

STUDIA HISTORICA JYVÄSKYLÄENSIA 26

MATTI VIITANIEMI

SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEEN
HISTORIA TUTKIMUSKOHTEENA



JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO, JYVÄSKYLÄ 1983

STUDIA HISTORICA JYVÄSKYLÄENSIA 26

MATTI VIITANIEMI

SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEEN HISTORIA TUTKIMUSKOHTENA

Esitetään Jyväskylän Yliopiston humanistisen tiedekunnan suostumuksella julkisesti tarkastettavaksi Jyväskylän Yliopiston Vanhassa juhlasalissa S 212 lauantaina 28. toukokuuta 1983 klo 12.

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO, JYVÄSKYLÄ 1983

**SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEN
HISTORIA TUTKIMUSKOHTENA**

STUDIA HISTORICA JYVÄSKYLÄENSIA 26

MATTI VIITANIEMI

**SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEEEN
HISTORIA TUTKIMUSKOHTENA**

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO, JYVÄSKYLÄ 1983

Suomen linja-autoliikenteen historia tutkimuskohteena/Matti Viitaniemi.
Jyväskylä: Jyväskylän Yliopisto 1983. 48 s.
(Studia historica Jyväskyläensia, ISSN 0081-6523, 26)
ISBN 951-678-932-3

The History of Motor-Coach Traffic in Finland as the Topic of Research

This publication deals both with the sources and the method of the research into the history of motor-coach traffic in Finland. It belongs as a supplement to the work Matti Viitaniemi – Aarne Mäkelä, Suomen linja-autoliikenteen historia. Jyväskylä 1978, and it has a summary at the end, based on the abovementioned historical work. The historical point of view is mainly emphasized in the section dealing with the time before 1949 and with the long-distance transport in the countryside (the minimum length of routes being 30 kilometers). Concerning the method, the most problematic period is the time before the Winter War (1939), since the sources available are incomplete. This publication presents isochronic description as a new method, and it has been used to illustrate the development of motor-coach traffic.

Motor-coach transport in Finland began as early as 1905. The transport which continued for a long time did not begin, however, until in the 1920's. After the hard times during the war the level of 1939 was not reached until in 1949. Besides the normal routes, an express-coach network was founded, and the organisation of coach stations (Matkahuolto OY) extended more and more all over the country. Finland became one of the leading countries in the world as regards motor-coach transport.

The rise and the growth of motor-coach traffic was based on many factors, such as technical development and the great need for transport. As the network of railways was sparse but the network of roads rather dense coach transport, being willing to serve, soon became very popular, especially in the countryside. The key factors in favour of coach transport were its speed and the fares, which made it able to compete with other means of transport.

Motor-coach traffic became a remarkable social factor in Finland. It made the different parts of the country equal, as regards means of transport. The static way of life, typical of the countryside, changed remarkably. Motor-coach transport made local centres busier and travel to and from work easier. Better connections also contributed to the structural changes in towns and improved the carrying of post.

Motor-coach traffic was also a considerable cultural factor. Especially tours in hired coaches to cultural events became very popular. Also coach tours in Finland and abroad were stimulating and increased tourism. Motor-coach traffic was an important moderniser in the society.

Motor-coach traffic, transport, coach, car, roads, traffic legislation, railways, boat transport, inns, carrying of post, methods of historical research.

URN:ISBN:978-951-39-9106-7
ISBN 978-951-39-9106-7 (PDF)
ISSN 0081-6523

Jyväskylän yliopisto, 2022

ISSN 0081-6523, 26
ISBN 951-678-932-3

Jyväskylän Siirtopaino
Jyväskylä 1983

ALKUSANAT

Aika harvoin historiantutkija saa ”elämäntyökseen” alan, jolta hänellä on käytännön kokemusta. Kun 1968 ehdotin professori Mauno Jokipiille gradun teemaksi jotain liikenteeseen liittyvää, hän esitti aiheeksi kotimaakuntani Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenteen historiaa. Ehdotukseen oli mieluista myöntyä, olinhan perehtynyt linja-autoihin ja linja-autoliikenteeseen tekemällä monia alaan liittyviä töitä. Sellainenhan on tapa pienissä perheyrytyksissä. Vuosien mittaan on käynyt niin, että käytännön työt linjaliikenteessä ovat jääneet yhä vähemmälle, kun historia on vienyt myös ns. vapaa-ajan. Väitöskirjatyö oli lähes neljä vuotta hyllytettynä, mutta opetustyö Jyväskylän Normaalikoulussa oli toki rikastuttava kokemus.

Työni aikana olen saanut neuvoja ja tukea monilta. Licensiaatintyöni tarkastajina olivat apulaisprofessori Erkki Lehtinen ja professori Mauno Jokipii, joka tarkasti myös väitöskirjani pääteoksen Suomen linja-autoliikenteen historian ennen sen painatusta. Tämän metodiosan tarkastivat Erkki Lehtinen ja dosentti Touko Perko. He arvioivat osuuteni Suomen linja-autoliikenteen historiassa väitöskelpoiseksi. Kiitos kaikille kolmelle hyödyllisistä neuvoista. Kiitos myös Jyväskylän Yliopiston kirjaston henkilökunnalle monista palveluksista ja pitkämielisyydestä.

Kääntäjäksi lupautui ”Norssin joukoista” lehtori Erkki Pitkänen. Hänen lisäksi kiitos nopeasta työstä myös ladonnan ja painatuksen tehneille CRT-latomolle, erityisesti Rauno Liimataiselle, ja Jyväskylän Siirtopaino Oy:lle.

Tutkimusteni mesenaatti on Linja-autoliitto r.y. Suhtautuminen taloudellisen tuen lisäksi on ollut muutenkin kannustavaa, mikä on suorastaan velvoittanut alan historiantutkimuksen edistämiseen. Linja-autoliitto r.y.:n tuki on ollut ratkaiseva työn saamisessa väitöskirja-asteelle. Kaunis kiitos maisteri Hannu Mäkipeskelle lukuisista neuvoista, kuten myös Pertti Rasinaholle, jota useasti olen vaivannut. Työtäni ovat tukeneet lisäksi Emil Aaltosen säätiö, Suomen kulttuurirahasto sekä Jyväskylän Yliopiston julkaisutoimikunta.

Edellämainittujen lisäksi kiitän kaikkia työtäni edistäneitä. Vanhempani ovat minua monin tavoin tukeneet opintieilläni. Paras lopuksi: kiitos vaimolleni Marjatalle, Vilelle ja Elinalle, jotka ovat varsin hyvin kiireitäni ymmärtäneet.

Palokassa äitienpäivänä 1983

Matti Viitaniemi

SISÄLLYS

TAUSTA	7
LÄHTEET	8
Arkistolähteet	8
Kirjallisuus	9
Tilastot	12
Komiteanmietinnöt ja asetuskokoelmat	12
Aikataulujulkaisut	13
Kartat	14
Lehdet	14
Haastattelut	15
METODIN ERITYISONGELMAT	16
Kvantitatiiviset vaikeudet	16
Kannattavuuden tutkiminen	21
Linjaliikenneverkon isokronikuvaus	26
SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEEN KESKEISET PIIRTEET	34
Liikenteen kehitys	34
Linja-autoliikenteen kehitystekijät	35
Linja-autoliikenteen merkitys	38
LÄHTEET	40
SUMMARY	45

TAUSTA

Hyvien liikenneyhteyksien merkitys yhteiskunnassa on kiistaton. Toimiva liikennejärjestelmä on taloudellisen kehityksen tärkeitä edellytyksiä. Silti liikenteen historia jäi kauan vähälle huomiolle. Maan sisäisen liikenteen mullistanut autoliikenne sai olla pitkään ”hyllyllä”; rautatieliikenteestä¹ oli olemassa jo useitakin selvityksiä, samoin sisävesiliikenteestä ja rannikkolaivaliikenteestä² sekä kestiekievarilaitoksesta.³

Linja-autoliitto r.y. julkaisi 50-vuotisen toimintansa juhluvuonna 1978 Aarne Mäkelän ja allekirjoittaneen työn tuloksena Suomen linja-autoliikenteen historian.⁴ Tässä julkaisussa tarkastellaan linja-autoliikenteen tutkimuksen lähteitä ja metodia, mikä ei ollut yksityiskohtaisesti tarkoituksenmukaista laajalle lukijakunnalle kirjoitetussa historiategoksessa. Lopussa on keskeisiä piirteitä esittelevä yhteenvetoluku, joka perustuu Suomen linja-autoliikenteen historiaan. Näin lukijalla on mahdollisuus saada kokonaiskuva ilmiöstä ja sen tutkimisesta jo tämän julkaisun avulla. Painopiste on talvisotaa edeltäneessä jaksossa, joka on tutkimukselle ongelmallisin osittain varsin puutteellisen, hajanaisen ja ristiriitaisen lähteistön vuoksi.

Huolimatta siitä, että linja-autoliikenteen laaja teema jo alunperin jaettiin kahdelle tutkijalle; (Mäkelän osuudeksi tulivat organisatoriset ja sosiaalishistorialliset kysymykset, kuten Linja-autoliitto r.y., Matkahuolto Oy., yritykset ja henkilökunnan koostumus) ovat myös muunlaiset rajaukset jo pitkän ajanjaksonkin vuoksi olleet välttämättömiä. Pääpaino on jaksossa, joka ulottuu vuoteen 1949, ja maaseudun kaukoliikenteessä (linjat vähintään 30 km). Aihepiiri tarjoaa siten mahdollisuuksia erillisselvityksille. Näistä tärkeimpiä on Suomen linja-autoliikenteen vertaaminen muiden maiden linja-autoliikenteeseen, mikä

1. Esim. Valtionrautatiet 1912–1937. Helsinki 1937, Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962, H. Roos, Suomen rautatiet. Oma maa 3. Porvoo 1958 ja Eino Jutikkala, Suomen rautatieverkon synty. Suomen talous- ja sosiaalishistorian kehityslinjoja. Porvoo 1968.

2. Esim. K. I. Karttunen, Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria. Helsinki 1945, Aulis J. Alanen, Höyrylaiva Päijänteellä. Jyväskylä 1948 ja Pirinen, Risto, Matkustajalaivaliikenne Kuopion ympäristössä 1920-luvulta 1950-luvulle. Suomen historian pro gradu Jyväskylän Yliopistossa 1981. Rannikkolaivaliikenteestä on esim. Turun seudulta perusteellinen selvitys, Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Uusikaupunki 1970, Allan Gustafsson, Gynnande vind. Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Uusikaupunki 1974, Allan Gustafsson, Gynnande vind. 2. 1880–1914. Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Uusikaupunki 1974 ja Allan Gustafsson, Vinden bar hem. Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Jakter, galeaser, fisksumpar och kajutbåtar före de gamlas minne och fram mot vår egen tid. Uusikaupunki 1977.

3. J. K. Paasikivi, Kyytilaitos. Oma maa II. Helsinki 1908. Tuoreempi yleisesitys kestiekievarilaitoksesta puuttuu toistaiseksi. Paikallisia selvityksiä on runsaasti. Esim. Annikki Laukkala, Kestiekievari- ja kyytilaitos vanhan Laukaan kihlakunnan alueella vuosina 1885–1945. Keski-Suomen Museo 17. Saarijärvi 1982.

4. Matti Viitaniemi – Aarne Mäkelä, Suomen linja-autoliikenteen historia. Jyväskylä 1978.

heikon lähdetilanteen vuoksi edellyttää ulkomailla tehtävää tutkimusta.¹ Yleisen liikennepolitiikan selvittäminen käyttäen mm. VR:n ja postihallituksen arkistoja antanee lisänäkökohtia linja-autoliikenteen ja muiden liikennevälineiden suhteisiin ja taustaa sille, miksi Suomen linja-autoliikenne säilyi pääosin yksityisenä. Myös sota-ajan poikkeuksellinen linja-autoliikenne ansaitsisi oman tarkemman erillisselvityksensä.

LÄHTEET

Arkistolähteet

Linja-autoliikenteen historian kannalta tärkein arkisto on Linja-autoliitto r.y.:n arkisto (LALA) Helsingissä. Se alkaa liiton perustamisvuodesta 1928. Ensimmäisen vuoden arkistoitu aines on tosin niukka. Tärkeimmät lähdesarjat ovat liiton kirjeenvaihto, hallituksen ja liittokokouksen pöytäkirjat, liiton lähettämät ja saamat kirjelmät sekä vuodesta 1953 lähtien tilastotiedot. Varhaisimpia paikallisosastojen pöytäkirjoja on säilynyt sotia edeltäneeltä ajalta vain muutamia. Kirjeenvaihdosta voi päätellä, että osa siitä on jäänyt arkistoimatta tai hävinnyt. Myös joitakin liiton kokousten pöytäkirjoja puuttuu, mutta tärkeimmät päätökset ilmenevät myös vuosikirjoista. Samoin ovat hävinneet liiton 1937 toimeenpaneman auraustoiminnan laajuutta ja 1938 liikenteen kannattavuutta käsitelleiden selvitysten aineisto ja loppuraportit. Osittain näiden tuloksia on saatu käyttöön lehdistöstä ja liiton vuosikirjoista.

Liiton eri viranomaisilta ja paikallisosastoilta pyytämiä liikenteen määrää 1920- ja 1930-luvulla selvittäviä lausuntoja ei myöskään tapaa arkistossa. Josain määrin tietoja LAL:oon lienee saapunut, vaikka viranomaisten tiedot linja-autoliikenteestä olivatkin pitkään puutteelliset. Myöskään kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön arkistosta selvityksiä ei ole monista yrityksistä huolimatta löytynyt.

Linja-autokaluston tutkimisessa on avuksi LAL:n runsas valokuva-arkisto, joka on suurimmaksi osaksi koottu vuosina 1958 ja 1967 tehtyjen kirjehaastatteluiden yhteydessä.

LAL:n 18 alaosaston arkistoaines on pääosin sodan jälkeiseltä ajalta. Kun osastoilla ei ollut omia toimitiloja, vanhin arkistoaines on hävinnyt.

1. Esim. muista Pohjoismaista ei ole laajaa linja-autoliikenteen historiaa. Tanskassa tietoja kerätään parhaillaan. Norjasta on useita tiettyä aluetta tai yritystä käsitteleviä selvityksiä, esim. Jon Løyland, *L/L Setedal automobilru- tor. 1920–1960*. 40 år. Krsand 1960, Andreas Norland, *Rutebiltrafiken på Nøtterøy og Tjøme gjennom 50 år*. Tønsby 1961, *Bilruiter Saltens A/S 1937–1962*. Bodø 1962, M.I. Hove, *Fra 15 km i timen – till Skandinavias største buss*. Rutebiltrafiken i Telemark 1908–1965. Skien 1965 ja Norges Rutebileieres Föbund (NRF), *Avdelning Vestfold 50 år. 1924–1974*. 1974. Ruotsissa ilmestyi 1938 Harald Nielsenin ja Börje Falckin toimittama teos, jossa eri kirjoittajat käsittelevät mm. autoliikennettä, yrittäjien yhteistoimintaa sekä linja-autoliikenteen ja rautateiden suhdetta, Harald Nielsen – Börje Falck (toim.), *Omnibustrafiken och linjetrafiken med lastbilar i Sverige*. Del I. Stockholm 1938. Vuonna 1952 ilmestyi lähinnä tilastoja esittelevä Petrin teos, Carl Wilhelm Petri, *Svenskt transportväsende. Några drag i dess uppbyggnad och utveckling*. Stockholm 1952. Uudempaa tutkimusta ei luetteloista löytynyt, *Svensk historisk bibliografi*. Excerpta Historica Nordica ja *Svensk historisk tidskrift*. Opinnäytetyönä Ruotsin liikenteenharjoittajain taustaa on selvitetty lähinnä Nielsenin ja Falckin teokseen sisältyvän matrikelin perusteella Aarne Mäkelä, *Aarne Mäkelä, Ruotsin linja-autoliikennöitsijät ennen toista maailmansotaa*. Yleisen historian laudaturtyö Oulun Yliopistossa 1977.

Yksityisten liikenteenharjoittajien arkistot 1920- ja 1930-luvulta ovat vähäiset. Lähinnä on säilytetty vanhoja liikennelupia. Niinpä liikenteen kannattavuuden selvittämisen kannalta tärkeiden tilikirjojen säästämistä ei monikaan pitänyt tarpeellisena. Usein tilikirjana oli tavallinen sinikantinen vihko, jossa oli omat sivut tuloille ja menoille. Monen kirjanpito oli vieläkin yksinkertaisempaa: niin kauan kuin taskunpohjalta löytyi rahaa päivittäisiin menoihin, yritys kannatti hyvin.¹ Erityisen tuhoisaksi vanhoille arkistoille näyttää osoittautuneen sotien jälkeinen toimitilojen uudistamisen kausi, jolloin muuttojen yhteydessä kaikki turhalta tuntunut hävitettiin.

Liikenteen ylin valvonta kuului kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle, jonka arkisto (KYTMA) on vanhimmilta osin Valtionarkistossa. Vuoteen 1931 saakka kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle kuului liikennelupien myöntäminen vain, mikäli ne koskivat kahta tai useampaa läänää. Mainitun vuoden jälkeen ministeriö myönsi kaikki kaukoliikenneluvat. Liikennelupien lisäksi linja-autoliikennettä tutkiva voi saada tietoja myös ministeriöön lähetetyistä anomuksista sekä kirjeenvaihdosta. Ministeriön laatimia selvityksiä linja-autoliikenteen kokonaistilanteesta eri aikoina ei ole yrityksistä huolimatta toistaiseksi löytynyt. Ministeriön tiedetään linja-autoliikenteen kokonaisuuden hahmottamiseksi ja liikennelupien myöntämisen helpottamiseksi laatineen useampiakin liikennekarttoja, joista yksikään ei ole tallella. Kartat oli tehty eriväristen lankojen avulla suurille karttapohjille, minkä vuoksi niitä oli vaikea säilyttää. Vuonna 1962 tapahtunut muutto lienee ollut kartoille kohtalokas, kuten ehkä osalle muutakin aineistoa.

Läänin tasolla autoliikenteen hoito kuului lääninhallituksille, jotka myönsivät myös yhtä läänää koskeneet kaukolinjaluvat vuoteen 1931. Liikenneluvista ei kuitenkaan ole suurta hyötyä liikenteen määrän selvittämisessä, kuten metodia koskevasta luvusta tarkemmin ilmenee. Vihjeitä mahdollisista liikenteenharjoittajista lääninhallitusten arkistoista kyllä saa.

Varhaisinta liikennettä tutkija voi yrittää selvittää kruununvoutien arkistoista. Posti- ja lennätinhallituksen ja valtionrautateiden arkistoissa on tietoja näiden laitosten harjoittamasta linja-autoliikenteestä. Myös eri autojärjestöjen arkistoista saattaa olla hyötyä. Sota-ajan aineistoa on tallennettu sota-arkistoon.

Kirjallisuus

Suomen autoliikenteen historiaa käsittelevä kirjallisuus on alan merkityksen huomioon ottaen vähälukuinen. Varhaisimpia ovat Viherjuuren² 1942 ja Rainion³ 1949 ilmestyneet selvitykset. Taksiliikennettä on esitellyt reportaasinomaisesti Kauko Kare.⁴ Kuorma-autoliikenteen historiaa ovat tutkineet Aitamäki, Nummela ja Nygren.⁵

1. Esim. Jussi Töysä. Haast. 1980 ja V.A. Jääskeläinen. LAL:n kirjehaast. 1967.

2. L.M. Viherjuuri, Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana. Korpivaara & Halla Oy:n osuus siinä 1917–1942. Helsinki 1942.

3. Atte Rainio, Auton ja autotekniikan alkuhistoriaa Suomessa. Suomen autoteknikkojen liiton 15-vuotisjulkaisu. Helsinki 1949.

4. Kauko Kare, Ammattina autokyyditys. Suomen taksiliikenteen vaiheita. Tampere 1974.

5. Kaarlo Aitamäki, Autoilu ennen ja nyt. Mänttä 1977. Lisäksi Aitamäellä on muitakin selvityksiä. Ilkka Nummela, Kuorma-autoliikenteen vaiheet ja taloudellinen merkitys Suomessa talvisotaan mennessä. Suomen historian pro gradu Jyväskylän Yliopistossa 1978 ja Helge Nygren, Sisu Suomen ja maailman maanteillä. Helsinki 1981.

Autoliikenteen määrää ja osuutta koko liikenteessä ovat tutkineet sekä Kiiskinen¹ että Leppänen². Molemmilla on ollut suuria vaikeuksia koota toista maailmansotaa edeltäneeltä kaudelta tarvittavia numerotietoja, minkä vuoksi tulokset nojautuvat osittain arvioihin. Varhaisimpia tietoja ei voida siten pitää täysin luotettavina. Esitellessään tielaitoksen vaiheita Touko Perko³ on samalla tarkastellut myös autoliikenteen kehitystä, sillä autoliikenne asetti tiepolitiikalle ja tienpidolle uudet vaatimukset. Autoliikenne eri ilmiöineen ansaitsisi vielä koovan yleisesityksen.

Auto toi tullessaan myös autotekniikkaa ja autolla ajamista käsitelleen kirjallisuuden. Näistä vanhimmat ovat jokseenkin suoria käännöksiä ulkomaisesta autokirjallisuudesta. Niinpä jo 1906 ilmestyi Yrjö Weilin kustantamana saksalaisen Julius Küsterin auto-opas.⁴

Kirjoilla näyttää olleen suuri kysyntä tai pienet painokset, sillä esim. ruotsalaisesta Nerénin⁵ ensimmäisen kerran 1914 suomeksi ilmestyneestä oppaasta oli nopeasti otettava uusia painoksia. Koska autolla ajo oli uutta, olivat ohjeetkin⁶ yksityiskohtaisia: ”Älä pidä kiinni ohjauspyörästä kuin vihaisen sonnin sarvista, vaan käsittele sitä hellästi molemmin, huomaa tarkoin: molemmin käsin. Ei mikään näytä niin pahalta ja huolimattomalta kuin pitää siitä kiinni vain toisella kädellä, eritoten jos toista kättä vielä pidetään nutun tai housuntaskussa.” Jos suomentaja ei löytänyt sopivaa suomalaista termiä, käytettiin ulkomaista, mikä näkyy vieläkin meidän autosanastossamme.⁷

Välittömästi linja-autoliikennettä käsittelevää tutkimusta oli ennen Suomen linja-autoliikenteen historian ilmestymistä vähän. Varhaisin kokonaisesitys on Yrjö Raevuoren 1948 valmistunut tutkimus.⁸ Teos on ansiokas, joskin siinä käytetty arkistoaines on jokseenkin vähäinen ja lähdeaines tämän hetken mittapuun mukaan kapea. Opinnäytetöinä linja-autoliikenteen historiasta on toistaiseksi tehty kolme alueellista tutkimusta.⁹ Kun näissä on tarkkaan selvitetty paikallisia oloja, ne auttavat myös kokonaiskuvan luomisessa koko maan linja-autoliikenteen vaiheista. Vaikka sekä Turun seudun että Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenteessä oli omia erikoisuuksia¹⁰, oli kehityksen kulku pääpiirteissään samanlainen.

Allekirjoittaneen lisensointityö käsittelee linja-autoliikenteen vaiheita talvi-

1. Auvo Kiiskinen, Maamme sisäisen kuljetuslaitoksen kehitys ja rakenne. Taloudellinen tutkimuskeskus – sarja B 7. Helsinki 1954.

2. Seppo Leppänen, Liikenne Suomessa 1900–1965. Suomen pankin kasvututkimuksia V. Helsinki 1973.

3. Touko Perko, Suomen teiden historia II. Lahti 1977. Teistä autoliikenteen alkuvuosina ks. Juhani Viertola, Suomen teiden historia I. Lahti 1974.

4. Julius Küster, Autobiili ja sen hoito. Helsinki 1906. Suomessa julkaistiin 1920-luvulla useita oppaita autosta kiinnostuneille itseopiskelua varten. Monet kirjoittajat olivat autokoulunopettajia, joten kirjoissa oli jo voitu ottaa huomioon autoilusta Suomessa saatuja kokemuksia, esim. Joseph Larsson, Autoilijan käsikirja. Helsinki 1922 ja Y. Talvitie, Autobiilioppi autokouluja ja itseopiskelua varten. Porvoo 1923. Vääntinen ja Valli julkaisivat jo 1923 yli 730 sivuisen autotekniikkaa laajasti käsittelevän käsikirjan, Y. Vääntinen ja A.I. Walli, Autoteknillinen käsikirja. Teknillinen käsikirjasto I. Porvoo 1923. Samalla alkoi ilmestyä myös autotekniikan osa-alueita – kuten voitelua, renkaita ja kaasuttimia esitteleviä oppaita. Kun vielä otetaan huomioon autolchdistö, oli autotietoutta saatavilla runsaasti, mikä helpotti ryhtymistä autoilijaksi.

5. John Nerén, Auto-Kirja. Helsinki 1914. Seuraavat painokset otettiin 1917 ja 1920.

6. Nerén 1920 s. 153.

7. Esim. ”Norra”, lehtijousipakan ylin lehti, on ”väännös” ruotsin sanasta norblad eli silmukkalehti.

8. Yrjö Raevuori, Linja-autoliikenteemme vaiheet. Tampere 1948.

9. Aarne Mäkelä, Turun linja-autoliikenteen kaksi ensimmäistä vuosikymmentä (1919–1939). Turun Yliopiston Suomen historian laitoksen monisteita B 1. Turku 1967. Matti Viitaniemi, Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenne 1919–1939. Suomen historian pro gradu Jyväskylän Yliopistossa 1971 ja Raija Lunnas, Tampereen linja-autoliikenne 1920–1939. Suomen historian pro gradu Tampereen Yliopistossa 1978.

10. Etelä-Pohjanmaan erikoisuuksia oli mm. runsas seka-autojen käyttö.

sotaan mennessä.¹ Mäkelän osuus Suomen linja-autoliikenteen historiassa on hyväksytty liseniaatintyöksi. Linja-autoliitto r.y.:n pitkäaikaisen toiminnanjohtaja maisteri Hannu Mäkipeskan² maantieteen laudaturtyö valmistui 1955. Se käsittelee lähinnä aikaa vuoden 1939 jälkeen. Linjaliikenneyritysten historioita on kymmenkunta³, mutta moni merkittävä yritys on vielä vailla historioita. LAL:n paikallisosastoista on ollut aktiivisin Viipurin osasto, jonka vaiheiden esittely⁴ valmistui 1964.

Valtion linja-autoliikenteestä on saatavissa tietoja kirjallisuudesta. Postilaitoksen harjoittamaa liikennettä selvittelee Osmonsalo⁵ ja VR:n Mustonen.⁶

Linja-autoliikennettä esitellään myös paikallishistorioissa. Taso on kirjava. Joissakin paikallishistorioissa linja-autoliikenne on ohitettu pelkällä maininnalla, kun taas joissakin on seikkaperäisiä selvityksiä, kuten Aaltosen Someron historiassa ja Tommilan Jyväskylän historiassa.⁷ Linja-autoliikennettä on käsitelty tai aihepiiriä sivuttu useissa artikkeleissa, joista tärkeimmät ovat LAL:n vuosikirjojen artikkelit. Vuosikirjoissa on lisäksi tärkeimmät liiton hallituksen ja liittoneuvoston päätökset.

Liikennehistorialla ja talousmaantieteellä on paljon yhtymäkohtia. Onpa talousmaantieteessä käytössä linja-autoliikenteen vilkkauteen perustuva menetelmä talousalueiden rajojen määrittelemiseksi. Talousmaantieteellinen tutkimus⁸ käsittelee lähinnä aikaa toisen maailmansodan jälkeen, joten linja-autoliikenteen alkuvuosikymmeniä koskevaa aineistoa on niukasti.

Talousmaantieteilijät katsovat joskus liian yksipuolisesti linja-autoliikenteen suuntautumisen johtuneen talousalueiden vetovoimasta. Heillä ei ole ollut riittävästi tietoja linja-autoliikenteen sisäisistä voimatekijöistä. Linjojen suuntautumiseen vaikutti olennaisesti liikenteenharjoittajien keskinäinen kilpailu sekä erilaisilla ja vaihtelevilla perusteilla sovellettu ns. kenttäperiaate. Eri liikenteenharjoittajain ja paikallisosastojen liikennealueita oli varsin vaikea muuttaa. Niinpä esim. jonkun uuden tiesuunnan valmistuminen aiheutti monesti ankaria

1. Matti Viitaniemi, Suomen linja-autoliikenne ennen toista maailmansotaa. Suomen historian liseniaatintyö Jyväskylän Yliopistossa 1977.

2. Hannu Mäkipeska, Kaukolinja-autoliikenteen aikataulut keskusten ja niiden vaikutusalueiden välisten toimintojen kuvastajina. Maantieteen laudaturtyö Helsingin Yliopistossa 1955.

3. Toivo Mansner, Saimaan Osuus-Auto r.l. 1924–1949. Lappeenranta 1949.

Pentti S. Kärmeniemi, Ruosen ruskeitten autojen kolmikymmenvuotinen taival. Helsinki 1958.

Antero Jokiniemi, Linja-autoliikenne O. Vilkas 1934–1959. Kotka 1959.

Yrjö Raevuori, Väinö Paunu OY 1926–1966. Tampere 1966.

Veljekset Salmelan liikenne 1924–1974. Kemi 1974.

Matti Viitaniemi, Savonlinja O.Y. 1924–1974. Linja-autoyhtiö edeltäjäineen 50 vuotta. Mikkeli 1974.

Oy Liikenne Ab 40 vuotta. Helsinki 1975.

Eino Varvio, Länsilinjat. Tampere 1979.

Lisäksi Saimaan Osuus-Auto r.l. ja Väinö Paunu ovat teettäneet myös myöhempiä ajanjaksoa koskevat selvitykset.

4. Pentti S. Kärmeniemi, Wanhaa ja uutta LAL:n Viipurin osaston matkan warrelta. Vammala 1964.

5. Erkki Osmonsalo, Ajanjakso 1870–1938. Suomen postilaitoksen historia 1638–1938. Helsinki 1938.

6. H. Mustonen, Valtionrautateiden autoliikenne. Valtionrautatiet 1912–1917. Helsinki 1937.

7. Esko Aaltonen, Someron historia II. Forssa 1958 ja Päiviö Tommila, Jyväskylän kaupungin historia 1837–1965. Jyväskylä 1972.

8. Esim. R. Ajo, Liikennealueiden kehittyminen Suomessa. Fennia 69. Helsinki 1946, A. Sääntti, Autobusverkehr als Indikator der zentralen Orten, Einflussgebiete und Verkehrsdichte in Finnland. Turku 1954, Seppo Siirilä, Eräiden liikekeskusten kehityksestä Etelä-Pohjanmaalla. Liseniaatintyö Helsingin Yliopistossa 1964, M. Palomäki, Vaasan kaupungin taloudellinen vaikutusalue. Liseniaatintyö Helsingin Yliopistossa 1958 ja Kai-Veikko Vuoristo, Die Wirkung der Veränderung von Verkehrshältnissen auf die Entwicklung einiger Küstenorte in Finnland. Helsingin Yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 50. Helsinki 1966.

kiistoja, kenelle reitin liikennöiminen kuului.¹ Keskusten vetovoiman lisäksi monet muut tekijät vaikuttivat linjan päätepisteiden valintaan. Linja-autoliikenteen määrään perustuvaa menetelmää voidaan tässä esitetyistä varauksista huolimatta pitää hyvin käyttökelpoisena.

Tilastot

Myös linja-autoliikennettä koskevat tilastotiedot ovat puutteellisia. Autojen määrän kehitystä voidaan seurata vuodesta 1923, sillä lääninhallitukset veloitettiin 1922 annetulla lailla pitämään rekisteritilastoa. Joskus autojen rekisteröinti tosin saattoi ”unohtua”.² Rekisteritilastoihin perustuvia autolukuja on julkaistu sekä tilastokatsauksissa että tilastollisessa vuosikirjassa. Myöhemmin vuodesta 1959 tietoja on esitetty liikennetilastollisessa vuosikirjassa sekä vuodesta 1960 Auto ja tie -nimisessä sarjassa. Myös kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö piti omaa autotilastoaan.³

Olenaisia linja-autoliikenteen kehitystä kuvaavia tietoja olisivat olleet vuosittain kerätyt tiedot linjoista sekä matkustajamääristä. Matkustajien lukua tosin olisi ollut vaikea selvittää. Linjojen määrä ja pituus olivat lupia myöntävien viranomaisten tiedossa. LAL yritti koota tilastotietoja, mutta joutui 1937 toteamaan⁴, että kaikki siihenastiset toimenpiteet saada liikenteenharjoittajat vapaaehtoisesti lähettämään tilastotietoja, olivat osoittautuneet toivottomiksi. Siten ei kenelläkään ollut LAL:n hallituksen mielestä tarkkaa käsitystä linja-autoliikenteen laajuudesta. Viranomaisetkaan eivät ilmeisesti laatineet myöntämiensä liikennelupien perusteella tilastoja linja-autoliikenteestä. Jälkeenpäin tilastoinnin puutteellisuuksia on vaikea, osittain mahdotonkin korjata. Tilastojen puutteellisuus aiheuttaa monia metodisia ongelmia, kuten jäljempänä ilmenee.

Autokalustosta tilastoitiin aluksi rekisteröinnin yhteydessä autojen hevosvoimamäärä, mutta linjaliikenteen kannalta olisivat hyödyllisempiä tiedot autojen paikkaluvusta.

Tyydyttävä tilastointi alkaa vuodesta 1953, kun liitto keräsi siitä lähtien jäseniltään vuosittain tiedot autoista, henkilökunnasta, ajomatkoista, kuljetussuoritteesta, kustannuksista ja tuloista. Epävarmimpia olivat matkustajaluvut, jotka ennen matkalippujärjestelmän pakollistamista arvioitiin muutaman otannan perusteella.

Komiteanmietinnöt ja asetuskokoelmat

Autoliikennettä koskevia tietoja sisältyy myös komiteanmietintöihin. Komiteat kokosivat monesti kannanottojensa pohjaksi perusteellisia ja jokseenkin luotettavia selvityksiä. Varhaisimmat selvitykset linjaliikenteestä ovat vuodelta

1. Ks. esim. Viitaniemi 1974 s. 77. Savonlinja O.Y. ponnisteli pitkään, ennen kuin sai luvan Mikkelin–Helsingin pikavuorolle.

2. Etelä-Pohjanmaan Järviseudulla autoilla voitiin ajaa vuosikin ennen rekisteröintiä, ks. esim. Matti Viitaniemi, Elinkeinot. Järviseudun historia II s. 360.

3. Ks. komiteanmietintö 1954/6 s. 54 taulukko 1.

4. LALA, LAL:n hallituksen ptk 18.8.1937.

1925.¹ Laajat taustatiedot autoliikenteestä kerättiin erityisesti tielaitoskomitean 1954 valmistuneeseen mietintöön², joka on lähtökohtana mm. Kiiskisen ja Lep-päsen tutkimuksissa. Silti joihinkin mietinnön tietoihin on syytä suhtautua va-rauksin, koska ne eivät kaikilta osin perustu riittävään lähteistöön.

Autoliikennettä koskeva lainsäädäntö löytyy asetuskokoelmista tai osittain autoilijoiden lakikirjoista.³

Aikataulujulkaisut

Linja-autoliikennetutkimuksen kannalta keskeistä aineistoa ovat aikataulu-julkaisut. Valtakunnallisia aikatauluja on ilmestynyt kaksi. Suomen Matkailija-yhdistyksen toimittamassa Turistissa on vuodesta 1924 alkaen myös linja-auto-jen aikatauluja. Turistin nimi muuttui 1930 Suomen kulkuneuvoiksi. Toista ai-kataulukkoa alkoi 1929 toimittaa LAL ensin Maantieturisti-nimisenä ja sittem-min Suomen tieturistina. Suomen Matkailijayhdistyksen julkaisu oli 1920- ja 1930-luvulla varsin puutteellinen. Osittain puutteellisuudet johtuivat yrittäjistä itsestään, koska he eivät viitsineet tai katsoeet aiheelliseksi lähettää aikataulu-jaan Suomen Matkailijayhdistykselle. Liikennöitsijöistä aikataulun julkaisemi-nen ei aina tuntunut hyödylliseltä, koska se tuli myös kilpailijoiden tietoon.⁴ Vaikka viranomaiset jopa uhaten liikenneluvan peruuttamisella patistelivat yrit-täjiä, jäivät ilmoitukset aikatauluista tai niiden muutoksista usein tekemättä.⁵

Vielä 1937 LAL:n hallitus⁶ katsoi, että silloisessa muodossa julkaistu Suomen kulkuneuvot tuotti liikenteenharjoittajille ”yhtä paljon vahinkoa kuin hyötyä”. Syynä oli nyt osittain se, että julkaisu toimitettiin keväällä niin aikaisin, että tu-levan ajokauden aikatauluja oli vielä vahvistamatta.

Osittain jyrkän asennoitumisen syynä voi olla oman aikatauluston julkaisemi-nen, mutta silti esitetyt väitteet näyttävät pitäneen paikkansa. Kun LAL:n Suo-men Maantieturistissa oli 1939 yksityisten liikenteenharjoittajain aikatauluja 828, oli niitä Suomen kulkuneuvoissa vain 387. LAL:n toimittama aikataulukko sisälsikin 1930-luvun puolivälistä lähtien kaikkien kaukolinjojen aikataulut. Sen sijaan 1920-luvun lopun ja 1930-luvun alun aikataulut olivat tässäkin julkaisussa puutteelliset, koska liikenteenharjoittajat lain velvoitteista huolimatta laimin-löivät lähettää aikataulunsa julkaistaviksi. Niinpä Maantieturistissa todettiin, etteivät kaikki liiton monista pyynnöistä huolimatta katsoeet olevan itselleen edullista tiedottaa aikatauluistaan etukäteen.⁷

Aikataulujulkaisujen puutteellisuus hankaloittaa tutkijan työtä, sillä niiden avulla liikenteen kattavuus voidaan selvittää vasta 1930-luvun puolivälistä läh-

1. Autoliikenteen järjestelyä varten asetetulta neuvottelukunnalta. Komiteanmietintö 1925/9.

2. Tielaitoksen kehittäminen ja sen rahoitus. Komiteanmietintö 1954/6.

3. Esim. Eljas Kahra, Autoilijan lakikirja. Helsinki 1926 ja Ossian Hellman, Auto liikennelait. Porvoo 1938.

4. Kun esim. Ari Hietala 1928 julkaisi aikataulunsa sanomalehdessä, oli seurauksena, että seuraavana aamuna lin-jalle hänen vuoronsa edelle oli ilmaantunut seitsemän ”hoppaa” ja kaksi linja-autoa, Ari Hietala. LAL:n kirje-haastattelu 1967.

5. Esim. syksyllä 1930 Kuopion läänin maaherra lähetti läänin poliisiviranomaisille kirjeen, että heidän tuli muis-tuttaa liikenteenharjoittajia aikataulujen ilmoittamisvelvollisuudesta ja uhata jopa liikenneluvan peruuttamisella. Aiheen kirjeseen maaherra sai Suomen Matkailijayhdistyksen ilmoituksesta, etteivät liikenteenharjoittajat tiedot-taneet kulkuvuoroistaan Suomen Matkailijayhdistykselle ja LAL:lle, Kuopion lääninhallituksen arkisto, kolman-nen ylimääräisen esittelijän päätöskonseptit 1930. Kuopion läänin maaherran kiertokirje läänin poliisiviranomai-sille 13.9.1930.

6. LALA, Sekalaista 1935–1937, LAL 14.10. 1937 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle. iden ministeri-ölle.

7. Maantieturisti s. 7.

tien. Kun aikatauluissa ei mainittu liikenteenharjoittajien nimiä, voi jo pelkääntään yrittäjien selville saaminen olla työlästä. Osa yrittäjistä painatti aikatauluvihkoja.¹

Posti- ja lennätinhallitus alkoi 1929 julkaista aikatauluvihkoa Suomen postiautolinjat ja LAL 1962 kirjasta Suomen yksityinen pikalinjaliikenne.

Kartat

Varhaisin linjaliikennekartta² on saatavissa vuodelta 1929, jolloin LAL laadiutti kartan liikennöidyistä linjoista. Suomen linja-autoliikenteen historiaa varten tehtiin Suomen tieturistin avulla liikennekartat yksityisen kaukolinja-autoliikenteen linjoista 1935 ja 1939.³ Linja-autoliikenteen liikennekartat ovat varsin työläitä tehdä. Niinpä seuraava koko maan kattava reittikartta⁴ onkin vasta ajokaudelta 1956–1957. Tähän karttaan on merkitty myös vuorojen lukumäärrät. Erytiskarttoja on muutamia. Allekirjoittanut teki lisensiaatintyötä varten kartat kaupunkienvälisistä linja-autoyhteyksistä vuosilta 1935 ja 1939.⁵ Pikaliikennekarttoja on LAL:n julkaisussa Suomen yksityinen pikalinjaliikenne ja postiautojen reittikarttoja on postihallituksen julkaisussa Suomen postiautolinjat. Alueellisia liikennekarttoja on muutamia.⁶

Lehdet

Arkistoaineksen puutteita voidaan paikata osittain sanomalehtien avulla. Sanomalehdistö on jopa korvaamattoman tärkeä tutkittaessa linja-autoliikenteen varhaisvaihetta. Se seurasi yleensä jokseenkin hyvin uuden liikennemuodon kehitystä. Lehtien väliset erot ovat varsin suuret, minkä on osoittanut 10 merkittävään lehteen kohdistettu systemaattinen tutkimus.⁷ Maakunnallisesti tärkeistä lehdistä valittiin muihin lehtiin vertailemalla ne, joita liikenteenharjoittajat eniten käyttivät ilmoituslehtinään ja jotka tarkimmin kertoivat uutisosastoissaan linja-autoliikenteestä. Näin valikoiden tutkittavaksi tuli monta maalaisliittolaista lehteä. Selitys on luonnollinen: maaseudun väestölle tarkoitetut lehdet pyrkivät seuraamaan tarkasti uutta nimenomaan maaseudun liikennetarpeita tyydyttämään syntynyttä linja-autoliikennettä. Paikkakuntaakohtaisia selvityksiä tehtäessä kannattaa käyttää myös maamme laajaa paikallislehdistöä.

Lehdistöstä saadaan tietoa liikenteenharjoittajien aikatauluilmoituksista,

1. Joitakin on säilynyt esim. Jyväskylän Yliopiston kirjastossa, Lahden ja Heinolan linja-autoliikenne. Lahti 1935, Hämeen autoliikenne. Turisti. Tampere 1927, Kymenlaakson linja-autoliikenne. Kulkuvuorot. Lahti 1935 ja Linja-autojen kulkuvuorot (Matka-autot O.Y.). Turku 1934, 1935 ja 1937.

2. Kartta on Helsingin Yliopiston kirjastossa. Ks. Viitaniemi 1978 s. 66.

3. Viitaniemi 1978 s. 96–99.

4. Suomen kartasto 1960 kartta 30/1.

5. Viitaniemi 1977 liite 11.

6. Ks. Mäkelä 1967 kartat 5 ja 7, Viitaniemi 1971 kartat 6 ja 9, Tommila 1972 s. 458 sekä Pirinen 1981 s. 43, 51, 52, 71 ja 72. Pirinen on käyttänyt 1920- ja 1930-luvun kartoissa lähteenä Turistia ja Suomen kulkuneuvoja, joissa on vain osa linja-autoliikenteestä, vrt. s. 13. Sota-ajan Suomen Kulkuneuvojen mukaan piirretyt kartat eivät esitä todellista liikennettä, Viitaniemi 1978 s. 249–250.

7. Pohjolan Sanomat, Liitto, Keskipohjanmaa, Kainuun Sanomat, Vaasa, Ilkka, Keski-suomalainen, Savon Sanomat, Aamulehti ja Helsingin Sanomat. Koko linja-autoliikenteen historiassa käytetty lehdistö ks. Viitaniemi 1978 s. 411–412.

joista ilmenevät reitit, aikataulut, vuorojen määrä, joskus taksat sekä useimpien liikenteenharjoittajan nimi. Aina nimeä ei kuitenkaan ilmoitettu, vaan ilmoituksen alla oli salaperäisesti ”omistaja”, ”omistajat” tai ”kumppanit”.¹ Jotkut lehdet ottivat linjaliikenneilmoitusten lisääntyttä käyttöön erityisen autopalstan, jolle ilmoitukset sijoitettiin. Liikenteestä kerrotaan lisäksi lehtien uutispalstoilla sekä joskus myös pääkirjoituksissa, sillä linja-autoliikenne sai sanomalehdistöstä ponnekkaan puolustajan kiistakysymyksissä.²

Liikenteenharjoittajain oman ammattilehden Linja-auton näytenumero ilmestyi lokakuussa 1929. Ilmeisesti lähinnä taloudellisten vaikeuksien vuoksi seuraavana vuonna tehtiin vain kolme numeroa, minkä jälkeen lehden kustantaminen loppui pitkäksi aikaa kokonaan. Linja-auto alkoi ilmestyä uudelleen vasta 1966. Väliaikana LAL:n virallisena äänenkannattajana oli 1937 perustettu Suomen Autolehti. Näinkin pitkä katkos oman lehden ilmestymisessä on menetyks linja-autoliikenteen historiantutkimukselle. Myös muista autoalan ammattilehdistä ja autoilijoiden kalentereista sekä autojärjestöjen vuosikirjoista³ voi saada käyttökelpoista tietoa. Tällaisia lehtiä ovat esim. Autoilija (1927–1939), Autoilijan Uutiset (1932–1939), Automies (1931–1941, 1947), Automme ja Me (1935–1939), Autotekniikka (1933–1936) ja Suomen Moottorilehti (1924–1946).

Haastattelut

Linja-autoliikenne on niin ”nuorta” historiantutkimusta, että siinä voidaan käyttää hyväksi haastattelutietoutta. Muistitieto tuo esiin historiaa elävöittävää aineistoa, joka muuten jäisi ulottumattomiin. Liikenteenharjoittajat ja kuljettajat muistavat olosuhteensa myöhemminkin oikein, joten tämäntapaiseen muistiaineeseen ei sisälly mainittavia tendenssejä. Kun haastatteluja on käytössä runsaasti – jopa samoilta seuduilta – voi vertailemalla haastatteluja toisiinsa ja kirjalliseen aineistoon tarkistaa muistitiedon luotettavuutta. Yleisenä havaintona on, että monet liikenteenharjoittajat ja muu liikennehenkilökunta tietävät jopa pieniä yksityiskohtia yllättävän tarkasti. Kun omaa alaa kohtaan tunnettiin suurta mielenkiintoa ja innostusta, olot muistetaan hyvin vuosikymmenienkin kuluttua.

LAL suoritti kaukonäköisesti alan uranuurtajien kirjehaastatteluja vuosina 1958 ja 1967. Korvaamatonta muistitietoahan häviää jatkuvasti muistajien mukana. Vuonna 1958 vastauksia saatiin 117 ja 1967 tuli vastauksia 35. Jälkimmäinen kysely lähetettiin alan vanhimmille yrittäjille. Kirjevastausten taso on kirjava: toisissa on tietoa niukalti – muutamissa tuskin lainkaan –, mutta mukana on myös kymmensivuisia selvityksiä, jopa pienimuotoisia tutkielmia. Mäkelän 1967 tekemään kirjehaastatteluun tuli 45 vastausta. Kun suullisia haastatteluja on liki sata, on linja-autoliikenteestä koottuna jo melkoinen määrä muistitietoutta.⁴

Puutteista huolimatta edelläesitettyistä lähteistä syntyy kokonaiskuva linja-autoliikenteen vaiheista. Erityisesti haastattelut ja LAL:n arkisto mahdollistavat kokonaiskuvaa täydentävän ja elävöittävän kuvauksen.

1. Tarkemmin Viitaniemi 1978 s. 138–142.

2. Tarkemmin Viitaniemi 1977 s. 272.

3. Esim. Suomen Auto ja Moottorikalenteri (1934–1939) ja Autonomistajain käsikirja. Maaseudun autonomistajain liitto. Vuosikirja (1928–1939, 1946–1949).

4. Haastattelujen luettelo ks. Viitaniemi – Mäkelä 1978 s. 579–584.

METODIN ERITYISONGELMAT

Kvantitatiiviset vaikeudet

Yksi suurimpia ongelmia on linja-autoliikenteen laajuuden selvittäminen ennen 1930-luvun puoliväliä. Vuoden 1919 elinkeinolaissa ”automobiilein, lentokoneiden ja muiden omin neuvoin kulkevien koneiden käyttäminen” määrättiin säännöstellyksi elinkeinoksi. Autoliikennettä ammattimaisesti harjoittavan olisi siten pitänyt tehdä elinkeinoilmoitus kaupungissa maistraattiin ja maaseudulla kruununvoudille. Lakia rikottiin kuitenkin yleisesti: vaadittuja elinkeinoilmoituksia ei läheskään aina toimitettu viranomaisille.¹

Teoriassa linja-autoliikenteen määrän pitäisi ilmetä kulloinkin voimassa olleista liikenneluvista, jotka tulivat ”pakollisiksi” vuodesta 1923.² Liikennelupa oli myönnettävä jokaiselle ”kunnolliselle” hakijalle. Kun lupa evättiin vain aniharvoin – tavallisimmin heikon tien, liian raskaan auton tai kieltolakimääräysten rikkomisen takia – seurauksena oli hillitön anomus- ja linjakilpailu.³ Monilla myönnettyillä linjoilla ei koskaan aloitettu liikennettä, joten liikenneluvat osoittavat vain voimassaolleiden lupien määrän eikä todella ajettua linja-autoliikennettä, mitä ei kaikissa linja-autoliikennettä koskevissa selvityksissä ole otettu riittävästi huomioon.

Liikennelupien anominen ”varastoon” ilmeni selvästi Etelä-Pohjanmaalla suoritetussa tarkassa tutkimuksessa. Lääninhallituksen arkistosta selvitettiin luvan saaneet. Tämän jälkeen tutkittiin pitäjä pitäjältä haastatellen, oliko luvan saanut henkilö todella ajanut hänelle myönnettyjä linjoja. Seuraavanlainen esimerkki ei ollut harvinaisuus. Lokakuun 27. päivänä 1927 Kuortaneella asuneille maanviljelijä Honkolalle ja autonkuljettaja Rannalle myönnettiin molemmille erikseen luvat linjoille, jotka lähtivät Kuortaneelta Kristiinaan, Pietarsaareen, Vaasaan, Keuruulle, Viitasaarelle, Jyväskylään, Karstulaan ja Saarijärvelle. Ranta sai lisäksi yksinään luvan Kuortaneen–Kokkolan reitille. Paikkakunnan kansakoulunopettaja Hemming oli keksinyt vielä yhden sopivan linjan: kaikkien edellämainittujen lisäksi hän sai liikenneluvan reitille Kuortane–Uusikaarlepyy. Mitään mainituista linjoista ei ryhdytty liikennöimään näiden lupien pohjalta.⁴

1. Käytäntö on tullut selvästi esille mm. paikallisissa autoliikennetutkimuksissa, ks. Matti Viitaniemi, Tie- ja tietoliikenneyhdytykset, Nivalan kirja. Jyväskylä 1970, Matti Viitaniemi, Tie- ja tietoliikenne, Parkanon ja Kihniön kirja. Jyväskylä 1971, Matti Viitaniemi, Tie- ja tietoliikenne, Haapaveden kirja. Pieksämäki 1973 sekä Viitaniemi 1983.

2. Lainsäädännöstä tarkemmin Viitaniemi 1977 s. 60–74 ja 1978 s. 48–54.

3. Esim. Vaasan läänissä hylättiin 1929 seitsemän anomusta. Neljässä tapauksessa syynä olivat heikot sillat ja kolmessa epäilyt hakijan kyvystä ja luotettavuudesta. Mikkelin läänissä hyväksyttiin samana vuonna kaikki anomukset. LALA, Kirjelmä 1928–1933, Vaasan läänin maaherra 13.1.1930 ja Mikkelin läänin maaherra 22.1.1930 LAL:lle.

4. Tarkemmin Viitaniemi 1971 s. 32–34. Etelä-Pohjanmaalla linja-autoliikenteen ”hulluja vuosia” olivat vuodet 1927 ja 1928. Kun vuonna 1926 seitsemän henkilöä anoi kukin yhtä linjaa, oli anojia 1927 jo 31 ja anottuja reittejä peräti 101. Seuraavana vuonna tilanne ryöstäytyi viranomaisten käsistä: 68 anojaa sai 247 linjaa. Anojista noin kolmannes aloitti liikenteen. Monet yrittäjistä olivat taksimiehiä, jotka kokeilivat linjoja muutaman kerran henkilöautolla, mutta todettuaan liikenteen kannattamattomaksi lopettivat ajon. Pula-ajan jälkeen yhä useampi anojista aloitti liikenteen.

Vuoden 1926 autoasetuksen joustamattomat määräykset olivat yhtenä merkittävänä syynä linjaliikennelupien suorastaan hillittömään anomiseen. Liikenneluvan haltijalla ei ollut automaattista oikeutta ns. tilausajoon. Liikenteen kotipaikkakunnan viranomaisen oikeutettiin myöntämään poikkeuslupa varsinaisen reitin ulkopuolelle, jos matkustajat vuokrasivat auton käyttöönsä jotain tiettyä matkaa varten. Anomalla linjoja mahdollisimman monelle reitille vältyttiin hankalalta erillislupien pyytämiseltä. Kun liikennelupia alettiin myöntää liikennetarpeen mukaan ja liikenneluvat pyrittiin saattamaan todellisen tilanteen mukaisiksi, voi myönnettyistä luvista saada vasta 1930-luvun loppupuolella selville todella harjoitetun linja-autoliikenteen.

Toisaalta liikenneluvan pakollisuus jäi monesti lain kirjaimeksi. Yleisesti sallittuna alettiin 1920-luvun alkupuolella pitää sitä, että linjaa ajettiin kokeeksi ensin ilman lupaa. Jos reitti osoittautui kannattavaksi, lupa anottiin vasta myöhemmin. Kehottivatpa viranomaisetkin joskus tällaiseen menettelyyn. Jopa ministeriön lain tulkinta oli ainakin 1923 niin väljää, että liikenteen harjoittaminen sallittiin, mikäli liikennelupaa oli edes anottu. Ote tiukkeni 1929, jolloin ministeriö ilmoitti maaherroille luvan saannin olevan liikenteen aloittamisen edellytys.¹

Linja-autoliikenteen laajuutta eri aikoina voidaan arvioida myös rekisteröityjen linja-autojen luvun perusteella. Tullitilastoista asiaa ei voi tutkia, sillä maahan tuodut linja-autojen alustat merkittiin tullin tilastoissa kuorma-autojen kanssa samaan ryhmään. Aluksi alustat olivatkin samoja, kunnes 1920-luvun loppupuolella alettiin rakentaa erityisiä linja-autoalustoja.

Virhemahdollisuuksia on useita. Kuten jo aikaisemmin ilmeni, itse tilastoissa on ristiriitaisuuksia. Koska tilanne on ongelmallisin 1920-luvun osalta, otetaan luvut tässä tarkasteltaviksi.

Taulukko 1. Rekisteröidyt linja-autot 1922-1929.

Vuosi	Tilastokatsauksen mukaan ¹			Ministeriön tilaston mukaan ²			STV:n mukaan ³			Komiteamietinnön 1925/9 mukaan ⁴		
	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	80	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 ¹	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	—	—	—
1929	1 274 ²	-216	-15	1 095	-170	-13	1 448 ³	-19	-1	—	—	—

¹ = 30.6 ² = 31.12 ³ = 31.8

1. Tilastokatsauksia 1930/3 s. 34.

2. Komiteamietintö 1954/6 s. 54 taulukko 1.

3. STV 1923 s. 166, 1924 s. 154, 1925 s. 154, 1926 s. 154, 1927 s. 158, 1928 s. 162, 1929 s. 164 ja 1930 s. 166.

4. Komiteamietintö 1925/9 s. 12.

Esitetyissä luvuissa ovat mukana kaikki maassamme rekisteröidyt linja-autot, paitsi ei ilmeisesti Komiteanmietintö 1925/9:n luvuissa.

Tilastokatsauksien linja-autotilastot on saatu siten, että Tilastollinen päätoimisto on ottanut perusvuodeksi vuoden 1927, jota koskevat tiedot on saatu lääninhallitusten ajoneuvorekistereistä. Niinpä vuoden 1928 autoluku on saatu lisäämällä edellisen vuoden lukuun vuoden 1928 aikana rekisteröidyt ja vähentämällä rekisteristä poistetut linja-autot. Vuotta 1927 varhaisemmat autoluvut ovat tilastokeskuksen mukaan peräisin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön tilastoista.¹ Ainakaan sellaisenaan näitä lukuja ei kuitenkaan ole mainittu tilastosarjasta otettu, kuten taulukko osoittaa.

Tilastollinen päätoimisto ilmoittaa vuoden 1930 tilastokatsauksessa² ilmenneen, että autorekisteritilastoihin on jäänyt runsaasti käytöstä poistettuja ajoneuvoja, kun omistajat olivat jättäneet tekemättä lain edellyttämät poistoilmoitukset. Tilastollinen päätoimisto on poistanut virheen korjaamiseksi vuoden 1929 ja sen jälkeisistä autotilastoistaan sellaiset vielä rekisterissä olleet ajoneuvot, joista ei ollut maksettu veroa. Tästä syystä tilastokatsauksissa esitetyt vuoden 1929 ja sen jälkeiset numerot eivät ole verrannollisia aikaisempien vuosien lukuihin.

Koska rekisteristäpoistoilmoituksia otaksuttavasti on jätetty tekemättä vuotta 1929 aikaisemminkin, ovat vuosikymmenen alkupuolen luvut todellisia suuremmat. Virheen suuruutta on vaikea määritellä.³

Juuri 1929 suoritetusta tilastopuhdistuksesta johtuu osittain, että linja-autot vähenivät edelliseen vuoteen verrattuna 216 autolla eli 15 prosentilla. Muista kuin tilastotekijöistä johtuneeksi autojen luvun vähennykseksi jää korkeintaan seitsemän prosenttia.⁴

Toisena merkittävänä syynä autokannan supistumiseen on pulakausi, jonka vuoksi myös monet liikenteenharjoittajat joutuivat voittamattomiin taloudellisiin vaikeuksiin. Yritysten kannattavuutta heikensi kova keskinäinen kilpailu. Eniten vararikkoja tapahtui ilmeisesti heti pulakauden alussa. Moni lopetti yrityksensä ennen virallista konkurssia. Suomen virallisessa lehdessä oli 1929 kymmenisen linjaliikenneyrityksen konkurssi-ilmoitusta.⁵

Tilastokatsauksissa esitettyjä vuosien 1929 ja 1930 numeroita voidaan todennäköisesti pitää jokseenkin luotettavina, koska ne ilmoittivat niiden linja-autojen luvun, joista vero oli todella suoritettu: turhista autoista ei veroa varmaanakaan maksettu ja verottajalta tuskin on jäänyt käytössä olleita autoja verolle panematta. Tämä tarjoaa mahdollisuuden arvioida ministeriön tilastoja, joissa vuoden 1929 linja-autojen määrä oli 179 pienempi kuin tilastokatsauksen luku. Seuraavana vuonna erotus oli vieläkin suurempi eli 197 autoa. Näyttäisi siltä, että ministeriön luvut olisivat todellisia pienemmät. Yksi selitys voisi olla luokitteluperusteiden erilaisuus. Epäilyksiä ministeriön tilastojen luotettavuuteen herättää lisäksi se, että niiden nojalla linja-autot olisivat vuosien 1927 ja 1929 li-

1. Toimistopäällikkö Aarno Sovion kirje Matti Viitaniemelle 31.3.1976.

2. Tilastokatsauksia 1930/3 s. 34.

3. Väliättömästi rekisteröintiä seuranneina vuosina virhe tästä syystä on pieni. Jos 105 auton ylijäämä jaetaan kumulatiivisesti vuodesta 1925 alkaen, muuttuvat tilastokatsauksien luvut seuraavasti: 1925 noin 1 134, 1926 noin 1 424, 1927 noin 1 232, 1928 noin 1 402 linja-autoa.

4. Tilastokeskuksen arkisto, moottoriajoneuvotilasto, rekisteriin merkityt ja rekisteristä poistetut moottoriajoneuvot 1929, yhteenveto sekä läänittäiset ja kuukausittaiset tiedot eri merkeistä n:o 2. Tarkemmin Viitaniemi 1977 s. 110–111.

5. Suomen virallinen lehti 1929. Ks. myös Viitaniemi 1978 s. 87–90.

säksi vähentyneet myös vuosina 1926 ja 1928, mikä muiden lähteiden antaman kuvan mukaan ei vaikuta todennäköiseltä. Ristiriitaisuutta lisää vielä se, että 1932–1938 ministeriön mukaan linja-autoja olisi enemmän kuin tilastokatsaukset osoittavat.

Vuonna 1927 tapahtunut linja-autojen vähennys – tilastokatsausten perusteella 144 autoa – kaippaa sekin selityksiä. Vähennys ajoittuu vuoden loppuun, sillä elokuussa autoja oli rekisterissä vielä edellistä vuotta enemmän. Linja-autojen luku pieneni, koska 1.1.1928 päättyi ”vanhanaikaisten” linja-autojen käyttöaika, jota oli jatkettu poikkeusluvalla. Tuolloin ne autot, jotka eivät täytäneet vuoden 1926 asetuksen vaatimuksia, siirrettiin rekisteritilastoissa kuorma-autojen ryhmään. Niitä ei saanut enää lainkaan käyttää henkilöiden kuljetukseen.

Tilastot osoittavat linja-autoliikenteen taantuneen 1927. Todellisuudessa näin ei tapahtunut. Aikaisempaa tilavammilla ja paremmilla autoilla pystyttiin ajamaan pitempiä linjoja, mikä mahdollisti entistä suuremman liikennetarpeen tyydyttämisen aikaisempaa vähäisemmällä kalustolla. Muiden lähteiden¹ mukaan vuosi 1927 olikin todellisuudessa yksi maamme linja-autoliikenteen voimakkaimmista kasvukausista.

Esitettyyn taulukkoon on syytä tehdä vielä yksi huomautus. Linja-autoja oli Suomessa 1923 jo yli 220.² Myös henkilökilometreinä ilmoitettuun liikennesuoritteeseen 1920-luvulta on suhtauduttava varsin varauksellisesti, koska laskennat perustuvat puutteellisiin autotilastoihin. Kun toisaalta 1920-luvulla ei suoritettu perusteellisia liikennelaskentoja, ovat tiedot oikeastaan jokseenkin umpimähkäisiä arvioita, joissa ei ole otettu huomioon esim. linja-autoliikenteen lisääntynyttä kuljetuskapasiteettia. Luvut ovat tarkempia 1930-luvulta, koska silloin tehtiin muutamia liikennelaskentoja.

Tiivistelmänä ”tilastoanalyysistä” voi todeta virallisten tilastolukujen olevan 1920-luvulta jopa yllättävän puutteellisia ja ristiriitaisia. Virhepäätelmien välttäminen edellyttää näin ollen mahdollisimman hyviä taustatietoja sekä tilastoista että linja-autoliikenteestä.

Osittain tilastotietojen puutteellisuudesta johtuu, että linja-autoliikenteeseen on vaikea soveltaa vaihtoehtoiskustannusten laskemiseen perustuvaa mallia.³ Tätä menetelmää käytti liikennetutkimuksessa ensimmäisen kerran amerikkalainen R.W. Fogel rautatielaitosta koskevassa tutkimuksessaan.⁴ Samantapaista menetelmää sovelsi myös englantilainen G.R. Hawke kuusi vuotta myöhemmin.⁵ Molemmat olettivat tilanteen, ettei rautatielaitosta olisi ollut lainkaan, sekä laskivat, kuinka paljon kalliimmaksi olisi tullut hoitaa rautateiden kuljetukset vaihtoehtoisilla kuljetusvälineillä. Näin saatua säästöä (Social saving) verrattiin bruttokansantuotteeseen.

Menetelmällä on monia puutteita, voidaanpa sitä pitää suorastaan epähistoriallisenakin. Linja-autoliikenteen merkityksen arvioimista esitetynkaltaisilla tai

1. Esim. VA, Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätökset; vuonna 1925 ministeriö myönsi noin 50 liikennelupaa, mutta 1927 lupia annettiin jo noin sata. Ks. myös Viitaniemi 1971 s. 35 ja 1977 s. 90.

2. Tarkemmin Viitaniemi 1977 s. 88–89 tai 1978 s. 64.

3. Counterfactual model, ks. tarkemmin C.H. Lee, *The Quantitative Approach to Economic History*. London 1977.

4. R.W. Fogel, *Railroads and American Economic Growth. Essays in Economic History*. Baltimore 1964.

5. G.R. Hawke, *Railways and Economic Growth in England and Wales 1840–1870*. Oxford University Press 1970.

muilla teoreettisilla laskentamenetelmillä¹ ei ole pidetty sopivana nyt käsillä olevaan teemaan, joka tähtää kokonaiskuvan luomiseen linja-autoliikenteen historiasta.

Kannattavuuden tutkiminen

Linja-autoliikennettä on tarkasteltava osana omaa kasvuympäristöään talouselämää ja erityisesti henkilöliikennettä, kuten linja-autoliikenteen historiaa kirjoitettaessa on pyritty tekemään. Kannattavuuden selvittäminen on metodisesti varsin ongelmallista.²

Yritystoiminnan edellytys on kannattavuus, ellei tappiota korvata julkisin varoin. Vain valtion harjoittamaa linja-autoliikennettä subventoitiin Suomessakin jo alunperin budjettivaroin, kun taas yksityistä liikennettä (1937 noin 90 prosenttia) ei tuettu.³

Jo itse kannattavuus käsitteenä on suhteellinen. Jonkin mielestä kannattavuutta on jo se, että kaikki menot saadaan katetuiksi, kun taas toisen mielestä yritys kannattaa vasta silloin, kun sijoitettu pääoma tuottaa vähintään talletuskoron suuruisen voiton. Tilastomateriaalin puutteen vuoksi linja-autoliikenteen kannattavuutta voidaan jossain määrin selvittää 18 esimerkkiyhtiön tilinpäätösten avulla vasta vuodesta 1945 lähtien.⁴ Tilastojen avulla voidaan esittää linja-autoliikenteen tulot ja menot vuodesta 1953 alkaen. Päätelmiä ei ole syytä tehdä näidenkään lukujen pohjalta suoraviivaisesti: esimerkkinä voidaan tarkastella vuotta 1955, jolloin kirjattiin ylijäämää 1,22 markkaa kilometriltä. ”Voitto” osoittautuu lähes kokonaan kirjanpidolliseksi ja sitä näytettiin lähinnä harkintaverotuksen välttämiseksi. Tulokseen päästiin tinkimällä poistoista, mikä taas edellytti turvautumista suuriin luottoihin. Kannattavuuden kehitystä voidaan lisäksi seurata vertaamalla linjaliikenteen indeksilukuja elinkustannusindeksiin.⁵ Tilastojen ja kirjanpidon monipuolistuminen mahdollistaa myös pitemmälle kehitettyjen tilastollisten menetelmien käytön.⁶

”Tilastottomalta” kaudelta on täytynyt käyttää suurimmaksi osaksi verbaalista selitystä, joka ei vielä tietokoneidenkaan aikana ole käynyt arvottomaksi. Vaikka eri muuttujien riippuvuus toisistaan voidaan testata tarkasti, ilmiöiden taustan ja keskinäisen riippuvuuden selittäminen jää aina tutkijan tehtäväksi.

On yleinen havainto, että korkeasuhdanteen vireän taloudellisen toiminnan vallitessa kuljetusten kysyntä kasvaa. Sekä työmatkaliikenne että vapaa-ajan matkojen tarve lisääntyvät, mikä parantaa kuormitussuhdetta ja synnyttää tilausliikennettä. Kannattavuuden paraneminen johtaa liikenteen kasvuun ja uusiin investointeihin. Näin linja-autoliikenteen kannattavuuden ja kehityksen yh-

1. Ks. esim. James T. Kneafsey, *Transportation Economic Analysis*. Lexington 1975.

2. Kannattavuudesta ks. Viitaniemi 1978 s. 75–76, 85–90, 103–111, 232, 240, 273–278 ja 328–347.

3. Valtion harjoittama linja-autoliikenne oli vapautettu mm. valtion- ja kunnanverosta, minkä lisäksi se sai budjettivaroja kalustohankintoihin. Ks. tarkemmin Viitaniemi 1978 s. 191–199.

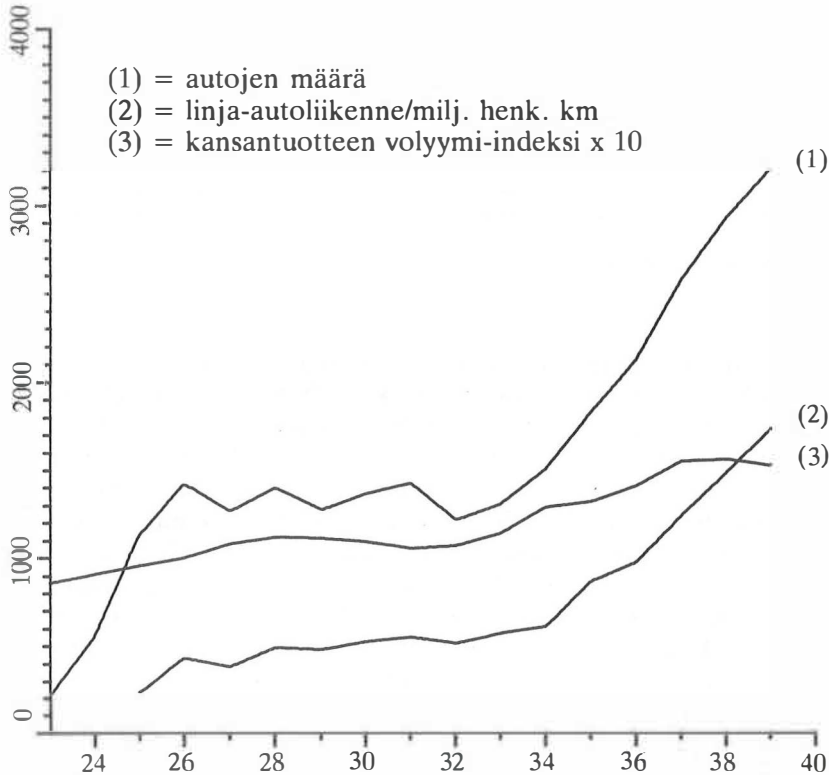
4. Ks. Viitaniemi 1978 s. 275. Tuloksen arvioimiseksi on laskettu poistot ja voitto prosentteina tulostaseen loppusummasta.

5. Tarkemmin Viitaniemi 1978 s. 330–331.

6. Ks. esim. Ari Airaksinen – Harry Juselius, *Linja-autoyritysten kannattavuus ja rahoitus 1970–1979*. Helsingin kaupparakennuskoulun laudaturtyöprojekti Arto 1980–1981. Helsinki 1981 ja *Linja-autoliikenteen kustannuslaskenta*. Jyväskylän teknillinen opisto. Kuljetustekniikan 4. vuosikurssi. Jyväskylä 1981.

tenä selittäjänä voitaisiin pitää yleistä taloudellista kehitystä, jota voidaan kuvaata bruttokansantuotteella.¹ Selitysmallin toimivuutta tarkastellaan seuraavassa graafisesti. Tutkittavaksi on otettu pelkästään yksityinen linja-autoliikenne, sillä valtion yrityksiä tuettiin.

Kuvio 1. Linja-autoliikenne ja kansantuotteen volyyymi-indeksi 1923–1939.



Lähteet: Tilastokatsauksia 1930/3 s. 34, komiteanmietintö 1954/6 s. 63 ja Forssell 1979 liite 15.

Kuviossa 1 linja-autoliikenteen kehitystä esittävät kuvaajat automäärästä ja henkilöliikennekilometreistä. Kun näitä verrataan samassa kuviossa olevaan kansantuotteen kuvaajaan, voidaan havaita samansuuntaista kehitystä. Yksityiskohtaisempaa vertailua ei ole järkevää tehdä 1920-luvulta, koska linja-autoliikenne oli silloin vakiintumatonta ja tilastot epävarmoja. Pulavuosien talouslaman aallonpohja saavutettiin kansantuotteessa 1931, mutta linja-autoliikenteessä vasta vuotta myöhemmin. Vuonna 1932 myös metsäteollisuus oli aallonpohjassa (ks. kuvio 2).² Koska linja-autoliikenne oli voittopuolisesti maaseu-

1. Ks. Osmo Forssell, *Kauppa Suomessa 1860–1960*. Suomen Pankin kasvututkimuksia X. Helsinki 1979 liite 15.

2. Erik Törnqvist ja Urpo Ryönänkoski, *Teollistumisajan suhdannevaihtelut*. Suomen talous- ja sosiaalhistorian kehityslinjoja. Porvoo 1968. Vrt. Ahvenainen, de Geer ym., *Trettitials depressionen och industrin. Kriser och krispolitik i Norden under mellankrigstiden*. Nordisk historikermöter I Uppsala. 1974. Mötesrapport. Uppsala 1974 s. 210.

Kuvio 2. Kantohintatulot 1920–1940/milj. mk.

Lähde: Törnqvist ja Ryönänkoski 1968 s. 233.

tuliikennettä, oli se hyvin riippuvainen nimenomaan maaseudun asukkaiden tuloista, joista taas olennainen osa saatiin puusta kantohintana tai työtuloina.¹

Korkeasuhdanteen huippu oli ohitettu jo 1938, mutta linja-autoliikenteen kasvu jatkui voimakkaana vielä 1939. Selityksenä on se, että linja-autoliikenteen mekanismi toimi viiveellä: päätökset liikenteen kehittämistä tehtiin edellisen vuoden kokemusten perusteella. Kun auton ostopäätös oli tehty, kesti vielä puolisen vuotta ennen kuin auto korin rakentamisen jälkeen oli valmiina liikenteeseen. Autojen hankintaa kiihdyttivät myös luvassa olleet olympiakisat. Kisakuljetusten sijasta uusi kalusto joutui armeijan kuljetustehtäviin. Linja-autojen runsaus ja hyvä laatu selittävät osaksi sen, että liikennettä pystyttiin monet sotavuodet hoitamaan tyydyttävästi sekä rintamalla että kotiseudulla.²

Kuviosta 1 voidaan nähdä linja-autoliikenteen tehostuminen, millä oli myös merkitystä kannattavuuden lisääntymiseen. Ajosuorite kasvoi nopeammin kuin autojen määrä, mikä johtui osittain myös kaluston paranemisesta.³ Sama ilmiö tulee selvästi näkyviin myös 1940-luvun jälkeen, jolloin kustannusten kasvun kompensoimiseksi liikennettä jouduttiin voimakkaasti järjeistämään (ks. kuvio 3). Liikenteen kannattavuudelle oli merkitystä myös korkotasolla, joka oli suhteellisen korkea 1920-luvulla, mutta laski pula-ajan jälkeen.⁴

Tiivistäen voidaan todeta, että suhdannevaihtelut selittävät etenkin 1920-luvun lopulta lähtien linja-autoliikenteen kehitystä. Kun raha oli ”löysässä”, linja-autoissa oli matkustajia.

Sota-ajan poikkeuksellisten olojen vuoksi vastaavaa vertailua ei kannata tehdä 1940-luvulta. Mielenkiintoista sen sijaan on lyhyesti tarkastella, miten edellä

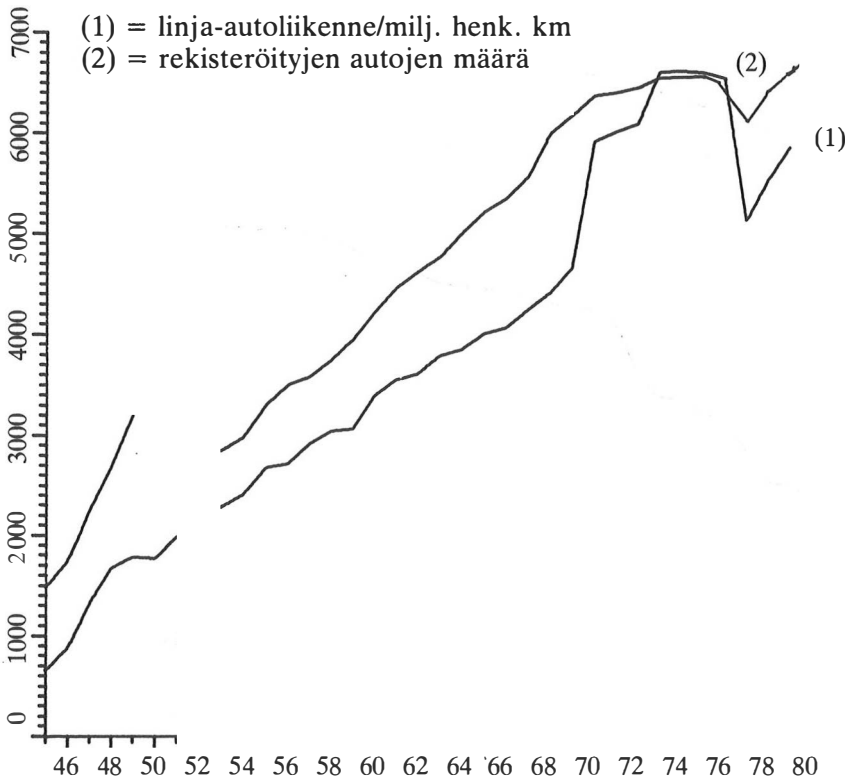
1. Muun autoliikenteen osalta ks. Viitaniemi 1978 s. 79–80. Vrt. Nummela 1978 s. 111–113. Nummela on laskenut kuorma-autojen sekä alustoiden tuonin trendistä puhdistetun volyyymi-indeksiin, jossa suhdannevaihtelut näkyvät varsin selvästi. Muiden liikennemuotojen kehityksestä ks. Viitaniemi 1977 s. 248–251.

2. Ks. Viitaniemi 1978 s. 212 ja 249–252.

3. Vrt. Viitaniemi 1974 liite 2. Savonlinja O.Y.:n ajo autoa kohti kasvoi 1930-luvun lopulla.

4. Ks. Antti Suvanto, Raha- ja luottomarkkinat. Suomen taloushistoria II s. 298 kuvio 24.

Kuvio 3. Yksityisten omistamien linja-autojen määrä ja liikennesuorite 1945–1979.



Lähde: LALA, tilastotietoja.

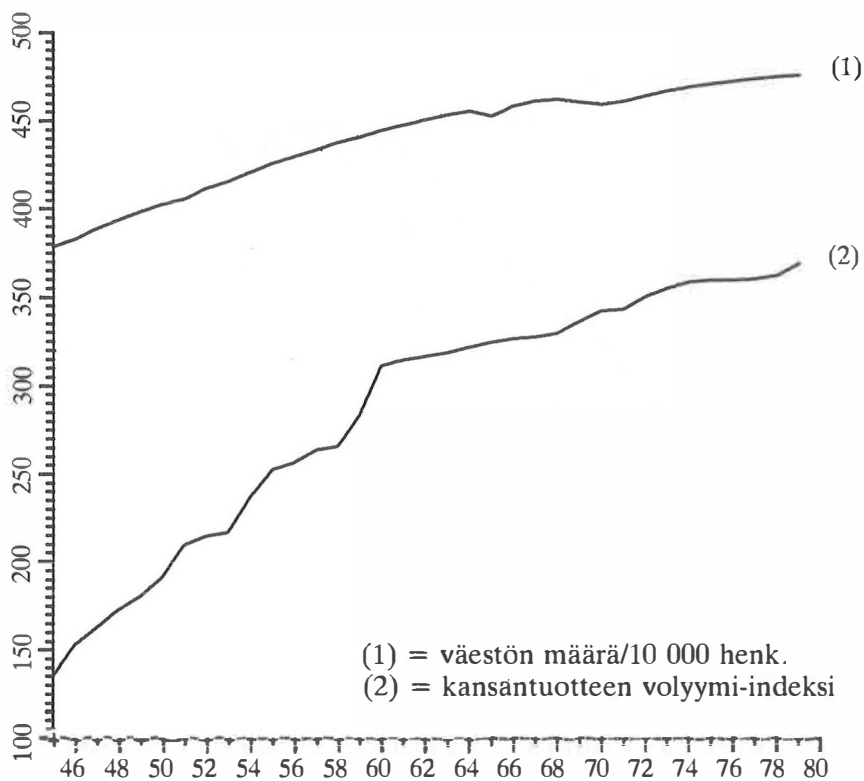
esitetty selitysmalli pätee 1940-luvun jälkeiseen aikaan. Verrattaessa toisiinsa linja-autojen määrää, linjaliikenteen suoritetta ja kansantuotteen volyyymi-indeksiä (ks. kuvat 3 ja 4) voidaan havaita kehityksen olleen paljon samansuuntaista. Linjaliikenteen käyrissä on kuitenkin muutamia merkittäviä poikkeamia. Vuoden 1952 ”kumpare” johtuu olympiakisoista.¹ Henkilökilometrimäärän nopea kasvu, mikä näkyy myös keskikuormituksen kasvuna (ks. kuvio 5), aiheutui pääosin lisääntyneistä koululaiskuljetuksista.²

Energiakriisi ja muut taloudelliset vaikeudet aiheuttivat taantumaa 1970-luvun puolivälissä. Taloudellinen kasvu hidastui vuosina 1975 ja 1976 enemmän kuin koskaan aikaisemmin sotien jälkeen. Vaikutukset näkyvät linja-autoliikenteessä kuoppana, joka oli syvin 1977. Laman vaikutukset korostuvat liikaa liikennesuoritteiden kuvaajassa, koska vuosi 1977 oli lakkovuosi.

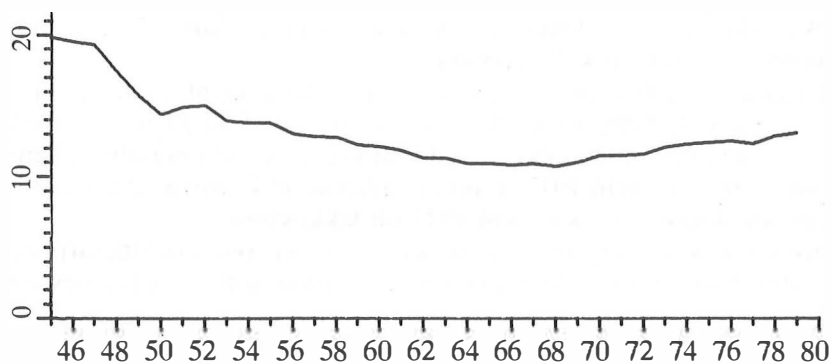
Kun vauraus suhteessa väestöön kasvoi (ks. kuvio 4), osa liikennetarpeen kasvusta heijastui myös linja-autoliikenteeseen. Erona sotaa edeltäneeseen

1. Tarkemmin Viitaniemi 1978 s. 309 ja 348. Tilastot ovat tältä kaudelta puutteelliset.

2. Tarkemmin Viitaniemi 1978 s. 326–328.

Kuvio 4. Väestö ja kansantuotteen volyyymi-indeksi 1945–1979.

Lähteet: SVT VI Väestötilastoa. Forssell 1979 liite 15
ja Leppänen-Takala 1982.

Kuvio 5. Yksityisen linja-autoliikenteen keskipööritys/matkustajaa 1945–1979.

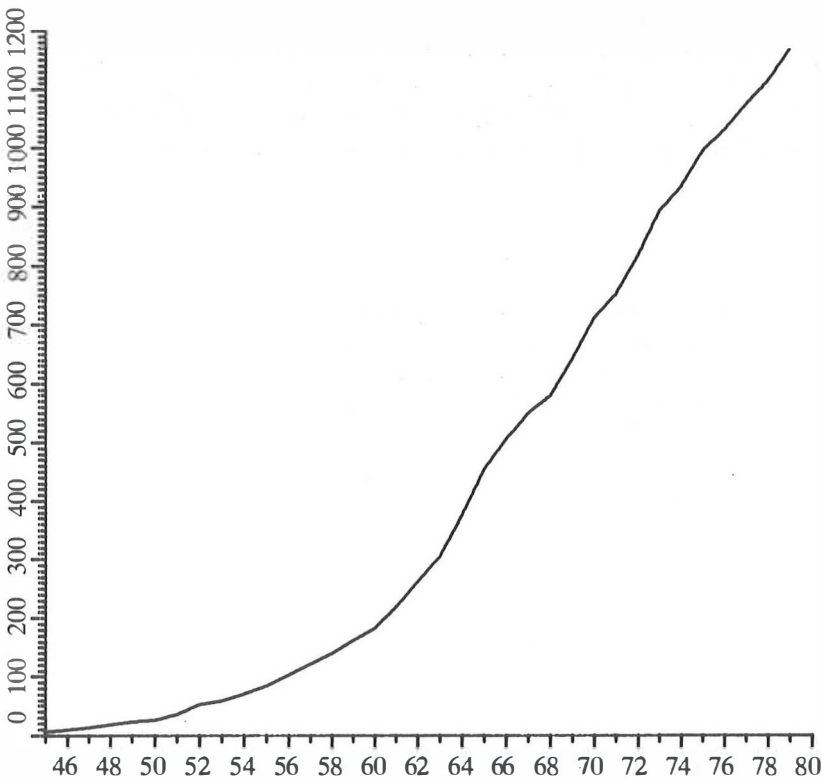
Lähteet: LAL:n vuosikirjat ja LALA, tilastotietoja.

kauteen oli kuitenkin se, että linja-autoliikennettä voimakkaammin tulotason kasvu paisutti henkilöautoliikennettä, joka 1962 vapautettiin autojen tuontisäännöstelystä (ks. kuvio 6).¹

Airaksinen ja Juselius ovat 1981 tutkineet regressioanalyysillä yleisen taloudellisen tilanteen vaikutusta linja-autoliikenteeseen 1970–1979.² Tulos oli yhtäpitävä edellä esitettyjen havaintojen kanssa. Suhdanteet vaikuttivat voimakkaasti liikkuvuuteen ja samalla alan kannattavuuteen ja investointeihin. Näin ollen perinteinen verbaalinen ja graafinen tarkastelu kestää myös ”testauksen” aikaisempaa pätevämmillä tilastollisilla menetelmillä. Suhdanteiden lisäksi merkitystä oli tietysti esim. taksa- ja kustannuskehityksellä ja muilla kannattavuuteen vaikuttavilla tekijöillä.

Tarkoituksena oli myös selvittää, miten hyvin eri läänien taloudellinen kehitysaste ja siinä tapahtuneet muutokset heijastuvat linja-autojen lukuun. Aie ei onnistunut, koska ei ole pätevää vaurauden mittaria. Kokeiluja tehtiin verotilaston avulla, mutta veroperusteiden usein tapahtuneet muutokset eivät mahdollistaneet riittävän pitkiä vertailujaksoja.

Kuvio 6. Henkilöautojen määrä 1945–1979/1000 kpl.



Lähde: SVT XXXVI Liikennetilastollinen vuosikirja.

1. Vrt. Viitaniemi 1978 s. 184 kuvio 1 ja s. 316 kuvio 3.
2. Airaksinen – Juselius 1981 s. 130–132.

Linjaliikenneverkon isokronikuvaus

Meillä jokseenkin vähän sovellettua ns. isokronikuvausta voidaan käyttää havainnollistamaan linjaliikenteen reittiverkkoa.¹ Esimerkkipaikkakunniksi on valittu pääkaupungin lisäksi neljä maakuntakeskusta Vaasa, Jyväskylä, Kuopio ja Oulu. Näiden kaupunkien avulla on haluttu kokeilla menetelmän käyttökelpoisuutta pyrkimättä vielä koko maata kattavaan kuvaukseen.

Esimerkkikaupunkeihin liikennöineiden kaukoliinjojen aikataulujen avulla on merkitty karttaan vyöhykkeet, joiden sisältä keskukseen pääsi kahdessa ja viidessä tunnissa 1935 ja 1939. Vuosien 1935 ja 1939 kartoissa näkyviin on piirretty myös etäisimmät vyöhykkeet, joilta keskukseen pääsi linja-autossa kahdeksassa tunnissa. Pidemmän aikavälin vertailemiseksi on ajokaudelta 1954–1955 piirretty viiden tunnin vyöhykkeet.

Matkan kesto pisimpien linjojen päätepisteistä on merkitty näkyviin. Yhteyksistä on esitetty nopein. Niinpä valtion postiautojen linjat ovat tulleet esille vain silloin, kun niiden yhteydet olivat nopeimmat tai ainoat. Linja-autojen käyttämillä teillä vyöhykkeiden rajat on voitu määrittellä jokseenkin tarkasti, mutta muualla ne ovat arvioita. Aikatauluvyöhykkeiden sisään jääneet pahimmat ”liikennemotit” on merkitty 1930-lukua esittäviin karttoihin.

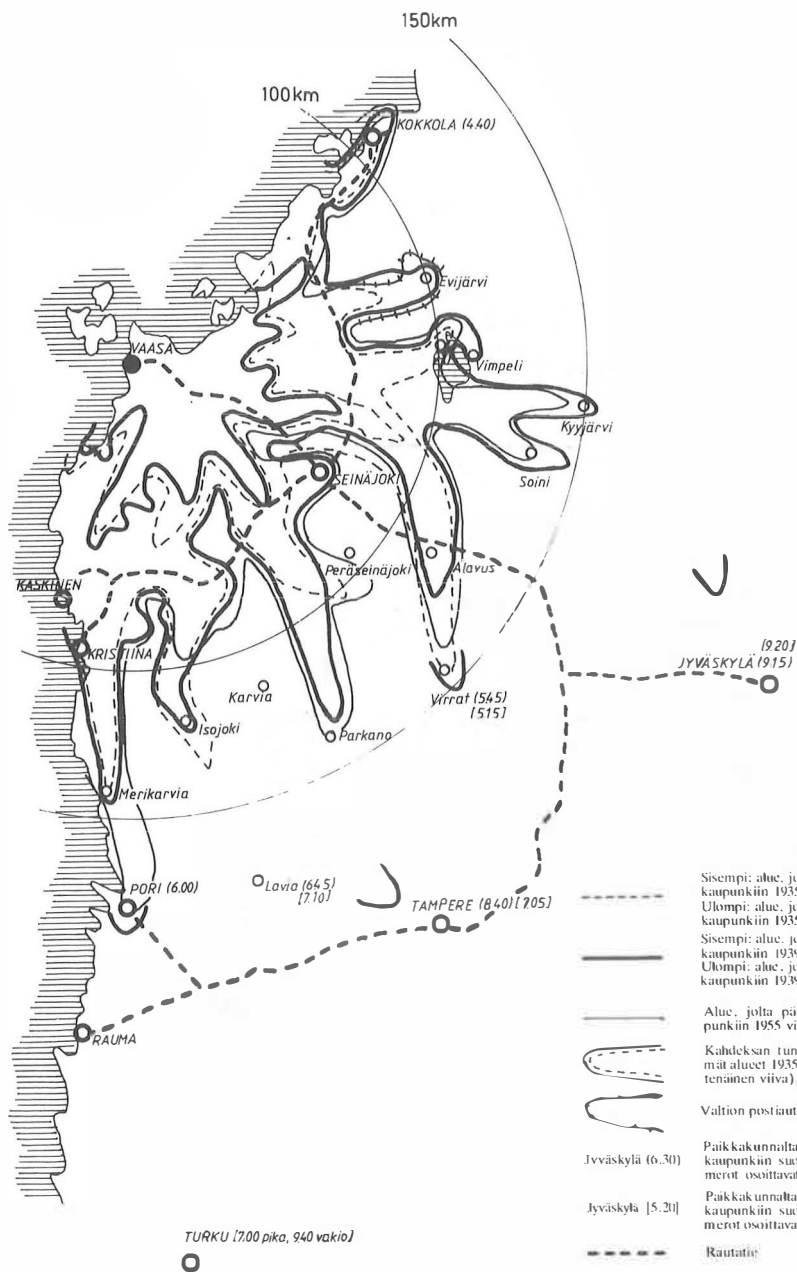
Kartoista voidaan selvästi nähdä liikenteen suuntautuminen. Nopeimmin keskuksiin pääsi yleensä valtateiden suunnasta. Linja-autoliikenne kulki Helsinkiin 1935 ”vetävimmän” Porista ja Tampereelta sekä Kuopioon Joensuusta ja Jyväskylästä. Vaasan ”imusuonia” olivat Virtojen, Kankaanpään ja Porin reitit. Aikataulujen nopeutuminen ja linjojen pidentyminen on nähtävissä mm. seuraavista tiedoista.

Kaupunki	Reitit, joilla matkustajat pääsivät kaupunkiin viidessä tunnissa yli 125 kilometrin päästä		
	1935	1939	1955
Helsinki	5	9	12
Vaasa	3	3	4
Jyväskylä	1	3	5
Kuopio	–	–	2
Oulu	1	4	8
Yhteensä	10	19	31

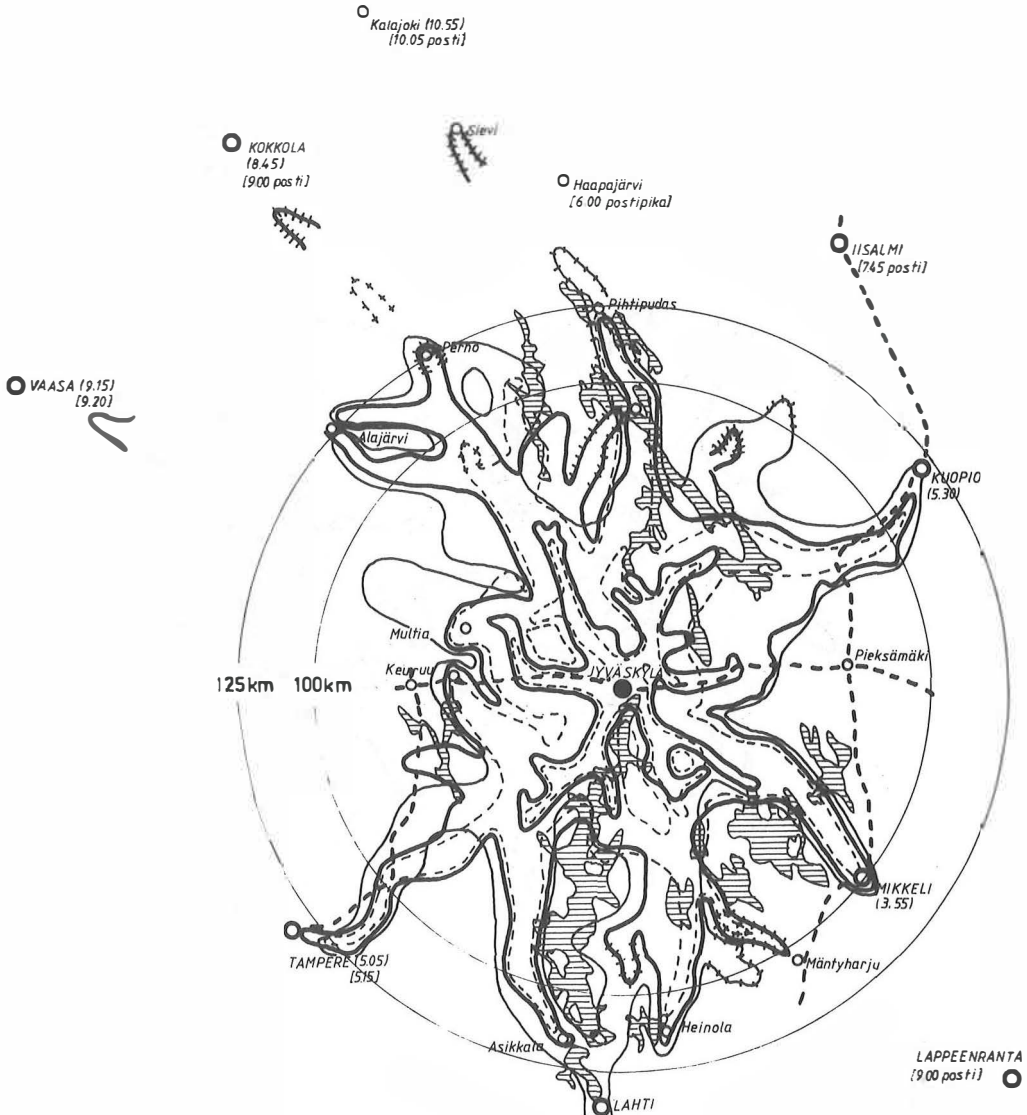
Etäisyydet on mitattu kartasta suorinta reittiä. Lukuja vertailtaessa täytyy ottaa huomioon, että sisämaakeskusten liikennealue muodostaa täyden ympy-

1. Menetelmästä tarkemmin teoksessa Eduard Imhof, Thematische Kartographie. Lehrbuch der allgemeinen Geographie. Band.10. Berlin 1972.

Vaasan isokronit



Jyväskylän isokronit



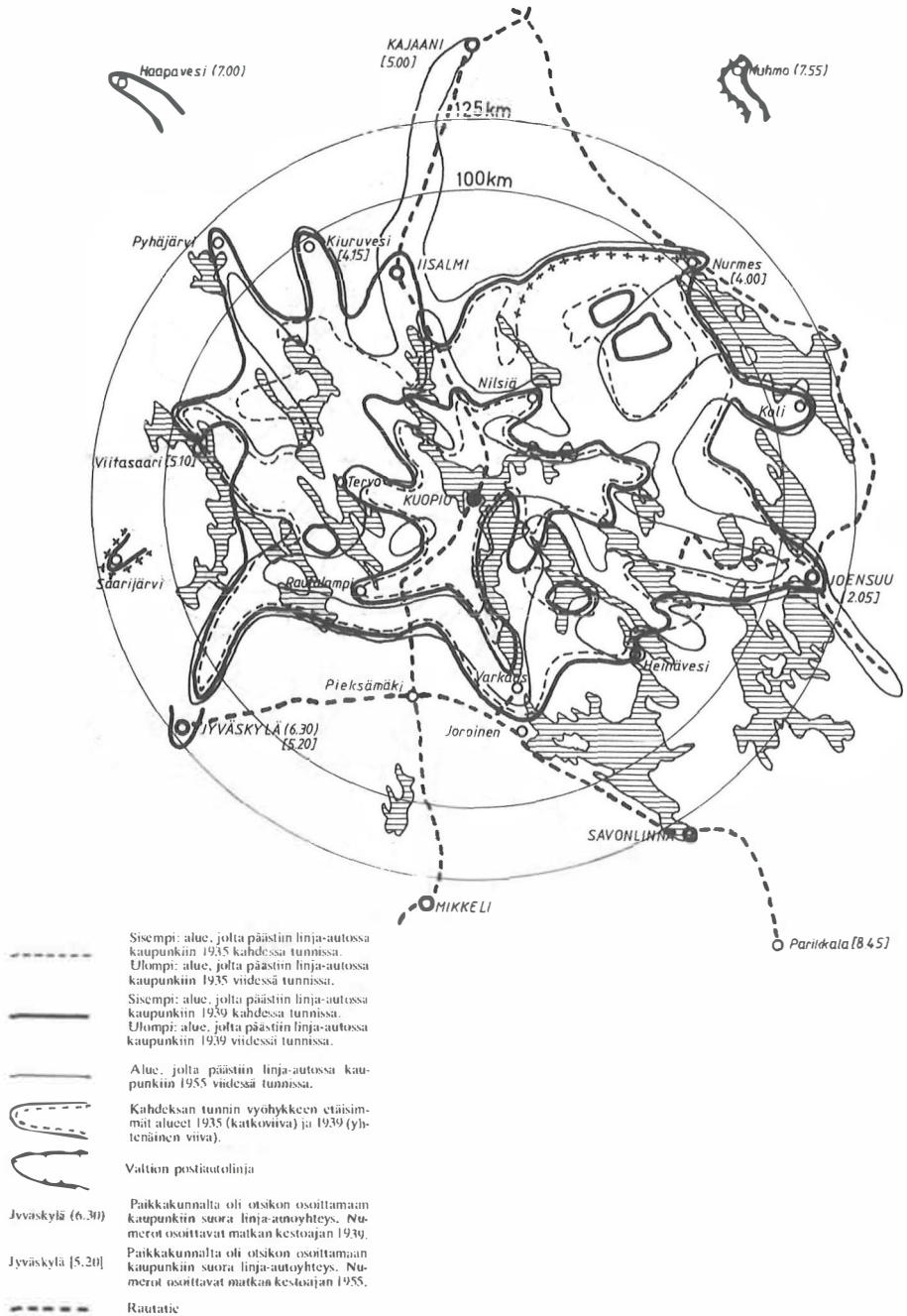
HELSINKI (10.05)
[7.10 pika]

- Sisempi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1935 kahdessa tunnissa.
- Ulompi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1935 viidessä tunnissa.
- Sisempi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1939 kahdessa tunnissa.
- Ulompi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1939 viidessä tunnissa.
- Alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1955 viidessä tunnissa.
- Kahdeksan tunnin vyöhykkeen etäisimmät alueet 1935 (katkoviiva) ja 1939 (yhtenäinen viiva).
- Valtion postiautolinja
- Paikkakunnalta oli otsikon osoittamaan kaupunkiin suora linja-autoyhteys. Numerot osoittavat matkan kestoajan 1939.
- Paikkakunnalta oli otsikon osoittamaan kaupunkiin suora linja-autoyhteys. Numerot osoittavat matkan kestoajan 1955.
- Rautatie

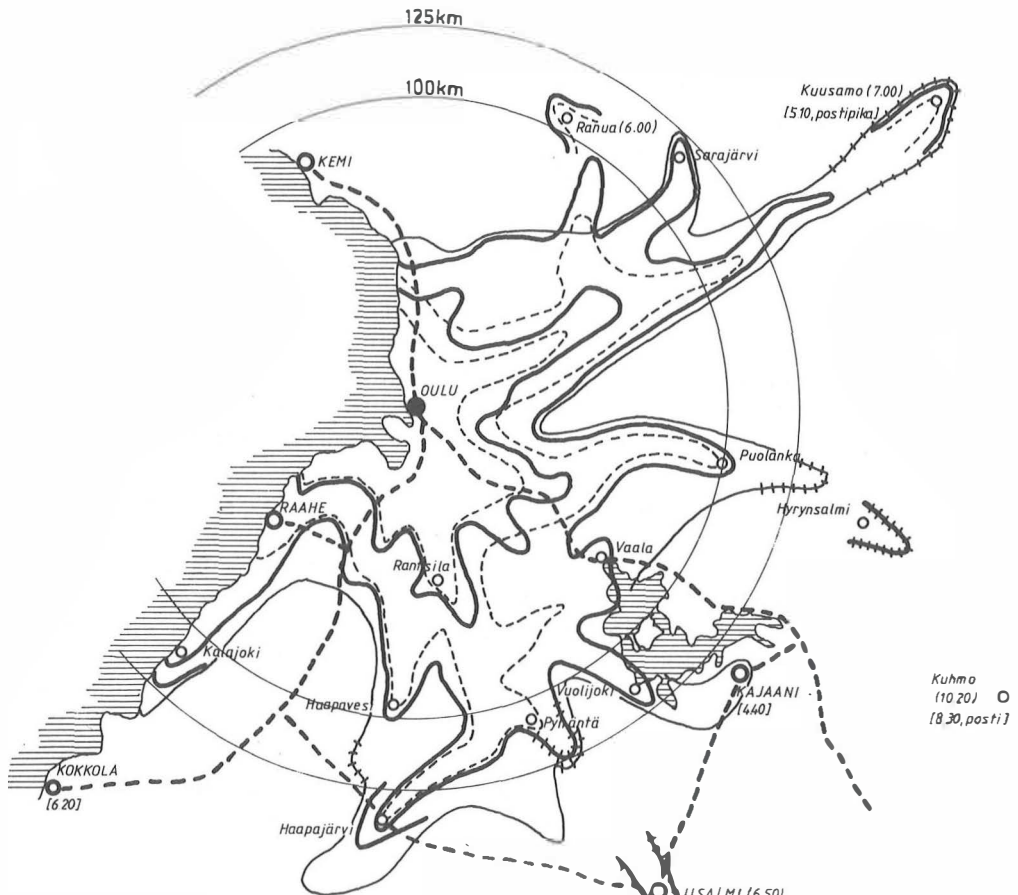
Jyväskylä (6.30)

Jyväskylä [5.20]

Kuopion isokronit



Oulun isokronit



Sisempi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1935 kahdessa tunnissa.
 Ulompi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1935 viidessä tunnissa.
 Sisempi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1939 kahdessa tunnissa.
 Ulompi alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1939 viidessä tunnissa.

Alue, jolta päästiin linja-autossa kaupunkiin 1955 viidessä tunnissa.

Kahdeksan tunnin vyöhykkeen etäisimmät alueet 1935 (katkoviiva) ja 1939 (yhtenäinen viiva).

Valtion postiautolinja

Jyväskylä (6.30) Paikkakunnalta oli otsikon osoittamaan kaupunkiin suora linja-autoyhteys. Numerot osoittavat matkan kestoajan 1939.

Jyväskylä [5.20] Paikkakunnalta oli otsikon osoittamaan kaupunkiin suora linja-autoyhteys. Numerot osoittavat matkan kestoajan 1955.

Rautatie

rän, kun taas rannikolla liikennealue on suppeampi. Kuitenkin juuri sisämaakeskukset Kuopio ja Jyväskylä paremmasta teoreettisesta lähtöasemastaan huolimatta menestyvät tässä vertailussa huonoimmin. Kuopion ympäristössä oli aikatauluvyöhykkeen sisällä lisäksi useita ”motteja”.

Helsingin yhteydet olivat selvästi nopeimmat muita keskuksia useimmista suunnista. Helsinki pääkaupunkina olikin muista poikkeavassa asemassa: sinne suuntautui paljon kaupunkienvälisiä kaukovuoroja. Muut esimerkkinä olevat kaupungit olivat keskuspaikkoja, jonne linjat tulivat pääasiallisesti omalta talousalueelta.

Linjan aikataulun nopeuteen vaikuttivat useat tekijät. Ajonopeus riippui tietön kunnosta ja luonteesta. Kuopion ympäristön mäkisillä ja mutkaisilla teillä ei voinut ”lasketella” samalla tapaa kuin Limingan lakeuksilla. Erityisesti Kuopion seudulla oli haittaa runsaista vesistöistä. Kallan siltojen ja Kallantien valmistuminen lopulliseen kuntoon 1932 avasi maantieyhteydet läänin pohjoisosaan, mutta koilliseen Vehmersalmen suuntaan Kallavesi rajoitti ja hidasti liikennettä.¹

Etelä-Suomessa päätiet olivat yleensä parhaassa kunnossa.² Jo 1920-luvun puolivälissä linja-autojen keskinopeudet olivat siellä suuremmat kuin muualla.³ Helsinkiin päästiin 1935 viidessä tunnissa linnuntietä mitattuna noin 160 kilometrin päästä. Muiden kaupunkien osalta vastaavat luvut olivat Vaasa noin 145, Jyväskylä 125, Kuopio 120 ja Oulu 130. Viidessä tunnissa ehdittiin Helsinkiin kauimpaa Porin–Loimaan–Forssan linjalla. Virroilta oli Vaasaan nopeimmat yhteydet. Virtain linja olikin jo alunperin tarkoitettu turistilinjaksi lähinnä ruotsalaisia matkailijoita varten.⁴

Linjan keskinopeuteen vaikuttivat pysähdysten pituus sekä matkustajien ja tavarain määrä. Myllysäkkien ja eläinten ruhojen lastaaminen auton katolle vei joskus yllättävän paljon aikaa. Niinpä aikataulut olivat runsaasti maaseudun myyntituotteita kuljettavilla linjoilla laadittu usein väljiksi. Aikatauluissa ilmoitettiin tavallisesti vain lähtöaika.

Kun teiden kunto parani, aikatauluja voitiin nopeuttaa. Mikkelin–Jyväskylän matka kesti 1935 vielä neljä tuntia 15 minuuttia, mutta 1939 enää kolme tuntia 55 minuuttia. Aikatauluja nopeutti myös autokaluston kehittyminen. Moottorien teho ja autojen koko kasvoivat, kestävyys ja ajo-ominaisuudet paranivat, minkä vuoksi ajomatkoja voitiin pidentää samalla kun matkustusmukavuus parani. Joillakin reiteillä aikatauluja hidastettiin.

Myös kilpailu nopeutti aikatauluja. Voidaanpa 1920-luvun ”hulluina” vuosina puhua jopa kilpa-ajosta. Myöhemminkin oli melkoinen mainosvaltti, jos yhteyksiä voitiin mainostaa nopeimpina.

Tiestön ja kaluston paranemisen vuoksi pikalinjaliikenne kasvoi 1940-luvun jälkeen voimakkaasti, mikä on nähtävissä varsinkin Helsingin isokronikartasta ajokaudelta 1954–1955. Viiden tunnin vyöhyke laajeni niillä suunnilla, joista oli pikavuoroyhteydet. Esim. Jyväskylästä Helsinkiin päästiin pikavuorossa seitsemässä tunnissa 10 minuutissa. Vuonna 1939 samaan matkaan kului aikaa kolmisen tuntia enemmän. Matka Tampereelta vei pikavuorossa neljä tuntia 10 mi-

1. Vesistöjen linja-autoliikenteelle aiheuttamista vaikeuksista tarkemmin Viitaniemi 1978 s. 40–42. Kuopion seudun tieoloista ks. Perko 1977 s. 135–138.

2. Teiden kunnosta esim. Perko 1977 s. 273 alkaen ja Viitaniemi 1978 s. 46–48.

3. Viitaniemi 1978 s. 136.

4. Viitaniemi 1971 s. 104–105.

nuuttia, mutta vakiovuoro viipyi taipaleella viisi tuntia 25 minuuttia. Pikalinjaliikenne oli vakiovuoroja kilpailukykyisempi vaihtoehto oman auton käytölle. Ajan ”arvon” kasvun vuoksi aikataulut tehtiin muutenkin aikaisempaa tiukemmiksi, minkä mahdollisti myös linja-autojen korkeimman sallitun ajonopeuden lisääntyminen.

Pikavuorojen lisäksi uudet vuorot kasvattivat viiden tunnin vyöhykettä 1950-luvun puolivälissä. Monin osin yhteydet eivät kuitenkaan olennaisesti poikenneet 1930-luvun lopun yhteyksistä. Linja-autoverkkomme oli silloin varsin ”valmis”. Toipuminen sotien aiheuttamasta lamasta vei jopa yllättävän kauan. Eri-tyisesti sopivan autokaluston ja tarvikkeiden saanti oli vaikeaa pitkään 1950-luvulle, mikä hidasti uusien reittien aloittamista.

Isokronikartoista on selvästi havaittavissa joitakin piirteitä valtion harjoittamasta liikennepolitiikasta. Yrittäjille ei haluttu myöntää liikennelupia rautateiden kanssa rinnakkaisille väleille. Kiihkeitä kiistoja käytiin myös siitä, oliko kehitettävä tie- vai kiskoliikennettä.¹

Oulusta ei ollut linja-autoliikennettä Kemiin eikä Kajaanin suuntaan Oulujärven pohjoispuolella Vaalaa kauemmaksi vielä 1950-luvun puolivälissäkään. Yhteyksiä ei ollut myöskään Pohjanmaan radan suunnalta.

Jyväskylän liikennealue oli selvästi litistynyt idästä ja lännestä, koska linja-autoyhteyksiä ei ollut Pieksämäeltä eikä Keuruulta. Kuopiosta oli vaikea saada linja-autolinjoja Pieksämäen suuntaan.

Kajaaniin johtaneen radan varrella liikenne pysähtyi 1939 Iisalmen tienoille, mutta 1950-luvun puolivälissä yhteys Kajaaniin oli jo saatu. Savonlinnan suunnalla linja-autoilla ei päässyt Varkautta kauemmaksi vielä 1955. Parikkalaan oli tällöin yhteys, mutta linja kulki sinne Joensuun ja Kiteen kautta.

Seinäjoelta oli suora junayhteys Vaasaan, mutta linja-autot eivät kulkeneet radan vartta, vaan Ilmajoen kautta. Vaasasta Alavudelle oli yhteys Lapuan ja Kuortaneen kautta, mutta ei suoraan radan suuntaisesti. Helsingin yhteyksissä ilmiö ei näy yhtä selvästi. Siellä liikennetarve oli niin suuri, että rautateille rinnakkaisia linjoja ei ollut liikenteen tarpeettomuuteen vedoten helppo evätä. Kuitenkin Tampereelle myönnettiin linja-autoyhteydet vain Hämeenlinnan ja Kangasalan kautta.

Isokronikuvaus sopii hyvin havainnollistamaan linja-autoliikennettä. Menetelmää voidaan käyttää samaan tapaan kaikista aikataulua noudattavista liikennevälineistä. Isokronikuvauksen avulla on mahdollista verrata myös eri liikennemuotoja. Aikatauluvyöhykkeistä nähdään havainnollisesti, miten nopeita yhteyksiä eri liikennevälineet tarjosivat matkustajille.

1. Pikalinjaliikenteestä Viitaniemi 1978 s. 321–323.

2. Asiaa on tutkinut Touko Perko, ks. Perko 1977 s. 62 alkaen.

SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEEEN KESKEISET PIIRTEET¹

Liikenteen kehitys

Linjaliikennekokeiluja tehtiin Suomessa 1900-luvun alussa. Liikennettä oli 1913 jo useilla reiteillä. Pitemmäksi ajaksi pysyväksi jäänyttä linja-autoliikennettä ei maassamme ennen 1920-lukua syntynyt. Uuden liikennemuodon uranuurtajien vaikeudet olivat mittavat. Suurimpina haittoina olivat autoliikenteelle huonot tiet ja oloihin sopimattomat teknisesti heikot autot.

Linja-autoliikenne alkoi ensimmäisen maailmansodan jälkeen eri puolilla maata jokseenkin samanaikaisesti. Liikennettä oli 1920 jo useilla eri reiteillä. Autojen luku oli 1923 yli 200 ja tuhannen auton raja ohitettiin 1925. Rahoituksen helpottamiseksi ja riskin jakamiseksi perustettiin aluksi runsaasti auto-osakeyhtiöitä ja auto-osuuskuntia.² Uuden liikennemuodon avulla pyrittiin luomaan yhteyksiä lähinnä maaseudulta liikekeskuksiin, rautatieasemille ja laivavuoroille.

Linja-autoliikenne kasvoi voimakkaasti 1920-luvulla. Liikennöityjä maanteitä oli 1923 noin 6 000 kilometriä. Reittiverkoston pituus oli vuosikymmenen loppussa yli 30 000 kilometriä. Suurin osa linjoista oli vielä alle 100 kilometriä pitkiä, mutta pisin reitti oli jo yli 500 kilometriä. Liikenne oli vuosikymmenen puoliväliin asti monella reitillä ilmeisesti hyvin kannattavaa. Liikenteen kannattavuutta ja järkevää hoitoa haittasi kuitenkin koveneva kilpailu.

Taluspula alkoi vaikuttaa 1929: matkustajat vähenivät, tulot pienenevät, monet yrittäjät joutuivat lopettamaan ja linja-autojen määrä väheni etenkin 1932. Pula ei näytä kohdanneen kaikkia alueita yhtä voimakkaasti. Linja-autoliikenteen alttiutta taloudellisiin vaikeuksiin lisäsi keskinäinen kilpailu. Liiallista kilpailua tosin onnistuttiin vähentämään kaukoliikenteessä jo 1930-luvun alkuvuosina. Linja-autoliikenne selviytyi pula-ajasta tyydyttävästi, koska alalla oli runsaasti liikenteensä jo vakiinnuttaneita yrittäjiä.

Linja-autoliikenne kasvoi ripeästi pulan jälkeen korkeasuhdanteen siivittämänä. Linjojen pituus oli 1939 yli 68 000 kilometriä. Reittiverkko kattoi lähes kaikki päätiet, minkä lisäksi liikennettä oli myös monilla sivuteillä. Linja-autoliikenteen henkilöliikennesuorite kasvoi 1937 rautatieliikenteen suoritteen ohi. Myös osa laivaliikenteen matkustajista siirtyi linja-autoihin.³ Linjaliikenne vaikutti kyytilaitoksen lakkauttamiseen. Liikenteen kannattavuus oli hyvä vuoden 1938 lopulle saakka. Sitä edistivät lisääntyneen liikennetarpeen ja kilpailun vähenemisen ohella myös tavarankuljetuksen ja tilausajon kasvaneet tulot. Syntyneet pääomat investoitiin: liikenneverkkoa laajennettiin, kalustoa parannettiin ja lisättiin sekä rakennettiin korjaamo-, talli- ja toimitiloja. Oman pääoman lisäksi investoiminen perustui suuresti ulkopuoliseen velkapääomaan.

Sota-aika oli myös linja-autoliikenteelle vaikeaa. Enimmät linja-autot pakko-lunastettiin armeijalle huolehtimaan lähinnä sairaskuljetuksista. Kotiseudun lii-

1. Luku perustuu Suomen linja-autoliikenteen historiaan. Vrt. Viitaniemi 1974. Savonlinja O.Y.:n vaiheet kuvastavat hyvin linja-autoliikenteen kehitystä.

2. Vrt. Mäkelä 1978 s. 423.

3. Vrt. Pirinen 1981 s. 476 alkaen.

kennettä haittasi miesten ja autojen vähäisyyden lisäksi pula nestemäisestä polttoaineesta, voiteluöljystä, renkaista ja autotarvikkeista. Polttoaineongelma onnistuttiin kuitenkin ratkaisemaan tyydyttävästi hiili- ja puukaasutinlaitteiden avulla, joita oli kokeiltu linja-autoissa jo 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa. Viranomaiset säännöstelivät liikennettä, mikä merkitsi liikenneverkon ja vuorojen rajua karsintaa. Ajoa jatkaneissa autoissa oli kova tungos.

Sotia seuranneet vuodet olivat sota-ajan tapaan poikkeuksellisia. Pulat ja rajoitukset jatkuivat. Välittömästi rauhan jälkeen tilanne oli jopa vaikeampi kuin sota-aikana. Renkaiden puute oli uhkana koko linja-autoliikenteelle. Sodassa pahasti romuttuneiden autojen kunnostuksesta ja kunnossapidosta tuli sodan jälkeen monen yrityksen tärkein tehtävä. Linja-autoliikenteen määrä riippui kulloinkin ajokuntoisten autojen luvusta. Häkääksulla ajoa oli jatkettava, mikä kohtuuttomiksi paisuneiden korjauskustannusten lisäksi heikensi liikenteen kannattavuutta. Toiminnan jatkuminen perustui runsaaseen ylikuormitukseen, sillä taksat jäivät jälkeen kustannusten nopeasta noususta.

Linja-autoliikenteen harjoittaminen alkoi helpottua erityisesti 1947 ja 1948, kun renkaita, nestemäisiä polttoaineita, autotarvikkeita ja uusia autoja saatiin entistä enemmän käyttöön. Liikenne elpyi niin, että vuoden 1939 taso saavutettiin ajomäärässä 1949. Päähuomio oli ensin kaukoliikenteen laajentamisessa, mutta vuosikymmenen lopussa myös lähi- ja paikallisliikenne kasvoivat nopeasti. Liikenteen määrän lisääntyessä tungos väheni.

Linja-autoliikenteen kiihokkeena olivat vuoden 1952 Helsingin olympiakisat, joiden vuoksi kalustoa ja liikennettä erityisesti lisättiin. Ajomäärät kasvoivat koko 1950-luvun, jonka aikana linja-autoliikenne olikin jälleen suurin henkilöliikenteen välittäjä, kuten oli ollut 1930-luvullakin. Yleinen taloudellinen vaurastuminen näkyi henkilöautojen lisäyksenä: henkilöautoliikenteen kuljetus-suorite ohitti 1960 linja-autoliikenteen suoritteet. Linja-autojen ajomäärä kasvoi yksilöllisen liikenteen kasvusta huolimatta vuoteen 1974, jonka jälkeen se väheni ensimmäisen kerran sotien aiheuttamien vaikeuksien jälkeen.

Lähi- ja paikallisliikenne kasvoivat suhteellisesti nopeammin kuin kaukoliikenne, kun linja-autot alkoivat aikaisempaa enemmän tyydyttää taajamien liikennetarpeita. Kaukoliikenteessä tapahtui tärkeä muutos, kun vakiovuorojen rinnalle luotiin 1950-luvulta alkaen vuodelta tihentynyt pikalinjaverkko, joka pystyi vakiovuoroja paremmin kilpailemaan yksilöllisen liikenteen kanssa. Koululaiskuljetusten ja tilausliikenteen kasvulla oli linja-autoliikenteelle suuri merkitys, koska henkilöautokannan kasvu ja muuttoliike vähensivät matkustajia haja-asutusalueilla. Erityisesti koululaiskuljetusten avulla kyettiin hoitamaan sosiaalista liikennettä, joka olisi muuten täytynyt kannattamattomana lakkauttaa.

Linja-autoliikenteen kehitystekijät

Tekninen kehitys oli autoliikenteen synnyn ja laajentumisen edellytys. Linja-autoliikenne ei ollut aluksi eriytynyt: kuorma-autoiksi tarkoitetuilla autoilla kuljetettiin sekä tavaraa että matkustajia. Myös henkilöautoilla ajettiin linjaliikennettä. Oivallinen ratkaisu monille reiteille oli kuorma-auton ja linja-auton ”risteytys” seka-auto, joka poistui käytöstä vasta 1950-luvulla. Erityisesti linja-autoiksi tarkoitettut alustat yleistyivät 1920-luvun lopulla, mutta jatkosodan jäl-

keen oli poikkeuksellisesti turvaututtava uudestaan kuorma-autojen alustoihin. Alustat olivat Suomessa kokonaan tuontitavaraa vuoteen 1932 asti. Markkinat valtasivat ensin muita halvemmat amerikkalaiset automerkit, kunnes eurooppalaiset syrjäyttivät ne 1930-luvun loppupuolella.

Autotekniikan kehitys lisäsi matkustamisen mukavuutta ja turvallisuutta. Autojen koko kasvoi, tilankäyttö parani, moottorin teho ja kestävyys lisääntyivät samalla, kun ajo-ominaisuudet paranivat. Turvallisuudelle oli suuri merkitys jarrujen paranemisella. Mekaaniset jarrut korvattiin hydraulisilla, kunnes käyttöön tulivat ilmajarrut. Matkustamisen nopeus, mukavuus ja varmuus kasvoivat. Myös koriteollisuudessa otettiin käyttöön uusia rakennetekniikoita ja materiaaleja. Autojen varustelu tuli sota-ajan pulakauden jälkeen suorastaan ylelliseksi.

Linja-autoliikenne oli sidottu tiestöön ja oli siten riippuvainen tielaitoksen kehityksestä. Tilanne näytti huonolta linja-autoliikenteen alkuvaiheessa: kevytrakenteiset tiet eivät kestäneet raskaita autoja. Kun 1920-luvun alkupuolella alettiin käyttää entistä kevyempiä linja-autoja, ongelma helpottui hieman. Tielaitos kykeni 1930-luvulla aikaisempaa paremmin ottamaan huomioon autoliikenteen vaatimukset. Sota-ajan aiheuttaman taantumien jälkeen teitä kyettiin tuntuvammin parantamaan vasta 1950-luvulla ja sen jälkeen. Pahiten autoliikennettä haitanneet kelirikot jatkuivat monilla teosilla pitkään. Vasta 1970-luvulla pääosa teistä oli hyvässä kunnossa. Tielaitoksen myönteinen kehitys paransi linja-autoliikenteen edellytyksiä. Aurauksen avulla liikenne saatiin ympärivuotiseksi.

Linja-autoliikenteen synty ja kasvu eivät olleet mahdollisia ilman liikennetarvetta. Ihmisten liikkuvuus oli vielä 1920-luvun alussa varsin vähäistä. Tavarat oli yleensä totuttu saamaan kotipitäjän kauppiailta. Kauppiain tavarankuljetukset keskuksista ja rautieasemilta synnyttivät myös henkilöliikenteen. Kun matkustajien luku tavaraa kuljettavissa autoissa lisääntyi, perustettiin varsinaisia henkilölinjoja, joissa vietiin matkustajien ohella edelleenkin huomattavasti tavaraa. Postia kuljetettiin varsinaisten postiautojen ohella monissa muissa linja-autoissa. Linja-autoliikenteen henkilökuljetustarvetta lisäsivät harva rautatieverkko ja vähäiset sisävesiliikenneyhteydet.

Yhteiskunnan kehittyessä liikennetarpeet muuttuivat. Linjat suuntautuivat aluksi pääasiallisesti maaseudulta liikekeskuksiin, rautatieasemille ja laivavuoroille. Myös keskusten välinen ja sisäinen liikenne vilkastuivat. Linja-autoliikenne pystyi joustavasti mukautumaan. Paikallis- ja lähiliikenne voimistuivat sitä mukaa kuin taajamat kasvoivat.

Linja-autoliikenne sai suurimmaksi osaksi hoitaakseen myös mittavat koululaiskuljetukset sopeuttamalla reitistönsä ja liikenteensä koululaiskuljetuksia vastaamaan. Samoin se huolehti työläiskuljetuksista, varusmiesten lomakuljetuksista ja muista erityiskuljetuksista. Yhteyksien nopeuttamiseksi luotiin pikalinjaverkko. Tilausliikenteen avulla linja-autoliikenne pystyi tyydyttämään ihmisten tarpeita heidän omien toivomustensa mukaisesti.

Liikkuvuus ja liikennetarve voimistuivat tuntuvasti sota-ajan jälkeen, mihin vaikutti erityisesti kaksi tekijää. Tulotason nousu merkitsi kaikkien yhteiskuntaluokkien liikkuvuuden lisääntymistä, sillä tulojen kasvusta yhä suurempi osa käytettiin matkustamiseen. Toisaalta väestön ja väestökeskusten kasvu voimisti liikennetarvetta. Maassa asuvaa väestöä oli 1920 noin 3,2 miljoonaa, josta se lisääntyi 1970-luvun loppuun mennessä 4,8 miljoonaan. Kun teollinen tuotanto, kauppa ja kulttuurielämä sekä muut toiminnot keskittyivät entistä enemmän

asutuskeskuksiin, tarvittiin lisää liikennettä. Parantuneet liikenneyhteydet puolestaan mahdollistivat keskittymistä. Liiallisesta keskittymisestä aiheutui liikenteelle haittoja, jotka näkyivät taajamissa ruuhkautumisena sekä melu- ja saastehaittoina, haja-asutusalueilla liikennepalveluiden ylläpitoon tarvittavan väestöpohjan vähentymisenä siitä aiheutuvine heijastusvaikutuksineen. Maaseudun väestöä vähensi maassamuuton lisäksi ajoittain korkeaksi noussut siirtolaisuus.

Liikenne oli yhtenä talouselämän sektoreista riippuvainen taloudellisen toiminnan yleisistä edellytyksistä ja muiden alojen kehityksestä. Linja-autoliikenteen kantavana voimana olivat taloudelliset korkeasuhdanteet. Vireä taloudellinen toiminta lisäsi kuljetusten kysyntää, mikä mahdollisti linja-autoliikenteessä investointeja ja liikenteen kasvun. Lama-aika 1920- ja 1930-luvun vaihteessa hidasti linja-autoliikenteen kasvua ja karsi yrittäjiä. Korkeasuhdanteiden elvyttävä vaikutus reittiliikenteeseen ei ollut vuoden 1960 jälkeen niin tuntuva kuin ennen toista maailmansotaa. Taloudellisen hyvinvoinnin lisäys ilmeni 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 vuoden 1918 sota keskeyttivät jo viriämässä olleen linja-autoliikenteen. Samoin talvi- ja jatkosota pysäyttivät linja-autoliikenteen kasvun. Vuoden 1939 tason saavuttaminen liikenteen määrässä kesti vuosikymmenen. Kun materiaaliset mahdollisuudet paranivat, elpyminen oli monet vaikeudet huomioon ottaen jopa yllättävän nopeaa. Linja-autoliikenne oli riippuvainen myös maassa harjoitetusta liikennepolitiikasta. Vastakkain asetettiin rautateiden ja tieverkon kehitys. Kun rautateille rinnakkaiset linjat lisääntyivät, rautatielaitoksen suhtautuminen linja-autoliikenteeseen kiristyi, mutta myöhemmin rinnakkaiseloon totuttiin.

Linjaliikenneverkon tihentymisen merkitsi joko kokonaan uusien yhteyksien tai matkustusvaihtoehdon syntymistä. Alan menestyminen johtui osittain linja-auton saavuttamasta suosiosta myös seuduilla, 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 pysähdyspaikkoihin kuten rautatie- ja vesiliikenne. Lisäksi linja-autojen käyttämä maantieverkko oli pitkä ja helpommin lisättävissä. Linja-autoliikenteen etu oli myös sen nopeus. Etenkin sisävesiliikenne ja hevoskyyti olivat autoon verrattuna auttamattoman hitaita. Alan menestymisen tärkeimpiä edellytyksiä oli kyytimaksujen kilpailukykyisyys. Autoliikenteen mahdollisuuksia paransi ympärivuotinen liikenne. Koko joukkoliikenne joutui etenkin 1960- ja 1970-luvulla luovuttamaan asemiaan henkilöautoliikenteelle, joka kykeni muita liikennemuotoja joustavammin ottamaan huomioon yksilöiden erilaiset tarpeet sekä ajan ”arvon” ja mukavuudenhalun lisääntymisen.

Linja-autoliikenteen kasvu perustui myös siihen, että riskin ottavia yrittäjiä oli runsaasti. Pankit ja etenkin autokaupat ja koritehtaat mahdollistivat toiminnan aloittamisen pienellä omarahoituksella. Autoiluun tunnettiin niin voimakasta mielenkiintoa, että linja-autoliikenteen harjoittamisesta tuli monen nuorukaisen toiveammatti.¹ Työ osoittautui kuitenkin niin hyvää ammattitaitoa ja pitkäjänteistä ponnistelua vaativaksi, että monet karsiutuivat erityisesti linja-autoliikenteen kriisiaikoina. Alalle pääsy vaikeutui mm. lainsäädännöstä ja ki-

1. Liikenteenharjoittajista ja heidän taustastaan ks. Mäkelä 1978 s. 433 alkaen.

reästä kilpailusta johtuen niin, että esimerkiksi 1970-luvulla tuli aniharvoja uusia yrittäjiä. Päinvastoin yrittäjien määrä väheni yrityskoon kasvaessa.

Myös taloudelliset tekijät houkuttelivat alalle uusia yrittäjiä, sillä linja-autoliikennettä pidettiin aluksi varsin kannattavana. Linja-autoliikenne olikin suurimmaksi osaksi kannattavaa ennen talvisotaa pula-aikaa lukuunottamatta. Paikoitellen liian kireä kilpailu häytti menestymistä. Sota-aikana ja muutamia vuosia sen jälkeen kannattavuutta heikensivät pulasta aiheutuneet liikennerajoitukset sekä häkäkaasun ja huonokuntoisten autojen käyttö. Liian vanha kalusto lisäsi kustannuksia myös 1950-luvulla, minkä jälkeen taksankorotuksia huomattavasti nopeammin edennyt kustannusinflaatio aiheutti ongelmia. Suuriin luottoihin turvautuen, toimintaa rationalisoiden ja uusien liikennetarpeiden – erityisesti koululaiskuljetusten – avulla korkea palvelutaso kyettiin säilyttämään.

Kun oli runsaasti innokkaita yrittäjiä, syntyi alan kehityksen kannalta liiallista kilpailua. Matkustajien kannalta oli myönteistä taksojen halpeneminen, mutta haittana epäsuunnollinen, jopa vaarallinen liikennöinti, kun autojen kunto rapistui ja vauhti teillä kasvoi. Alaa eheytetään sisäisesti jo 1930-luvulla Linja-autoliiton ja lainsäädännön avulla. Tervehtyminen vaikutti myös siihen, etteivät esitetyt kaavailut liikenteen ottamisesta valtion laitosten hoitoon johtaneet tulokseen. Yksityinen linja-autoliikenne sai porvarillisesta ja sitoutumattomasta lehdistöstä näkyvän ja kuuluvan puolustajan. Yksi linja-autoliikenteen voima oli sen desentralisaatio ja joustava organisaatio, joka kykeni ottamaan keskitettyä virastoa paremmin huomioon paikalliset tarpeet ja tekemään tarvittaessa päätöksiä nopeasti.

Linja-autoliikenne oli ja on ennen kaikkea palvelua, jonka suosio ja menestys riippuvat asiakaspalvelun onnistumisesta. Linja-autoliikenteen saavuttama suosio perustui jo alunperin hyvään palveluolttiuteen. Linja-autonkuljettaja oli tuhattaituri ja luottamusmies, joka toimitti mitä moninaisimpia tehtäviä. Kun jopa koko maailmassa ainutlaatuisen matkahuoltomme verkko levittäytyi yli koko maan, linja-autoliikenteen palvelukyky lisääntyi entisestäänkin.¹

Linja-autoliikenteeseen vaikuttivat monet siitä itsestään johtuneet tai ulkopuoliset tekijät. Tässä vaikuttamisen palapelissä kaikki riippui kaikesta.

Linja-autoliikenteen merkitys

Linja-autoliikenne syntyi alunperin palvelemaan lähinnä maaseudun asukkaiden tarpeita. Niinpä kaupunkiin suuntautuneen linjan aloittaja oli useimmiten maaseudun yrittäjä. Juuri maaseudulle linja-autoliikenteen syntyminen merkitsi paljon – etenkin siellä, mistä puuttuivat rautatie- tai vesiliikenneyhteydet. Linja-autoilla maaseudun helpostikin pilaantuvat tuotteet saatiin nopeasti myyntiin ja paluumatkalla täydennystä kauppiaan varastoihin. Voidaan puhua jopa niin suuresta liikenteen mullistuksesta, ettei sellaista ollut tapahtunut aikaisemmin eikä sen jälkeenkään.

Säännölliset, ennennäkemättömän nopeat, suhteellisen halvat ja kaikkien käyttöön tarkoitetut liikenneyhteydet olivat liikenteellinen vallankumous ennen muuta sellaisille, joilla ei ollut omaa kulkuvälinettä. Linja-autoliikenne lisäsi

1. Matkahuollosta tarkemmin Mäkelä 1978 s. 499–512, 518–519 ja 543–548.

kulkumahdollisuuksien osalta tasa-arvoa nimenomaan syrjäseuduilla. Matkat liikekeskuksiin eivät olleet enää isäntien yksinoikeus.

Linja-autoliikenteellä oli tasa-arvon lisäämisen ohella muitakin yhteiskunnallisia vaikutuksia. Se alkoi muuttaa maaseudulla koko elämäntapaa. Matkustamisen vaivattomuus houkutteli yhä useampia ja useammin liikkeelle. Staattinen elämänmuoto korvattiin liikkuvammalla. Vaikutus oli molemminpuolista. Linja-autoliikenne lisäsi liikkuvuutta ja liikkuvuus linja-autoliikennettä.

Vaikka linja-autoliikenne vaikuttikin aluksi eniten maaseudun liikenneoloihin, ei sen merkitystä taajamillekaan voida pitää vähäisenä. Edullinen tieliikennesijainti oli jo sinänsä etu paikkakunnan talouden kehitykselle.

Maaseudun ja keskusten vuorovaikutuksen lisääntyessä linja-autoliikenne kehitti kaupunkien toimintoja. Erikoisesti liike-elämä ja palvelut voimistuivat, kun linja-autot toivat päivittäin kaupunkeihin runsaasti kuluttajia. Linja-autoliikenne helpotti työmatkoja taajamissa ja mahdollisti työssä käynnin entistä kauempaa.

Linja-autoliikenne oli muuttamassa myös kaupunkien rakennetta. Jo 1920-luvun lopulta lähtien oli havaittavissa, että kaupunkilaiset mm. parantuneiden kulkuyhteyksien vuoksi alkoivat yhä enemmän muuttaa asumaan keskustan ”työläiskortteleista” kauemmaksi asumalähiöihin. Ilmiö voimistui etenkin 1960- ja 1970-luvulla.

Linja-autoliikenne vaikutti keskusten talousalueisiin, kun paremmat linja-autoyhteydet muuttivat totuttuja kulkusuuntia. Hyvä esimerkki on Seinäjoen voimistuminen läänin entisen keskuksen Vaasan kustannuksella, kun Seinäjoesta tuli tärkeä linja-autoliikenteen päätepiste. Mikkelin vaikutuspiiri laajeni, koska sitä piti tukikohtanaan maamme suurimpiin kuuluva linjaliikenneyritys Savonlinja O.Y.¹

Linja-autoliikenteen merkitys oli tuntuva myös kulttuuritekijänä: kulttuuripalvelut tulivat sen avulla mahdollisiksi aikaisempaa useammalle. Maaseudun asukkaiden oli käyttäen joko vuoro- tai tilausliikennettä entistä helpompi päästä osallisiksi taajaminen runsaammasta kulttuuritarjonnasta. Erityisesti tilausliikenteestä tuli suosittu matkustustapa, olipa kysymyksessä teatterimatka, torvisoittokunnan kuljetus juhlapaikalle tai matka naapuripitäjään seuroihin. Mitä suurempi juhla, sitä pitemmät olivat pysäköintialueella linja-autojen rivistöt. Unohtaa ei sovi myöskään linja-autojen merkitystä postinkuljettajina ja siten tietoliikenteen edistäjinä. Jonkinmoisinä ”kulttuurikuljetuksina” voidaan pitää myös koululaiskuljetuksia.

Vaihtelua jokapäiväiseen rutiiniin toivat linja-autoilla tehdyt ulkomaanmatkat, jotka tarjosivat uusia vaikutteita ja virikkeitä. Näköpiirin avartuminen saattoi puolestaan vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja jopa elämäntapaan. Erityisesti maaseudun ”umpio” avautui. Tutussa seurassa uskallettiin lähteä liikkeelle. 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 ja siivoojille. Linja-autoliikenne synnytti autokoriteollisuuden. Lisäksi se työllisti välillisesti. Suu-

1. Tarkemmin Viitaniemi 1974 s. 155.

rehko liikenneyritys vastasi oikeastaan melkoista tuotantolaitosta, joka hyödytti verotuloilla myös sijaintikuntaansa.

Linja-autoliikenne vaikutti monin tavoin ja eri tasoilla yhteiskunnassa, lähinnä talouden ja kulttuurin alueilla. Sen merkitys oli suuri yksilöille, yhteisöille ja koko yhteiskunnalle, jolle välttämättömiä kuljetuksia se hoiti edullisesti. Linja-autoliikenne oli tärkeä yhteiskuntamme modernisoija. Järjestelmämme arvoa korostaa kansainvälinen vertailu. Suomen linja-autoliikenteestä asemaverkostoineen kasvoi sellainen kokonaisuus, ettei vastaavaa ja yhtä suurta liikennettä henkilöä kohti ole muualta löydettävissä.

LÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET

Valtionarkisto (VA), Helsinki

Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön arkisto (KYTMA), yleinen osasto

Kirjekonseptit 1929.

Päätökset 1925 ja 1927.

Tilastokeskuksen arkisto, Helsinki

Moottoriajoneuvotilasto

Rekisteriin merkityt ja rekisteristä poistetut ajoneuvot 1929.

Kuopion lääninhallituksen arkisto, Kuopio

Kolmannen ylimääräisen esittelijän päätöskonseptit 1930.

Linja-autoliitto r.y.:n arkisto (LALA), Helsinki

Hallituksen pöytäkirjat 1937.

Sekalaista 1935–1937.

Kirjelmia 1928–1933.

Tilastotietoja 1953–.

VIRALLISJULKAISUT JA AIKATAULUT

Hämeen linja-autoliikenne. Turisti. Tampere 1927.

Komiteanmietintö 1925/9.

Komiteanmietintö 1954/6.

Kymenlaakson linja-autoliikenne. Kulkuvuorot. Lahti 1935.

Lahden ja Heinolan linja-autoliikenne. Lahti 1935.

Linja-autojen kulkuvuorot (Matka-autot O.Y. Turku) 1934, 1935 ja 1937.

Maantieturisti 1929–1931.

Suomen kulkuneuvot 1930–.

Suomen postiautolinjat 1929–.

Suomen tieturisti 1932–1957.
 Suomen tilastollinen vuosikirja (STV) 1923–1930.
 Suomen virallinen tilasto (SVT):
 VI Väestötilastoa.
 XXXVI Liikennetilastollinen vuosikirja 1959–.
 Suomen yksityinen pikalinjaliikenne 1962–.
 Tilastokatsauksia 1923–.
 Turisti 1924–1929.

KIRJALLISUUS

Aaltonen, Esko, Someron historia II. Forssa 1958.
Ahvenainen, de Geer ym., Trettiotals depressionen och industrin. Kriser och krispolitik i Norden under mellankrigstiden. Nordisk historikermötet i Uppsala 1974. Mötesrapport. Uppsala 1974.
Airaksinen, Ari – Juselius, Harry, Linja-autoyrittysten kannattavuus ja rahoitus 1970–1979. Helsingin kauppakorkeakoulun laudaturtyöprojekti Artto 1980–81. Helsinki 1981.
Aitamäki, Kaarlo, Autoilu ennen ja nyt. Mänttä 1977.
Ajo, R., Liikennealueiden kehittyminen Suomessa. Fennia 69. Helsinki 1946.
Alanen, Aulis J., Höyrylaiva Päijänteellä. Jyväskylä 1948.
 Auto ja tie.
 Autonomistajan käsikirja. Maaseudun autonomistajain liitto. Vuosikirja 1928–1939, 1946–1949.
 Bilruter Saltens A/S 1937–1962. Bodø 1962.
 Exerpta Historica Nordica.
Fogel, R.W., Railroads and American Economic Growth. Essays in Economic History. Baltimore 1964.
Forssell, Osmo, Kauppa Suomessa 1860–1960. Suomen Pankin kasvatutkimuksia X. Helsinki 1979.
Gustafsson, Allan, Gynnande vind. Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Uusi-kaupunki 1974.
Gustafsson, Allan, Gynnande vind 2. 1880–1914. Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Uusikaupunki 1974.
Gustafsson, Allan, Vinden bar hem. Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Jakter, galeaser, fisksumpar och kajutbåtar före de gamlas minne och fram mot vår egen tid. Uusikaupunki 1977.
Hawke, G.R. Railways and Economic Growth in England and Wales 1840–1870. Oxford University Press 1970.
Hellman, Ossian, Autoliikennelait. Porvoo 1938.
Hove, M.I., Fra 15 km i timen – till Skandinavias største buss. Rutebiltrafiken i Telemark 1908–1965. Skien 1965.
Imhof, Eduard, Thematische Kartographie. Lehrbuch der allgemeinen Geographie. Band 10. Berlin 1972.
Jokiniemi, Antero, Linja-autoliikenne O. Vilkas 1934–1959. Kotka 1959.
Jutikkala, Eino, Suomen rautatieverkon synty. Suomen talous- ja sosiaalishistorian kehityslinjoja. Porvoo 1968.
Kahra, Eljas, Autoilijan lakikirja. Helsinki 1926.

- Kare, Kauko*, Ammattina autokyydyitys. Suomen taksiliikenteen vaiheita. Tampere 1974.
- Karttunen, K.I.*, Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria. Helsinki 1945.
- Kiiskinen, Auvo*, Maamme sisäisen kuljetuslaitoksen kehitys ja rakenne. Taloudellinen tutkimuskeskus – sarja B 7. Helsinki 1954.
- Kneafsey, James T.*, Transportation Economic Analysis. Lexington 1975.
- Küster, Julius*, Autobiili ja sen hoito. Helsinki 1906.
- Kärmeniemi, Pentti S.*, Ruposen ruskeitten autojen kolmikymmenvuotinen talval. Helsinki 1958.
- Kärmeniemi, Pentti S.*, Wanhaa ja uutta LAL:n Wiipurin osaston matkan varrelta. Vammala 1974.
- Larsson, Joseph*, Autoilijan käsikirja. Helsinki 1922.
- Laukkala, Annikki*, Kestiekivari- ja kyytilaitos vanhan Laukaan kihlakunnan alueella 1885–1945. Keski-Suomen Museo 17. Saarijärvi 1982.
- Lee, C.H.*, The Quantitative Approach to Economic History. London 1977.
- Leppänen, Seppo*, Liikenne Suomessa 1900–1965. Suomen Pankin kasvututkimuksia V. Helsinki 1973.
- Leppänen, Veli-Jukka – Takala, Henry*, Rakennustoiminta kansantalouden tilinpidossa. Kansantalouden tilinpito. Tilastokeskus tutkimuksia 73. Helsinki 1982.
- Linja-autoliikenteen kustannuslaskenta. Jyväskylän teknillinen opisto. Kuljetustekniikan 4. vuosikurssi. Jyväskylä 1981.
- Løyland, Jon*, L/L Setedal automobilrutor. 1920–1960. 40 år. Krsand 1960. Maantieturisti 1929.
- Mansner, Toivo*, Saimaan Osuus-Auto r.l. 1924–1949. Lappeenranta 1949.
- Mustonen, H.*, Valtionrautateiden autoliikenne. Valtionrautatiet 1912–1937. Helsinki 1937.
- Mäkelä, Aarne*, Turun linja-autoliikenteen kaksi ensimmäistä vuosikymmentä (1919–1939). Turun Yliopiston Suomen historian laitoksen monisteita B 1. Turku 1967.
- Nielsen, Harald – Falck, Börje* (toim), Omnibustrafiken och linjetrafiken med lastbilar i Sverige. Del I. Stockholm 1938.
- Norges Rutebileieres Förbund (NRF), Avdelning Vestfold 50 år. 1924–1974. 1974.
- Norland, Andreas*, Rutebiltrafiken på Notterøy og Tjøme gjennom 50 år. Tønsby 1961.
- Nygren, Helge*, Sisu Suomen ja maailman maanteillä. Helsinki 1981.
- Osmonsalo, Erkki*, Ajanjakso 1870–1938. Suomen postilaitoksen historia 1638–1938. Helsinki 1938.
- Oy Liikenne Ab 40 vuotta. Helsinki 1975.
- Paasikivi, J. K.*, Kyytilaitos. Oma maa II. Helsinki 1908.
- Perko, Touko*, Suomen teiden historia II. Lahti 1977.
- Petri, Carl Wilhelm*, Svenskt transportväsende. Några drag i dess uppbyggnad och utveckling. Stockholm 1952.
- Raevuori, Yrjö*, Linja-autoliikenteemme vaiheet. Tampere 1948.
- Raevuori, Yrjö*, Väinö Paunu OY 1926–1966. Tampere 1966.
- Rainio, Atte*, Auton ja autotekniikan alkuhistoriaa Suomessa. Suomen autoteknikkojen liiton 15-vuotisjulkaisu. Helsinki 1949.

- Roos, H.*, Suomen rautatiet. Oma maa 3. Porvoo 1958.
 Suomen Auto- ja moottorikalenteri 1934–1939.
 Suomen kartasto 1960.
Suvanto, Antti, Raha- ja luottomarkkinat. Suomen taloushistoria II. Helsinki 1982.
 Svensk historisk bibliografi.
 Svensk historisk tidskrift.
Säntti, A., Autobusverkehr als Indikator der zentralen Orten, Einflussgebiete und Verkehrsdichte in Finnland. Turku 1954.
Talvitie, Y., Automobiilioppi autokouluja ja itseopiskelua varten. Porvoo 1923.
Tommila, Päiviö, Jyväskylän kaupungin historia. Jyväskylä 1972.
Törnqvist, Erik – Ryönänkoski, Urpo, Teollistumisajan suhdannevaihtelut. Suomen talous- ja sosiaalhistorian kehityslinjoja. Porvoo 1968.
 Valtionrautatiet 1912–1937. Helsinki 1937.
 Valtionrautatiet 1937–1962. Helsinki 1962.
Varvio, Eino, Länsilinjat. Tampere 1979.
 Veljekset Salmelan liikenne 1924–1974. Kemi 1974.
Viertola, Juhani, Suomen teiden historia I. Lahti 1974.
Viherjuuri, L.M., Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana. Korpivaara & Halla Oy:n osuus siinä 1917–1942. Helsinki 1942.
Viitaniemi, Matti, Savonlinja O.Y. 1924–1974. Linja-autoyhtiö edeltäjineen 50 vuotta. Mikkeli 1974.
Viitaniemi, Matti – Mäkelä, Aarne, Suomen linja-autoliikenteen historia. Jyväskylä 1978.
Viitaniemi, Matti, Tie- ja tietoliikenneyhteydet. Nivalan kirja. Jyväskylä 1970.
Viitaniemi, Matti, Tie- ja tietoliikenne. Parkanon ja Kihniön kirja. Jyväskylä 1971.
Viitaniemi, Matti, Tie- ja tietoliikenne. Haapaveden kirja. Pieksämäki 1973.
Viitaniemi, Matti, Elinkeinot. Järvisseudun historia II. Vaasa 1983.
Vuoristo, Kai-Veikko, Die Wirkung der Veränderung von Verkehrsverhältnissen auf die Entwicklung einiger zentralen Küstenorte in Finnland. Helsingin Yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 50. Helsinki 1966.
Wänttinen, Y. ja Walli, A.I., Autoteknillinen käsikirja. Teknillinen käsikirjasto 1. Porvoo 1923.
 Åboländsk bygdesjöfart under sekel. Uusikaupunki 1970.

LEHDET

- Aamulehti 1920–1939.
 Autoilija 1927–1939.
 Autoilijan Uutiset 1932–1939.
 Automies 1931–1941, 1947.
 Automme ja me 1935–1939.
 Autotekniikka 1933–1936.
 Helsingin Sanomat 1920–1939.
 Ilkka 1920–1939.
 Kainuun Sanomat 1929–1930.
 Keskipohjanmaa 1920–1939.

Keskisuomalainen 1920–1939.
 Liitto 1920–1939.
 Linja-auto 1929, 1930, 1966–.
 Pohjolan Sanomat 1920–1939.
 Savon Sanomat 1920–1939.
 Suomen Autolehti 1937–.
 Suomen moottorilehti 1924–1946.
 Suomen virallinen lehti 1929.
 Vaasa 1920–1939.

PAINAMATTOMAT TUTKIMUKSET

Lunnas, Raija, Tampereen linja-autoliikenne 1920–1939. Suomen historian pro gradu Tampereen Yliopistossa 1978.
Mäkelä, Aarne, Ruotsin linja-autoliikennöitsijät ennen toista maailmansotaa. Yleisen historian laudaturtyö Oulun Yliopistossa 1977.
Mäkipeska, Hannu, Kaukolinja-autoliikenteen aikataulut keskusten ja niiden vaikutusalueiden välisten toimintojen kuvastajina. Maantieteen laudaturtyö Helsingin yliopistossa 1955.
Nummela, Ilkka, Kuorma-autoliikenteen vaiheet ja taloudellinen merkitys Suomessa talvisotaan mennessä. Suomen historian pro gradu Jyväskylän Yliopistossa 1978.
Palomäki, M., Vaasan kaupungin taloudellinen vaikutusalue. Liseniaatintyö Helsingin Yliopistossa 1958.
Pirinen, Risto, Matkustajalaivaliikenne Kuopion ympäristössä 1920-luvulta 1950-luvulle. Suomen historian pro gradu Jyväskylän Yliopistossa 1981.
Sürilä, Seppo, Eräiden liikekeskusten kehityksestä Etelä-Pohjanmaalla. Liseniaatintyö Helsingin Yliopistossa 1964.
Viitaniemi, Matti, Etelä-Pohjanmaan linja-autoliikenne 1919–1939. Suomen historian pro gradu Jyväskylän Yliopistossa 1971.
Viitaniemi, Matti, Suomen linja-autoliikenne ennen toista maailmansotaa. Suomen historian liseniaatintyö Jyväskylän Yliopistossa 1971.

HAASTATTELUT

Hietala, Ari, liikenteenharjoittaja, Joensuu. LAL:n kirjehaastattelu 1967.
Jääskeläinen, V.A., liikenteenharjoittaja, Rautalampi. LAL:n kirjehaastattelu 1967.
Töysä, Jussi, liikenteenharjoittaja, Keuruu. Matti Viitaniemen suorittama haastattelu 1980.

SUMMARY

THE HISTORY OF MOTOR-COACH TRAFFIC IN FINLAND AS THE TOPIC OF RESEARCH

This publication deals both with the sources and the method of the research into the history of motor-coach traffic in Finland. Isochronic description is also included in order to illustrate the development of motor-coach traffic. This research belongs as a supplement to the work Matti Viitaniemi – Aarne Mäkelä, *Suomen linja-autoliikenteen historia*. Jyväskylä 1978. The historical point of view is mainly emphasized in the section dealing with the time before 1949 and with the long-distance transport in the countryside.

The development of traffic

The first experiments with motor-coach routes in Finland were made at the beginning of the 20th century. In 1913 there were already many routes in operation, but the transport which lasted for a longer period did not begin until in the 1920's. That was mainly due to bad roads for motor traffic and to the vehicles, which had technical defects and, accordingly, were not fit for the prevailing conditions.

Motor-coach traffic began in different parts of the country after the First World War at about the same time. As early as 1920 there were many routes in operation. The number of buses and coaches was over 200 in 1923, and the number of one thousand was passed in 1925. In order to make financing easier and to divide the risk many companies and co-operative societies were founded at the beginning. The aim of this new means of transport was to create new connections between the countryside and the local centres, railway stations and boat services.

Motor-coach traffic had a powerful growth in the 1920's. In 1923 about 6 000 kilometres of roads were used by coach transport, and at the end of the decade the number of routes was over 30 000 kilometres. Evidently, till the middle of the decade, many of the routes were very profitable, even though the increase rivalry was harmful for profitability, and for the reasonable control over the buses and coaches used in operation.

The Depression began to influence in 1929. The number of passengers diminished, incomes became lower, many operators were obliged to cease, and the number of coaches decreased, especially in 1932. The tendency of motor-coach transport to have economic problems was increased by inter-company rivalry, even though that rivalry could be prevented, as regards long-distance services, from becoming too great even in the early 1930's. Motor-coach transport survived the Depression satisfactorily, because many of the operators had already attained a solid position.

After the Depression motor-coach traffic grew fast, assisted by the prevailing high conjuncture. In 1939 the total length of routes was more than 68 000 kilometres. The network of routes covered almost all the main roads, and even a number of side-roads were used for transport. The annual mileage travelled by passengers in motor-coach traffic passed the corresponding mileage of the railways in 1937. Also part of boat passengers started using coach transport services. Coach transport had a strong influence upon the abolition of relay system. Operating motor-coach transport remained profitable till the end of 1938. The profit gained was invested. The investment was not only based on the operators' own capital but also, to a great extent, on borrowed capital.

Wartime was hard also for motor-coach traffic. Most coaches and buses were expropriated to the army to be used mainly as ambulances. Operating transport services in home front suffered, besides lack of men and vehicles, also from shortage of liquid fuel and supplies. The shortage of fuel could be solved satisfactorily, however, by means of coal gas and wool gas generators, which had already been tested in coaches in the late 1920's and in the early 1930's. The amount of traffic had to be reduced, and the coaches which were still able to operate were very crowded.

The first years after the war were exceptional just as the wartime had been; in fact, the time immediately after the peace was even harder than wartime had been. Lack of tyres threatened the operating of motor-coach transport. Repairing the coaches which had been badly damaged in the war, and keeping them in good condition was, after the war, the most important task for many operators. Coal gas had to be used, which made transport services less profitable, besides the expenses of repairing the coaches. To operate coach services was due to the frequent use of overcrowded coaches, because the fares could not follow the rapid rise of expenses.

Operating coach services became easier in 1947 and 1948. Traffic revived, and the mileage of 1939 was reached in 1949. At first main attention was paid to the extension of long-distance routes, but at

the end of decade also local and area traffic grew rapidly. As the number of services increased coaches became less crowded.

A stimulating factor for the development of motor-coach transport were the Olympic Games in Helsinki in 1952, which especially contributed to the growth of traffic and increased the number of buses and coaches. The annual mileage grew higher throughout the 1950's, during which decade motor-coach traffic was again the greatest passenger transport provider, as it had also been in the 1930's. The general economic growth at that time was to be seen in the increasing number of private cars; in 1960 the annual mileage of motor-cars exceeded the annual mileage of motor-coach transport.

Local and area traffic grew relatively faster than long-distance traffic, as buses and coaches began to satisfy the needs of build-up areas more than before. An important change took place in long-distance transport as, along with normal routes, a network of express-coach services was founded in the 1950's; it grew denser and denser year by year, and was more capable to compete with individual transport than normal routes. The growth of school transport and coach-hire traffic had a great importance to motor-coach transport, as the increasing number of private cars and people's moving away from the countryside decreased the number of passengers. Especially school transport made it possible to operate services which would otherwise have been unprofitable.

Factors influencing the development of motor-coach traffic

Technical development was the condition necessary for the rise and growth of motor traffic. At first motor-coach transport had not established itself as a separate motor transport: vehicles constructed to be used as lorries were used for transporting both goods and passengers. Also cars were used in route services. An excellent solution in many routes was a kind of "hybrid" of a lorry and a coach, a multi-purpose vehicle, which was used up till the 1950's. The chassis which were built especially for buses and coaches became general at the end of the 1920's.

Technical development in automobile engineering made travelling more comfortable and safer. Mechanical brakes were replaced by hydraulic, until air brakes were introduced. Travelling became faster, more comfortable and more secure. Also the industry making the bodies of coaches adopted new ideas to be used in structural solutions and in materials. After the time of shortage during the war the equipment of coaches was even luxurious.

Motor-coach traffic is dependent on the network of roads and thus on its development. At first the roads were too weak for heavy vehicles. In the 1930's the road-controlling authorities could respond to the demands of motor traffic better than before. After the decline caused by the war, it was not until in the 1950's that it was possible to make any considerable improvements, as regards the condition of roads. Muddy and damaged roads in spring, as the result of frost, caused the most trouble to motor traffic, and many roads suffered from that for a long time. It was not until in the 1970's that most highways were in good condition. Thanks to snow-ploughing, roads could be used for traffic all through the year.

The rise and growth of motor-coach traffic were not possible without the need for transport. Even at the beginning of the 1920's people did not move very much. Goods transport to shopkeepers in the countryside from centres and railway stations also started passenger transport. The thin network of railways and the minor waterway traffic increased the need for passenger transport by coaches.

At first the routes operated were mainly from the countryside to local centres, railway stations and boat services. Also the traffic between and inside centres became busier. Motor-coach traffic was able to adapt itself to different conditions and demands. Local and area traffic grew as the centres developed. Motor-coach traffic was also, for the most part, in charge of the large-scaled school transport, and it also transported people to and from work. An express-coach network was founded to make connections better. By means of coach-hire traffic motor-coach transport could respond to people's needs for travelling and for tourism according to their own wishes.

People's mobility and their need for traffic grew remarkably greater after the war, which was in particular due to two factors. The rise of people's incomes made all the social classes able to move more than before. The growth of population and centres increased the need for traffic. Better connections, for their part, made centralization possible.

Traffic, being one of the sectors of economic life, was dependent on its general conditions and on the development in other industries as well. The key factor in making motor-coach transport profitable was the high conjunctures in economy. Lively economic life increased the demand for transport, which, for its part, made the increasing of traffic and investments possible. The Depression in the late 1920's and in the early 1930's slowed down the growth of motor-coach traffic and decreased the number of operators. The reviving effect of high conjunctures upon route services was not so considerable after 1960 as it had been before the Second World War. The growth of

economic welfare was to be seen more and more as the growth of car traffic, which decreased the number of passengers, especially in sparsely populated areas.

In addition to economic conditions, motor-coach traffic was also influenced by political factors. The First World War and the civil war in 1918 suspended the motor-coach traffic which had already been well under way. In the same way, the Winter War and the Continuation War stopped the growth of motor-coach traffic. Its development was also dependent on the traffic policy of the country. The development of railway traffic, on the one hand, and the development of highways, on the other hand, were contrasted.

Motor-coach transport was competitive, as regards its popularity among passengers. It was not as tightly dependent on few routes and stopping-places as railway and boat services were. Besides this, the network of roads was long and it could be extended easily. Another advantage of motor-coach traffic was its speed, especially if compared with waterway traffic and horse traffic, which were hopelessly slow. Its success was also due to the competitive fares.

The growth of motor-coach traffic was also due to the fact that there were many coach operators who were willing to run the risk. Banks and especially businesses buying and selling vehicles and factories making their bodies made it possible to found a transport company with small self-financing. Being a coach operator became a dream job for many young people. Since the number of eager coach operators was high it created too much rivalry, which was harmful, as regards the development of motor-coach traffic.

Operating motor-coach transport meant, and still means, above all, serving people, and its popularity and success depend on that. The popularity that motor-coach traffic obtained was from the very beginning based on willingness to serve. A coach driver was a factotum and a kind of steward, who ran different kinds of errands. When the network of coach stations with their services, unique in the world, spread all over the country, the serving capacity of coach transport increased more and more.

Motor-coach traffic was influenced by many factors, both internal and external. In that jigsaw puzzle of various influences all the parts were interdependent.

The importance of motor-coach traffic

Originally the purpose of motor-coach traffic was to serve country-people. It was in the countryside that the rise of motor-coach traffic was very important, especially in the regions which were situated off the railways and boat routes. Many of the products of the countryside which spoil easily could be taken for sale quickly, and on the way back the local shopkeeper could receive something to fill his stocks with. We can even say that such a radical change in traffic had never happened before, and has not happened since then.

Regular and fast, relatively cheap traffic connections, within reach for everybody, were a real revolution in traffic, especially for those who had no means of transport of their own. Motor-coach traffic increased equality, as regards the possibilities to move, especially in the remote parts of the country. Travelling to local centres was no more the masters' privilege.

Besides increasing equality, motor-coach traffic had also other social influences. It began to change the rural way of life in a remarkable way. Easy travelling tempted more people more frequently. The static way of life was replaced by a more mobile one. The influence was bilateral: Motor-coach traffic increased mobility and mobility increased motor-coach traffic.

Even though motor-coach traffic, at the beginning, mostly influenced the transport conditions in the countryside, its importance was not small in build-up areas, either. A favourable situation in relation to coach routes was as such an advantage for the economic development of the region concerned.

As the interaction between the countryside and the centres increased, motorcoach traffic contributed to the development of many activity forms in towns. In particular business life and services grew as coaches carried a great number of consumers into towns every day. Bus services made travelling to and from work easier in build-up areas, and made it possible for people to have a job farther away from home than before.

Motor-coach traffic was also one of the factors contributing to the changes in the structure of towns. As early as from the late 1920's onwards it was possible to notice that more and more townspeople, owing to, among other things, better coach services, began to move away from the workers' blocks, situated near the town centre, to the housing estates situated farther away. That phenomenon grew stronger especially in the 1960's and 1970's.

Motor-coach traffic had also some influence upon the regions situated round local centres, as better coach services made people choose other routes than they had done before. A good example of this is the growth of Seinäjoki at the expense of Vaasa, the previous centre of the administrative

district in question, because Seinäjoki became an important terminal of motor-coach traffic. The sphere of influence of Mikkeli became wider, since one of the greatest bus companies in Finland, Savonlinja OY, had its headquarters there.

The importance of coach transport was also remarkable as a cultural factor: Cultural services came within reach for more people than before. It was easier for country people to participate in the more numerous cultural services of build-up areas, using either normal routes or coach-hire traffic. Coach-hire traffic became an especially popular way of travelling. The greater the festival the longer were the rows of coaches in the parking lots. We must not either forget the importance of coaches as the carriers of post thus contributing to the carrying of information. School transport can also be regarded as a kind of "cultural transport".

Coach tours abroad brought variety to everyday routines, and they gave new impressions and stimuli, both good and "bad". Wider views, for their part, might have influence upon people's attitudes and even upon their way of life. Especially the kind of closed space in which country people had been living opened. They were not afraid of going for a trip with people they knew. Motorcoach traffic also influenced tourism as a whole.

Motor-coach traffic was not only in charge of transport, but it also employed a great number of people. A major buscompany was in fact like quite a large production unit, which was beneficial to the commune where it was situated because of the taxes it paid.

Motor-coach traffic influenced the society in many ways and at many levels, primarily within economy and culture. Its importance was great for individuals, communities and for all the society, because it took care of necessary transports at a reasonable price. Motor-coach traffic was an important moderniser of our society. The appreciation of our coach transport system is emphasized by an international comparison: Finnish motor-coach transport with its network of coach stations became such an entity that nowhere in the world is to be found a corresponding system and such an amount of traffic per person.