paikkakunta	LAL 58	LAL 67	AM 68	H
Koskela Matti	Turenki	x			
Koski Aku	Tyrvöntö				73
Koski Eino	Tyrvöntö				73
Kosonen Antti	Mikkeli				74
Kossila Esko	Kouvola				77
Kosteikko Eero	Tampere		x		
Kovanen Frans	Tampere	x		x	77
Kultalahti Lydia	Evijärvi	x			70
Kuni Erik	Alavus				70
Kuokkanen Aatos	Helsinki	x			
Kurki Antti	Lappeenranta				74
Kyllönen Antti	Kuhmo	x			
Kyllönen Otto	Kuhmo	x	x		
Kyrö Tauno	Piippola		x		
Kyttälä Arvo	Loppi				73
Kyttälä Toivo	Loppi	x			73
Kämäri Hannes	Hauho				73
Laaksonen Artur	Rymättylä	x			
Lahdenranta Mikko	Pori	x			
Lahtonen Rafael	Naantali	x			
Laine Lempi	Salo			x	
Laine Pekka	Salo	x			
Lampola Aarno	Kyrö	x			
Lastunen Kalle Artturi	Kangasala			x	
Lauhkonen Jukka	Elimäki				77
Lauhkonen Emil	Elimäki		x		77
Laurila Heikki	Tyrvöntö				73
Lehtinen Hjalmar	Uusikaupunki				66
Lehtinen Pentti	Pukkila	x			
Lehtinen William	Lauttakylä			x	66
Leiniö Armas	Lieto	x			
Lievonen Olavi	Jyväskylä			x	77
Lindholm Sakari	Perniö				77
Lipponen Matti	Nurmes	x			
Lohiniva Paulus	Kauliranta	x			
Lotiva Einar	Lapinjärvi	x		x	
Lotila Viljo	Helsinki				77
Louhi Eero	Pori			x	
Lukkarinen Väinö A.	Lieksa	x	x	x	
Lumiaho Eero	Jalasjärvi	x			70
Lumikko Martta	Turku				77
Luukkala Aarne	Toijala				78
Långsved Onni	Kokkola	x	x		
Makkonen Toivo	Iisalmi	x		x	
Makkonen Väinö	Vieremä	x			
Martikainen Veikko	Lapinlahti				77
Mattson Sven	Helsinki				73
Mertanen Beeda	Polvijärvi	x			
Möisio Adrian	Parkano				70
Mylläri Mauno	Peräseinäjoki				70
Mäkelä Enne	Myllymäki	x			

Nimi	Paikkakunta	LAL 58	LAL 67	AM 68	H
Mäkelä Lauri	Tyrnävä				77
Mäki Kustaa	Yläne				77
Mäkilä Artturi	Karjala Tl.		x		
Mäkinen Volmar	Turku	x	x		67
Mäkipeska Hannu	Kauniainen			66, 67, 77, 78	
Mäkkylä Nestor	Ikaalinen	x			
Männikkö Alfred	Vimpeli				69
Männikkö Toivo	Viiala				77
Mäntylä Anton	Luopioinen				73
Määttä Veikko	Kajaani				77
Mörö Arvo	Oulu	x	x		
Möttö Lauri	Kitee				77
Niemelä Edvin	Kotka		x		
Niemelä Jussi	Ilmajoki				70
Niemi Aleks	Kuortane				70
Niemi Saima	Hamina		x		
Niemi Vilho	Hämeenlinna				73
Nicmincn Heikki	Lauttakylä	x			
Nieminen Vaito Aatto	Saarijärvi	x		x	
Nieminen Yrjö	Padasjoki	x			
Niinikoski Jalmari	Pori		x		
Nikkola Hanna	Alavus				70
Nironen Viljo	Mikkelin mlk.	x			
Nyström Johan	Helsinki	x			
Nyström Valdemar	Perniö		x		
Ojala Eino	Tampere			x	
Ojala P.	Merikarvia			x	
Oksanen Helvi	Turku				68
Okslahti Jussi	Forssa	x		x	
Onkinicmi Linda	Liekksa	x			
Oras Kosti	Rauma	x		x	
Orrenmaa Heikki	Kauhava				70
Paasikivi Yrjö	Lokalahti			x	
Paila Veli-Pekka	Helsinki				78
Partanen Hilja	Mikkeli				74
Paulamäki Paavo	Jalasjärvi				70
Paunu Matti	Tampere				77
Paunu Pentti	Tampere			x	
Pekola Esko	Hämeenlinna				77
Pekola Paavo	Koski Hl.		x		
Peltola Jussi	Laihia				70
Peltonen Aarre	Seinäjoki				70
Peltonen Eino	Kauhajoki				70
Peltonen Juho	Seinäjoki	x			
Pelttari Viljo	Ylihärmä				70
Perälä Fredrik	Lappajärvi				70
Petman Kauno	Nastola	x			
Pihlaja Eino	Kauhajoki				70
Piispanen Eino	Jurva				70
Pirttijärvi Eino	Oulainen	x			
Pirttijärvi Joonas	Oulainen	x			

Nimi	Paikkakunta	LAL	LAL	AM	H
		58	67	68	
Pirttijärvi Matti	Oulainen	x			
Pirttijärvi Otto	Oulainen	x			
Pirttijärvi Väinö	Oulainen	x			
Pitkäjärvi Urho	Lavia	x		x	
Pohjola Pentti	Oulu	x			
Poltto Toivo	Ylihärmä				70
Puntola J.	Evijärvi				70
Päkkilä Johan	Haukipudas	x			
Pöljö Reino	Lappeenranta				75
Raiskio Väinö	Isojoki	x			
Raitio Tauno	Taivassalo				66
Ranta Yrjö	Lauritsala	x			
Rantasärkkä Kalle	Ahlainen	x	x		71
Rasinperä Ville	Kuortane				70
Raunio Erkki	Hämeenlinna				73
Rikala Ilmari	Tampere				77
Rinta-Kanto Eino	Kurikka				70
Rintala Nikolai	Lappajärvi				70
Ritola Mauri	Ilmajoki				70
Ruohonen Einari	Kauhajoki				70
Ruponen Matti	Savonlinna	x		x	
Röman J. A.	Jämsä	x		x	
Saari Oskari	Helsinki	x			
Saarinen Viljo	Helsinki				78
Salmela Ossi	Simo			x	
Salonen Albin	Kortesjärvi	x			70
Salonen Eero	Isojoki	x			
Salonen Kosti	Naantali	x			
Salonen Niilo	Naantali	x			
Salonen Uuno	Turku		x		66
Sarpo Aarre K.	Seinäjoki				70
Satuli Olavi	Helsinki			x	
Siekkeli Arvo	Lappeenranta				75
Siipola Heikki	Turku	x			
Sillanpää Tauno	Helsinki				78
Siloma Toini	Reisjärvi	x			
Silvonen Viljo	Padasjoki	x			
Sirola Åke	Helsinki	x			
Simpanen Viljo	Mikkeli				74
Sookari Väinö	Luvia	x			
Sorjanen Charles	Urajärvi		x		
Sukula Väinö	Mäntsälä	x			
Sundkvist Vilhelm	Purmo	x			
Suojärvi Antti	Pirkkala			x	
Suomen Matkatoimisto Oy	Helsinki	x			
Suominen Anna-Maria	Turku	x			77
Suursara Kaarlo	Tampere				77
Svahn Veli	Mikkeli				74
Syrjälähti Eevert	Varkaus				74
Sörensen Pekka	Turku				78
Tappura Paavo	Tampere		x		

Nimi	Paikkakunta	LAL 58	LAL 67	AM 68	H
Teir Gunnar	Sideby				77
Tervo Martti	Pusula	x			
Tiura Artturi	Kuru	x		x	
Toikkanen Reino	Lauritsala			x	
Toivanen Antti	Savonranta	x			
Tommola Usko	Kemijärvi	x			
Toukonen Mauno	Ilmajoki				70
Tuimala Vilho	Tampere				77
Tukiainen Viljo	Lauritsala	x			
Tuokila Erkki	Uusikaupunki				66
Tuomi Viljo O.	Imatra	x			
Tuominen Emil	Mäntsälä	x			
Tullinen Aati	Kangasniemi				74
Turku Antti	Lappeenranta	x			
Turunen Paavo	Mikkeli				74
Törmä Kosti	Oulu			x	69
Ulsti Reino	Vammala				77
Uusitalo Sauli	Ylihärmä				70
Valjakka Matti	Mikkeli				74
Varje Uolevi	Helsinki				77
Vauhkonen Veijo	Mikkeli				74
Weckström Henrik	Vantaa				77
Vekka Erkki	Hämeenlinna	x			
Vekka Jaakko	Hämeenlinna	x			
Vekka Pentti	Hämeenlinna	x			
Vekka Yrjö	Hämeenlinna	x			
Vesiluoma Pentti	Alahärmä				70
Wiik William	Pietarsaari	x			
Viitala Emil	Alavus	x			70
Viitanen Lauri	Tampere	x	x		
Viitaniemi Lauri	Alajärvi				69
Viljanen Paavo	Lahti	x		x	
Vilkas Onni	Kotka	x		x	77
Voutilainen Juho	Mikkeli				74
Ykspetäjä Hannu	Virrat	x			70
Yliluoma Viljami	Kauhava				70
Åberg Nils Olof	Helsinki	x			
Ölander Harry	Nauvo	x			

Hakemistot

HENKILÖ- JA YRITYSHAKEMISTO

Aalto Armas 444
Aalto Arvi 368
Aalto Inkeri 450, 529
Aaltonen 260
Aaltonen Emil 61
Aarni Keskinäinen Vakuutusyhtiö 542
Aero Oy 260
Ahlgren Paul 58
Ahlqvist Viktor 31
Ahlström Oy 210
Aho Eelis 106
Aho Veikko 470
Ahola Matti 157
Ahola S. J. 368
Ahonen Juho 86
Airaksinen Aarne J. 419, 489
Aittomaa Jalmari 430, 439, 465, 500, 513, 515
Ajokki Oy 233, 289, 353, 357, 366
Alajääskö Antti 265
Alamäki Vilppu 426, 458, 470, 499
Alavuden Matkailuauto 60
Alhonen Bruno 468
Alhonen & Lastunen (Oy) 428, 465, 514, 549
Oy Alkoholiliike Ab 484
Alm E. 124
Andersin Bruno 59
Ansas, F. F. 423, 454
Anttila Antti 460
Anttila 101
Arima Lauri 458
Arvela Verner 58, 459, 466, 500
Astala L. 368
Auma Koneliike 499
Autoilijain Vakuutus Oy – Automobilisternas
Försäkrings Ab 497
Autoilijain Vakuutusyhtiö 496
Autoilijat, Keskinäinen Vakuutusyhtiö 497
Autokarossi ja koritehdas 176
Autokori Oy 177, 289, 357
Oy Autokorirakenne Ab 357, 366
Autokoritehdas 176
Autokoriteollisuus Oy 289
Autokorjaamoiden Oy 210
Autolautta Oy 536, 537
Autolinjat Oy 265
A/B Automobil O/Y (Haaga) 32
Autonomistajain Keskinäinen Vakuutusyhtiö
497, 542
Oy Autotarvike Ab 460
Autoyhtymä »Ylimaa» 60

Backholm 260
Baudry 20
Bensiinin-Kuluttajain Oy 496
Blomfelt Karl 488
Blomqvist S. E. 464, 465, 529
Bodman Frans 428
Bremer V. 127
Bäck Ernst 426
Bäck Justus 426
Bärs William 36
Bärts Oskar 60
Castrén Jalmari 183, 186, 187, 190, 198
Danska Hugo 459, 481
Oy Delta-Plan Ab 366
Diesel Rudolf 167
Eerola & Sonkkila 499
Eklund 260
Eklund Lauri 431, 530
Elanto r.l. 210
Enso-Gutzeit Oy 462
Eriksson Ville 33, 417, 420
Erkkilä Kalle 458
Erkkilä Oskari 458
Erkkilä Oskari ja Kalle 60
Eskelinen J. M. 221, 254
Eskola N. 58
Espoon Auto Oy 523, 525
Esselström Hugo 428
Oy Esso Ab 545
Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy 459, 464
Evon metsäkoulu 480
Fabritius 208
Fennia Vakuutusosakeyhtiö 496
Finérus Joel 427, 431, 434
Finne & Beijar 260
Flodström K. J. 51
Franck Erik 458
Frantsila Johannes 481
Frantsila Martti 481
Friitalan Nahkatehdas 496
Färdig 499
Färling Erkki 210
Förbom Yrjö 167
Georg Holm & Co 33
Grandell Jalmari 499
Grankvist Hjalmar 422
G. R. Grundström Oy 177

Haapaveden auto-osakeyhtiö 60
 Haglund Mats 73, 117, 182
 Hakala Arvo 422
 Haldin K. Arvid 424, 458, 463
 Ab Haldin Oy 289, 290, 357, 366
 Ab Haldin & Rose Oy 82, 83, 87, 117, 458, 465,
 466, 495, 502, 524, 525
 Haijanen Oy 265
 Halikon piirisairaala 462, 526
 Halilan parantola 462
 Hallamaa 221
 Halonen Emil 427, 465, 466, 468, 470, 485, 523
 Hamari U. 176
 Hankkija r.l. 210
 Hans Koch & C:o 61
 Hartikka Kaarlo 417, 424, 425, 459
 Hartolan Osuusmeijeri 424, 462
 Hauhon Auto 59
 Heikkilä Alma 459
 Heikkilä Emil 499
 Heikkilä Lauri 459
 Heikkilä Paavo 432
 Heikkinen Jafet 84, 110, 420
 Ilcilalan vcljckst 60
 Heimo August 420
 Heinjoen Osuuskauppa 462
 Heinonen Uno M. 466, 511
 Heinonen Vesa 420, 459
 Heinonen Vilho 429, 515
 Heinonen Yrjö 430, 468, 481
 Heiskanen 260
 Heiskanen Johan 89, 440
 Helander E. J. 125
 Helander Kalle 466
 Helander Ville 427, 487
 Helkamo Aarne 310, 320, 370, 536, 537, 539,
 541
 Helle & Salonen 260
 Oy Helsingin Autokoritchdas Ab 177, 289, 357
 Helsinki – Maaseutu – Liikenne Oy 459, 524,
 525
 Hepo-oja 260
 Herlevi Leander 35, 440
 Hietala Ari 141, 237, 467, 469, 530
 Hietala Hannes 460
 Oy Hietalahden Sulkutelakkaja Konepaja 168, 208
 Hietalan Linja Oy 525
 Hietapakka Kusti 481
 Hihnala Väinö 444
 Hilden & Suoniemi 260
 Hirvonen Ilmari 466
 Hoisko Eino 57
 Hokka Edvard 423, 440, 468, 480
 Holmström H. J. 82, 320, 419, 422, 465, 466,
 524, 525
 Honka J. 487
 Honkanen, Nojonen & Hälikkä 101
 Honkanen Toivo J. 92, 159, 464, 466
 Honkanen Toivo J. ja kumppanit 466
 Honko Jaakko 59
 Huittisten Osuuskauppa 424, 461
 Hurttia Vihtori 442
 Husso Eino 549
 Huttunen Juho 423, 440
 Huttunen Vilho J. 158, 423, 470
 Hyrylän Liikenne Oy 364, 529
 Häkkänen Klaus 51, 100, 253, 269, 292, 368
 Hälikkä Nestor 466
 Hänninen Kyösti 60
 Hääväläinen 499
 Imatran Turistiautoliikenne 117
 Imatra Vakuutusyhtiö 496
 Imbert 208
 Inkinen Tuomas 442
 Isotalo Eino 459
 Isotalo Frans 459
 Isotalo V. 59
 Itä-Savon Liikenne Oy 260
 Jaakonsaari Matti 59, 458, 464
 Jahkonen Eemil 480
 Jalkanen Aaro 423, 549
 Janhonen Oskar 466
 Jansson S. Wilhelm 184
 Jauhiainen Fredrik 422
 Jokelainen G. A. 60
 Jokimies Arvo 481
 Jokinen Arvo 448
 Jokinen Johan V. 419, 448
 Jokinen Ossi 448
 Jokioisten – Forssan Rautatieosakeyhtiö 526
 Judén Fredrik W. 253, 420, 458, 488, 539
 Judén & Kumpp. 458
 Juhola Seeti J. J. 424, 459
 Juntunen V. 139
 Juslenius Yrjö 436
 Jussila Anton 423
 Jussilan Autoliike Oy 423, 529
 Juvonen Väinö 426
 Jyväskylän Liikenne Oy 260, 524, 525
 Jäderholm Georg 34
 Jämsen Jaakko 31, 458
 Jämsän autoyhtiö 59
 Jämsänkosken Liikenne Oy 525
 Järveläinen 435
 Jääskeläinen Aimo 277
 Jääskeläinen Väinö 427
 Kaarakainen Juho 440
 Kaarineva (Karvanen) Matti Vilhelm 439, 550
 Kaattari Matti 430
 Kainuun Liikenne Oy 525
 Kainuun Linja Oy 526

Kaire Harald 499
 Kaislo Viljo 439, 440
 Kaitala J. 260
 Kajaanin Kaupunkilinjat Oy 529
 Kajas Kalle 536, 548
 Kajosmaa Marjatta 540
 Kalajoen Linja Oy 449
 Kallio 187
 Kallio Väinö 429, 459
 Kalliosalmi R. E. 31, 458
 Kamunen Kalle 264, 520
 Kangas Antti 428, 449
 Kannaksen Liikenne Oy 516
 Kannaksen Matka-auto Oy 459, 464, 466, 516
 Kannisto Sulo 449
 Kansanaho U. 146
 Karhu Veikko 429, 469
 Karjala Vakuutusyhtiö 496
 Karjalan Linja-auto Oy 459
 Karppinen Hannes 123, 170
 F. A. Kasevan autokoritehdas 176
 Kautsisen auto 60
 Keinonen Antti 122, 421, 426, 429, 438, 459, 485
 Keinonen Jalmari 438, 459
 Kemijärven Höyryvene Oy 199
 Kemi Oy 479
 Kemin Autoilijat Oy 460, 479, 480
 Kemin Into Voimistelu- ja Urheiluseura 462
 Kemin Työväen Auto Oy 460, 479
 Kerola Matti 122
 Keravan Auto 58
 Kerttula Akseli 466
 Keto Adolf 427
 Keto Akseli 427
 Keto-Seppälä V. 168
 Keto-Seppälä V. Oy 524, 525
 Kettunen 60
 Kettunen Albin 464
 Kettunen Heikki 420
 Kiitokori Oy 357, 366
 Kirjavainen Eeti 431
 Kittilän autoyhtiö 60
 Kivelä Emil 449
 Kivelä Veikko 449
 Kivijärven autoyhtiö 60
 Kjällman Runar 420
 Klemetti Johan E. 449
 K. Nummela Oy 357
 Koiranen Jalmar 419
 Koivistoinen 427
 Koiviston Auto Oy 218, 231, 458, 516, 525
 Koivisto Pentti 432
 Koivisto Toivo 466
 Kokkolan Linja-autoliikenne Oy 260
 Konkola Severus 419
 Velj. Korhonen 162
 Korhonen Väinö 449
 Korpelainen Matti 253, 466
 Korpivaara & Halla Oy 154, 155, 167, 176, 488, 489, 491, 503
 Korpivaara Juhani 488, 491, 503, 517, 540, 552
 Korsisaari Emil 432, 459
 Korvenoja Kustaa 59
 Korvensuun Korjaamo ja Ajokalutehdas 176
 K. ja V. Kosken autokoritehdas 176
 Kosken osuuskauppa 461
 Koski Aku 480
 Koskinen V. A. 113
 Kossilan Liikenne Oy 464, 524, 525
 Kosteikko Eero 426, 470, 480
 Kosteikko Herman 426, 480
 Kosteikko Verner 426, 480
 Kotkan Linja-auto Oy 207, 260, 465, 466, 529
 Kovanen Aleksis 464
 Kovanen Frans 114, 115, 429, 470
 Kreula Arvo 459
 Krootila Ilpo 344
 Kuopion Liikenne Oy 465, 523, 525
 Kuoreveden – Mäntän osuusmeijeri 526
 Kuortaneen Matkailuauto 60, 150
 Kurikan auto 60
 Kurttila Jaakko 426, 458
 Kurun Auto-osakeyhtiö 59
 Kuru – Laivayhtiö 419
 Kuusjoen Auto Oy 458
 Kyllönen Antti 444, 468
 Kyllönen Otto 148, 382, 425, 444, 468
 Kyrklund Harald 208
 Kyrö Tauno 426, 435
 Kyttälä Arvo 441
 Kyttälä Pauli 441
 Kähkölä Ville 450
 Kämäri Hannes 480
 Kämäräinen Taneli 449
 Kärpijoki Kustaa 487
 Laakso Janne 464
 Laaksonen 260
 Lahden Autokori Oy 283, 357, 366
 Lahden Liikenne Oy 524, 525
 Lahtonen Rafael 422
 Laine 260
 Laine Pekka 58, 442
 Laine Yrjö 523, 533, 537
 Laitilan Auto Oy 458
 Laitilan Osuuskauppa 424, 461
 Lammin Osuuskauppa 59, 462
 Lampi Erkki 145
 Lapinniemen Autoliike Oy 470
 Lappeen Osuus-Auto r.l. 72, 87, 175
 Lastunen K. Artturi 468
 Lauhkonen Emil 425, 444, 459, 481

- Lauhkonen Uno 425, 444, 453
 Laukkarinen Otto 423, 440
 Lauttakylän Auto Oy 233, 420, 426, 444, 459,
 465, 466, 485, 524, 525, 552
 Leander Kaarlo 58, 61, 62, 490, 492, 501
 Lehtimäki 260
 Lehtinen 260
 Lehtinen Pentti 444, 529
 Lehtinen William 444, 459
 Lehto E. J. 187
 Lehtonen 260
 Lehtonen Eino 431
 Leino & Kump. 418, 428, 459, 467
 Leppänen Kaarlo 427, 430
 Leppävaaran Liikenne Oy 524
 Levin Johan 26
 Lievonen Oskari 424, 436
 Lievonen & Rikkinen 465
 Liikanen 296
 Oy Liikenne Ab 420, 458, 465
 Liikenne Keskinäinen Vakuutusyhtiö 542
 Liikenne Vakuutusosakeyhtiö 497, 503, 505
 Liikennöitsijän Autokori Oy 178
 Liitto Osuusliike 506
 Lillqvist Joel 36
 Lindblom (Lehessalo) Eino 466
 Lindblom Volter 428
 Linder 26
 Lindfors (Laesvuori) Väinö 501
 Lindholm Sakari 530
 Lindqvist Oskar 167, 430
 Lindroos (Livo) Hannes 440, 487, 501,
 510–512
 Linja-auto Keskinäinen Vakuutusyhtiö 497,
 542
 Linja-autoilijain Asematoimisto 511
 Linja-Ruponen Oy 524, 525
 Linnasaaren Auto-osuuskunta Voima 459, 460
 Lipponen Matti 444
 Lohiniva Paulus 106
 Oy Lohjan Liikenne Ab 464, 524, 525
 Lomma Niilo 176, 233
 Lotila Einar 459
 Louhi Eero 429, 459
 Lounais-Suomen Matkailutoimisto 501
 Lucander E. 267
 Lukkarinen Väinö A. 425, 465, 485, 550
 Lumiaho Eero 447
 Lumikko Erik 445, 470
 Lumikko Martti 445
 Lundgren 260
 Luokkanen Albin 464
 Luopioisten autoyhtiö 59, 174
 Luopioisten Höyrylaiva- ja Auto Oy 59, 419,
 462
 Lustig Onni 529
- Luukas Wille 440
 Luvian Liike Oy 427
 Luvian Osuuskauppa 427, 461
 Långsved Onni 426, 452, 490, 530
 Länsi-Kalmarin autoyhtymä 60
 Länsi-Linjat Oy 438, 460, 465, 523–525, 530,
 539, 552
 Lönnroth Arvo 186, 187, 188, 189, 368
- Maapohja Osuusliike 461
 Maarian Matkailu Oy 426, 458
 Maaseudun Autoliitto 487
 Majalainen Paavo 529
 Majors Sigurd 260, 431
 Makkonen Toivo 525
 Malin Lempi 489
 Malinen Kalle 464
 Malmin ajokalutehdas 35, 176
 Malmin Linja-auto Oy 459, 464, 465
 Mannermaa 60
 Mannsten 101
 Mansikka Tuomas 55, 59, 458, 464
 Mars Pikatoimisto 501
 Marttila 146
 Maskun Auto Oy 530
 Matikka Veljekset 458, 499
 Matka-autot Oy 233, 466, 524, 525
 Matka-autot Oy asematoimisto 501, 510–512
 Oy Matkahuolto Ab 143, 144, 236, 489, 497,
 499, 501–507, 509, 511, 518, 519, 530, 531,
 536, 538–540, 543–547, 552, 553
 Matkustajain Auto Oy 459, 529
 Mattsson Sven 253
 Mehtälä Tauno 489
 Merimö 202
 Messukylän Auto-osuuskunta 526
 Metsävainio Olli 547, 548
 Meurman Jalmar 25
 Mielikkälän Auto Oy 59
 Miikkulainen 464
 Mikkola 60
 Mikkolainen K. A. 114, 116, 464, 481
 Molin Akseli 25
 Moisio Adrian 438, 460
 Mononen Anton 462, 516
 Murtomaa L. 368
 Mustonen Heikki 437, 550
 Mustonen J. 368
 Muurasjärven Osuuskauppa 461
 Myllymäki Jussi 438, 460
 Mylläri Atte K. 153, 420
 Mynämäen Osuusliike 461
 Mäki Jaakko ja Tuomas 530
 Mäki Kustaa 438, 446, 449
 Mäkilä Artturi 428
 Mäkinen 260

Mäkinen Volmar 126, 138, 139, 426, 458, 459,
 466, 487
 Mäkipeska Hannu 321, 340, 433, 537, 539, 541
 Mörö Arvo 470, 513
 Mörö Jussi 437, 470
 Möttö Kalle 419

 Nagu Trafik Ab – Nauvon Liikenne Oy 528
 Niemi S. 260
 Nieminen Arvo 459
 Nieminen Heikki 58, 459, 499, 503, 534, 539,
 553
 Nieminen Kalle 550
 Nieminen Toivo 176
 Nieminen, Veljekset 458, 479
 Niinikoski Jalmari 425, 429, 438, 459, 467
 Niinisalo Arttur 464
 Oy Nikolajeff Ab 27, 35, 167
 Nisula Juh 449
 Niukkanen Juh 210
 Nobel-Standard 502, 503, 506, 507, 509
 Nojonen Onni 466
 Nordberg Eero 60
 Nordlund Emil 420
 Noro Leo 267
 Norppa Urho 449
 Nousiaisten Osuusliike 461
 Nuijamaan Auto Oy 462
 Nuijamaan Höyrylaiva-Osuuskunta 419, 462
 K. Nummela Oy 357
 Nurmeksen Auto Oy 444
 Nurmijärven Linja Oy 432, 459
 Nyström Valdemar 428

 Oja Hannes 60
 Ojala 260
 Ojala Eino 428, 438, 467
 Ojala Juh 449
 Ojala Sulo 438
 Ojala Vihtori 426, 427, 431
 Ojala Väinö 438
 Okslahti Jussi 425, 543, 470
 »Olli» 263, 290
 Ollila Arvid 449
 Onni Atte 421
 Oras Kosti 417, 425, 449, 470, 494
 Osanen Otto 33
 Osara N. A. 368, 372
 Osuustukkukauppa r.l. 210
 Oulaisten Liikenne Oy 450, 525
 Oulujärven Laiva Oy 117
 Oulun Auto Oy 60
 Oulun Linja-autot Oy 260
 Oulun Osuuskauppa 428, 462
 Ouni Väinö 59
 Outinen A. 464

 Paatero Oskari 59
 Paasikivi Yrjö 470
 Paaavela Paul 307
 Packalen 430
 Palmu Lauri 59
 Palsala 260
 Parvela 260
 Paunu Väinö 75, 232, 415, 417, 424, 464 – 467,
 550
 Paunu Väinö Oy 233, 260, 284, 417, 479, 481,
 524, 525
 Pekkarinen Aino 550
 Pekola Paavo 422
 Pellervo-seura 460
 Peltonen 260
 Peltonen Emil 419
 Peltonen Juh Emil 123, 185, 464, 465
 Penko Oy 357
 Penttilä Esko 523, 539
 Penttilä, Veljekset 458
 Penttilä Yrjö 460, 481
 Perko Erland F. 440, 468, 481, 487
 Perttula Matti 432
 Petsamon Auto 115
 Petsamon Liikenne Oy 101, 127
 Pettersson Torsten 35, 440
 Pielaveden Auto-osuuskunta 459
 Piesa Jalmari 60
 Pietarila Janne 60
 Pietilä 429
 Piipponen Oskar, Oy 529
 Piispanen H. M. 466
 Pirttijärvi Joonas 450
 Pirttijärvi Matti 241, 450
 Pispala Ville 480
 Pispalan Auto Oy 460, 479
 Pitkäljärvi Urho 228, 527, 529, 530
 Pitkäljärvi Valdemar 481
 Pitkäljärven tehdas 237
 Pohjoismaiden Auto-tuonti Oy 175
 Pohjola Jaakko 344
 Pohjola, Vakuutusyhtiö 496, 497, 502
 Pohjola Oy, Velj. 525
 Pohjola, Vakuutusosakeyhtiö 496, 497, 502
 Pohjola Oy, Velj. 525
 Oy Pohjolan Liikenne Ab 296, 369, 371, 372,
 373, 516, 517, 533, 538
 Pohjolan Turistiauto Oy 530
 Porin Liikenne Oy 260, 424, 459
 Porin Linja-auto Oy 260, 459
 Pudasjärven Osuuskauppa 60, 461
 Puistokahvila 506
 Pulkkilanharjun Liikenne Oy 530
 Punkalaitumen Osuusmeijeri Oy 462
 Putula E. 114
 Putula Toivo 530

Pyhäjoen Auto Oy 60
 Pyhärannan Linja-auto Oy 459
 Pynnönen Elis 464
 Pyykkö Juho 437
 Pyörtänä 296
 Pälkäneen Autoyhtiö 59
 Pölkki Juho 23

Rainio Atte 262, 503, 504
 Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö 25
 Rajala (Oy), Linjaliike 464, 525
 Rajamaa Matti 429
 Rannikkolaisten Autoyhtymä 458
 Rantanen Kaarlo 423
 Rantaperkiön Auto-osuuskunta 479
 Rantasärkkä Kalle 430, 444, 481
 Rantsilan Osuuskauppa 60, 461, 526
 Rauman Auto Omnibusyhtiö 423
 Rauman Linja-auto Oy 423
 Rauman Matka-autot Oy 502, 519
 Raunio E. 368
 Rautakirja Oy 539, 544
 Rautjärven Auto Oy 426, 480
 Kavila 263
 Reisjärven Osuuskauppa 461
 Reunanen Yrjö 440, 479
 Riistaveden uusi höyryveneosakeyhtiö 419
 Rikala Ilmari 550
 Rikkinen Toivo 88, 90, 491
 Rimhanen Kauko 101
 Rindell 260
 Rinne E. 536
 Ristola Viktor 33, 34, 417, 439
 Roos H. 368
 Roos-Koljo Theodor 481, 484
 Rothström Nils 497
 Rovaniemen Auto 60
 Ruohomaa Frans 158
 Kuoho Uolevi 321
 Ruponen Matti 119, 223, 237, 420, 437, 438,
 463, 464, 466, 516
 M. Ruponen Oy, Linja-autoliike 465
 Rupp Robert 442
 Rusi Taavetti 516
 Ruskon Auto Oy 458
 Ryynänen 140
 Räyriingin autoyhtiö 60
 Röman J. A. 429, 462

Saarijärven Autoyhtiö 60
 Saarikivi T. 59
 Saarikko Elli 550
 Sacklén Arne 459, 529
 Saimaan Osuus Auto 459, 460, 525, 526
 Saima, Hotelli 499
 Sairio Kalle 162

Salima Arvo 538, 539
 Salla, Osuusliike 171, 424, 462, 526
 Salmela Jens 443
 Salminen J. 61
 Salokoski Toivo 458
 Salonen 260
 Salonen Eero 431
 Salonen Toivo 440
 Salonen Uuno 425
 Sammaljoen autoyhtymä 59
 Sampo, Keskinäinen Vakuutusyhtiö 496, 497,
 502
 Sarkki Eino 460
 Sarkki Taavetti 460
 Satakunnan Liikenne Oy 233, 425, 429, 438,
 459, 465, 524, 525
 Satuli Olavi 428, 431, 452
 Satuli Pauli 428, 431
 Saura E. 368
 Savo-Karjalan Linja Oy 464, 467, 525
 Savonlinja O.Y. 93, 206, 212, 233, 237, 256,
 284, 286, 384, 464, 466, 495, 524, 525, 550
 Seppelin 260
 Seppälä Leo 59
 Seppälä Vilho 423
 Oy Shell Ab 502, 503, 506, 507, 509, 545
 Sideby Trafikbolag 428
 Siikajoen Osuuskauppa 60, 461
 Sillanpää Tauno 497
 Sipilä Arvo 511, 541, 548, 553
 Sjöholm & Bergström 260
 Soini Yrjö 533
 Someron Auto Oy 423
 Someron Autoyhtiö 59, 423
 Someron Linja Oy 138, 139, 440, 459, 465, 466,
 524, 525
 Sookari Väinö 427
 Sorjanen Charles 419, 423
 Šormanen (Sohlman) Jussi 490 491, 503, 532
 Sorsavirta Kaarlo 423
 Sorvalin Auto-osuuskunta 459
 Sotkamon autoyhtiö 60
 M. G. Stenius Oy 32
 Stenroos J. L. 29, 30, 420, 421
 Stenroos Vilho 125
 Stockmann G. F. 32
 Stuckey William Henry 23
 Sukula Niilo 101, 237
 Suojärvi Antti 436, 437, 467
 Suojärvi Matti 437
 Suomalainen A. 165
 Suomalainen Nafta Oy 497
 Oy Suomen Autoteollisuus Ab 162, 231, 282,
 289, 361
 Suomen Gummitehdas Oy 127, 166, 265
 Suomen Matkatoimisto 180

Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta r.l. 210
 Suomen Turistiauto Oy 312, 524, 525
 Suomen Vanne ja Likasuojustehdas 176
 Suonenjoen Auto Oy 480
 Suutela Lauri 423, 440, 459, 501
 Suvanto Kaarlo 439
 Svartbäckin Auto-osuuskunta 526
 Svenska Karosseri Verktääderna Ab 290
 Svensson 260
 Oy Sysikaasu Ab 210, 238, 517
 Säippä H. 60
 Säippä K. V. 32
 Säkijärven kunta 419, 458, 515
 Sällälä Kauko 523, 539, 541
 Säpyskä Väinö 25, 418
 Särkisalón Linja Oy 530
 Sääksmäen auto 59
 Söderberg A. 503
 Söderlund Vilho 440
 Söderman 260
 Söderström V. 127
 Sörman E. J. 440

 Tahvanainen 429
 Tainionkosken—Imatran Auto-osuuskunta 459
 Taipalsaaren kunta 526, 529
 Tala & Pentti 499
 Tammissuon Auto-osuuskunta 459, 480
 Tampereen Autokoritehdas 176
 Tampereen Autoyhtiö 479
 Tampereen Liikenne Oy 225, 233, 269, 418,
 460, 465
 Tanner Väinö 210
 Tappura PaaVo 425
 Tarvasjoen Auto Oy 480
 Tervaöljy Oy 245, 288
 Tervo Edvard 438
 Tervo Oiva 438
 Tervolan Osuuskauppa 526
 Tieliikenne Oy 495
 Tienhaaran Auto Oy 176, 287, 458, 465, 466,
 516
 Tikkanen A. 60
 Tikkanen Ville 529
 Timgren F. 502
 Tiura Artturi 124, 213
 Tiura A. Oy 525
 Toijalan Sementtivalimo 490
 Toikkanen Reino 428
 Toikkanen Yrjö 428, 438, 462, 516
 Toivanen Antti 529
 Toivanen Erkki 529
 Tollet Bruno 24
 Tommola Martti 548
 Tommola Toivo 253, 458
 Toppilan Kenkätehdas 177

 Torckelin Liikenne Oy 459, 464, 466
 Tourunen August 175
 Trapp 499
 Tuimala Vilho 514, 549
 Tuokila Väinö 444, 480
 Tuokkila J. E. 108
 Tuokkola J. E. 172
 Tuovinen Onni 260, 480, 513
 Turku Antti 419
 Turun Autokoritehdas 176
 Turun Auto-Omnibusyhdistys 485, 487
 Turunen V. 59
 Turun Liikenne Oy 260, 440, 459, 466
 Turun Osuuskauppa 461, 511
 Turun Rautateollisuus- ja Vaunutehdas 176
 Turun Seudun Matka-autot 465, 466
 Työväen Osuusliike r.l. 462
 Tähtivuori Vihtori 481
 Törmä Kosti 428, 432, 452
 Töysä Jussi 221

 Oy Vaasan Omnibus 260
 Wahlsten 260
 Vahtera Frans 427
 J. Vainion Liikenne Oy 530
 Walander & Kumpp. 479
 Valle Otto 246
 Vallin auto 126
 Valppu Jaakko 139, 248
 Valpp & Juntunen 180
 Vanajan Autotehdas Oy 349, 361
 Vapaaliitto Alku 469, 513
 Varkauden Auto Oy 357
 Varpasten Auto-osuuskunta 459
 Wasz Hugo 55, 58, 440, 480
 Weckström Henrik 523
 Vegelius 208
 Vehmaan Osuuskauppa 461
 Vehmalaisten Osuusliike 461
 Vehoniemi K. 59
 Veijalainen Juho 443, 464
 Veikot, Urheiluseura 462
 Veitsiluoto Oy 210
 Vekka Jaakko 448
 Vekka Liikenne Oy, Velj. 260
 Vento Toimi 526
 Ventoniemi Väinö 525
 Werkko, Osakeyhtiö 489
 Vesanen 247
 Vesma 260
 Wessman 260
 Vienola J. 197
 Vihdin Auto Oy 58
 Oy Wiima Ab 366
 Viinikan Auto Oy 260, 501
 Viipurin Autoliikenne Osuuskunta 459, 460

Viipurin Linja-auto Oy 369, 372, 443, 465, 466,
 516, 524, 525, 528
 Viipurin Matkailu Oy 501, 509, 519
 Viitala Eemil 148, 171
 Viitanen Anton 427, 428, 435
 Viitanen Lauri 427, 428, 435
 Viitasaaren Höyrylaiva Oy 419
 Wiklund 499
 Vilhula 268
 Viljanen Paavo 430
 Vilkas Onni 138, 261, 284, 312, 358, 425, 427,
 466, 524, 525, 529
 Wirkkunen Aarne 220, 489, 492, 502–504, 516,
 532
 Virmaila E. 536
 Virtanen 260
 Visakoivu Urho 464
 Voikkaan Viesti 462
 G. W. Wulffin Ajokalutehdas ja Konepaja 176
 Vuori 442
 Vuori K. A. 35
 Vuori Vieno 481

Vuorio Eemeli 25, 418
 Vuoristo A. A. 487
 Vuoritsalo Hannes 117, 443
 Vähärauman Linja-auto Oy 260, 459
 Väkeväinen Erkki 481
 Wänttinen Yrjö 220, 253, 272, 285, 289, 292,
 368, 504, 512, 518, 532, 536, 538, 547, 548,
 553
 Wärtsilä Oy 210

Yhteissisu Oy 231, 282, 349
 Yhtymän Autohuolto 260
 Yhtyneet Autoilijat 459, 461
 Yhtyneet Paperitehtaat 462
 Yksipihlajan Urheiluseura Reima 426, 454, 462
 Ylikiimingin Osuuskauppa 462
 Yläneen Auto Oy 458
 Yrittäjien Vakuutus – Keskinäinen yhtiö 542

Österblad 499
 Österman Karl 82

PAIKANNIMIHAKEMISTO

Aachen 29
 Aavasaksa 254
 Ahlainen 430, 481
 Ahvenanmaa 26
 Aitoo 59
 Alahärmä 94
 Alajärvi 94, 125
 Alavieska 428
 Alavus 26, 60, 148
 Antrea 59, 458, 464
 Arpela 470
 Asikkala 422
 Aulanko 449
 Aura 58, 147, 446, 461
 Auttoinen 423

Baijeri 29
 Berliini 29
 Björkboda 428
 Brandö 202
 Bromarf 147

Dahlsbruk 147

Elimäki 481
 Enontekiö 67, 84, 114, 191, 204, 258, 312
 Enso 462
 Espoo 523, 525
 Eurajoki 483

Forssa 172, 312, 314, 425, 432, 470, 506, 526

Godby 147

Haaga 31, 32
 Haapajärvi 26, 46, 130, 449, 543
 Haapavesi 26, 46, 60, 147, 449, 450
 Hakali 270
 Halikko 462, 526
 Halila 147, 462
 Halla 425
 Halosenniemi 428
 Hamina 59, 147, 500, 505, 506
 Hammerfest 326
 Hanko 22, 256, 372, 500
 Harju as. 462
 Hartola 301, 418, 424, 430, 462
 Hattula 426
 Hattuvaara 86
 Hauho 59, 75, 140, 155, 481
 Haukipudas 419
 Heinjoki 462
 Heinola 113, 118, 147, 169, 423, 443, 506
 Heinävesi 464
 Helsinki 22, 23, 24, 27, 31, 62, 67, 73, 84, 86, 93,
 95, 100, 101, 102, 103, 115, 117, 124, 132, 135,
 136, 137, 138, 139, 144, 146, 162, 167, 168,
 169, 172, 175, 176, 177, 181, 197, 225, 226.

234, 247, 256, 257, 258, 259, 260, 276, 289,
 296, 304, 312, 313, 314, 319, 320, 324, 330,
 339, 357, 366, 372, 419, 420, 422 – 426, 428,
 432, 440, 465, 466, 469, 470, 481, 484, 489,
 490, 496, 498, 501, 502, 505 – 509, 515, 518,
 519, 524, 525, 528, 532, 539, 540, 544, 546,
 547
 Hiitola 189
 Himanka 60, 147
 Hoisko 57
 Houtskari 204, 307
 Hovinsaari 33, 34
 Huikko 227
 Huittinen 424, 461
 Huittula 59
 Huoli 430
 Hykkilä 425, 470
 Hyrylä 319, 529
 Hyrynsalmi 60
 Hämeenkyrö 438
 Hämeenlinna 26, 58, 59, 75, 155, 162, 169, 172,
 231, 256, 260, 416, 441, 448, 449, 480, 481,
 489, 500, 505, 506
 Höyhenjärvi 191

 Ii 426, 458, 470
 Iisalmi 26, 102, 120, 166, 169, 371, 449, 489,
 500, 506
 Iisalmi mlk. 423
 Iitti 55
 Ikaalinen 59, 136, 438, 449
 Ilomantsi 59, 191
 Imatra 26, 67, 117, 175, 189, 372, 426, 443, 459,
 501, 519
 Inari 312
 Iniö 202
 Isojoki 431
 Ivalo 60, 67, 115, 127, 191, 258, 259, 314

 Jalasjärvi 60, 126, 315, 447
 Joensuu 59, 67, 101, 102, 144, 169, 191, 442,
 467, 500, 506, 507, 529, 544
 Jokioinen 58, 59, 423, 526
 Joutsa 147, 301, 466
 Juuka 438
 Juupasalo 170
 Juva 464
 Jyväskylä 25, 26, 60, 67, 72, 73, 88, 89, 101,
 102, 136, 137, 144, 169, 172, 197, 200, 207,
 227, 240, 256, 257, 258, 260, 277, 305, 307,
 379, 440, 442, 443, 450, 462, 464, 481, 489,
 500, 506, 516, 524, 525
 Jyväskylä mlk. 440, 484
 Jämsä 25, 59, 147, 416, 418, 420, 429, 439, 462,
 481
 Jämsänkoski 462, 525

 Jäniskoski 259
 Järvenpää 35, 58, 440
 Jääski 26. 189

 Kajaani 26, 35, 67, 102, 115, 116, 124, 169, 172,
 211, 371, 444, 464, 500, 529, 545
 Kalajoki 147, 428, 444, 449
 Kalanti 30
 Kalliala 424
 Kangasala 24, 25, 59, 118, 418, 468, 480, 514,
 519
 Kangaslampi 204
 Kangasniemi 464
 Kankainen 227
 Kanneljärvi 462, 470
 Kannus 60, 147
 Karjaa 544
 Karjala Tl. 428, 436, 461
 Karhula 138
 Karkeala 437
 Karkkila 427, 434
 Karkku 423
 Karstula 23, 94
 Karuna 202, 499, 516
 Kaskinen 168, 182, 202, 500
 Katrineholm 290
 Kauhajoki 123, 147
 Kauhava 136, 157, 170, 429
 Kaunela 147
 Kausala 357, 366
 Kaustinen 60, 94
 Kehvo 123, 127
 Keitele 84, 119, 420
 Keitelelohja 200
 Kemi 26, 31, 84, 89, 102, 110, 121, 156, 169,
 260, 314, 371, 440, 449, 458, 460, 462, 470,
 479, 500
 Kemijärvi 31, 191, 424, 458, 462
 Kemiö 515
 Kerava 58
 Kestilä 60, 75
 Keuruu 37, 543
 Kiehimä 60
 Kiehimänsuu 94
 Kiiruna 440
 Killinkoski 449
 Kilpisjärvi 258, 314
 Kimito 147
 Kirvu 464
 Kitee 212, 419
 Kittilä 60, 128, 170, 191, 194, 195, 196, 268
 Kivennapa 470
 Kivijärvi 60, 147
 Kiviniemi 419, 437
 Koivisto 426, 458
 Koivistonkylä 481

Kokemäki 26, 543
 Kokkola 23, 60, 76, 101, 102, 147, 169, 258, 260,
 272, 426, 462, 490, 500, 504, 506, 516
 Koli 35, 442, 467
 Kolttaköngäs 113, 115
 Konnevesi 136, 162
 Kontiolahti 442
 Kontiomäki 191
 Korintte 170
 Korpilahti 442
 Korpoo 202, 204, 307
 Korsholma 26
 Koskenkylä 168
 Koski Hl. 422
 Koski Tl. 461
 Kotalahti 147
 Kotka 28, 33, 34, 124, 137, 138, 147, 148, 154,
 169, 172, 256, 260, 284, 314, 320, 417, 420,
 424, 425, 439, 465, 466, 493, 500, 504, 506,
 519, 529, 539
 Kouvola 256, 506
 Kovelahdi 449
 Kovjoki 147
 Kristiinankaupunki 202, 416, 428, 500
 Kuhmalahti 438
 Kuhmo 124, 148, 268, 382, 383, 425
 Kuhmoinen 200
 Kulmoniemi 60, 147
 Kuolajärvi 191, 195, 424, 462
 Kuolemajärvi 442
 Kuopio 22, 73, 123, 134, 144, 169, 170, 197, 207,
 237, 269, 260, 305, 371, 420, 427, 430, 465,
 468, 485, 489, 500, 506, 509, 523, 525
 Kuorevesi 526
 Kuortane 60
 Kurikka 60
 Kuru 59, 124, 419
 Kuusamo 60, 67, 94, 102, 113, 258
 Kuusjoki 458
 Kuusjärvi 59
 Kyrö 58, 147
 Kyröskoski 147
 Kyyjärvi 23, 94, 172
 Käkisalmi 223, 438, 464, 500
 Kälviä 449
 Kärkölä 430
 Köklaks 58
 Kööpenhamina 226, 312

 Laajoki 428
 Lahdenpohja 189
 Lahti 26, 73, 88, 101, 118, 127, 137, 144, 147,
 169, 257, 258, 260, 304, 319, 366, 419, 422,
 423, 443, 489, 489, 500, 506, 509, 516, 524,
 525
 Laitila 58, 147, 265, 424, 458, 461, 499, 502, 519

 Lammi 59, 462, 506
 Lappeenranta 72, 73, 147, 256, 270, 419, 428,
 438, 462, 464, 500, 501, 516, 519
 Lapua 94, 125, 197
 Lauritsala 72, 73, 419, 428, 438
 Lauttakylä 58, 73, 122, 136, 420, 444, 459, 460,
 465, 485, 499, 506, 524, 525, 539, 552
 Lavia 258, 423, 424, 530, 550
 Lemi 419
 Lempäälä 59, 416, 426
 Leningrad 312
 Lentiira 148, 382, 425
 Leppävaara 73, 524
 Leppävirta 468
 Lestijoki 142
 Lestijärvi 75, 148
 Lieksa 86, 113, 425, 465, 554, 550
 Lieto 366
 Liinahamari 101
 Liminka 60, 75
 Lohijärvi 170
 Lohja 319, 464, 479, 506, 507, 524, 525
 Loimaa 137, 147, 444
 Lokalahti 470
 Lontoo 29
 Loppi 441
 Loviisa 22, 124, 136, 422, 506, 507
 Luohua 429
 Luopioinen 59, 155, 419, 462
 Luvia 173, 427, 461

 Maalahti 494
 Maarianhamina 147
 Maikkula 60
 Malmi 73
 Marrasjärvi 170
 Martinniemi 419, 428
 Marttila 58, 454, 483
 Masku 431, 530
 Matildedal 428
 Matkaselkä 59
 Melalahti 147
 Merikarvia 136, 427
 Messukylä 526
 Miehikkälä 59, 284
 Miekkasalmi 152
 Mikkeli 67, 92, 101, 102, 137, 144, 257, 258,
 259, 269, 371, 372, 383, 464, 466, 500, 506
 Moskova 214
 Muhos 116, 443
 Multia 221
 Muolaa 437
 Muonio 169, 191, 276, 314
 Muurasjärvi 461
 Myllymäki 60

Mynämäki 58, 176, 202, 430, 439, 461, 465, 500,
 513, 529
 Mämmensalmi 303
 Mäntsälä 35, 58, 319, 440, 543, 544
 Mänttä 526
 Mäntyharju 516
 Mäntyluoto 85

Naantali 180, 500
 Nantes 20
 Nauvo 202, 307, 528
 Niva 147
 Nivala 449
 Nokia 141, 245, 290, 464, 481
 Nousiainen 461
 Nuijamaa 419, 462
 Nummela 146
 Nurmes 26, 35, 94, 197, 268, 419, 438, 444, 544
 Nurmijärvi 319, 432, 544
 Nurmo 301
 Nuutajärvi 550
 Nystad 301
 Näsijärvi 22, 199

Olkkola 462
 Ollila 483
 Ontojoki 60
 Orivesi 549
 Ostola 147
 Otava 147
 Oulainen 60, 145, 147, 450, 525, 543, 544
 Oulu 60, 67, 75, 102, 115, 116, 117, 125, 134,
 136, 137, 139, 146, 147, 150, 165, 168, 169,
 172, 177, 191, 248, 258, 260, 313, 335, 371,
 419, 422, 426, 428, 432, 438, 444, 449, 458,
 462, 489, 499, 500, 506, 516, 544
 Oulujoki 60, 75, 115, 116
 Oulujärvi 199

Paatsjoki 115
 Paavola 429
 Padasjoki 59, 155, 423
 Paimio 466
 Paippinen 422
 Pallastunturi 128
 Pariisi 29, 312
 Parikkala 223
 Parkano 59, 147, 429, 438, 515, 550
 Peipohja 442, 479, 501
 Pelkosenniemi 169
 Pello 33, 60, 106
 Pelsonsuo 244
 Perho 94
 Perkjärvi 147
 Pernaja 419
 Perniö 428, 515, 530

Peräseinäjoki 170, 420, 438
 Petsamo 67, 94, 101, 102, 113, 115, 127, 169,
 172, 196, 217, 438, 517
 Petäjavesi 147
 Pieksämäki 162
 Pielavesi 73, 459
 Pielisensuu 420
 Pietari 23, 24, 31, 416
 Pietarsaari 36, 82, 83, 136, 137, 168, 438, 500
 Pihlajavesi 147
 Pihtipudas 86, 416, 461
 Piikkiö 425
 Piippola 450
 Pirkkala 437
 Pitkälampi 67, 115
 Pohjoinen 155
 Polvijärvi 59, 467
 Pori 22, 26, 67, 82, 85, 102, 134, 136, 137, 144,
 168, 169, 173, 202, 256, 257, 258, 259, 260,
 313, 314, 423 – 425, 427, 429, 430, 442, 459,
 479, 481, 483, 489, 500, 501, 506, 515, 529
 Porras 425, 470
 Porvoo 22, 35, 42, 124, 136, 164, 172, 314, 319,
 420, 444, 506, 507, 544
 Posio 170
 Praha 261
 Pudasjärvi 60, 94, 191, 461
 Puhos 59
 Pukkila 444, 529
 Pulkkala 426, 450
 Punkalaidun 462
 Puolanka 60, 137, 180, 191, 307
 Pusula 427
 Puumala 137
 Pyhtää 34, 148, 417, 424, 425
 Pyhäjoki 147, 422
 Pyhäjärvi 59, 199, 223
 Pyhäranta 459
 Päijänne 22, 127, 144
 Pälkäne 59

Raadelma 480
 Raahe 147, 428, 500, 544
 Raanujärvi 106
 Rajamäki 458
 Rantasalmi 147
 Rantsila 461, 526
 Ranua 60, 147, 170, 443, 458
 Rauma 22, 58, 102, 147, 191, 258, 313, 417, 423,
 458, 466, 470, 483, 494, 499, 502, 519
 Raunistula 176
 Rautalampi 147, 423, 427
 Rautjärvi 480
 Rautu 435
 Reisjärvi 461
 Renko 59, 155, 172

- Riihimäki 313, 506
 Riistavesi 419
 Ristijärvi 60
 Rovaniemi 26, 60, 67, 89, 94, 101, 102, 106, 115,
 121, 124, 127, 169, 172, 191, 194, 195, 196,
 221, 258, 259, 265, 268, 276, 314, 424, 438,
 458, 462, 489
 Ruovesi 147
 Rusko 458
 Rutilahti 44, 419
 Ruukki 429
 Räisälä 147
 Rättijärvi 26
 Räyrinki 60
 Saarijärvi 33, 60
 Sahalahti 59
 Saimaa 22, 199
 Saimaan kanava 26
 Sairala 147
 Salmijärvi 115
 Salminen 147
 Salo 26, 59, 442, 462, 506
 Sammaljoki 59
 Sampsalampi 148
 Sandviken 290
 Sanginjoki 449
 Savitaipale 147, 419
 Savonlinna 137, 169, 200, 223, 272, 464, 500,
 506
 Seinäjoki 123, 144, 168, 225, 334, 357, 383, 420,
 449
 Sievi 147, 461
 Siikajoki 60, 461
 Siipyy 428
 Simo 28, 60, 147, 443, 458
 Sipoo 422
 Sodankylä 60, 127, 170, 191, 259, 276
 Soinlahti 147
 Somero 26, 58, 59, 136, 383, 423, 459, 465, 466,
 481, 524, 525
 Sonkajärvi 147, 440
 Sortanlahti 59
 Sortavala 169, 189, 223, 464, 500, 506, 519
 Sotkamo 35, 60, 94, 147, 197, 199, 419, 449, 489
 Sulva 431
 Suojärvi 52
 Suolahti 200
 Suomenniemi 147
 Suomussalmi 60, 191, 307
 Suonenjoki 147, 423, 427, 480, 549
 Sulkavankylä 148
 Suopelto 418
 Suvilahti 67
 Sysmä 127, 418, 424, 430, 540
 Säkijärvi 419, 458, 515
 Säkylä 425
 Taalintehdas 428
 Taavetti 59, 147
 Tainionkoski 426, 459
 Taipalsaari 526, 529
 Tammisaari 22, 138, 147, 500, 506
 Tampere 26, 48, 58, 59, 61, 62, 74, 86, 88, 95,
 100, 102, 113, 120, 121, 124, 125, 136, 137,
 141, 144, 150, 227, 233, 256, 257, 258, 259,
 260, 286, 289, 290, 312, 315, 333, 339, 357,
 366, 416, 417, 425 – 429, 431, 437, 438, 449,
 459, 460, 464, 465, 467, 469, 470, 479 – 481,
 484, 486, 489, 490, 496, 500, 501, 503, 504,
 505 – 510, 513, 519, 535, 539
 Tarvasjoki 480, 499
 Teijo 428
 Terijoki 34, 417
 Tervakoski 162
 Tervasalmi 124
 Tervo 119
 Tervola 31, 526
 Tienhaara 458, 465, 466
 Tikkakoski 26
 Tikkurila 357
 Töholampi 45, 60, 154, 430
 Toijala 416, 417, 490
 Toivakka 227
 Tolvajärvi 102
 Tornio 33, 60, 67, 84, 102, 169, 191, 465, 470
 Tukholma 29, 138, 139, 226, 536, 547
 Tulijoki 60
 Turenki 59
 Turku 22, 23, 24, 26, 29, 30, 55, 58, 68, 84, 95,
 102, 118, 136, 137, 138, 139, 144, 149, 153,
 168, 169, 176, 177, 180, 191, 197, 201, 202,
 259, 260, 289, 296, 312, 314, 319, 357, 383,
 417, 420 – 422, 424, 425, 427, 428, 340, 436,
 438 – 440, 442, 445, 446, 449, 458, 459, 461,
 465, 466, 468 – 470, 479, 481, 483 – 485, 487,
 489, 493, 494, 499 – 501, 504, 509 – 511, 515,
 519, 544
 Tuusniemi 147
 Tuusula 58, 430
 Tuuvola 202
 Tyrvää 59
 Töölö 32
 Ullava 449
 Urajärvi 44, 419
 Urjala 432
 Utajärvi 94, 139, 147, 191
 Utra 467
 Utsjoki 312
 Uukuniemi 147
 Uuraa 124
 Uurainen 449

Uusikaarlepyy 36, 94, 147, 500
Uusikaupunki 22, 24, 29, 30, 55, 118, 147, 154,
191, 420, 421, 430, 434, 440, 444, 470, 480,
483, 499, 502, 519
Uusikirkko as. 147
Uusikirkko Vl. 462

Vaajakoski 227, 462
Vaala 94, 116, 117, 136
Vaalimaa 310
Vaasa 26, 36, 60, 67, 82, 83, 95, 102, 117, 118,
123, 136, 137, 144, 147, 168, 169, 170, 182,
197, 202, 258, 259, 260, 289, 290, 291, 313,
315, 357, 366, 383, 431, 438, 462, 486, 489,
494, 500, 502, 506, 509, 519
Vahdermetsä 59
Valkeakoski 59, 416, 417, 438
Valtimo 94
Vampula 147, 426, 429, 438, 444, 485
Vanajavesi 199
Vantaa 366
Varkaus 26, 357, 427, 468
Vehmaa 440, 461
Veitsiluoto 110
Vesanto 427
Vesijärvi 144
Vesilahti 168
Veteli 76
Viapori 24
Vieremä 423, 440
Vihti 58, 319

Viipuri 22, 24, 26, 55, 59, 67, 95, 102, 124, 137,
144, 169, 175, 189, 202, 211, 213, 223, 253,
312, 419, 431, 435, 437, 438, 442, 443, 458 –
460, 462, 464 – 466, 480, 500, 501, 509, 519,
524, 525, 528
Viitasaari 72, 140, 152, 172, 200, 419, 442
Villähde 357
Vilppula 25, 59, 147, 416, 481
Vimpeli 136, 147, 170
Viro 114, 115
Virojoki 59
Virrat 117, 147, 197, 200
Voikkaa 462
Vojakkala 441
Vuokatti 197
Vuoksenniska 59, 462
Vuoksenranta 464
Vuosalmi 147

Ykspihlaja 426, 462
Ylikiiminki 449, 462
Ylitornio 32, 33, 60, 191
Ylivieska 130, 449
Yläne 58, 147, 446, 449, 458, 530
Ylöjärvi 61, 438

Ägläjärvi 102
Ähtäri 543
Ähtävä 428
Äijälänsalmi 47
Äänekoski 33, 529