



**Suomen Linja-autohistoriallinen
Seura r.y.**

25 vuotta

Hannu Laitinen

Yllättävän usein tulee keskusteluissa ilmi, että monet pojat ovat nuoruusiässä keränneet mm. autojen tietoja ja rekisterinumeroita, sen enempiä ajattelematta aineiston myöhempää käyttötarkoitusta — on vain ollut kivaa kerätä. Siitä on kuitenkin ollut seurauksena, että aihe on alkanut kiinnostaa laajemminkin. Joillakin kiinnostus ja keräily on ajan myötä jäänyt, toisilla laajentunut ja/tai siirtynyt muille aloille. Eräässä haastattelussa mm. Pentti Linkola, tunnettu kirjailija ja luontoihminen kertoi koulu-aikoinaan Helsingissä keränneensä autojen rekisterinumeroita ja muita tietoja usean mustakantisen vihkon verran, ovat kuulemma vieläkin tallessa. Jokainen, joka on joskus kerännyt jotain tietää, että alkusysäys laajaankin toimintaan voi olla jokin aivan mitätön sattuma tai tapahtuma. Löytää tai näkee jotain mielestään "ennennäkemätöntä", joka kuitenkin myöhemmin osoittautuu aivan tavalliseksi. Mutta kiinnostus heräsi ja sitä myötä halu tietää lisää. Kantavana voimana keräilijällä onkin halu saada lisää. Oli se sitten tavaroita tai tietoa.



Suomen Linja-autohistoriallinen Seura r.y.
Perustettu maaliskuun 11. päivänä 1978 Lahdessa

www.linja-auto.com

Postiosoite: PL 128, 15111 LAHTI

Painettu Esa Print Oy:ssä Lahdessa 2003



Periaatteessa eräänlaisesta keräilystä oli siinäkin kyse, kun seuran perustaneet henkilöt valokuvasivat linja-autoja ja merkitsivät muistiin niiden tietoja. Näissä yhteyksissä he tapasivat myös toisia samoilla asiolla olevia harrastajia. Toisena lähtökohtana olivat kiskoliikenneseurat, Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry ja Suomen Raitiotieseura ry. Näihin seuroihin oli hakeutunut henkilöitä, joita kiinnosti kiskoliikenteen lisäksi myös kumipyöräinen joukkoliikenne. Näissä yhteyksissä tapasivat toisensa Hannu T. Pulkkinen, Timo-Pekka Lange ja Ari Määtänen. Resiina-lehden (Suomen Rautatiehistorialli-

sen Seuran jäsenlehti) päätoimittajana oli tuolloin Paul Söderholm, joka myös seurasi ja kuvasi linja-autoja harrastuksenaan. Hän oli tavannut ja jutellut busseja kuvanneen Juhani Intosalmen kanssa ja tätä kautta syntyi yhteys lahtelaisiin linja-autoista kiinnostuneisiin Jouko Nykäseen ja Jukka Liehuun. Tosin ei sekään niin helppoa ollut, sillä ensitapaamisen jälkeen Paul Söderholm etsi Otaniemessä opiskellutta Into Salmea, kunnes selvisi, että kyseessä olikin Juhani Intosalmi. Lahtelaiset Nykänen, Liehut ja Intosalmi olivat tutustuneet koulussa ja asuinympäristössä toisiinsa.



Ahvenanmaalla 1985 myös kuvattiin ahkerasti. Vuodelta 1953 peräisin oleva Williams Buss Ab:n Volvo kiipeää Maarianhaminassa vesitornille. Kuva: Hannu Laitinen



Yhdistyksen kesäretki vuonna 1987 suuntautui Keuruulle, jossa mm. seilattiin siipiratas-laivalla Keurusseällä.

Kuva: Hannu Laitinen

Perustava kokous

Kukaan perustajajäsenistä ei tunnusta olevansa seuran perustamisen toimeenpanija, mutta esikuvana seuralle on ainakin jossain määrin ollut noin viisi vuotta aiemmin perustettu Suomen Raitiotie-seura ry., ehkä myös Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry. Viimeksi mainittu seura lienee ollut nimen suhteen esikuvana. Seuran nimiehdotuksen perustavassa kokouksessa teki Hannu T. Pulkkinen. Nämäkin edellämainitut seurat olivat SLHS perustettaessa nuoria yhdistyksiä, eivätkä niidenkään toimintalinjat olleet selkeytyneet siinä määrin, että suoria toimintamalleja olisi voinut kopioida SLHS:n toimintaan. Lähes kaikille seuran perustajajäsenille oli yhdistystoiminta vierasta, olihan heidän keski-ikänsä vain 24,5 vuotta, joten kokemusta tällaiseen ei voinut paljon olla.

Seuran perustamiseen johtaneita asioita olivat lähinnä yhteydenpitoon ja säännöllisiin tapaamisiin liittyvät seikat, jotka helpottuivat huomattavasti yhteisen yhdistyksen myötä. Se, että jo silloin oli eri henkilöiden kiinnostus suuntautunut erilaisiin asioihin linja-autoissa ja linja-autoliikenteessä ei vaikeuttanut ollenkaan yhdistyksen perustamista. Olihan tietämystä laajalti, niin busseista kuin linja-autoliikenteestäkin. Näin jälkikäteen arvioiden se silloinen tietämys ei tainnut olla kovinkaan syvällistä, mutta kiinnostus linja-autoista oli sitäkin suurempaa.

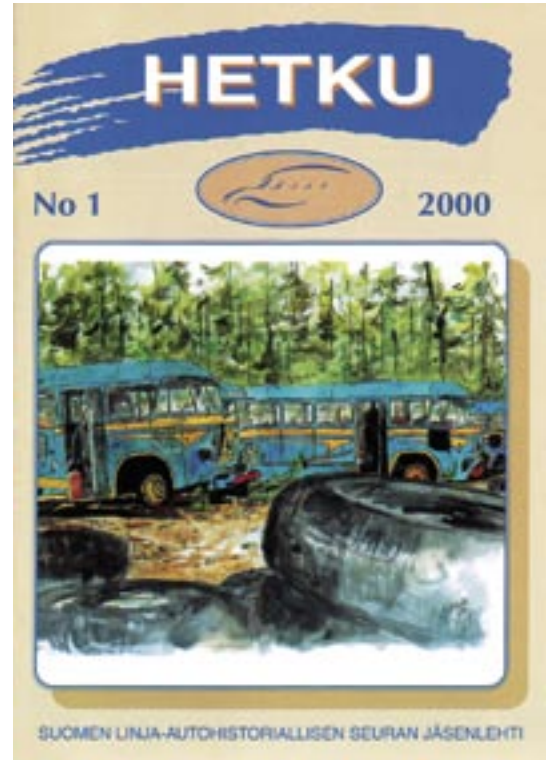
Pojat kokoontuivat, niin kai voi sanoa, Intosalmen kotiin Lahteen maaliskuun 11 päivänä 1978

alkaen kello 12.00. Asiana oli linja-autoista kiinnostuneiden henkilöiden yhteisen seuran perustaminen. Paikalla olivat Juhani Intosalmi (Lahti/Espoo), Timo-Pekka Lange (Espoo), Jukka ja Ilkka Liehu (Lahti/Espoo), Jouko Nykänen (Lahti), Hannu T. Pulkkinen (Porvoo) ja Pekka Rintala (Tampere/Nokia). Asioita oli etukäteen valmisteltu, koska hyvin virallisen tuntuisen pöytäkirjan mukaan Suomen Linja-autohistoriallinen Seura ry:lle laaditut säännöt hyväksyttiin yksimielisesti. Johtokunnan puheenjohtajaksi valittiin Juhani Intosalmi, sihteeriksi Jouko Nykänen, jäseniksi Timo-Pekka Lange, Ilkka Liehu, Jukka Liehu, Hannu T. Pulkkinen ja Pekka Rintala. Seuran kotipaikaksi nimettiin Lahden kaupunki. Lopuksi sovittiin, että sihteeri hoitaa ilmoituksen yhdistyksen perustamisesta yhdistysrekisteriin. Päätös yhdistysrekisteriin merkitsemisestä (numero 127 541) tuli vasta 12. kesäkuuta 1979. Lehden julkaiseminen oli myös esillä heti perustavassa kokouksessa ja päätösmittajaksi valittiin Hannu T. Pulkkinen.

Useiden alkuaajan jäsenten kanssa jutellessa on yhteisenä piirteenä ollut salailu harrastuksen laadusta. Monet ovat salanneet harrastuksen aivan lähimmältä tuttava- ja kaveripiiriltäänkin. Rekisteritietojen keräily koettiin jollakin lailla lapselliseksi harrastukseksi eikä varmaan aina itsekkään tiedetty miksi niitä loppujen lopuksi kerättiin. Kierreltiin muina miehinä linja-autosemilla ja pantiin tarkasti mieleen asioita jotka sitten "nurkan takana" kirjattiin muistiin. Sama oli valokuvien kanssa, ei aina kehdattu ottaa kuvaa, jos kuljettaja näki, vaan



Kannen ulkoasu on Hetku-lehdessä muuttunut usean kerran 25 vuoden aikana. Kaikkiaan Hetkuja on ilmestynyt yli sata lehteä. Vasemmalla kesän 1983 lehti, kannen piirros oli päätoimittajan Hannu T. Pulkkinen käsialaa. Nykyisin värikannet piirtää Hannu Kivilä.



odotettiin rauhallisempaa hetkeä. Tätä taustaa vasten ymmärtää myös Timo-Pekka Langen arvelun seuran perustamisen aikoihin, että "ei näitä linja-autoharrastajia koskaan saada kymmentä enempää yhdistykseen".

Oli miten oli, seuran perustaminen kuitenkin antoi rohkeutta, koska enää ei oltu yksin ja voitiin perustella edes jollakin tavalla toimintaa. Tähän viittaa myös jäsenkorteissa vieläkin oleva teksti, joka esittelee seuran tarkoitusta ja kehoittaa lukijaa suhtautumaan myönteisesti jäsenkortin esittäjään. Oli tullut tietoon tapauksia, että autojen kuvausta oli yritetty estää ja ajettu pitkiäkin matkoja takaa henkilöitä, jotka olivat kuvanneet tai muuten osoittaneet kiinnostusta joidenkin nimenomaisten liikenneitsijöiden linja-autoihin.

Vajaan kuukauden kuluttua perustamisesta pidettiin ensimmäinen kevätkokous. Nyt täytyi hyväksyä perustetulle seuralle talousarvio ja jäsenmaksu. Johtokunnan esitys oli 50 markkaa henkilöjäseniltä ja kannattajajäseniltä (yhtiöt ja yhteisöt) 150 markkaa. Kokouksessa kuitenkin päätettiin maksuiksi 50/200 mk, eli kannattajajäsenmaksu oli nelinkertainen henkilöjäsenmaksuun verrattuna. Tämä suhde on säilynyt koko toiminnan ajan. Muita tulonlähteitä ei ollut. Budjetti oli laadittu kymmenen henkilö- ja viiden kannattajajäsenen mukaan, jolloin loppusummaksi tuli 1 500 mk. Suurin menoerä oli jäsenlehti (600 mk) ja muut menot (400 mk). Tässä kokouksessa päätettiin myös jäsenlehden nimestä.

Ehdolla oli kolme nimiesitystä: Maantien Ässä, Onnimannikka ja Hetku. Äänestyksen voitti Ari Määttäsen ehdotus Hetku 11 äänellä. Lisäksi lehdestä päätettiin, että numero 1 ilmestyy 6.6. 1978 mennessä, sitä painetaan 250 kpl ja jaetaan Helsingin linja-autonäyttelyn yhteydessä 7.-8. 6. 1978. Jo tässä ensimmäisessä varsinaisessa kokouksessa oli puhetta linja-auton hankkimisesta seuralle. Tarkoitus oli ostaa vuosimallia 1962 oleva Volvo/Wiima. Kokous hyväksyi ehdotuksen, mutta arveltiin, että seuran keskeneräinen rekisteröinti saattaa asettaa esteen auton ostolle. Näin johtokunnan seuraavassa kokouksessa todettiin käyneenkin.

HETKU-lehti

Yhdistyksen jäsenlehti oli alusta asti mukana keskeisenä osana toimintaa. Muutaman ensimmäisen vuoden ajan Hetku oli kokoustoiminnan ja muutaman exkursioon lisäksi ainoa yhdysside jäseniin. Kaikki yhdistyksen tiedotukset hoidettiin ja hoidetaan edelleenkin lehden avulla. Hetku on kaikki nämä vuodet ilmestynyt ajallaan neljä kertaa vuodessa. Lisäksion julkaistu muutamia erikoisnumeroita, joiden liitteenä on postitettu jäsenille yhdistyksen julkaisuja.

Viime syksynä ilmestyi sadas Hetku-lehti ja samassa numerossa (3/02) oli katsaus lehden vaiheisiin 25 vuoden ajalta. Koko yhdistyksen toiminnan ajan lehti on lohkaissut suurimman siivun vuotuisesta budjetista, mutta toisaalta se on monelle jäse-



Suomen läpi silloiseen Leningradiin oli matkalla hollantilainen "retkikunta", jonka matkasta saimme tiedon etukäteen ja järjestimme tapaamisen Lahden linja-autoasemalla.

Kuvassa pj. Vesa Palmu ja Jukka Liehu esittelevät yhdistystämme. Matkalaiset olivat liikkeellä kolmella sveitsiläisellä Saurer-nokkabussilla, vuosi oli 1987.

Kuva: Hannu Laitinen

nelle myös ainoa yhdysside yhdistykseen, joten on paikallaan pitää yllä jäsenmaksuvaroin laadukasta jäsenlehteä.

Ensimmäinen lehti tehtiin monistamalla, mutta laadukkaiden kuvien saamiseksi mukaan jo toinen lehti painettiin offset-menetelmällä. Hyvien suhteiden ansiosta pystyttiin Hetku toimittamaan edullisesti, vaikka painosmäärä oli hyvin pieni. Laadua on parannettu käytettävissä olevien varojen ja kirjapainoalan huiman kehityksen myötä. Muutamaa värillistä "juhlanumeroa" lukuunottamatta lehti julkaistiin musta-valkoisena aina 1999-luvun loppuun asti. Tämän vuosituhannen alkaessa Hetku sai värilliset kannet, jotka kustannetaan takasivun ilmoituksella. Maksullisia ilmoituksia on lehdessä ollut hyvin vähän, vain muutamia vuodessa, lukuunottamatta siis nykyistä takasivua. Vuosittain saavat kannattajajäsenet puolen sivun ilmaisen ilmoituksen vuoden viimeiseen numeroon, joka ilmestyy aina juuri ennen joulua.

Sisällöltään Hetku on pyritty tekemään monipuoliseksi ja kaikille jotain tarjoavaksi jäsenlehdeksi, josta aina löytyy jäsenille tarpeellinen tieto yhdistyksen toiminnasta ja tulevista tapahtumista. Yritysten pienet historiikit kalustotietoineen ja alan merkittävät tapahtumat on aikojen kuluessa kirjattu Hetkujen vajaan 2000 ilmestyneeseen sivuun.

SLHS-koodi korimallien tunnistamiseen

Ensimmäisenä vuonna tärkeintä oli korimallien merkintöjen yhdenmukaistaminen. Ensimmäisessä Hetkussa esiteltiin jäsenille SLHS-koodi korimallin

merkitsemiseksi. Tältä perustalta saatiin sitten luoduksi kaikille ymmärrettäviä luetteloita eri liikennöitsijöiden kalustosta.

Suurisuuntainen hanke oli valokuvaluettelo, jolla oli tarkoitus luetteloita jäsenten bussiaiheet valokuvat. Tätä varten laadittiin lomake, joka piti täyttää ohjeiden mukaan ja palauttaa yhdistyksen arkistoon. Ajatus oli sinänsä oivallinen, mutta erittäin yksityiskohtaisen lomakeen täyttäminen tuli niin työlääksi, että se jäi useimmilta tekemättä.

Toinen yhdistyksen laatima lomake oli A4-kokoinen kortti kalustoluetteloita varten, siihen kerättiin liikennöitsijöittäin autojen tiedot. Nämä kortit valmistettiin lähinnä siitä syystä, että kaikki keräisivät samat tiedot ja kirjaisivat ne samassa järjestyksessä. Näin olisi ollut tietoja helpompi vertailla keskenään. Muutamat jäsenet ottivat kortit käyttöön, mutta suurta menestystä tästäkään ei tullut. Nykyisellä tietokoneiden aikakaudella käsintäytettävät lomakkeet alkavat olla historiaa.

Korimallikuvasto

Hetkussa julkaistun SLHS-korikoodien suurin puute oli korimallin kuvan puuttuminen, oli vain sanallinen selitys mallista. Tähän epäkohtaan tartuttiin heti vuoden 1978 syksyllä ja alettiin kerätä aineistoa korimallikuvastoa varten. Silloin jäsenten tietoisuus malleista ulottui hädintuskin viisikymmenluvulle. Myös SLHS-koodi oli numeroitu tältä pohjalta. Kuvasto siis rajattiin alkamaan vuodesta 1955 ja mukaan saatiin kaikki 1978 valmistetut korimallit. Musta-valkoisena painettu vihkonen oli 20-sivuinen ja siinä oli noin 140 korimallin kuvaa. Kuvasto saatiin valmiiksi keväällä 1979 ja sitä myytiin Joensuun



Painotöistä huomattavimmat yhdistyksen alkuaikoina olivat 1987 julkaistu luettelo "Linja-autoliikenteen harjoittajat Suomessa" ja 1993 valmistunut "Linja-autokuvasto 1950-1992". Liikennöitsijäluettelo jaettiin kaikille Suomen silloisille LAL:n jäsenyrityksille. Kuvasto jaettiin Hetkun liitteenä jokaiselle silloiselle jäsenelle jäsenetuna. Kummankin tuotteen painos on loppunut vuosia sitten.

linja-autonäyttelyn yhteydessä. Tähän kuvastoon tehtiin 1982 4-sivuinen lisälehti vuosina 1979-1982 valmistuneista korimalleista. Kuvasto sai hyvän vastaanoton ja jatkuvasti tuli tiedusteluja uudesta painoksesta ja täydellisemmistä tiedoista. Malleja tuli lisää ja myös vanhemmat korimallit kiinnostivat, joten alettiin suunnitella täydellisempää kuvastoa. Aloitettiin vuodesta 1950, jolloin alkoi nokattomien korimallien sarjavalmistus ja koritehtaiden mallit olivat vakiintuneet, joten tällainen jaottelu oli mahdollista. Aiemmin oli jo päätetty, että keskitytään vain nokattomiin linja-autoihin.

Uusi kuvasto oli tarkoitus saada valmiiksi vuosikymmenen vaihteessa, mutta niin kuin usein harrastustoiminnassa, aika juoksi ajatusta nopeammin ja valmista tuli vasta vuonna 1992. Tämän vuoden mallit saatiin mukaan kuvastoon, joka painettiin syksyllä 1993.

Kuvasto jaettiin jäsenille ilmaiseksi Hetkun ylimääräisenä numerona. Tähänkin oli syynsä. Hetku-lehti painetaan ilman arvolisäveroa ja tällä tavalla saatiin myös kuvasto painettua ja postitettua ilman verorasitetta, siis huomattavasti edullisemmin, kun se postitettiin Hetkun liitteenä jäsenille. Kuvaston kustannusarvio oli noin puolet yhdistyksen vuosibudjetista. Myöhemmin jouduttiin ottamaan vielä



kuvastosta pieni lisäpainoskin. Korimallikuvasto on edelleen yhdistyksen tulevassa julkaisuohjelmassa. Nyt myös nokkabussit tulisi saada mukaan kuvastoon. Milloin se julkaistaan, kuka tekee toimitustyön ja missä muodossa kuvasto julkaistaan, on vielä avoin kysymys.

Liikennöitsijäluettelo

Alusta asti mukana suunnitelmissa ollut "liikennöitsijäluettelo" saatiin julkaistua Jouko Nykäsen ja Hannu Kivilän toimittamana "esipainoksena" jo vuonna 1981. Esipainos tehtiin, jotta saatiin jokin perusjulkaisu jäsenille. Tähän voitiin sitten tehdä lisäyksiä ja korjauksia aina tarvittaessa, kun tietoja saatiin lisää. Niillä menetelmillä ja resusseilla, joita liikennöitsijäluettelon aineiston kerääjillä oli, lopputulos oli hyvä. Korjattu toinen painos julkaistiin 1987. Kolmas painos on ollut suunnitelmissa jo useita vuosia, mutta sen toteuttaminen on lykkääntynyt monestakin eri syystä. Uutta aineistoa ja tietoa tulee koko ajan, toisaalta olisi saatava jo tässä vaiheessa "täydellinen" luettelo Suomen liikennöitsijöistä. Tämä taas vaatisi tutkimustyötä, johon ei tällä hetkellä ole harrastuspohjalta kenelläkään mahdollisuuksia - eikä varaakaan. Seuran varoilla ei ole mahdollista palkata tutkijaa tähän tehtävään. Aikaisemmat painokset olivat puhtaita luetteloita,



Kokousväkeä vuonna 1979 Lahden Urheilukeskuksessa. Kuvassa vas. T-P Lange, Jari Vittasmäki, Rauno Lindblom, Antti Perälä, Hannu Laitinen, Hannu Kivilä, Hannu T. Pulkkinen, Juhani Intosalmi ja Tauno Hyytiä.

nyt mukaan olisi saatava lisää tietoa ja mahdollisesti myös kuvia, mielenkiintoisemman ja luettavuudeltaan paremman teoksen aikaansaamiseksi. Tällä ratkaistaisiin osittain se pulma, millä varoilla kirja tulitaisiin kustantamaan, sillä näin saataisiin enemmän lukijoita (lue maksajia) ja samalla sijoitettuja varoja takaisin.

Myös bussiaiheiset postikortit olivat julkaisuohjelmassa. Niitä kuitenkin saatiin vasta vuosien kuluessa, kun ensin oli tärkeimmät painotyöt saatu valmiiksi. Suuri apu yhdistykselle oli Hetkun nykyisen päätoimittajan tietotaito ja työpaikka kirjapainossa. Näin saatiin kaikki painotyöt tehtyä mahdollisimman edullisin menetelmin. Esimerkiksi ensimmäiset postikortit ja jäsenkortti eivät maksaneet yhdistykselle kuin materiaalin hinnan.

Lähes kaikki jäsenet tekivät talkootyötä, niin kuin tällaisen yhdistyksen periaatteisiin kuuluukin. Eihän yhdistyksessä vieläkään makseta kenellekään korvauksia mistään työstä. Kuluja korvataan vain kuittia vastaan ja yksinomaan yhdistyksen aiheuttamista menoista. Näihinkään eivät kuulu matkaja puhelinkulut. Asiaa viedään edelleenkin eteenpäin jäsenten innostuksen varassa.

Kiertokirje

Yhtenä toimenpiteenä heti seuran perustamisen jälkeen oli kiertokirjeen kehittäminen. Olihan seuran perustamisen yhtenä syynä nopea jäsenten välinen tietojen vaihto. Kiertokirje toimi aluksi siten, että kirjoitettiin paperille nähtyjen uusien autojen tietoja, sekä luetteloita liikennöitsijöiden kalustosta ja postitettiin seuraavalle henkilölle. Hän kirjasi tiedot ylös omiin muistiinpanoihinsa, lisäsi omia uusia ja vanhoja tietoja, sekä kommentoi edellisiä. Hän taas postitti kirjeen seuraavalle jäsenelle. Tällä systeemillä toimittiin pari vuotta. Silloin tällöin kuitenkin kirje jäi jonkun kirjoituspöydän laatikkoon pitemmäksi aikaa kuin viikoksi ja kiertoaika venyi liian pitkäksi. Tapaa muutettiin sellaiseksi, että kaikki ringin osallistuvat lähettivät tietonsa yhdelle ennalta sovitulle ringin jäsenelle, joka monisti kaikkien lähettämät listat ja postitti "Näkypostin" jokaiselle ringin jäsenelle. Tämä malli toimi hyvin noin 20 vuotta ja mahtava määrä kaikenlaista tietoa kalustosta, yrityskaupoista ym. on vuosien varrella kertynyt. Nyt kiertokirje toimii netissä ja pienien alkuvaikeuksien jälkeen sekin varmaan tulee toimimaan kaikkien ringin jäsenten tyydytykseksi.

Tähän kiertokirjeeseen ei seuran rahavaroja ole liiemmin käytetty. Monisteet ja postituksen ovat hoitaneet ringin jäsenet kukin parhaaksi katsomallaan tavalla.

Yhdistyksen ensimmäistä museobussia on aika harvoin käytetty retkiautonamme. Tässä kuvassa kesäretkeen osallistujat ovat lähdössä jatkaamaan matkaa närpiöläisessä kesähotellissa vietetyn yön jälkeen vuonna 2000.

Kuva: Hannu Laitinen



Perustava kokous 11.3. 1978

Osallistujat:

Juhani Intosalmi, puheenjohtaja
Jouko Nykänen, sihteeri
Timo-Pekka Lange
Ilkka Liehu
Jukka Liehu
Pekka Rintala
Hannu T. Pulkkinen, päätoimittaja

Vuoden 1978 lopussa oli seurassa jäseniä seuraavasti:

Nimi	Liittymispäivä
Alanko, Kimmo	15.04. -78
Hieta, Raine	25.04. -78
Horkamo, Olavi	28.04. -78
Paloranta, Pekka	03.05. -78
Kivilä, Hannu	15.06. -78
Määttänen, Ari	25.06. -78
Lehtinen, Markku	27.06. -78
Haatainen, Markku	06.07. -78
Kandala, Keijo	10.07. -78
Laitinen, Hannu	11.07. -78
Perälä, Antti	12.07. -78
Pöyhö, Elias	14.07. -78
Räsänen, Heikki	24.07. -78
Salminen, Pentti	27.07. -78
Mäki, Viljo	01.08. -78
Rajala, Matti	07.08. -78

Laalo, Tapio	08.08. -78
Lindblom, Rauno	19.08. -78
Hyytiä, Tauno	03.09. -78
Vittasmäki, Jari	16.09. -78
Jokiniitty, Jorma	04.10. -78
Ruonen, Juhani	25.10. -78

Kannattajajäsenet:

Oy Wiima Ab	12.06. -78
Oy Autokorirakenne Ab	26.06. -78
Lahden Autokori Oy	27.10. -78

Museobussit

Museoauton hankkiminen yhdistykselle oli suunnitelmassa heti perustamisesta alkaen. Seuran nimiin ei vielä voitu autoa hankkia, kuten aiemmin tuli ilmi. Yksityishenkilönä jäsenet siihen pystyivät, kunhan vain olisi ollut tarpeeksi varoja auton hankintaan. Timo-Pekka Lange ajoi aktiivisesti oman auton hankintaa seuralle ja syyskokouksessa nimettiin T-P Lange vetäjäksi museoautotyöryhmään, muina jäseninä olivat Juhani Intosalmi ja Ari Määttänen. T-P Lange oli tutkinut mahdollisia ostettavissa olevia busseja ja koeajanutkin useita. Ehdolla oli mm. Verner Kosken Volvo/Wiima vuosimallia 1962 (TES-15), hinta noin 5 000 mk, yleiskunto hyvä. Toivo Peuran Volvo/Wiima vm.1961 (VTG-53), hinta noin 3 000 mk, yleiskunto melko huono. Kalle Ran-



Johtokunta koontui tammikuussa 1985 Koiviston Autolla. Vasemmalta: Hannu Laitinen, Timo-Pekka Lange, puheenjohtaja Vesa Palmu, Antti Perälä ja sihteeri Jouko Nykänen.

tasärkä Ky:n Scania-Vabis/Helko, vm. 1961, hinta 5 000 mk, poistettu rekisteristä. Iittalan Liikenteen Scania-Vabis/Helko (HAC-1) ja Pentti Ilmonin Scania-Vabis/Kutter vm. 1960 (HI-563).

Marraskuussa sitten hankittiin Kalle Rantasärkältä Scania-Vabis B55 Helkon korilla vuosimallia 1961. Auto sai rekisteritunnuksen TA-390. Autoa käyttivät myös Saaristomeren sukeltajat ry niminen yhdistys Turusta. Auton kustannuksista vastasivat käyttäjät, tähän ei vasta perustetun yhdistyksen vähäisiä jäsenmaksuilla kerättyjä varoja käytetty. Auton käyttö jäi vähäiseksi ja yhteistyö sukeltajienkin kanssa kariutui aika pian. He käyttivät autoa niin paljon, ettei muille omistajille jäänyt montakaan viikonloppua mahdollisuutta auton käyttöön. Auto päätettiin varastoida ja kunnostaa takaisin linja-autoksi ja käyttää sitä vain tarpeen tullen siirtorekistereillä. Vuonna 1980 linja-auto siirrettiin perustetun Museolinja-auto r.y:n omistukseen. Bussi on nykyisin Westendin Linja Oy:n museoauto (VT-60).

Syksyn 1979 aikana T-P Lange oli yhteydessä Porin Linjat Oy:hyn, joka oli ostanut hieman aiemmin Kalle Rantasärkän linja-autoliikenteen kalustoineen. Kiinnostuksen kohteena oli Volvo/Wiima (EIV-36) vm. 1963, jota pyydettiin lähitulevaisuudessa olevan käytöstä poiston jälkeen lahjoituksena seuralle museoautoksi. Tämä auto oli alun perin ollut Espoon Auto Oy:n tilausajobussina, mutta jo kolmen vuoden ikäisenä se oli myyty Kalle

Rantasärkälle Ahlasiin. Porin Linjojen johtokunta halusi kirjallista lisäselvitystä siitä mihin käyttöön auto SLHS:lla tulisi. Porin Linjat todennäköisesti sai vaaditut selvitykset, koska 30. päivänä tammikuuta 1980 kyseinen auto luovutettiin seuralle. Tosi-asiassa Porin kaupungin omistama yhtiö ei voinut lahjoittaa autoa seuralle, vaan se virallisesti myytiin ja kauppahinta oli yksi marka. Tämän markankin tosin yhtiön toimitusjohtaja maksoi omista rahoistaan.

Kolmas alkuaikojen museobussihankinta oli HKL:n auto numero 33. Keväällä 1980 Scan-Auto Oy:n avustuksella oli saatu Scania-Vabis B7563F/Helko (AVR-11) kaupunkibussi säilytettäväksi museointia varten.

Elokuun alussa 1980 perustettiin Museolinja-autoyhdistys ry. Tässä hankkeessa oli mukana muutamia seuran jäseniä, joille oli "kertynyt" vanhoja linja-autoja tai niiden osuuksia. He olivat mm. rahoittaneet nimellisesti seuran auton tunnetun TA-390:n ja olleet aktiivisia hankittaessa HKL:n bussia Scan-Auton myötävaikutuksella. Niinpä T-P Lange ehdotti seuran johtokunnan kokouksessa 16.8. 1980, että kyseiset autot siirrettäisiin perustetulle yhdistykselle ja seuran ainoaksi museobussiksi jäisi Porin Linjat Oy:ltä lahjoituksena saatu Volvo/Wiima. Näin myös päätettiin.

Someron Linja Oy:n museobussi Volvo B22, Autokori vm. 1937 oli ajokkina vuoden 1984 kesäretkellä, jolla kierrettiin läntisellä Uudellamaalla, mm. Tammisaarella, Fiskarsissa ja Karjaalla.

Kuva: Hannu Laitinen



Museoautoista ja niiden hankkimisesta puhuttiin paljon seuran johtokunnassa, mutta lahjoituksena saatu auto antoi uskoa, että vastaisuudessa tullessaan saamaan autoja lahjoituksena. Koskaan ei ole mitään päätöstä tehty, että seura ei voisi ostaa jotakin sopivaa museoautoa. On vain jäänyt ilmaan sellainen sanaton ajatus, ettei auton ostoon käytetä jäsenmaksuvaroja. Seuraavan museobussin seura sai vasta vuonna 1988. Siitä ja muista museobusseista sitten tuonnempaan.

Kokoustoiminta

Alusta asti kaikki yhdistyksen sääntöjen mukaiset toiminnot on hoidettu "pilkulleen" sääntöjen mukaan. Kaikki sääntömääräiset syys- ja kevätkokoukset on hoidettu ajallaan. Johtokunnan kokoontumiselle eivät säännöt aseta mitään määrärajoja, vain päätösvaltaiseen kokoukseen vaaditaan puheenjohtajan tai sihteerin mukanaolo, sekä kolmen johtokunnan jäsenen tai varajäsenen läsnäolo. Pääsääntöisesti johtokunta on kokoontunut neljä kertaa vuodessa. Aluksi johtokunta kokoontui pari tuntia ennen syys- ja kevätkokouksia ja kerran näiden välillä (elo- ja tammikuussa). Käytännön syistä (tilinpäätös) keväällä kokoonnutaan nyt noin pari viikkoa ennen kevätkokousta. Pöytäkirjoista ilmenee, että 25 vuoden aikana on jäänyt pitämättä muutamia johtokunnan "kesäkokouksia", koska ajankohtaisten asioiden puuttuessa ei katsottu tarpeelliseksi kokousta järjestää. Yksi joh-

tokunnankokous 1980-luvulla ei ollut pöytäkirjojen mukaan päätösvaltainen. Tämän kokouksen päätökset alistettiin seuraavalle kokoukselle. Tarvittaessa johtokunta on kokoontunut joinakin vuosina useamminkin.

Kokousmäärät: 1.1. 2003 mennessä

Kevätkokouksia	25 kertaa
Syyskokouksia	24 kertaa
Johtokunta	98 kertaa

Koko Suomessa toimivien yhdistysten ongelmana on maamme pitkät etäisyydet. Tähän asiaan myös SLHS:ssa on useasti törmätty. Lisäksi suomalaiset on jakautuneet tälle pitkäläisen muotoiselle pinnalle hyvin epätasaisesti, etelässä on paljon väkeä ja pohjoisessa vähän. Niinpä yhdistyksen jäsenistä noin yksi kolmasosa asuu pääkaupunkiseudulla ja yli neljä viidesosa linjan Pori - Tampere - Jyväskylä - Lappeenranta eteläpuolella. Tämä on luonnollisin syy, miksi myös kokoustoiminta keskittyy Etelä-Suomeen. Syyskokous on pidetty perinteisesti aina Helsingissä. Kevätkokouksen pitopaikka on taas vaihdellut pitkin Etelä-Suomea. Useimmin kevätkokous on ollut yhdistyksen kotipaikalla Lahdessa (tai lähiympäristössä) kahdeksan kertaa. Turun ja Tampereen alueella on kokoonnuttu kummassakin viisi kertaa, pääkaupunkiseudulla ja Hämeenlinnassa kaksi kertaa. SLHS:n yleinen kokouspäivä on perinteisesti ollut lauantai, jotta mahdollisimman monella olisi mahdollisuus osallistua.



Iso tehdaskierros Ruotsissa tehtiin vuonna 1993. Matkalaisia odottelemassa Volvon Boråsin alustatehtaan edustalla sisäänpääsyä.

Kuva: Tuomo Kaarela

Sunnuntai olisi tietenkin tässä suhteessa vielä parempi, mutta on kuitenkin katsottu, ettei uhrata vähäiä lepopäiviä tälle harrastukselle. Kaikkiin Helsingin ulkopuolella oleviin yleisiin kokouksiin on järjestetty yhdistyksen bussilla ilmainen kuljetus aivan ensimmäisiä kokouksia lukuunottamatta.

Johtokunta

Yhdistyksen johtokunta on kokoontunut kesä- ja talvikokouksiin pääsääntöisesti arki-iltaisin. Kevät- ja syyskokouksiin liittyvät johtokunnan kokoontumiset tapahtuivat alkuaikoina aina ennen varsinaista kokousta ja näin menetellään vieläkin syyskokouksen yhteydessä. Ennen myös kukin johtokunnan jäsen vuorollaan hoiti kokouspaikan ja tarjoilun omasta pussistaan. Nyt kokoonnutaan useinmiten Vantaalla, koska pääosa johtokunnasta asuu pääkaupunkiseudulla.

Ylimääräisiä kokouksia on ollut hyvin vähän. Vain joidenkin kiireellisesti hoidettavien asioiden johdosta on johtokunta kutsuttu muutaman kerran kokoon ylimääräiseen kokoukseen. Myös silloin tällöin on tehty puhelinkierros periaatteellisen päätöksen saamiseksi ja asioiden eteenpäin viemiseksi, päätös on sitten "nuijittu" jälkikäteen kaikkien jäsenten suostumuksella.

Toiminta johtokunnassa on aina ollut sopuisaa, eikä varsinaista äänestystä ole koskaan jouduttu käyttämään. Muutaman kerran on kättä nostamalla katsottu enemmistön kanta, johon kaikki ovat tyytyneet. Keskustelua on kyllä käyty paljon-

kin ja usein kokoukseen varattu aika ei ole riittänyt kaikkien asioiden perusteelliseen käsittelyyn. Jäsenten osallistuminen johtokunnan työskentelyyn on pääsääntöisesti ollut kiitettävää, joskin vuosien varrella on myös ollut muutamia jäseniä, joiden kiinnostus on lopahtanut heti alkuunsa.

Pöytäkirjoista ilmenee, että joitakin asioita ajamaan on perustettu erillisiä toimikuntia, mutta näistä ei ole ollut sanottavaa hyötyä, paremminkin se on ollut tapa poistaa asia työjärjestyksestä ja unohtaa koko juttu. Yhtään toimikunnan mietintöä ei ole merkitty pöytäkirjoihin.

Puheenjohtajat:

Juhani Intosalmi	1978-1981
Jouko Nykänen	1982-1984
Vesa Palmu	1985-1990
Matti Markkula	1991-1992
Antti Perälä	1993-1998
Jari Kurkinen	1999-

Sihteerit:

Jouko Nykänen	1978-1981
Hannu Laitinen	1981-1984
Jouko Nykänen	1985-1987
Kai Sillanpää	1988-1993
Hans Liljeström	1994-

Rahastonhoitajan tehtäviä hoiti sihteeri aina vuoden 1992 asti, jolloin tehtävät eriytettiin ja ensimmäiseksi "kirstunvartijaksi" valittiin nimellisesti Erkki Erähonka. Tosiasiassa tämän kauden raha-

Tällainen Kutter 8
(ei kuitenkaan
tämä yksilö) ja ku-
van tankkausauto
saatiin lahjoituk-
sena Lauttakylän
Auto Oy:ltä.

Kuvassa tyy-
pillinen tilanne
1970-luvulta
Lauttakylän linja-
autoasemalla.
Vuorolla olevia
busseja tankattiin
välitapin laituri-
sa.

Kuva: Jukka Liehu



asiat hoiti edelleen sihteeri. Tämän siirtymävaiheen jälkeen on viime vuoteen asti rahastonhoitajan tehtävää hoitanut ansiokkaasti Kimmo Nylander. Tilikauden 2003 alusta rahastonhoitajana on Juhani Intosalmi.

Jäsenet:

Perustavassa kokouksessa valittiin johtokuntaan kaikkiaan seitsemän jäsentä, mutta jatkossa vakiintui johtokunnan kooksi puheenjohtaja, sihteeri ja kolme jäsentä. Vuonna 1993 saatiin uusitut säännöt voimaan ja silloin johtokunnan kokoa muutettiin niin, että puheenjohtajan, sihteerin ja rahastonhoitajan lisäksi oli kaksi varsinaista ja kolme varajäsentä. Vuoden 1997 alusta muutettiin jäsenmäärää niin, että kahden varsinaisen jäsenen sijasta nyt valittiin kolme, tämän lisäyksen myös vuonna 1993 uusitut säännöt sallivat.

Johtokunnassa ovat toimineet seuraavat henkilöt, nimet aakkosjärjestyksessä (erittelemättä tehtävää):

Erähonka, Erkki	1993
Hannikainen, Jukka	1994 - 1995
Häkli, Jaakko	1996 - 1997
Intosalmi, Juhani	1978 - 1983, 2003 -
Koivisto, Mika	1996 -
Kurkinen, Jari	1999 -
Laitinen, Hannu	1979 -
Lange, Timo-Pekka	1978 -
Lehtonen, Timo	2001 -
Liehu, Ilkka	1978
Liehu, Jukka	1978
Liljeström, Hans	1994 -

Markkula, Matti	1991 - 1992
Nordlund, Juhana	1994 - 1995
Nykänen, Jouko	1978 - 1987
Nylander, Kimmo	1994 - 2002
Palmu, Vesa	1982 - 1990
Perälä, Antti	1984 - 1998
Pulkkinen, Hannu T	1978 - 1984
Rintala, Pekka	1978
Rönnberg, Tom	1999 -
Selvinen, Esa	1994 - 2001
Sillanpää, Kai	1988 - 1993
Simonen, Sampo	1996 - 2000
Vuorinen, Leif	2002 -

Seuran talous

Yhdistyksen talous on pääsääntöisesti aina ollut hyvin hallinnassa. Aluksi käytössä oli hyvin niukasti varoja, kuten jo aiemmin on tullut esille. Lähes kaikki yhdistyksen rahavarat ovat peräisin jäsenmaksuista. Jonkin verran tuloja on ollut julkaisuista ja museobussien ajeluista. Näiden yhteinen osuus yhdistyksen tuloista on noin 10 - 20 %.

Jäsenmaksu oli siis aluksi 50 markkaa jäseneltä ja 200 markkaa kannattajajäseneltä. Maksuja korotettiin vuoden 1982 alusta, ollen silloin 60/240 markkaa. Tässä yhteydessä lisättiin myös nuorisojäsenet, alle 20 vuotiaat, jotka maksavat puolet varsinaisen jäsenen jäsenmaksusta. Tämän lisäksi oli mahdollista jäsenen puolison/avopuolison liittyä puolisojäseneksi, hänen jäsenmaksunsa on sama kuin nuorisojäsenen. Seuraava korotus tehtiin vuon-



Oulun Mobilistien hienosti kunnostettu nokka-Sisu LD 60 oli SLHS:n retken ajokkina Oulusta Hailuotoon kesällä 1989. Kuvan auto on viimeisiä valmistuneita nokka-Sisuja. Tämä sarja tehtiin Wiimalla puolustusvoimille vuonna 1959.

Kuva: Hannu Laitinen

na 1988, taas 10/40 markkaa. Tähän asti korotukset noudattivat rahanarvon laskun lukuja, tosiasiasa eivät aivan sitäkään. Suurempi korotus tehtiin vuonna 1992, jolloin syyskokous päätti johtokunnan esitystä vastaan nostaa maksun suoraan 100 markkaan (400 mk kannattajajäseniltä) johtokunnan esittämän 90 markan (360 mk) sijasta.

Tällä jäsenmaksulla pystyttiin toimimaan miltei kymmenen vuotta, sillä seuraavan korotuksen vuoro oli vuoden 2000 alussa. Tällöin toiminta oli kasvanut siinä määrin, että edellisen vuoden keväällä huomattiin käyttövarojen hupenneen olemattomiin. Tilanne tutkittiin perinpohjin ja huomattiin vuotuisten käyttömenojen seurannan pettäneen. Käyttömenot olivat nousseet liian suuriksi kasvaneen autokaluston ja niiden kunnostuksen myötä. Tehdyillä radikaaleilla supistuksilla ja tarkalla seurannalla saatiin talous pysymään vuoden 2000 kevääseen asti kunnossa. Tilanne varmistettiin vielä ottamalla laina, jota kuitenkin ei onneksi tarvinnut käyttää.

Maksuja korotettiin nyt vielä ankarammin kuin vuonna 1992. Vuosijäsenen maksuksi tuli 150 markkaa ja kannattajajäsenen 600 markkaa. Muut maksut korotettiin suhteessa näihin. Heti seuraavana vuonna jouduttiin euroon siirtymisen vuoksi määrittelemään maksut uudestaan. Nyt kuitenkin voitiin pyöristää maksut alaspäin 25/100 euroon. Tällä hetkellä yhdistyksen jäsenmaksu on realiarvoltaan käytännössä sama, kuin perustamisen aikoihin.

Muutamia vuosia perustamisen jälkeen lisättiin uusille jäsenille liittymismaksu, joka korvasi aiheutuneita posti-, ym. kuluja. Uudet jäsenet saavat liittyessään yhdistykseen aloituspaketin, joka sisältää neljä edellistä Hetku lehteä, postikortteja ja mahdollisia muita aiemmin jäsenille ilmaiseksi toimitettuja julkaisuja, jos niitä on vielä varastossa. Liittymismaksu on tällä hetkellä yhdeksän euroa. Maksun suuruus määräytyy vanhoista Hetku-lehdistä perittävän hinnan perusteella.

Jäsenmäärän kasvaminen vuosien aikana on mahdollistanut toiminnan laajenemisen nykyiselle tasolle. Hetku-lehteä on voitu kehittää, säilytettäviä linja-autoja on otettu lisää ja sitä myötä säilytys-, huolto- ja käyttökulut ovat kasvaneet. Julkaisutoiminta vaatii jonkin verran pääomia, vaikka ne onkin saatu takaisin tuotteita myymällä. Yhdistyksen kustantamilla julkaisuilla ei hankkita yhdistykselle varoja, vaan peitetään aiheutuneet kulut.

Yhdistyksen järjestämät matkat ja retket hinnoitellaan omakustannusperiaatteella. Näistäkään ei yhdistyksen tilille jää ylimääräistä rahaa. Matkan kustannusarvio laaditaan puhtaasti menojen ja oletettujen osallistujien mukaan. Matkojen rahalliseen hoituu erillisen "matkatilin" avulla. Sitä seuraamalla voidaan matkojen menot ja tulot pitää tasapainossa.

Suurimmat kiinteät kulut ovat Hetku-lehden painatus- ja postituskulut, museolinja-autojen käyttö-



ja ylläpitokulut sekä toimistokulut. Viimeksimainittu sisältää toimistotarvikkeet, postimerkit, kirjekuoret, esitteiden painatuskulut, jäsenkortit jne. Mobilian taustayhteisönä maksamme vuosittain sille pienen jäsenmaksun.

Tutustumiskäynnit (Exkursiot)

Ensimmäisistä kokouspöytäkirjoista lähtien ilmenee suuri halu tutustua alan yrityksiin ja aluksi kiinnostivat erityisesti autokoritehtaat. Niinpä Hetkun ensimmäisessä numerossa oli jo ilmoitus ekskursiota Pohjolan Liikenne Oy:n pääkonttoriin ja Oy Autokorirakenne Ab:lle (Kutter). Mukaan pääsi vain kahdeksan jäsentä ilmoittautumisjärjestyksessä. Ilmoituksessa mainittiin, että jälkimmäinen kohde oli vielä epävarma ja niinpä Kutterin sijasta ryhmä tutustui 29.8. 1978 Oy Wiima Ab:n koritehtaan

Postitusmäärät vuoden 2002 lopussa

Helsinki	119	Lappeenranta	2
Vantaa	49	Savonlinna	2
Espoo	63	Seinäjoki	17
Uusimaa	65	Vaasa	8
Hml	20	Kokkola	12
Lahti	78	Kuopio	15
Turku	79	Pieksämäki	1
Pori	13	Joensuu	6
Forssa	19	Ylivieska	7
Tampere	75	Kajaani	6
Jyväskylä	21	Oulu	18
Kouvola	9	Kemi	4
Kotka	6	Rovaniemi	9
Mikkeli	5		

Taulukko perustuu Hetkun postitukseen ja viereisellä kartalla Suomi on jaettu Suomen Posti Oy:n jakelukeskusten mukaisesti. Kartalla tummimmat alueet ovat jäsenmäärältään suurimmat ja valkoisille alueille menee alle kymmenen lehteä. Karttaa tarkasteltaessa on vielä otettava huomioon alueen koko ja väestöpohja.

Vantaalla. Pohjolan Liikenteellä meille esitteli yhtiön toimintaa toimitusjohtaja Erkki Töyrylä ja Wiimalla teknikko Voitto Viitala ja teknillinen johtaja Veikko Muronen.

Sen jälkeen on pääsääntöisesti syksyisin tehty koritehdaskäynti tai jokin muu yritystutustuminen. Keväällä on myös ollut vastaavia tapahtumia kevätkokouksen yhteydessä.

Kesäretket

Yhdistyksellä ei ollut varmatoimista linja-autoa omien retkien ajokiksi mutta halu tutustua yrityksiin ja päästä ajelulle vanhoilla linja-autoilla. Tätä puutetta poistamaan suunniteltiin kesäretket. Ensimmäinen kohde oli V. Paunu Oy, jolla oli tilausajoon sopiva Sis. Museobussi vuokrattiin kuljettajineen noin 150 km ajelua varten elokuun 20. päiväksi 1983. Sopivaksi lenkiksi suunniteltiin Tampere – Ruovesi – Orivesi – Kangasala – Tampere. Matkaa kertyi kauniina kesäpäivänä kuitenkin lopulta 239 km ja niinpä loppumatkasta loppui Kangasalla benssiini, mutta lähes vieressä ollut huoltoasema poisti pulman pikaisesti. Tämä ensimmäinen matka tilattiin aivan normaalina tilausajona ja siitä maksettiin V. Paunu Oy:lle 900 markkaa, En ole varma, oliko hinnassa "harrastaja-alennusta"?

Tästä elokuisesta retkestä tehtiin useiksi vuosiksi perinne. Jatkossa emme enää joutuneet maksa-



Hyötyajoneuvojen Tunga-Rallyt Ruotsissa on tapahtumana hyvin suosittu. Vuosittain syyskesällä Södertäljen ympäristössä ajettava tapahtuma kerää toista sataa kuorma- ja linja-autoa. Yhdistys on useana vuonna järjestänyt matkan ja osallistunut tapahtumaan. Keväisin vastaava tapahtuma järjestetään Göteborgin ympäristössä.

Kuva: Hannu Laitinen

maan näistä tilausajoista, vaan saimme pienille tutustumisajoille museoauton käyttöömmme. Näin tutustuimme Someron Linja Oy:n Volvoon, Williams Buss Ab:n Volvoon vuodelta 1953, Vainion Liikenne Oy:n Volvoon jne. Myöhemmin ajankohdan retki on tehty omalla museoautolla johonkin yhdistyksen ”hengen” mukaiseen kohteeseen. Näillä retkillä oli alusta alkaen mukana myös perheenjäseniä ja lapsia.

Myöhemmin alkoivat juhannuksen jälkeiset ”tosiharrastajan” pitempikestoiset retket, joissa on tutustuttu linja-autoyhtiöihin Suomessa ja alan kohteisiin myös Pohjoismaissa, Virossa ja Venäjän Karjalassa. Ensimmäinen tällainen matka tehtiin Ruotsiin 1992, jolloin omalla Nurmeksen Auto Oy:n Volvolla matkattiin aina Boråsiin asti. Kohteina oli tasapuolisesti Scanian ja Volvon tehtaita. Seuraavana kesänä kiersimme Suomea, Viitostietä lisälmeen, sieltä Ylivieskaan ja Lansi-Suomen kautta takaisin Helsinkiin.

Tunga-rally

Ruotsissa järjestetään vuosittain kaksi hyötyajoneuvojen retkiajoa, syksyisin Södertäljen tienoilla ja keväisin Göteborgin tuntumassa. Syksyiseen Södertäljen tapahtumaan olemme osallistuneet 1990-luvulla useita kertoja eri museobusseilla. Vuonna 2002 kävimme myös Göteborgin tapahtumassa hyvällä menestyksellä (viides sija). Aina vain ei ole tietoa tullut tapahtumien ajankohdasta riittävän ajoissa, jotta olisimme saaneet Hetkuun ilmoituksen matkasta.

”Jälkijoulut”

Vuodesta 1989 lähtien vuosittain on vietetty hiukan vapaamuotoisempia tapaamisia. Alkunsa tämä sai ajatuksesta viettää yhdistyksen omaa pikkujoulua, mutta joulun alla kaikilla tuntui olevan aivan tarpeeksi kiireitä, joten päädyttiin viettämään ”jälkijoulua”. Ensin tavattiin vain jutustelun merkeissä, mutta pian tuli mukaan talviristeilyt Tukholmaan ja siellä tutustuminen johonkin yhdistyksen jäseniä kiinnostavaan kohteeseen. Ajankohta oli hyvä, koska tammikuussa risteilypaketit olivat halpoja. Suuri yleisö poti joulun jälkeistä rahapulaa ja laivayhtiöillä oli tarjota kapasiteettia yli tarpeen. Nämä matkat on viime aikoina tehty vuokrabussilla, sillä omia museobusseja ei ole järkevää ”suolata” ja siten altistaa ruostumiselle.

Muut tapahtumat

Edellämäinittujen jo vakiintuneiden retkien ja tutustumiskäyntien lisäksi on lukuisa joukko muita yksittäisiä tilaisuuksia, joissa yhdistys on ollut mukana. Suurin ja merkittävin on Mobiliassa Kangasalla 1993 järjestetty Veteraanilinja-autojen ajo. Mukana oli 27 museobussia, vanhin Vihtori Ojalan Graham Brothers vuodelta 1928.

LAL:n liittokokouksen yhteydessä pidetyt linja-autonäyttelyt kesäkuussa ovat myös usein olleet päivämatkojen kohteina. Viime vuosina olemme yhdessä Mobilian ja Elinkeinoelämän Keskusarkiston (ELKA) kanssa osallistuneet näytteilleasettajina tähän bussitapahtumaan museobussin kanssa.

Wiimalla entisöity AE-27 luovutetaan virallisesti Lappeenrannan linja-autonäyttelyn yhteydessä vuonna 1985. Kori-tehtaan puolesta luovuttajana on markkinointipäällikkö Osmo Heimola ja vastaanottajana auton haltija tj. Tarmo Laine Espoon Auto Oy:stä.

Kuva: Hannu Laitinen



Eräs pieni, mutta merkittävä tapahtuma järjestettiin vuonna 1996, jolloin Matti Viitaniemi luennoi historiankirjoituksesta pienelle joukolle yhdistyksen jäseniä. Voidaan sanoa, että juuri tämän luennon suoranaisten seurauksena syntyi kirja "Markalla Möysään".

Vuodesta 1994 lähtien on vuosittain järjestetty talkoot silloin hankitulla kolmen linja-auton tallilla Loimaan Karhulassa. Samantyyppisiä talkoita on sittemmin järjestetty myös Helsingin Viikissä, jossa oli useampi bussi säilytyksessä. Myös Iitin Vuolenkoskella on siivottu yhdistykselle hankittua kahden auton tallia ja sen ympäristöä.

Diailtoja on järjestetty muutaman vuoden ajan. Kerran kuussa kokoonnutaan vain katselemaan vanhoja ja uusia diakuvia linja-autoista. Näistä leppoisista jutustelutuokioista on tullut hyvin suosittuja ja niinpä iltoja onkin ruvettu kutsumaan "hömppäilloiksi" juuri vain ja ainoastaan linja-autonkuvista koostuvan ohjelman vuoksi. Toki kuitenkin hyvässä mielessä.

Viime aikoina heti kevään koittaessa huhtikuussa olemme tutustuneet vanhoihin ja uusiin bussivarikoihin. Ensin kierrettiin Helsinkiä ja lähiympäristöä, sitten mentiin jo kauemmaksi, Hämeenlinnaan, Tampereelle, Turkuun, Lahteen ja Jyväskylään. Vielä on paljon kohteita käymättä. Näillä retkillä emme tutustu niinkään varikoiden toimintaan vaan kartoitamme eri paikkakuntien linja-autohistoriallisia paikkoja. Usein voidaan vain sanoa, että tässä oli sitä ja tätä, vaikka paikalla on nyt kerrostalo tai

silta. Pyrimme aina saamaan mukaan myös paikakunnan "vanhoja tietäjiä", koska heillä on elävää muistitietoa paikoista ja tapahtumista.

Museolinja-auto AE-27

Aina vuoteen 1988 asti yhdistyksellä ei ollut kuin yksi oma linja-auto, jo aiemmin mainittu Porin Linjat Oy:ltä saatu Volvo B615/Wiima M-59. Bussin tarina jatkuu sikäli, että Espoon Auto Oy:n silloinen toimitusjohtaja Tarmo Laine etsi sopivaa museoautoa entisöitäväksi yhtiön edustustarkoituksiin. Yhdistys taas ei voinut myydä "lahjahevostaan" ja niinpä päädyttiin molempia osapuolia tyydyttävään ratkaisuun, että yhdistys pysyy auton omistajana ja Espoon Auto Oy:stä tulee auton haltija. Bussi vietiin Wiimalle entisöitäväksi ja sieltä asiantuntevasti entistetty linja-auto valmistui sopivasti vuoden 1985 Lappeenrannan linja-autonäyttelyyn. Autoa esiteltiin näyttelyvieraille ja luovutettiin virallisesti Wiimalla Espoon Auto Oy:n toimitusjohtajalle Tarmo Laineelle. Aikanaan Espoon Auto Oy siirtyi Espoon kaupungin hallintaan, jolla ei ollut käyttöä museoajoneuvolle ja niinpä omistaja sai autonsa takaisin hienosti kunnostettuna.

Lisää museobusseja

Myös toinen yhdistyksen oma linja-auto on Espoon Auto Oy:n luovuttama Volvo B57/Wiima M-68 kaupunkiauto. Hyvin vähän ajettu ja hienokuntoinen bussi (ACU-206) oli taltioitu tulevaisuuden museobussiksi, mutta kaupan myötä Espoon kaupungille joutunutta autoa ei tarvittu, ja sekin lah-



Loimaan Karhulassa sijaitseva entinen Kyrön Linja Oy:n tallirakennus tontteineen siirtyi SLHS:n omistukseen vuonna 1994.

Tallin kunnostukseen saatiin avustusta ja sillä rahalla rakennus maalattiin, katto kunnostettiin ja maapohjaa parannettiin.

Kuva: Hannu Laitinen

joitettiin tammikuussa 1989 SLHS:lle. Tämä auto on ehdolla Linja-autoliiton, Mobilian ja SLHS:n kaavailemaan kansalliseen linja-autokokoelmaan, johon tullaan hankkimaan bussi joka vuosikymmeneltä.

Kolmaskin yhdistyksen bussi tuli samasta talosta, nyt kyseessä oli entinen Paikallisinjat Oy:n numero 22 (ULX-922), Scania BF111/Kutter 9 lähiliikennebussi. Auton luovutti SLHS:lle Espoon Auto Oy:n toimitusjohtaja Sakari Ärilä helmikuussa 1991.

SLHS:n kalustomäärä kasvoi kiivaasti 1990-luvulla. Marraskuussa 1991 tehtiin pääkaupunkiseudulla suuri yrityskauppa, jossa Oy Liikenne Ab -konserni jaettiin Koiviston Auto Oy:n ja Vantaan Liikenne Oy:n kanssa. Kauppa sisälsi myös kaksi vanhahkoa bussia, jotka oli säilytetty tulevia aikoja silmäläpäitään. Koiviston Auto Oy:n toimitusjohtaja Martti Tommola luovutti punaisen Liikenne Oy:n numero 167 (BGP-92) Volvo B635/Wiima M-64 yhdistykselle marraskuussa 1991.

Volvo-Auto Oy tarjosi SLHS:lle yhtä bussia talletettavaksi jälkipolville. Isosta vaihtoautovalikoimasta valittiin Boxer 300 -korinen bussi, jonka oli vuonna 1977 tilannut Nurmeksen Auto Oy. Samoihin aikoihin yhtiö kuitenkin myytiin Kainuun Liikenne Oy:lle, joten bussi palveli koko ikänsä uutta yhtiötä, vaikka olikin maalattu entisen yhtiön väreihin loppuun asti. Näissä väreissä se myös saatiin yhdistykselle ja on niissä edelleenkin.

Jo pitemmän aikaa olimme ihastelleet Ahvenanmaalla hyvin säilyneitä vanhoja linja-autoja. Saarella tuli busseihin vähän kilometrejä eikä siellä suolattu teitä talvella, joten autoilla oli hyvät mahdollisuudet säilyä hyväkuntoisina pitkään. Lokakuussa 1993 SLHS:lle luovutettiin kaksi bussia Ahvenanmaalta, Sundqvists Buss Ab:n Volvo B57/Autokori Oy "Airisto" ja Williams & Co:n Scania-Vabis/Ajokki. Edellinen on vuosimallia 1968 ja jälkimmäinen vuodelta 1966.

Lauttakylän Auto Oy myytiin keväällä 1994 Koiviston Auto-konsernille ja siinä yhteydessä myös entinen Kyrön Linjojen talli Loimaan Karhulassa päätyi konsernin omistukseen. Yhtiölle tarpeettomana SLHS osti nimellisellä hinnalla kiinteistön ja tontin. Kolmen "pilttuun" tallissa tuli kaupan mukana myös kolme museotarkoituksiin varastoitua autoa. Volvo B58/Kutter 7 vuodelta 1969, Volvo B57/Kutter 8 vuodelta 1974 ja tankkausauto Austin FG-K-40 vuodelta 1965. Myöhemmin hiukan epäkuntoinen Kutter 8 vaihdettiin toiseen museobussiin maaliskuussa 1994. Vaihdoissa saatiin P. Nurminen Ky:n Vanaja LE-6-50/Lahti-puukorilla.

Marraskuussa 1994 Kuopion Liikenteen Volvo B58/Kuopion Liikenne -korilla siirtyi lahjoituksena yhdistyksen omistukseen. Vuosimallia 1973 oleva auto on myöhemmin kunnostettu ja maalattu yhtiön ja auton alkuperäisiin väreihin. Helmikuussa 1995 Sundqvists Buss Ab lahjoitti yhdistykselle Volvo B58/

Mobilian kanssa yhteistyössä järjestettävä Linja-autopäivä elokuun ensimmäisenä sunnuntaina on muodostumassa perinteiseksi joka-vuotiseksi tapahtumaksi. Mobilian vuosinäyttelyn teemaa noudatteleva linja-autopäivä on ollut menestys.

Kuva: Timo-Pekka Lange



Kutter 8 turistibussin. Autossa on Teijon Tehtaan kokoama Volvo-alusta ja edelleenkin bussi on rekisteröity Ahvenanmaalle, joten siinä säilyvät alkuperäiset ÅL-kilvet numeroltaan 45.

Yhdistyksen omistukseen päätyi myös Pohjolan Liikenteelle vuonna 1960 valmistunut Volvo B 72507/Wiima M-59. Vaiherikkaan "elämäntyön" tehnyt bussivanhus luovutettiin yhdistykselle vuonna 1994. Järviseudun Linja Oy:ltä on saatu lahjoituksena kaksi samanlaista Ajokki -korista linja-autoa, joista toinen jatkoi matkaansa Viroon ja toinen, Scania B80/Ajokki 5000A on SLHS:n omistuksessa ja säilytettävänä. Joulukuussa 1998 yhdistys otti säilytysvastuun Tampereen Liikennelaitoksen ensimmäisestä nivelautosta, numero 300 vuodelta 1977. Bussissa on Volvo B5855 -alusta ja Wiiman N-201-kori.

Matka-Autot Oy:n toimitusjohtaja Risto Heinonen luovutti yhdistyksen haltuun Oy Trafora Ab:n koritehtaalla valmistuneen ensimmäisen täyspitkän linja-auton. Valmistusvuosi oli 1975 ja alustana Volvo B5860. Luovutus tapahtui kesäkuussa 1999.

Tämän vuosituhannen puolella yhdistyksen "lavasto" on kasvanut vielä viidellä linja-autolla. Helmikuussa 2001 vastaanotettiin ensimmäinen Suomessa rekisteröity Scania K112 (vuonna 1982) Kutter 9SS -korilla ja O. Vilkkas Oy:n "vinttikoiira" maalauksessa, jotka luvattiin säilyttää. Elokuussa

Karhun Liikenne Oy lahjoitti yhdistykselle hyväkuntoisen Volvo B5860/Wiima M-300 bussin vuosimallia 1976 ja marraskuussa 2001 saatiin hyvin kunnostettu Leiniön Liikenne Oy:n Scania-Vabis B7663/Wiima M-68. Kesällä 2002 hankittiin vielä kaksi linja-autoa Lahden Autokori Oy:n alumiinikorilla vuosilta 1976 ja 1977, alustana Scania B80 ja Volvo B57.

Näiden kaikkien museolinja-autojen hoitajana on Timo-Pekka Lange operoinut ansiokkaasti ja toistaiseksi on hyvin pystytty hoitamaan autojen säilytys ja käyttökunnossa pitäminen. Jonkin verran busseja on myös kunnostettu yhdistyksen toimesta. Airisto/Volvoon ja Vanaja/Lahtelaiseen on teetetty korikorjaukset ja maalaukset, mutta näin suuruunsa entistämiprojekteihin eivät yhdistyksen varat oikein riitä. Odotamme aikoja parempia.

Valokuvat

Varsinaista valokuva-arkistoa yhdistyksellä ei ole. Jonkin verran kuvamateriaalia on kertynyt eri lähteistä, lähinnä lahjoituksia. Ne ovat viimeisten vuosikymmenien valokuvia ja toistaiseksi ne säilytetään omina kokonaisuuksinaan samoin kuin negatiivitkin, joita on kertynyt runsaasti yhdistyksen säilytettäväksi. Yhdistyksen jäsenillä on paljon hyvää kuvamateriaalia ja sitä on ollut mahdollisuus kiittäävässä määrin käyttää mm. Hetkun tarpeisiin. Myös Mobilian ja ELKA:n kuvakokoelmia on yhdistyksen avulla pystytty kartuttamaan. Yhdistyk-



Kesäretkellä vuonna 1994 pääsimme tutustumaan Raimo O. Honkasen säilyttämiin ja entisöimiin museobusseihin Mikkelissä. Vanhojen hienojen bussien näkeminen lämmitti kaikkien retkeiläisten mieltä.

*Autot vas.
Oldsmobile/Helko
vm. 1937, Volvo LV
128D/Kaipio vm.
1947, Volvo LV
85D/Autokori Oy
vm. 1938, Fargo
LFK 6-20/Ajokki vm.
1947*

Kuva: Hannu Laitinen

sen tarkoituksena ei ole tukeutua omiin arkistoihin, vaan tietää mistä saa apua tarvittaessa. Olemme pystyneet antamaan pyydettyä apua monen tutkijan ja julkaisun tarpeisiin.

Yhdistyksen toiminta yleisesti

Vuosien kuluessa yhdistyksen toiminnassa on ollut erilaisia jaksoja, jotka eivät ole niinkään näkyneet ulospäin. Alkuvuosina keskityttiin toiminnan vakiinnuttamiseen ja pääpaino oli kirjallisten tietojen keruu, lehden toimittaminen ja alan yrityksiin tutustuminen. Jäsenet tutkivat ja keräsivät tietoa itsenäisesti, yhdistys oli enemmänkin vain väline pitää yhteyttä toisiin harrastajiin. Kaikki yhdistystoimintaan liittyvät "pakolliset kuviot" hoidettiin tunnontarkasti. Tällä luotiin uskottavuutta jäsenistön keskuudessa ja ennenkaikkea ulospäin. Henkilövalinnoissa on koko yhdistyksen olemassaolon ajan onnistuttu hyvin. Mitään toimintaa vaikeuttavia laiminlyöntejä ei ole tapahtunut, on siis koko ajan menty eteenpäin. Näillä edellytyksillä jo 1980-luvulla saatiin toiminta vakiintumaan ja yhdistystoiminnan rutiinit rullasivat omalla painollaan eteenpäin.

Päämäärät oli kuitenkin asetettu korkeammalle. Nyt oli huomattu, että yhdistyksellä on tulevaisuutta ja mahdollisuuksia vaikuttaa alan historian talentamisessa monin tavoin. Tässä vaiheessa aivan

tietoisesti aloitettiin yhdistyksen uskottavuuden ja arvostuksen kohottaminen. Tähän pyrittiin hoitamalla kaikki yhdistyksen ulkopuolelle suuntautuva toiminta mahdollisimman hyvin. Tiedotusta lisättiin painattamalla esite, jossa tuotiin esille yhdistyksen toiminta ja tavoitteet. Näkyvyyttä lisättiin osallistamalla LAL:n liittopäivien linja-autonäyttelyihin. Mobilian toiminnassa olemme olleet näkyvästi mukana. Nämä toimenpiteet tuottivat tuloksia ajateltua nopeammin. Tässä yhteydessä on myös mainittava yhdistyksen "passiivinen jäsenhankinta". Tämä tarkoittaa, että annamme tietoa yhdistyksestä, mutta jätämme henkilön tai yhteisön omaan harkintaan päätöksen liittymisestä. Emme siis millään muotoa "painosta" liittymiseen. Tulokset ovat olleet hyvät. Vuosittain eronneita jäseniä on hyvin vähän. Tämä vähentää myös työtä, jota liittymisen ja eroamisen aiheuttaa jäsenasioita hoitavalle yhdistyksen toimihenkilölle. Vakaa ja aktiivinen toiminta on luonut paljon uusia hyviä suhteita alan päättäviin elimiin ja yrityksiin. On vain osattava pitää saavutetut asemat ja jatkettava samalla linjalla.

Yhdistyksen taloudelliset voimavarat ovat rajalliset. Jäsenmaksutuotot riittävät toiminnan pyörittämiseen, lehden kustantamiseen ja pieniin panostuksiin museoautohin, julkaisuihin yms. Sensijaan tietotaitoa ja henkistä pääomaa yhdistyksen 700 jäsenellä on runsaasti. Tämän pääoman hyödyntäminen kaikilla yhdistyksen toiminnan sektoreilla on tulevaisuuden haaste.

Lauttakylän Auto Oy:n Reo/Kaipio vm. 1928 oli ajokkinamme vuonna 1991, kun teimme kesäretken Huittisissa. Silloinen puheenjohtajamme Matti Markkula (toinen oik.) oli oppaana. Kuvassa retkeläiset museobussin vierellä ruokatauolla idyllisessä vanhassa maalaispihapiirissä.

Kuva: Hannu Laitinen



Nyt yhdistys on vakiinnuttanut asemansa yhtenä varteenotettavana vaihtoehtona linja-autoalan historian tallettajana. Tästä näyttönä on parikymmentä museotarkoituksiin säilytettyä linja-autoa, kirjallista tietoa on tallennettu alan museoihin ja tietoa historian tallentamisesta on jaettu yrityksiin. Yhtenä tulevaisuuden tavoitteena olisikin, että pystyisimme auttamaan yrityksiä niiden historian-tallennus pyrkimyksissä. Halua tähän olisi, mutta ai-neelliset voimavarat puuttuvat.

Tulevaisuus suuntaviivat

Menemättä sen tarkemmin yksityiskohtiin, tulevaisuus tuo mukanaan paljon haasteita. Lähtökohdat ovat hyvät, vakaa talous ja aktiivinen toiminta antavat paljon mahdollisuuksia. On vain osattava käyttää niitä oikein hyväksi. Yksi jo säännöissä mainittu asia on jäänyt muuta vähemmälle, nimittäin yhteydet toisiin vastaaviin yhdistyksiin Suomessa ja myös ulkomailla. Tähän on kyllä hyvät perustelut, on haluttu hoitaa omat asiat ensin vakaalle pohjal-le, jotta olisimme valmiit tasavertaiseen toimintaan suurempien ja organisaatioiltaan vahvempien järjestöjen kanssa. Toistaiseksi ei myöskään ole tullut vastaan konkreettisia aiheita, joissa olisimme voineet yhteistyötä laajemmin harrastaa. Historiatiedon kerääminen ja tallentaminen on perinteisesti ollut yhdistyksessä tärkeämpää kuin linja-autojen entisöinti. Siksi yhdistys ei ole tuntenut olevansa

”mobiliisti-yhdistys”, eikä ole liittynyt Suomen Autobiilihistoriallisen Seuran alayhdistykseksi. Siksi yhdistyksellä ei ole omaa museotarkastustoimintaa. Pienempää epävirallista toimintaa kyllä on ollut mm. eri mobiliisti-yhteisöjen, raitiotie- ja rautatieharrastajien kanssa.

Yhteistyö linja-autoalan järjestöjen, yritysten, koritehtaiden ja maahantuojiin kanssa on sujunut hyvin, tällä linjalla on hyvä jatkaa. Alaan läheisesti liittyvien museoiden kanssa yhteistyö on sujunut moitteitta, mutta kaikkien edellämainittujen kanssa on paljon mahdollisuuksia yhteistyön kehittämiseen ja tiivistämiseen.

Meidän – kuten monen muunkin asian eteenpäin vieminen vaatii rahaa, siksi olisikin tutkittava kaikkia mahdollisuuksia, millä saisimme toimintaamme lisää rahallista tukea. On varmasti tutkimusprojekteja nyt tai tulevaisuudessa, jossa yhdistyksen tietämys olisi tärkeää. Tämän suuntaisen mahdollisuuksien kartoittaminen on yksi lähiaikojen tehtäviä.

Jälkipolville säilytettäväksi aiottujen museoautojen hankinta ei enää ole yhdistykselle ongelma – päinvastoin. Ongelma on paremminkin hyväkuntoisten sopivien bussien valinta, jotta ne täyttäisivät säilytettävillä autoille asetettavat vaatimukset. Tehtävänä tänä päivänä onkin etsiä kaikki vaatimukset mahdollisimman hyvin täyttävä yksilö ja



Auto- ja tiemuseo Mobilian kanssa olemme tehneet yhteistyötä koko Mobilian toiminnan ajan olemalla yksi taustayhteisöistä. Kuvassa Mobilian moderni museorakennus ja linja-auto Scania-Vabis B71/Ajokki vuodelta 1957

Kuva: Hannu Laitinen

käydä neuvotteluja sen saamiseksi säilytettävien bussien joukkoon. Näin saisimme tulevaisuutta ajatellen mahdollisimman edustavan kokoelman vanhoja hyväkuntoisia linja-autoja. Näissä asioissa yhdistyksen ja sen jäsenten tietämys on parasta Suomessa.



25 -vuotis luettelot

Tutustumiskäynnit (Exkursiot):

1978	29.08	Pohjolan Liikenne Oy (pääkonttori, Helsinki) Oy Wiima Ab, Vantaa
1979	26.10	Ajokki Oy, Tampere Tampereen Kaupungin Liikennelaitos
1980	17.10	Lahden Autokori Oy, Kabus Oy, Nastola/Lahti
1981	21.08	Oy Kutter Ab, Espoo
1982	24.09	Oy Sisu Ab, Hämeenlinna (Vanaja)
1983	30.09	Oy Delta-Plan Ab, Lieto Matka-Autot Oy, Parainen (Trafora Oy)
1984	28.09	Oy Wiima Ab, Vantaa
1985	18.10	Ajokki Oy (uusi tehdas), Tampere
1986	27.09	HKL (Varha - Koskela - Ruskeasuo), Helsinki
1987	25.04	STA (Kevätkokous), Helsinki
1988	22.04	Tampereen Kaupungin Liikennelaitos
1989	21.04	Espoon Auto Oy (kevätkokous), Espoo
1990	05.10	Lahden Autokori Oy, Nastola
1991	13.04	P. Koivisto, Nuutajärvi (kevätkokous)
1991	25.10	Carrus Oy Lieto/Askaisten Auto Oy, Turku

1992	25.04	Järvisen Liikenne Oy, Sysmä (kevätkokous)
1992	15.08	Nurmijärven Linja Oy, Nurmijärvi
1992	02.10	Koiviston Auto Oy, Lahti
1993	24.04	Förbom Oy (kevätkokous), Turku
1993	08.10	Carrus Oy, Vantaa
1993	23.10	Ahvenanmaa, Sundqvists Buss
1995	13.10	HKL Varhan varikko, Helsinki
1996	11.10	Lahden Autokori Oy, Nastola
1996	16.11	STA, Helsinki (syyskokous)
1997	10.10.	Carrus Oy Tampere, Mobilia, Kangasala
1998	16.10	Carrus Oy, Lieto
1999	09.07	Postin museobussit, Toijala ja KLHS:n bussit Kylmäkoskella
1999	08.10	Carrus Oy Helsinki (Wiima)
2000	20.10	Kiltokori Oy, Kausala ja Koiviston Auto-yhtymä, Lahti
2001	21.04	Lahden Autokori Oy (kevätkokous)
2002	20.04	Carrus Oy Turku (kevätkokous)

"Jälkijoulut"

1989	13.01	Turuntien Motelli (Illanistujaiset)
1990	13.01	Turuntien Motelli (Illanistujaiset)
1991	19.01	24 tunnin risteily (M/S Isabella)
1992	18.01	Turuntien Motelli (Illanistujaiset)
1993	05.01	Risteily Tukholmaan (M/S Mariella)
1994	17.01	Risteily Tallinaan (Kristina-Cruises)
1995	19-21.01	Risteily Ruotsiin, mm. Tukholma, Hölö
1996	18-20.01	Risteily Ruotsiin, mm. Linjebuss ja Swebus Tukholmassa
1997	16-18.01	Risteily Ruotsiin, mm. Södertälje Scania Museo
1998	16-17.01	Risteily Tallinaan, pari bussivarikkoa
1999	04-05.01	Risteily Vaasasta Uumajaan, Linjebussin Uumajan varikko
2000	06-08.01	Risteily Viroon, Tallinna, Haapsalu, Kuressaari, Rapla, ym.
2001	18-20.01	Risteily Ruotsiin, Katrineholm
2002	24-26.01	Risteily Ruotsiin, Uppsala, SL-museo
2003	25-26.01	Risteily Ahvenanmaalle, Røde Orm ja Sundqvists Buss

**Kesäretket:**

1983	20.08	Tampere - Ruovesi - Orivesi - Kangasala - Tampere (Paunun Sisu)
1984	25.08	Helsinki - Suomenoja - Snappertuna - Tammisaari - Fiskars - Suomenoja (Someron Linjan Volvo)
1985	17-18.08	Ahvenanmaa (Williams Volvo -53)
1986	23.08	Salo - Teijo - Salo (Vainion Liikenne Oy:n Volvo)
1987	22.08	Helsinki - Keuruu - Petäjävesi - Helsinki (Töysän Linja Oy)
1988	18-21.08	Ruotsi, mm. Malmköping, Mariefred, Tukholma, autona MTC-44, Järvisen Liikenne, Lahti/Vanaja
1989	19.08	Hailuoto, Oulun Automuseo (Oulun Automuseon Sisu/Wiima)
1990	12-14.08	Karjalan kannas (Sakkola) autona ACU-206
1991	11.08	Huittinen (Lauttakylän Auto Oy) autona Reo vm. -28/36
1992	30. 4 -3.5	Viro, mm. Tallinna, Pärnu, Tartto ja Lavassaare, autona UXL-922
1992	22-26.06	Ruotsi, mm. Scania (Södertälje ja Katrineholm), Volvo (Skövde ja Borås). Autona SBH-898
1993	28-30.06	Savo-Pohjanmaa, mm. Kuopio, Iisalmi, Ylivieska, Ruovesi
1993	3-6. 09	Tunga Rally, Uppsala-Södertälje
1994	27-29.06	Kymenlaakso - Etelä-Savo, mm. Kotka, Lappeenranta, Imatra, Mikkeli, Lahti
1994	28-30.08	Visby (M/S Isabella)
1995	23.04	Risteily Tallinaan (Tallink)
1995	26-29.06	Pohjanmaa - Haaparanta, mm. Jyväskylä, Paavola, Oulu, Simo, Tornio, Haaparanta, Raahen jne.
1995	26-27.08	Ahvenanmaan retki, (Nauvo - Gattby - Kökar - Åland)
1996	24-27.06	Kainuu, mm. Kajaani, Kuhmo, Kostamus, Joensuu, Sulkava, ym.
1996	16-18.08	Viro, Saarenmaa,
1997	22-27.06	Norjan matka, mm. Mora (Ruotsi), Hamar, Lillehammer, Oslo, Säffle (Ruotsi) ym.
1997	16-17.08	Viipurin retki, mm. Viipuri, Enso, Johannes, Koivisto
1997	12-14.09	Tunga Rally, Södertälje
1998	22-25.06	Vakka-Suomen retki, mm. Hanko, Kemiö, Turku, Rauma, Pori, Lavia ym.
1998	08-11.08	Latvian matka
1998	11-13.09	Tunga Rally, Vesterås - Södertälje
1999	25-30.06	Tanskan retki, mm. Tukholma, Kööpenhamina, Odense, Aabenraa, Silkeborg, Göteborg ym.
1999	27-29.8	Viron Hiidenmaa, Saarenmaa
1999	10-13.09	Tunga Rally, Enköping - Södertälje
2000	26-28.06	Etelä-Pohjanmaan matka, Pori, Närpiö, Vaasa, Oravainen, Lapua, Seinäjoki ym.
2000	25-27.08	Ahvenanmaan retki, (Kustavi - Brändö - Åland)
2001	24-29.06	Lapin retki, Oulu, Tornio, Kaaresuvanto, Tromsö, Kittilä, Rovaniemi, Pudasjärvi, Iisalmi ym.
2001	24-26.08	Viron retki Tallinna, Tartto, Viljandi ym.
2001	07-09.09	Tunga Rally, Enköping -Södertälje
2002	23-26.05	Tunga Rally Göteborgissa
2002	24-28.06	Laatokan kierros, Petroskoi, Pietari, Viipuri
2002	30.8-1.09	Lauttojen Matka, H:ki - Tallinna - Paldiski - Kappellskär - Eckerö - Kumlinge - Turku

Muut tapahtumat:

1993	07.08	Kangasala, Mobilia, Veteraaniliinjan-autoajo. 27 vanhaa bussia mukana.	2001	29.09	Bussivarikot Turussa
			2002	13.04	Bussivarikot Lahdessa
1994	05.06	Minkiö, Museorautatien liikennekauden avajaiset	2002	12.06	Jyväskylän bussinäyttely (LAL:n liittopäivät)
			2002	04.08	Linja-autopäivä Mobiliassa
1996	27.04	Historiankirjoitusseminaari	2002	20.09	Oulun paikallisliikennepäivät ja Paavola
1997	17.05	Orimattilan rompetori			
1997	12.06	Vaasan bussinäyttely (LAL:n liittopäivät)			
1997	11.11.	Taljan (Liikenneturva) valistuselokuvien katselu, Kannelmäki			
1998	27.03	Illanvietto seuran 20 vuotisen taipaleen kunniaksi, Nupurin Kartano, Espoo			
1999	16.05	Orimattilan rompetori			
1999	09.06	Kotkan bussinäyttely (LAL:n liittopäivät)			
1999	18.07	Museobussit Minkiöllä			
2000	11.01	Espoon Auto-ilta, diakatselua ym.			
2000	01.04	Bussivarikot pääkaupunkiseudulla I			
2000	06.06	Joensuun bussinäyttely			
2000	29.07	Bussivarikot pääkaupunkiseudulla II			
2000	28.10	Bussivarikot pääkaupunkiseudulla III			
2001	07.04	Bussivarikot Hämeenlinna ja Tampere			
2001	12.06	Porvoon (Haikko) bussinäyttely (LAL:n liittopäivät)			
2001	12.08	Linja-autopäivä Mobiliassa			

Diailat (Hömppäillat):

2000	Syksy	09.10, 06.11 ja 04.12 Concordia Bus
2001	Kevät	09.01, 06.02, 06.03, 04.04 ja 02.05 Ruskeasuolla
2001	Syksy	05.09, 03.10, 07.11 ja 12.12 Ruskeasuolla
2002	Kevät	09.01, 06.02, 06.03 ja 03.04 Ruskeasuolla
2002	Syksy	23.09, 14.10, 18.11 ja 16.12 Ruskeasuolla
2003	Kevät	14.01, 11.02, 11.03, 08.04 ja 06.05 Ruskeasuolla



