



## Seppeliinillä Präntöölle

### Palosaaren eli Präntöön kaupunkilinjan vaiheita Vaasassa 1920-luvulta nykypäivään.

Vaasan kaupunkialueella katsotaan paikallinen linja-autoliikenne alkaneeksi toukokuussa 1922, jolloin Oy Autoliikenne – Autotrafik Ab –niminen yhtiö aloitti säännöllisen liikenteen kauppatorilta Palosaaren ja edelleen Vetokannakseen. Yhtiöllä ei aluksi ollut omia busseja, vaan se vuokrasi ainakin ensimmäisen helsinkiläiseltä Hans Kochin (Oy Hans Koch Ab) autoliikkeeltä, jolla oli toimipisteet myös Tampereella ja Vaasassa. Koch edusti mm. Mannesmann-busseja, joka oli maassamme melko harvinainen merkki 1920-luvun puolivälin tienoilla. Sellainen kulki Vaasassa ainakin Autotrafikin väreissä. Yhtiö hankki myös neljä Fordia (malli TT), joiden korit olivat ilmeisesti paikallista tekoa.

Palosaassa oli toiminut Vaasan ulkosatama jo vuodesta 1789. Sataman tuntumaan kasvoi vähitellen tiivistä asutusta, pääasiassa merimiesten ja käsityöläisten pieniä tupia sekä kauppiaiden makasiinirakennuksia. Suuri puuvillatehdas perustettiin sataman

läheisyyteen 1856, ja seuraavana vuonna valmistui siltayhteys kaupunkiin, joka oli siirtynyt nykyiselle paikalleen Klemetsön niemelle vuoden 1852 tuhoisan tulipalon jälkeen. Kun säännöllinen linja-autoliikenne alkoi, oli Palosaari kehittynyt jo varsin merkittäväksi asutus- ja teollisuuskeskittymäksi – ikään kuin omaksi kaupungiksi kaupungin sisään, vaikka välimatkaa Vaasan torille oli vain parisen kilometriä.

Palosaaren koillispuolelle kasvoi 1900-luvun alkuvuosina Vetokannaksen työläiskaupunginosa, jonne Palosaaren bussilinja ulotettiin alusta alkaen. On varsin todennäköistä, että jo 1920-luvulla linjaa ajettiin kiertolinjana Kauppatori-Palosaari-Vetokannas-Kauppatori ja päinvastoin. Kiertolinjan pituus oli kokonaisuudessaan kuutisen kilometriä.

Autotrafik-yhtiö ajautui konkurssiin vuonna 1925, mutta tuotava linja veti uusia yrittäjiä puoleensa. Vuotta ennen em. konkurssia oli aloittanut Vasa Omnibus

*Valtter Seppelinin suuri International DK50 vuodelta 1939. Lapin perukoillakin piipahtanut bussi myytiin pian sotien jälkeen Tampereelle. SLHS/Vaasan kuvat*

### Hannu Kivilä

Company, ja vuonna 1925 Autotrafikilla kuljettajana toiminut Valdemar Nordström. Paikallista linja-autoliikennettä käynnistettiin samoihin aikoihin myös toiselle puolelle kaupunkia, kun esimerkiksi Haldin & Sundholm aloitti Vanhan Vaasan linjalla ja Sigurd Majors hieman myöhemmin reitillä Vaasa – Rantatie- Vanha Vaasa – Kapellbacken. Tämän aikakauden liikenteenharjoittajista mainitaan myös rakennusurakoitsija Oskar Bärts, jonka vastuulla oli eräässä vaiheessa tiettävästi Gerbyn linja. Syksystä 1925 muutamien vuosien ajan toimi Palosaaren reitillä vahvasti vasemmistolainen työväen urheiluseura Vaasan Kiisto, jolla oli bussi myös Vaskiluodon satamaan suuntautuneella linjalla. Jo alun perin autot oli hankittu pääasiassa kaupunkilinjoille seuran pyörittämiseen tarvittavien varojen hankkimiseksi. Liiketoiminta ei kuitenkaan ottanut kannattaakseen, ja liikenneluvat busseineen siirtyivät kesällä 1928 paikalliselle Työväen Osuusliikkeelle.

Vielä ennen 1930-luvun vaihdetta tiheävuoroiselle kiertolinjalle ilmestyi uusina yrittäjinä Valtter Seppelin ja Arvo Teppo, joilla oli yhteinen linjalupa joulukuusta 1927 alkaen. Teppo oli yrityksessä mukana kuutisen vuotta, kunnes myi osuutensa Seppelinille ja jatkoi linjalla kuljettajana. Hän ajoikin sitten tuttua reittiä vuosikymmenien ajan, oppien tuntemaan ratin takaa useita Palosaarelais-sukupolvia. Työväen Osuusliike luopui linja-autoliikenteestä monien muiden osuusliikkeiden tavoin kesällä 1931, mutta jatkajaksi löytyi avoin yhtiö Sironen & Mänty. Kalusto muodostui aluksi Osuusliikkeen kahdesta Rochet-Schneiderista. Näihin aikoihin kiertolinjalla nähtiin edellä mainitun lisäksi kahden muun yrityksen autoja: Valdemar Nordströmin ja Seppelin & Tepon. Vasa Omnibus Company oli ollut jo joitakin vuosia Valdemar Nordströmin omistuksessa, mutta siirtynyt Gerbyn linjalle. Mikäli liikenne oli jo tuolloin porrastettu säännöllisiin vuoroväleihin, riitti kiertolinjalle yhtäaikaisesti korkeintaan kolmesta neljään autoa, vuorovälistä riippuen.

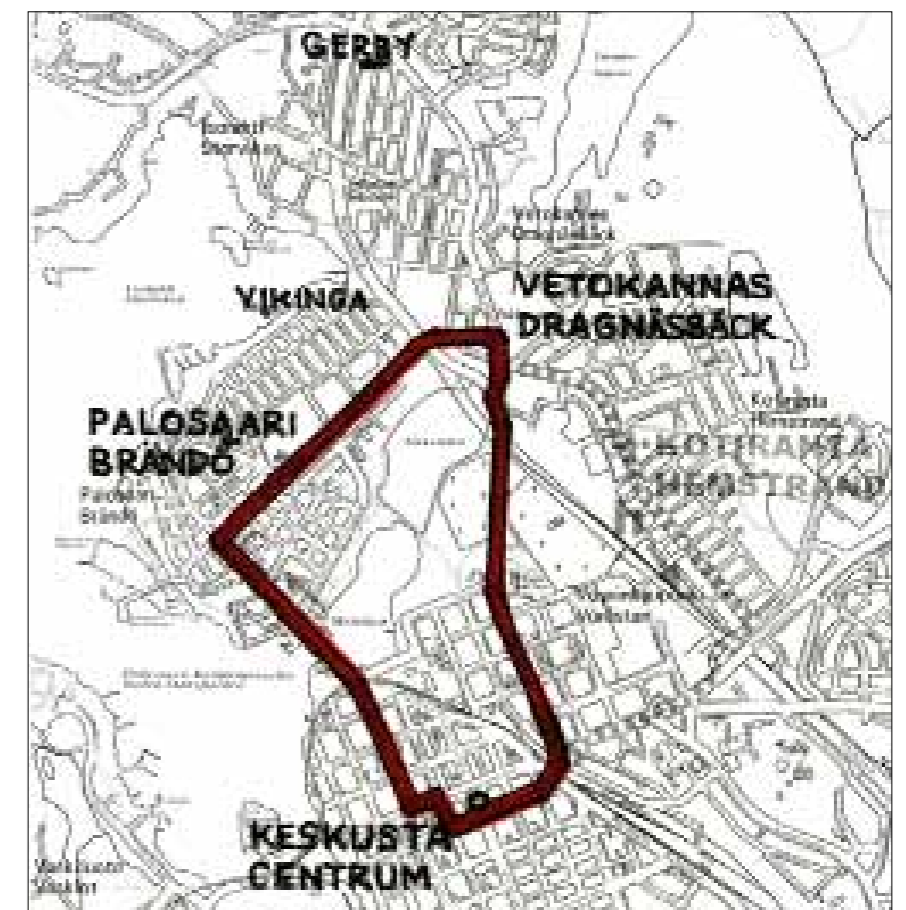
1920- ja 1930-lukujen bussikalustosta on vain hajanaisia tietoja ja joitakin valokuvia. Merkkivalikoima oli kirjava: Vasa Omnibus-yhtiöllä oli ainakin neljä Berlietvaunua, Seppelin & Tepolla oli käytössään mm. International ja Brockway, Seppelinillä myöhemmin kolme 22-32 paikkaista Diamondia. Nordströmin kaksi jykävää Rochet-Schneideria korvattiin 30-luvulla ainakin kahdella Federalilla, jotka olivat edelleen nokallisia mutta takaovella varustettuja. Uudempi (vuodelta 1936) oli koritettu normaalia korkeammalla kaupunkikorilla. Ennen sotia Nordströmillä oli käytössään mahdollisesti myös International-bussi. Seppelinin viimeinen sotia edeltävä bussiahankinta oli todella suuri International DK50. Autos-

N:o 1

**PALOSAARI–VETOKANNAS  
BRÄNDÖ–DRAGNÄSBÄCK**

Arkisin Vardagar	Sunnuntaisin Söndagar
6.15	9.45
6.30	10.00
6.45	10.15
7.00	10.30
7.15	10.45
7.30	11.00 j.n.e.
7.45	o.s.v.
8.00 j.n.e.	19.00
o.s.v.	19.30
19.00	19.40
19.30	20.00 j.n.e.
19.40	o.s.v.
20.00 j.n.e.	
o.s.v.	

*Tyypillinen niukka-informatiivinen vaasalais-aikataulu vuodelta 1963. Koskahan mahtoi lähteä viimeinen vuoro ja mistä?*



*Palosaaren Vetokannaksen kiertolinja pysyi vuosikymmenet joitakin keskustan katuosuuksia lukuunottamatta samanlaisena. 2000-luvulla linjan reiviiri laajeni huomattavasti, mutta perinteitä jatkaa viime syksynä käynnistynyt ns. kampuslinja. Sitä ajetaan vanhan kakkoslinjan tapaan vastapäivään.*

sa oli peräti 40 istumapaikkaa ja takaovellinen korkea kaupunkikori. Kerrotaan, että bussilla ehdittiin käydä vielä ennen sodan puhkeamista Petsamossa saakka, varamoottorin seuratussa varmuuden vuoksi mukana!

Sironen & Mänty luopuivat bussiliikenteestä 1938, mutta tilalle tuli kolmen liikennöitsijän yhteensittymä, jonka muodostivat Gunnar Svensson, J. Arthur Finne ja Edward Beijar. Heillä oli lupa myös Vaskiluodon linjalle. Yrityksen kalustoon kuului ainakin kaksi Fordia ja kaksi Reobussia. Vuonna 1939 hankittu 33-istumapaikkainen Ford 815V oli tiettävästi Palosaaren kiertolinjan ensimmäinen bulldog-mallinen bussi. (Tässä yhteydessä on mainittava, että Gunnar Svensson oli Fordia edustaneen Vaasan Autola Oy:n johtaja).

Vasa Omnibus Co:n toiminta on jäänyt sotia edeltävältä ajalta

enemmän tai vähemmän hämärän peittoon. Toiminimi oli siirtynyt jossain vaiheessa Nordströmitä Haglundille, ja 1936 edelleen Johanssonille, joka hoiti Gerbyn linjaa vuoteen 1950 saakka. Seuraavat omistajat olivat Lennart Sjöholm ja Alvar Bergström, jotka tunnettiin jo 1930-luvulta lähtien etenkin Västervikin ja Vanhan Vaasan linjoilta. Neljäntoista vuoden ajan kiertolinjalla operoinut Waldemar Nordström luopui liikenteenharjoittamisesta kokonaan vuonna 1939, mutta jatkaja löytyi yrityksen sisältä: Nordström luovutti koko hoidon kalustoineen päivineen rahastajalleen Valdemar Södermanille.

Sotavuosien supistetusta liikennöinnistä ei ole tarkempia tietoja. Reittiä ei ehkä laskettu Vaasan kaupunkialueen tärkeimpien joukkoon, koska välimatka Palosaaren perukoilta esimerkiksi torille oli kohtuullinen verrattuna vaikkapa Gerbyyn, Vanhaan Vaa-

saan tai Sepänkylään. Rengas- ja polttoainepula toki kavensi liikennesuoritetta, mutta toisaalta suurikokoisimmat katurit eivät kelvanneet rintamalle liian raskaina ja muutenkin epäkäytännöllisinä. Kesäkuussa 1945, jolloin tilanne ei vielä ollut palautunut sotia edeltävälle tasolle, teki Linja-autoliitto yhteenvedon kaupunkien paikallisliikenteen palvelutasosta. Sen mukaan Vaasassa ajettiin kymmenellä autolla hieman alle 10000 kilometriä viikossa. Palosaaren – Vetokannaksen kiertolinjalla liikennöivät tuolloin Svensson, Finne ja Beijar, Seppelin ja Söderman. Vielä saman vuoden aikana Gunnar Svensson jäi pois bussibisneksistä keskittyen autokaupan johtamiseen, Valdemar Söderman puolestaan vaihtoi bussit taksiin muutamaa vuotta myöhemmin. Molempien herrojen osuudet siirtyivät J. Arthur Finnelle ja Edward Beijarille, jotka jatkoivat liikennettä Palosaassa



Finne & Beijarin tyypillinen 1960-luvun katuri kilvitettynä myötäpäivää kulkevalle ykköslinjalle. Tilausajoa ei tuolloin suoritettu, joten yrityksen kaikki bussit olivat pitkään paljaita paikkureita. Kuvan Scania-Vabis B5658/Boxer ilmestyi Palosaaren linjalle 1965. Kuva: Ari Määttänen

yhdessä jo 1920-luvulla aloittaneen Valtter Seppelinin kanssa. Finnellä ja Beijarilla oli omissa nimissään myös taksit Vaasassa vuosikymmenien ajan. Seppelin menehtyi yllättäen vuonna 1949, jonka jälkeen ohjat otti käsiin leskeksi jäänyt Kerttu Seppelin. Uusista kuljettajista mainittakoon Seppelinien vanhin poika Lasse, joka sai isänsä äkillisen kuoleman jälkeen erikoisluvulla linja-autokortin jo 16 vuoden ikäisenä. Hän pysyi koko elämänsä ajan uskollisena Präntöön linjalle.

Sekä Finne & Beijar että Seppelin keskittyivät linja-autoliikenteessä pelkästään tiheävuoroisen kiertolinjan hoitamiseen. Finne & Beijar omisti kerrallaan yleensä viisi bussia, joista linjalla oli kaksi, hiljaisina aikoina yksi. Seppelinin perikunta omisti puolestaan kolme autoa, joista linjalla yksi. Näillä lukumäärillä mentiin vuodesta ja vuosikymmenestä toiseen. Myös aikataulu vakiintui niin, et-

tei siihen tarvinnut puuttua vuosikymmeniin, pieniä tarkistuksia ehkä lukuun ottamatta. Kaupparilta oli normaaliaikoina lähtöjä kierrokselle molempiin suuntiin neljä kertaa tunnissa. Bussit eivät startanneet samaan aikaan, vaan lähdöt oli porrastettu siten että Palosaaren pääsi kaupungista joko Wolffintietä tai Vöyrinkatua joka 7-8 minuutti. Molempien yritysten autot ajoivat linjaa normaaliaikoina säännöllisesti sekä myötäettä vastapäivään. Hiljaisina aikoina molemmilla oli liikenteessä yksi auto ja lähtöjä yleensä joka 10 minuutti.

Ensimmäiset kerrostalot Palosaaren nousivat puutalokortteleiden keskelle 1950-luvun puolivälissä. Samalla perinteinen työläiskaupunginosa alkoi vähitellen muuttua keskiluokan asuinalueeksi. Tämä tuskin vaikutti paljoakaan asukkaiden matkustustottumuksiin – kiertolinjan bussit olivat edelleen varsin kuor-

mitettuja ja rahastajat kiireisiä. Sotia edeltäneet kulkuneuvot hävisivät katukuvasta yksi toisensa jälkeen ja uudet autot olivat entistä suurempia ja tarkoituksenmukaisempia. Yksittäisistä 1940-luvun hankinnoista on mainittava Finne & Beijarille marraskuussa 1949 tullut Volvo B513, jossa oli maamme ensimmäinen lisenssillä tehty Boxer-liimakori. Korin valmistaja oli vaasalainen Ab Haldin Oy, joka oli hankkinut lisenssin ruotsalaiselta Svenska Karosseriverkstäder Ab:lta. Korin kestävyyttä raskaassa kaupunkiliikenteessä seurattiin useiden vuosien ajan. Sekä Seppelinillä että Finne & Beijarilla suosittiin sotien jälkeisinä vuosina lähinnä Volvon alustoja ja Haldinin koreja, mutta viime mainitulle tuli myös Sisu (1947) ja Scania-Vabis (1952). Jo aiemmin mainittu Seppelinin suuri International (1939) myytiin jossain vaiheessa Tampereelle.



Valdemar Nordström liikennöi Vaasan paikallisliikenteessä vuosina 1925-1939. Kuvan 22-paikkainen Auto-korirakenne Oy:n korittama Federal tuli Palosaaren linjalle vuonna 1934. Viisi vuotta myöhemmin auto siirtyi yrityksen omistajanvaihdoksen myötä Valdemar Södermanin nimiin. Kuva: SLHS/Kutter-arkisto

Sotien jälkeiset vuosikymmenet olivat kiertolinjalla siis varsin staattista aikaa: muutoksia tapahtui oikeastaan vain kaluston ja henkilökunnan kohdalla. Reittiin tai aikatauluihin ei tarvinnut kajoa, koska alue ei maantieteellisen sijaintinsa vuoksi voinut laajentua, ja koska matkustajamäärissä ei tapahtunut kovinkaan suuria muutoksia. Jonkin verran linjasta saatavia tuloja saattoi verottaa A.J. Laurilan vuonna 1949 aloittama linja Kauppatori-Palosaari-Vikinga, jota myöhemmin jatkettiin Miilutietä aivan Gerbyntien tuntumaan ja 1960-luvulla Isolahden lähiöön. Vuorot eivät kuitenkaan käyttäneet Palosaaressa kiertolinjan reittikatuja. Yrityksestä muodostettiin loppuvaiheessa Miilutie Oy, joka nimi viittaa linjan vanhaan päätepisteeseen. Normaalisti kaksi kertaa tunnissa ajettu linja sekä kaksi autoa myytiin 1960-luvun puolivälin jälkeen K.J.Lall & Co:lle, jolla oli ennestään paikallisliikennettä Vanhaan Vaasaan, Purolaan ja Kotirantaan.

Vuonna 1963 ilmestyi ilmeisesti ensimmäistä kertaa Vaasan paikallisliikenteen aikataulut koottuna yksiin kansiin. Vihkosen oli suunnitellut Vaasan Suomalainen Säästöpankki ja sen lahjoittivat kaupungille samana vuonna valmistuneen Säästötalon (vuodesta 1990 Rewell-Center) liikelaitokset. Sivuilta käy ilmi, että Vaasassa paikallis- ja lähilinjoja hoiti peräti 12 liikenteenharjoittajaa. Linjoja oli kaikkiaan 18, joista jokainen oli tuolloin numeroitu. (Otettiinko linjanumerot kenties käyttöön samana vuonna?). Palosaaren-Vetokannaksen kiertolinjaa ajettiin myötapäivää ykkösenä ja vastapäivään kakkosena, Vikingan –linja oli numeroitu kolmoseksi. Kahta ensimmäistä ajettiin samanlaisina aina 1990-luvun alkupuolelle saakka, Vikingan –reitit päätepiste muutettiin jossain vaiheessa Lallin aikana Miilutieltä Isolahteen ja torilta edelleen Ristinummen lähi-

öön keskustan itäpuolelle. Tämän muutoksen myötä syntyi kaupungin ensimmäinen ns. heilurilinja. Vielä 1980-luvun alkuvuosina aikataulut olivat varsinkin ulkopakkakuntalaisille puutteellisia informaatioltaan: kaikki lähtöajat kyllä yleensä löytyi, mutta ei aina tietoja vuorojen lähtöpaikasta saattikka tarkemmasta reitistä.

Vuonna 1983 ilmestyi kaikki linjat sisältävä aikatauluvihko kahden yksityishenkilön toimittamana. Kustantajan nimeä ei painotuotteesta löydy, mutta sen sijaan aikataulujen lisäksi myös tarkat reittikuvaukset sekä tietoja lipputyypeistä. Liikennettä harjoittavia yrityksiä oli edelleen 12, joskin muutamilla niistä sama omistuspohja. Myös linjoja oli edelleen 18. Palosaaren ajettiin arkisin lähes saman aikataulun mukaan kuin kaksi vuosikymmentä aikaisemmin, mutta sunnuntaivuoroja oli vähennetty. Jotain oli kuitenkin välillä tapahtunut: rahastajista luovuttiin 1970-luvun alkupuolella, ja liikennöitsijä Kerttu Seppelin oli menehtynyt vuonna 1980. Yrityksen toimintaa jatkoivat entiseen tapaan osa lapsista nimellä Veljekset Seppelin, paitsi että joitakin vuosia myöhemmin ostettiin Östman & Co:n pienehkö yritys kaksine kantakaupungin tuntumassa operoivine linjoineen. 1980-luvun alkupuolella Finne & Beijarin omistus siirtyi kokonaan J.Arthur Finnen pojalle Jan Finnelle. Automäärä kasvoi pian



viidestä kuuteen ja mukaan tulivat ensimmäistä kertaa myös tilausajot, joita Seppelin oli harrastanut mahdollisuuksiensa mukaan jo vuosien ajan.

Vaasan paikallisen linja-autoliikenteen ehkäpä merkittävin tapahtuma kautta aikojen oli seitsemän bussiyrityksen muodostaman yhtiön perustaminen vuonna 1993. Yhteisyrityksen nimeksi tuli Vaasan Paikallisliikenne Oy, ja perustajien joukossa oli luonnollisesti myös Velj. Seppelin sekä Oy Finne & Beijar Ab. Toimitusjohtajaksi tuli Jan Finne. Nyt muuttui lähes kaikki mahdollinen bussien värimaailmaa ja reittejä myöten. Liikennöitsijäkohtaisia reiviirejä ei enää ollut, ja liikennettä voitiin kehittää jatkossa yhtenä kokonaisuutena. Tämä tietysti vaati uutta totuttelua vaasalaisilta, jotka olivat kulkeneet kaupungissa oman tutun firman autoilla tutuksi tulleen kuljettajan kyydissä. Tänä yhtiön nettisivuilta selviää, että Vaasan Paikallisliikenne Oy:n omistaa Oy Majors Ab ja Liikenne Joki Oy, ja että busseja on käytössä 25 kpl ja linjoja 16. Yhtiön perustamisen jälkeisinä vuosina alkuperäiset kiertolinjat 1 ja 2 lopetettiin vanhassa muodossaan. Linjat ovat kuitenkin edelleen olemassa, mutta kierros on huomattavasti laajempi ulottuen pohjoisessa aina Västervikiin saakka. Myös entisestä vuorotiheydestä voi vain haaveilla – nyt ajetaan molemmilla linjoilla 1-2

vuoroa tunnissa. Palosaaren asukkaita kuljettaa edelleen myös linja 3 sekä viime vuoden elokuussa avattu kampuslinja 14, joka palvelee myös opiskelijoita. Heitä näkyykin maisemassa, sillä entisillä teollisuus- ja satama-alueilla on toiminut vuodesta 1994 Vaasan yliopisto (entinen 1966 perustettu kauppakorkeakoulu joka muuttui yliopistoksi 1991) sekä mm. ammattikorkeakoulu. Kampuslinjaa ajetaan arkisin noin klo 8-16.30 kolme kertaa tunnissa, aamupäivän kahden tunnin taukoa lukuun ottamatta. Reitti on kutakuinkin sama kuin vanhalla kakkosella: Kauppatori-Vöyrinkaupunki-Vetokannas-Palosaari-Kauppatori. Tulevaisuudesta vielä sen verran, että Vaasan kaduilla ja teillä saattaa näkyä piankin biokaasubusseja, mutta pikaraitiotie Vaskiluodon sataman ja lentoaseman välillä taitaa jäädä ainakin toistaiseksi toteutumatta.

Tärkeimmät lähteet:

- Pauli Niemiharjun ja Per Sundellin keräämät arkisto- ja muistitiedot
- Vaasa-aiheiset nettisivustot
- Bussidata
- Rajasalo-Lehtonen-Laitinen: Pulaajan bussit 1945-1956
- Rajasalo-Kurkinen: Talvi- ja jatkosodan linja-autot
- Kirjoittajan omat muistiinpanot ja arkistot



*Ylhäällä: Vaasan Paikallisliikenne Oy:n perustamisen jälkeen reiviirit poistuivat ja kenen tahansa busseja saattoi nähdä millä tahansa reitillä. Osalle vuoroista saatiin pian myös merihenkisiä sinisiä busseja. Kuvassa Majorsin auto 1990-luvun puolivälissä linjalla Suvilahti-Keskusta-Palosaari-Gerby. Kuva: Pertti Ranta*

*Vasemmalla: kun Vaasan Paikallisliikenne Oy vuonna 1993 muodostettiin, sai suuri osa osakkaiden busseista samalla yhtenäisen merihenkisen värityksen aaltoineen, lokkeineen ja aurinkoineen. Autoihin tuli myös sinipunainen logo joka oli tyylitelty V ja L kirjaimista. Tämä ihan tyylikäs kokonaisuus jäi sitten uuden vuosituhannen puolella pikku hiljaa unohtuiksi, kun uusia hankintoja alettiin teipata yhä enemmän liikkuviksi mainoksiksi. Kuvan Scania CN112 tuli Vaasaan 1990-luvulla Uumajasta. Kuva: Hannu Laitinen*

*Alhaalla: maamme ensimmäinen lisenssillä valmistettu Boxer-liimakorli liikennöi Vaasassa. Finne & Beijarin omistama Volvo B513-kaupunkibussi ilmestyi Palosaaren kiertolinjalle marraskuussa 1949, ja siinä oli 28 istuma- ja 14 seisomapaikkaa. H. Liukkosen kokoelmat*

