

Vihdin Liikenne

90 vuotta linja-autoliikenteen kehityksessä

Teksti: Pentti Lehtimäki

Huhtikuun 21. päivänä 1925 Pauli Satuli, talollisen poika Nurmijärven Nummenpään kylästä,anoi Uudenmaan lääninhallitukselta mm oikeutta ”ammattimaisen autoliikenteen harjoittamiseen välillä Helsinki - Nurmijärvi”. Linja alkoi Vihdin Otalammelta ja jatkui Perttulan kautta Helsinkiin. Tätä päivää voidaan pitää Vihdin Liikenne Oy:n syntymäpäivänä.

Kipinän liikennöitsijän ammattiin lienee Pauli Satuli saanut arnejassa, sillä hän palveli varusmiehenä Autopataljoonassa Helsingissä. Sieltä vapauduttuaan vuonna 1924 hän antautui linja-autoliikenteen uralle. Paulin nuorempi veli

Olavi oli myös automies. Oltuaan aluksi henkilö- ja kuorma-auton kuljettajana, hän siirtyi veljensä linja-auton kuljettajaksi.

Ilmeisesti taloudellinen menestys oli heikohko, sillä Pauli halusi perheellisenä miehenä muuttaa Helsinkiin ja tarjosi vuonna 1929 autoa ja linjaa veljelleen Olaville. Syyksi on mainittu Paulin katsoen liikennöitsijän ammattia liian riskialttiiksi. Sen sijaan Olavi poikamiehenä oli siihen sopivampi. Pauli Satulin ensimmäinen bussi oli merkkiä Rochet-Schneider rek. U-1873 ja se liikennöi linjalla Otalampi - Helsinki.



Vihdin Liikenne Oy:n ensimmäinen bussi Rochet-Schneider, rek. U-1873, vm. 1925, jolla Pauli Satuli aloitti liikennöinnin linjalla Otalampi-Helsinki.

Olavi Satuli näyttää menestyneen liikemiehenä, sillä vuosikymmenen vaihtuessa hänellä oli kaksi omnibussia, jota nimitystä tuolloin linja-autoista käytettiin liikenneluvissakin. Talvisodan puhjetessa busseja oli kertynyt jo viisi:

- Rek. U-1491 Studebaker vm. 1935 ip 25 (istumapaikkoja).
- Rek. U-1524 Volvo B14 vm. 1940 ip 30.
- Rek. U-3968 Chevrolet ST 185 vm. 1937 ip 24 (oli talvisodassa SA 30319).
- Rek. U-4624 Oldsmobile vm. 1936 ip 24 (oli jatkosodassa SA 25014).
- Rek. U-6113 Volvo B12 vm. 1938 ip 25.



Olavi Satulin Büssing Präsident 14/5850 Emmelmann, BNP-41 vuodelta 1967. Kuva: Matti Rajala



Volvo B12, rek. U-6113, vuosimalli 1938, istumapaikkoja 25.

Liikenne ohjautui pääasiassa reittiä Otalampi - Perttula - Pitäjämäki - Helsinki. Erikoista on, että kolmekymmentäluvun liikenneluvissa mainittiin myös sallitut taksat. Niinpä kyseisiltä linjoilta sai periä 60 penniä matkustajalta. Tavararahti maksoi pennin kilolta ja kilometriltä eli 50 kilon paketti Vihdistä Helsinkiin maksoi 2,50 mk. Vuoden 1937 liikenneluvassa hinta laskettiin 40 penniin henkilöltä ja 0,5 penniin kilolta ja kilometriltä rahtipaketilta.

Linjaliikenteen alkuvuodet

Kaksikymmentäluvulla alkanut linjaliikenne oli vuosikymmenen loppupuolelle asti vielä villiä, rajun kasvun aikaa. Järjestäytynyt toiminta alkoi muodostua lähestyttäessä 1930-lukua. Toukokuussa 1926 säädettiin laki ja asetus, joissa täsmennettiin katsastustoimintaa, ajokortti- ja liikennelupa-asioita sekä liikennekäyttäytymistä. Ajoneuvon kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena tuli rangaistavaksi. Henkilöliikenteessä sallittiin ainoastaan ilmarenkaiden käyttö. Uusi laki vaikutti aluksi linja-autojen määrän vähenemiseen, sillä vuoden alussa päättyi mm yhdistettyjen henkilö- ja kuorma-autojen käyttöaika henkilöliikenteessä. Määräys vähensi vanhentuneiden autojen käyttöä ja usein vähävaraiset yrittäjät joutuivat luopumaan linjaliikenteestä.

Kolmekymmentäluvulla linja-autoliikenne kehittyi maassamme pitkin harppauksin. Liikenneverkon tihentyessä bussimatkustus yleisty, tiestön ajokelpoisuus parani ja bussikanta kehittyi. Istumapaikkojen määrä kohoisi 25–30 istuinpaikkaan. Linja-autojen tekninen kehitys parani. Virtaviivaisuus oli ajan trendi. Ajo-ominaisuuksia parannettiin. Bulldog-malli aloitti uuden aikakauden kaupunkiliikenteessä. Mutta maaseutuliikenteessä säilyi nokkamalli vielä pitkään. Tässäkin Olavi Satulin bussit seurasivat aikaansa. Ne olivat vuosimallia 1936–40. Linja-autoalan alkuun päässyt hyvä kehitys katkesi kuitenkin dramaattisesti. Talvisodan syttyminen muutti kehitystä ja toi aivan uusia arvaamattomiakin ongelmia.

Talvi- ja jatkosodan aika

Marraskuun viimeinen päivä toi sen, mitä pelättiin. Neuvostoliiton hyökätessä väkivaltaisesti Suomeen, alkoivat samalla myös sodan koettelemukset Olavi Satulille. Samana päivänä hän ajoi vuoron Vihdistä Helsinkiin ja oli siirtämässä tyhjentyttä Oldsmobile-bussiaan (vm. 1936 rek. U-4624) Salomoninkadulla, kun nähtiin 9 pommikoneen lähestyvän etelästä Helsingin taivaalle. Kello oli 15:05. Taivas oli pilvessä, joten koneet tulivat täysin yllättäen esiin ja avasivat pom-

miluukkunsa. Kadut olivat täynnä siviilejä; lapsia, naisia ja vanhuk- sia, jotka eivät ehtineet tai ymmärtäneet suojautua. Myöskään Olavi Satuli ei ehtinyt suojautua. Hän istui bussissaan kuljettajan tuolissa Maanviljelijäin Maitokeskus Oy:n edessä, kun pommit putosivat kadulle ja tekivät kam- mottavaa jälkeä. Lähellä ollut Someron Linja Oy:n bussi syttyi palopommin osumasta räjähdys- mäisesti tuleen. Sen kuljettaja Keijo Helander ehti pelastautua. Satulin auto sai sirpaleita, mutta ei syttynyt palamaan. Sirpaleita tunkeutui peltien läpi bussiin ja yksi ruhjoi Satulin vasemman jalan kantapäähän. Hän pystyi pääsemään jotenkuten omin voimin ulos. Helander kiirehti auttamaan. Hän lupasi hoitaa bussin pois ja viedä Olavi Satuli Marian sairaalaan. Näin myös tapahtui.

Satulin bussissa oli Vihdistä matkustajana 7-vuotias tyttö Armi Metsäketo. Hän oli ehtinyt jäädä bussista ulos ja odotti äitiään vastaan tulemaan, kun pommi- hyökkäys alkoi. Armi sai kuolet- tavan osuman. Hän oli talvisodan ensimmäinen lapsiuhri. Hänen kasvonsa tulivat tunnetuksi sodan viattomana lapsiuhrina laajalti myös ulkomailla. Tämä symboli elää edelleen. Sama pommi tappoi myös Maitokeskuksen johtajan.

Talvisota merkitsi linja-autoyri- tyksille monia haasteita. Valmi-

utta nostettiin polttoainetta säännöstelemällä jo syyskuussa 1939. Linja-autoa kohden sai polttoainetta vain 200 litraa viikossa. Tämä merkitsi vuorojen supistamista. Koska sääntöä valvottiin rekisteriotteiden mukaan, johti tämä siihen, että liikennöitsijä piti rekisterissä mahdollisimman montaa bussia, myös kannattomiakin. Lokakuun 5. päivän voimaan tulut Sotatilalaki merkitsi säännöstelyn lisärajoituksia. Joulukuussa polttoainekiintiö laski 125 litraan viikossa.

Linja-autojen otto puolustusvoimien käyttöön alkoi YH:n eli ylimääräisten harjoitusten alkaessa 13.10. Ottomenettely oli vuokraaminen. Armeijassa bussien tarve oli suuri. Yli kolmannes koko maan linja-autojen määrästä, joka oli 1185, otettiin armeijan käyttöön. Ottojärjestelmä oli voimassa jatkosodan ajan. Polttoaineiden säännöstely johti puukaasuttimien käyttöön. Häkäpytyt tai -pöntöt olivat busseissa vielä pitkään rauhan jo tultua. Polttoaineena oli ns. puupilke, jota varten monet liikennöitsijät rakensivat omia pilketehtaita.

Myös linja-auton kuljettajista ja huoltomiehistä syntyi puutetta, monen saadessa lkp-määräyksen rintamapalvelukseen. Jatkosodassa tuli käytännöksi vuokrata bussi kuljettajineen. Tästä oli se hyöty, että oma kuljettaja tunsu auton ja huolehti siitä vierasta kuljettajaa paremmin.

Suurin osa armeijan käyttöön otetuista busseista sijoitettiin sairausautoiksi. Moniin niistä jouduttiin tekemään muutoksia. Paaripotilaiden takia bussien penkit poistettiin ja taakse rakennettiin pariovet tai kulkuaukko suljettiin pelkällä pressulla. Talven ajaksi autot maalattiin valkoiseksi ja varustettiin Punaisen Ristin tunnuksilla. Sota vaati uhrinsa myös linja-auton kuljettajien joukossa. Talvisodassa menehtyi 31 linja-automiestä.

Jatkosodassa armeijan käyttöön otettiin 800 bussia, joista puolet varattiin sairausautoiksi. Siviili-liikenteeseen jäi 550 ajokelpoista autoa, joten sotaa edeltävien vuosien määrät olivat runsaasti vähentyneet. Tämä vaikeutti kotirintaman liikennettä. Ongelmaa



Kuva-arkisto: Sauli Vähäköski

Mercedes-Benz O 303 Lahti 310 AXB-220

yritettiin lieventää määräämällä muita liikennöitsijöitä ajamaan toisten liikennöimättömiä linjoja. Sodan loppuvaiheessa maassa oli liikenteessä 1432 linja-autoa, joista armeijan käytössä oli noin neljännes.

Ongelmat koskivat koko linja-autokenttää ja tietysti myös Satulia, joka joutui luovuttamaan puolustusvoimille kaksi bussia. Niistä toinen oli Helsingin pommituksessa vaurioitunut Oldsmobile. Toinen oli vm. 1937 Chevrolet. Molemmat bussit olivat 24-istuinpaikkaisia ja sopeutuivat siten sairausautoiksi. Sodan jälkeen ne palautettiin Satulille. Myöskään henkilötappioita ei tullut.

Helsinki-Otalampi-Vihti linjalla 1988

Kotirintamalla erityisen suuren ongelman muodostivat varaosien ja renkaiden puute sekä niiden heikko kunto. Rengasrikot olivat yleisiä, joskus jopa päivittäisiä. Aurauksen puute ja kelirikko toivat lisäongelmia. Satulin kuljettajana sodan jälkeen ajanut Einari Lindfors kertoi, että ensimmäinen koettelemus oli Tilkan mäki Helsingissä. Joskus liukkaalla kelillä se oli ajettava jopa takaperin. Samoin ei ollut harvinaista pyytää matkustajia työntämään bussia.

Sodan jälkeinen kasvun aika

Rauhan aika toi uudet haasteet. Sotakorvauksien maksu ja jälleerakennus vaativat liikenteen kehittämistä ja lisäämistä. Matkustajamäärät kasvoivat. Tiestö oli

pitkään huonossa kunnossa. Vasta ns. Tanneritien valmistuminen 1950-luvulla paransi tilannetta. Se ohjasi linjaliikenteen suoraan Porin tien suuntaan. Aikataulut nopeutuivat teiden parantuessa.

Myös Olavi Satuli laajensi liikennettään käsittämään Vihdin kirkonkylän, Karkkilan, Forssan ja Loimaan. Liikennöitsijä Sakari Syväoja kertoi, että linja-autopiireissä Satuli oli arvostettu erityisesti edistyksellisyydestään ja kaukonäköisyydestään. Ensimmäisten joukossa hän jo vuonna 1949 osti kaksi uutta Volvo 513 merkistä bussia, joiden korit valmisti Oy Autokoriteollisuus eli Virtanen. Toinen busseista oli dieselmootorilla, jota kohtaan tunnettiin vielä runsaasti epäluuloja ja toinen bulldog, jonka käytön katsottiin soveltuvan vain kaupunkeihin. Satuli palkkasi ensimmäisinä Suomessa kuljettajaksi myös naisenhenkilön. Asia herätti yleisesti kiinnostusta myös julkisuudessa. Varsinkin kun hän, Toini Lehti, oli pitkäaikainen, pidetty ja hyvä kuljettaja.

Volvosta tuli talon yleisin merkki. Vuosina 1954–1967 tiedoissa

olevista 34 hankitusta bussista 23 oli Volvoja, 5 Büssingia, 3 Scaniaa, 2 Mercedes-Benziä ja 1 Sisu. Bussien määrä kasvoi lähelle kahtakymmentä ja bussien laatu saannin helpottuessa parani. Büssingit hankittiin 1960-luvulla keskivaiheilla. Niiden ongelmana oli tuolloin vielä merkkihuollon puute. Varaosat oli tilattava Saksasta, jolloin korjauksiin kuluva aika piteni.

Olavi Satuli kuoli 1977. Häneltä linja-autoyrittäjä jäi lapsille, Tuulikalle Lehtimäelle ja Erkkille Satulille. Yrityksen nimeksi tuli aluksi Linja-autoliikenne Olavi Satuli ja kumppanit. Osakeyhtiöksi yritys muutettiin 1980 ja sai nimen Vihdin Liikenne Oy. Yrityksen johto jaettiin siten, että yhtiön liikenteestä vastaavana toimi Erkki Satuli. Yrityksen taloudesta ja muusta hallinnosta vastasi Kirsti Terkomaa. Hän oli tullut Satulin palvelukseen jo vuonna 1954 ja tunsu hyvin toimiala-asiat.

Toiminta jatkui suurelta osin entisellään. Busseja hankittiin vuosina 1968–1989 yhteensä 17, joista Scanioita oli 8, Mercedes-Benzejä 6 ja Volvoja 3.



Volvo B58-60 Ajokki, rek. BLC-46, vuosimalli 1970, 46 istumapaikkaa



Scania K113VCLA Ikarus, rek. SGK-740, 50 istumapaikkaa

Nykyinen Vihdin Liikenne Oy

Vuonna 1990 yritys jaettiin. Vihdin Liikenne Oy siirtyi Tuulikki Lehtimäen haltuun. Erkki Satuli perusti oman linja-autoyrityksen. Jaossa molemmat saivat 7 linja-autoa ja niihin liittyvät liikenneoikeudet. Erkki Satuli sai Nurmijärven suunnan liikenteen ja Vihdin Liikenne Oy:lle jäi ns. Tannerin tien suunta. Vihdin Liikenne Oy:n toimitusjohtajaksi nimitettiin Kirsti Terkoma. Hän toimi tehtävässä eläkkeelle jäämiseen asti vuoteen 2001. Nykyisin toimitusjohtajana on Jouni Lehtimäki.

Toiminta lähti aluksi hyvin liikenteelle. Vähitellen alkoivat linjaliikenteen vaikeudet. Vihdin Liikenne Oy:n jakautuessa ja yrityksen resurssien vähentyessä, linjaliikenteen kannattavuus heikentyi ja riskialttius kasvoi.

Oli tullut aika lähteä etsimään uusia toimintamuotoja. Sekään ei ollut helppoa. Helsingin seutuliiikenteen kilpailuttamisessa nähtiin mahdollisuuksia ja siihen pää-

tettiin osallistua Pohjois-Espoon liikenteen osalta. Sovittiin Saaren Auto Oy:n kanssa autokannan laajentamisesta siten, että saadaan riittävästi haettuun liikenteeseen hyväsyttäviä busseja. Tehtiin kilpailukelpoinen tarjous. Asia raukesi, kun päättäjät eivät käsitelleet tarjousta viitaten siihen, että heillä oli lähtökohtana vaatimus 30 bussin vähimmäimäärästä. Tällaista ei kerrottu tarjousta tehtäessä, joten se lienee ollut keksitty veruke.

Yrityksen toimintaa laajennettiin käsittämään koko matkatuotanto. Hankittiin matkatoimistot Nummelaan ja Espooseen. Yrityksen toimisto siirrettiin uusiin tiloihin Helsingissä ja perustettiin matkatuotantoa varten matkatoimisto VL-Matkat. Näin yhdistettiin kaikki matkoihin liittyvät toiminnot omiin käsiin. Samalla voitiin työllistää omia linja-autoja. Mat-

kojen kiinnostavuus ja laatu pyrittiin takaamaan korkeatasoisten asiantuntijaoppaiden käytöllä.

Perinteisestä linjaliikenteestä luovuttiin kokonaan vuonna 2001. Tilalle tulleen matkatuotannon ohella pyrittiin tehostamaan tilausajojen kehittämistä. Bussikanta sopeutettiin uusiin toimintoihin. Bussikanta onkin pyritty säilyttämään ryhmämatkojen vaatimalla tasolla. Nykyisin käytössä on 5 turistibussia, joista 3 on Bovaa ja 2 Berkhofia lisäksi on yksi Volvo lähinnä kouluajoissa.

Vihdin Liikenne Oy on ollut saman perheen omistuksessa yli 90 vuotta. Sen historia peilaa koko linja-autoliikenteen historiaa pienen yrityksen näkökulmasta tarkasteltuna.



Loimaa — Helsinki					
Pikavuoro					
Yhteys Loimaalta välittömästi Alastarolle, Vampulaan ja Lauttakylään					
16.00		Helsinki	.....		11.15
17.10		Karkkila	.....		10.05
18.05		Forssa	.....		9.10
—		Forssa	.....		9.00
18.30		Ypäjä	.....		8.35
18.50		Loimaa	.....		8.15

Forssa — Helsinki					
**					
6.05	9.10	Forssa	.....	17.00	18.05
6.25	|	Härkät. rist. . .	.....	16.35	|
6.35	|	Loukku th. . .	.....	16.25	|
6.45	|	Vuotinainen . .	.....	16.15	|
7.10	10.05	Karkkila	.....	15.55	17.10
7.30	|	Oikkala	.....	15.35	|
7.40	|	Siippoo	.....	15.25	|
7.55	|	Takkula	.....	15.05	|
8.35	11.15	Helsinki	.....	14.30	16.00

** Pikavuoro Loimaalta ja Loimaalle

Olavi Satulin Loimaa-Forssa-Helsinki aikataulut vuodelta 1968.

Olavi Satulin Büssing-merkkiset linja-autot:

1964 Büssing Senator 12R/5400
AOJ-30 Helko 44 istumapaikkaa.

1964 Büssing Senator 12R/5400
AJZ-14 Helko 44 ip.

1965 Büssing Präsident 14/5850
AYF-15 Ajokki 43 ip.

1967 Büssing Präsident 14/5850
BNP-41 Emmelmann 44 ip.

1967 Büssing Präsident 14/5850
BNP-42 Emmelmann 44 ip.