

Alppien ylitys kirkkaana Teuvo Heinon muistoissa

Ähtäriläinen Teuvo Heino muistelee linja-autolla tekemäänsä matkaa Roomaan edelleen ihmetys mielessään. 1950-luvulla linja-autonkuljettaja näki ja koki mitä ihmeellisimpiä aikoja ulkomaanmatkailun kehittyessä maassamme.

Yksi matka oli ylitse muiden. Matkan järjesti Roger Störling ja hän oli myös matkanjohtajana. Matka tehtiin liikennöitsijä Uuno Hakolan Vanaja-merkkisellä linja-autolla. Roger Störling ja Uuno Hakola olivat 1950 mukana perustamassa Turistitoimisto Skandiaa, joka oli ensimmäisiä bussimatkailuun erikoistuneita matkatoimistoja.

Rooman matkan kohokohtana vuonna 1955 oli Gotthardin Alppien ylitys. - Kesti päivän päästä ylhäällä olevaan hotelliin ja toinen päivä tultiin alaspäin matkausta tietä pitkin, Heino muistelee.

Ikimuistoinen, raskas matka

Liikenteeseen Heino lähti kesäkuun alussa vuonna 1955 Vanaja-



Tästä lähdettiin Alppien ylitykseen.



Tie Alpeille, Gotthardstrasse. Tie oli hyvin mutkitteleva ja kapea.



Teuvo Heino on kuvassa oikealla. Bussina oli Vanaja, johon korin oli rakentanut Oy Haldin Ab (Boxer-kori).

merkkisellä linja-autolla, jonka kori oli tehty Sisun (Hetku 2/2012) tapaan Haldinilla Vaasassa. Autossa oli Saurer-dieselmoottori ja auton akseliväli oli – tuohon aikaan – ennätykselliset 6,10 metriä. Auto toimi matkalla moitteettomasti. Auton huolsi Heino iltaisin. Auton jarruja säästettiin ”koivujarrulla”, joka oli puukapula, jonka matkanjohtaja vei tarvittaessa pyörän taakse. Tällä autolla Heino tekikin eräällä tapaa historiaa, sillä Gotthardin Alppeja ei ollut sitä ennen näin järeällä kalustolla ylitetty. Eräänä päivänä

matkanjohtaja oli saanut tiedon, että näin isolla autolla ei voida ylittää Alppeja. Hän kertoi tehneensä hakemuksen, että voitaisiin saada lupa ajaa Alpit. Störling kertoi, että vastaus odottaa hotellissa, jossa yövyimme ennen Alpeille lähtöä. Tämä asia sai koko matkan sekaisin. Aikanaan saavuimme kyseiseen hotelliin, jossa lupapäätös piti olla. Päivän ajomatka oli pitkä ja kaikkien päivä oli pilalla. Aikanaan saavuimme perille ja johtaja riensi kysymään kirjettä. Kuinka olikaan, kirje oli tullut ja lupa oli mukana.



Kuvissa Vanaja on Välimeren maisemissa.

Kyllä ilo oli suuri ja kaikki yhdessä olimme iloisia. Aamulla kaikki olivat heränneet aikaisin ja laukut asetettiin bussin katolle ja odotimme aamuruokaa. Lähdimme kiireesti ajamaan lähtöpaikalle, jossa keitimme kahvit ja kaikki oli valmista lähtöön.

- Muistelen matkaa nöyrin mielin. Reitti ei ollut helppo ja mutkissakin joutui autoa vekslaamaan, Heino kertoo. Äärimmäisen mutkaisella tiellä oli yksipuolinen liikenne eli yksi ajokaista. Heino kertoo sivuutuspaikoissa olleen taulut, joihin oli merkitty kellonaika, milloin autoilija sai jatkaa matkaansa. Tällöin kulkevien autojen vastaantulot osuivat määrätulle ajalle ja määrättyyn paikkaan. Mukana oli matkustajia, jotka olivat lähteneet reissuun juuri Alppien ylittämisen vuoksi. Auto oli tielle liian iso eikä meille meinattu antaa lupaa Alppien ylittämiseen. Matkan kohokohta oli kyseiset Alpit, jotka oli nyt luvattu ajaa, eikä tunnelin kautta niin kuin oli joskus käynyt. Matkanjohtaja oli luvannut palauttaa rahat, jos ei mennä Alpeja ajaen. Tämä oli kova lupaus. Matkalla oli paljon nähtävää, mutta Alpit olivat tärkeimmät. Päästyämme ylös hotellille oli henkilökunta meitä vastassa kertoen, ettei huijulla ollut ennen käynyt näin isoa autoa.

Kaikkiaan kilometrejä kertyi Rooman matkalla 11 000. Viiden viikon reissun aikana matkaa taittui päivässä hieman yli 300 kilometriä. Jos oli kuljettaja kovilla, oli sitä myös matkanjohtaja, joka oli vastuussa matkustajista kellon ympäri.

Aamuisin lähdimme matkaan aa-

mupalan jälkeen, lounaan teimme itse ja päivällinen nautittiin hotellissa, jossa olimme yötä. Matkavarat matkasivat bussin katolla.

Kotia kohti

Tuolla reissulla oli myös huonoa tuuria. Tulomatalla varakuljettajana toiminut liikennöitsijä Hakola sairastui ja joutui palaamaan Hampurista lentäen kotiin, jolloin Heino jäi yksin ajamaan matkustajia kohti Tukholmaa. Osa Rooman matkaajista ja matkanjohtaja jäivät satamaan sunnuntaina noin kello 15 jatkaakseen laivalla Suomeen. - Störling oli luvannut lähteä kanssani

Haaparannan kautta, mutta Tukholmansatamassa hänen mielensä muuttui. Autoon jäi 18 matkustajaa ja niin lähdimme ajamaan kiertäen Tornion kautta kohti Kokkolaa, jossa olimme tiistaina aamulla, Heino muistelee.

-Ajoin noiden kahden vuorokauden aikana 1700 kilometriä huonoilla teillä yötä päivää yksin. Syöminen tapahtui siten, että matkustajat syöttivät minua, kun ajoin autoa, kertoo Heino.

Kokkolaan päästyään Heino soitti matkanjohtajalle Kokkolan Matkahuollosta. Hänen vaimonsa kielteli herättämästä miestä, joka oli tullut raskaalta Italian mat-



Vanaja on Monte Carlon pelikasinon edessä.



Teuvo Heino ajokortti



kalta edellisenä yönä. Heino kertoi tullessaan itsekin juuri äsken sieltä. Lopulta johtaja ajoi pyjama päällä katsomaan, onko Heino todella Kokkolassa, vai oliko soitto pilapeiliä.

Heino soitti myös Hakolalle eikä hänkään heti uskonut, että Heino on Kokkolassa. Hetken keskustelun jälkeen Hakolan oli uskottava, että Heino puhui totta. Hakola oli enemmän kuin iloinen tulostani, sillä Kivijärveltä tuleva linja-auto oli rikkoontunut ja Heino sai lähteä omalla vuorollaan klo 12.30 Kivijärvelle.

Tuohon aikaan hyvin erikoisen matkan saamasta huomiosta ja harvinaisen kookkaasta linja-autosta kertoo jotain se, että lehdistö kertoi tuota matkaa tehdyn uudella, upealla "maantiehirmulla". 1950-luvulla tapahtui paljon historiallisia asioita, joista myös Heino on saanut olla työnsä puolesta osallisena. Näitä ovat ensimmäisten ulkomaanmatkojen lisäksi muun muassa Linnanmäen vihkiminen, vuoden 1952 olympialaiset (Hetku 2/2012) ja vuoden 1956 suurkisat.

Lähteet:

Teuvo Heino haastattelut ja muistutpanot
Bussiammattilainen 1991

SLHS:lle uusi tallikiinteistö

SLHS on heinäkuun alusta 2012 saanut käyttöönsä kaksi tallipaikkaa Kosken Linja Oy:n entisestä tallikiinteöstä. Yhtiön varikko sijaitsi Mäntsälän Sälinkäällä ja nyt käyttöömmme otetut tilat palvelevat lähinnä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan osastojen linja-autojen korjaus- ja säilytämistarpeita.



Kuva: Kim Ahl