



2. 5. 1928

2. 5. 1958



LINJA-AUTOLIIKE
M. RUPONEN Oy

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



Suomen Linja-autohistoriallinen Seura ry.

www.slhs.fi

Tämä kirja on digitalisoitu Suomen Linja-autohistoriallinen 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.

RUPOSEN
RUSKEITTEN
AUTOJEN
KOLMIKYMMENT-
VUOTINEN
TAIVAL

Kirjoittanut

PENTTI S. KÄRMENIEMI

Helsinki 1958, Kirja-Mono Oy

Maamme linja-autoliikenteen alkuvaiheita

Linja-autoliikenteen voidaan laskea alkaneen maassamme vasta 1920-luvulla, sillä ne harvat yritykset, jotka ennen ensimmäistä maailmansotaa oli pantu alulle, olivat asiallisesti katsoen merkityksettömiä. Pari vuotta sodan päättymisen jälkeen ilmestyivät kaupunkien, kauppalaian ja taajaväkisten yhdyskuntain liepeille alallaan ensimmäiset yrittäjät, vaikka autoliikennettä säännöstelevä asetus annettiin vasta lokakuun 14 Pääivänä 1922. Tätä ennen sai siis kuka hyvänsä ja melkein minkäläisin välinein tahansa ryhtyä harjoittamaan ammattimaista autoliikennettä. Jonkinlainen alkeellinen näytös ajotaidosta näiltä pioneereilta tosin vaadittiin samoinkuin elinkeinoilmoitus maistraatille tai maalla kruununvoudille.

Vaatimukset eivät olleet suuret ja niiden noudattamistakaan ei kovin tarkoin valvottu. Lisäksi autojen hankkiminen ei vaalinut suuria pääomia, sillä niitä myytiin vähittäismaksulla. Vaunun alustojen hinnat vaihtelivat 30.000-60.000 markkaan, josta summasta kauppa tehtäessä vaadittiin osamaksuna kolmannes ja loput sitten kuukausittain ostajan maksukyvyyn mukaan, tavallisimmin 12-18 kuukauden aikana. Näin ollen olikin luonnollista, että yrittäjiä ilmestyi kuin sieniiä sateella. Vuonna 1923 oli rekisteröityjen linja-autojen lukumäärä 174, mutta seuraavana vuonna jo 557 ja vuonna 1925 1.141. Valtavin osa yrittäjistä omisti yhden auton, jossa itse toimi kuljettajana. Kyllä tällöin jo oli useita 2 -3 auton omistajia ja muutamia 4 - 6 vaunulla liikennöitsijöitä.

Myöhemmin liikenteen tarpeen lisääntyessä muodostui uusia yrityksiä useamman pikku liikennöitsijän yhtyessä suuremmaksi yhtiöksi ja toisten luopuessa aloitteestaan myymällä, autonsa ja linjansa elinvoimaisille yrittäjille. Myöhäisempinä Pulavuosina tämä oli lyvin yleinen ilmiö linja-autoalalla.

Varsinaisella maaseudulla kuitenkin vasta vuosikymmenen viimeisinä vuosina ryhdyttiin harjoittamaan aikataulun mukaista linja-autoliikennettä. Tähän saakka olivat salokylät olleet rintamaista ja asutuskeskuksista irroitettua takamaata, josta oli hyvin heikko kosketus muuhun maailmaan. Liikenteen hoito aluksi tosin oli hajanaistaja alkeellista, mutta matkustavanyleisön vaatimuksetkaan eivät olleet suuret. Oltiin vähään tyytyväisiä, jo yksistään autolla ajo oli monelle uutta ja ennen kokematon.

Yhteys asutuskeskuksiin edisti taloudellista vaurastumista. Saatiinhan nyt maataloustuotteita entistä enemmän ja nopeammin välitetyksi asutuskeskusten väestön tarpeisiin. Samalla myös rahatulot lisääntyivät ja se puolestaan vilkastutti kaupankäyntiä ja muutakin elinkeinoelämää. Talvisin ei kuitenkaan kaikkiin sivukyliin pystytty pitämään liikenneyhteyttä, sillä huomattava osa kyläteistä oli tällöin auraamattomana, eivätkä liikennöitsijät kaikissa tapauksissa katsoneet voivansa sitä omin kustannuksin toimittaa. Hyvin monia kuitenkin pidettiin liikennöitsijäin toimesta talviajokunnossa, vaikka auraukseen tarvittavat välineet olivat niukat ja valtion avustus kokonaan puuttui.

Monet talvisin maaseutuliikenteestä vapautuneet vaunut ryhtyivät tällöin hoitamaan asutuskeskusten paikallisliikennettä synnyttäen samalla epätervettä kilpailua, jonka poistamiseksi vuoden 1926 lain perusteella annettu asetus teki selvän eron pitkän matkan liikenteen ja paikallisliikenteen välillä, Paikallisliikenne rajoitettiin siihen paikkakuntaan, jonne lupa oli annettu ja korkeintaan 25 kilometrin etäisyydelle siitä. Myöhemmin kun perustettiin Linja-autoliikennöitsijäin Liitto alaosastoineen, tuli toimintaan enemmän yhtenäisyyttä.

Autojen kulkunopeudet eivät olleet päätähuimaavia. Kaupungeissa, kaupaloissa ja tiheään asutuilla seuduilla oli suurin sallittu nopeus 30 km tunnissa ja maaseudulla oli rajana 35 km tunnissa. Suoralla ja tasaisella tiellä kuivan kelin aikana, kun toisia ajajia ei ollut näköpiirissä, saatiin nopeutta lisätä kymmenellä kilometrillä. Kuormitus oli sekin rajoitettu 1 tonnin vauvulle 12 henkeen, 1,5 tonnin autolle 18 henkeen ja 2 tonnin vauvulle 25 henkeen.

Raskailla omnibusautoilla liikkuminen maanteillä oli kokonaan kielletty. Ensimmäisen luokan teillä oli korkein sallittu painoraja 4,5 tonnia ja toisen luokan maanteillä sekä paikallisteillä vain 3 tonnia.

Näin oli asianlaita kaikkialla maassamme. Myöskin Karjalassa, jossa muuten yrittäjähengi oli vireää ja voimaperäistä, perustettiin useita elinvoimaisia yrityksiä hoitamaan laajan maakunnan yhteyksiä läänin pääkaupunkiin sekä teollisuus- ja kauppakeskuksiin. Olihan liikkuminen karjalaisille luonteenomaista.

Monien viipurilaisten liikennöitsijäin pyrkimyksenä oli muodostaa toimialueelleen mahdollisimman tiivis ja taloudellisesti kannattava liikennekenttä. Minimitavoitteena oli saattaa syrjäisimmätkin salokylät ainakin kerran päivässä kulkevan linja-auton ulottuville. Tästä syystä joutuivat liikennöitsijät hoitamaan joukon n.k. sosiaalisia linjoja, joiden liikennöiminen perustui hyvin järjestettyyn runkolinjasysteemiin. Lisäksi oli joillakin liikennöitsijällä huollettavanaan suurempi tai pienempi määrä paikallislinjoja, mitkä ruuhka-aikoina vaativat useita lisävaunuja. Koska vaunukanta yleensä oli suhteellisen vähäinen, tuotti järjestetyt ainakin huomattavimpien pyhien aattoina paljon päänvaivaa. Vielä näin Jälkeenpäinkin täytyy ihailia sitä joustavuutta, millä liikennöitsijät selvisivät monesti hyvinkin pulmallisista tilanteista.

Sotavuodet toivat sitten viipurilaisille liikennöitsijöille melkein voittamattomia vastuksia, kun koko Karjalan kannas oli sotatoimialueena ja valtava osa vaunukannasta oli luovutettu puolustuslaitoksen käyttöön. Miten näistä vaikeuksista selvitettiin ja kuinka alueluovutuksen jälkeen vielä uusilla toimialueilla kyettiin luomaan entistä ehompi liikennekenttä, käy selville seuraamalla ehkä sinnikkäimmän viipurilaisen liikennöitsijän, talousneuvos Matti Ruposen hoitaman linja-autoliikkeen vaiheita sen 30-vuotistaipaleen aikana. Tämän liikkeen kehityksen seuraaminen on sitäkin kiintoisampaa, koska se alkoi vähäisestä yhden auton yrityksestä päästen muutamassa vuodessa keskisuurien liikkeiden joukkoon ja lopuksi kaikkein suurimpiin kuuluvaksi samalla kokien evakkotaipaleen vaikeudet.



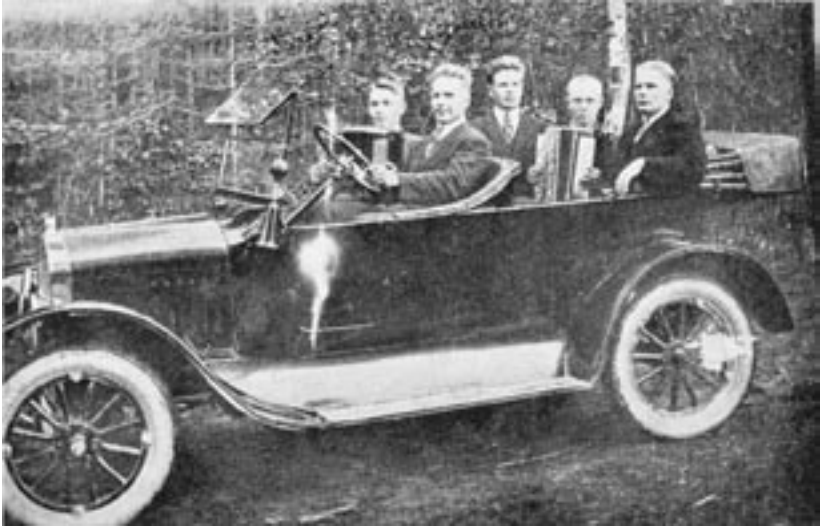
Liikkeen perustaja ja toimitusjohtaja
talousneuvos Matti Ruponen

Syntysanat ja vaatimaton alku

Karjalan kannaksella Vuoksenrannan pitäjässä Kuivaniemen kylässä kuuluisan Helisevän järven rannalla talollinen Tuomas Ruposen pirtissä näki elokuun 11 päivänä 1901 ensimmäisen kerran päivän valon myöhemmin kasteessa Matiksi ristitty poikalapsi. Tähän aikaan Kuivaniemen kylä kuului vielä Antrean laajaan pitäjään ja sijaitsi se kaukana kirkolta lähellä Kirvun ja Räisälän rajaa. Nuorukaiseksi vartuttuaan tuntuivat Mattia kiinnostaneen autot enemmän kuin mitkään maataloustyövälineet.

Jo vuonna 1925, jolloin autot maaseudulla olivat vielä melko harvinaisia, hankki hän itselleen Ford-merkkisen henkilöauton. Tällä ryhtyi hän suorittamaan tilausajoja eri kylien välillä. Yritys osoittautui kannattavaksi, joten hän vielä samana vuonna osti Ford-kuormavaunun, jolla ajettiin, tosin ilman säännöllistä aikataulua, maamiesten ja kauppiaiden tavaroita aina Viipuriin asti. Samanaikaisesti välitti hän myös sahapuita ja parruja vientiliikkeille.

Kohtalo ei kuitenkaan ollut määrännyt Mattia puutavaraliikemieheksi; siksi hän autoilleen uskollisena jo seuraavana vuonna muutti Viipuriin ja rupesi kahdella Buickilla harjoittamaan vuokra-autoliikennettä. Tämäkään hanke ei osoittautunut hänen lopulliseksi elämänurakseen, sillä toukokuun 2 päivänä 1928 läksi hän ostamallaan Reo-merkkisellä 14-hengen linjavaunulla ensimmäiselle matkalle linjalla Viipuri–Mälkölä–Pölläkkälä–Vuosalmi–Räisälä kk–Käkisalmi.



Matti Ruosen ensimmäinen henkilöauto.
Matti itse Fordin ratissa.

Monet silloiset asiantuntijat olivat kyllä ennustaneet näin suurellavaunulla liikennöimisen kannattamattomaksi, mutta käytäntö kuitenkin kohta osoitti, että Matin vaunusta ei ainakaan matkustajia puuttunut. Maaseutuväestö suhtautui myönteisesti yritykseen. Tästä olikin seurauksena, että jo seuraavana keväänä osti Ruponen liikennöitsijä Väinö Nikiltä linjan Viipuri–Pölläkkälä–Räisälä, jolla tämä oli liikennöinyt 20-hengen Reolla. Koska tehtyyn kauppaan sisältyi myös tämä bussi, omisti Ruponen nyt kaksi Sedan-tyyppistä linja-autoa. Kumpikin näistä oli aikanaan tehty Turun messuja varten.

Ajomatka Viipurista Käkisalmeen oli 124 km, joten vuorokaudessa jouduttiin ajamaan 248 km. Alkuaikoina ei kuitenkaan pyhäpäivinä liikennöity. Toisen vaunuistaan asetti Ruponen linjalle Viipuri–Räisälä–Pyhäjärven Konnitsa ja toimi sillä pitkät ajat kuljettajana Väinö Kytö.



Buick henkilövaunu vuodelta 1926.
Tällä vaunulla harjoitettiin pirssiautoliikennettä Viipurissa.

Vähäistä laajentamista

Vuonna 1929, kun Käkisalmeen aloitettiin rakentaa Walthofin tehdasta, vaati kunnollinen liikenteen hoito lisävaunuja. Niinpä hankki Ruponen tässä vaiheessa itselleen kolmannen linjurin. Tällä kertaa osti hän 24-hengen Reon, joka oli sen aikaisista vaunuista kookkain ja muutenkin upein. Nyt voitiin myös lisätä kulkuvuoroja. Kummastakin päätepisteestä, siis Viipurista ja Käkisalimesta, asetettiin kulkemaan sekä aamu- että iltavuoro. Tällainen järjestely tyydytti hyvin liikenteen vaatimukset, jo tältä ajalta lienee kansan suussa säilynyt sanonta: »Ruposen ruskeat Reo-rattaat rientävät Räisälän rapaisilla raiteilla».



Rouva Tyyni Ruponen
Kuulunut koko ajan liikkeen johtokuntaan.

Seuraava huomattavampi laajennus liikenteessä tapahtui vuoden 1933 alussa, jolloin Juho Juvoselta ostettiin Viipuri-Säiniö-Peronlinja. Nyt hankittiin sille 32-hengen Reo, josta loistobussista m.m. viipurilainen Karjala-lehti aikaan kirjoitti: »Suomen suurin linja-auto. – Viipurin puolella on jo totuttu komeisiin linja-autoihin. Pitkät uudenaikaiset »virtaviivaiset» vaunuthan kuuluvat täällä jo liikenteen hyvän hoidon kohtuullisiin vaatimuksiin. Viime päivinä on kaupunkilaisten huomiota kuitenkin kiinnittänyt omnibusauto, joka mitoiltaan ylittää kaikki täällä tähän saakka nähdyt. Sen on hankkinut liikennöitsijä Matti Ruponen yhdelle monista linjoistaan. ja ohikulkijan kiinnostuminen ei ole aiheeton, sillä mainittu auto, joka on asetettu liikenteeseen kaupungin - Säiniön linjalle, on laatuun Suomen suurin. Se on Reo-merkkiä, kokonaista 9,15 m pitkä ja 32 matkustajan istumapaikalla varustettu. Vaunu on 2-ovinen. Siihen nouseaan takaovesta ja siitä poistutaan etumaisesta. Täten ei vilkkaimmankaan matkustajatulvan aikana pääse syntymään ruuhkaa, vaan kaikki sujuu joustavasti. Tämä uusi, ilmava ja aistikkaasti sekä mukavasti sisustettu auto on varmaan tervetullut paljon käytetyn Säiniön linjan matkustajille».

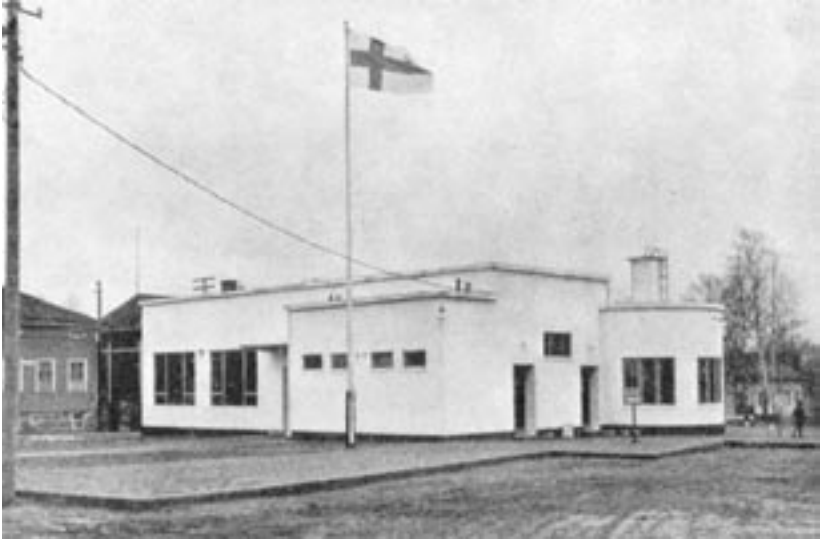


Käkisalmen ensimmäinen linja-autoasema ei ollut ainakaan suuruudella pilattu.

Useimpien esikaupunkilinjojen hoito Viipurin ympäristössä oli tällöin vielä hyvin alkeellisella tasolla, joten matkustavan yleisön ihastus oli ymmärrettävissä. Vuoroja lisättiin niin, että kummastakin pääte pisteestä voitiin lähteä ainakin kerran tunnissa. Vakinaisesti hoiti liikennettä kolme bussia ja ruuhka-aikoina käytettiin tarpeellinen määrä lisävaunuja.

Ensimmäinen oma korjaamo

Voidakseen pitää vaunut ajokunnossa vuokrasi Matti Ruponen vuonna 1931 maisteri Arvo Inkilältä tämän omistamasta teollisuustalosta Karjalankatu 5:ssä sopivan korjaamohuoneiston. Ensimmäiseksi auton asentajaksi sinne palkattiin Väinö Kangaspunta, joka sitten oli liikkeen palveluksessa aina



Käkisalmen uusi linja-autoasema.

kuolemaansa asti vuonna 1947. Oman korjaamon pito on myöhemmin osoittautunut aivan välttämättömäksi. Myöskin liikkeen hoitoporras, joka käytännöllisistä syistä oli kahtena ensimmäisenä vuonna sijoitettu Käkisalmeen, muutettiin lopullisesti Viipuriin. Konttoria varten vuokrattiin huoneisto Viipurin suomalaisen säästöpankin toimitalosta Erkonkatu 2 ja liikennetoimisto sijoitettiin toistaiseksi vasta valmistuneeseen Viipurin linja-autoasemarakennukseen. Syyskuun alusta v. 1935 palkattiin yhtiön palvelukseen aikaisemmin linja-autoalalla pitkän aikaa työskennellyt prokuristi Ilmari Hirvonen.

Käkisalmen ja Sortanlahden välillä oli muutaman vuoden ajan toiminut n.k. Vuohelaisen linja, jonka vaunut vararikossa olivat joutuneet liikennöitsijä Miikkulaiselle. Kaupparikirjalla 16 päivänä heinäkuuta 1934 tämäkin linja siirtyi Matti Ruposen hallintaan. Pyhäjärvellä Laatokan rannalla asuneiden kalastajien kannalta tämä linja oli erittäin suurimerkityksellinen. Samana



Ennen linja-autoaseman valmistumista lähtivät linja-autot Viipurista aseman edustalta

vuonna myönsi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö Matti Ruposelle luvan liikenteen harjoittamiseen kahdella autolla linjalla Viipuri-Käkisalmi-Sortavala.

Vuoden 1934 aikana ryhtyi Matti Ruponen laajentamaan liikennettään myös pohjoiseen suuntaan. Syyskuun 18 päivänä tehdyllä kaupalla liikennöitsijät Niinisalo ja Laakso luovuttivat hänelle linjan Viipuri-Imatra-Simpela-Parikkala-Savonlinna-Heinävesi. Kun vielä Viipuri-Antrea-Kirvu-Vuoksenrannan linja kalustoineen oli liikennöitsijä Malisen kanssa tehdyn kaupan perusteella siirtynyt Ruposelle, voitiin vuoden lopulla pitää häntä huomattavimpana yksityisenä liikennöitsijänä Viipurin piirissä.

Vuoden 1935 aikana lisääntyi liikenne ensiksi toukokuun 6 päivänä liikennöitsijä Juho Veijalaiselta ostetulla Viipuri-Antrea-Kirvun kk. linjalla. Myös Laatokan rantamien liikenteen järjestelyyn kiinnitettiin suuri huomio.



Viipurin linja-autoasemalla oli aina autojen lähtö- ja tuloaikoina liikettä.

Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriöltä saatiin lupa linjalle Räisälä–Konnitsa–Sortanlahti yhdelle edestakaiselle vuorolle sekä linjoille Käkisalmi–Sortanlahti–Metsäpirtti ja Räisälä–Kurkijoki–Lahdenpohja kummassakin yhdelle edestakaiselle vuorolle. Näiden lupien jälkeen voitiin jo suunnitella hyvinkin tehokasta yhdysliikennettä Laatokan rannalla Sortavalan ja Metsäpirtin välille. Myöskin vuosi 1936 osoitti huomattavaa liikenteen kasvua, sillä useita linjoja paas iin jatkamaan. Huomattavimmat muutokset ja lisäykset ministeriö vahvisti linjoille Simpele–Kesälahti–Joensuu, Simpele–Kesälahti–Kitee ja Viipuri–Kirvu–Rautjärvi. Kaikki olivat yksivuoroisia kahden vaunun linjoja. Lisäksi hyväksyttiin yhden auton hoidettavia linjoja Räisälä–Kaarlahti–Käkisalmi, Viipuri–Heinjoki–Kuparsaari, Sahakoski–Tyrjä–Parikkala, Tyrjä–Ihala–Lahdenpohja, Oravakytö–Taljala–Pölläkkälä, Pölläkkälä–Sokkala–Antrea as–Enso ja Antrea as–Jääski–Enso.

Edellä olevasta näkyy selvästi Matti Ruposen pitkäntähtäimen pyrkimys saada hoitoonsa mahdollisimman tiivis liikenneverkosto. Tätä silmälläpitäen anoi hän järjestelmällisesti liikenneluvat sellaisille sivulinjoille, jotka vaivatta voitiin liittää yhdysliikenteeseen päälinjojen kanssa. Näin kävi mahdolliseksi, että monet kaukaisimmatkin sivukylät pääsivät entistä läheisempään kosketukseen asutuskeskusten kanssa, sillä lyhyemmät sivulinjat kuljettivat matkustajat runkoteitten varsille. Tällöin ei valtio vielä pyrkinyt valtaamaan runkoteitten liikennettä omaan hoitoonsa. Ainoastaan rautateiden kanssa oli vähäistä kilpailua huomattavissa henkilökuljetuksista ja n.k. pikalinjat olivat vielä tuntematon käsite.

Vuonna 1937 jatkui aloitettu linjojen järjestely. Tästä syystä osti Ruponen kesäkuun 18 päivänä päivänä tehdyllä kauppakirjalla Tuomas Mansikalta ja Jaakonsaarelta Viipuri-Antrea-Vuoksenrannan kk. linjan.

Liikenteen saavutettua tämän laajuuden katsoi Matti Ruponen parhaaksi muodostaa perheyhtiön, jolle hän luovutti kaikki omistamansa 26 linjaa liikennekalustoineen. Kuluneitten vuosien aikana oli täytynyt hankkia runsaasti uusia vaunuja y.m. kalustoa. Liikenteessä oli kaikkiaan 40 vaunua, joukossa muutamia n.k. sekajunia ja kuorma-autoja, joita käytettiin säännöllisessä liikenteessä maataloustuotteiden kuljetuksessa asutuskeskuksiin sekä tehdastuotteiden kuljetuksessa tukkukeskuksista liikennereiteistä syrjässä oleville maakauppiaille.

Linja-autojen säännöllisesti liikennöimien eri maanteiden yhteenlaskettu pituus oli 1306 km ja autojen liikenteessä tekemä matka vastasi kuudessa päivässä maapallon ympärysmatkaa. Vaunulukua vastaavasti oli liikenteen palveluksessa 98 nouseva henkilökunta. Verkoston eri teitä kulkevien vaunujen aikataulut olivat mahdollisuuksien mukaan asetettu välittömään aikatauluhyhteyteen toistensa kanssa teitten risteyskohdissa. Näin oli saatu verkoston melkein joka paikasta melkein joka paikkaan kulkevia yhtäjaksoisia liikennereiteitä. Niinpä esimerkiksi Sortavalasta Lahdenpohjaan tuleva vaunu kohtasi Lahdenpohjassa heti Tyrjään ja Käkisalmeen lähtevän auton ja sanotti Tyrjän vaunu taas Tyrjällä kohtasi samanaikaisesti sinne Savonlinnasta ja Joensuusta tulleet ja Viipuriin päin lähteneet autot sekä vähän myöhemmin Savonlinnaan, Kiteelle ja Uukuniemelle päin lähteneet ja Viipurista tulleet autot. Samoin myös Käkisalmeen päin menneet autot kohtasivat Kaukolassa ja Käkisalmissa Metsäpirtin ja Viipurin autot.

Yleisönpalvelua parannetaan jatkuvasti

Yhdistetty henkilö- ja tavara-autolinja oli perustettu pääasiassa Laatokan kalastajien ja lihanhankkijain tarvetta silmällä pitäen. Sen lähtöajaksi Sortanlahdesta oli merkitty kello 1 yöllä, jotta Viipuriin ehdittiin ennen toriajan alkamista. Muuten vaunu oli tilava ja umpinaisella korilla varustettu ja siinä oli erilliset kala ja lihaosastot. Tavarain kuljetus kuorma-autoilla taas tapahtui Viipurista-Ihantalan -Pullilan-Kuukaupin-Antrean-Sokkalan kautta Vuoksenrannan Sintolaan kulkevalla maantiellä.

Liikkeen harjoittama ovelta ovelle palvelu välitti kaikkea tavarain kuljetusta kautta laajan Karjalan. Lähettämällä paketit linja-autoissa vältyttiin monasti pitkältäkkin tavarain hakumatkalta rautatieasemilla tai postitoimipaikoista. Asiakaspalvelu linja-autoissa kehittyi nopeasti huippuunsa, sillä kuljettajat toimittelivat liikekeskuksissa mitä moninaisimpia asioita. Etenkin kiireellisissä työaikoina tästä oli maaseutuväestölle suurta hyötyä.

Syksyllä 1937 perusti Matti Ruponen Käkisalmeen autojenhuoltokorjaamon, jonka hoitajaksi tuli autonasentaja Ilmari Juvonen.

Perheyhtiö Linja-autoliike M. Ruponen syntyy

Valtioneuvoston vuoden 1937 lopulla vahvistettua uuden osakeyhtiön yhtiöjärjestyksen tuli vuoden 1938 alusta liikkeen nimeksi Linja-autoliike M. Ruponen Oy. Luonteeltaan yritys oli täydellinen perheyhtiö, jonka koko osakekanta 500.000 markkaa oli jaettu perhepiirin keskuuteen. Toimitusjohtajana toimi Matti Ruponen itse ja muina osakkaina ja johtokunnan jäseninä olivat hänen puolisonsa Tyyni Ruponen ja hänen lankonsa maanviljelijä Pekka Kuisma. Koko liikkeen toiminnan ajan oli Tyyni Ruponen ollut sen konttorin hoitajana ja ennen kaikkea rahavarojen haltijana.

Lyhyessä ajassa melko laajaksi paisunut liike vaati erikoisen tarkkaa ja suunnitelmallista taloudenhoitoa. Virheelliset laskelmat elettyinä pulavuosina olivat muodostuneet monille liikennöitsijoille hyvinkin kohtalokkaiksi. jokaisella yrittäjällä oli voitettavana vaikeuksia ja vastoinkäymisiä. Pysäkkeeseen kilpailukykyisenä täytyi vaunukanta pitää kunnossa, sillä matkustava yleisö rupesi vaatimaan myös mukavuuksia. Tämä taas edellytti uusien alustojen hankkimista ja niihin sitten tuli saada ajanmukaiset korit. Valtateillä kulkeneet vaunut olivat muutamassa vuodessa muuttuneet oikeiksi loistobusseiksi, joissa oli erikoiset tupakkaosastot y.m. hienoudet.

Sodan jälkeisen tuotannon autoalalla kehittyttä huippuunsa oli autoja myyvien liikkeiden välinen kilpailu myös kireä. Tällöin erehtyi moni liikennöitsijä ostamaan eri tehtaiden tuotteita, joista myöhemmin varaosia huollettaessa oli suurtakin haittaa. Siis mahdollisimman suuri keskittyminen merkkien suhteen oli yrittäjille eduksi. Vaunujen värityskin tehtiin samanlaiseksi. Ruposen ruskeat linjurit juuri yhdennäköisyydellään tulivat tunnetuiksi. Matkustettaessa Itä-Suomessa kohtasi tämän tästä niitä maantiellä aina Joensuusta Metsäpirttiin asti. Yleensä näiden kyytiin voitiin luottaa ja se puolestaan herätti kunnioitusta.

Vuosi 1938 oli yhtiön toiminnassa sisäisten järjestelyjen aikaa. Ensinnäkin osakeyhtiölaki ja yhtiön järjestyssäännöt edellyttivät joukon muutoksia aikaisempaan toimintaan. Lisäksi lähestyvät olympiakisat, joista saatujen ennakkotietojen mukaan piti yksistään ulkomaisen turistiliikenteen kannalta tulla valtavat, vaativat linja-autoliikennöitsijöiltä entistä suurempaa toimintavalmeutta. Myöskin pääkaupunkiin suuntautuva tilausajojen oletettu määrä olisi vaatinut joukon lisävaunuja. Kaikkea tätä silmällä pitäen täytyi ajoissa ryhtyä toimiin. Uusia ja entistä ehompia vaunuja piti saada. Sikäli kuin rahaa tai luottoa riitti, alustoja kyllä sai, mutta kunnollisten korien saanti niihin oli jo paljon hankalampaa, sillä autokoriteollisuus maassamme silloin vielä oli vähäistä.

Ne harvat tehtaas, jotka olivat toimintakykyisiä, työskentelivät koko ajan ylipaineen alaisina. Ammattimiehistä autokoriteollisuusalalla oli tuntuva puute. Tästä johtui, että toimitusajat muodostuivat huomattavan pitkiksi. Toiselta puolen kalliit alustat eivät olisi joutuneet makaamaan useita kuukausia koritehtailla odottamassa valmistusvuoroaan. Esimerkin vuoksi tulkoon mainituksi, että vuoden 1938 alussa oli maassamme kaikkiaan 2500 linja-autoa ja niiden päivittäinen ajomatka oli jokseenkin puolimiljoonaa kilometriä. Uu-

sia toimilupia oli edellisenä vuonna myönnetty 500 linjalle. Silmäillessä näitä lukuja kukaan ei voinut väittää, etteikö tällä alalla ollut yritteliäisyyttä.

Rahastajat ja tarkastajat käyvät välttämättömiksi

Kuten aikaisemmin on tullut mainituksi ajoivat linja-autoliikenteen alkuaikoina tavallisesti auton omistajat itse autoaan. Tällöin joutuivat kuljetusmaksut myös varmasti yrittäjän itsensä hyödyksi. Sikäli kuin liikennöitsijäin vaunujen luku lisääntyi, jäivät hänen tulonsa monessa tapauksessa riippumaan autonkuljettajan rehellisyydestä. Myöhemmin kun vaunujen kokokin suureni, täytyi ainakin pääteitten linjureihin palkata erityisiä rahastajia. Näitten perimien maksujen tilitys täysin määrin liikennöitsijöille muodostui kysymykseksi, jonka ratkaisu vaati paljon harkintaa. Käytännöllisen ja samalla tarpeeksi luotettavan ratkaisun löytäminen ei ollut helppoa.

Monien kokeilujen jälkeen yhtiön »sisärengas» keksi kuitenkin mielestään onnistuneen kaksiosaisen lippusysteemin, joka järjestelmä on vieläkin käytännössä. Kantaessaan vaunussa ajomaksun rahastaja lävistää lipukkeen, joka jää matkustajalle kuitiksi ja lippukirjan kannassa oleva jäljennös tulee taas saantitositteena yhtiön konttoriin. Systeemi on käytännöllinen ja tarkkailun kannalta riittävän tehokas. Tällainen tilitysjärjestelmä on myöhemmin Linja-autoliikennöitsijäin Liiton suosittelemana otettu hyvin yleisesti käyttöön.

Väärinkäytösten välttämiseksi oli yhtiö ottanut palvelukseensa vakituisia tarkkailijoita. Tällainen »viskaali» voi linjalla missä vain nousta vaunuun ja toimittaa matkalippujen tarkastuksen. Onneton se rahastaja, kenen asiat silloin eivät olleet kunnossa. Sosiaaliselta kannalta tehokas tarkkailu oli omiaan estämään nuorisorikollisuutta, sillä melkein poikkeuksetta rahastajat olivat vielä alaikäisiä ja houkutus näpistelyyn oli suuri.



M. Ruponen Oy:n liikennekenttä ennen sotia.



Ruposen ruskeita autoja Räisälän kirkolla maatalousnäyttelyjen aikana v. 1936.



Viipurin Matkailu Oy:n johtokunta.

Talviaurausten rasitukset

Moottoriajoneuvoliikenteen alati lisääntyessä kävi välttämättömäksi sitä mukaan laajentaa myöskin maanteitten aukipitämistä talvisaikaan. Vuonna 1935 käytettiin maanteitten aukipitämiseen valtion tilinpäätöksen mukaan 4,69 miljoonaa markkaa ja vuonna 1936 6,35 miljoonaa markkaa. Vuoden 1937 vastaava summa oli 8 miljoonaa markkaa, joka seuraavana vuonna lisääntyi vielä miljoonalla markalla. Osa teistä aurattiin talvisin valtion toimesta, mutta suuresta määrin joutuivat liikennöitsijät itse huolehtimaan auruksesta joko omalla kustannuksellaan tai valtiolta saadun avustuksen turvin. Vähälumisina talvina tämä kyllä onnistui lumiaitojen ja säännöllisesti kulkevien aurausvaunujen avulla, mutta jos lumen tulo oli runsasta, kuten talvella 1937-38 Laatokan rantamilla, muodostui tilanne melkein ylivoimaiseksi.

Talven tulo oli tällöin tavallista aikaisempi. jo joulukuun alussa tilanne muodostui huolestuttavaksi, sillä yhteydet Pyhäjärven rantaosiin tahtoivat väkisinkin katketa. Tilanne jo Räisälän kirkonkylän ja Käkisalmen välillä Särkisalon ja Myllypellon aukeilla viljelysalueilla näytti uhkaavalta, mutta yötä päivää kulkenut aurausvaunu kuitenkin hallitsi tilanteen. Toisin olivat asiat Pyhäjärvellä Sortalahteen mentäessä Lahnavalkaman, Salitsanrannan ja Riiskan kylissä, sillä ne olivat yhtenä valtavana lumimerenä, josta teitä ei voinut erottaa. Kyläkunnittain olivat paikkakunnan miehet saapuneet lapioineen teitten aukaisutalkoihin, sillä voimakkaimmatkin aurausvaunut osoittautuivat tehottomiksi. Muutaman päivän kestänyt taistelu luonnonvoimia vastaan päättyi kuitenkin pyhäjärveläisten voittoon ja heidän satamansa Sortanlahti säilytti yhteyden muuhun maailmaan.

Vuonna 1937 oli Matti Ruposen huolehdittavana kaikkiaan 704 km talvisin aurattavaa tietä, mutta vain noin 400 tiekilometrin avoinna pidosta suoritettiin edes osittainen korvaus. Tie- ja vesirakennushallitukselta saatuja urakointa oli tästä määrästä 165 km ja lääninhallitus taas korvasi 236 tiekilometrin talvisen hoidon. Tie- ja vesirakennushallituksen urakalla antamista erikoisen tärkeistä tieosuuksista vaihteli korvaus yleensä 700-800 markkaan kilometriltä ja lääninhallitukselta hoidettavaksi saaduista teistä se taas oli noin 300 markkaa kilometriltä.



Linja-auto lumiauroineen Pyhäjärven Salitsanrannassa.

Yksityisesti ilman penninkään korvausta oli liikennöitsijän aurattava ja hyvässä talviajokunnossa pidettävä noin 300 km tietä. »Maantiejunia» käytävää yleisöä oli näet palveltava vuodenaajoista ja säästä riippumatta. Se oli jo kulkuneuvoonsa siinä määrin tottunut, että olisi ollut mahdotonta ajatella ainakaan tärkeimpien teiden liikennöimisessä mitään keskeytystä.

Karjalassa oli kehitys tällä alalla jo ehtinyt siihen, että kaikki maakunnan huomattavimmat tiet pidettiin ympäri vuoden moottoriajo neuvoille avoinna. Mikäli tämä ei tapahtunut valtion toimesta, hoitivat asian liikennöitsijät lumiesteiden poistamisen aiheuttamista suurista kustannuksista huolimatta.

Erikoisesti on pantava merkille, ettei talviajoliikenteen hyöty ulottunut vain varsinaisille valtateille vaan useasti myös huomattavimmille kyläteille.

Matti Ruosen talvihoidossa olleille teille tarvittiin 32 km lumiaitaa. Nämä pystyivät kuitenkin estämään vain juoksulumen vyörymisen teille. Lisäksi tarvittiin runsaasti koneellista voimaa. Liikkeellä olikin v. 1937 16 autoauraa sekä lisäksi viisi edellisiin yhdistettävää levityssiipeä.

Nousu maan suurimpien linja-autoliikkeiden joukkoon

Kun vhtiö oli keväällä 1939 ostanut liikennöitsijä Jortikalta Sairala–Räisälä–Humalaistenkylän linjan, oli sen toiminta ennen sotia Karjalassa laajimmillaan. Koko maassakin voitiin se laskea kaikkein suurimpien linja-autoliikkeiden joukkoon kuuluvaksi. Pisin yhtiön hoitama linja oli Viipuri–Kesälahti–Kitee–Joensuu. Tämä 302 km taival vei aikaa 9 t. 15 min. Linjalle Viipuri–Imatra–Punkaharju–Savonlinna oli järjestetty kolme edestakaista vuoroa. Matkan pituus oli 215 km. Myöskin päästiin Viipurista kolme kertaa päivässä Simpeleen kautta Lahdenpohjaan.

Eniten liikennöity kuitenkin oli Viipuri–Pölläkkälä–Räisälä–Käkisalmen linja, sillä tälle linjalle oli arkisin asetettu seitsemän edestakaista vuoroa. Käkisalmen jatkettaessa matkaa Lahdenpohjan kautta Sortavalaan tuli matkan pituudeksi 261 km, mutta pääsi Viipurista arkipäivisin myös Räisälän–Kaukolan–Kurkijoen kautta Sortavalaan, jolloin matka oli tuntuvasti lyhyempi. Sortanlahdesta ei huolinut tehdä mutkaa Käkisalmen kautta, vaan sieltä pääsi suoraan Räisälän kautta Viipuriin ja päivastoin.

Yhdysliikenteen takia tärkeitä poikkilinjoja olivat Savonlinna–Punkaharju–Tyrjä–Lahdenpohja, Imatra–Kirvu–Räisälä–Kiviniemi ja Imatra–Jääski–Antrea–Pölläkkälä. Käkisalmen jatkettiin myös suoralla linjalla Räisälän ja Kirvun kirkonkylien kautta Imatralle. Lisäksi päästiin Viipurista Antrean kirkon kautta sekä Oravakytöön että Ilmeen kirkolle ja Heinjoen kautta Korpalaan ja Kuparsaareen.



Talousneuvos Matti Ruponen
työhuoneessaan.



Konttoripäällikkö
Ilmari Hirvonen

Paikallisuontoisista linjoista mainittavimmat olivat Viipurin ja Peron nau- latehtaan sekä Viipurin ja Säiniön välillä. Näissä kummassakin oli yhdeksän edestakaista vuoroa.

Tiiviimpää verkostoa tälle alueelle tuskin olisi voinut ajatella. Kun aikataul- oli järjestetty mahdollisimman joustavaa yhdysliikennettä silmälläpitäen ja ostettu matkalippu oikeutti vielä vaihtoon, ei kukaan voinut väittää etteikö tällä laajalla liikennekentällä olisi päässyt mukavasti liikkumaan.

Alennuslippujen käyttöönotto

Useammin linja-autoissa matkustajille sekä säännöllisesti jotain määrät- tyä matkaa liikennevoimille myönsi yhtiö voimassa olevista matkatariffeista huomattavia alennuksia. Niinpä myytiin nimetylle henkilölle 20 prosentin alennuksella lippu, joka oikeutti omistajansa kaksi kuukautta kestävästä voi- massaoloaikana tekemään 30 yksinkertaista matkaa lipussa sanottujen mat- kan päätepaikkojen välillä tai sen osamatkoilla. Samoin myytiin 30 prosentin alennuksella nimitetylle henkilölle kuukausilippu, joka oikeutti omistajansa yhden kuukauden voimassaoloaikana tekemään rajattoman määrän matkoja lipussa sanottujen matkan päätepaikkojen välillä. Lipun hinta oli sama kuin 60:n yksinkertaisen matkan hinta vähennettynä 30 prosentin alennuksella.

Kilometrillippu myytiin nimetylle henkilölle ja oikeutti se omistajansa lipun voimassaoloaikana matkustamaan kaikissa aikataulun mukaan kulkevilla yhtiön omistamissa linja-autoissa eri pitkiä matkoja yhteensä sen kilometrimää- rän, mille lippu oli ostettu. Näitä lippuja oli kolmea lajia: 1000 kilometrille oli hintana 250 mk ja voimassaoloaika 6 kuukautta, 2000 kilometrille hintana 480 mk ja 9 kuukauden voimassaoloaika ja 3000 kilometrille 660 mk vuoden aikana tehtyjä matkoja varten.

Vuosilippuja myytiin nimetylle henkilölle ja oikeuttivat ne omistajansa lipun voimassaoloaikana tekemään rajattoman määrän matkoja kaikilla lin- joilla aikataulun mukaan kulkeneissa yhtiön linjaautoissa. Vuosilippu maksoi 3 300 mk ja puolivuosislippu 1700 mk.

Päivä	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	1	
Pysäkki	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	2	
Viipuri—Imatra																		
MEN.															IMATRA—KOITSANLAHTI	3		
Voimassa 5 vrk.	N^o 8254															4		
	AUTOLIPPU															5		
	Viipuri-Imatra-Koitsanlahti-															6		
	Savonlinna, Kitee															7		
	M. RUPONEN															8		
PALUU																9		
Savonlinna-Koitsanlahti										Kitee—Koitsanlahti						10		
Pysäkki	31	30	29	28	27	26	25	24	23	31	30	29	28	27	26	25	24	11
Päivä	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	12	

Päivä	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	1
Pysäkki	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	2
Viipuri-Räisälä k. k.																	
MENO															RÄISÄLÄ-KÄKISALMI	3	
Voimassa 5 vrk.	N^o 11594															4	
	AUTOLIPPU															5	
	Viipuri-Räisälä-Käkisalmi-															6	
	Kurkijoki, Sortanlahti															7	
	M. RUPONEN															8	
PALUU																9	
Sortanlahti-Räisälä										Kurkijoki-Räisälä						10	
Pysäkki	22	21	20	19	18	17	16	22	21	20	19	18	17	16	23	11	
Päivä	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	12

Numero 860992/1921

Suomen lipun tekijä

Päivä	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	MENO			
	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	PALUU		
Kausi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	VAINTO						
Linja-autolike M. RUPONEN O. r.																			
Automatkalippu N^o 860992																			
Maksu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Lähtö	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Tulo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100

OVELTA OVELLE!

Linja-auto on mukava, nopea ja huokea kulkuneuvo.

Linja-autoni välittävät säännöllistä henkilöiden ja tavarain kuljetusta kautta laajan Karjalan.

Viikossa maapallon ympäri

matkaa vastaa niiden päivittäin kulkema taival.

Seurat ja yhdistykset:

Opinto- ja muut retkeilyne teette myös mukavimmin ja huokealla linja-autoillani. Tiedustelkaa retkilleenne tilavia ja siistiä linja-autojani.

Linja-autoliike

M. RUPONEN Viipuri
Puh. 2899 ja 2918.

Itä-Suomen suurin linja-autoliike.

Rahtimerkki	2: - mk.
N ^o 17801 ❄	
LINJA-AUTOLIIKE M. RUPONEN Oy.	

RAHTIMERKKI SUOJATAKSI

Rahtimerkki	2: - mk.
N ^o 17801 ❄	
LINJA-AUTOLIIKE M. RUPONEN Oy.	

RAHTIMERKKI SUOJATAKSI

Ovelta

OVELLE KULJETTAVAT linja-autoni matkustajia ja tavaroita melkein kautta kauniin Karjalan. Tehdäänne opinto- y. m. seuramatkoja tiedustelkaa silloinkin siistejä ja tilavia linja-autojani.

**LINJA-AUTOLIIKE
M. RUPONEN**

Viipuri Puh. 2899 ja 2918

Lisäksi myytiin meno- ja paluumatkalippuja. jos yksinkertaisen matkan hinta oli vähintään 20 markkaa, oikeutti se matkustajan tekemään yhden välipysähdyksen matkalla, mutta oli matkaa silloin jatkettava samana päivänä tai viimeistään ensimmäisellä samaan suuntaan kulkeneella vuorolla seuraavana päivänä.

Henkilökuljetustariffit kaikille linja-autoliikennöitsijöille olivat vahvistetut samojen perusteiden mukaan. Alin kuljetusmaksu oli 2 mk, joka oikeutti yhdensuuntaiseen matkaan aina 4 km asti, mutta 8 mk:lla Pääsi jo 24 km. taipaleen. Ottaaksemme joitakin esimerkkejä, maksoi matka Viipurista Käkisalmen tietä matkustettaessa Heinjoelle 10 mk, Pölläkkälään 15 mk, Oravankytöön 20 mk, Räisälän kirkolle 25 mk ja Käkisalmeen 33 mk. Viipurista Savonlinnaan mentäessä maksoi Imatralle 20 mk, Simpeleelle 33 mk, Parikkalaan 35 mk, Punkaharjulle 45 mk ja Savonlinnaan 51 mk.

Savonlinnasta Pääsi 44 markalla Sortavalaan ja Viipurista Joensuuhun 311 km matkan Pääsi 72 markalla. Meno- ja paluulipun ostajalle tuli matkanteko vieläkin taloudellisemmaksi. Savonlinnasta pääsi 75 markalla käymään joko Sortavalassa tai Imatralla. 35 markalla taas voi Viipurista tehdä edestakaisen matkan joko Kirvuun, Vuoksenrantaan tai Vuoksenniskalle.

Uusi vuoden 1939 alusta voimaan astunut autoverolaki ja samanaikaisesti tapahtunut bensiinin tullinkorotus merkitsivät kuitenkin linja-autoliikenteelle huomattavaa kustannusten nousua. Samanaikaisesti kun liikenne suhdanneherkkydestä johtuen osoitti hiljenemisen oireita, päätti Linja-autoliikennöitsijäin Liitto tammikuun alussa 1939 pitämässään kokouksessa esittää yleistä maaliskuun alusta voimaan astuvaa 10 prosentin kuljetusmaksujen korotusta.

42 vaunua, 115 toimihenkilöä

Vuosien kuluessa liikenteen laajentuessa jouduttiin sen palveluksessa olevaa henkilökuntaa tuntuvasti lisäämään. Suurimpana ryhmänä olivat linja-autonkuljettajat, joitten työ oli rasittavaa ja vastuunalaista. Ensinnäkin kenenkä tahansa huostaan ei liikennöitsijä uskaltanut luovuttaa kalliita vaunuja. Myöskin matkustavan yleisen turvallisuus vaati kuljettajalta tarkkaa

huomiokykyä ja pitkillä linjoilla kestävyyttä. Myöhemmin liikennelupien annon siirryttyä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön huoleksi ryhtyi se toimenpiteisiin autonajajien työajan järjestämiseksi. Kuljettajan työskentely ei, annetun määräyksen mukaan, saanut 24 perättäisenä tuntina ylittää 12 tuntia. Samoin kiellettiin liikarasiituksen välttämiseksi pitämästä kuljettajaa yhtämittaa enempää kuin kuusi tuntia ajossa, ellei hänelle oltu varattu vähintään 30 minuutin lepoaikaa.

Toimiessaan vuosikausia samoilla linjoilla tulivat kuljettajat tuntemaan asiakkaansa ja näiden välille usein kehittyikin luottamuksellinen suhde. Pisimmän ajan yhtiön palveluksessa autonajajina toimivat autonkuljettajat Eino Nikki, Jaakko Ahonen, Emil Ahokas, Juho Ryösä, Albin Parjanen, Sulo Vainikka, Johannes Rouhiainen, Eino Veijalainen ja Ville Huuhtanen. Yhtiön liikennepäällikkönä toimi monet vuodet Väinö Räisänen ja liikennetarkastajina Pekka Kuisma, Arttur Niinisalo ja Eino Hyytiäinen. Konttorissa taas olivat tilin laskijoina maisteri Aili Jantunen sekä neidit Aili Väisänen, Hilikka Moisa ja Kaarina Paganus.

Huoltokorjaamon esimiehenä ja työnjohtajana oli autonasentaja Väinö Kangaspunta ja korjaamon konttorin hoitajana Yrjö Suni. Korjaamon asentajina kauimmin toimivat Kalle Korhonen, Olli Ripanen, Juho Kauko, Väinö Kytö ja Eino Kekki.

Kesällä 1939 liikenteen ollessa Viipurissa laajimmillaan oli sen palveluksessa kaikkiaan 115 toimihenkilöä, mutta olihan ajossa kaikkiaan 42 vaunua ja niiden päivittäinen ajomatka 7400 kilometriä. Vertailun vuoksi tulkoon mainituksi, että kesällä 1939, jolloin rauhan vuosien vaurastumiskausi päättyi, oli koko maassa yksityisten linja-autoliikennöitsijäin harjoittaman liikenteen kokonaisajomäärä 10.260.000 km kuukaudessa, mistä kaukoliikenteen osalle tuli 7.950.000 km ja paikallisuontoisen liikenteen osalle 2-310.000 km. Postilaitoksen harjoittaman liikenteen ajomäärä oli 622.000 km ja rautatielaitoksen linja-autojen vain 113-500 km. Yksityiset hoitivat siis 93 prosenttia maan koko linja-autoliikenteestä.

Tilaston mukaan ottaen huomioon ympärivuotisen liikenteen oli vuonna 1939 keskikuormitukseksi laskettu 9,5 henkeä. Tällöin saatiin pienen laskutehtävän avulla $12 \times 9,5 \times 10.260.000$ koko maassa 1.170 miljoonaa henkilökilometriä. Kun tähän vielä lisättiin varavaunut ja niillä suoritetut tilausajot,

nousi todellinen linja-autojen kuljetusmäärä yli 1500 miljoonan henkilökilometrin. Nämä luvut osoittavat, kuinka valtava tekijä linja-autoliikenteestä oli muodostunut henkilökuljetuksen alalla.

Talvisodan vaikeuksissa

Sikäli kuin vuosi 1939 alkoi painua loppupuolelleen rupesivat synkät sotaiset enteet leimaamaan elämää maassamme. Ainakin Kaakkois-Suomessa voitiin sellaista havaita, sillä jo varhain keväällä lumien sulettua ilmestyi Kannakselle joukko vapaaehtoisia linnoitustyöntekijöitä. Kuumeisella kii-reellä rakenneltiin tankkiesteitä ja konekivääripesäkkeitä y.m. bunkkereita.

Sitten syyskuun 1 päivänä Saksan ja Puolan välillä puhjenneen ja myö-hemmin maailmanpaloksi muodostuneen sodan vaikutukset ensimmäisinä tulivat näkyviin moottoriajoneuvojen poltto- ja voiteluaineiden kohdalla. Laivayhteyksien katkettua oli niitä alettava säännöstellä. Kohta annettiinkin tässä suhteessa rajoittavia määräyksiä. Syyskuun 4 päivästä lähtien saivat linja- ja seka-autot vain 200 litraa polttoainetta viikkoa kohti. Tästä syystä Linja-autoliikennäitsijäin Liitto kirjelmässään 13 päivältä syyskuuta kehoitti kaikkia liikennöitsijöitä mikäli mahdollista supistamaan liikenteensä puoleen entisestä.

Kun lokakuun 13 päivänä armeijan reservit kutsuttiin ylimääräisiin kerta-usharjoituksiin, joutui suuri osa liikkeen henkilökunnasta lähtemään sotapolulle. Samoin luovutettiin kohta huomattava osa autoista puolustuslaitoksen käyttöön joko kuljetusautoiksi tai muutettaviksi sairaskuljetusvaunuiksi. Kun valtaosa yhtiön liikennekentästä ennen pitkää muodostui sotatoimialueeksi, josta siviiliasutus tuli evakuoituksi, jäi yhtiön hoitoon vain murto-osa enti-sestä liikenteestä, toisin sanoen linjat Viipurista Joensuuhun ja Savonlinnaan. Näiden hoitoon ei tarvittu kuin muutama linjavaunu. Yhtiön keskustoimi-paikka muutettiin Parikkalaan, jossa Laurilan lepokodista käsin sitten koko talvisodan ajan hoidettiin tätä tynkäliikennettä.

Olympiakisoja odotellessaan olivat liikennöitsijät omatoimisuudellaan ja yritteliäisyydellään tietämättään valmistautuneet kestävään talvisodan niille asettamat poikkeukselliset tehtävät. Ellei näin olisi tapahtunut, olisivat sodanaikaiset kuljetukset muodostuneet armeijalle paljon vaikeammiksi. Olihan maahan tuotettu juuri ennen sotaa kuin tilauksesta runsaasti uusia ja entistä tilavampia linja-autoja, jotka sitten otettiin puolustuslaitoksen käyttöön. Tilastojen mukaan oli vuoden loppuun mennessä armeijan tarpeisiin otettu 37 prosenttia maan koko linja-autokannasta. Karjalassa, jossa työkenttäkin suurimmalta osalta menetettiin, oli luovutusprosentti suurin.

Sota-aikaisesta liikenteestä voi vain sanoa, että matkustajat linjaautoissa, ahtaudesta huolimatta, tunsivat olonsa turvallisemmaksi kuin pommitusten alati uhkaamalla rautateillä. Ilmavaara ja hälytykset tuottivat harvemmin haittaa aikataulujen noudattamiselle. Niin nopeutensa kuin turvallisuutensa puolesta tulivat linjavaunut sota-aikana suosituiksi. Polttoaineen saanti aiheutti kuitenkin monasti viivytystä, sillä sodan puhkeamisen jälkeen elettiin tälläkin alalla kuponkikorttien varassa. Hiilikaasutinlaitteet eivät ehtineet vielä sanottavammin vaikuttamaan talvisodanaikaseen liikenteeseen.

Suurin osa liikennekenttää oli menetetty

Sodan päättymisen jälkeen palaaminen rauhallisiin oloihin ei ollut kaikkein yksinkertaisimpia ja helpoimmin toteutettavia asioita. Ensinnäkin rauhanteossa oli luovutettu noin kymmenesosa koko valtakunnan alueesta, jokseenkin samassa suhteessa jäi myöskin autolinjoja luovutetulle alueelle. Nämä olivat melkein yksistään viipurilaisten liikennöitsijäin toimikenttiä. Vuoden 1939 tieturistin mukaan oli maassamme liikennöityjä teitä kaikkiaan 37.057 km, josta yksityisten liikennöimiä 32.699 km, postilaitoksen 1.229 km ja rautatielaitoksen 129 km. Luovutetulle alueelle jäi yksityisiä linjoja 2.506 km, pos-

tilaitoksen 30 km ja rautateiden 32 km eli yhteensä 2.568 km. Lisäksi täytyi uuden rajan taakse jatkuneiden, mutta sitten katkenneiden yhteyksien vuoksi lopettaa yksityisiä linjoja 743 km.

Useimmat viipurilaiset yrittäjät menettivätkin kaikki linjansa ja joutuivat sitten armeijasta aikanaan palautetuilla vaunuilla alkamaan toimintansa aivan uudessa ympäristössä. M. Ruponen Oy:lle jäi jo aikaisemmin mainitut Savonlinnan ja Joensuun linjat Imatralle saakka lyhennettyinä.

Uusi keskuspaikka Savonlinnaan

Uuden elintilan raivaaminen Kanta-Suomen alueelta vaati ensimmäiseksi sopivan keskuspaikan. Tätä tarkoitusta varten vuokrattiin Savonlinnan Kotilahdesta kauppaneuvos Alpo Jordanin omistama varastorakennus. Se oli tarpeeksi tilava, että sinne voitiin sijoittaa huomattavan suuri korjaamo ja lisäksi jäi tilaa vielä konttorillekin.

Puolustuslaitoksen palauttaman kaluston kunnostaminen voitiin aloittaa. Tämä ei ollut helppoa. Moottorien vaihdoilla y.m. remonteilla saatiin kaikkiaan 29 autoa korjatuksi käyttökelpoisiksi. Yhdeksän linjuria oli sodassa kokonaan tuhoutunut.

Kesän kuluessa henkilökuntakin alkoi palata sotaretkeltä ja sille oli valmistettava työtilaisuudet. Tästä syystä syyskuun 3 päivänä 1940 tehdyllä kaupakirjalla yhtiö osti Kuopiosta entiset Heikkisen konepajan omistamat linjat Kuopiosta koilliseen ja itään, toisin sanoen Nurmeksen kauppalaan pohjoisessa ja Heinävedelle etelässä ulottuvan liikennekentän. Alue käsitti Siilinjärven, Muuruveden, Juankosken, Nilsiä, Rautavaaran, Säyneisten, Riistaveden, Tuusniemen, Karvion ja Heinäveden seudut. Ellei olisi ollut jatkuva pula renkaista ja polttoaineesta, olisi tälle alueelle voitu sijoittaa liikenteeseen ainakin 13 linjavaunua, mutta nyt täytyi liikennöitsijöiden olla pidättyväisiä uusien linjojen suhteen. Kun heille aikaisemmin melkein tyrkyttäen tarjottiin renkaita, varaosia, voiteluöljyjä ja ennen kaikkea polttoainetta, täytyi niitä nyt ruveta oikein hankkimaan.



Savonlinnan Kotilahdessa sijaitseva huoltokorjaamo.

Vielä ennen vuoden 1940 loppua oli yhtiö tilaisuudessa lisäämään linjojaan Savossa, sillä joulukuun 19 päivänä ostettiin liikennöitsijä Juho Immoselta Savonlinnan-Moinsalmen linja. Tällä linjalla oli kaksi edestakaista vuoroa.

Moottoriajoneuvojen polttoainevarastot olivat tällöin maassamme niin pienet, ettei aina saatu bensiinikorttien edellyttämiä vähäisiäkin annoksia. Toukokuussa voitiin nestemäistä polttoainetta jakaa yksityisille liikennöitsijöille enää 40 litraa viikkoa ja autoa kohti. Tällöin olikin linja-autoliikenne maassamme pienimmillään, sillä vain 21,5 prosenttia viimeisen rauhan vuoden määrästä autoja oli enää liikenteessä. Koko valtakunnan alueella sanotun toukokuun aikana liikennöity määrä arvioitiin vain 2.350.000 kilometriksi.

Supistaakseen voiteluöljyjen ja renkaiden kulutusta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö neuvoteltuaan kansanhuoltoministeriön kanssa määräsi valtion moottoripolttoainetoimikunnan esityksen mukaisesti, että säännöllistä linja-autoliikennettä oli toukokuun 15 päivästä 1941 supistettava noin 10-20



Savonlinnan korjaamon koneistamossa ja työsaleissa toimii kaikkiaan yli 20 ammattimiestä erilaisissa tehtävissä.

prosenttia siitä mitä sanottuna päivänä voimaan tulleet aikataulut edellyttivät. Käytännössä tämä supistaminen tapahtui vahvistettuja aikatauluvuoroja harventamalla siten, että vähemmän tärkeät ajovuorot otettiin kokonaan pois. Lisäksi lyhennettiin linjoja niin, että linjan oleellinen tarkoitus ei lyhentämisen kautta menettänyt merkitystään. Myöskin niissä tapauksissa, joissa liikenne voitiin korvata joko laiva- tai rautatieliikenteellä, se lopetettiin kokonaan.

Supistamisen jälkeen saivat aikataulut olla vain noin 50-60 prosenttia vuoden 1939 kesäkuun aikatauluista. Lisäksi kiellettiin kaikki tilapäiset ajot linja-autoliikenteessä olevilta omnibus- ja seka-autoilta. Myöskään apuautoja ei saanut käyttää kuin pyhinä ja niiden aattoina. Poikkeuksen kuitenkin tekivät alle 30 kilometrin linjat, jotka kuljettivat etupäässä työläisiä.

Edellämainitun liikenteen supistamisen saivat liikennöitsijät itse suorittaa. Ohjeena yleisesti noudatettiin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön määräystä, jonka mukaan kaikki sellainen liikenne, joka ei käyttänyt yksinomaan kotimaista polttoainetta tahi liikenne, joka osittainkin toimi reiteillä, joita rautatiet voivat tyydyttää, oli lopetettava.

Uusi sota ja uudet rajoitukset

Välirauhan suoma hengähdystauko ei ollut pitkäaikainen, sillä jo seuraavan vuoden kesäkuussa oli maa jälleen sotatilassa. Uuden sodan alkaminen aiheutti linja-autoliikenteeseen monta huomattavaa muutosta. Ensiksikin täytyi taas luovuttaa suuri osa vaunuista puolustuslaitoksen käyttöön. Tämän lisäksi valtioneuvoston kesäkuun 21 päivänä tekemän päätöksen mukaisesti saatettiin kaikki liikenne, mukaan luettuna myös linja-autoliikenne, kotijoukkojen esikunnan maa- ja vesiliikennetoimiston suoranaiseen valvontaan. Käskeyttäminen siirtyi näin ollen siviiliviranomaisilta sotilasviranomaisille. Suojeluskuntapiireihin perustettujen liikennetoimistojen päälliköt käyttelivät piireissään korkeinta käskeyttämistä liikenteen suhteen. Tämä järjestelmä oli sitten voimassa koko sodan ajan ja osittain vielä syyskuussa 1944 solmitun välirauhan jälkeenkkin.

Sodan alkaessa kesäkuussa 1941 oli M. Ruponen Oy:n hoidossa kaikkiaan kymmenen linjaa, joista ainoastaan Kuopiosta Tuusniemen ja Karvion kautta Heinävedelle oli kaksi edestakaista vuoroa päivässä. Sen sijaan kerran päivässä pääsi Kuopiosta linjoilla Kuopio-Tuusniemi Kuusjärvi-Joensuu, Kuopio-Nilsia-Palonurmi-Rautavaara ja Kuopio-Nilsia-Juankoski-Rautavaara. Vielä oli Kuopiosta yksi vuoro Kolmisopin ja Nilsian kautta Siikajärvelle. Savonlinnasta taas olivat vastakkaiset vuorot linjoilla Savonlinna-Kerimäki-Kitee-Joensuu ja Savonlinna-Punkasalmi-Parikkala-Imatra. Pisin silloin liikennöidyistä linjoista oli Imatra-Parikkala-Kesälahti-Kitee Joensuu. Tämä 268 kilometrin taival vei aikaa 8 tuntia 15 min. Liikenteen keskuspaikkana oli edelleen Savonlinna.

Vain hiiltä ja pilkettä

Nestemäisen polttoaineen saannin tyrehtyessä vähimpään mahdolliseen, bensiiniä saatiin vain käynnistämiseen riittäviin eriin, uhkasi linjaautoliikenne joutua seisauksiin ellei autoihin kiireisesti olisi ryhdytty asentamaan hiilija puukaasutin laitteita. Kolmekymmenluvun loppupuolella olivat kokeilut näillä osoittaneet tyydyttäviäkin tuloksia, vaikkei kukaan tosissaan uskonut näillä vehkeillä jatkuvaan moottorien käyttövoiman saantiin. Ensimmäiset häikäpöntöt, kuten niitä melko yleisesti kutsuttiin, asennettiin jo vuoden 1939 lopulla ja syyskuun alkuun mennessä seuraavana vuonna oli niitä jo 613 linja-autossa. Tämän kautta saatiin kuukautinen linja-autoilla ajettu määrä kohoamaan 3 - 170.000 kilometriin.

Tällainen kiinteän polttoaineen käyttö autoissa ei ollut miellyttävää touhua. Se vaati kokeneeltakin kuljettajalta tottumusta ja tuotti liikennöitsijöille monta surua. Lopulta kuitenkin jatkuvien uupumattomien kokeilujen jälkeen pystyttiin rakentamaan tyydyttävän käyttökelpoisia kaasutinlaitteita, vaikka ne lisäsivätkin 300-400 kiloa auton painoa. jo tammikuussa 1941 oli ainakin 1250 linja-autossa puukaasutin. Tulkkoon mainitukseksi, että tällöin voitiin linja-autoille jakaa vain 100.000 litraa nestemäistä polttoainetta, joka vastasi 285.000 kilometrin ajoa. Tästä huolimatta ajettiin kaasutinautoilla samanlaisesti 5.700.000 km, joka oli 95 prosenttia koko liikenteestä.

M. Ruponen Oy:n linja-autot muutettiin myös kaikki joko hiiltä tai pilkettä käyttäviksi. Etenemisvaiheen jälkeen, kun taas palattiin Kannakselle, perusti yhtiö omat pilketehtaat Oravankytöön ja Pamppaan. Näiden yhteinen tuotto Oli 500 hehtoa pilkettä vuorokaudessa.

Jälleen Viipurissa

Viipuriin palattuaan ryhtyi yhtiö liikennöimään siellä seitsemällä linjalla. Ensimmäiseksi ulotettiin Savonlinnasta Imatralle päättynyt vuoro Viipuriin asti. Linjalle Viipuri-Pölläkkälä-Räisälä-Käkisalmi asetettiin kaksi edestakaista vuoroa. Imatralta järjestettiin myös yksi vuoro Antrean kautta Vuoksenrantaan ja toinen Räisälän

kautta Pyhjärven Humalaisiin. Lisäksi tulivat liikenteeseen linjat Viipuri-Antrea-Kirvu-Ylikuunu ja Viipuri-Antrea-Sairala-Räisälä-Humalainen.

Toiminta takaisin vallatulla alueella oli sotilasviranomaisten tarkan valvonnan alaista. Vaunujen huollon takia ryhtyivät asentajat entisessä huoneistossa Karjalankatu 5:ssä korjailemaan vaunuja. Työtä ei puuttunut, sillä kaikkien huoltokorjaamoiden näin lähellä rintamalinjaa täytyi ensikädessä suorittaa myös armeijan kiireellisiä töitä. Monasti omat korjaukset joutuivat kauankin odottamaan.

Sodan aikana uusia linja-autoja oli mahdoton saada. Vanhoja, jo aikoja siten romutettavaksi tuomittuja vaunuja kunnostamalla ja armeijan palauttamia epäkuntoon joutuneita korjailemalla, saatiin aikaan, että linja-autojen luku maassamme ei alentunut. Päinvastoin helmikuussa 1942 laskettiin tällä olleen liikenteessä 684 linjuria, vastaavan luvun sodan alussa ollessa vain 550. Vuoden 1943 alussa niitä oli 875 ja lopussa 1066. Sen jälkeen, kun Saksasta oli onnistuttu saamaan joku määrä valmiita renkaita ja keinokumia renkaiden valmistusta varten, sallittiin liikennevahvuuden lisäämistä niin, että se vuoden loppuun mennessä oli kohonnut 2,5 miljoonaan kilometriin kuukaudessa. Myöskin sallittiin liikennöitsijäin ottamaan vaunuihinsa 50 prosenttia enemmän matkustajia kuin niitä varten vahvistettu paikkamäärä edellytti.

Nämä sota-ajan suomat poikkeukselliset vapaudet muodostuivat ajanoloon kuitenkin kaikille osapuolille ikäviksi. Liikennöitsijät hermostuivat, kun ylläritetut vaunut romuttuivat liian nopeaan. Kuljettajat taas tuskaantuivat, kun häikäpyttyjen vetokyky ei riittänyt ja kumit puhkeilivat liikaa kuormitettujen autojen alla. Matkustavalle yleisölle sen sijaan tuotti mielipahaa, kun kaikkia ei voitu sijoittaa ilmankin täpötäysiin linjureihin. Kun maantiellä näki täyteen ahdetun linjavaunun, jonka katollakin paitsi matkatavaroita voi olla puolisenkymmentä matkustajaa, täytyi ihmetellä sen 50 prosentin venyväisyyttä ja ennenkaikkea kuljettajan joustavuutta. Liukkaalla talvikelillä voi jossain ylämäessä tavata yleisön lykkäämässä vaunua mäelle tai kesäisen maantien kaltaassa pitämässä tupakkatuntia sillä aikaa, kun kuljettaja kuumeisella kii-reellä suoritti renkaan vaihtoa tai paikkausta jos vararenkaita ei ollut. Olosuhteet kuitenkin pakoittivat yhteisymmärrykseen ja näin päästiin jälleen rauhaa edeltäneeseen evakuoimisvaiheeseen.

Toinen lähtö ja evakuoimistehtävät

Päämajan huoltopäällikön esikunnan päiväkäskyllä oli juuri aikaisemmin määrätty linja-autoliikennettä supistettavaksi kesäkuun 15 Päivästä 1944 niin, että kuukautinen ajomäärä yksityisessä liikenteessä vähennettiin 2,2 miljoonaan kilometriin. Kannaksen murtumisen aikana tapahtunut sotatoimialueen tyhjentäminen siviiliväestöstä vaati kuitenkin viipurilaisilta liikennöitsijöiltä niin ripeitä toimenpiteitä, ettei kukaan ehtinyt supistamisia edes ajattelemaan.

Näin olivat asiat myös M. Ruponen Oy:n kohdalla. Kaikki autot olivat mobilisoidut evakuoimistehtäviin. Puolustuslaitoksen taholta määrättiin parisataa linja-autoa avustamaan myös Laatokan-Karjalän alueiden tyhjentämistä, joilla retkillä autot sitten viipyivät jopa kaksikin kuukautta.

Ne jotka uskovat, että kohta syyskuussa 1944 solmitun välirauhan jälkeen voitiin palata normaaliin oloihin, pettyivät suuresti, sillä kehitys parempaan suuntaan oli hyvin hidasta. Autoalallakin melkein kaikki tarvittava materiaali puuttui. Uusien alustojen maahan tuonti oli kokonaan tyrehtynyt ja renkaista oli huutava pula. Vasta taistelujen päättymisen jälkeen Keski-Euroopassa rupesi nestemäisen polttoaineen saantikin helpottumaan.

Tämän jälkeen kesti vielä vuosia ennenkuin voitiin ajatella hähkäasutinlaitteiden poistamista, sillä tässäkin suhteessa paluu säännöllisiin oloihin oli verkkaista. Syksyllä 1946 oli ainoastaan 23 prosenttia yksityisestä liikenteestä voinut siirtyä käyttämään yksinomaan nestemäistä polttoainetta. Seuraavan vuoden aikana sitten linja-autotkin vapautuivat hiili- ja puukaasutinlaitteistaan. Aikansa palveltuaan joutuivat nämä nyt romutettaviksi.

Pulavuosien hankaluudet

Sodan jälkeen siirtyi M. Ruponen Oy:n kotipaikka jälleen Savonlinnaan. Täältä sekä Kuopiosta ja Parikkalasta käsin hoidettiin sitten uuden rajan Suomen puolelle jääneitä linjoja. Matkustajia oli runsaasti. Ennenkaikkea jälleen evakkotaipaleelle joutunut siirtoväki matkusti paljon linja-autoissa. Savonlinnan huoltokorjaamossa oli myös kiirettä. Siellä toimitettiin pääasiassa armeijan autojen korjauksia.

Välillä kuitenkin ehdittiin kunnostamaan omiakin vaunuja, joita palautui puolustuslaitoksen käytöstä. Renkaista ja varaosista tahtoi vain olla paha pula. Olihan maassamme vuoden 1945 lopulla yksistään linja-autojen osalta 8000 renkaan vajuus, vaikka liikenteessä olleiden autojen lukumäärä oli alkuvuodesta vain 1231 sotaa edeltäneen määrän oltua 3161.

Koska pula-aika oli näin raskaasti iskenyt leimansa juuri linja-autoliikenteeseen, on ymmärrettävää, että Matti Ruponenkin asettui odottavalle kannalle. Aika ei ollut otollinen ainakaan liiketoiminnan laajentumiselle.

Pahimmillaan pula-aika oli kesällä 1945. Tällöin joutuivat monet liikennöitsijät supistamaan liikennettään. Etenkin pitkillä linjoilla täytyi monesti keskeyttää liikenne useiksi kuukausiksi. Toukokuun 15 päivänä 1946 voimaan astuvaksi vahvistetun aikataulun mukaan oli koko maassa ajettavaksi määräksi suunniteltu 5.500.000 km kuukaudessa. Rengaspulan takia ei tästä määrästä kuitenkaan voitu ajaa kuin 60 prosenttia, joka vastasi noin 30 pro-



Vuonna 1944 Kuopioon valmistunut M. Ruponen Oy:n haalokorjaamo ja konttori.
Vakituista henkilöstöä toimii täällä. 11.

senttia rauhanaikaisesta liikenteestä. Tällöin oltiin kuitenkin jo aallon pohjassa, sillä syksyyn mennessä voitiin liikennettä huomattavasti lisätä. Tilaston mukaan oli maamme 1664 linja-autosta tällöin liikenteessä 1112. Yli kolme sataa käyttökelpoista vaunua oli ilman renkaita.

Vähän kerrassaan alkoi elämä maassamme jälleen elpyä. Tällöin heräsi Matti Ruposessa halu liikenteen laajentamiseen. Heinäkuun 5 päivänä 1948 osti hän liikennöitsijä Yrjö Tapanaiselta linjan Mairioniemi-Saari-Parikkala.

Seuraavaan liikenteen laajentamiseen kuluikin useampi vuosi, sillä vasta vuonna 1952 osti hän Joensuusta kaikki O. Piipponen Oy:n linjat kalustoituneen sekä seuraavana vuonna Kiteeltä T. Toropaisen linjat myöskin kalustoituneen. Nyt oli yhtiön hallussa melko laaja yhtenäinen liikennekenttä. Vuon-

na 1950 oli yhtiö hankkinut kuusi uutta linjavaunua, vuonna 1951 kaksi ja seuraavana vuonna jälleen kuusi. Näinollen liikkeen vuonna 1953 täyttäessä 25-vuotta oli sillä kaikkiaan 52 linjaautoa, jotka päivittäin ajoivat 9100 km. Yhtiön palveluksessa oli tällöin 150 toimihenkilöä.



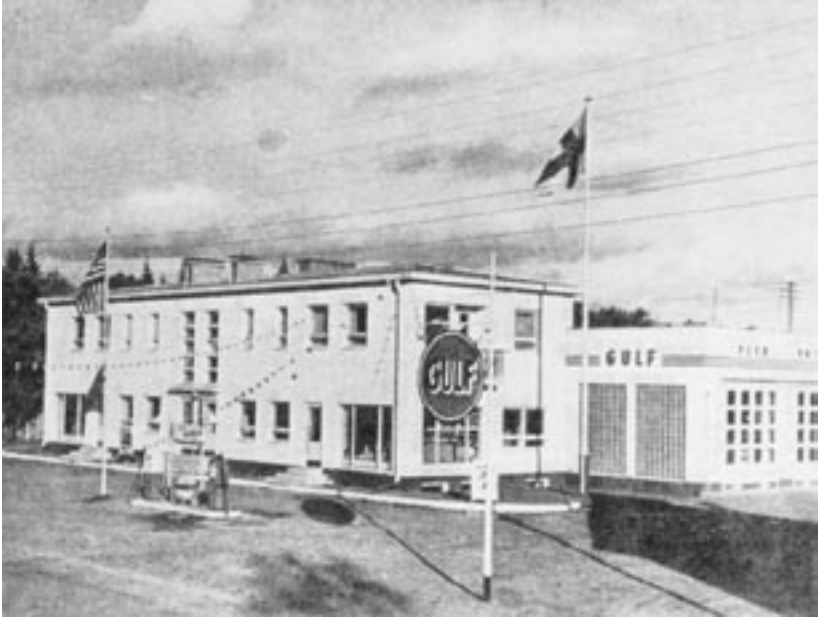
M. Ruponen Oy:n toimitalo Parikkalassa. Tämän talon suojissa toimii päivittäin kymmenisen autoalan ammattimestä.

Omien huoltoasemien ja kiinteistöjen tärkeys

Pitkäaikainen kokemus oli opettanut, että laajan liikennekentän hoito vaati ainakin päätekoehdissa ja suurimmissa risteyksissä hyvät huoltoasemat. Tästä syystä Matti Ruponen ottikin seuraavaksi päämääräkseen omien kiinteistöjen hankkimisen tärkeimpiin tukikohtiin. Ensimmäinen näistä valmistui tarkoitukseensa joulukuussa 1953. Tällöin nimittäin avattiin yleisön käyttöön Parikkalan keskustassa luonnonkauniilla paikalla kirkonkylän ja asemaseudun asutusalueiden välissä n.s. Törölammin läheisyydessä ajanmukainen autoliiketalo huoltoasemineen. Laitos oli suunniteltu lähinnä omaa linja-autoliikettä palvelemaan, vaikka siinä oli myöskin silmälläpidetty paikakunnan ja lähiympäristöjen auto- ja moottorimiesten tarpeet.

Rakennus suunniteltiin kooltaan 3400 kuutioksi ja jouduttiin sen pohjaa tehtäessä siirtämään tontilta noin 4000 kuutiota maata läheiseen lampeen. Kolmikerroksisen rakennuksen pohjakerrokseen sijoitettiin lämpökeskus, varasto- ja pesuhuoneet sekä sauna ja pesutupa. Välikerrokseen taas rasvaus-, pesu- ja korjaushallit, kaikki toisistaan lasiseinillä eristettyinä. Lisäksi tuli tälle tasolle huoltotoimisto ja konttorihuoneet. Ylimpään kerrokseen laitettiin kahdeksan asunhuoneistoa kaikkine nykyajan mukavuuksineen. Rakennustyön suoritti urakalla rakennusmestari Ora.

Parikkalan toimiston ja korjaamon esimiehenä toimii Vilho Huhtanen. Lisäksi on korjaamon ja sen konttorin palveluksessa yhteensä kymmenen toimihenkilöä.



Joensuun autotalo, jonka korjaamoissa työskentelee 25, myyntipuolella 6 ja konttorissa 4 toimihenkilöä.

Paitsi kaikkia läpikulkumatkallaan Parikkalassa pysähtyvien yhtiön autojen huoltoa hoidetaan sieltä käsin seuraavat neljä linjaa: Parikkala–Kesälahdi–Heinoniemi, Parikkala–Kirjavala–Saari kk., Imatra–Miettälä–Simpele–Parikkala–Uukuniemi ja Parikkala–Peruspohja–Simpele. Näitten linjavaunujen yhteinen päivittäinen ajomatka on 856 km.

Kuopioon rakennutti yhtiö jo vuonna 1944 huoltokorjaamon ja myöhemmin vuonna 1946 muodostettiin aikaisemmasta henkilökunnan asunnosta tarvittavat konttoritilat. Näin saatiin sinnekin käyttökelpoinen huoltoasema yhtiön omille linjavaunuille. Tällainen olikin tuiki tarpeellinen, sillä Kuopio oli päätepaikkana seuraaville 16 linjalle: Kuopio–Tuusniemi–Karvio–Heinävesi, 157 km, Kuopio–Tuusniemi–Outokumpu–Joensuu, 147 km, Kuopio–Joensuu–Kitee–Kesälahdi–Parikkala, 343 km, Kuopio–Tuusniemi–Karvio, 115 km, Kuopio–Hiidenlahti–Mustinlahti–Juojärvi, 93 km, Kuopio–Nilsjä–Säy-

neinen–Nurmes, 153 km, Kuopio–Nilsjä–Siikajärvi–Nurmes, 150 km, Kuopio–Pajujärvi–Nilsjä–Säyneinen–Rautavaara, 139 km, Kuopio–Muruvesi–Juankoski, 82 km, Kuopio–Nilsjä–Muruvesi–Säyneinen, 130 km, Kuopio–Nilsjä–Palonurmi–Rautavaara 113 km, Nilsjä–Palonurmi–Rautavaara, 55 km, Kuopio–Kolmisoppi–Nilsjä–Keyritty, 105 km, Kuopio–Nilsjä–Juankoski–Nilsjä–Hankamäki, 89 km ja Kuopio–Tuusniemi–Karvio–Sarvikumpu, 139 km. Kaikilla muilla linjoilla on yksi edestakainen vuoro paitsi Kuopio–Muruvesi–Juankoski linjalla kaksi. Kuopiosta Joensuun kautta Parikkalaan menevä linja ajetaan pikavuorona. Kaikkien Kuopiosta huollettavien yhtiön linjojen päivittäinen ajomatka tekee 4368 kilometriä.

Kuopion huoltoaseman esimiehenä toimii Lauri Karesvuo, joka 15 vuotta sitten aloitti työskentelynsä yhtiön palveluksessa ensin rahastajana ja myöhemmin vaativammissa tehtävissä. Kuopion huoltoasemalla työskentelee 11 toimihenkilöä.

Joensuun autotalo

Ajoturvallisuus ja autoilijan oma varmuuden tunne siitä, että kaikki on kunnossa, on aina takeena miellyttävästä matkanteosta, sillä useimmiten yllätykselliset ajon keskeytykset ovat seurauksena riittämättömästä huollosta. Tästä syystä automiehet ryhtyvätkin jonkin huoltoaseman vakinaisiksi asiakkaiksi ja siten samalla varmistuvat siitä, että heidän autonsa on jatkuvan huoltotarkkailun alaisena.

Koska Joensuusta oli viimeisten ostojen kautta muodostunut yhtiölle tärkeä keskuspaikka ryhtyi Matti Ruponen suunnittelemaan sinne riittävän suuret mittasuhteet täyttävää ja kaikin puolin viimeistä kehitystä vastaavaa autohuoltolaitosta. Jo kansantaloudelliseltakin kannalta katsoen oli tehokkaalla huollolla suuri merkitys, sillä autokanta oli hankittu kallista ulkomaista valtuutta käyttäen ja hyvällä huollolla säästettiin autoihin kiinnitettyjä suuria pääomia.



Joensuun autotalon avariin huoltohalleihin sopii samalla kertaa kaikkiaan 14 linja-autoa huollettavaksi.

Itse huoltorakennuksen suunnittelun uskoi Matti Ruponen insinööri Aulis Majurille. Tehdyn suunnitelman mukaisesti valmistuikin saman vuoden lokakuun alkuun mennessä keskeiselle paikalle Joensuun kaupungissa kokonaista 4600 kuutiometriä käsittävä autotalo, josta valtaosan eli 3100 kuutiota muodostavat huolto-, pesu- ja huoltokorjaamohallit. Niissä on pituutta 35 metriä, mikä merkitsee sitä, että hallitilaa on noin 14 linja-autolle. Hallit on eroitettu toisistaan lasiväliseinin ja lattiassa on työskentelykiulit korkeapainerasvapuristimiseen, naftapesulaitteineen, alustamassaruiskuineen, jäteöljykokoojineen y.m. nykyaikaisine varusteineen. Muista työvälineistä dieseltestauslaitteet ja täydelliset sähkötestauslaitteet edustavat alallaan viimeisimpiä saavutuksia.

Huoltoasemarakennukseen on vielä sijoitettu kaksi myymälähuoneistoa sekä lisäksi varasto- ja asuntotiloja. Huoltoasema avattiin yleiselle liikenteelle joulukuun alussa 1955. Joensuusta käsin hoidetaan seuraavat 16 linjaa: Joensuu–Outokumpu–Tuusniemi–Kuopio, 147 km, Joensuu–Rääkkylä–Kitee–Kitee, 103 km, Joensuu–Rasivaara–Kitee–Kesälahti–Parikkala, 190



Näkymä Joensuun autotalon myymälähalleista.

km, Joensuu–Niittylahti–Suhmura–Hammaslahti, 26 km, Joensuu–Rasivaa-
ra–Kitee–Parikkala–Imatrankoski, 268 km, Kitee–Ruppovaara, 12 km,
Joensuu–Rääkkylä–Hypönniemi, 81 km, Joensuu–Kumpu–Hammaslahti
–Onkamo, 54 km, Joensuu–Sintsilä–Haapasalmi–Rääkkylä–Varpassalo,
109 km, Kitee–Suorlahti–Puhos–Puhossalo, 40 km, Joensuu–Kitee–Pa-
rikkala–Imatrankoski 253 km, Joensuu–Kemie–Kitee–Korkeakangas,
94 km, Joensuu–Kiihtelysvaara–Uskali–Kemie–Järventaus, 107 km, Joen-
suu–Kemie–Uusi Värtsilä–Öllölä, 114 km, Joensuu–Kiihtelysvaara–Ke-
mie–Korkeakangas–Kitee, 127 km ja Joensuu–Kiihtelysvaara–Potaskanvaa-
ra–Kitee, 112 km.

Näillä linjoilla ajettava päivittäinen ajomatka on 4634 kilometriä n.k, pika-
vuoroja on kaksi, nimittäin Joensuun ja Parikkalan aseman sekä ja Joensuun
ja Imatrankosken välillä.

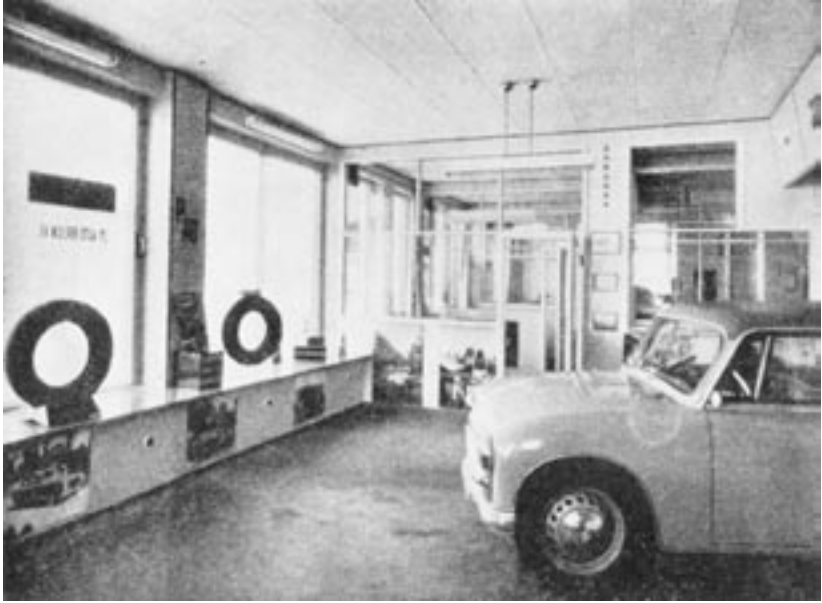
Heinäkuun 2 päivän 1956 avattiin tässä liiketalossa myös auto- ja auto-tarvikemyymälä, joka edustaa Joensuun myyntipiirissä mm. Chrysler-, Plymouht-, Lloyd- ja Singer-henkilöautoja sekä Fargo- merkkisiä kuorma- ja linja-autoja. Liikkeellä on niinkään täydellinen n.s. Chrysler-huolto koulutettuine henkilökuntineen. Lisäksi on saatavana varaosia ja tarvikkeita sekä renkaita. Uuden autotalon johtajaksi otettiin autoteknikko Veikko Salo. Laitoksen henkilövahvuus on 36, josta 25 toimii korjaamon eri osastoilla, 6 myyntipuolella ja loput konttoritehtävissä.

Keskus edelleen Savonlinnassa

Linja-autoliike M. Ruponen Oy:n kotipaikkana on jatkuvasti ollut Savonlinna. Sieltä käsin yhtiön johto valvoo laajaa liikennekenttäänsä. Vuosiksi 1957-1958 vahvistettujen aikataulujen mukaan on liikkeen hoidossa kaikkiaan 37 eri linjaa, joiden ajokilometrimäärä on 10.714 km vuorokaudessa. Suoraan Savonlinnasta valvotaan seuraavien viiden linjan liikenne: Savonlin-



Yhtiön omistama toimitalo Savonlinnassa Heikinpohjantien varrella, jossa yhtiön toimistot ja Auto-Bruunin myymälä konttoreineen sijaitsevat.



Oy Auto-Bruunin myymälä Savonlinnassa.

na–Kerimäki–Kitee–Rasivaara–Joensuu, 177 km, Savonlinna–Kerimäki–Kitee–Tohmajärvi, 119 km, Savonlinna–Punkaharju–Parikkala–Imatrankoski, 41 km, Savonlinna–Punkaharju–Saari kk, 85 km ja Savonlinna–Moinsalmi–Kosola, 38 km.

Yhtiön keskustoimipaikkaa varten osti Matti Ruponen noin 4000 kuutiometrin suuruisen kaupunkikiinteistön Savonlinnasta Heikinpohjantien varrelta. Talo oli alunperin rakennettu autotaloksi. Sen tilavissa suojissa sijaitsivat nyt yhtiön toimistot.

Uskollinen, vaativiin tehtäviinsä pystyvä henkilökunta

Yhtiön hoidossa olevan toimikentän laajentuessa on henkilöstöäkin täytynyt vastaavasti lisätä. Ei riitä, että palkataan uusia kuljettajia ja rahastajia, sillä työt korjaamoissakin vaativat vastaavassa suhteessa lisätvövoimaa.

Tarkastettaessa yhtiön henkilökortistoa kuluneiden vuosien ajalta on merkille pantava, että sikäli kuin yhtiön palvelukseen otettu henkilö viihtyy tehtävässään puolisen vuotta, kotiutuu hän sinne useissa tapauksissa kymmeniksi vuosiksi. Tällöin pitkien matkojen kuljettajat ehtivät tutustua ei ainoastaan maastoon vaan myös suureen osaan linjaa käyttävään yleisöönkin. Perusteellinen perehtyminen muihin liikkeessä esiintyviin tehtäviin vaatii vuosia.

Joulukuun 5 päivänä 1956 pitämässään juhlatilaisuudessa jakoi yhtiö ansiotuneille työntekijöilleen Linja-autoliitto ry:n myöntämät ansiomerkit seuraavasti: Kuljettaja Jaakko Ahoselle kultainen ansiomerkki 25 vuoden taidokkaasta palveluksesta sekä kuljettaja Tauno Huttuselle, huoltoaseman esimies Lauri Karesvuolle ja kuljettaja Erkki Väänäselle hopeiset ansiomerkit io vuoden taidokkaasta palveluksesta.

Vähintään 20 vuotta yhtiön palveluksessa olleita tällä hetkellä on neljä, nimittäin kuljettajat Jaakko Ahonen, Albin Parjanen ja Juho Rysä sekä korjaamon esimies Sulo Vainikka. Ainakin 15 vuotta palvelleita ovat korjaamon esimies Lauri Karesvuo, asentaja Valter Löppönen, kuljettaja Mauno Purhonen ja asentaja Elo Suomalainen. Kymmenen vuoden palvelusajan



Volvo-merkkinen linja-auto vuodelta 1952.

saavuttaneita ovat kuljettajat Tauno Huttunen, Niilo Jääskeläinen, Viljo Korhonen, Oiva Kosonen, Mikko Miettinen, Eino Paunonen, Aarne Rissanen ja Erkki Väänänen sekä asentajat U. Kapanen Kauko Kosonen, Toivo Kuusa, Matti Litmanen, Arvo Nykänen, Jaakko Potinkara, Tuomas Sokka ja Tauno Väänänen. Myöskin Pauli Valleniuksen toimiaika yhtiössä ylittää kymmenen vuoden rajan. Rahastajista Maila Ilvonen on ollut kauimmin liikkeen palveluksessa.

Koko liikkeen toimiaikana kaikki tehdyt päätökset perustuvat Matti ja Tyyne Ruposen yhteisiin suunnitteluihin. johtoportaan eivätkä heidän toimintaansa sivulliset ole päässeet vaikuttamaan. Heidän apunaan yhtiön konttorissa Savonlinnassa työskentelee nykyään heidän tyttärensä Kaisa Jordan kirjapitäjänä, neidit Iida Punnonen, Raili Pietarinen, Terttu Tervonen ja Raili Jääskeläinen muissa tehtävissä.

Savonlinnassa olevan korjaamon esimiehenä toimii Pertti Kiuru, varaosien hoitajana Matti Nykänen, sorvaajana Urho Kapanen, sähkö asentajana Arvo



Nykyinen liikennekenttä.



Linja-autoliiton myöntämien ansiomerkkien jakotilaisuus vuonna 1956.

Nykänen, työkaluviilarina Viljo Nikulainen sekä asentajina Toivo Kuusa, Tauno Väänänen, Kauko Kosonen ja Elo Suomalainen.

Lappeenrantaankin tärkeä etappi

Vuoden 1926 lokakuussa perusti viipurilainen automyyjä Curt Bruun kotikaupunkiinsa Oy Auto-Bruun Ab nimisen autoliikkeen, joka toimi Viipurissa aina talvisodan alkuun asti. Sotien jälkeen yhtiön osakekannan siirryttyä Matti Ruposen hallintaan jatkoi liike toimintaansa kanta-Suomen alueella. Imatrankoskella on sillä oma toimitalo, vaikka Savonlinnassa työskenneltiinkin vuokrahuoneissa. Nykyään tämäkin liike toimii Savonlinnassa sisaryhtiönsä M. Ruponen Oy:n kanssa saman katon alla. Heikinpohjantien varrella olevassa autotalossa. Täällä onkin liikkeellä hyvät tilat.



Lappeenrannassa sijaitseva toimitalo. Tässä talossa on Auto-Bruunin myymälä.



Näkymä Lappeenrannan huoltohallista.



Oy. Auto-Bruunin toimisto Imatrankoskella.

Yhtiön täyttäessä lokakuun 6 päivän 1956 30 vuotta avattiin samoin juhla-
lisuuxsin Lappeenrannassa Oy Auto Bruunin uusi ja ajanmukainen autotalo.
Tämän keskeisellä paikalla sijaitsevan rakennuksen on suunnitellut myöskin
insinööri Aulis Majuri. Talon suuruus on 2500 kuutiota.

Yhtiön toimitusjohtajana on Matti Ruponen ja Savonlinnan konttorin hoi-
tajana hänen tyttärensä Kaisan aviomies Pentti Jordan. Liikkeen myyjänä
toimii Matti Karppinen. Imatran myyntikonttorin hoitajana on Pertti Korho-
nen ja myyjänä Jussi Kuisma. Lappeenrannan huoltoaseman esimiehenä ja
konttorin hoitajana on nykyään Pauli Vallenius. Kaikkiaan on yhtiön palve-
luksessa 30 toimihenkilöä.

Tilauskuljetukset ja turistilinjat

Päivittäin tapahtuvien säännöllisten aikataulujen mukaisten vuorojen lisäksi joutuvat liikenneoitsijat hoitamaan joukon ylimääräisiä tilauskuljetuksia. Maasudulla toimivat lukuisat osuuskunnat, seurat, koulut y.m. tekevät usein opinto-, tutustumis- ja huvimatkoja, jolloin autobussi kuljetusvälineenä on verraton. Erikoistilauksesta se ei ole sidottu aikatauluihin ja sillä pääsee aina määräpaikkaan asti. Etenkin kesäisten maatalousnäyttelyjen sekä urheilu- ja laulujuhlien aikoina on autoista kova kysyntä.

Turistimatkailejoille vesien pirstomat Savon ja Pohjois-Karjalan maisemat tarjoavat paljon nähtävää. Onhan näitten reittien varsilla Punkaharju, Puhos, Parikkala, Kirjavala, Heinävesi ja Kitee, puhumattakaan päätepaikoista Imatrankoski, Kuopio, Joensuu ja Savonlinna, jotka kaikki ovat maamme suosituimpia matkailukeskuksia.

Vuoden 1958 alusta, jolloin Lappeenrannasta Joensuuhun tuleva uusi pikatie valmistui, jouduttiin liikenteen hoidossa toimittamaan erinäisiä järjestelyjä, jotta Kiteen ja Joensuun välille kumpikin tiesuunta tulisi tarpeeksi usein liikennöidyksi jatkettiin Savonlinnasta Tohmajärvelle päättynyttä linjaa Joensuuhun asti. Näin kävi mahdolliseksi tyydyttää kummankin tien varrella asuvien liikenteen tarve.

Tällä hetken yhtiön palveluksessa on 206 toimihenkilöä.

Sukutilan lunastaminen ja hoito

Kuisman suku, johon Tyyni Ruponen kuului, oli vuosisatoja harjoittanut maanviljelystä Vuoksenrannan pitäjän Korpilahden kylässä. Viimeisimmiksi olivat hänen esi-isänsä tunnetut valtiopäivämiehet Tuomas ja Pietari Kuisma menestyksellä viljelleet useammasta pienemmästä tilasta muodostettua Pampan tilaa. Maataloudellisille harrastuksilleen uskollisena Matti Ruponen lunasti tämän tilan vuonna 1936 toisilta sukulaisilta ja ryhtyi laajentamaan tilan viljelyksiä sekä saattamaan entisetkin voimaperäiseen kasvuun. Ostettuaan m.m. Heikki Ruposelta noin 30 hehtaaria lisämaata kohotti hän tilan kokonaispinta-alan 345 hehtaariin, josta oli n. 60 hehtaaria viljeltyä ja loput hyväkuntoista metsämaata. juuri metsät olivat Matti Ruposen erikoisessa suojeluksessa. Toisen sodan aikana ei hän olisi raaskinut sieltä hakata puita edes pilketehtaalleen, vaikka se toimi kartanon läheisyydessä. Karjaa oli tilalla 23 lypsävää ynnä muu karja.

Vuonna 1936 Ensossa pidetyssä maatalousnäyttelyssä sai tila yli 250 vuotta saman suvun hallussa olleena kunniakirjan.

Syksyllä 1938 tapahtui kuitenkin ikävä onnettomuus, sillä tuli poltti tilan päärakennuksen maan tasalle. Ennen talvisodan alkua ei uutta rakennusta ehditty laittaa, vaikka sellainen oli jo suunnitteilla.

Sotien jälkeen jäi tila luovutetulle alueelle ja sieltä evakuoitun karjan y.m. maatalousirtaimiston joutui hän myöhemmin realisoimaan.



Kesäinen kuva Pampan kartanon pihalta.



Ruposen perhe kokoontuneena Savonlinnaan.
Istumassa vasemmalta: isäntä ja emäntä sekä tyttäret Liisa ja Kaisa, seisomassa:
poika Juha sekä vävyt Veikko Salo ja Pentti Jordan.

Loppukatsaus

Kuluneen 30 vuoden aikana on linja-autoliikenne maassamme saavuttanut valtavat mittasuhteet. Onhan meillä tällä hetken kaikkiaan 544 liikennöitsijää ja tilastojen mukaan oli kotimaisen liikenteen ajomäärä 208 miljoonaa kilometriä vuodessa. Tähän kehitykseen on suurimmalta osalta vaikuttanut yksityisten yrittäjien toimeliaisuus. Järjestelmällisellä työllä ovat he luoneet mahtavan liikennekentän, jossa käytännöllisesti katsoen pääsee matkustamaan mihin maamme kolkkaan tahansa. Kaukaisimmat saloseudutkin ovat nyt mukavassa yhteydessä asutuskeskuksiin.

Linja-autoliikenteen tulevaisuutta silmälläpitäen on ensimmäisenä huomioitava mitkä mahdollisuudet vielä on liikenteen kasvuun. Aivan viime vuosina nousu on ollut hidasta. Suurimpana syynä tähän lienee henkilöautokannan voimakas lisäys. Yksistään vuonna 1956 eneni se noin 25.000 autolla ja vuonna 1957 ainakin samalla määrällä. On itsestään selvää, että tämä vaikuttaa linja-autoliikennöitsijäin tuloihin. Vuoden 1956 kirjatut poistot olivat vain 8,25 prosenttia kaluston uushankinta-arvosta. Tämä vastaa ainoastaan puolta kohtuulliseksi katsottavasta seitsemän vuoden keskimääräisestä linja-auton käyttöajasta. Näin ollen on jouduttu kuluttamaan aikaisemmin hankittua pääomaa. Syyt tähän eivät johdu liikenteen omasta piiristä.

Tarkastettaessa M. Ruposen Oy:n nykyistä ja aikaisempaa liikennekarttaa huomaa, että kenttä on muodostunut säteittäiseksi. Linjat lähtevät keskuksista eri suuntiin ja huolehtivat ensikädessä lähimmän ympäristön liikennetarpeesta. Mitä huomattavampi keskus on sitä kauemmaksi ulottuu liikenteen



Isäntäväki kotitalon kivistillä Savonlinnassa

vaikutus. Aikataulut on järjestetty palvelemaan maaseudun yhteyttä liikekeskuksiin. Näitten lisäksi on huomattavissa useampia pitkiä linjoja, jotka yhdistävät asutuskeskukset toisiinsa. juuri eri pituisten linjojen avulla on saavutettu käyttökelpoinen liikennekenttä.

Mitkä ansiot linja-autoliikenteellä on niin kaupunkikuntien kuin maaseudunkin taloudelliseen nousuun on helposti arvioitavissa. Paitsi kaupallisten asiain kehitystä ovat hyvät kulkuyhteydet suuresti helpottaneet yhteisten kunnallisten ja valtiollisten asiain hoitoa. Samoin koulumatkat monille opinhaluisille ovat käyneet entistä lyhyemmiksi. On suorastaan vaikea löytää sellaista toimialaa mihin hyvät liikenneyhteydet eivät olisi vaikuttaneet elvyttävästi.

Saatuaan suunnitelmansa tukikohdat kuntoon voi M. Ruponen Oy seuraavan vuosikymmenen aikana ryhtyä tehostamaan liikenteen sisäistä järjestelyä. Etenkin silloin kun tieverkossa tapahtuu muutoksia joustava liikenteen hoito vaatii myös aikataulujen tarkistamisen.

Käytettyjä lähteitä:

Linja-autoliitto ry:n vuosikirja 1957.

Yrjö Raevuori: Linja-autoliikenteen vaiheet.

Sanomalehdet: Itä-Savo, Karjalan Maa, Karjala, Maakansa, EteläSaimaa ja Savon Sanomat.

Yhtiön henkilökortisto y.m.