



Leo Aro – Keski-Suomen saaristokunnan liikennöitsijä

Mika Riikonen

Päijänteen lähituntumaan ja sen saarille syntynyt, nykyisin vain reilun 800 jäsenen Luhangan kunta on koko olemassaolonsa ajan ollut maantieliikenteellisesti syrjäisessä asemassa. 1850-luvulla valmistunut Joutsa-Korpilahti -maantie kulki pitäjän suurimman kylän, Tammijärven halki, ja vuosisadan vaihteessa saatiin vihdoinkin tie myös vesireitien varrelle syntyneeseen kirkonkylään.

Entisen emäpitäjän, Sysmän kirkonkylään valmistui suora maantieteyhteys Judinsalon saaren kautta vasta 1960-luvun lopussa. Toiseen maailmansotaan saakka ja vielä sen jälkeenkin Päijänteen vilkas höyrylaivaliikenne korvasi paljolti puuttuvia linja-autoyhteyksiä.

Luhankalaisen linjaliikennöinnin alku

Ensimmäinen luhankalainen linja-auton omistaja oli osakaspari Antti Aro (s. 1906, aiemmin Ahlqvist) & Ossi Kivilaakso. He aloittivat liikenteen reitillä Luhanka-Lahti yhdistetyllä kuorma- ja linja-autolla vuonna 1935. Vuoro lähti Luhangasta klo 4.30 ja ajoi Joutsan, Hartolan ja Kalkkisten kautta Lahteen, mihin saavuttiin klo 8.20. Auto lähti sa-

maa reittiä kotimatalle klo 15.00 ja saapui määränpäähensä klo 19.00. Auton etuosassa oli linja-auton kori ja siinä kymmenkunta istumapaikkaa, ja takaosa oli kuorma-auton avolava. Ennen sotaa saatiin myös linja Luhangasta Jyväskylään. Samoihin aikoihin kävi välttämättömäksi myös teiden talviauraus, jotta liikenne sujuisi ympäri vuoden.

Liikennöinti keskeytyi kuitenkin sotavuosien ajaksi. Antti Aron kaaduttua talvisodassa hänen puolisonsa Helmi Aro myi liikenneluvan Emil Toivoselle. Hänen lisäkseen myös Itä-Päijänteen Liikenne operoi jonkin aikaa Luhangan suuntaan. Sotien jälkeen ja varsinkin Keski-Suomen läänin perustamisen myötä vuodesta 1960 eteenpäin asiointi alkoi suuntautua enemmän Lahden sijasta Jyväskylään. Vuonna 1948

Luhanka sai taas oman, pitäjän kirkonkylästä toimivan liikennöitsijän.

Leo Aron aikataulu- ja vuodelta 1961. Kuvat: Suomen Kulkuneuvot "Kesäturisti" 2/1961.

Leo Aron uran varhaisvaiheet

Kaarlo Leo Aron (1923-1989) ura ammattiautoilijana alkoi vuonna 1946, jolloin hänelle myönnettiin liikenneluvat kuorma- ja taksiautoa varten. Jo ennen sotia Leo Aro oli saanut kokemusta alalta toimiesaan rahastajapoikana velipuolensa Antin yrityksessä. Tuossa tehtävässä hän kunnostautui paljastamalla desantinkin. Rahastajan epäilyt heräsivät, kun erään naismatkustajan kädet osoittautuivat kovin karvaisiksi, ja hänen onnistui hälyttää poliisit vastaan Lahden linja-autoasemalle. Talvisodan syyttyä Leo Aro ilmoittautui 16-vuotiaana vapaaehtoisena rintamalle ja pääsi pian autonkuljettajan tehtäviin. Myös jatkosodassa hän palveli kuljetustehtävissä, mm. Mikkelin

603. Joutsa –Luhanka					
		km			
↑	11.45	15.15	—	Joutsa	↑
	12.25	15.55	15	Tammijärvi	↑
	12.55	16.15	35	Luhanka	↑
					8.45 14.30
					8.00 14.00
					7.30 13.30
L. Aro					

633. Jyväskylä –Luhanka					
		km			
↑	12.30	15.45	19.00	Jyväskylä	↑
	12.50	16.05	19.20	Muurame	↑
	13.25	16.35	19.50	Korpilahti	↑
	13.45	16.50	20.05	Kärkisten lossi/färja	↑
	14.20	17.20	20.35	Putkilahti	↑
	14.50	17.45	20.50	Tammijärvi	↑
	15.20	18.15	21.20	Luhanka	↑
					7.20 8.45 17.30
					6.50 8.15 17.00
					6.30 7.55 16.40
					6.10 7.30 16.05
					5.40 7.00 15.40
					5.20 6.35 15.20
					5.00 6.10 15.00
L. Aro					



1950-luvun kalustoa: Ajokki-Volvo ja Bedford (kori Lahti). Kuva: Aron kokoelmat

päämajassa kenraalien kuljettajana, kunnes siirtyi vapaaehtoiseksi Lappiin.

Bussiyrittäjyys käynnistyy

Toukokuussa 1948 Leo Arolle myönnettiin linja-auton liikenneluopa reitille Luhanka-Jyväskylä. Ensimmäisestä, käytettynä hankitusta Sisu-bussista lennähti etupyörä metsään jo hakureissulla. Huonokuntoisuudestaan huolimatta auto palveli vuosien ajan omistajan korjatessa joka ilta ilmenneet viat. 1950-luvulla Aro ryhtyi laajentamaan liikennöintiään voimakkaasti. Vuonna 1950 hankittiin Volvo-bussi lähinnä uuden Luhanka-Joutsan -linjan tarpeisiin. Kolmantena linja-autona alkuvaiheissa näyttää olleen Ford. Ensimmäinen uutena hankittu yksilö Aron kalustossa oli vuonna 1952 ostettu 34-paikkainen Lahti-

korinen Bedford (ME-442/XN-165). Perättäisinä vuosina 1954 ja 1955 kalusto täydentyi kahdella Ajokilla: 36-paikkaisella Sisulla sekä 37-paikkaisella Volvolla (ME-64/XN-217), näistä jälkimmäinen oli käytössä 1960-luvun lopulle saakka. Vuonna 1959 alkoi Aron vaiheissa Wiimojen sarja 37-paikkaisella "Siipi-Wiima"-Volvolla (MO-401/XN-169). Vuosikymmenen lopulla kaluston määrä oli näin kasvanut jo neljään.

Laajentuvan liikennöinnin 1960-luku

Laajimmillaan Aron linja-autoliikennöinti oli 1960-luvulla. Pääsuuntana oli Tammijärven, Putkilahden, Kärkistensalmen ja Korpilahden kautta Jyväskylään kulkenut reitti. Luhangasta klo 6.55 startannut vuoro saapui Jyväskylään klo 8.50 ja lähti paluumatkalle klo 12.45. Vuosikymmenen alkupuolella ajettiin lisäksi klo 5.00 lähtevää varhaisaamun vuoroa läänin pääkaupunkiin. Viikonloppuisin Arolla oli Luhangan ja Jyväskylän välillä myös "mökkiläisvuoroja". Sunnuntaisin ja perjantaisin Luhangasta pääsi Jyväskylään klo 15.00 lähtevällä bussilla. Lähtöaika Jyväskylästä Luhankaan oli perjantaisin klo 17.25 ja sunnuntaisin klo 19.45. 1960-luvun loppupuolella

aloitettiin myös Kivisuon, Toivakan, Leppälahden ja Vaajakosken kautta Jyväskylään kulkeva linja. Luhangasta tämä vuoro lähti klo 7.40 ja saapui klo 9.40 Jyväskylään; iltapäivällä taas lähdettiin klo 14.20 kohti Luhankaa, jonne saavuttiin klo 16.20. Koululaiskuljetuksia Luhangan eri kyläkunnista Joutsaan ajettiin parhaimmillaan neljällä autolla. Lähiliikennettä Luhangan ja Joutsan välillä Aro hoiti kolmella päivittäisellä vuorolla. Judinsalon saaristotien valmistuttua kokeiltiin myös Luhanka-Sysmä -linjaa, mutta se ei osoittautunut kannattavaksi kesäaikaa lukuun ottamatta. Luhangasta etelään suuntautuvaa liikennettä hoitivat samaan aikaan toiset yrittäjät. Toivo Putula/Pulkilanharjun Liikenne ajoi Luhanka-Joutsan-Lahti -linjaa sekä Heinolan Linja Jyväskylästä Korpilahden ja Tammijärven kautta Heinolaan ja Lahteen suuntautuvia kolmea vuoroa.

Liikennöintiä maalla ja vesillä

Vilkkaimmalla vuosikymmenellä Aro luotti linja-autohankinnoissaan Volvoihin. Vuonna 1961 ostettiin kahta vuotta vanhemman Siipi-Wiiman seuraksi samanlainen kumppani (XN-316). Seuraavat kaksi Volvo-Wiimaa vuosilta 1964 ja 1966 olivat M64-korityyppiä (XBX-40 ja XHB-69). Aron viimeiseksi bussihankinnaksi jäi vuonna 1969 ostettu Lahti-korinen, 49-paikkainen Volvo (XPR-15). Koululaiskuljetuksia varten oli lisäksi käytössä vuonna 1965 hankittu Morris-minibussi. Leo Aro palveli asiakkaitaan, paitsi linja-, kuorma- ja taksiautoiltaan, myös vesiliikenteessä. Vuonna 1962 hänelle oli myönnetty lupa nopeakulkuisen moottoriveneen kuljettamiseen. Sillä hän kesäisin kyyditsi saaristoisessa pitäjässä lääkäriä, eläinlääkäriä ja muita kyydin tarvitsijoita tiettemien taipaleiden taakse. Kokonaisuutena Leo Aron liikenneyritys oli laajimmillaan 1960-luvun lopulla. Silloin oli am-



Aron alkuvaiheiden busseja: vasemmalta Bedford v.m. 1952, Sisu ja Volvo v.m. 1955. Kuva: Aron kokoelmat



Aron ensimmäinen uutena ostettu linja-auto, Bedford v.m. 1952. Kuvassa on myös Osmo Virtanen ja Leo Aro (oikealla). Kuva: Aron kokoelmat

mattimaisessa liikenteessä yhteensä 14 autoa ja töissä 20 miestä. Leo Aro oli tuolloin Luhangan suurin työnantaja.

Liikennöitsijän arkea

PäijänteenyliKärkistensalmenkautta Jyväskylään kulkeva mäkinen ja mutkainen tieyhteys vaati kuljettajalta paljon. Vaikeimpia nousuja olivat Pytynpohjasta Luhangan kirkonkylään johtavan vanhan tien varrelle sijoittuva Kippamäki sekä ennen kaikkea Putkilahden kylän tuntumassa sijaitseva Keski-Suomen korkein maantieliikennemäki, Vaaruvuori. Vaikka Aron busseissa olikin nastarenkaat, liukkaalla kelillä pyörät lähtivät helposti suttimaan ja kuljettajan oli käytävä hiekoittamaan. Myöhemmin Vaaruvuoren tien varrelle palkattiin erityinen hiekoittaja, joka bussin jumiutuessa laittoi myös kapulan takapyörien alle. Kärkistensalmen lossi odotti normaalisti vuorollaan ajavia linja-autoja; vain tukkilautan osuminen lossin kohdalle aiheutti merkittävämmän viivästymisen.

Aron linja-autojen katoilla kuljetettiin monenlaista tavaraa nautanruhoista muikkulaatikoihin. Kalastajat toivat iltaviileällä muik-

kulaatikonsa lastattavaksi aikaisin aamulla linja-auton katolle ja kuljetettavaksi Jyväskylän torikauppiaille. Parhaimmillaan bussin katolla kulki kerrallaan 1000 kiloa muikkuja. Kerran katolle lastattu 10 kilon hauki lennähti tielle Vaaruvuoren laella. Kuljettaja kuitenkin huomasi tapahtuneen ja poimi jättikalan takaisin kyytiin.

Yrityksen henkilöstö

Aron palveluksessa linja-autonkuljettajina toimivat Einari Helenius, Esko Virtanen, Kalle Ahvenmäki, Mikko Pietilä, Juhani Helminen,

Raimo Jokinen, Ensio Varma ja Raimo Nieminen. Erillisiä rahastajia ei ollut. Vakituiseksi asentajiksi oli palkattu Pentti Vahteri, Pentti Peltonen, Auvo Haasianlahti ja Reijo Pynnönen. Asentajat osallistuivat tarvittaessa myös kuljetustehtäviin, mm. koululaisajoihin. Kuorma-autonkuljettajina toimivat lisäksi Osmo Virtanen, Vilho Vaheri, Pentti Ahonniska ja Eero Reponen. Leo Aron puoliso, Kirsti, vastasi yrityksen konttoritöistä ja laskutuksesta. Kuljettajat saivat luontoisetuina yrityksen järjestämiä asuntoja, polttopuita sekä vapaalipun koko perhekunnalleen. Palkanmaksu ei tapahtunut aina kuukausittain, vaan joskus pitemmissäkin periodeissa. Kuriositeettina mainittakoon, että Luhangassa keskiään viettänyt Tauno Palokin toimi 1940-luvulla ajankulukseen Aron kuorma-auton apumiehenä.

Linja-autoilusta luopuminen

Vaikka 1970-luvulle tultaessa matkustajia Aron vuoroilla yhä riittäkin, merkkejä muutoksesta oli jo nähtävissä. Maaltapako ja yksityisautoistuminen pakottivat linja-autoliikenteen kannattavuuden puntarointiin, lisäksi selvästi pienentynyt syntyvyys antoi viitteitä koululaiskyytien supistumisesta tulevaisuudessa. Päijänteen saaristotien valmistumisen jälkeen Leo Aro koetti saada liikennöitäväksi pikavuoroa välille Luhanka-Helsinki, mutta pyrkimys ei lobbauksestaakaan huolimatta tuottanut tulosta. Vuonna 1971 Aro katsoi viisaimmaksi luopua kokonaan



Kuvassa on Leo Aron busseja 1960-luvun loppupuolella. Kuvassa vasemmalla on koulukyytejä varten hankittu Morris-pikkubussi. Kuva: Aron kokoelmat

linja-autoliikennöinnistä. Jyväskylään Korpilahden kautta kulkevat sekä Luhanka-Joutsa -vuorot siirtyivät Heinolan Linjan hallintaan, Kivisuo-Vaajakoski -linja taas Jyväskylän Liikenteelle. Busseista Siipi-Wiima XN-169 ja Wiima M64 XHB-69 myytiin Jyväskylän Liikenteelle, toiset kaksi Wiimaa sekä uusin, Lahti-korinen Volvo Heinolan Linjalle.

Kuorma-auto- ja taksiryrittäjänä Aro jatkoi edelleen. 1980-luvulla kuorma-autoyrityksestä muodostettiin Aro Osakeyhtiö, kunnes 1989 yhtiö myytiin tammijärveläiselle Inkeröiselle. Taksia Leo Aro ajoi miltei kuolemaansa saakka vuonna



Leo Aron autoja 1950-luvun alussa. Kuva: Aron kokoelmat



1986 sattuneesta aivo-verenvuodosta huolimatta. Toinen taksilupa siirrettiin hänen pojalleen Eerolle. Leo Aron maallinen matka päättyi 1.12.1989. Allekirjoittanut sai toimittaa pitkän elämäntyön tehneelle liikennöitsijälle viimeisen palveluksen siunaamalla hänet Luhangan kirkkomaahan.

Lähteet:

Leo Aron autoluettelo, koonnut Hannu Perttula

Bussidata.fi

Pertti Torikka: Liikenne ja postilaitos – Luhangan kirja, toim. Keijo K. Kulha, s. 201-238

Joutsan Seudun ammattiautoilijoiden juhlaulkaisu

Jyväskylä –Luhanka			
↗	km		↘
13.45	—	Jyväskylä	8.45
14.50	42	Rutalahti	7.45
15.05	54	Kivisuo	7.30
15.35	74	Tammijärvi	7.00
15.45	85	Luhanka	6.45

L. Aro

Leo Aron aikataulu vuodelta 1970 linjalla Jyväskylä-Kivisuo-Luhanka. Kuva: Suomen Kulkuneuvot 2/1970.

Leo Aron kalustoluettelo

Rekisteröity	Merkki ja malli	Ip	Kori ja malli	Rekisteri	Huomautuksia
00.00.0000	Sisu				ostettu käytettynä (ex???)
00.00.1950	Volvo				ostettu käytettynä (ex???)
30.04.1952	Bedford SB	34	Lahti	ME-442	> XN-165
08.07.1954	Sisu L-61	36	Ajokki -1		
29.11.1955	Volvo B-72505	37	Ajokki -1	ME-64	> XN-217
15.09.1959	Volvo B-61597	37	Wiima M59	XN-159	> Jyväskylän Liikenne Oy 26
07.10.1961	Volvo B-72507	38	Wiima M59	XN-316	> Heinolan Linja Ky 30 (MC-30)
00.11.1964	Volvo B-63508	41	Wiima M64	XBX-40	> Heinolan Linja Ky 29 (MC-29)
05.09.1966	Volvo B-63508S	41	Wiima M64	XMB-69	> Jyväskylän Liikenne Oy 32
25.04.1969	Volvo B-5760T	49	Lahti 3	XPR-15	> Heinolan Linja Ky 28