

AA

ARTTURI ANTTILA OY

1924-1984

SLHS:n digitaalikirjasto:

- N:o 1 Linja-autoliikenteen harjoittajat Suomessa**
2 painos 1987
Hannu Laitinen ja Kai Sillanpää, SLHS 1987
- N:o 2 Linja-autokuvasto 1950-1992**
Jouko Nykänen, SLHS 1993
- N:o 3 Ruposen ruskeitten autojen
kolmikymmenvuotinen taival**
Pentti S. Kärmeniemi, 1958
- N:o 4 Artturi Anttila Oy 1924 - 1984**
Raimo Lilja
-



Suomen Linja-autohistoriallisen Seura ry.

www.slhs.fi

Tämä kirja on digitalisoitu Suomen Linja-autohistoriallisen Seura ry:n toimesta ja kaikkien kirjan tekijänoikeuksien omistajien tietten ja suostumuksella.

Kirja on kuvien ja tekstin sisällön puolesta täysin alkuperäisen mukainen tätä sivua lukuunottamatta.

Artturi Anttila Oy

1924 - 1984

Raimo Lilja

Alkusanat

Mukaansa tempaavaa on ollut perehtyä Artturi Anttilan liikenneryityksen ja sen työn jatkajan Artturi Anttila Oy:n vaiheisiin. Pelkistä asiakirjoista olisi syntynyt varsin valju kuva. Sävyjä on ilmaantunut mukaan sitten, kun haastatteluin ja muistikuvien näkymää on elävöitetty.

Lausun parhaat kiitokset tuesta tietojen hankkimisessa rouva Signe Anttilalle, liikennepäällikkö Antti Tähtiselle, varatuomari Kimmo Aspille, toimitusjohtaja Heikki Pihlavalle, varatoimitusjohtaja Arto Anttilalle, entiselle matkahuollon hoitajalle Osmo Mäenpäälle sekä Artturi Anttila Oy:n yhteistyötoimikunnalle.

Erityisen kiitoksen haluan suunnata toimitusjohtaja Heikki Pihlavalle, joka on paitsi isällisen vakaasti antanut arvokkaita ohjeita tämän kuvauksen kirjoittamisessa myös tarkistanut asiasisällön ja laatinut kaikki tämän kirjasen taulukot. Valokuva-aineiston kokoamisesta ja valinnasta suurin kiitos kuuluu varatoimitusjohtaja Arto Anttilalle. Piirrookset ja kannet ovat arkkitehti Maija Anttilan käsialaa.

Myös kirjapainon väelle lausun kiitokset kärsivällisestä yhteistyöstä tämän kirjasen toteuttamisessa.

Kankaanpäässä 2. elokuuta 1984



Raimo Lilja

Lukijalle

1920-luvulla syntyi kehittyvän teknologian ansiosta eräitä kokonaan uusia toimialoja, joista linja-autoliikenne muodostui erääksi tärkeimmistä. Ihmisten maailmankuvan laajentumisen myötä syntyi halu matkustaa. Siellä missä vesiteitä ei ollut ja rautateitäkin harvassa, se saattoi tapahtua vain hevosvetoisin menetelmin. Automobiilin alkumuodoista tuotekehitty jouskoliikenneväline - omnibus - ”onnikka” - linja-auto - löysi kasvualustan tästä maaperästä.

Kokonaan uusi toimiala innosti monia yrittämään. Valtakunta oli laaja ja tilaa riitti. Ylivoimaisiksi käyneet vaikeudet keskeyttivät kuitenkin monta hyvää yritystä. Loppujen lopuksi vain harva niistä, jotka oivalsivat alan mahdollisuudet, sai yrityksensä kehittymään ja elämään meidän päiviimme asti.

Artturi Anttila oli eräs, joka onnistui. Hän, niin kuin moni muukin alalle ryhtyneistä, valitsi toimintakentäkseen oman maakuntansa ja ryhtyi toteuttamaan sen väestön toiveita, josta itsekkin oli lähtöisin. Tämä taas aiheutti sen että vaikka lähtöviiva jokaiselle yrittäjälle oli sama, oli edessä oleva tie joko leveä ja suora tai kapea ja mutkainen.

Pohjois-Satakunta kuuluu nykyisinkin maan kehitys alueisiin ja oli sitä moninkertaisesti 1920-luvulla. Vähäisen ja siitäkin yhä vähenevän väestön matkustustarpeiden tyydyttäminen merkitsi siis kapeaa ja mutkaista elämänuraa. Vastoinkäymisten kohtaamisesta ja vaikeuksien voittamisesta oli tuleva uuden yrittäjän elämänmuoto.

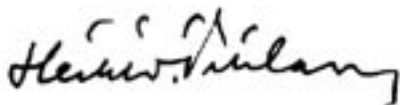
Tämä on pieni kirja ja pieni kertomus tästä yrittäjästä ja hänen luomastaan yrityksestä. Kirja ei paljon kerro toinen toistaan seuraavista menestyksen ja jatkuvan kasvun päivistä. Se kertoo koruttoman ja arkisen tarinan sitkeästä yrittä-

misestä, jonka vuosikymmenien kuluessa on monesti pitänyt muuttua peräänantamattomaksi itsepäisyydeksi, jotta vuorenkorkuiset vaikeudet kyettäisiin voittamaan ennen seuraavien saapumista.

Toki myönteisiäkin asioita vuosikymmeniin sisältyy. Yrityksemme on saanut nauttia suurenmoisesta tuesta ja luotamuksesta. Linja-automme ovat kuljettaneet matkustajia miljoonittain, yrityksemme palveluksessa on ollut satoja henkilöitä ja niinkään sadat liikeyritykset, järjestöt, laitokset ja viranomaiset ovat olleet kanssamme yhteistyössä. Esitämme nöyrän kiitoksen kaikille kuuden vuosikymmenen ajalta. Erityisesti arvostamme omaa henkilökuntaamme, joka yleensä pitkään jatkunein työsuhtein on ollut mukana sekä pienissä iloissa että suurissa suruissa.

Linja-autoliikenteen tulevaisuus yksityisenä yritysmuotona on tänä päivänä erittäin uhanalainen. Omaan harkintaan perustuva palvelutarjonnan säätely ei, niinkuin liiketoiminnassa yleensä, ole läheskään aina mahdollista. Joukkoliikenteen suunnittelu kiinnostaa monia sivullisia ja sitä tehdään voimaperäisesti toimialan ulkopuolella asiantuntijoita kuulematta ja olosuhteita tuntematta. Yhteiskunnallinen määräysvalta on voimistumassa ja joukkoliikennepalvelujen edellytetään olevan saatavilla sielläkin mistä sen tarvitsijat puuttuvat.

Kuusi vuosikymmentä on takanapäin. Montako edessä?



Heikki Pihlava
toimitusjohtaja

Näin se alkoi

Eräänä keväisenä päivänä 1924 otettiin perunansiementä itämään Ananias Anttilan talossa Kankaanpään Lohikosken kulmalla. Lyyli-tytär joutui kuitenkin pitämään toimeensa pienen tauon, sillä hänen 23-vuotias veljensä Artturi täytenä yllätyksenä kotiväelle toi pihaan linja-auton, Porista käytettynä velaksi ostetun.

Se oli Ford ja ohjaimissa istui ahlaislainen Väinö Järvinen, joka myöhemmin toimi vuosikymmenet kauppiana Kankaanpään Vihteljärvellä. Artturilla ei itsellään vielä ollut ajokorttia, joka siihen aikaan jo vaadittiin. Fordin omapaino oli 1150 kiloa eli kookkaan nykyaikaisen henkilöauton verran ja kantavuus tuhat kiloa. Autossa ei ollut lainkaan ikkunoita, vaan tuulet pääsivät tuivertamaan auton läpi. Auton kuomukatto oli nurkkapilareiden varassa.



Artturi Anttilan keväällä 1924 hankkima ensimmäinen auto oli Ford, 'Wiiksi-Hoppa', jonka matkustamossa ei ollut ikkunoita lainkaan. Katto oli ja tietenkin kattoteline.

Artturi Anttila hankki auton kuljettaakseen sillä kankaanpääläisiä torikauppiaita ja muitakin ihmisiä lähiseutujen markkinoille ja toripäiville. Fordin sivuseiniä kiertävälle penkille mahtui 12 istujaa ja tavaraa keskilattialle ja katolle uskomattomat määrät.

Ja sumeilematta kattokuormaa lastattiinkin. Tuloksena oli kapean ja korkean auton muuttuminen entistäkin kiikkerämmäksi. Seurauksena oli ainakin yksi kunnan kaatuminen Hakkurin mutkassa Kankaanpään Jyllinmäessä. Auton katolla oli tuhti lasti Porin torille menossa olleita saaveja, varpuluutia ja muutakin tavaraa. Pahimmissa ahteissa piti väki komentaa pois autosta ja viedä auto mäen päälle peruuttamalla, kun peruutusvaihteessa oli edullisempi voimanvälitys kuin ykkös-vaihteessa.

Linja-auton piti olla valmis kuljettamaan mitä hyvänsä. Siihen aikaan ei näet ollut muita kyytejä. Kankaanpään ainoa vuokra-auto oli kestikievarissa Päivikkeellä. Yksityisiä autoja oli muutama, niistä huomiotaherättävin nimismies Grönroosin ”kipeenkeltainen” avoauto. Parilla kaupaliikkeellä - Luomalla ja Osuuskaupalla - oli kuorma-autot, joista Oskari Luoman 1922 hankkima oli paikkakunnan ensimmäinen.

Erikoisin kuorma, jonka Artturi Anttila sai Fordilla Poriin viedäkseen, oli paikkakunnan pastorin maallinen tomumaja. Arkku köytettiin katolle ja varovaisen matkanteon lomassa Artturi kävi sydän pamppaillen köysiä tiukentamassa. Porista vainajan viimeinen matka jatkui junalla kotiseudun multiin.

Talven tullen liikenne lakkasi. Avoseinäisellä autolla se olisikin ollut vilpoisaa eikä teitäkään vielä aurattu, joten keli-rikon jälkeinen routakausi oli viimeinen mahdollisuus auttaa markkinoille menijöitä matkustuspulmissa. Talven tultua he saivat istahtaa taas hevosen rekeen niin kuin ennenkin.

Nuoren Artturin ensimmäinen tehtävä kuljetusalalla oli osunut jo 1918 kevättalveen. Isänsä Ananias Anttilan talosta piti antaa sotaan hevonen. Kun kukaan muu ei suostunut lähtemään sille kuskiksi, tehtävän joutui ottamaan 17-vuotias Artturi.

Rauhan koitettua Artturi pääsi jatkamaan rippikoulun jälkeen aloittamaansa nahkurin oppia. Väinösen verstaassa kirkon vieressä hän opetteli parkitsemaan nahkoja. Mieli paloi Saksaan oppiin, mutta nahkojen käsittelyssä käytetyn kalkin vahingollinen vaikutus silmiin sai Artturin luopumaan tuumasta. Kalkkia oli kerran roiskahtanut Artturin silmään niin pahoin, että silmä himmeni toista harmaammaksi. Sen näkökyky säilyi kuitenkin ennallaan.

Ajokortti tiukassa

Markkinamatkojen teko siis loppui lumentuloon syksyllä 1924. Nahkurin urasta luopunut Artturi tähtäsi nyt uudessa ammatissaan eteenpäin. Hän meni helmikuun alusta 1925 Poriin Magneettoliike Kipinän verstaaseen töihin ja alkoi samalla käydä Kipinän autokoulua. Ajokortin saamisen ehtona oli kahden kuukauden palvelu verstaassa.

Kansakunnan kohtalonvuosien jäljiltä maassa tarvittiin vielä matkalupa ja tällaisen Artturi sai 22. maaliskuuta 1925. Luvan turvin Artturi sai liikkua kaikilla luvallisilla seuduilla Suomessa. Kun paperiin liitettäväksi ei ollut valokuvaa, merkittiin siihen tuntomerkit: pituus 168 senttiä, tukka tummanruskea, silmät siniset, ei partaa ja pieni arpi otsassa.

Autokoulun päästötodistus Artturi Anttilalle annettiin 6. toukokuuta 1925. Kaikki alkoi olla kunnossa ja papereineen Artturi marssi nimismies Grönroosin puheille saadakseen ajokortin. Mutta nimismiespä ei antanutkaan korttia. Ei antanut sittenkään, vaikka Artturi esitti harmaantuneen silmänsä näkö-

PÄÄSTÖTODISTUS

Magneettoliike Kipinän Autokoulusta Porissa

Frans Matturi Anttila

lle

— joka tätä ennen esittämänsä todistuksen
mukaan on työskennellyt — konepajassa *ni*
on syntynyt *lok* kuun *5* päivänä *1900* ja on ol-
tuaan tässä Autokoulussa *4* viikkoa, nyt suorittanut koulun kurs-
sin täydellisesti. Kouluajaltaan on hän osoittanut *hyvän*
käytöksen, *hyvän* huolellisuuden ja *hyvän* tark-
kaavaisuuden, ja on hänen tietonsa ja taitonsa arvoitettu seuraavasti:

Auton rakenteen tunteminen *hyvä*

Auton ohjaus *hyvä*

Auton hoito *hyvä*

Katu- ja ajosääntöjen turteminen *hyvä*

Porissa, *Touko* kuun *6* päivänä *1925*.

Toivo Hakkarinen
Kouluin johtaja.

Toivo Hakkarinen
Ohjausopettaja.

Magneettoliike Kipinä piti Artturi Anttilaa kolme kuukautta mont-
tööriippilaana ja samalla Artturi suoritti autokoulun.

kyvystä tamperelaisen silmälääkärin todistuksen sekä raittiudesta, siivoudestaan ja rehellisyydestään kunnallislautakunnan sinetillä ja lautakunnan esimiehen Julius Rytilän sekä kahden naapurin Wäinö W. Saaren ja Artturi Lohivirran allekirjoittaman kirjallisen todistuksen!

Toukokuu 1924.

Ette Frans Artturi Anttila, jonka me allekirjoittaneet perheenakolaita: vaimo olemme tuntevat useampia vuosia, on ehdottomasti raitis, täten todistamme hänen pyynnöstään, vaimokseen varten.

Kankaanpäässä, Heinäk. 3 p. 1924.

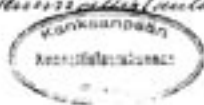
Wäinö W. Saari
naapuri.

Artturi Lohivirta.
naapuri.

Ette naapurit ja ystävä Julius Rytilä ovat todistaneet, että tässä todistuksessa mainittu Anttila on vaimokseen varten vaimokseen ja raitis, täten todistamme hänen pyynnöstään, vaimokseen varten.

Kankaanpäässä, Heinäk. 3 p. 1924.

Julius Rytilä.
Kunnallislautakunnan esimies



Näinkään arvovaltainen kuntoisuustodistus ei saanut Kankaanpään nimismiestä vakuuttumaan Artturi Anttilan kelpoisuudesta linja-auton ohjaimiin. Porissa paperia uskottiin.

Tulikivenkatkuinen keskustelu 1. kesäkuuta 1925 nimismiehen kansliassa ei saanut Artturia lannistumaan ja luopumaan tuumastaan. Neuvokkaana miehenä Artturi marssi siitä paikasta pappilaan, otti muuttokirjat Poriin ja katso: ajokortti heltisi uudessa kotipaikassa entisillä papereilla heti! Niin tuli liikennöitsijä Anttilasta porilainen, vaikka hän koko ajan asuikin Kankaanpäässä. Takaisin Kankaanpäähän Artturi muutti kirjansa vasta jouluaattona 1937, kun uusi väestökirjalaki pakotti olemaan kirjoilla siellä, missä todellisuudessa asuikin.

Kokeilu kannusti jatkamaan

Ratkaisevan askeleen kohti säännönmukaista joukkoliikennettä Artturi Anttila otti 20. huhtikuuta 1925. Artturi pani vetämään liikenneluvan tai oikeastaan kaksi. Poliisipäällikön todistuksen mukaan ”asianomaiselle virastolle” oli lähetetty lupahakemus ”ammattimaisen autoliikenteen harjoittamiseen linjalla Kankaanpää-Pori ja Kankaanpää-Tampere.”

Kahta päivää aikaisemmin Ford oli siirtynyt lopullisesti Artturin omistukseen. Torikauppiailta ansaitut kyytimaksut eivät kauppaan riittäneet, mutta Tapalan isäntä lainasi auton hinnasta puuttuneet rahat, kun Ananias-isä tuli takaamaan.

Torikauppiaitten kuljetus oli onnistunut vielä varsin ylimalkaisen elinkeinoilmoituksen perusteella, mutta kaiken kansan kuljetukseen vaadittiin jo vuonna 1922 annetun asetuksen mukaan liikennelupa taksoineen ja aikatauluineen.

Artturi Anttilan aloittama liikenne on yhä toiminnassa olevista Satakunnan toiseksi vanhinta. Muutamaa kuukautta aiemmin aloitti Vihtori Ojala. Ensimmäinen Kankaanpäähän linjaliikenteen ulottanut oli porilainen Anton Lönngren, sit-

MAGNEETOLIIKE

KIPINÄ

TAAVI HOSKINEN
Post. Puhelin 781

Autojen ja Moottorikulkuneuvojen
kauppa

Pori Suht. kassa 11 p:nä 1925.

Uusi Ford
1. V. 1925 Ford
reijon rekisterinumeron 1574
tunnusmerkki P. 1574. Tämän tehdyin
E. Anttilan nimeä ja herra Arturi
Suht. table. Kankkaanpään pitäjän Kan-
kaanpään kirjasto.

Käytä se pois kuin et ole.

E. Anttila.

Anttilat:

Uusia Kankkaanpään

C. V. Helin.

Artturi Anttilasta tuli ensimmäisen autonsa omistaja tällä luovutus kirjalla, joka tehtiin vuosi sen jälkeen, kun Artturi Anttila oli liikennöinnin aloittanut.

temmin Antti Louhima. Hän liikennöi 1922 umpikumirenkailla varustetulla kuorma-autosta muokatulla kulkuneuvolla Porin ja Kankaanpään väliä. Tämä liikenne oli kuitenkin loppunut jo ennen kuin Artturi Anttila aloitti.

Artturin Ford lähti joka arkiamu, kuutena päivänä viikossa, Osuusliike Kansan edestä Kankaanpäästä kello 6 aamulla paitsi toripäivisin vasta yhdeltä iltapäivällä. Paluu Porista tapahtui päivittäin yhdeltä iltapäivällä Oy Agrokseen pihasta, toripäivisin luonnollisesti myöhemmin.

Molemmat lähtöpaikat olivat mahdollisimman keskeisiä. Matkanteko kesti pari tuntia suuntaansa, joten parannus työpäivän mittaiseen hevoskyytiin nähden oli olennainen.

Ensimmäiset toimitukset

Maaherranviraston myöntämä liikennelupa Porin ja Kankaanpään välille annettiin 12. elokuuta 1925. Näin oli nuoren liikennöitsijän toiminta joka suhteessa va kiintuneella ja luvallisella pohjalla.

Linjaluvan välille Kankaanpää-Tampere Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö myönsi 3. elokuuta 1925. Tätä liikennettä ei kuitenkaan voitu aloittaa mo nestakaan syystä. Ensinnäkin matka oli pitkä ja tie huono. Artturi Anttila ei uskonut tällä välillä riittävän matkustajia niin paljon, että sen takia olisi kannattanut jättää päivittäistä Porin matkaa ajamatta edes yhtenä päivänä viikossa. Molemmat luvat oli anottu ja myönnetty autokohtaisesti Fordille.

Aviopuolisokin löytyi linja-autosta

Kun Artturi Anttila syksyllä 1925, tarkemmin sanoen 25:ntenä syntymäpäivänään 5. lokakuuta ajoi väkeä Porista Kankaanpäähän, nousi Porissa kyytiin muuan säkyläläinen neitonen. Tämä 16-vuotias Signe Lehtola oli tulossa Kankaanpäähän Osuusliike Kansaan työhön. Kun kahta viikkoa myöhemmin osuusliikkeessä oli juhlat, Artturin ja Signen katseet kohtasivat tavallista tiheämmin. Hitaasti mutta varmasti kehitys johti kymmentä vuotta myöhemmin solmittuun avioliittoon.

Uusia autoja ja uusia linjoja

Ensimmäisellä autollaan Artturi Anttila liikennöi vajaat kolme kesää. Heinäkuussa 1926 Artturi haki Turusta uuden Chevroletin ja vanha Ford meni vaihdossa. Siitä sai 6 000 markkaa eli viidesosan uuden auton hinnasta. Lisäksi käsirahana Artturi antoi 5 000 markkaa, mutta loppu 31 950 markan kauppahinnasta jäi velaksi vuoden maksuajalla.

Chevroletin voima ja varustus sekä jo alkaneet teiden talvi-auraukset mahdollistivat liikennöimisen läpi talven 1926-27. Ensimmäiset aurat olivat niin sanottuja latuauroja, jotka puhdistivat lumesta vain raiteet. Kärkiaurojen käyttö yleistyi vasta 1930-luvulla. Kahden auton kohtaaminen hevospelleille rakennetuilla maanteillä oli juhlallinen toimitus, jossa tarvittiin lumilapioita ja hyviä hermoja. Tiehöylät olivat vasta 1930-luvun lopun ylellisyyksiä.



Artturi Anttilan toisessa linja-autossa oli jo näköä ja kokoa. Tämä Chevrolet hankittiin 1926 ja sillä voitiin liikennöidä myös talvella.

Seuraava autokauppa keväällä 1928 laajensi jo liikettä. Uusi International, johon sovittiin rakennettavaksi 20 hengen kori, maksoi 127 000 markkaa josta kaupantekohetkellä Artturilla oli antaa 60 000 heti ja loput jäi Ananias-isän ja Atte-veljen takaaman vekselin varaan. Auto sijoitettiin uudelle Porin-Honkajoen linjalle.

Kolmannen linjan Artturi Anttila sai syyskuussa 1929. Tämä lupa oli linjalle Pori-Siikainen-Karvia-Parkano-Ikaalinen. Käteisellä ostettu, hytillä ja kuormalavalla varustettu Chevrolet Truck palveli tällä linjalla pääasiassa tavaraliikennettä.



Linja-autoilla tehtiin myös tilausajoja varsin varhaisista ajoista alkaen. Tässä on Kankaanpään Menon pesäpallojoukkue lähdössä ollelumatkalle kesällä 1928. Vasemmalta Artturi Anttila, Matti Kuoppala, Kalle Fahler, Eemeli Männistö, Martti Halminen, Kalervo Lehtinen, Mauno Hakala, Arvo Männistö, Yrjö Hieta, Paavo Männistö, Fredrik Pajuniemi ja auton portailla Matti Aalto.



Artturi Anttilan kolmas auto oli International, jonka lokasuojilla tässä poseeraavat Artturi Anttilan pitkäaikainen kuljettaja Svante Yli-Hietala (vas.) ja velimies Taavi Anttila.

Autojen hankinta kävi jo jokavuotiseksi ilmiöksi varsinkin vähän käytettyjä sai varsin edullisesti, noin puoleen hintaan tuon ajan uushinnasta. Vuonna 1930 Artturi osti kaksi Internationalia, joista jälkimmäisen hän lunasti helsinkiläiseltä takuulaitokselta jonkun onnettoman ammattiveljen jäljiltä ”siinä kunnossa kuin se nyt on ja sitoutuu ostaja yli kauppahinnan suorittamaan Tampereen Autokoritehdas Oy:n korjauslaskun sekä mahdollisen vajavuokran. Kauppa oli tosi edullinen, vain neljännes uuden hinnasta kovan tinkauksen jälkeen. Tingitty hinta merkittiin musteella kauppakirjaan valmiiksi koneella kirjoitetun korkeamman hinnan tilalle.

Nyt oli kalustotilanne kohtalainen, tarvittiin vain tuloa tuottavia linjoja. Niinpä Artturi Anttila haki lupaa kahdelle

autolle linjalle Pori-Noormarkku-Pomarkku-Kankaanpää-Jämijärvi-Ikaalinen-Hämeenkyrö-Tampere. Helmikuussa 1932 lupa tuli kuitenkin vain yhdelle autolle ja linja sai ulottua vain Porista Kankaanpäähän niin kuin ennenkin. Kaluston puutteen takia aikanaan ajamatta jääneen Tampereen linjan olivat ehtineet vallata jo Tampereelta maaseudulle liikennöivät yrittäjät. Ministeriö nojasi päätöksensä muun muassa Linja-autoliiton lausuntoon.

Huhtikuussa 1933 Artturi Anttila hankki ensimmäisen kotimaisen autonsa Sisun. Tämä virtaviivainen ja pyöreäkulmainen komeus painoi peräti 4 800 kiloa ja sitä vei 65 hevosvoiman moottori. Istumapaikkoja oli 20 ja auton hinta 95 000 markkaa oli selvästi huokeampi kuin mitä tuon ajan ulkomaisille, lähinnä amerikkalaisille alustoille rakennetut autot maksoivat. Anttilan hankkima Sisu oli ensimmäinen Satakunnassa ja kolmas koko maassa.



Satakunnan ensimmäinen kotimainen linja-auto oli Artturi Anttilan 1933 hankkima Sisu. Tätä autoa ennen Sisun tehtaalta lähti vain kaksi muuta, joten Artturi Anttila oli valtakunnallisia edelläkävijöitä.

Linja-autoliikenteen läpimurto

Maakunnassa oli jo toistakymmentä liikennöitsijää tuohon aikaan ja Poriin perustettiin Oy Matkahuolto Ab:n toimipiste. Sitä hoiti 1933-41 Osmo Mäenpää joka oli pikku pojasta asti autellut linja-autonkuljettajia kauppa-asioissa. Tuohon aikaan kuljettajat usein saivat kaupunkiasioita toimitettaviksi. Matkahuollon perustamisen jälkeenkin kuljettajat hoitelivat kauppiaitten tavaratoimituksia ja näin takasivat tavaraliikennettä juuri omalle linjalleen. Eläkepäiviä Porissa viettävä Mäenpää muistaa Artturi Anttilan erityisesti siitä, että hän valppaasti huolehti matkustavaisten tarpeista, jotta nämä olisivat tyytyväisiä ja valitsisivat jatkossakin Anttilan vuorot kaupunkimatkojensa kyytineuvoiksi. Anttilalla oli silmiinpistävän hyvä maakunnan ihmisten tuntemus.

Vuoden 1933 aikana Anttilan henkilöliikenne laajeni Parkanoon. Myös Siikaisten ja Honkajoen linjoille ministeriö salli lisävuoroja.

Joulukuussa 1934 Anttila osti seuraavassa maaliskuussa toimitettavaksi sovitun tuon ajan suuriin autoihin kuuluneen REO 2. L 205:n, johon tuli 24 istumapaikkaa, kaksi ovea ja välisenä. Tämä amerikkalainen pitkien linjojen taivaltaksi tehty vaunu oli tuon ajan teiden johtotähti.

Loppuvuodesta 1935 oli jo tullut tarve saada lisää suuria autoja. G. R. Grundströmin Kassakaappitehdas Oy:ltä tilattiin 26 hengen kori Volvo-alustaan, jossa oli Hesselman-moottori, eräänlainen puolidiesel, joka käynnistettiin bensiinillä mutta joka teki varsinaista mätkää dieselöljyllä. Hintaa koko tällä järjestelmällä oli entisiin hankintoihin nähden rahanarvon alenemisen huomioon ottaenkin juhlallisesti, sillä alusta maksoi 128 000 markkaa ja kori lisäksi 45 000 markkaa. Kauppahinta sovittiin maksettavaksi vähittäin 5 000 markan kuukausierissä.



Oskari Bärlund oli ensimmäisiä Artturi Anttilan avukseen palkkaamia kuljettajia. Tässä amerikkalainen REO ja takana samaa maata oleva Chevrolet. Molemmat olivat arvostettuja merkkejä.



Arvo Manneroos kuljetti tätä puoli-dieselillä varustettua Volvoa, joka tässä on Kankaanpään torin varrella nykyisen Kestituvan edessä.

Kasvun vuosia

Seuraavat kolme vuotta olivat todellista maantien valtauksen kulta-aikaa. Artturi Anttila osti 1936-38 seitsemän Volvoa ja kaksi Sisua eli kolme autoa vuodessa. Kaikissa kauppoissa maksuehdot olivat saman tapaiset eli kori käteisellä ja alusta parin vuoden vähittäismaksulla ja autot jäivät maksamattoman kauppahinnan panttina myyjän omistukseen. Osa autoista tuli tietenkin korvaamaan vanhoja käytöstä pois jätettäviä autoja, mutta pääasiassa autot tarvittiin liikenteen laajentamiseen.

Ensimmäinen kymmenvuotiskausi 1924-34 Artturi Anttilan toiminnassa oli paisuttanut tyhjistä alkaneen liikenteen ulottumaan Porista jo peräti kuuteen kirkonkylään. Porista lähti 1935 jo seitsemän päivittäistä Anttilan vuoroa. Kaikki kulkivat Noormarkun ja Pomarkun kautta. Yksi kääntyi Honkakoskelta Siikaisiin, kolme jäi Kankaanpähän, kolme jatkoi Honkajoelle ja lisäksi Kankaanpäästä liikennöitiin Jämijärven kautta Parkanoon yhdellä vuorolla.

Hyvällä syyllä voitiin sanoa, että Artturi Anttila oli valloittanut Pohjois-Satakunnan maantiet. Myös pitkille linjoille Artturi Anttilan mieli halasi. Syksyllä 1935 Anttila haki linjaa Kristiinnaan ja kesällä 1936 Kurun Ruoveden, Vilppulan, Mäntän ja Keuruun kautta Jyväskylään. Linja-autoliiton Vaasan osaston vastustus kaatoi edellisen ja Jyväskylän osaston vastustus jälkimmäisen hankkeen.

Isoja ja pieniä kilpailijoita

Kaikkein kovinta kamppailua Artturi Anttila kävi Pohjois-Satakunnan teistä porilaisen Väinö Keto-Seppälän kanssa. Kaksi vahvinta porilaista liikennöitsijää nimittäin Keto-Seppälä ja Jalmari Niinikoski olivat hiljaisesti sopineet

keskinäiseksi välirajakseen Kokemäenjoen. Nämä Säköylästä kotoisin olleet toisensa jo poikasesta tunteet ja keskenään sukua olleet liikennöitsijät eivät halunneet olla toistensa onnen tiellä.

Oli itsestään selvää, että Keto-Seppälästä ja Anttilasta tuli Pohjois-Satakunnan johtava ”taistelupari”. Linja-autoliiton Porin osaston kokouksissa joskus sanan säilää käytettiin varsin sähköisesti. Kumpikin pani lähes kuukausittain linjalupahakemuksia vireille ja toistensa suunnitelmista selville päästäkseen he vierailivat ahkerasti ministeriössä ja virittelivät kiireen kaupalla vastavalkeitaan. Monet kerrat Linja-autoliiton Porin osasto joutui sovittelijan osaan

Paikallisista kilpailijoista Artturi Anttilan liikenteelle ei ollut suurtakaan vastusta. 1920-luvun lopulla ajoi kankaanpääläinen Iivari Loukkalahti isänsä ostamalla autolla Kankaanpäästä Poriin ja liikenteellä oli Anttilan kanssa samat lähtöajat. Sen ajan tavan mukaan liikennöitsijät olivat lähtöpaikalla hyvissä ajoin haalimassa kyydittäviä. Iivari Loukkalahti oli kehittänyt matkustavaisten palvelun niin pitkälle, että hänen äitinsä oli toripäivisin hyvissä ajoin ennen kello yhtä lähtöpaikalla vartioimassa ihmisten matkatavaroita, ettei niitä tarvinnut koko ajan kuljettaa mukanaan asioidessa. Mutta kun Artturi ajoi oman autonsa torin varteen, kaikki matkustavaiset riensivät tavaroineen hänen autoonsa ja -sinänsä kiittämättömästi - jättivät vartijan yksin...

Loukkalahti liikennöi vain vuoden. Uutena yrittäjänä sen jälkeen tuli mukaan Honkajoelta Poriin liikennöinyt kauppias Frans Leivo. Hänellä oli tapana rientää matkaan jo hie-man ennen kuin aikataulu oli ilmoitettu, jotta tien varteen kerääntyneet matkalaiset olisivat olleet paremmin poimittavissa. Artturi odotti määräaikaan asti ja sai täsmällisyydellä uskollisia asiakkaita. Kun matkaan oli päästy, mentiinkin Poria kohti niin vilkkaasti, että mukaan nousijoilta ei ennätetty

rahoja kysellä. Rahastus tapahtui vasta autosta poistuttaessa. Useimmiten Artturi sai kilpailijansa kiinni jo alkumatkasta ja pääsi loppumatkasta noukkimaan kyydittävät tien varresta. Leivon liikennöinti päättyi vararikkoon.

Monet olivat ne hetkittäin toimineet ”villi” autoilijat jotka eivät lupia hakeneet eivätkä aikatauluja tarvinneet. He yksinkertaisesti ajoivat laillisen auton edellä ja keräsivät kulkijat kyytiinsä. Taksoja heillä oli vara polkea, sillä veroja he eivät maksaneet eivätkä huomisesta huolta kantaneet. Jos tällainen laittomasti uransa aloittanut myöhemmin halusi laillistaa toimensa, Linja-autoliiton pitkämuistisuudesta oli tälle pyrkimykselle kiusaa. Kun useimmiten nämä vielä pyrkivät samalle reitille, missä olivat laittomuuttaan harjoittaneet eikä todellista liikennetarvetta ollut, lausunnot olivat järjestään kielteisiä. Kaikkein julmimman tuomion saivat ne, jotka autonsa ja linjansa myytyään pyrkivät uudella autolla samalle apajalle – tehdäkseen taas kannattavan kaupan.

Porin - Haapamäen rautatie valmistuu

Kesällä 1937 Anttila pyrki ulottamaan liikenteen Seinäjoelle asti, mutta Linja-autoliiton Seinäjoen osasto puolusti omiaan ja liikennelupa jäi saamatta. Vuosina 1933-38 tuli Pohjois-Satakunnan henkilöliikenteen kakun jakoon uusi suu. Porin-Haapamäen rautatie valmistui ja VR pyrki jopa syöttöliikenteen avulla valtaamaan liikennettä. Porista voi ostaa junalipun Honkajoen Lauhalaan asti. VR toi ihmiset kiskoja pitkin Kankaanpään ja Kankaanpään asemalta Honkajoen suuntaan jatkettiin VR:n linja-autolla. Tämä toiminta lopetettiin kannattamattomana muutaman viikon kokeilun jälkeen.



Porin–Haapamäen rautatien rakentamista seurattiin suurellajoukolla 1933. Artturi Anttilan autoja tarvittiin vielä arvovaltaisia vieraita kuljettamaan, sillä kiskoja ei oltu vielä laskettu junien kulkea.

Anttilan liikenteeseen rautatien tulolla oli perin vähän vaikutusta. Ihmiset eivät halunneet kävellä kilometrikaupalla liikekeskuksista radan varrella oleville liikennepaikoille. Kankaanpään ja Porin torien epäedullinen sijainti näiden paikkakuntien rautatieasemiin nähden piti hyvin linja-autoliikenteen puolta. Jos ihmiset olisivatkin itse jaksaneet kävellä, heillä oli kaupunkimatkoillaan runsaat kantamukset, joiden raahaaminen pitkiä matkoja ei olisi ollut helppo tehtävä.

Rautateiden mukaantulo kuljetusten hoitamiseen vaikutti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön lupapolitiikkaan. Ministeriö nojasi lupapäätöksissään paitsi Linja-autoliiton ja paikallisten poliisilaitosten lausuntoihin myös Valtion rautateiden lausuntoon. Niinpä jo ennen rautatieliikenteen alkamista 1936 Arturi Anttilan anomus saada jatkaa Parkanon linjaa Kihniöön asti hylättiin tarpeettomana. Näin tapahtui siitä huolimatta, että Kihniön kirkonkylästä oli tulevalle rautatieasemalle matkaa kymmenkunta kilometriä ja linja-autoliitto oli lupaa puoltanut.

Lisää liikennettä Pohjois-Satakuntaa ja Etelä-Pohjanmaalle

Kankaanpään oman sisäisen paikallisliikenteen nopein kasvu osui muutama vuoteen ennen sotia. Ajettiin Vihteljärvelle, Kuninkaanlähteen 1939 perustetulle virkistyskeitaalle, Rajasalon ja Venesjärven kautta Honkakosken asemalle, sekä peräti neljäksi päivässä Niinisaloon 1937 perustetuille kertausharjoituskasrmeille.

Pori—Pomarkku—Kankaanpää— Reservikasarmi—Parkano					
7,00	↕	Parkano	↑	16,00	
8,00	↕	Reservikasarmi	↑	14,45	
8,15	↕	Kankaanpää	↑	14,30	
9,00	↕	Pomarkku	↑	13,45	
9,40	↕	Pori	↑	13,00	
Sunnuntaina					
16,30	↕	Parkano	↑	1,15	
17,45	↕	Reservikasarmi	↑	24,45	
18,00	↕	Kankaanpää	↑	24,30	
19,00	↕	Pori	↑	23,00	

Matkustajille tiedotettiin Artturi Anttilan autojen kulusta erityisillä aikatauluvihkosilla. Tältä näytti yksi sivu vuoden 1938 painoksessa.

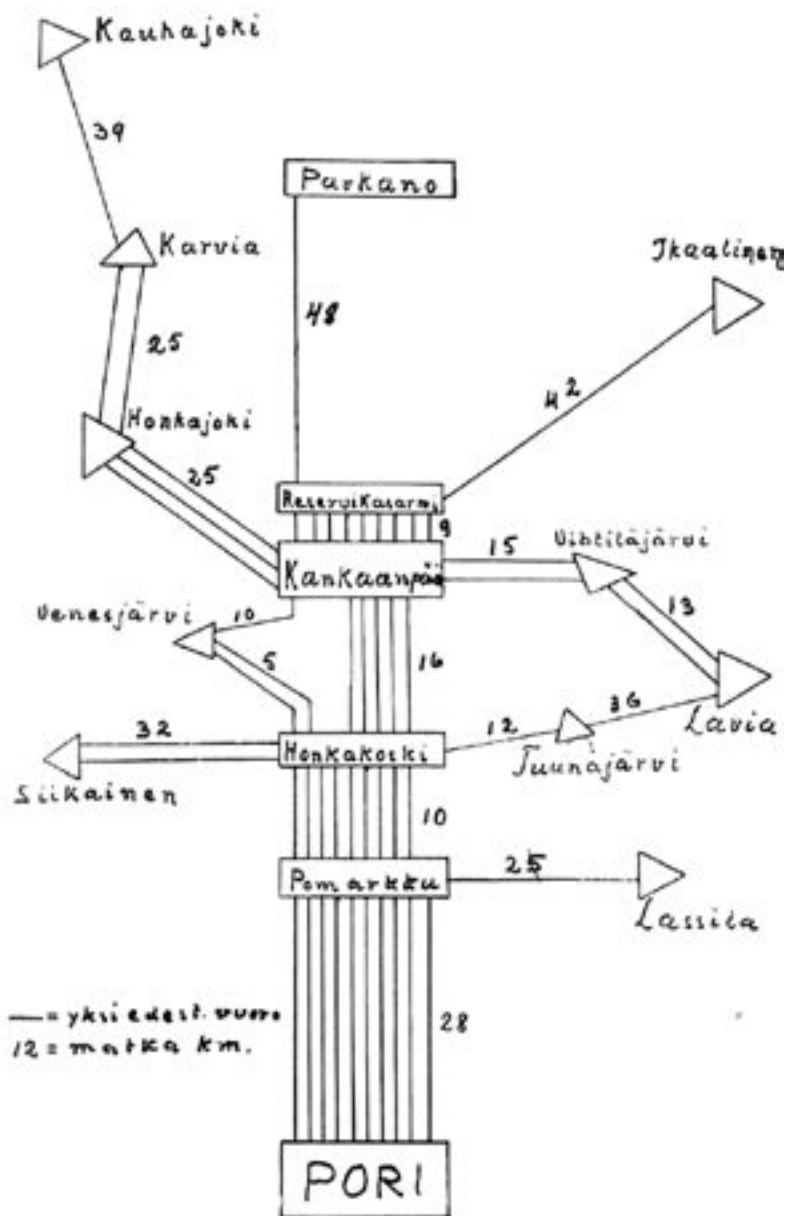
Ikaalisiin saatiin linja vuonna 1936 ja Laviaan vuonna 1938 kahtakin eri reittiä, Kankaanpäästä Vihteljärven kautta ja Honkakoskelta Tuunajärven kautta. Tiet olivat huonoja ja väkeä vähän, mutta periaatteesta tiet oli vallattava, jotta ote liikennekenttään säilyi. Vähäininkin liikennetarve oli pyrittävä tyydyttämään, vaikka se söikin yrityksen kannattavuutta. Jos et suostu asukkaiden pyyntöihin, joku toinen saattoi suostua...

Huhtikuussa 1938 maaherra salli yhden Honkajoen vuoron ajaa Karviaan asti ja heinäkuussa yhdelle Honkajoen vuorolle saatiin ministeriöltä jatkolupa Karvian kautta Kauhajoen asemalle. Porin paikallisliikenteen hoitoonkin Artturi Anttila otti osaa vähän aikaa ostettuaan auton, joka oli liikenteessä Porin ja Vähärauman välisellä linjalla, jolloin vastaava liikennelupakin siirtyi Anttilalle. Auto ja linja myytiin Eino Isotalolle.

Karvian varavankilan perustamisen jälkeen sinne syntyi runsaasti tavaraliikenteen tarvetta. Tätä Artturi Anttila lähti ratkaisemaan hakemalla linjaluvan sekaautolle, jossa muutamman matkustajapaikan lisäksi oli perässä lava samaan tapaan kuin kuorma-autossakin. Tällaiselle ”sekajunalle” myönnettiin lupa maaliskuussa 1939 ja lupa rajoitti matkustajapaikkojen määrän 13:een. Liiton lausunnossa pidettiin tosin seitsemääkin paikkaa riittävänä.



Vielä vuonna 1938 Artturi Anttila hankki sekä matkustajien että tavaroiden kuljettamiseen tarkoitetun ”sekajunan”. Tämä Volvo sijoitettiin Porista Karviaan ulottuneelle linjalle.



Artturi Anttilan linjakartta vuoden 1938 aikatauluvihkosessa näytti tältä. Jokainen viiva kuvaa yhtä edestakaista vuoroa ja numerot viivojen vieressä ilmaisevat paikkakuntien välimatkan kilometreissä.

Heikot tieolot harmina

Oman kuvansa paikallisliikenteen vaikeuksista antavat liikennelupiin kirjatut rajoitukset. Rajasalon - Venesjärven - Honkakosken lupaan liittyi ehdoton kieltö ajaa missään olosuhteissa ”omnibusautomobiilillä” Rajasalon sillalle ennen kuin se mahdollisesti uudelleen rakennetaan. Lisäksi viranomaisille jäi oikeus kieltää liikenne kokonaan kelirikon ajaksi.

Kuninkaanlähteen lupaan liittyi tieviranomaisen lausunnosta johtuen ehto, jonka mukaan ”osalla Kuninkaanlähteen tiehaara -Kuninkaanlähde olevat kolme heikkoaa puusiltaa ennen seuraavan ajokauden alkua luvansaajan toimesta vahvistetaan piiri-insinöörin hyväksymällä tavalla.”



Artturi Anttila kuvautti kaikki autonsa heti tuoreeltaan. Tässäkin vuodelta 1938 peräisin olevassa Sisussa on vielä koerekisterit. Ohjaimissa on liikennöitsijä itse.

Huoltokorjaamo Poriin

Liikenteen kasvu toi tarpeen perustaa oma huoltokorjaamo. Se rakennettiin Poriin ja valmistui keväällä 1938. Sen neljästä asentajasta eli monttööristä nuorimpana aloitti Antti Tähtinen, liikenneyhtiön nykyinen liikennepäällikkö, joka vuonna 1937 17-vuotiaana oli tullut rahastajaksi Honkajoen linjalle. Hän halusi uralla eteenpäin ja yhden talven rahastajana olon jälkeen hän pääsi opettelemaan asentajan tehtäviä. Antti Tähtinen muistaa, kuinka taitoa vaativaa oli esimerkiksi korjata moottoreita, kun laakerit oli valettava pronssista. Vaihdeettavat laakerit tulivat käyttöön vasta sotien jälkeen.

Raskaat sotavuodet

Talvisodan alettua syksyllä 1939 Artturi Anttila kutsuttiin tykistöjoukkoihin ja yritys jäi rouva Signe Anttilan johdettavaksi. Autot oli suurelta osalta otettu puolustuslaitoksen käyttöön ja kuljettajat kutsuttiin rajoja puolustamaan. Syksyllä 1939 Anttilalla oli liikenteessä jo 12 autoa. Helmikuun lopussa 1940 Signe Anttila anoi kuudelle nostoväkeen kuuluneelle kuljettajalle oikeutta jatkaa linja-autonkuljettajina koska ”liikenne tältä osalta on välttämätön liike- ja talouselämää palvelemaan.” Yksityisten kulkijoiden tarpeille ei olisi tietenkään korvaa kallistettu. Välikorjaus ratkaisi tämän hakemuksen hakijan eduksi, mutta vain tilapäisesti.

Porin-Haapamäen rautatie sai suosituimmuusaseman Pohjois-Satakunnan liikennetarpeen tyydyttäjänä. Vasta sota-aika saikin uuden rautatien henkilöliikenteen kunnolla viriämään, kun perinteistä linja-autoliikennettä ei ollut entisessä laajuudessa käytettävissä. Polttoainepula ei häirinyt koivuhaloilla tuotetun höyryvoiman kuljettamaa kiskoliikennettä. Pilkkeistä ja hiilista häikäpönttöjen avulla valmistettu hiilimonoksi-

di eli häkä vei sota-aikana myös linja-autoja. Anttilan autot saivat polttoaineensa pääosin omasta hiiltämöstä ja pilkkeitä tehtiin omalla tontilla Kankaanpäässä. Bensiiniä oli autoissa mukana vain pieni tilkka käynnistystä varten ja pahimpien mäkien varalle.

Katastrofi

Välirauhan aikana autot palasivat liikennöitsijöille. Anttilan uusiin kalusto oli Porista aamuisin lähtevien pitkien linjojen käytössä ja autoja säilytettiin Porissa yön yli oman verstaan yhteydessä olevassa tallissa. Kello yhdeltä aamu-yöllä 17. tammikuuta 1941 muuan ohikulkeva nainen havaitsi tulen olevan irti tallin sisällä oven edustalla. Hän joutui menemään pitkän matkan jalan kaupunkiin asti hälytystä tekemään, eikä tallia ja autoja saatu enää pelastetuksi. Tuli-



Tämä Oskari Bärlundin kuljettama Volvo oli viimeinen Artturi Anttilan ennen sotia hankkima linja-auto. Se lähti "sinne jonnekin" talvisodan ajaksi. Välirauhan aikana auto paloi Anttilan hallissa Porissa sattuneessa tuhoisassa palossa.

palon syytä ei koskaan saatu selville. Palossa tuhoutui viisi uusinta autoa ja pari vanhaa kunnostettavana ollutta. Menetyks oli sanoin kuvaamaton. Vain yksi autoista oli vakuutettu. Palaneiden autojen tilalle ei ollut mahdollisuutta saada uusia suurella rahallakaan, sillä maailmantilan-teen vuoksi tuonti ja tuotanto olivat säännösteltyjä ja autoteollisuus valjastettu maanpuolustusvalmiuden kohottamiseen.

Jatkosodan alettua Artturi Anttila joutui autojoukkoihin ja yritys vähine toimintamahdollisuuksineen jäi taas Signe Anttilan hoiviin. Palosta säästynyt kalusto joutui niin tyystin maanpuolustuksen käyttöön että vain yksi 26-paikkainen Volvo jäi liikenteeseen. Sillä ajettiin Porin-Karvian linjaa, joka jäi toimintaan sen vuoksi, että tässä vuorossa kuljetettiin postia. Kahta vaille kaikki Anttilan kuljettajat kutsuttiin isänmaata puolustamaan.

Nousu tyhjästä

Sodan jälkeen, kun Artturi Anttila ryhtyi jälleenrakentamaan yritystään, rakennusaineina oli muutama käytännössä lähes loppuun ajettu ja sotatanterilla ollessaan pahoin ränsistynyt auto. Nestemäistä polttoainetta ei saatu; ajettiin edelleen puukaasulla. Liikennöinti oli toivottoman tuntuista voimistelua.

Jostain kuitenkin onnistuttiin hankkimaan vuonna 1947 kaksi kuorma-auton runkoa ja niihin tehtiin oman väen voimin korit omassa, Kankaanpäähän samana vuonna valmistuneessa verstaassa. Palaneen Porin hallin raunioista oli kaivettu kaksi vielä joten kuten käyttökelpoista runkoa, ja niihinkin nikkaroitiin korit ja haalittiin moottorit. Toinen rungoista oli Reo ja toinen vuonna 1933 hankittu Satakunnan ensimmäinen Sisu, johon löydettiin Parkanosta melkein sopiva seka-auton hytti ja johon itse suunniteltiin uusi keula ja rakenettiin taakse

puinen tavarakoppi. Kovin kauniita lopputulokset eivät olleet, mutta ne kulkivat ja kuljettivat ja sehän oli pääasia.

Itse kyhättyllä keulalla varustettu seka-auto - lempinimeltään Ropponen - teki uskomattomia suorituksia. Eräänäkin toripäivänä tämä 8-paikkainen auto toi Kankaanpään torille 76 maksavaa matkustajaa ja rahastaja Jukka Katajamäki matkusti viimeiset kilometrit lokasuojan päällä, kun ei enää edes tavarakoppiin mahtunut.

Punainen kukko vieraili Anttilan kalustossa vielä sodan jälkeenkin. Laviassa Keto-Seppälän tallissa yöpynyt auto jäi liekkien nieltäväksi. Autoja oli sijoitettu halliin siten, että ulos voitiin saada vain Keto-Seppälän omat autot mutta Anttilan auto jäi palamaan hallin mukana. Sitäkään ei oltu vaikutettu.

Sodan jälkeisenä taloudellisesti vaikeana ja teknisiltä edellytyksiltään tukalana aikana ei ollut mitenkään mahdollista saada yritystä yhtä vakavaraiseksi kuin se oli ollut sotaa edeltävänä aikana. Taksat oli jäädytetty sotaa edeltäneelle tasolle ja rahanarvon heikkeneminen oli vienyt liikennöimiseltä taloudellisen pohjan lähes kokonaan. Sodan jälkeen kesti lähes vuosikymmenen, ennen kuin liikenne saatiin taas pyörimään kaikilla ennen sotia olleilla linjoilla. Vähin erin alkuun saatu uusien autojen hankinta nosti liikennöimisen teknisiä edellytyksiä, mutta taloudellista asemaa kohentamaan tarvittavaa taksojen tarkistusta ei säännöstelytalouden tiukkana aikana sallittu. Vuoteen 1954 mennessä oli autojen määrä saatu sentään nostetuksi jo 15:een.

Sodan jälkeen työmarkkinoilla elettiin levottomia aikoja. Työväenliikkeen osapuolten välinen taistelu oli omiaan kiristämään tunnelmaa. Vaikeissa oloissa ei ollut helppo sopeuttaa jo vakiintunutta liikennettä työehtosopimusten ja lainsäädännön kiristämiin työaikamääräyksiin. Liikkeen laajuudesta



Ensimmäinen Artturi Anttilan hankkima nokaton eli bulldog-mallinen auto oli samalla ensimmäinen laatuaan koko Satakunnassa. Auto ostettiin 1948.



siihen piti rakentaa uusi etupää. Siitä tuli alkuperäistä kulmikkaampi sillä kaarevan tuulilasin saaminen oli ylivoimainen asia.

huolimatta tilitysten tarkkailu oli vielä lapsenkengissä. Ennen sotia ei vhdelläkään satakuntalaisella liikennöitsijällä - Linjaautoliiton Porin osaston antaman lausunnon mukaan - ollut minkäänlaista matkalippujärjestelmää. Tarkkailun alettua 1950-luvulla olivat seuraukset surulliset. Vilpillisen toiminnan estämiseksi ryhdyttiin kehittämään luotettavia matkalippujärjestelmiä.

Menetyksistä raskain

Kevättalvella 1954 aina valppaasti toimintakenttensä liikennetarpeita seurannut ja kilpailijoittensa kunnioittama liikennöitsijä Artturi Anttila murtui raskaan taakan alle. Surusanoma 7. maaliskuuta jätti vastuun yrityksestä rouva Signe Anttilalle. Kolme alaikäistä lasta ja neljäs vielä syntymätön lisäsivät vastuun painoa.



Tämä menevän näköinen Sisu vuodelta 1950 kulki maanteitä yli miljoona kilometriä.

Varsin yleisesti arvioitiin, että yrityksen päivät ovat luetut. Sota-ajan seurauksena edelleenkin varsin ikäkulu kalusto ja varsin vaikea taloudellinen asema eivät toki olleetkaan mitenkään mairittelevat lähtökohdat. Yksikään työntekijä ei tässä tilanteessa kuitenkaan tehnyt lähtöä varmemman leivän ääreen. Jokainen teki hiljentyneenä omassa tehtävässään parhaansa ja yhteinen usko huomiseen yhdisti enemmän kuin vanhat kiistat erottivat.

Uuden osakeyhtiön ”vaaran vuodet”

Yrityksen käytännön asioiden hoitoa helpotti olennaisesti se, että rouva Signe Anttila oli kiinteästi ollut mukana toiminnassa. Yrityksen jatko rakennettiin osakeyhtiöpohjalle siten, että perustettuun Artturi Anttila Oy:öön tulivat osakkaiksi Artturi Anttilan kuolinpesän jäsenet. Rouva Signe Anttilalle tuli osakkeista puolet ja kahdeksasosa vielä syntymättömän lapsen varalle. Kolme lasta saivat kukin kahdeksasosan osakkeista. Toiminta osakeyhtiönä alkoi marraskuun alusta 1954.

Yhtiön hallituksen puheenjohtajaksi tuli alaikäisten lasten apuhoonajaksi määrätty varatuomari Kimmo Asp ja toimitusjohtajaksi rouva Signe Anttilan veli Arvo Lehtola. Yhtiön kirjanpitoa ryhtyi lyhyen välivaiheen jälkeen hoitamaan sivutoimisesti merkonomi Heikki Pihlava ja pitkään korjaamon työnjohtajana toimineen Eino Tervosen erottua yrityksen palveluksesta nimitettiin keväällä 1955 yhtiön liikennepäälliköksi Kauhajoen linjan kuljettajaksi edennyt Antti Tähtinen. Tarvittiin siis monta ihmistä huolehtimaan niistä tehtävistä, jotka olivat siihen asti olleet yksin Artturi Anttilan harteilla.



Toimitusjohtaja Arvo Lehtola (vas.) ja liikennepäällikkö Antti Tähtinen yhdessä lähtivät vetämään 1954 perustetun Artturi Anttila Oy:n käytännön toimintaa.

Varatuomari Kimmo Asp joutui tosi koitokseen jo ensimmäisessä Linja-autoliiton Porin osaston kokouksessaan. Kilpailijat epäilivät suuresti liikenteen jatkumisen mahdollisuuksia ja olisivat olleet valmiit järjestämään oman perinnönjakonsa Anttilan linjoista. Varatuomari Aspin määrätietoinen esiintyminen kuitenkin lopetti tämäntapaiset suunnitelmat.

Yrityksen taloudellinen asema vaati uuden vieraan rahoituksen saamista, sillä kalustoa oli pakko pystyä vaikeuksista huolimatta uusimaan. Uusi tilanne aiheutti sen, että velkojat olivat tavallista valppaampia eikä kaikkien siihenastisten rahoittajien luottamus uuteen yritykseen ollut täysin varauksentonta. Edessä oli rahoituksen hankkiminen Artturi Anttilan tilaamalle uudelle autolle. Se päätettiin lunastaa yhtiölle keinolla millä hyvänsä. Auttavan käden tässä tilanteessa tarjosi Kankaanpään Säästöpankki, josta tästä alkaen tuli yhtiön pää-

rahoittaja. Toiminnan jatkuvuus ei enää ollut vain vakuuttelelujen varassa. Myös käytännössä pystyttiin osoittamaan, että toiminta jatkuu. Tilanne oli kuitenkin niin vaikea, että kaksi seuraavaa vuotta jouduttiin tyystin pidättäytymään kaluston uudistamisesta. Vasta 1957 päästiin autojen uusimisessa tahtiin auto ja vuosi.

Vielä 1950-luku kokonaisuudessaan oli maantien valloituksen aikaa. Kilpailua käytiin voimaperäisesti. Aikataulukokouksissa saatettiin tuntikaupalla väitellä viiden minuutin muutoksesta. Samoilla alueilla liikennöivien kesken todellinen kilpailu käytiin juuri Linja-autoliiton osastojen kokouksissa, koska lupapäätöksissään ministeriö yleensä kunnioitti osaston kantaa. Erityisen tarkkaa huolta ministeriö piti siitä, että uusi liikenne oli kannattavaa eikä pudottanut pohjaa pois joltakin muulta saman alueen liikenteeltä. Ministeriö noudatti tässäkin suhteessa pääsääntöisesti osaston lausunnossa ilmennyttä kantaa.

Toimitusjohtaja vaihtuu

Lokakuun 19. päivänä 1959 yhtiö menetti toimitusjohtajansa, kun Arvo Lehtolan sydän sammui. Kahta viikkoa myöhemmin yhtiön hallitus nimitti uudeksi toimitusjohtajaksi 1. marraskuuta 1959 lukien yhtiön sivutoimisena kirjanpitäjänä toimineen Heikki Pihlavan. Samalla yhtiöön nimitettiin ensimmäinen päätoiminen liikennetarkastaja, johon tehtävään tuli Ikaalisten-Porin linjan kuljettaja Arvi Parsama.

Matkustajia siirtyy henkilöautoihin

Lähdettäessä 1960-luvulle saatiin kokea ensimmäinen suuri yksityisautojen hankinta-aalto, Tämä alkoi näkyä nja-autoliikenteen kannattavuudessa. Samaan aikaan maaseutu voimakkaasti autioitui, kun teollisuuden kasvu veti väkeä kaupunkiin. Toisaalta tästä seurasi työmatkaliikenteen tarvetta, mutta varsin pian kaupungeissa työskentelevät muuttivat sinne myös asumaan.

Kannattamattomiksi käyneiden liikenteiden vähenemiseen alettiin varautua. Kaikkein vaikein oli tilanne pienten teiden varsilla ja linjojen latvoilla. Matkustajat olivat muutamien teiden varsilta jo lähes kokonaan loppuneet.

1960-luvun puolivälin paikkeilla yhtiön liikenteen matkustajaluvut kääntyivät laskuun ja valmisteluja kannattamattomista osuuksista luopumiseen jatkettiin edelleen. Kun 1963 vielä oli kuljetettu lähes 1 150 000 matkustajaa, määrä putosi seuraavana vuonna vain runsaaseen 1 000 000:aan. Ajettu kilo-



Linja-autoja käytettiin muuhunkin kuin ihmisten kuljettamiseen. Viikko-Sanomien järjesti laajan mainoskampanjan, johon Olavi Haanpään (etualalla) ohjaama Anttilan auto osallistui.

metrimäärä pysyi ennallaan eli 1 600 000:na.

Loppupuolella 1960-lukua alettiin valtakunnassa jo yleisesti pelätä koko linja-autoliikenteen puolesta. Yksityisautoistuminen ja kaupungistuminen olivat pudottaneet vuotuisen matkustajamäärän Anttilan linjoilla lähelle 800 000:aa, kun se vielä vuosikymmenen alussa oli ollut lähes 1 200 000. Ajettu kilometrimäärä pysyi edelleen suurin piirtein ennallaan.

Kohti kannattavuutta pyrkiminen pakotti yhtiön lopettamaan Siikaisten ja Honkajoen välisen ja edelleen Vahonkyliin ulottuneen liikenteen. Saman kohtalon koki Karviasta Alkavaan harjoitettu liikenne.

Vaikka arkena kilpailtiin ankarasti, pyhäisiä hetkiä mahtui



merkkipäiväänsä viettävälle liikennöitsijä Vihtori Ojalalle. Tapaus ikuistettiin. Kukkakorin ympärillä ovat Jalmari Niinikoski (vas), Eino Isotalo, Vihtori Ojala, Pentti Ojala, Arvo Leppänen, Viljo Niinikoski, Kalle Rantasärkkä, Veini Jussila, Erkki Kirstilä ja Heikki Pihlava.

Ensimmäinen pikavuoro

Artturi Anttila Oy:ssä 1960-luvun alku merkitsi uutta suunnistautumista liikennepalvelujen tuotannossa. Yhtiön ensimmäinen pikavuoro aloitti liikenteen 9. joulukuuta 1961. Tämä pikavuoro samalla laajensi Anttilan liikennekenttää, kun linja yhdisti Satakunnan keskuksen Porin ja Etelä-Pohjanmaan keskuksen Seinäjoen kulkien reittiä Pori-Kankaanpää- Niinisalo- Karvia- Jalasjärvi- Seinäjoki. Aiemman vakiovuoron linja oli ulottunut vain Jalasjärvelle asti. Vielä edellisenä keväänä liikenne Karviassa oli ollut kelirikon takia noin viikon ajan poikki, joten vaikeisiin oloihin tämä uusi pikavuorokin sai valmistautua.



Ensimmäinen Anttilan pikavuoro aloitti 1961 ja linja ulottui Porista Seinäjoelle. Avajaismatkan tauolla ovat tässä levikkipäällikkö Otto Kiili (vas), kunnallisneuvos Eino Heikura, asemanhoitaja Alpo Ketomäki, varatuomari Kimmo Asp, Liikennetarkastaja Arvi Parsama, liikennepäällikkö Antti Tähtinen, toimitusjohtaja Heikki Pihlava sekä autonkuljettajat Vilho Lahjalahti ja Pentti Välimäki.

Joulukuussa 1963 aloitettiin vakiovuoro Pori-Virrat. Samalla lakkautettiin Kankaanpäästä Karvian ja Kihniön kautta Niskokseen ulottunut liikenne, ja Lavian ja Pomarkun väliä sekä Kairilan että Tuunajärven kautta kulkeneet vuorot.



Porin linja-autoasemalta lähdettiin 1962 seitsemän miehen ja auto voimin viemään matkustajia maakuntaan. Kuvaan ovat autonsa ryhmittäneet kuljettajat Veikko Alanko (vas), Jorma Saari, Aarne Tolvanen, Olavi Haanpää, Svante Yli-Hietala, Eino Mattila ja Vilho Välimäki.



Tämäkin kori on Anttilan oman verstaan tuotantoa. Käytetyn Vovoalustan päälle rakennetun korin kanssa samaan kuvaan ovi päässeet kuljettaja Veikko Alangon lapset.



Vuonna 1964 oli Artturi Anttilan aloittamaa liikennettä harjoitettu jo 40 vuotta. Juhlan kunniaksi kuvaan asettuivat ajokkeineen Veikko Alanko (vas), Pentti Välimäki, Aarne Tolvanen, Olavi Haanpää ja Toivo Anttila.



Ensimmäinen Scania-alustalle rakennettu linja-auto yhtiön hankittiin 1964. Korin on tehnyt Nummelan koritehdas.



vuodelta 1967 oli tuon ajan huipputyyliä.

Neljällä autolla kävivät Kankaanpään yhteislyseolaiset retkellä Norjan



Mo i Ranassa 1969. Kuljettajina tällä pitkällä matkalla olivat Eelis Kallio (vas), Väinö Kivistö ja Olavi Mattila sekä kuvan laivamatkalla ottanut Toivo Ranta.

Toimilupaoikeus muuttuu velvoitteeksi

Kulklaitosten ja yleisten töiden ministeriön autoasiain osasto muuttui vuonna 1970 Liikenneministeriön tieliikenneosastoksi ja samoihin aikoihin ministeriön lupapolitiikka joutui ankan arvostelun kohteeksi ja ministeriötä moitittiin vain liikennöitsijän keskinäisten kiistojen selvittelyelimeksi. Väitettiin, että ministeriö ei ole tehnyt eikä edes halunnut tehdä mitään ratkaisevaa joukkoliikenteen kehittämiseksi.

Vastavaikutus alkoikin näkyä lupapolitiikassa. Liikennöitsijät joutuivat vähitellen tilanteeseen, jossa ne velvoitettiin pitämään yllä matkustajien puuttuessa kannattamattomiksi käyneitä linjoja mikäli mielivät saada lupia niille linjoille, joissa matkustajia oli enemmän. Tultiin tilanteeseen, jossa sekä vuoromäärä että linja verkko olivat liian tiheitä kannat-



Ikaalisten linjalla matkustettiin vuodesta 1969 alkaen Scanian alustalle rakennetussa Kutter-korilla varustetussa linja-autossa. Kun Ikaalisten ja Kankaanpään välillä ei tuohon aikaan ollut vielä päällystettyä tietä, auto ei kaikkina päivinä pysynyt näin siistinä.



Nämä ovet kutsuvat väkeä vuonna 1973 hankittuun Scania/Kutteriin.

tavaan toimintaan. Kiistelyt saattoivatkin nyt kohdistua siihen, kuka joutuu ajamaan ja kuka pääsee eroon hiljentyneistä vuoroistaan.

Asetukseen ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä tuli vuonna 1976 lopullisesti säännökset siitä, millä perusteilla liikenteen saa lopettaa. Liikennetarpeen tulee olla täysin poistunut, liikennetarpeen pitää tulla tyydytetyksi jollain muulla korvaavalla liikenteellä tai yrityksen kokonaiskannattavuus on heikentynyt niin alhaiseksi, ettei yritys enää kykene kyseistä liikennettä hoitamaan. Kaikeksi onneksi Artturi Anttila Oy:ssä oli liikennöimistä ennätetty jo jonkin verran järkeistä ennen tämän asetusmuutoksen voimaantuloa.

Tämä säännös yhdessä jatkuvasti alenevan matkustuksen kanssa asetti erityisesti maaseudun perinteiset vakiovuorot ilmeiseen vaaraan ja niitä liikennöivät yritykset taloudelliseen ahdinkoon johtavalle tielle. Muun muassa lisääntynei-

den pikavuorojen imu saman reitin vakiovuoroista saattaa olla jo useita tunteja ja vaikuttaa yhä lyhyemmällä matkoilla. Vakiovuorot alkavat olla nykyajan ihmiselle jo liian hitaita. Artturi Anttila Oy:n toimitusjohtaja Heikki Pihlava näkee vakiovuorojen nopeuttamisen yhtenä linja-autoliikenteen keskeisenä lähiajan tavoitteena. Myös kaikkien joukkoliikenteen eri muotojen yhteistoiminnan kehittäminen on tärkeä tavoite. Ensimmäinen pysäkkiväli kohti parempaa palvelua olisi aikataulukausien yhdenmukaistaminen. Esimerkiksi yhteysliikenteen luominen ja säilyttäminen lentoliikenteeseen on osoittautunut lähes ylivoimaiseksi.

Koululaiskyydityksistä tärkeä tulolähde

Entisaikojen asiointimatkanteko oli vähentynyt ja linja-autojen penkkejä miehittivät nyt työssäkäypien ohella koululaiset. Ensimmäisen nousuaallon aiheutti kansalaiskoulu. Toinen koululaisliikenteen lisäys koettiin Artturi Anttila Oy:n linjoilla 1960-luvun lopulla, kun vanhoista maalaiskansakouluista merkittävä osa Kankaanpäässä niinkuin monessa muussakin kunnassa lakkautettiin. Sotien jälkeiset suuret ikäluokat olivat saaneet koulunsa käydyksi.

Koululaisliikenteen lisääntyminen tiesi jopa uusien vuorojen perustamista. Esimerkiksi linjoilla KarviaKauhajoki-Karvia ja Kankaanpäli-Verttuu-Kankaanpää perustettiin pääasiassa koululaisia palvelevat vuorot. Paitsi koululaiset myös varusmiehet alkoivat olla liikenteen merkittävä asiakasryhmä, tosin viimeksimainitut pääasiassa vain viikonloppuisin. Niinisalon varusmiehiä varten perustettiin erityinen vain varusmiehiä kuljettava lomavuoro reitille Niinisalo-Turku.

Peruskoulujärjestelmään siirtyminen 1970-luvulla ja kaiken yläasteen opetuksen keskittäminen kuntien keskustoissa oleviin kouluihin toi lisää käyttäjiä sekä aamuettä iltavuoroille, jotka erityisesti Kankaanpään kokoisessa keskuksessa ruuhkautuivat joka suunnasta samanaikaisiksi ja sitoivat lisää kalustoa. Tämän ohella samaan aikaan tapahtunut kertalipun käyttäjien jyrkkä väheneminen sai aikaan sen, ettei kokonaistulos kuitenkaan parantunut. Liikennetulot nousivat merkittävästi vähemmän kuin inflaatio eteni huolimatta siitä, että lyhyin väliajoin toteutetuilla taksankorotuksilla pyrittiin korvaamaan sekä öljykriisin että työmarkkinaratkaisujen tuomia kustannuslisiä. Pienehköjä supistuksia heikommin kannattaneilla linjoilla tehtiin koko 1970-luvun ajan.

Öljykriisi vauhdittaa liikennesupistuksia

Toukokuussa 1972 koettiin linja-autonkuljettajien valtakunnallinen 16 päivän lakko. Seuraavana vuonna maailmaa kouraisi öljykriisi, jonka heijastukset tuntuivat poltto- ja voiteluaineiden hintojen kohoamisena ja liikenteen kannattavuutta alentavana. Koko voimallaan seuraukset näkyivät vuonna 1974, jolloin Artturi Anttila Oy:n polttoainekustannukset kohosivat edellisvuodesta 49,6 %.

Kustannuspaineet alkoivat vaikuttaa toimintaan myöskin siten, että autojen keski-ikä nopeasti alkoi nousta. Kun se vielä 1967 oli ollut alle viisi vuotta, oli se vähin erin vuoteen 1978 kivunnut yli 7,5 vuodeksi. Ilmiö johtui yksinkertaisesti siitä, että toiminta ei tuottanut riittävästi, jotta kalustoa olisi voitu tarpeellisessa määrin uudistaa.

Kannattavuuden aleneminen näkyi välittömästi uusien autojen ostojen ja tilinpäätöksen poistojen pienenemisenä.

Peräti neljän viikon lakko huhti-toukokuussa 1977 aiheutti linja-autoliikenteelle koko maassa vakavia vaurioita. Pitkän lakon aikana kehittyi korvaavia liikkumismuotoja, joista ei luovuttu lakon loputtuakaan. Erityisen merkittävää oli työmatkaryhmien eli niin sanotun yhteisajon syntyminen, joka jäi pysyväksi. Matkustajamäärien palautuminen lähellekään entistä kesti useita kuukausia lakon jälkeen.

1970-luvun lopulla lakkautettiin kokonaan vakiovuoroliikenne Kauhajoen ja Jurvan väliltä. Erityisesti viikonvaihteiden työvoimakustannuksiltaan kalliita ajopäiviä oli kustannussyistä pakko vähentää muun muassa Porin-Niinisalon ja Pomarkun-Siikaisten väliltä. Samalla ryhdyttiin toimiin, jotta yhtiölle voitaisiin saada supistusten tilalle uusia tuottavia linjoja. Linjaautoliikenteen luonne oli entistä selvemmin terävöitymässä työ- ja koulumatkalaisten lähiliikenteeksi sekä toisaalta nopeaksi, mukavaksi ja kilpailukykyiseksi pitkien linjojen pikavuoroliikenteeksi. Kustannussäästöihin oli pyrittävä kaikin tavoin; niinpä vuosi 1979 oli viimeinen jolloin Artturi Anttila Oy:n linjoilta vielä voi löytää vakinaisen rahastajan.

Liikenteen kannattavuutta ja taksojen korotuspainetta keventävänä toimenä valtiolta ryhtyi vuonna 1978 osittain ja huhtikuusta 1979 alkaen kokonaan palauttamaan henkilölinjaliikenteessä käytetyn dieselöljyn valmisteveron takaisin liikenteen harjoittajalle. Toimenpide on huomattavasti edistänyt linja-autoliikenteen kilpailukykyä muihin liikkumismuotoihin verrattuna. Eräiden koululaisvuorojen erityiskorvausjärjestelmän lisäksi tämä on jäänyt toistaiseksi ainoaksi yhteiskunnalliseksi mukaantuloksi linja-autoliikenteen kustannusongelmien keventämiseksi.

Toimisto muuttaa ja uusi huoltokorjaamo rakennetaan

Yhtiön toimisto siirtyi joulukuun alusta 1968 Artturi Anttilan perikunnan omistamassa rakennuksessa olleista ahtaista tiloista uudelta linja-autoasemalta vuokrattuun huoneistoon. Toiminnan kannalta osuvampaa sijoituspaikkaa ei voisi kuvitella, joten yhtiön toimiston siirtämistä myöhemmin rakennettujen uusien hallitilojen yhteyteen ei edes ajateltu.

Rauhankadun varrella sijaitsevan, sodan jälkeen rakennetun huoltokorjaamon tilat olivat käyneet ahtaiksi ja vanhanaikaisiksi, joten uuden huoltokorjaamon perustamiseen oli varauduttava. Tätä varten hankittiin jo vuonna 1961 tontti Myllymäen risteuksen vierestä. Tämä tontti kuitenkin suunnitelmien muututtua myytiin vuonna 1971 Vatajankosken Sähkön kuntainliitolle toimitalon tontiksi.



Kankaanpään uusi linja-autoasema valmistui 1968. Joulukahvit voitiin juoda linja-autoaseman uudessa baarissa Mukan vuonna 1972 olivat lähes kaikki Kankaanpäässä toimineet Artturi Anttila Oy:n työntekijät, vasemmalta lukien Heikki Pihlava, Toivo Ranta, Jukka Seppälä, Antti Tähtinen, Mauno Mäntysalo, Aaro Syvänen, Aarne Tolvanen, Arto Anttila, Antti Sairio, Heikki Mäkisalo, Matti Sillanpää, Mikko Saarinen, Olavi Suhonen, Väinö Mustalahti ja Armas Luoma.

Vuodesta toiseen siirretyn ja entistä välttämättömämmäksi käyneen huoltokorjaamohankkeen toteuttamiseen ryhdyttiin uudelleen vuonna 1972, jolloin Kankaanpään kaupungilta ostettiin uusi tontti Koskenojan teollisuusalueelta. Hanke toteutettiin vuonna 1973 ja näin voitiin luopua vanhan huoltokorjaamorakennuksen lisäksi eräistä vuokratalleista Kankaanpään keskustassa.

Hallituksen puheenjohtaja vaihtuu

Rakennushankkeen toteuduttua yhtiön hallituksen puheenjohtajana 20 vuotta toiminut varatuomari Kimmo Asp luopui vuonna 1974 tehtävästään johon hän katsoi tulleensa valituksi alaikäisten lasten apuhoitoajan ominaisuudessa. Kun lapsista nuorin oli jo täysi-ikäinen, oli alkuperäinen peruste lakanut olemasta voimassa. Yhtiön hallitus valitsi keskuudestaan hallituksen uudeksi puheenjohtajaksi rouva Signe Anttilan.



Nykyisin Kankaanpään Rahtiasema Oy:lle vuokratuissa tiloissa toimii Anttilan huoltokorjaamo vuosina 1947-73. Anttilan konttori sijaitsi taustalla näkyvässä talossa 1941-69. Talo on rouva Signe Anttilan koti.



Kuusikonkadulla ”Onnipussi” - nimisellä 8365 m²:n tontilla sijaitseva huoltohalli valmistui joulukuussa 1973. Teknisiä tietoja: Suunnittelu: ins. Veikko S. Mattila. LVI-suunnittelu: Insinööritoimisto Seppo Karves Oy. Sähkösuunnittelu: teknikko Jukka Mäkinen. Pääurakoitsija: Rakennusliike Salomaa. Vastaavat rak.mestarit: Pentti Mattila ja Veijo Huhtala. LVI-työt: Kankaanpään Vesi ja Lämpö, vastaava teknikko Reijo Kaukovirta. Sähkötyöt: Vuorenmaa Oy, vastaava: tekn. Jukka Mäkinen. Tilavuus 3440 m³. Kokonaispinta-ala 830 m², josta sosiaali-, varasto- ja erikostiloja 355 m² ja varsinaista halli- ja korjaamotilaa 475 m². Rakennustapa: elementtirakenne. Sisältää korjaus- ja säilytystilat yht. 8 linja-autolle. Rakennustöitä valvoi rak.mest. Mikko Marjamäki.

Kunnalliset hallintoelimet toimilupaviranomaisiksi

Kankaanpään maalaiskunta muuttui kauppalaksi vuonna 1967 ja jo viisi vuotta myöhemmin kaupungiksi, Tämä merkitsi sitä, että yksinomaan kunnallisten rajojen sisäpuolella tapahtuvan henkilölinjaliikenteen sekä linja-autojen säännöllisen tilausliikenteen toimilupavalta siirtyi Liikenneministeriöltä paikalliselle järjestysvoimalle. Tieliikennelain muutos vuonna 1978 puolestaan muutti kaupungin sisäisessä henki-

lölinjaliikenteessä toimilupaviranomaiseksi kaupunginhallituksen ja säännöllisen tilausliikenteen toimilupavalta siirtyi takaisin Liikenneministeriölle.

Seuraus oli se, että yksinomaan kunnan rajojen sisäpuolella tapahtuva linjaliikenne muuttui osaksi kunnallispolitiikkaa.

Järjestysoikeus myönsi toimialasta kiinnostuneille uusille yrittäjille sekä tilaus- että linjaliikennelupia ja kaupunginhallitus toimivallan saatuaan linjaliikennelupia. Erään toimiluvan kaupunginhallitus myönsi kaikkien asiantuntijatahojen antamien lausuntojen vastaisesti siten, että uusi liikenne vakavasti loukkasi jo olevaa muuta liikennettä ja merkitsi tuntuvia tulonsiirtoja Liikenneministeriön toimilupien nojalla pääosin samalla reitillä ja miltei samoin aikatauluin liikennöiviltä liikenteen harjoittajilta.

Tapahtumasta syntyi erikoinen oikeusprosessi, jossa kaupunginhallitus myönsi eri muunnelmina kolmesti saman toimiluvan, jotka Liikenneministeriö sitä mukaa kumosi. Tilanne päättyi vasta vuonna 1981 neljännen toimiluvan aikataulukompromissiin sen jälkeen kun Eduskunnan oikeusasiamies oli kanteluun vastatessaan todennut kaupunginhallituksen kahdesti ylittäneen toimivaltansa ja toimineen hyvän hallintotavan vastaisesti myöntäessään yhä uudelleen valitusviranomaisten kumoamat toimiluvat.

Sosiaaliset tehtävät ja yritysdemokratia

Vuodesta 1974 lukien yhtiö on kuulunut lakisääteisen työsuojelutoiminnan piiriin siihen kuuluvine lakisääteisine organisaatioineen.

Vuonna 1979 tuli voimaan laki yhteistoiminnasta yrityksissä eli niin sanottu yritysdemokratialaki, jota piti soveltaa myöskin Artturi Anttila Oy:ssä, koska henkilökunnan määrä

oli yli 30. Lain tarkoittamaan neuvottelukuntaan ovat kuuluneet henkilöstön edustajina luottamusmies Kauno Viitanen, varaluottamusmies Teuvo Kivistö ja työsuojeluvaltuutettu Veikko Alanko, jotka kaikki ovat linja-autonkuljettajia. Toimihenkilöta-soa ovat edustaneet toimitusjohtaja Heikki Pihlava sekä vuonna 1978 tapahtuneeseen eläkkeelle siirtymiseensä saakka liikennetarkastaja Arvi Parsama. Varatoimitusjohtaja Arto Anttila on yrityksen omistajana edustanut työnantajaa. Toimikunta on koontunut kahdesti vuodessa keskustelemaan lain tarkoittamalla tavalla yrityksen suunnitteluun, talouteen ja työvoimapolitiikkaan liittyvistä asioista.

Vuodesta 1981 alkaen yhtiötä koskeneesta työterveyshuollosta on sopimuksen perusteella vastannut Kankaanpään kansanterveystyön kuntainliitto.



Yrityksen sisällä tieto kulkee omistajien ja henkilöstön välillä paitsi lähes päivittäisissä tapaamisissa myös lakisääteisissä muodoissa. Yri.tysdemokratiaa toteuttavat yhteistyötoimikunnassa keväällä 1984 varaluottamusmies Teuvo Kivistö (vas), pääluottamusmies Kauno Viitanen, toimitusjohtaja Heikki Pihlava, varatoimitusjohtaja Arto Anttila ja työsuojeluvaltuutettu Veikko Alanko.

Tilausliikenne hakoteillä

Tilapäiseen tilausliikenteeseen tarjottavan kaluston määrä on kasvanut tarvetta huomattavasti suuremmaksi ja sen alkuperäinen tarkoitus turvata yritysten heikosti kannattavat linjaliikenteet on lähes unohdettu. Tilanne on riistäytynyt tapauksiksi, jolloin yhdellä autolla ajettavan linjaliikenteen turvin ajetaan tilausajaja jopa kymmenkertaisella automäärällä. Vaikka linjaautoilla tapahtuvan linjaliikenteen kaikki taksat vahvistaa Liikenneministeriö, ovat tilausliikenteen maksut kaluston ylitarjonnasta johtuen osissa maata laskeneet huomattavasti alle vahvistetun taksan.

Asetuksen muutos vuonna 1978 rajoitti liikenteenharjoittajan ottamaan tilapäisiä tilausajaja vain oman asuinkuntansa ja harjoittamansa linjaliikenteen määrittelemältä alueelta. Artturi Anttila Oy, jonka omaksuman toiminta-ajatuksen mukaan tilausliikenteen tulee tuottaa katetta harjoittamansa runsaan syrjäseutujen linjaliikenteen ylläpitämiseksi, kärsi pahoin kilpailutilanteesta. Asetuksen muutos vuonna 1978 ei muuttanut tilannetta sen vuoksi, että paikallisviranomaisten toimesta oli syntynyt paikkakunnalle yrityksiä, joiden toiminta-ajatus puolestaan näyttää perustuvan haltijalleen välttämättömään mutta yleisen edun kannalta vähäiseen linjaliikenteeseen ja sen avulla harjoitettavaan rajoittamattomaan tilausliikenteeseen.

Polkupyörän renessanssi

Vuodet 1979 ja 1980 olivat toiveita antavia siinä mielessä, että matkustajamäärien väheneminen näytti pysähtyvän. Kasvuun se ei kuitenkaan kääntynyt ja pysähtyminenkin osoitautui tilapäiseksi. Matkustajakatoa on jatkunut aina vuoden 1984 alkupuolelle saakka. On saatu havaita, ettei polttoai-

neen hinnan nousu siirrä yksityisautoilijoita linja-autojen käyttäjäksi Yhtiön liikenteen matkustajamäärä putosi vuonna 1983 jo alle 600 000:n eli vajaaseen puoleen yhtiön parhaista päivistä 1960-luvun alussa. Vähentyviin matkustajaryhmiin ovat kuuluneet niin koululaiset kuin kertalippulaisetkin. Muiden kuin koulua käyvien sarjalippulaisten määrä oli pitkään hyvässä kasvussa, mutta aivan viime aikoina on tämäkin matkustajaryhmä alkanut pienentyä. Koska kuitenkin säännöllisesti matkustettavien matkojen keskipituus on voimakkaasti kasvanut on se osoitus toisaalta pitkien työmatkojen lisääntymisestä ja toisaalta kevyen liikenteen suosioista.

Merkittävän kilpailijan lähiliikenteessä linja-autoliikenne on saanutkin polkupyörästä. Kevyelle liikenteelle on rakennettu omia väyliä ja linja-auto muistetaan vain sateella ja pakkasella. Kansanterveyttä, kansantaloutta ja liikennetur-



Artturi Anttila Oy:n toimitusjohtajan Heikki Pihlavan työhuoneen seinää koristavat useiden liikennöitsijä Anttilan ja sittemmin yhtiön hankkimien linja-autotyyppien kuvat.



Artturi Anttila Oy:n konttorissa Kankaanpään linja-autoasemalla huolehtivat varatoimitusjohtaja Arto Anttila (vas) ja liikennetarkastaja Ari Anttila siitä, että paperien puolesta matkustajia voidaan palvella parhaalla mahdollisella tavalla.

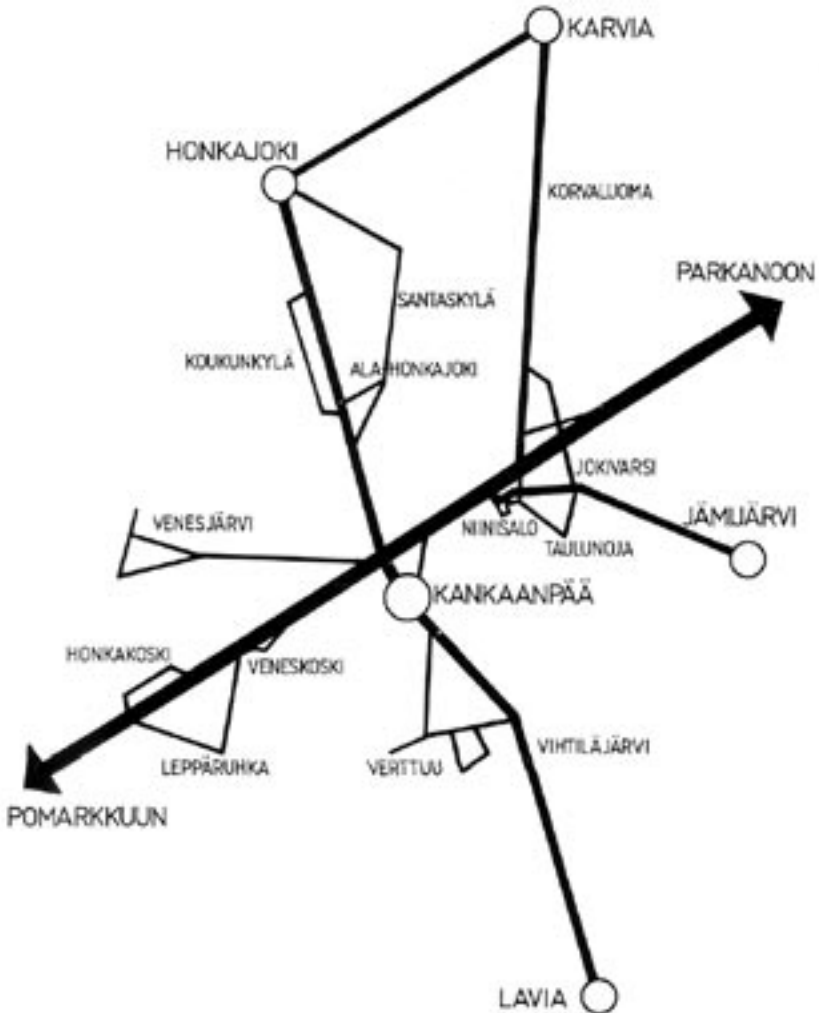
vallisuutta edistävien tavoitteiden toteuttaminen on antanut lisävauhtia valtakunnan tärkeimmän joukkoliikennemuodon surkastumiselle.

Pikavuoro Pori - Jyväskylä aloitetaan

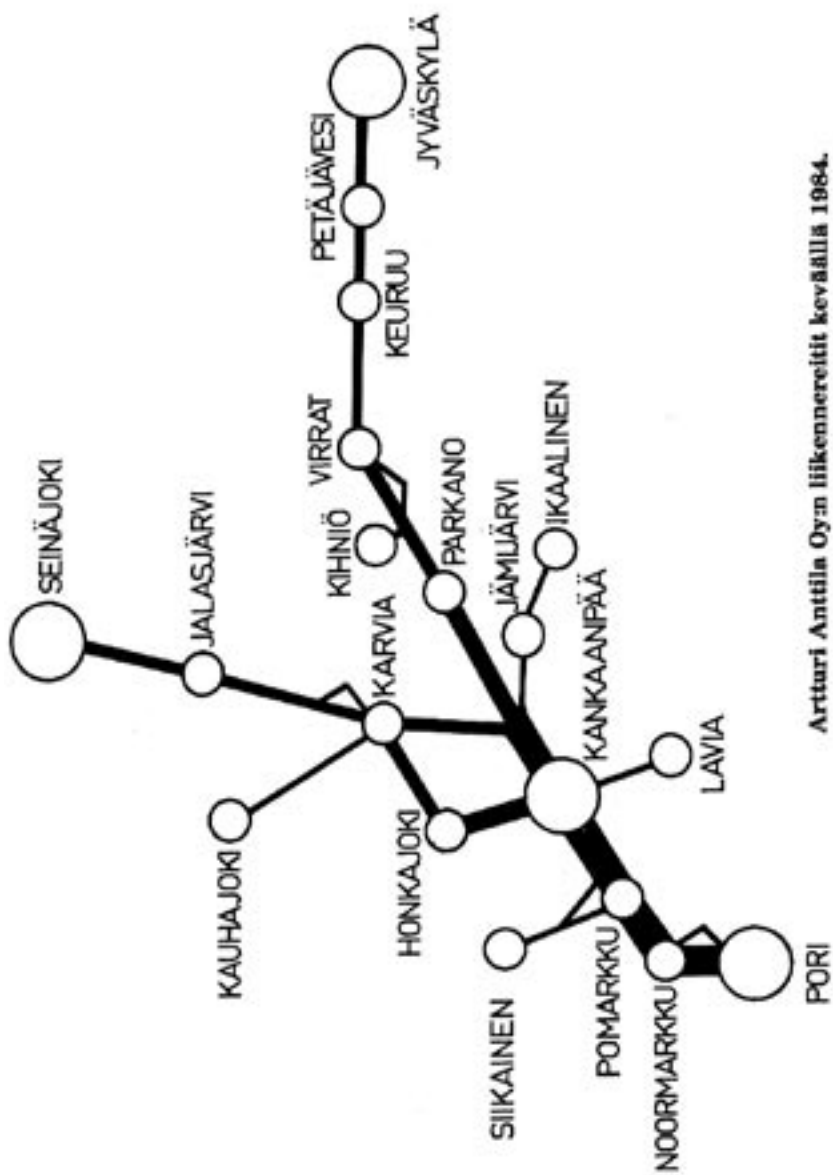
Kustannuspaineet eivät hellittäneet. Vuonna 1980 dieselöljyn hinta nousi viisi kertaa. Tällöin ryhdyttiin jälleen käytännön valmisteluihin eräiden epätarkoituksenmukaisiksi käyneiden vakiovuorojen latvaosien supistamiseksi ja korvaamaan ne vastavalmistuneen valtatie 23:n eli niin sanotun Järvi-Suomen tien pikavuoroliikenteellä.

Lirjastosta supistettiin keväällä 1981 vakiovuorojen reitti-osat Karvia-Kauhajoki, Karvia-Jalasjärvi ja Karvia-Parkano. Supistuksista vapautunut kalusto ja kuljettajat sijoitettiin Po-

rin ja Jyväskylän väliseen pikavuoroon, johon saadun toimituksen mukaan liikenne voitiin aloittaa 15.5.1981. Vain kaksi viikkoa myöhemmin lakkautettiin lopullisesti ja peruuttamattomasti Porin ja Haapamäen välisen rataosan henkilöliikenne.



Kankaanpään paikallisliikenteen reitit keväällä 1984.



Artturi Anttila Oyn liikennereitit keuhilla 1984.



Volvon ja Lahden Autokori Oy:n yhteistyönä syntynyt vuonna 1981 hankittu auto on maalattu arkkitehti Maija Anttilan suunnittelemaan kuosiin.

Rautatien saaminen ja junaliikenteen aloittaminen 1930-luvulla oli sitkeän yrittämisen ja hartaiden toiveiden summa. Vuoden 1984 kevätkuukausina on julkisuuteen saatettu tietoja siitä, että rautatien eräät osat tullaan ennen pitkää sulkemaan liikenteeltä kokonaan.

Uusi pikavuoro osoittautui heti alusta alkaen siinä määrin yleisön suosimaksi, että liikenteen hoidossa on perjantaisin ja sunnuntaisin jouduttu käyttämään lisäkalustoa, mutta muina viikonpäivinä vuoro toimii vajaakäytöllä. Vuodet 1981 ja 1982 vahvistivat yhtiön taloudellista pohjaa liikennetulojen lisääntyessä vuonna 1981 23 % ja vuonna 1982 16 %. Suurin ansio kasvusta kuuluu vuoden 1981 liikennejärjestelyille ja uudelle pikavuorolle, joka ei kuitenkaan merkitykseltään ja matkustajamäärältään koskaan nouse maan vilkkaimpien pikavuorojen veroiseksi.

Rahdin merkitys kasvaa

Erityisesti Oy Matkahuolto Ab:n markkinointiponnistusten nostama rahtimäärä ja rahtitaksojen kohentuminen asiakasystävällisyydestä tinkimättä ovat nostaneet rahtitavaran kuljetuksen merkittäväksi tulolähteeksi erityisesti Porin ja Kankaanpään välillä sekä molemmilla pikavuoroilla. Uusien koritilausten yhteydessä on kasvavassa määrin otettava huomioon rahtiliikenteen vaatimukset ja valittava korityypit, jotka mahdollisimman suurine tavaratiloineen mahdollistavat sen ainoan tulolähteen turvaamisen, joka tällä hetkellä osoittaa kiistatonta kasvua.



Autonkuljettaja Olavi Mattila katsoo taksasta hinnan ja myy matkustajalle matkalipun. Työ käy kätevästi nykyaikaisilla välineillä. Matkalipun voi ostaa etukäteenkin Matkahuollosta. Kertalipun käyttäjiä tämän päivän matkustajista on noin 55 prosenttia.

Tiedottamista kehitetään

Aikataulujen tiedottaminen yleisölle on perinteinen ongelma ja sitä on voimakkaasti pyritty parantamaan linja-autoliikenteen oman toimialajärjestön Linja-autoliitto ry:n että yrityksen omin voimin. Vuosittaisen aikataulupainoksen levitystä ja luettavuutta on parannettu. Artturi Anttila Oy:n aikataulujulkaisu sai vuonna 1983 Linja-autoliitto ry:n järjestämässä kilpailussa kunniamaininnan sijoituessaan neljän parhaan joukkoon koko maassa.

Toimihenkilönimityksiä syksyllä 1982

Yhtiön organisaatiota täydennettiin syksyllä 1982 perustamalla varatoimitusjohtajan toimi, johon nimitettiin käytännössä tehtävää jo vuodesta 1966 hoitanut ekonomi Arto Anttila. Vuonna 1982 eläkkeelle siirtyneen liikennetarkastaja Arvi



Vuoden 1983 Kutter-tyyliä.



Omassa huoltohallissa pystytään linja-autot jatkuvasti pitämään turvallisina kuljettaa ja mukavina matkustaa. Henry Jönkkäri (vas) ja Jukka Lautaoja työn touhussa.

Parsaman tilalle nimitettiin Ari Anttila. Yhtiön liikennepäällikkönä ja teknisenä asiantuntijana vuodesta 1955 ja muissa tehtävissä jo peräti vuodesta 1937 alkaen toiminut Antti Tähtinen saavuttaa eläkeiän kesällä 1985 suorittuaan vanhan ajan uuras-tajana poikkeuksellisen mittavan työn yhtiön palveluksessa.

Epävarma tulevaisuus

Koko 1980-luvun alun Artturi Anttila Oy:ssä on jouduttu havaitsemaan, että tulevaisuuden toimintamahdollisuudet koko toimialalla riippuvat entistä enemmän yhteiskunnan lähellä ja kaukana tekemistä ratkaisuista eikä yrityksellä ole suuriakaan mahdollisuuksia omilla päätöksillään säädellä asioiden kulkua. liikennelupapolitiikka pakottaa pitämään yllä

kannattamatontakin toimintaa. Erityisesti pääasiassa koulu-
laisia kuljettavat lähiliikenteet ovat käyneet oppilasmäärien
vähentyessä raskaiksi hoitaa. Kun nämä liikenneyhteydet sa-
malla ovat pitäjien harvaan asuttujen reuna-alueiden ainoita,
ollaan joukkoliikennekysymysten perimmäisten kysymysten
äärellä. Yksityisellä liikkeenharjoittajalla ei ole ikääntyvällä
kalustollaan kauan mahdollisuuksia ilman tukea tai edes il-
man alan rasisusten keventämistä selviytyä seuraaville vuo-
sikymmenille tässä tärkeässä yhteiskunnallisessa tehtäväs-
sään.



Keskuskauppakamarin myöntämä ansiomerkki 25 vuoden toiminnasta yrittäjänä ojennettiin rouva Signe Anttilalle 15.5.1960. Samassa juhlavassa tilaisuudessa saivat ansiomerkkin (edessä vasemmalta) linja-autonkuljettaja Ahti Savonen (10 v.), linja-autonkuljettaja Martti Uusitalo (10 v.), linja-autonkuljettaja Svante Yli-Hietala (25 v.), liikennepäällikkö Antti Tähtinen (20 v.) ja autoasentaja Olavi Suhonen (10 v.) sekä (takana vasemmalta) linja-autonkuljettaja Eelis Kallio (10 v.), autoasentaja Toivo Mikkola (10 v.), linja-autonkuljettaja Toivo Antila (10 v.), automaalari Väinä Mustalahti (10 v.), autonkuljettaja Paavo Marjamäki (10 v.) ja liikennetarkastaja Arvi Parsama (10 v.).



Linja-autoliitto ry:n myöntämät ansiomerkit pitkäaikaisesta palveluksesta ojensi rouva Signe Anttila 28.11.1965 kahdeksalle yritystä uskollisesti palvelleelle. Linja-autonkuljettaja Svante Yli-Hietala (istumassa) sai ansiomerkin 35 vuoden uskollisuudesta. Liikennepäällikkö Antti Tähtinen (oikealla) palkittiin 25 vuoden palveluksesta ja 10 vuoden palveluksesta saivat ansiomerkin (vasemmalta lukien) autoasentaja Erkki Lehto ja linja-autonkuljettajat Olavi Mattila, Armas Luoma, Tauno Ranta, Toivo Ranta ja Veikko Alanko.



14.6.1969 pidetyssä tilaisuudessa saivat Keskuskauppakamarin ansiomerkin rouva Signe Anttila 30-vuotisesta yrittäjyydestä ja linja-autonkuljettaja Svante Yli-Hietala (äärimmäinen oikealla) 35-vuotisesta palveluksesta. Linja-autoliitto ry:n ansiomerkin saivat (vasemmalta) autoasentaja Olavi Suhonen (20 v.), liikennepäällikkö Antti Tähtinen (30 v.), linja-autonkuljettaja Aarne Tolvanen (10 v.), liikennetarkastaja Arvi Parsama (20 v.), linja-autonkuljettaja Risto Harju (10 v.) ja linja-autonkuljettaja Johannes Kiviniemi (10 v.). Muut ansiomerkin saajat tässä tilaisuudessa olivat: linja-autonkuljettajat Toivo Anttila (20 v.), Eelis Kallio (20 v.), Paavo Marjamäki (20 v.), automaalari Väinö Mustalahti (20 v.) ja linja-autonkuljettaja Väinö Kivistö (10 v.).



Linja-autoyhtiöiden voittokilpailun voittajien palkintotilaisuudessa 9.8.1974 jaettiin jälleen linja-autoliitto ry:n ansiomerkkejä. Saajat vasemmalta: autoasentaja Eino Valtonen (10 v.), linja-autonkuljettaja Simo Koskela (10 v.), automaalari Väinö Mustalahti (25 v.), liikennetarkastaja Arvi Parsama (25 v.), linja-autonkuljettaja Toivo Ranta (20 v.), vast'ikään eläkkeelle siirtynyt linja. autonkuljettaja Paavo Marjamäki, linja-autonkuljettaja Veikko Alanko (20 v.), autoasentaja Olavi Suhonen (25 v.), liikennepäällikkö Antti Tähtinen (35 v.), linja-autonkuljettaja Eelis Kallio (25 v.) ja linja-autonkuljettaja Toivo Antila (25 v.).



1961/12/17 kokouksen puolesta Signe Anttilan koostama siunausjoukko pitkään palvellutta henkilökuntaa todistamaan hänelle myönnetyn Keskuskauppakamarin 40-vuotisansiomerkin luovuttamista. Linja-autoliitto ry:n ansiomerkein palkittiin (vasemmalta) automaalari Väinö Mustalahti (30 v.), linja-autonkuljettajat Risto Harju (20 v.), Ilmari Kormano (10 v.), Mikko Saarinen (10 v.), Veikko Alanko (25 v.) ja Aarne Tolvanen (20 v.), liikennetarkastaja Arvi Parsama (30 v.), liikennepäällikkö Antti Tähtinen (40 v.), linja-autonkuljettajat Toivo Ranta (25 v.), Toivo Antila (30 v.), Eelis Kallio (30 v.) ja Olavi Pitkäjärvi (10 v.), autoasentaja Olavi Suhonen (30 v.), linja-autonkuljettajat Olavi Mattila (20 v.) ja Vilho Mattila (10 v.)



Liikenneitsijä
Artturi Anttila



Rouva
Signe Anttila



Varatuomari
Kimmo Asp



Toimitusjohtaja
Arvo Lehtola



**Liikennepäällikkö
Antti Tähtinen**



**Toimitusjohtaja
Heikki Pihlava**



**Liikennetarkastaja
Arvi Parsama**



**Varatoimitusjohtaja
Arto Anttila**



**Liikennetarkastaja
Ari Anttila**



**Hallituksen jäsen
Antero Anttila**



**Hammaslääkäri
Terttu Mela**

YHTIÖN HALLITUKSEN JÄSENET

yhtiökokous: 12.5.1954:	Kimmo Asp, puheenjoht. Signe Anttila, vara-phj. Eino Tervonen, jäsen
yhtiökokous 25.4.1955:	Kimmo Asp, phj. Signe Anttila, vara-phj. Arvo Lehtola, jäsen
yhtiökokous 18.11.1959:	Kimmo Asp, phj. Signe Anttila, vara-phj. Heikki Pihlava, jäsen
yhtiökokous 30.3.1964:	Kimmo Asp, phj. Signe Anttila, vara-phj. Antero Anttila, jäsen Arto Anttila, -"- Heikki Pihlava, -"-
yhtiökokous 9.8.1974:	Signe Anttila, phj. Antero Anttila, vara-phj. Arto Anttila, jäsen Ari Anttila, -"- Heikki Pihlava,

YHTIÖN TILINTARKASTAJAT

1.11.1954-1967	pankinjoht. Paavo Palletvuori pankkitoimihenkilö Aini Iivonen
1968-	pankinjoht. Esko Mattila pankkitoimihenkilö Aini Iivonen

ARTTURI ANTTILA OY:n HENKILÖKUNTA 1.5.1984.

Nimi	Syntymä- aika	Tehtävä	Työsuhde alkoi	Kotikunta
Alanko, Veikko	21.09.28	l-autonk.	15.07.53	Honkajoki
Anttila, Ari	30.07.54	liik.tark.	22.04.81	Kankaanpää
Anttila, Arto	01.11.41	varat.joht.	01.01.66	Kankaanpää
Anttila, Signe	13.06.09	hall.phj.	23.05.35	Kankaanpää
Harju, Olavi	02.01.58	l-autonk.	21.04.80	Karvia
Harju, Risto	25.05.32	l-autonk.	04.01.58	Karvia
Hietaoja, Jarmo	10.11.58	l-autonk.	31.01.75	Kankaanpää
Järvenpää, Veikko	03.06.38	l-autonk.	05.11.75	Siikainen
Jönkkäri, Henry	25.08.60	autoasent.	07.09.81	Kankaanpää
Kahari, Varma	13.10.22	siistijä	27.09.76	Kankaanpää
Kallio, Eelis	06.01.20	l-autonk.	16.05.48	Lavia
Kivistö, Teuvo	08.06.56	l-autonk.	20.05.78	Kankaanpää
Kormano, Ilmari	06.12.41	l-autonk.	14.02.73	Ilmajoki
Koskiniemi, Leevi	20.08.37	l-autonk.	08.05.76	Jalasjärvi
Kuusela, Kalevi	06.12.45	l-autonk.	26.08.71	Kankaanpää
Lehtimäki, Seppo	11.09.45	l-autonk.	06.03.77	Kankaanpää
Mattila, Olavi	13.11.28	l-autonk.	05.05.55	Pori
Mattila, Vilho	04.03.41	l-autonk.	19.08.67	Pori
Mustalahti, Väinö	25.07.19	automaal.	02.05.49	Kankaanpää
Myllyaho, Tarmo	01.08.46	l-autonk.	26.03.74	Honkajoki
Niemenmaa, Ilmo	16.10.47	l-autonk.	30.12.73	Virrat
Pihlava, Heikki	05.08.29	toim.joht.	01.11.59	Kankaanpää
Pitkäjärvi, Olavi	20.05.42	l-autonk.	10.10.68	Virrat
Puputti, Kalevi	14.08.45	l-autonk.	02.04.84	Kankaanpää
Ranta, Toivo	10.08.26	l-autonk.	01.07.52	Kankaanpää
Ritakorpi, Lasse	16.03.38	l-autonk.	18.08.77	Kankaanpää
Saari, Lauha	13.01.47	l-autonk.	27.05.74	Nurmo
Saarinen, Mikko	29.10.35	l-autonk.	21.12.67	Kankaanpää
Sillanpää, Matti	10.01.37	l-autonk.	04.05.70	Kankaanpää
Tähtinen, Antti	03.08.20	liik.pääll.	01.10.37	Kankaanpää
Tähtinen, Raimo	19.12.57	autoasent.	02.05.80	Kankaanpää
Valtonen, Eino	10.05.27	autoasent.	19.10.62	Pori
Veijalainen, Arto	10.04.58	l-autonk.	16.05.81	Karjoki
Viitanen, Kauno	05.11.45	l-autonk.	13.07.70	Pori
Vähäkoski, Esa	29.08.60	autoasent.	28.04.83	Kankaanpää
Vähäsantanen, Mauno	27.02.56	l-autonk.	27.09.82	Kankaanpää
Ylikoski, Keijo	21.08.45	l-autonk.	24.05.77	Kankaanpää

**Yrityksen 60-vuotistilaisuudessa 11.8.1984
luovutetaan Linja-autoliitto ry:n ansiomerkit
seuraaville henkilökuntaan kuuluville:**

45 vuoden palveluksesta:

liikennepäällikkö Antti Tähtinen

35 vuoden palveluksesta:

linja-autonkuljettaja Eelis Kallio
automaalari Väinö Mustalahti (t 20.6.1984)
liikennetarkastaja Arvi Parsama

30 vuoden palveluksesta:

linja-autonkuljettaja Veikko Alanko
linja-autonkuljettaja Toivo Ranta

25 vuoden palveluksesta:

linja-autonkuljettaja Risto Harju
linja-autonkuljettaja Olavi Mattila

20 vuoden palveluksesta:

linja-autonkuljettaja Veikko Järvenpää
autoasentaja Eino Valtonen

10 vuoden palveluksesta:

linja-autonkuljettaja Kalevi Kuusela
linja-autonkuljettaja Seppo Lehtimäki
linja-autonkuljettaja Tarmo Myllyaho
linja-autonkuljettaja Timo Niemenmaa
linja-autonkuljettaja Lauha Saari
linja-autonkuljettaja Matti Sillanpää
linja-autonkuljettaja Kauno Viitanen

**Linja-autoliitto ry:n hallituksen myöntämä pronssinen
ansiolevyke tunnustuksena maamme liikenteen hyväksi
suoritetusta arvokkaasta työstä**

hallituksen puheenjohtaja Signe Anttila

Linja-autot AUTOMERKEITTÄIN vv. 1957—1983

	1957	1959	1962	1965	1968	1971	1974	1977	1980	1983
SCANIA	—	—	—	4	10	16	20	19	20	17
VOLVO	7	8	9	9	8	7	3	3	2	5
SISU	8	9	12	7	4	—	—	—	—	—
REO	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VANAJA	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
BEDFORD	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
yhteensä	16	17	23	21	22	23	23	22	22	22

TYÖSUOJELUTOIMIKUNNAN JÄSENET

Antti Tähtinen	työsuojelupäällikkö	1974
Veikko Alanko	työsuojeluvaltuutettu	1979
Väinö Kivistö	työsuojeluvaltuutettu	1974-1977
Väinö Mustalahti	työsuojeluvaltuutettu	1977-1979
Heikki Mäkisalo	varavaltuutettu	1979-1982
Matti Sillanpää	varavaltuutettu	1979
Kauno Viitanen	varavaltuutettu	1974-1979
Arto Anttila	työnantajan edustaja	1974

TILASTOLUKUJA vuosilta 1960-1983

Vuosi	Linja- autoja kpl	Paikka- luku keskim.	Hen- kilö- kunta	Liike- vaihto mk 1)	Maksetut palkat mk 1)	Ajettu km	Matkust. luku määrä
1960	21	33,8	41	670.094	202.354	1390000	1 120000
1961	22	35,1	44	741.825	221.155	1426900	1 137900
1962	23	35,6	44	811.668	248.954	1576150	1 170700
1963	23	36,0	45	843.170	266.863	1610240	1 144100
1964	22	36,2	44	844.451	292.773	1590900	1016700
1965	21	37,2	43	851.497	301.499	1510800	912300
1966	21	38,3	41	908.047	319.573	1478400	935 800
1967	22	39,6	44	986.279	347.222	1485800	812300
1968	22	40,2	45	1.133.731	391.403	1495100	829600
1969	23	41,3	46	1.221.723	441.015	1551600	890500
1970	23	42,2	48	1.286.177	481.285	1556900	918600
1971	23	43,0	47	1.453.209	563.466	1626400	925 500
1972	23	44,0	48	1.582.580	648.755	1563600	897200
1973	23	44,2	48	1.808.910	787.747	1600800	918800
1974	23	45,0	44	2.356.906	917.007	1637900	877800
1975	23	45,9	45	2.695.693	1.145.370	1613300	767500
1976	22	46,1	41	2.897.402	1.213.176	1514100	754 600
1977	22	46,6	40	2.647.662	1.177.680	1350500	656000
1978	22	46,7	39	2.963.136	1.301.522	1439700	687400
1979	22	47,1	36	3.174.689	1.426.172	1460300	693 200
1980	22	47,4	36	3.643.927	1.580.270	1451400	683300
1981	22	48,0	38	4.497.098	1.809.985	1547200	663400
1982	22	48,7	38	5.225.186	2.039.102	1603400	629000
1983	22	49,4	37	5.345.907	2.150.230	1571900	571400

1) vuodet 1960-62 muutettu nykymerkeiksi.

LIIKETULOT v. 1983

Kertamaksut 55 %

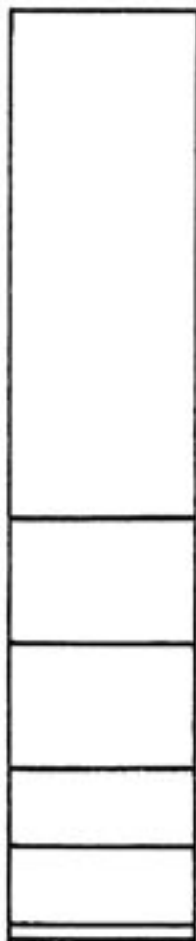
Alennusliput 13 %

Kuntien koulukyyditykset 14 %

Rahdin- ja postinkuljetus 8 %

Tilausajot 9 %

Korko- ja muut tulot 1 %



LIIEKULUT v. 1983

