



Vanhaa ja uutta

ÅA:n Wiipurin osaston
matkan varrelta



SLHS:n digitaalikirjasto:

- N:o 1 Linja-autoliikenteen harjoittajat Suomessa**
2 painos 1987
Jouko Nykänen, SLHS 1993
- N:o 2 Linja-autokuvasto 1950-1992**
Hannu Laitinen ja Kai Sillanpää, SLHS 1987
- N:o 3 Ruposen ruskeitten autojen
kolmikymmenvuotinen taival**
Pentti S. Kärmeniemi, 1958
- N:o 4 Artturi Anttila Oy 1924 - 1984**
Raimo Lilja 1984
- N:o 5 Vanhaa ja uutta LAL:n Viipurin osaston
matkan varrelta**
Pentti S. Kärmeniemi, 1964
-



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 alkuperäisen mukainen tätä sivua lukuunottamatta.

Vanhaa ja uutta

LAL:n Viipurin osaston

matkan varrelta

Vanhaa ja uutta LAL:n Viipurin osaston
matkan varrelta

Kirjoittanut
PENTTI S. KÄRMENIEMI

Tänä vuonna Karjalan menetyksestä tultua kuluneeksi 20 vuotta on monilla toimialoilla herännyt kysymys jättää tuleville sukupolville mahdollisimman täydellinen kuva alansa taloudellisesta kehityksestä siellä. Niin ovat myöskin joko kokonaan tai osittain rajan taakse linjansa jättäneet linja-autoliikennöitsijät halunneet omalta työsaraltaan esittää olosuhteet joissa tämä koko elinkeinoelämällemme tärkeä liikennemuoto Karjalassa syntyi ja voimistui. Tämä sitäkin suuremmalla syyllä kun alan aikaisemmssa esityksissä karjalaisten osuus on jäänyt lapsipuolen asemaan. Liikenneneuvos Matti Ruposen myönnettyä tarkoitukseen huomattavan määrärahan kävi hankkeen toteuttaminen LAL:n Viipurin paikallisosastolle mahdolliseksi. Yritystä ovat lahjoituksin tukeneet myös: Oy Autokorirakenne Ab, Itä-Suomen Kumikorjaamo Oy, Koiviston Auto om. Martti Tommola, Oy Shell Ab, Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Tuovisen Liikenne, Oy Linja-autoliike Veikko Uotila ja Oy Volvo-Auto Ab. Ajankohtakin katsottiin nyt sopivaksi koska muutamilta alusta alkaen mukana olleilta uranuurtajilta saatiin vielä henkilökohtaisia vaikutteita. Tässä suhteessa etenkin osaston varhaisimpina vuosina sihteerinä toiminut prokuristi Ilmari Hirvonen on ollut suureksi avuksi.

Kuvaukseen liittyy myös tärkeänä osana se voimaperäinen nousu, joka sodan jälkeisien pulavuosien mentyä, on havaittavissa juuri tällä uudella toimialueella keskuspaikkana Lappeenranta.

T e k i j ä



Volvo-linja-autot tunnettiin Viipurissa luotettavina ja kestävinä autoina jo 30-luvulla. Kuva v. 1936 linja-autoaseman edustalta (yllä). Viimeisin malli v. 1964.



Ryhdyttäessä näin vuosikymmenien jälkeen kuvaamaan Linjaautoliiton Viipurin paikallisosaston syntyä ja toimintaa tulee samaan kuvaan väkisin koko maamme linja-autoliikenteen alku ja kehitys. Paikallisosaston toimialuehan käsitti melkein koko Viipurin läänin sekä osia Mikkelin ja Kuopion lääneistä. Täältä liikennöivät linja-autot Sortavalaan, Mikkeliin, Savonlinnaan ja Joensuuhun asti. Yhdysliikenne puolestaan tarjosi matkustamiselle vieläkin suuremmat mahdollisuudet. Aluksi kuitenkin liikenne rajoittui suurempien asutuskeskusten läheisyyteen. Lukuunottamatta muutamia erillisiä tapauksia, joissa autoliikennettä Kaakkois-Suomessa oli aikaisemmin ruvettu ammattimaisesti harjoittamaan, voidaan katsoa linja-autoliikenteen harjoittamisen alkaneen vasta vuoden 1922 jälkeen. Aikaisemmat harvat yritykset olivat vain hajanaisia tapauksia jäämättä pysyvästi kuvaan edes välittömän seuraajankaan muodossa. Sensijaan liikenteen alku 1920-luvulla oli valtava. Se syntyi samanaikaisesti maaseudun ja asutuskeskusten välille samoin kuin suurempien kaupunkien liepeille tyydyttämään kuljetustarvetta. Kohta alusta alkaen ryhdyttiin ensiksi mainittua kutsumaan kaukoliikenteeksi ja jälkimmäistä paikallisliikenteeksi.

Omnibussista linja-autoon

Jo näihin aikoihin vakiintuivat linja-auto ja autolinja nimitykset myös virkakielissä. Tosin muitakin nimityksiä eri puolilla Suomea käytettiin aina vuoteen 1926 asti. Matkailuauto, matka-auto, auto-omnibussi ja linjavaunu olivat niistä yleisimpiä. Näistä matkailuauto tuntui Viipurin puolella olleen käytetyin. Kaukoliikennelinjoiksi sanottiin yleensä yli

20-30 km pitkiä linjoja. Laissa moottoriajoneuvoliikenteestä (22. 5. 1926) sanotaan, että linja-auto on henkilökuljetukseen tarkoitettu moottoriajoneuvo, jossa kuljettaja mukaan luettuna on paikkoja useammalle kuin 9 henkilölle. Kuitenkin jo silloin olivat pienimmät linja-autot varustettu 14 hengen korilla. Useimmat näistä olivat Ford tai Chevrolet kuorma-autoalustoille rakennettuja. Jokseenkin kaikki muut vähemmistönä olleet automerkit näinä linja-autojen ensimmäisinä vuosina olivat eurooppalaisia. Ehkä Fiat niistä oli useimmin maantiellä nähty.

Korit näille kuorma-autoalustoille valmistettiin alusta alkaen kotimaassa. Viipurissa oli 20-luvulla kaksikin linja-autokoreja valmistavaa liikettä. Rakennusmateriaalina käytettiin melkein yksinomaan puuta. Korit olivat kiinteäkattoisia, mutta kokoon rullattavilla kangasseinillä varustettuja. Sellofaani-ikkunat antoivat tarpeellisen valon. Muista mukavuuksista mainittakoon kierrejousilla varustetut nahkapäällysteiset penkit, jotka useimmiten oli sijoitettu kummallekin sivustalle ja taakse. Sentään jo vuonna 1925 alettiin yleisesti rakentaa kovaseinäisiä ja lasi-ikkunallisia 14-16 hengen koreja. Kehityksen jatkuessa vuosina 1925-1926 rakennetut 16-18 hengen linja-autot näyttivät kapeilla ja mutkikkailla teillämme pyörien päällä liikkuvilta taloilta. Vuonna 1928 suurimmat linja-autot olivat jo 22 istumapaikalla varustettuja. Viimeisimpänä uutuutena tältä ajalta voidaan mainita 3-oviset Sedan linja-autot, joista keskikäytävä tyystin puuttui. Näihin päästiin sivusta joko yhteen tai kahteen poikittaiseen penkkiriviin. Kun ei ollut kävelykorkeutta vaativaa keskikäytävää, voitiin korit tehdä matalammiksi ja autot olivat kaarteissa vakavampia. Paikallisliikenteessä ei tämä korityyppi kuitenkaan saanut kannatusta, sillä yllästin otto niihin oli mahdotonta. Paikallisliikenteessä käytettävissä autoissa täytyi olla jonkin verran seisomatilaakin.

Näiden yli 14-hengen linja-autojen konealustoiksi eivät Ford ja Chevrolet kuorma-autoalustat olleet enää kyllin kantavia. Vuoden 1925 aikana tulivat Broockway-merkkiset autot muotiin ja kolme vuotta myöhemmin taivutetuilla sivupalkeilla varustetut Studebaker-alustat saivat merkittävän sijan linja-automarkkinoilla. Vuoden 1928



Viipurin Matkailu Oy:n johtokunta v. 1932, vasemmalta T. Tommola, Matti Ruponen, Aksel Kerttula, Matti Korpelainen, Ilmari Hirvonen, Yrjö Toikkanen ja Walde Lehtinen.

aikana tapahtui myös Reo-alustojen esiintulo ja seuraavana vuonna ilmestyivät ruotsalaiset Volvot liikenteen palvelukseen. Kun vielä mainitsimme kolme vuotta myöhemmin valmistuneen suomalaisen Sisu-linja-auton, onkin kuva kaksikymmenluvun linjaautoista melko täydellinen. Unhoittaa ei kuitenkaan sovi Ukko Jokisen ja muutaman muunkin käyttämiä ranskalaisia RochetSchneider-autoja, joita kansan suussa kutsuttiin »Roska-Neekereiksi». Kolmekymmentäluvulta taas muistetaan amerikkalaiset Diamant- ja International-merkkiset linja-autot. Tämän vuosikymmenen alussa ryhtyi myös silloin Itä-Suomen suurin linjaautoliikenteen harjoittaja Tienhaaran Auto Oy itse valmistamaan tarvitsemiensa linja-autojen korit. Samaa esimerkkiä seurasi muutaman vuoden kuluttua myös Koiviston Auto Oy.

JATKUVAA EDISTYSTÄ

Suomen suurimmaksi linja-autoksi mainittiin vuonna 1934 liikennöitsijä Matti Ruposen hankkima Reo-auto. Siinä oli 32 istuinpaikkaa ja oli se 9,15 metriä pitkä. Se liikennöi Viipuri–Säiniö linjalla, mutta ei aluksi saanut silläkään ajaa täysin kuormin, koska viranomaiset katsoivat, ettei Ristimäessä Koiviston radan ylittänyt silta kestäisi sen painoa.

Alkuaikoina olivat kaikki autot yksinomaan bensiniikäyttöisiä kunnes vuoden 1935 aikana muutamat liikennöitsijät hankkivat Volvon Hesselmanin n.s. puolidiesel-moottoreita ja vuonna 1938 jo Mercedes-Benz Diesel-moottoreilla varustettuja alustoja. Huomioitava on myös, että Tienhaaran Auto Oy jo tällöin kokeili liikenteessä itse rakentamaansa häikäpönttökaasutinta, joten se oli heille tuttu, kun muutama vuosi myöhemmin se muodostui ainoaksi mahdolliseksi auton käyttövoimaksi. Kokeilu perustui kokonaan kannattavuuslaskelmiin. Haluttiin saada selvyys, tulisiko häikä huokeammaksi kuin juokseva polttoaine. Lisäksi oli asetuksella määrätty, että kotimaista polttoainetta käyttävä auto oli vapaa moottoriajoneuvoverosta.

Tämän uuden elinkeinon alkuunpanijat olivat melkein poikkeuksetta liikemieskokemusta ja koulutusta vailla olevia nuoria yrittäjiä. Harvapa heistä nykyisessä mielessä oli alkaessa edes pätevä linja-autokuljettajakaan. Linja-autokuljettajan ajokortinkin sai siihen aikaan ilman suurempaa käytännön kokemusta, mutta silloiset olosuhteet tekivät heistä uudessa ammatissaan jopa taitureita. Palvelusalttius asiakkaita kohtaan tuntui heillä yleisesti olleen synnynnäistä. Aloitteleva linja-autoliikennöitsijä ajoi tavallisesti itse hankkimaansa autoa. Vielä noin vuoteen 1935 asti oli huomattava osa liikennöitsijöistä yhden auton haltijoita. Jos jollakin heistä sattui olemaan useampia vaunuja, istui isäntä itse säännöllisesti niistä yhtä ajamassa.

Linja-autoliikenteen uranuurtajia



*Johntaja Johan Verner Jokinen
Lauritsalasta, s. 25. 4. 1871,
† 31. 3. 1931.*



Johntaja Antti Turku Lemiltä.

ALAN URANUURTAJAT

Liikenteen aloittajina kullakin seudulla tavallisesti olivat ne yrittäjät, jotka havaitsivat kotipaikkakunnallaan olevan henkilökuljetustarvetta. Niinpä Viipurin kaupungin keskustan ja sen lähiympäristöjen välisen säännöllisen liikenteen aloittivat näissä ympäristöissä asuvat tammissuolaiset, sorvalilaiset, loikkaslaiset, tienhaaralaiset, likolampilaiset j.n.e. Vastaavasti Lappeenrantaan kohdistuvan paikallisliikenteen aloittivat Lauritsalan ja Kaukaan asiasta kiinnostuneet yrittäjät.

Kaukoliikennelinjoilla voitiin tehdä sama havainto. Vastaavasti siellä linjan maaseudun puoleisessa päässä asuva henkilö oli yrityksen takana. Niinpä Viipuriin suuntautuvaa liikennettä hoiteli säkkijärveläinen, virojokelainen, lappeenrantalainen, nuijamaalainen, antrealainen, kirvulainen, heinjokelainen, räisäläläinen, koivistolainen,

kivennapalainen j.n.e. Vastaavasti lemiläiset ja savitaipalelaiset huolehtivat kaukoliikennettä Lappeenrantaan. Tämä tuntuukin olevan sääntö melkein ilman poikkeuksia.

Jotta asia oli näin, täytyi johtua yksistään siitä, että asutuskeskusten reunoilla ja niiden ulkopuolella tunnettiin liikennetarve keskuksiin voimakkaampana ja läheisempänä kuin päinvastoin. Asutustaajamissa olivat melkein kaikki tarvikkeet saatavissa. Sen sijaan maalaisilla oli siellä toimitettava ostoksiaan ja tuotava tuotteitaan markkinoitavaksi. Nämä olivatkin luonnolliset syyt, jotka määräsivät liikenteen luonteen.

Kuten edellä jo mainittiin eivät linja-autoliikenteen aloittajina olleet liike-elämään perehtyneet henkilöt tai suurien pääomien omistajat, vaan poikkeuksetta pieneläjät, joko muita ammatteja aikaisemmin harjoittaneet tai autoliikenteen ensimmäiseksi elinkeinokseen valinneet yrittäjät. Heidän joukossaan oli entisiä konemestareita, vuokra-autoilijoita, satamamiehiä, laivureita, maalareita, viilaajia, puuseppiä, poliisikonstaapeleita, talonpoikia y.m.

Vaikka pääasiallinen osa linja-autoliikenteestä tapahtuikin yksityisyritteliäisyyden pohjalla, muodostivat auto-osuuskunnat huomattavan poikkeuksen asutuskeskusten lähiympäristöissä. Taloudelliset syyt pakoittivat paikallisiikenteen harjoittajia muodostamaan tällaisia autoyhtymiä, sillä liikenteen joustava hoito vaati niin suurta vaunukantaa, ettei yhdellä yrittäjällä ollut siihen edellytyksiä. Nämä yhtymät eivät kuitenkaan olleet useimmissa tapauksissa pääoma- vaan kuluttajayhtymiä. Tämä kuvastuu jo niiden osuuskunta nimistäkin. Niiden nimistä käy myös selville, minkä alueen liikenne tarvetta ne oli perustettu tyydyttämään. Sorvalin Auto-osuuskunta, Tammisuon Auto-osuuskunta, Linnasaaren Auto-osuuskunta Voima ja Lappeen Osuus-Auto eivät tässä suhteessa voineet harhaan johdattaa matkustajia.

Kaukoliikenteessäkin oli sentään liikenteen aloittajissa kaksi laajalla omistajapohjalla toimivaa yrittäjää, nimittäin Säkkijärven kunta Säkkijärven ja Viipurin välisellä linjalla ja Nuijamaan Höyrylaiva Osuuskunta Nuijamaa–Viipuri ja Nuijamaa–Lappeenranta linjoilla



*Yrjö Toikkanen, liikennöitsijä
Lappeenrannasta, 7. 4., † v. 1950.*



*Jalmari Koiranen, liikennöitsijä
Kiviniemestä.*

Saimaan kanavan vartta kulkevalla tiellä. Säkkijärven kunta lieneekin ollut maassamme ainoa maalaiskunta, lukuunottamatta noin 15 vuotta myöhemmin tapahtunutta Taipalsaaren kunnan lyhytaikaiseksi jäänyttä liikennöimistä Taipalsaaren ja Lappeenrannan välillä, joka on harjoittanut linja-autoliikennettä.

Ennen autoliikenteensä aloittamista – ja vielä senkin aikana – olivat sekä Säkkijärven kunta että Nuijamaan Höyrylaiva Osuuskunta harjoittaneet liikennettä höyrylaivoilla. Ensiksi mainittu s/s Säkkijärvellä kotikunnan rannoilta Suomenlahtea pitkin Viipuriin ja sekä jälkimmäinen s/s Matilla ja s/s Nuijamaalla Saimaan kanavaa myöten Viipuriin. Joustavuudellaan linja-autoliikenne saavutti matkustavan yleisön suosion ja laivaliikenne lopetettiin kannattamattomana.

Kehnojen teiden tuomat hankaluudet

Linja-autoliikenteen kannattavuus sen 6-8 ensimmäisen vuoden aikana ei ollut kehuttavaa. Tähän oli useitakin syitä. Jos otetaan huomioon koko syntynyt liikenneverkosto, ei varsinaisesta matkustajapulasta voitu puhua, vaan syyt oli etsittävä muualta. Ensiksikin koko autokanta oli kehityksen alkuasteella. Hankitut autot olivat kevyitä ja sellaisenaan heikkoja sekä silloisissa tieoloissamme lyhytikäisiä. Vaunuston kunnossapito tuli kalliiksi, vaikkeivat vaatimukset niiden mukavuuteen ja turvallisuuteen nähden suinkaan olleet suuret.

Se taas, että autokanta oli muodostunut niin heikoksi, ei johtunut yrittäjistä vaan keunoista tieoloistamme. II-luokan maanteillä, joita melkein kaikki nykyisistä kantateistämme olivat, sallittiin korkeimmaksi auton painoksi 4.000 kg, mikä sekin vuonna 1924 korotettiin vain 4.500 kg:ksi. I-luokan teillä korkein sallittu paino oli 5.500 kg. Ratkaisevinta kuitenkin oli maanteitten ajokunnossa pitäminen. Tämä ei aivan välittömästi koskenut teitten kesäkuntoa, sillä jotenkuten ne silloin kantoivat kevyet vaunut. Aivan toinen oli tilanne syys- ja kevätrospuuttojen aikana. Silloin autot väkisinkin särkyivät kuljettajiensa käsiin. Taloudellisesti sitäkin raskaampaa liikennöitsijöille oli se, ettei teitä talviaurattu. Tästä syystä kaukoliikenne oli kokonaan keskeytettävä noin 5-6 talvikuukaudeksi. Monikaan liikennöitsijä ei tällöin pannut autoaan seisomaan niinkuin ehkä olisi ollut viisainta, vaan kootakseen rahaa auton hinnan lyhennyksiin ja korkoihin hän siirtyi kaupunkien paikallislinjoille ajamaan. Tällöin tulivat kysymykseen Viipuri, Lappeenranta ja Imatra. Jos paikallislinjoilla kesät olivat olleet kannattavuuteen nähden tyydyttäviä, tuli nyt kurjuus kaikille, sillä matkustajia ei riittänyt kaikkiin autoihin.

Lisäksi kadut ja tiet kaupungeissakin olivat huonossa kunnossa; pakkanen rikkoi autojen jäähdyttäjiä ja öljyt jäättyivät. Suurimman pulman liikennöitsijöille aiheutti kuitenkin olosuhteiden muodostama epäolojalta kilpailu. Ei noudatettu säännöllisiä aikatauluja enempää kuin taksojakaan. Liikennöitsijöiden rynnätessä linjalta toiselle tai saadessa

Osaston ensimmäiset puheenjohtajat



*Johtaja Aksel Kerttula
v. 1928-1936 ja 1944-1947.*



*Johtaja Arvo Salima
v. 1937-1944.*

tilapäisiä ajoja voivat linjat jäädä kokonaisuksi päiviksi hoitamatta. Talvikaudet nuodostuivatkin liikennöitsijöille tappiollisiksi eikä siitä ollut iloa eikä hyötyä paikallisliikenteen matkustavalle yleisöllekään. Suurimmalta osalta liikenteen epävarmuus tämän aiheutti.

Jäitse Viipurista Uuraaseen oli tavallaan varattu kaukoliikennöitsijöille talvilinja, mutta silloin kun jää ja lumiolosuhteet olivat vähänkin suotuisat, jota ne olivat harvoin, hyökkäsivät sinne myös paikallislinjojen vakinaiset liikennöitsijät. Tällä linjalla taisikin jokaiselle tulla enemmän vahinkoja kuin tuloja. Vaikka viranomaiset pyrkivät valvomaan jään kestävyyttä, sattui autojen osittaisia uppoamiaisia suolaiseen meriveteen. Pyyssä ja pimeässä autot matkustajineen monesti eksyivät tiettömälle ja merkitsemättömälle jäätäpaaleelle. Tällöin tietysti oli suuri vaara joutua kestäättömälle jäälle. Harvoin

voitiin tätäkään linjaa ajaakoko talven. Runsas lumi ja jäälle noussut vesi tekivät sen mahdottomaksi. Liikennöitsijät kuitenkin koettivat omilla kustannuksillaan pitää tietä aurattuna.

Toinen talvilinja Viipurissa oli kauppatorilta Hiekan kaupungin osaan, jonne kesäisin oli suora veneyhteys.

Ainakin yhtä sekaviksi ja kannattamattomiksi muodostuivat talvisin Lappeenranta-Lauritsala ja Imatran seutujen paikallisliikennelinjat. Asian tilan huomasivat sivullisetkin jo varsin aikaisessa vaiheessa. Niinpä sanomalehti Karjala (9. 7. 1924) otsikolla »Liikenneolot Lappeenrannan ympäristössä» julkaisemassaan kirjoituksessa ensin selitettynä kuinka kurjassa kunnossa kaikki Lappeenrannan ympäristön tiet ovat, sanoo, että Lappeenrannasta Lauritsalaan ajaa useita vaunuja ja että Lappeenrannasta kulkevat autobussivaunut myös Joutsenoon, Mustolaan ja Kansolaan ilman säännöllisiä aikoja tai jos sellaisia onkin, ei niitä noudateta. Autot lähtevät kun saavat täyden kuorman. Kirjoittaja jatkaa, että moisten syitten takia autobussiliikenne menettää sen suuren suosion, jolla yleisö on sen ottanut vastaan.

Yrittäjien luku kasvaa

Kesäisin tyydyttävät tulokset olivat omiaan houkuttelemaan yhä uusia yrittäjiä linja-autoalalle. Autokauppiaiden tarjoamat edulliset vähittäismaksuehdot lisäsivät rikastumisen halua tällä alalla. Koreineen ostettaessa maksoivat vaunut 1920-luvulla koosta riippuen 50.000:- – 110.000:- silloista markkaa kappaleelta. Viimeksi mainittuun hintaan tuskin sopivat 18-hengen autoa suuremmat. Autojen koon kasvaessa ja samalla konealustojen ja koriin laadun parantuessa kohosi 1930-luvulla hinta yli 200.000 markan. Melkein aina ostettiin auto vähittäismaksulla suoritusajan venyessä jopa 18 kuukauteen. Pohjahintana kuitenkin vaadittiin kolmannes auton hinnasta käteisellä.



J. W. Jokisen ensimmäinen linja-auto, »rättikupee» Fiat, jolla hän aloitti liikenteen.

Näihin aikoihin voi melko helposti ostaa auton ja ryhtyä liikennöitsijäksi, mutta auton maksaminen sen tuottamilla tuloilla ei useinkaan voinut tapahtua aivan sopimuksen mukaisesti 18 kuukauden kuluessa. Kauan senkin jälkeen täytyi tunnusteita uusia, ennenkuin auton jäännöksen sai omiin nimiinsä. Ei ollut harvinaista vielä 1930-luvun alkupuolella, että autokauppias, korjaamon omistaja ja rengasmyyjä olivat päivittäin aamulla odottamassa kaukolinja-auton tuloa matkalta saadakseen lyhennystä erääntyvään tai jo erääntyneeseen vekseliin.

Jos autohinnan lyhennysvekselin saikin suoritetuksi oli tarpeelliset varaosat, korjaukset, renkaat ja bensiini sekä vakuutukset hankittava luotolla. Niiden myyjät autokauppiaiden ohella olivatkin suuria linja-autoliikennöitsijän rahoittajia. Varsinaista pankki- tai muuta luottolaitosluottoa eivät liikennöitsijät silloin vielä voineet käyttää



Isäntiä ja kuljettajia retkelle lähdössä Viipurin rautatientorilla.

juuri nimeksikään. Pyörillä olevaan omaisuuteen ja yritykseen eivät luoton antajat paljoakaan uskoneet. Tästä kai johtuneekin, että pääomarikkaat eivät tulleet tälle uudelle alalle.

Miten vähäistä liikenne Viipurissa vielä vuonna 1924 oli, ilmenee parhaiten saman vuoden kesäkuussa toimitetusta yleisestä liikennettä palvelevien kulkuneuvojen tarkastuksesta. Siinä todettiin määrätyillä linjoilla säännöllisin kulkuvuoroin liikennettä välittäviä autobusseja olleen kaupungissa ja lähiympäristössä yhteensä 27, kuorma-autoja oli tarkastuksessa hyväksytty 5 ja uusia sinä vuonna liikenteeseen otettuja vuokra-ajuriautoja 20. Kun entisiä oli 11 toimi kaupungissa sen jälkeen kaikkiaan 31 ajuriautoa. Sen sijaan pika-ajureita oli poliisilaitoksen tarkastuksessa hyväksytty 115 ja kuorma-ajureita 143. Yksityisiä henkilöautoja sanotaan koko Viipurin läänissä olleen yli 680, joista enemmän kuin puolet Viipurissa.



Viipurin linja-autoaseman julkisivu Karjalan kadulta nähtynä. Rakennus vihitty tarkoitukseen v. 1934.

Epätervettä kilpailua

Kun kaukoliikenne oli syntynyt melkein kokonaan maaseudulta asutuskeskuksissa kävijöitä palvelemaan, olivat niiden kulkuvuorotkin vastaavasti sellaiset, että autot tulivat määräpaikkaan noin kello 8 aikaan aamulla ja läksivät sitten noin kello 14 tienoissa paluumatkalle. Näiden linjojen kulkuvuorot, mitkä eivät itse ulottaneet matkaansa kaupunkiin asti, vaan päätyivät sopivalle rautatien pysähdyspaikalle, olivat kytketyt aamuisin kaupunkiin menevien ja iltapäivällä sieltä palaavien junien aikatauluihin. Tällaisesta järjestelystä ei voinut sanoa muuta kuin hyvää, mutta kentälle ilmaantui sellaisiakin yrittäjiä jotka piittaamatta jo voimassa olevista kulkuvuoroista asettivat uudet vuoronsa edellisen eteen siten noukkien toisen kulkuvuorolle tien varteen varustautuneet matkustajat autoonsa. Oli helppo kerätä kypsät hedelmät toisen istuttamasta ja kasvattamasta puusta. Tästä

luonnollisesti seurasi kilpa-ajoa maantiellä ja yhtämittaista aikataulujen muuttelemista toinen toisensa eteen. Tällaisessa kilpailussa ei aina ollut aikaa ottaa kaikkia matkustajia autoon, vaikka liikennöitsijäin palvelusalttius asiakkaita kohtaan muuten olikin tavattoman suuri.

On luonnollista, että näissä oloissa linja-autoliikenteen säännöllisyys ja turvallisuuskin vähenivät. Kuitenkaan ei ainakaan mainittavampia onnettomuuksia sattunut. Ehkä juuri se, että talviliikenne oli kokonaan lamassa osaltaan vaikutti tähän. Talven tullen kun tiet menivät tukkoon ilmestyi viipurilaisiin lehtiin myös ilmoituksia myytävistä käytetyistä linjavaunuista. Jo vuonna 1924 ilmoitettiin sanomalehti Karjalassa ainakin kolmea käytettyä matkailuautoa ja ennen uuden ajokauden alkua kuuden ensimmäisen kuukauden aikana v. 1925 12 käytetystä linja-autosta. Tämä oli suuri määrä kun otetaan huomioon silloinen koko linja-autokanta Viipurin alueella. Ainakin tämän luulisi osoittavan liikenteen huonoa kannattavuutta. Myytäviksi ilmoitetut autot olivat Ford, Fiat ja Chevrolet merkkisiä sekä yksi »ensiluokkaista saksalaista valmistetta, 14 hengen, 24 Hv, .4 syl. erittäin vahva rakenteinen sekä myöskin nopea kulkuinen. Hinta 22.000:-» Muista sanottiin yleensä, että ne olivat hyvä kuntoisia ja halpoja. Eräässä ilmoituksessa tarjottiin »Matkailija Ford-auto hyvällä 25 km pituisella linjalla. Erittäin sopiva tilaisuus autonkuljettajalle. Matkustajatuloja mk 5.000-6.000 kuukaudessa». Tästä sai kuvan hyväksi sanotun linjan bruttotuloista. Lienee ollut laatuaan ensimmäinen, jossa linjakin myytiin.

Aloite oman liiton perustamisesta

Vuoteen 1928 mennessä linja-autoliikenne oli saavuttanut huomattavan laajuuden ei ainoastaan kaakkois-Suomessa vaan muuallakin maassamme. Samanaikaisesti oli liikennöitsijäin välinen kilpailu yhä kiristynyt. Liikenteen päärahoittajat autokauppiat näkivät jo olotilan kestävämmäksi. Heräsi ajatus, että jotain olisi tehtävä



LAL:n Viipurin osaston kokous 4. 6. 30 Viipurissa.

tilanteen korjaamiseksi. Näin ei voinut jatkua liikennöitsijäin eikä heidän luotonantajainsa enempää kuin matkustavan yleisön kannalta katsottuna. Mutta kun hätä oli suuri, oli apukin lähellä. Sen esitti Korpivaara & Halla Oy:n toimitusjohtaja sittemmin kauppaneuvos Juhani Korpivaara, Linja-autoliikenteen tulevaisuuteen luottavana ja sille huomattavana luotonantajana hän kutsui silloiset linja-autoliikennöitsijät neuvonpitoon, päättämään linja-autoliikennöitsijäin liiton perustamisesta. Hän näki ehkä ainoana mahdollisuutena alalla olevien olojen pysyväälle parantamiselle keskittymisen, mikäli haluttiin alkanut linja-autoliikenne säilyttää yksityisyrityksien pohjalla.

Korpivaara lähetti liikkeensä edustajien kautta sekä suoraan tuntemilleen vakavimmille linja-autoliikenteen harjoittajille että muille asiasta kiinnostuneille 30. 3. 1928 päivätyn kirjeen, jossa kuvattuaan sitä tilaa missä linja-autoliikenne ja sen harjoittajat maassamme olivat, kutsui liikennöitsijät Helsingissä (17. 4. 28) pidettävään kokoukseen.



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

Tämä kirje tuli myös Viipuriin Korpivaara & Halla Oy:n edustajalle Viipurin Voimavaunu Oy:n prokuristi Ilmari Hirvoselle, jolla oli välitön ja kiinteä kosketus koko alueen liikennöitsijöihin. Pyytämättä vielä tässä yhteydessä piiriinsä kuuluvia liikennöitsijöitä yleiseen kokoukseen lähtivät johtaja Aksel Kerttula Tienhaaran Auto Oy:stä ja liikennöitsijä Heikki Mustonen Kiviniemestä tähän neuvottelukokoukseen. Kokoukseen oli saapunut liikennöitsijöitä myös Turun ja Porin, Hämeen sekä Uudenmaan lääneistä. Lisäksi oli mukana valtiovallan asiasta kiinnostuneita virastojen ja autokauppiaiden edustajia.

Avaussanoissaan johtaja Korpivaara selosti kokoonkutsumisen syitä mainiten, että vallitsevan huolestuttavan tilanteen korjaamiseksi oli ehdotettu valtiovallan puuttumista asiaan. Tällöin liikennöitsijäin lukua olisi rajoitettava, jota toimenpidettä ei pidetty suositeltavana, ja jota myöskään viranomaiset eivät halunneet. Sen sijaan oli tärkeää perustaa liikennöitsijäin yhdistys.



Toivo Tommola
Koiviston Auto Oy:n perustaja
ja toimitusjohtaja.



Matti Korpelainen
Viipurin Linja-Auto Oy:n aikai-
sempi johtaja.

Perustavan kokouksen puheenjohtajana toimi johtaja Kaarlo Leander Hämeenlinnasta. Yksimielisesti kokous totesi, että linja-autoliikenteen harjoittajien etujen mukaista oli perustaa yhdistys taloudellisen aseman turvaamiseksi ja vallinneen tilanteen korjaamiseksi. Asiaa toteuttamaan valittuun toimikuntaan tulivat kummatkin Viipurin läänin edustajat.

Tuumasta tulee tosi

Asiain kehitys tämän jälkeen olikin nopea, sillä seuraavan toukokuun 30 päivänä Helsingissä pidetyssä kokouksessa päätettiin perustaa koko maata käsittävä Linja-autoliikennöitsijäin Liitto ry. Sen ensimmäiseen hallitukseen valittiin m.m. johtaja J. Korpivaara, johtaja K. Leander ja johtaja Akseli Kerttula Viipurista.



Linja-autoliikennöitsijien ammattienedistämiskurssit Viipurissa 25-30. 1. 1932.

Myöskin maakunnissa asiat saivat uutta virikettä. Niinpä Viipurissakin heinäkuun 5 päivänä 1928 pidettiin prokuristi Ilmari Hirvosen kutsumana Viipurin läänin linja-autoliikennöitsijain yleinen kokous, jossa perustettiin Linja-autoliikennöitsijain Liiton Viipurin alaosasto. Näitä kumpaakin tapausta on pidettävä erittäin merkittävänä saavutuksena linja-autoliiton historiassa.

Aluksi näitä Linja-autoliikennöitsijain Liiton — LAL:n — nimitettiin liiton alaosastoiksi, mutta pian niille vakiintui paikallisosasto-nimi. Niitä ei rekisteröity itsenäisiksi yhdistyksiksi, vaan kuuluivat ne välittömästi liiton yhteisöön. Sen paikallistuntemusta omaavana ja piirinsä järjestöön läheistä kosketusta pitävänä sekä ehdotuksia esittelevänä elimenä muodostuivat paikallisosastojen tehtävät kaikille liikennöitsijöille tärkeiksi. Liiton järjestyssääntöihin vuonna 1931 tehdyn muutoksen jälkeen alkoi paikallisosastojen itsenäistyminen. Uusien sääntöjen mukaan kaikki liikennöitsijät

tulivat välillisesti kuulumaan liittoon. Vuoden 1931 aikana Linja-autoliikennöitsijäin Liiton Viipurin paikallisosasto tuli merkityksi yhdistysrekisteriin ja sille vahvistettiin järjestyssäännöt.

Ensimmäiseen johtokuntaan tulivat valituksi Akseli Kerttula, Ilmari Hirvonen ja Wald. Lehtinen. Tämän jälkeen Kerttula oli yhdistyksen puheenjohtajana kymmenisen vuotta ja Hirvonen saman ajan sihteerinä ja taloudenhoitajana. Johtokunnan lisäksi oli paikallisosastolla useita toimikuntia ja vuosikokouksissa vahvistettiin sille vuodeksi kerrallaan tulo- ja menoarvio.

Liiton jäsenmaksut, jotka paikallisosasto piirissään kantoi, oli alusta lähtien määrätty sadaksi markaksi jokaista jäsenien omistamaa linja-autoa kohti. Kantamistaan maksuista sai paikallisosasto 5 % omia kustannuksiaan varten. Toimintansa rahoittamiseksi kantoi paikallisosasto lisäksi samoin perustein 10 markan suuruisen osastomaksun. Toimiessaan liiton vahvistamien linja-autonkuljettajien pukujen, lakkien, kokardien, nahkatakkiin ja jäsenmerkkien myyjänä sai osasto vähäisen välityspalkkion.

Merkittävämpi kuitenkin oli tulo niistä koroista, joita kertyi sen jäsenilleen pitämästä vippikassasta. Alkupääoman tähän kassaan lahjoitti johtaja W. Lehtinen. Monin verroin sen osastolle tuottamaa korkotuloa suurempi oli apu, minkä kassa voi antaa jäsenilleen silloin kun heidän tunnusteensa uhkasivat mennä protestiin. Tämä ei ollut harvinaista seuraavalla vuosikymmenelläkään, sillä osaston kassavaihto oli vuosittain huomattavasti suurempi kuin mitä juuri mainitut jäsen- y.m. maksut edellyttivät.

VIIPURIN PAIKALLISLIIKENNE-linjat alle 30 km

Linnasaaren Auto-osuuskunta Voima i.l. Viipuri.

Osuuskunnan perustava kokous oli 29. 1. 1925 ja oli siinä läsnä 34 henkeä, -melkoiselta osalta rautateitten virkamiehiä ja toimihenkilöitä. Osuuskunnan ensimmäisen hallituksen muodostivat J. R. Laakso, T. A. Malinen, N. Torvinen, V. Kilgast, E. Lemmetyinen ja J. Rantanen.



LAL:n vuosikokous Viipurissa 20. 1. 1932.

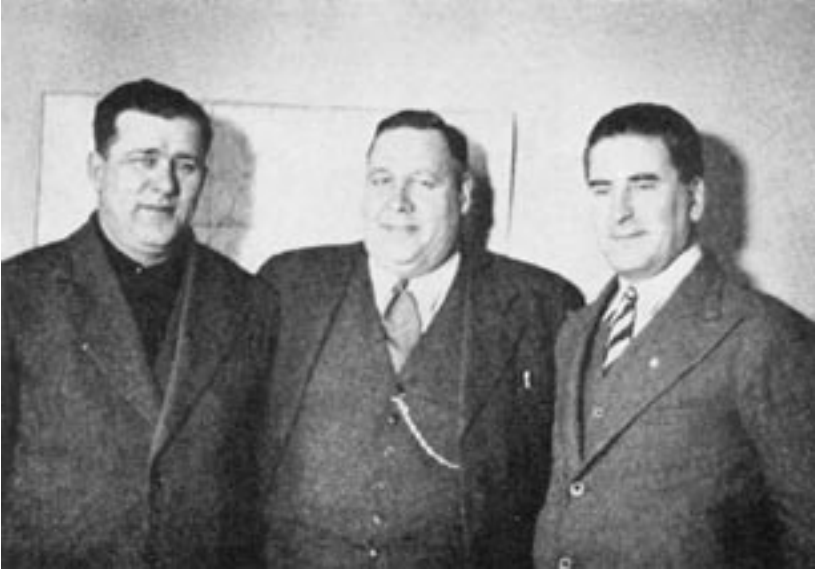
Enimmillään ollessaan oli osuuskunnalla kolme linja-autoa. Niillä liikennöitiin yksinomaan linjaa Kauppatori–Likolampi. Osuuskunta toimi talvisotaan asti.

Kilpeenjoki-Pihkalan Auto O.Y., Viipurin mlk.

Osakeyhtiön perustava kokous oli 25. 6. 1924 ja sen ensimmäisen hallituksen muodostivat E. Moisio, A. Lallo, M. Kemppe, U. Vilkki ja O. Vilkki. Yhtiö liikennöi linjaa Viipuri–Kilpeenjoki, mutta lopetti toimintansa jo noin vuonna 1928.

Tammisuo n Auto-osuuskunta i.l., Tammisuo.

Osuuskunnan perustava kokous oli 25. 5. 1925 ja sen ensimmäiseen hallitukseen kuuluivat V. Hyppönen, J. Klemola, E. Jaatinen, P. Repo, O. Tuovinen, J. Mäkeläinen ja V. Saarinen. Osuuskunta liikennöi linjaa Kauppatori–Tammisuo ja oli sillä toimintansa lopettaessaan kolme linja-autoa. Osuuskunnan lopetettua jatkoi lin-



Liikennöitsijät Onni Tuovinen ja Jubo Veijalainen sekä johtaja Urho Rauhala.

jan liikennöimistä hallituksen entinen jäsen Onni Tuovinen talvisotaan saakka. Myöhemmin liikennöi hän Lahden ja Orimattilan välillä.

Sorvalin Auto-osuuskunta, Viipuri

Osuuskunnan perustava kokous oli 27. 9. 1925 ja sen ensimmäiseen hallitukseen kuuluivat A. Toivonen, J. R. Sederholm, T. Velling, A. Hikipää, H. Olkinuora, M. Pietarinen ja K. Manninen. Osuuskunta liikennöi yksinomaan Kauppatori–Sorvali linjalla, mutta lopetti jo vuonna 1929. Liikenne siirtyi Tienhaaran Auto Oy:lle.

Tienhaaran Auto O.Y., Tienhaara.

Yhtiön perustava kokous oli 22. 2. 1926 ja sen ensimmäinen johtokunnan muodostivat O. Janhonen, Akseli Kerttula ja K. Helander. Yhtiö aloitti Viipuri–Tienhaara paikallislinjalla, mutta pian sillä oli useita kaukolinjojakin. Ne olivat pääasiallisesti Viipuri – Kotka rannikkoteillä. Kaikkia linjojaan yhtiö liikennöi sotiin asti,



Johtaja K. Viding ja liikennöitsijät E. Nuotio, Mustonen, P. Pohjalainen ja Toivo Peri.

joiden jälkeen yhtiön kotipaikka muuttui Kotkaan. Vuonna 1963 yhtiö lopetti toimintansa sulautuen O. Vilkaan liikenteeseen. Yhtiöllä oli v. 1928 kuusi linja-autoa ja niiden lukumäärä talvisodan syttyessä oli noin 20.

Viipurin Autoliikenne Osuuskunta i.l., Viipuri.

Osuuskunnan perustava kokous oli 6.2.1924 ja ensimmäiseen hallitukseen valittiin E. Salminen, Hj. Ojala, M. Perilä, V. Tuomela, E. E. Kuparinen ja J. Kokki. Osuuskunta kokouksessa 22. 7. 1924 oli 28 jäsentä. He olivat suurimmalta osaltaan rautatien palveluksessa olevia henkilöitä. Osuuskunta liikennöi linjalla Kauppatori-Karjalan kaupunginosa, mutta lopetti jo noin kolmen vuoden kuluttua toimintansa.

Eljas Karttunen, Viipuri

Aloitti noin vuonna 1925 yhdellä linja-autolla Kauppatori-Tiili-ruukki linjalla ja kaukoliikenteen vuonna 1930 Viipuri –Vahviala –Ylämaa linjalla. Ensiksi mainitun linjan lopetti hän vuonna 1934,

jolloin prokuristi Ilmari Hirvosen toimesta ja johdolla tälle linjalle perustettiin Torkkelin Liikenne Oy.

J u h o A h t i a i n e n , V i i p u r i

Liikenniö noin vuodesta 1926 alkaen Kauppatori–Tiiliruukki linjalla. Vuonna 1926 oli liikenteessä kaksi linja-autoa, mutta lopetti yhdyttyään Torkkelin Liikenne Oy:n osakkaaksi.

N e s t o r i S t ä h l b e r g , V i i p u r i

Aloitti vuonna 1927 liikennöimisen Kauppatori–Tiiliruukki linjalla yhdellä vaunulla ja pian sen jälkeen toisella Viipuri–Juustila linjalla. Hän yhti myös perustettuun Torkkelin Liikenne Oy:n osakkaaksi. Talvisodan jälkeen liikennöi hän jonkin aikaa Lahdessa.

T a a v e t t i L ö p p ö n e n , V i i p u r i

Liikennöi vähän aikaa linjalla Viipuri–Lottola. Siirtyi vuonna 1934 yksistään Kauppatori–Tiiliruukki linjalle. Lopetti samana vuonna liittyen osakkaaksi perustettuun Torkkelin Liikenne Oy:n.

U r h o V e s t l i n g , V i i p u r i

Liikennöi yhdellä vaunulla vuodesta 1929 alkaen linjalla Kauppatori–Tiiliruukki ja yhti myös osakkaaksi Torkkelin Liikenne Oy:n.

U n o S y r j ä l ä i n e n , V i i p u r i

Liikennöi myöskin muutaman vuoden Kauppatori–Tiiliruukki linjalla ja liittyi aikanaan Torkkelin Liikenne Oy:n osakkaaksi.

E r k k i E e r i k ä i n e n

J u h o M u r o n e n

V i l h o H a l o n e n

E r k k i M a r k k a n e n

A . H y n n i n e n

T u o m a s L e i n o n e n

Kaikki kuusi yrittäjää liikennöivät Kauppatori–Tiiliruukki linjalla 1930-luvun paikkeilla, mutta lopettivat kaikki viimeistään vuonna 1934, jolloin Torkkelin Liikenne Oy perustettiin.

T o r k k e l i n L i i k e n n e O y V i i p u r i

Perustettiin 25. 9. 1934 nimenomaan Kauppatori–Tiiliruukki linjalla vallinneen kaikin puolin heikon tilanteen korjaamiseksi,



Matti Ruponen
Liikenneneuvos, johtokunnan ja
liiton hallituksen monivuotinen
jäsen.



Yrjö Ranta
Saimaan Osuus-Auton toimitus
johtaja ja osaston monivuotinen
sihtööri.

mikä tilanne olisi aivan pian muodostunut kestäättömäksi linjan silloisille liikennöitsijöille. Yhtiöön ryhtyivät osakkaiksi paitsi aatteen isänä ollutta prokuristi Ilmari Hirvosta monet silloin linjaa liikennöineet yrittäjät. Näiltäkin liikenteen harjoittajilta, jotka eivät liittyneet uuteen yhtiöön, ostettiin heidän autoromunsa. Näitä vanhoja autoja ei yhtiö kuitenkaan nimeksikään käyttänyt, vaan hankki niin pian kuin toimitusaikoihin nähden oli mahdollista kokonaan uusi autokalusto. Uudet entistä paljon kookkaammat ja kauniit autot muuttivat ilahduttavasti koko kaupunkikuvan. Entiset yhden vauunun liikennöitsijät tulivat kuljettajiksi tähän uuteen yhtiönsä. Yhtiön ensimmäiseen hallitukseen kuuluivat Ilmari Hirvonen, Nestori Ståhlberg, Matti Ruponen, Juho Ahtiainen, Uno Syrjäläinen ja Urho Westling.

Viljo Salmenranta,
Juho Teivonen,

Nestor Ståhlberg,
Albin Kettunen

Olivat pysyvimmat liikennöitsijät Kauppatori–Karjalan kaupunginosa (Loikkanen) paikallislinjalla. Tähän linjaan yhdistettiin 30-luvulla Kauppatori–Kangasranta linja. Liikenteen taloudellisemman järjestelyn ja paremman yleisöpalvelun saavuttamiseksi yritti Ilmari Hirvonen taivuttaa myös Loikkasen linjan liikennöitsijöitä yhtymään Torkkelin Liikenne Oy:öön, mutta tulosta saavuttamatta ennen sotia.

Jalmari Ruuskanen, Viipuri

Liikennöi pääasiallisesti Viipuri–Lihaniemi linjalla, mutta hoiteli myös Kauppatori–Hiekka linjaakin. Sotien jälkeen on hän jatkanut liikenteen harjoittamista Porin puolessa.

Toivo Torvi, Viipuri

Liikennöi vuosina 1926-1928 kahdella vaunulla linjalla Viipuri–Säiniö.

Matti Ruponen, Viipuri

Jatkoi Juho Juvoselta ostamaansa linjaa vuodesta 1933 sotiin asti. Juuri tälle linjalle hakki hän aikoinaan maamme suurimman linja-auton.

Kauppatori–Tiiliruukki linjaa sivusi pitkältä osalta aikaisemmin eri linjana pidetty Kauppatori–Kelkkalan linja.

Viipurin paikallisliikenteessä 20-luvun puolivälin liikennöitsijäin joukossa muistetaan vielä Kauppatori–Sorvali linjalta

William Pillinen,

A. Buquet,

Pekka Koivumäki, (tuhannen linjan Pekka)

VIIPURIN KAUKOLIIKENNE.

Näittenkin liikennöitsijäin luettelemisessa noudatetaan samaa systeemiä kuin paikallisliikenteessä. Seuraamme tieosia lännestä pohjoisen kautta itään ja etelään. Kaukoliikenteessä pysyivät

liikennöitsijät paremmin kuin paikallisliikenteessä omilla tieosuuksillaan lukuunottamatta jo ennen mainittuja talvikausia. Jos linja muuten jätettiin oli luopuminen liikenteenharjoittamisesta kertakaikkinen. 1930-luvulla luopuminen useimmiten tapahtui myymisen kautta toiselle saman tien liikennöitsijälle.

Haminan tie

Tienhaaran Auto O.Y. Tiehaara

Hoiti tien voimakkaimpana liikennöitsijänä monta eri linjaa aina Kotkaan saakka ja näillä oli useita kulkuvuoroja. Vuonna 1935 oli sillä jo toteuttamisvaiheessa Viipuri–Helsinki linja.

Antti Laasonen, Viipuri

Liikennöi samanaikaisesti Tienhaaran Auto Oy:n kanssa yhtä vuoroa linjalla Viipuri–Kotka aina talvisotaan asti.



*Ilmari Hirvonen
Osaston ensimmäinen sifteeri ja
monen yrityksen osakas.*



Jo Viipurissa 30-luvulta alkaen boiti »linjamiesten» rengasasiat Itä-Suomen Kumikorjaamo O. Räsänen. Vaiherikkaan »evakkotaipaleensa» on liike päättänyt Lappeenrantaan. Yhtiön erittäin nykyaikaisesta »kumitalosta» kuvamme yllä.

S ä k k i j ä r v e n k u n t a, S ä k k i j ä r v i

Noin vuonna 1924 aloitti liikenteen Viipuri–Säkkijärvi ja myöhemmin Ylämaalle jatketulla linjalla. Tällä yhden vaunun linjalla kunta pysyi uskollisesti alueluovutuksiin saakka.

V ä i n ö S a t a m a, S ä k k i j ä r v i

Liikenne Viipuri–Säkkijärvi linjalla lakkasi jo 30-luvun vaihteessa.

R a n n i k k o l a i s t e n A u t o y h t y m ä (Arvo Risu) Säkkijärvi

Viipurista Säkkijärven Ristsatamaan ulottuva linja saattoi rannikkoalueen pysyvään ja välittömään linja-autoyhteyteen pitäjän keskuksen ja Viipurin kanssa. Vuonna 1939 muodostettiin yhtymästä osakeyhtiö.

E m i l N u o t i o, V i o l a h t i

Aloitti jo vuonna 1923 kumppaninsa Salon kanssa liikenteen 80 km pitkällä Viipuri–Virolahti linjalla ja jatkoi tätä kauaksi 30-luvulle.

Topi Liikkanen, Virojoki
Liikennöi linjalla Virojoki–Hamina.

Vahvialan tie.

Elias Karttunen, Viipuri
Liikennöi yhdellä vaunulla linjaa Viipuri–Vahviala–Ylämaa.

Lappeenrannan tie.

Yrjö Toikkanen, Lappeenranta
Anton Mononen, Lappeenranta

Aloittivat samanaikaisesti vuonna 1925 linjalla Viipuri–Lappeenranta ensin yhdellä ja pian kumpikin kahdella linja-autolla. Linjan liikenteen saivat he suurinpiirtein hoitaa rauhassa alueluovutuksiin saakka, lukuunottamatta 20-luvun lopulla vähäksi aikaa kilpailijaksi tullutta Jooseppi ja Elias Monosta.

Jooseppi ja Elias Mononen, Lappeenranta
Liikennöivät lyhyen ajan linjalla Viipuri–Lappeenranta.

Albin Kettunen, Viipuri

Alkoi 1930 sisukkaasti liikennöidä linjaa Viipuri–Lappeenranta–Mikkeli. Silloisissa tieoloissa, varsinkin Lappeenranta–Mikkeli tieosalla, oli tämä 175 km pitkän taipaleen ajaminen yhdellä vaunulla päivässä edestakaisin kova urakka.

Saimaankanavan tie.

Nuijamaan Höyrylaiva-osuuskunta, Nuijamaa

Oli perustettu jo vuonna 1906 harjoittamaan laivaliikennettä, mutta vuonna 1925 aloitti se liikennöimisen linjalla Viipuri–Nuijamaa–Lappeenranta. Osuuskunnan tilalle perustettiin osakeyhtiö.

Nuijamaan Auto O.Y. Nuijamaa

Sen ensimmäiseen hallitukseen kuuluivat jo laivaosuuskunnassa mukana olleet T. Ruti, A. Vakkila, L. Pihkala, E. Järvenpää ja E. Koskimies. Pian yhtiön osakekanta siirtyi edellä mainituille Anton Monoselle ja Yrjö Toikkaselle ja yhtiö jatkoi liikennettä 2-3 linja-autolla talvisotaan saakka.



Ossi Jokinen, monivuotinen osaston pub.johtaja ja Autolinjat Oy:n johtaja Lauritsalasta, † 16. 2. 1954.



*Arvo Jokinen
Autolinjat Oy:n toimitusjohtaja
Lauritsalassa. † 3. 7. 1954.*

Imatran tie.

Toivo Peri, Viipuri

Liikennöi yhdellä vaunulla noin vuodesta 1929 alkaen Viipuri–Penttilä–Joutseno–Pulp-linjaa vuoteen 1934 asti, jolloin yhtyi silloin perustettuun Karjalan Linja-auto Oy:n.

Matti Korpelainen, Viipuri

Liikennöi noin vuodesta 1926 alkaen 135 km pitkää linjaa Viipuri–Penttilä–Imatra–Puumala yhdellä vaunulla aina vuoteen 1934 saakka, jolloin yhtyi vuonna 1931 perustettuun Viipurin Linjaauto Oy:öön minkä toimitusjohtajana hän oli sotien jälkeisiin vuosiin asti, jolloin luovuttuaan yhtiöstä siirtyi Tampereelle.

Auto O.Y. Imatra, Imatra

Perustettiin vuonna 1924 ja se liikennöi linjalla Viipuri–Imatra sekä harjoitti paikallisliikennettä Imatran seudulla vuoteen 1928.

Tainionkosken Imatran Auto-osuuskunta, Siitola

Osuuskunnan ensimmäiseen hallitukseen kuuluivat Eljas Käyhty, Vilho Aalto, Hj. Häkkinen, A. Paakkonen, Leo Wilkman, E. Lyytikäinen, E. Anttila, K. Valjakka, J. Julkunen ja A. Isaksson. Osuuskunnan vaunut liikennöivät Imatran ja Tainionkosken välillä, mutta jo pulavuosina 30-luvun alussa lopettivat ajamisen.

Matias Monto, Imatra

Erkki Jussila, Imatra

Harjoittivat kumpikin noin kolmen vuoden ajan paikallisliikennettä Imatran lähi ympäristössä.

Enso-Gutzeit O.Y., Enso

Liikennöi yhdellä vaunulla syksystä 1929 noin vuoden ajan.

Viipurin Linja-auto O.Y., Viipuri

Perustettiin 20. 10. 1931. Sen ensimmäiseen johtokuntaan kuuluivat jo tunnetut linja-automiehet Matti Korpelainen, Akseli Kerttula, K. Helander ja Eino Lindblom (Lehessalo). Myöhemmin yhtiön osakkaaksi liittyi muitakin linja-autoliikennöitsijöitä linjoineen, joitten ja kasvaneen Imatran paikallisliikenteen kanssa yhtiö oli vuoteen 1932 mennessä jo kasvanut suurimmaksi Viipurin paikallisosaston alueella. Alueluovutuksissa yhtiö menetti huomattavan osan liikennealueestaan. Sotien jälkeen siirtyi yhtiön osakekanta Pohjolan Liikenne Oy:lle.

Arttur Niinisalo ja Janne Laakso, Viipuri

Aloittivat vuonna 1931 Viipurin paikallisosaston alueella tähän mennessä pisimpiin kuuluvalla Viipuri–Imatra–Parikkala–Savonlinna–Heinävesi linjalla (215 km), mikä liikenne sikäli poikkesi tavallisuudesta, että vuoro läksi aamulla Viipurista ja palasi sinne illalla. Seuraavana vuonna tämä yhden vaunun linja siirtyi kokonaan Artturi Niinisalon hoitoon, mutta jo vuonna 1934 hän myi liikenteensä Matti Ruposelle. Myynnin jälkeen oli Niinisalo Matti Ruposella kuljettajana ja liikennetarkastajana.

Rautjärven Auto Oy Rautjärvi

Yhtiö perustettiin tyydyttämään paikkakuntalaisten linja-autokuljetustarvetta. Yhtiön toiminta jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi.

Matti Ruponen, Viipuri

Joutui A. Niinisaloon kautta Imatran tien liikennöitsijäksi linjalle Viipuri–Imatra–Simpele–Kirjavala–Punkaharju–Savonlinna–Heinävesi. Vuonna 1936 liitti hänen tähän Simpele–Tyrjä–Kirjavala–Kesälahti–Kitee–Joensuu linjan ja seka-auto-linjan Viipuri–Simpele–Kesälahti sekä Savonlinna–Kirjavala–Lahdenpohja linjan.

Frans O. Virtanen, Imatra

Aloitti keväällä 1925 Imatran seuduilla paikallisliikenteen, joka kuitenkin muodostui lyhytaikaiseksi.

Imatran tie Jääsken kautta.

Juho Veijalainen, Sairala

Kuului paikallisosaston ensimmäisiin kaukolinjojen liikennöitsijöihin. Jo vuodesta 1924 tai 1925 alkaen hän liikennöi yhdellä vaunulla Viipuri–Jääski–Enso–Imatra ja Imatralta edelleen Simpelelle jatketulla linjalla. Näillä sekä Imatran paikallislinjalla hän toimi vuoteen 1934 jolloin ryhtyi Viipurin Linja-Auto Oy:n osakkaaksi.

Armas Laatu, Enso

Aloitti vuonna 1931 liikenteen yhdellä vaunulla linjalla Viipur–Jääski–Enso. Hänkin siirtyi vuonna 1934 Viipurin Linja-Auto Oy:n osakkaaksi.

Toivo Peri ja J. Juottonen, Viipuri

Aloittivat vuonna 1932 liikennöidä tähän asti Viipurista pisintä linjaa Viipuri–Imatra–Miettilä–Kurkijoki–Lahdenpohja–Sortavala, minkä samoin kuin myöhemmin alkamansa liikenteen linjalla Lahdenpohja–Uukuniemi–Savonlinna myivät he vuosien 1933–1934 vaihteessa perustamalleen Karjalan Linja-Auto Oy:lle. Tämän yhtiön johtokuntaan kuuluivat T. Peri ja J. Juottonen sekä Ida Peri. Yhtiön osakekanta siirtyi myöhemmin Viipurin Linja-Auto Oy:lle ja sen kautta Pohjolan Liikenne Oy:lle.

Antrean tie.

Juho Veijalainen, Sairala

Oli ensimmäisiä liikennöitsijöitä tällä tiellä. Jo varhaisessa vaiheessa aloitti hän yhdellä vaunulla liikenteen linjalla Viipuri–Antrea–Sairala–Kirvu ja sieltä edelleen Ilmeelle. Vuonna 1935 myi Veijalainen tämän linjan liikenteen Matti Ruposelle.

Kirvun Auto O.Y., Kirvu

Perustettiin 26. 1. 1925 ja sen ensimmäiseen johtokuntaan kuuluivat kunnanlääkäri A. V. Virta, opettaja O. A. Kärnä, kauppias O. Inkinen, J. Taskinen ja V. Hämäläinen. Yhtiö harjoitti jonkin aikaa liikennettä Kirvun kirkon ja Sairalan aseman välillä.

Tuomas Mansikka ja M. Jaakonsaari, Antrea.

Harjoittivat noin kymmenen vuoden ajan yhdellä vaunulla liikennettä linjalla Viipuri–Kavantsaari–Antrea–Kaskiselkä kunnes vuonna 1937 myivät liikenteensä Matti Ruposelle.

Kalle Malinen, Antrea

Liikennöi monta vuotta yhdellä linja-autolla linjalla Viipuri–Kavantsaari–Antrea–Vuoksenranta. Tämäkin linja siirtyi vuonna 1937 Matti Ruposelle.

Taavetti Löppönen, Viipuri

Omisti linjan Viipuri–Kilpeenjoki–Lottola, mutta luopui liikennöimisestä. Se siirtyi vuonna 1934 M. Ruponen Oy:lle.

Adam Illi ja Antti Varis

Harjoittivat henkilöautoilla liikennettä edellinen linjalla Sairala–Räisälä–Myllypelto ja jälkimmäinen linjalla Inkilä–Ilmee.

Heinjoen tie.

Eino Lindblom (Lehessalo) ja Kaarlo Brincke, Pölläkkälä

Perustivat vuonna 1925 linja-autoliikenteen Viipuri–Heinjoki–Pölläkkälä linjalle. 30-luvun alussa jatkoivat he linjaansa Vuokselaan ja Kiviniemeen. Vuonna 1936 siirtyivät nämä linjat Viipurin Linja-Auto Oy:lle ja jatkoi tämä linjaa aina Sakkolaan asti.



Veikko Uotila
Linja-autoliike Veikko Uotilan
toimitusjohtaja Savonlinnasta.



A. Laasonen
Liikennöitsijä Viipurista.

Tuomas Rontu, Vuoksela

Hoiti linjaa Viipuri–Pölläkkälä–Vuoksela.

Juho Henttinen, Pölläkkälä

Liikennöi autollaan linjalla Viipuri–Pölläkkälä.

Väinö Nikki, Räisälä

Harjoitti yhdellä vaunulla liikennettä linjalla Viipuri–Pölläkkälä–Räisälä. Tämä jo vuonna 1924 aloitettu liikenne siirtyi vuonna 1929 myynnin kautta Matti Ruposelle.

Matti Ruponen, Viipuri

Ryhdyttyään hoitamaan linja-autoliikennettä aloitti Ruponen yhdellä vaunulla linjalla Viipuri–Heinjoki–Pölläkkälä–Räisälä–Käkisalmi. Melko nopeassa tahdissa tähän runkoon tuli useita sivuja jatkolinjoja, joten Käkisalimesta pääsi Kurkijoen ja Lahdenpohjan kautta Sortavalaan ja toisaalta Pyhäjärven kautta Sortanlahteen ja Metsäpirttiin. Viipurin ja Sortanlahden välillä päivittäin säännöllisesti kulkenut henkilö-tavara-auto lienee ollut alallaan maassamme

ensimmäinen. Vuoden 1938 alusta siirtyi kaikki siihen astinen liikenne perustetulle perheyhtiölle Linja-autoliike M. Ruponen Oy:lle. Yhtiön ensimmäiseen johtokuntaan kuuluivat paitsi Matti Ruponen toimitusjohtajana hänen vaimonsa Tyyni Ruponen ja lankonsa Pekka Kuisma.

Kiviniemen tie.

Heikki Mustonen, Kiviniemi

Ensimmäisenä ja ehkä määrätietoisimpana aloitti hän jo vuonna 1923 liikenteen Viipuri–Muolaa–Kiviniemi linjalla. Liikennettä harjoitti hän 30-luvun alkuvuosille saakka.

Juho Lappalainen ja Jalmar Koiranen

Alkoivat vuonna 1925 liikennöidä kumpikin yhdellä linja-autolla linjaa Viipuri–Kiviniemi.

Taavetti Vanhanen, Rautu

Ryhtyi vuonna 1930 liikennöimään 7-hengen autolla linjalla Viipuri–Rautu ja vuotta myöhemmin hankki hän samalle linjalle toisen 7-hengen auton.

Antti Heikonen, Metsäpirtti

Omistautui linjalle Viipuri–Kiviniemi–Metsäpirtti, mutta vuoden 1934 alkupuolella yhtiö hän samoin kuin Taavetti Vanhanenkin perustettuun Kannaksen Matka-Auto Oy:n osakkaaksi.

Kannaksen Matka-Auto OY, Viipuri

Perustettiin prokuristi Ilmari Hirvosen aloitteesta vuonna 1934. Vanhasen ja Heikkosen linjojen lisäksi perusti yhtiö lähi vuosina liikenteen myös linjoille Viipuri–Valkjärvi, Viipuri–Kivennapa–Terijoki, Pölläkkälä–Muolaa–Perkjärvi ja Käkisalmi–Kivennapa–Terijoki. Jo syksyllä 1934 siirtyivät yhtiön liikennöitäväksi myös linjat Viipuri–Muolaa–Karkeala ja Viipuri–Kyyrölä–Kivennapa–Lipola, niiden aikaisemmin liikennöitsijäin liittyttyä osakkaaksi yhtiöön. Yhtiön koko osakekanta siirtyi myöhemmin Wald. Lehtiselle. Yhtiö purettiin sen alkuluovutuksessa menetettyä koko liikennealueensa.

Kivennavan tie.

Juho Pyykkö, Kivennapa.

Aloitti liikenteensä kesälinjalla Kivennapa–Raivolan asema, jota linjaa hän ajoi kahdesti päivässä. Jo syksystä 1924 ryhtyi hän hoitamaan linjaa Viipuri—Kivennapa—Alijärvi. Vuonna 1932 lisäsi hän liikenteeseensä myös linjan Viipuri—Muolaa—Karkeala, mutta jo seuraavana vuonna luopui kahdesta viimeksi mainitusta linjastaan.

Mikko Hännikäinen, Kivennapa

Hoisi vuoden ajan Juho Pyyköltä ostamiaan kahta linjaa, mutta siirsi ne perustetulle Kannaksen Matka-Auto Oy:lle.

Juho Mörö, Kivennapa

Liikennöi ensin linjalla Viipuri—Kivennapa, mutta siirtyi 1930-luvulla hoitamaan Viipuri—Muolaa—Karkeala-linjaa.

T. Rannikko, Muolaa

Omisti 18-hengen matkailuauton, jolla liikennöi noin kolmen vuoden ajan linjalla Viipuri—Muolaa.

Uudenkirjon tie.

D. Vikström, Uusikirkko

Tämän tien piirissä luultavasti ensimmäisenä aloitti 2. 6. 1924 uudella matkailuautolla säännöllisen liikenteen linjalla Kaukjärvi – Perkjärvi. Hän toimi alalla useita vuosia.

Tuomas Inkinen, Koivisto

Aloitti linjalla Viipuri—Kuolemanjärvi, mutta vuoden kuluttua laajensi yritystään Viipuri—Kaukjärvi—Uusikirkko kk.linjalla. Kuitenkin jo vuonna 1930 lopetti hän liikennöimisen.

Taavetti Rusi, Seivästö

Pysyi uskollisena liikennöimälleen linjalle Viipuri—Kaukjärvi—Kuolemanjärvi—Seivästö—Jukkola aina talvisotaan asti.

Uuno Pesonen, Viipuri

Oli linjalla Viipuri—Uusikirkko—Terijoki hoidossa vuoteen 1932, jolloin linja Terijoelta edelleen Rajajoelle ulottuvana siirtyi Viipurin Linja-Auto Oy:lle.

Paavo Pohjola, Hallila

Liikennöi vuodesta 1928 yhdellä vaunulla linjaa Viipuri–Kaukjärvi–Hallila aina talvisotaan saakka.

Koiviston tie.

Koiviston Auto Oy, Koivisto

Yhtiön perustivat vuonna 1928 Toivo Tommola, A. K. Sappinen, K. Peippo, A. Kaukinen ja A. Purhonen. Yhtiö hoiti Viipuri–Koivisto linjaa monin vuoroin talvisotaan saakka. Sotien jälkeen on yhtiö Lahdesta käsin liikennöinyt useita linjoja.

Abel Rusi, Seivästö

Liikennöi vuodesta 1931 linjaa Viipuri–Rokkala–Kuolemanjärvi–Seivästö talvisotaan saakka.

LAPPEENRANTA.

Toiseksi keskuspaikaksi Viipurin paikallisosaston liikennekentällä muodostui Lappeenranta. Paitsi jo edellä mainittuja Viipuriin asti liikennöiviä Antton Monosta, Yrjö Toikkasta, Eljas ja Jooseppi Monosta, Nuijamaan Auto Oy:tä ja Albin Kettusta toimi tällä alueella useita muitakin Lappeenrannan seudulla kotipaikkaoikeutta nauttavia liikennöitsijöitä, joitten linjat johtivat kaupungista eri suuntiin maakunnassa. Alueluovutusten jälkeen olikin aivan luonnollista, että Lappeenrannasta tuli paikallisosaton sijoituspaikka.

J. V. Jokinen, Lauritsala

Harjoitettuaan vuoteen 1924 saakka liikennettä suurella moottoriveneellä ryhtyi hän aluksi liikennöimään linjalla Lappeenranta–Lauritsala. Pian hänen päälinjakseen muodostui kuitenkin Lappeenranta–Savitaipale–Mikkeli.

Erkki K. Jokinen, Lauritsala

Arvo ja Ossi Jokinen, Lauritsala

Harjoittivat isänsä J. V. Jokisen kuoltua liikennettä linjalla Lappeenranta–Savitaipale–Mikkeli ja Lappeenranta–Lauritsala.

Autolinjat Oy, Lauritsala

Arvo ja Ossi Jokisen muodostama osakeyhtiö harjoittaa liikennettä heidän luovuttamillaan linjoilla.

Lappeen Osuus-Auto, r.1. Lauritsala

31. 8. 1924 perustetun osuuskunnan ensimmäiseen hallintoon kuuluivat J. E. Lihtonen, William Lundqvist, Verner Samuelsson, Heikki Aho, Ilmari Pynnönen, Elias Tersa, August Bruun, Eino Hoffren ja Juho Hämäläinen sekä varalla Anton Korhonen, Eljas Pöljö ja David Junnonen. Vuonna 1927 valittiin osuuskunnan johtajaksi Arvo Snell (Salima). Liikenne aloitettiin kahdella Chevrolet-merkkisellä linjavaunulla Lappeenrannan ja Lauritsalan välillä. Myöhemmin ryhtyi osuuskunta liikennöimään myös kaukolinjoilla Lappeenranta–Taavetti–Hamina–Kotka sekä Lappeenranta–Joutseno–Pulp ja Lappeenranta–Joutseno–Imatra. Tässä muodossa liikenne jatkui aina vuoteen 1948, jolloin osuuskunnan nimi muutettiin

Saimaan Osuus-Autoksi.

Tällä nimellä jatkaa osuuskunta toimintaansa hoitaen edellä mainittuja linjojaan.



Käkisalmen ensimmäinen linja-autoasema ei ollut ainakaan suurruudella pilattu.

A n t t i T u r k u , L e m i

Liikennöiminen aloitettiin vuonna 1928 linjalla Lappeenranta–Turku–Savitaipale kk–Purtoismäki, mutta jo 1930 luvun alusta lähtien aloitti hän myös liikenteen linjalla Lappeenranta–Lemi–Savitaipale–Tuohikotti–Valkeala–Kouvola.

A d a m K o u v o , L e m i

Liikennöi parina vuonna samoin 1930-luvun alussa linjaa Lappeenranta–Lemi kk–Laksiainen.

T. H a i m i l a , S a v i t a i p a l e

Liikennöi vuonna 1933 linjoja Lappeenranta–Lemi–Savitaipale–Taavetti ja Savitaipale–Suomenniemi.

Viipurin paikallisosaston lähimmät naapurit olivat Mikkelissä ja Joensuussa. Vaikka liiton taholta vuonna 1930 kehoitettiin paikallisosastoja määrittelemään väliset toimialueittensa rajat, ei sitä koskaan tapahtunut, sillä esim. Savonlinnassa kukin liikennöitsijä sai liittyä siihen paikallisosastoon minkä katsoi olevan häntä liikenteellisesti lähinnä. Savonlinnaan kohdistuvasta linja-autoliikenteestä katsottiin Viipurin paikallisosaston piiriin kuuluvaksi vain Karjalaan päin suuntautuva liikenne. Sortavalasta taas muuhun kuin etelään suuntautuva liikenne laskettiin kuuluvaksi Joensuun piiriin.

Edellä luetelluista yrittäjistä vielä vuonna 1929 linja-autoliikennettä harjoittaneet kuuluivat melkein poikkeuksetta paikallisosaston kautta linja-autoliikennöitsijäin liittoon. Paikallisosastoon liittyivät myös jäseninä useimmat Viipurissa olleet auto- ja autotarvikeliikkeet kuten Viipurin Voimavaunu. Oy (Ilmari Hirvonen), Wald. Lehtinen Oy (Wald. Lehtinen), Arvidsonin Haaraliike Oy (A. Vuoma), Karjalan Autotarvike Oy (A. Saarinen), Viipurin Autola (Ilmari Hirvonen), Viipurin Autorengas Oy (A. Vainio), Suomalainen Shell Oy (E. Kari), Nobel-Standard Oy Suomessa (Svenblad), Suomalainen Gulf Oy (Matikainen), Aleks Karkkainen (Päiviö) ja Karjalan Auto Oy.



22. 9. 37 käytiin Helsingissä Pallokentällä Helsingin ja Viipurin linjamiesten välinen jalkapallo-ottelu. Etualalla Viipurin joukkue.

Päästään vakiintuneisiin oloihin.

Aikaisemmin on saatujen tietojen mukaan selostettu mitkä yhtymät, osuuskunnat, osakeyhtiöt ja yksityiset yrittäjät ovat Viipurin paikallisosaston alueella olleet uranuurtajina luomassa pohjaa tulevalle linja-autoliikenteelle, siksipä nyt onkin syytä samassa alueellisessa järjestyksessä palata uudelleen kentälle ja luoda silmäys missä laajuudessa ja miten tätä liikennemuotoa on hoidettu. Kävisi lukijalle pitkäksi ja yksitoikkoiseksi seurata vuosittaista kehitystä tässä kilvassa, joten kiinnitämme nyt huomion ajankohtaan jolloin liikenne ennen sotia oli suurimmillaan. Tosiasiahan on, että linja-autoliiton perustamisen jälkeen liikennöitsijäin välinen epälojaali kilpailu eliminoitui melkein kokonaan.

Aikatauluista ja taksoita, joille nyt tuli hankkia ministeriön vahvistus, sovittiin yhteisissä kokouksissa. Näistä päätettäessä otettiin ennenkaikkea huomioon liikenteen tarve ja liikennöitsijän

kyky tyydyttää se. Liikenteen tarve taas ensikädessä määräsi kannattavuuden ja samalla liikenteen laajuuden. Tästä huolimatta täytyi liikennöitsijäin tulevaisuutta silmällä pitäen hoitaa myös n.k. sosiaalisia linjoja joista myöhemmin etenkin huomioon ottaen yhdysliikenteen voi kehittyä kannattaviakin yrityksiä. Myöskin maantieverkoston paraneminen omalta osaltaan helpotti liikenteen kasvua ja joustavuutta. Samoin 1930-luvun alkuvuosina vallinnut pulakausi karsi joukosta heikommat yrittäjät, joten päästäessä sodan edeltäneisiin hyviin vuosiin liikennöitsijäin asema oli huomattavasti vakiintunut. Kentällä esiintyi suurelta osalta vain varmoja yrittäjiä ja liikennöitsijäin välinen kilpailukin oli rehtiä. Parhaan kuvan mihin liikenne oli kehittynyt saamme kun seuraamme vuoden 1938 kesäaikataulua. Tällöin eivät vielä lähestyvät sotavuodetkaan olleet luoneet varjoa talouselämään, vaan elettiin parhainta nousukautta.

HAMINAN TIE.

Viipurista länteen johtavaa rantatietä kutsuttiin yleisesti Haminan tieksi, vaikka se täältä jatkuikin Kotkan, Loviisan ja Porvoon kautta aina Helsinkiin asti. 1930-luvulla tämän vanhanaikaisen idyllisen maantien tilalle tie- ja vesirakennushallituksen toimesta rakennettiin valtava suoraviivainen kulkuväylä joka useimmiten sivuutti kaukaa asutuskeskukset. Liikenteen kannalta ei tästä tietystikään voi muuta sanoa kuin hyvää, sillä ainoaksi pullonkaulaksi kaupungista lähdetessä jäi vain Linnansilta, jota myöskin Turunsillaksi kutsuttiin. Matka joutui ja ajo oli turvallista.

Vilkkain liikenne oli Viipurin ja Kotkan välillä. Tällä neljässä tunnissa ajettuna 141 km taipaleella oli kaikkiaan seitsemän edestakaista vuoroa. Matkan varrella olivat lyhyehköt pysähdykset Säkkijärven kirkolla, Virojoella ja Haminassa. Joiltakin vuoroilta pääsi Kotkasta välittömästi jatkamaan matkaa Lovisan ja Porvoon kautta Helsinkiin sekä päinvastoin. Lisäksi oli aivan toteuttamisvaiheessa yhtenäinen pikavuoro Helsingin ja Viipurin välille.



Vaunujen lähtöaikana Viipurin linja-autoasemalla (1936).

Muusta tämän tien liikenteestä mainittakoon kolme edestakaista vuoroa Viipurista Miehikkälään, Virojoelle ja Sirkjärvelle sekä yksi vuoro Ylämaan Ylijärvelle.

LAPPEENRANNAN TIE.

Viipurin ja Lappeenrannan välisellä suorimmalla tiellä oli kummastakin pääte pisteestä seitsemän ajovuoroa. Tämä 53 km matkan ajo kesti 1 t. 20 min., mutta jos matkaan käytettiin tasan kaksi tuntia voitiin se tehdä Saimaan kanavatietä. Erikoisesti nuijamaalaiset ja turistit suosivat tätä reittiä. Kesäisin kulussa olikin neljä säännöllistä vuoroa. Muita linja-autoyhteyksiä ei Viipurin ja Lappeenrannan välillä ollutkaan.

JÄÄSKEN, IMATRAN JA ANTREAN TIE.

Kaukoliikenteen suuntautuessa Viipurista pohjoiseen muodostui Imatra ensimmäiseksi varsinaiseksi pysähdyspaikaksi. Vuoksen länsipuolitse tie tänne oli lyhin. Vuoksen itäistä rantaa kuljettaessa täytyi poiketa Jääskén kirkolla ja Ensossa. Matka olikin 8 km pitempi. Imatran keskuksessa Skutnabbin kulmalla pysähtyivät joksikin aikaa kaikki linja-autot. Täällä oli myös Matkahuollon toimisto. Jo melko varhaisessa vaiheessa oli Imatralle suunnitteilla oikea linja-autoasema. Ruokolahden kunta oli vuoden 1936 talousarvioonsa ottanut tarkoitukseen miljoonan markan määrärahan. Sopivan tontin saannissa kuitenkin ilmeni vaikeuksia, sillä halutut tontit kuuluivat valtiolle Imatran valtionhotellin puistoalueeseen. Sotien jälkeen on Imatrankin saanut oman linjaautoasemansa.

Yhteydet Viipurin ja Imatran välillä olivat ehdottomasti hyvät, sillä kumpaankin suuntaan pääsi linjavaunulla 13 kertaa päivässä. Paikallista liikenteen runsautta lisäsivät myös lukuisat Lappeenrantaan ja Joutsenoon sekä Ensoon ja Vuoksenniskalle liikennettä välittäneet suuret bussit. Pisimmät Imatran kautta kulkeneet linjat päättyivät Savonlinnaan, Sortavalaan ja Joensuuhun. Sekä Savonlinnaan että Sortavalaan oli kaksi päivittäistä vuoroa. Nämä kumpikin olivat maamme kauneimpia turistireittejä. Sopivat pysähdykset matkan varrella lisäsivät vain viihtyisyyttä.

Antrean kirkon kautta kulkeneet linja-autot poikkesivat jo Ihantalassa Imatran tieltä ja ylittivät Kuukaupin kohdalla Vuoksen. Tätä tietä ajettiin kahdesti päivässä linjalla Viipuri–Antrea kk–Sairala as–Kirvu kk–Ilmee ja Viipuri–Antrea kk–Vuoksenranta kk–Kaskiselkä–Oravankytö. Myöskin pääsi kerran päivässä linjalla Pölläkkälä–Antrea kk–Jääski kk–Enso.

HEINJOEN TIE.

Huomattavin tämän tien linjoista oli Viipuri–Käkisalmi. Tällä 124 km:n pituisella matkalla käytettiin aikaa 3 t. 15 min. ja pysähdyttiin

välillä Pölläkkälässä kahvila Kerttulan edustalla ja Räisälän kirkolla osuuskaupan kahvilan läheisyydessä. Kummassakin paikassa oli matkahuollon asioimisto. Vuoroja oli neljä. Käkisalimesta pääsi kaksi kertaa päivässä jatkamaan matkaa Sortavalaan, jolloin säännöllisesti viivytettiin muutama minuutti Hiitolan asemalla, Kurkijoen kirkolla ja Lahdenpohjassa. Heinjoen tien piiriin kuuluivat myös linjat Viipuri–Pölläkkälä–Vuoksela kk–Kiviniemi ja Viipuri–Kuusaa–Kiviniemi–Sakkola kk–Käkisalmi–Sortanlahti.

RAUDUN–METSÄPIRTTIN JA MUOLAN– KIVENNAVAN TIET.

Pyrittäessä Viipurista Keski-Kannakselle oli mentävä joko Kyyrölän tai Kuusaan kautta: Jokseenkin kaikki liikenne Valkjärvelle, Kivennavalle, Rautuun ja Metsäpirttiin kulki näitä teitä. Päivittäin sivuutti Kyyrölän viisi ja Kuusaan kolme edestakaista linja-autovuoroa. Metsäpirtin Saaroinen ja Raudun Raasuli olivat etäisimmät kohteet. Myöskin Kivennavan kirkolta pääsi kaksi kertaa päivässä Terijoelle.

TERIJOEN JA KOIVISTON TIET.

Etenkin kesäisin kylpyläsesongin aikana Terijoelle matkustettaessa oli viisasta varata etukäteen lippu linja-autoon. Tällöin välttyi ikäviltä yllätyksiltä. Kesäkuukausina liikennöikkin tällä linjalla viisi vastakkaista vuoroa. Matka Viipurista Terijoelle oli 92 km ja välillä pysähdyttiin Kaukjärvellä ja Uudellakirkolla. Koiviston tien tultua suoristetuksi helpottui matkustaminen tällä linjalla. Koivistolle oli päivittäin seitsemän kulkuvuoroa ja etenkin kesäisin jatkui liikenne monilla vuoroilla Humaljoelle ja Muurilaan asti. Tälläkin linjalla näyttelivät kesäasukkaat ja turistit huomattavaa osaa. Ehkä paikallisella kylpylaitoksella oli siihen oma osuutensa. Tätä tietä pääsi Seivästön

kautta myös Terijoelle saakka. Muista linjoita tulkoon vielä mainituksi Viipuri–Kaukjärvi–Kuolemajärvi–Jukkola ja Koivisto–Vatnuori joita kumpaakin liikennöitiin yhdellä vaunulla.

LAPPEENRANTA.

Aikaisemmin olemme selostaneet Viipurin ja Lappeenrannan välistä liikennettä, mutta tämän Etelä-Saimaan alueen huomattavan kaupungin jo verrattain varhaisessa vaiheessa saatua oman linjaautoasemansa muodostui sinne myös toimintavalmis liikennekeskus. Olihan ympäristössä melko laaja ja elinvoimainen maakunta, joka vaati hyviä yhteyksiä Suomen lahden rannikkokaupunkeihin Kotkaan ja Haminaan sekä naapuriläänin pääkaupunkiin Mikkeliin. Näitä koetettiinkin parhaalla tavalla hoidella, sillä Kotkaan ja Haminaan oli kolme päivittäistä linja-autovuoroa. Samoin Mikkeliin ajettiin säännöllisesti kolmasti päivässä, joista yksi vuoro meni aina Viipuriin asti. Lisäksi pääsi Lappeenrannasta kerran päivässä Virojoelle, Mäntyharjulle, Säkkijärvelle ja Monolaan. Savitaipaleelle ja Lemille oli mahdollisuus mennä vaikka viidesti ainakin arkipäivinä.

Aivan erikoisen vilkkaaksi oli muodostunut liikenne linjalla Lappeenranta–Joutseno–Imatra. Tätä 39 km pituista matkaa ajettiin jopa seitsemän kertaa vuorokaudessa, eikä se vaatinut aikaakaan kuin 1 t. 5 minuuttia. Tällainen puoliksi paikallisuontoinen liikenne yhdisti mukavasti Vuoksenlaakson ja Lappeenrannan seutujen valtavat teollisuusalueet.

Näitten Viipurin ja Lappeenrannan kautta kulkeneiden linjojen lisäksi oli Viipurin paikallisosaston toimialueelle vuosien aikana muodostunut useita maaseutulinjoja, joiden merkitys etenkin yhdysliikenteen kannalta oli suuriarvoinen. Toivathan ne matkustajat syrjäkyliltä runkoteiden varsille ja pienempiin asutuskeskuksiin, joista sitten voitiin jatkaa matkaa haluttuun suuntaan. Huomattavimmat näistä linjoista olivat: Simpele Kurkijoki–Tervu, Kivennapa–Koivisto, Lahdenpohja–Tyrjä–Simpele, Sairala–Räisälä–Kiviniemi, Lahdenpohja–Enso, Räisälä–Kurkijoki–Lammin-kylä, Käkisalmi–Sortan-

Shellin bensini asemat



Viipurin rautatieaseman luona



Lauritsalassa.

lahti–Metsäpirtti, Sairala–Imatra, Metsäpirtti–Kiviniemi, Antrea–Kirvu–Hiitola ja Sairala–Kaukola. Useimpia näistä linjoista tosin ajettiin vain yhdellä vaunulla, mutta mahdollisuus välittömään matkan jatkamiseen oli huomioitu.

Valtio ja Viipurin kaupunki myötämIELisiä.

Linja-autoliikenteen voitiin nyt katsoa kehittyneen sille tasolle, että se todella pystyi tyydyttämään matkustavan yleisön normaaliset vaatimukset. Mitä tiheämmäksi liikenneverkosto tuli sitä mukaa kasvoi myös matkustamisen tarve. Elettiinhan maaseudulla 1920-luvun voimakasta nousukautta joka edellytti myös yhteistoimintaa etenkin kaupungeissa sijainneitten keskusjärjestöjen, liikkeiden y.m. kanssa. Nyt pääsi matkustamaan vaivattomasti ja turhaan aikaa kuluttamatta. Rautateistä kauempana olleet pitäjät olivat tulleet ikäänkuin peninkulmia lähemmäksi asutuskeskuksia. Näinä vuosina tapahtunut valtava liikenteen lisääntyminen voidaan laskea melkein kokonaan linja-autoliikenteen aikaansaannokseksi, josta yleisestä matkustamisen kasvusta varmaan rautatietkin sai osuutensa. Suurin osa linja-autojen käyttämisestä kulkuväylistä oli niin kaukana rautateistä, että sanan varsinaisessa merkityksessä kilpailusta näiden kahden liikennemuodon välillä ei voitu puhuaakaan. Ainakin liikennöitsijäin taholta suhtauduttiin asiaan melko rauhallisesti, vaikka uusia rautatielinjoja ilmestyikin liikennöidyn maantieverkoston tuntumaan, kuten Viipuri–Koivisto, Viipuri–Pölläkkälä–Valkjärvi ja viimeksi Imatra–Simpele–Parikkala. Loppujen lopuksi kummatkin näistä kulkuvälineistä täydensivät toisiaan. Ei myöskään taksojen alittamisesta voitu puhua, sillä vaikkakin liikennöitsijät joskus tässä suhteessa ainakin alkuaikoina kilpailivat keskenään, eivät he kai koskaan ajaneet alle silloisten rautatien III luokan matkatariffien.

Viipurin kaupunki taas, jonka alueella oli vuodesta 1913 yksityisen yhtiön omistama ja vuonna 1924 kaupungin välittömään hallintaan siirtynyt raitioliikenne, ei katsonut sinne syntyneen verrattain runsaan linja-autojen paikallisliikenteen loukkaavan sen oikeuksia, vaan oli monessa suhteessa tukemassa tämän uuden liikennemuodon kehitystä. Näinä vuosinahan liitettiin m.m. laajat itäiset esikaupungit kaupunkialueeseen. Taloudellisesti kaupungille olisi käynyt melkein mahdottomaksi järjestää yhä laajentuneelle alueelleen edes tyydyttävää paikallisliikennettä, siksi se suhtautui myötämielisesti tämän alan yrittäjiin.

Maamme vanhin yrittäjä, jo vuonna 1649 perustettu kestikievari ja kyydityslaitos, oli niitä harvoja liikemuotoja, joka olisi voinut katsoa karsaasti tätä uutta yrittäjää, sillä sen päivät alkoivat olla luetut. On sanomattakin selvää, ettei kukaan enää halunnut kylmää ja vetoista hevoskyytiä, kun sai saman matkan tehdä nopeasti lämpimässä linjavaunussa. Sikäli kuin kyydit loppuivat väheni myös kestikievarienkin merkitys eikä valtiokaan ollut halukas jatkuvasti niitä ylläpitämään.

Maantieverkoston uusiminen, korjaaminen ja ympärivuotinen kunnossapito olivat kaiken maantieliikenteen a ja o. Siksipä linja-autoliikennöitsijätkin pitivät näitä seikkoja erinomaisen tärkeinä. Saatujen määrärahojen puitteissa tie- ja vesirakennushallitus koetti tässä suhteessa tehdä voitavansa. Tunnustaa täytyykin, ettei Karjalan Kannas tässä suhteessa ollut ainakaan lapsipuolen asemassa. Etenkin Vuoksen ylittäneet sillat olivat erikoisen huomion kohteena. Monet lossit jäivät näinä vuosina virkaheitoiksi. Ei huoli mainita kuin ennen sotia valmistunut Kuukaupin komea silta, niin saa käsityksen, millä ponnella asioita hoidettiin. Vuosalmen ylitys ainakin kelirikon aikana tuotti liikennöitsijöille paljon harmia. Ehkä tässäkin suhteessa olisi lähivuosina saatu korjaus aikaan. Vuosittaisia tieoikaisuja ja korjauksia tehtiin runsaasti. Paitsi varsinaisella Kannaksella olivat suuret tietyöt käynnissä Rautjärven-Ilmeen suunnalla, Vuoksenlaaksossa ja sieltä Parikkalaan johtavalla valtatiellä eikä Laatokan Karjalaakaan oltu unohdettu.

Talvisin maanteitten ajokunnossa pito oli lumisina talvina raskasta touhua. Tarvittiin säännöllisten aurausten lisäksi runsaasti lumiaitoja ja pahimmissa tapauksissa täytyi turvautua lapiomiesten apuun. Esimerkiksi joulukuun alussa vuonna 1936 tuli Laatokan rannalla Pyhäjärvellä niin runsaasti lunta, että auravaunut osottautuivat tehottomiksi. Silloin olikin pakko turvautua lapiomiehiin. Kyläkunnittain oli saapunut miehiä lapioineen avaamaan kulkuväylää Lalmanvalkaman kylästä Sortanlahteen. Parin kolmen päivän hikisen urakan jälkeen saavutettiin maantieyhteys, joka sitten onnellisesti säilyi kevääseen saakka. Laatokan talvikalastuksen kannalta oli elintärkeää hoitaa tuotteiden kuljetusmahdollisuudet markkinoille. Sortanlahden ja Viipurin välillä liikennöi juuri näitä kuljetuksia varten säännöllisin aikatauluin erikoinen seka-auto.



Valtavista kinoksista huolimatta pyrkii linja-auto sisukkaasti Pyhäjärvellä Lalmanvalkamasta Salitsanrantaan (1936).

Linja-autoaseman synty.

Linja-autoliikenteen aivan ensimmäisinä vuosina pysähtyivät Viipuriin saapuneet ja sieltä lähteneet kaukolinjavaunut Kolmikulmassa Pietisen palatsissa sijainneen Ville Paakin kahvilan edustalle. Tästä muodostuikin matkustavalle yleisölle keidas, josta sai ruokaa ja virvokkeita. Samoin säilytettiin ja huollettiin siellä matkamiesten pakaasit. Kun paikka liikenteen kannalta osoittautui liian ahtaaksi, siirryttiin rautatieaseman läheisyyteen jossa Sergejeffin toimitalon tuntumassa olleen huoltoaseman viereen kehittyi vuosien kuluessa kaukolinjoille lähtöpaikka.

Ajan oloon tämäkin osoittautui epämukavaksi, siksi pä kaupunki 1930-luvun vaihteessa ryhtyi suunnittelemaan sinne ajanmukaista Imja-autoasemaa. Sopiva paikka löytyi Revonhännän makasiinirakennusten ja rautatieaseman väliseltä alueelta. Tänne kohosikin vuonna 1932 sen ajan oloja silmälläpitäen upea linja-autoasemarakennus. Ensimmäinen kunnallinen linja-autoasema maassamme. Kaupungin rakennuskonttorissa tehtyjen piirustusten mukaisesti varattiin rakennuksen länsipuolelle tarpeellinen tila asemalaitureille. Myöskin matkahuolto, asemaravintola ja muutamien liikennöitsijäin toimistot saivat tässä modernissa rakennuksessa tarpeelliset tilat.

Asemanhoitajaksi valittiin Kaarlo Lampinen, joka sitten hoiti tätä tointa sotiin asti. Ravintolan pito uskottiin rouva Ellen Karille. Karjalaisella joustavuudella kotiutuivat niin liikennöitsijät kuin suuri yleisökin tähän uuteen laitokseen. Ellei jotain liikenteen harjoittajaa päivisin tavannut konttoristaan löysi hänet melkoisella varmuudella jostain linja-autoasemalla. Etenkin iltaisin kello 19 tienoissa konkoontuivat kaikki tunnetuimmat yrittäjät sinne vastaanottamaan maakunnasta saapuvia päivän viimeisiä vuorojaan. Samalla oli myös hyvä tilaisuus vaihtaa mielipiteitä keskenään. Kohta alusta alkaen saavutti aseman ravintolakin kaupunkilaisten jakamattoman suosion. Oltiin uteliaita näkemään keitä maalaisserkkuja oli kaupunkiin tulossa.



*Kalle Lampinen
Viipurin Matkailu Oy:n johtaja
ja Viipurin linja-autoaseman
hoitaja.*



*P. Klingberg
Lappeenrannan linja-autoaseman
hoitaja.*

Lauantaisin ja pyhien aattona oli jo keskipäivälläkin laitureilla tavaton kuhina, kun maaseudulle pyhää viettämään lähtevät etsivät omaa vaunuaan. Onneksi silloinkin voi jo ennakolta varata paikkalipun itselleen. Liikennöitsijät kyllä pitivät kunnia-asianaan, että varavaunuja riitti, jottei kenenkään huolinut jäädä reen sijalle. Näin jälkeinpäin täytyy ihmetellä sitä rauhallisuutta ja taituruutta millä liikennettä hoidettiin. Kuin taikasauvan iskusta pystyivät he tarpeen vaatiessa loihtimaan lisävaunuja liikenteeseen.

Viipurin paikallisliikenne oli pääasiallisesti keskittynyt kauppatorin tuntumaan. Tänne oli sitä varten tehty laiturit asiaan kuuluvine osviittoineen. Kulkureittien varsille oli ainakin kaupunkialueella merkitty pysähtymispaikat. Kuten jo aikaisemmin olemme maininneet käytettiin liikenteessä mahdollisimman suurikokoisia busseja. Säännöllisesti linjaa käyttäviä ja koululaisia varten oli käytännössä



Tyyni Ruponen
M. Ruponen Oy:n osakas ja
jobtokunnan jäsen.



Hilja Hartama
Kassanhoitajana Viipurin linja
autoasemalla 15. 34-31. 3. 44.

alennuskortit. Vaikka ei varsinaisia yövuoroja tunnuttakaan jatkui liikenne esikaupunkeihin myöhäisiin tunteihin saakka. Yleensä oltiin liikenteeseen tyytyväisiä. Ei ainakaan lehtien yleisillä osastoilla näkynyt sanottavampia valituksia.

Linja-autoasemia muuallekin.

Ennen sotia vuonna 1938 sai Käkisalmin oman linja-autoasemansa. Aikaisemmin läksivät sieltä kaukolinjat palokunnan talon edustalta, jossa ei ollut minkäänlaista suojaa sateen ja pakkasään varalta. Tähän kyllästyneinä päättivät asiasta kiinnostuneet paikkakuntalaiset johtaja Antti Bergin aloitteesta perustaa Käkisalmen Autotalo Oy-nimisen osakeyhtiön hoitamaan asiaa. Kaupungilta saadulle tontille Kannaksen tien varteen kohosikin sitten tarkoituk-



Koiviston linja-autoasema.

seen sopiva rakennus. Lyhyen ajan vain ehti tämä laitos palvelu liikennettä. Siitä huolimatta osottautui se melkein välttämättömäksi.

Paikallisliikennettä kaupungin ja Waldhofin tehtaan välillä hoisivat kelloseppä Jalo Koivulan omistamat linjavaunut ennen siirtymistään M. Ruponen Oy:n omistukseen.

Myöskin ennen talvisodan alkua valmistui Koivistolle linjaautoasema, jossa oli asiaankuuluvat matkahuollon palveluosastot sekä ravintola. Koiviston Auto Oy:n johtaja Toivo Tommola tunnettuna linja-automiehenä oli oivaltanut tällaisen laitoksen merkityksen ja ryhtynyt toimeen puutteen korjaamiseksi. Kylpylaitoksen sijaintiin y.m. turistiliikenteen kannalta merkittäviin paikkoihin nähden oli se asemakaavaan hyvin sijoitettu.

Varsinaiset linja-autoasemat Karjalassakin tähän aikaan olivat vielä harvinaisia. Sen sijaan valtateiden varsille oli määrättyihin paikkoihin muodostunut vakituksia linja-autojen pysähtymispaikkoja, joissa jonkun kahvilan tai liikkeen edustalla pidettiin muutaman minuutin

ajotauko. Näihin paikkoihin kokoontuivat matkalle aikojatkin odottamaan vaunun saapumista. Monissa asutuskeskuksissa tällaisissa tapauksissa olisi ollut mahdollisuudet vakavampaankin yritykseen. Niinpä Lahdenpohjassa Toivo Perin perustettua linja-autokahvilan väki kirkonmäeltä Puistololan ja Kirkkovaaran seuduilta siirtyi sinne odottamaan autojen saapumista. Samoin oli Parikkalan asemalla Hotelli Seurahuoneen laita. Väisäsen kahvila Simpeleellä, Jaskala Kurkijoen Lopotissa, Kerttula Pölläkkälässä sekä osuuskaupan kahvilat Räisälässä ja Savitaipaleella olivat myös tässä suhteessa mainitsemisen arvoiset. Yhteistoiminnassa liikennöitsijäin kanssa kaikki nämä laitokset palvelivat merkittävällä tavalla matkustavaa yleisöä. On otettava huomioon, että Matkahuolto Oy:n toiminta tällöin vielä oli alkuasteella ja linja-autoissa liikkuva yleisö kouluuntumatonta matkustamiseen vaikka elettiinkin Karjalassa.

Lappeenranta oli jo melko varhaisessa vaiheessa saanut aivan keskeltä kaupunkia oman linja-autoaseman sekä sen välittömään läheisyyteen ainakin tyydyttävän määrän laitureita. Suuremmaksi haitaksi liikenteelle kuitenkin muodostuivat kapeat kadut, joilla oli sallittu vain yksipuolinen liikenne. Samoin Joutsenoon ja Imatralle kodistuva liikenne kärsi Saimaan kanavan ylityksestä Lauritsalan sululla.

Ammattitaito kasvaa.

Sikäli kuin liikenneolot kehittyivät ja vaunujen luku lisääntyi kasvoi myös sopivan henkilöstön tarve. Koulutus linja-autojen kuljettajiksi oli melkein olematonta. Tarpeellisen opin ja kokemuksen kuljettajat saavuttivat linjoilla. Monet vuodet samoja teitä ajaessaan tulivat he tuntemaan maaston ja suurelta osaltaan matkustajatkin sekä, mikä ehkä oli tärkeintä, ajokkinsa. Nämä kolme seikkaa auttoivat heitä onnistumaan tässä vastuunalaisella tehtävässään, sillä ennenkaikkea sitä linja-autonkuljettajan ammatti oli. Ellei omannut tähän hommaan tarvittavia luontaisia taipumuksia ei myöskään menestynyt alallaan.

Ajanoloon meille kehittyikin uusi ammattikunta joka vuosikymmenet pysyi uskollisena valitsemilleen tehtäville. Ensiaikoina suorittivat kuljettajat kyytimaksujen perimisenkin, mutta liikenteen kasvaessa ainakin päivävuoeroille palkattiin erilliset rahastajat. Lisäksi ruvettiin noudattamaan maksukuittijärjestelmää, jolloin liikennöitsijäin tarkkailumahdollisuudet lisääntyivät ja tilitykset suuresti helpottuivat. Tässä suhteessa Karjalassa oltiin muusta Suomesta edellä. Lähes 30 vuotta sitten siellä käytäntöön otettu systeemi jäljennöksillä varustetuista kuiteista on vielä nytkin yleisesti käytännössä. Myöskin useampia matkoja käsittävät alennuskortit määrätyleiselle matkalle sekä nimetylle henkilölle annetut aikaliput olivat jo vuonna 1935 eräillä yrittäjillä jokapäiväisessä käytössä.

Matkahuollossa taas voitiin tehdä ennakkovaraukset, mikä tapa etenkin ruuhka-aikoina tuli hyvin suosituksi. Tosin tällainen ennakko-osto kävi päinsä vain linja-autoasemilla. Paitsi matkustajien pakaasia kuljetettiin linjavaunussa myös kappaleitavaraa. Tällaisessa ovelta ovelle kuljetuksessa oli uutuuden viehäytys: Kiireellisinä työaikoina säästi se maanviljelijöiltä monta kaupunkimatkaa ja maaseutukauppiaatkin olivat siihen suorastaan ihastuneita. Ainakaan palveluhalua ei liikennöitsijöiltä puuttunut ja vaunukannan uusiintuessa lisääntyivät mukavuudetkin.

Jokseenkin kaikki liikennöitsijät aikanaan liittyivät Viipurin paikallisosastoon jäseniksi. Sehän oli ainoa elin joka valvoi heidän yhteisiä etujaan. Hyvässä sovussa sen kokouksissa valittiin tarpeelliset toimihenkilöt johtokuntaan ja edustajat liittokokouksiin sekä aikataulukokouksissa päätettiin kaikille elintärkeistä kysymyksistä. Näissä voi jokainen valvoa etujaan. Lisäksi tuli tavaksi vuosikokouksien aikoihin viettää yhteinen perhejuhla, jossa vakavamman ohjelman lisäksi tavallisesti esitettiin tunnetun viipurilaisen riiminikkari Kettusen tilaisuuteen kyhäämä kronikkakin. Näistä illanvietoista riitti usein jälkeenkin puhetta. Olivathan ne virkistäviä keitaita arkisessa aherruksessa.



Nykyinen Lappeenrannan linja-autoasema (1964).

Talvisodan puristuksessa.

Vuosi 1939 oli monessa suhteessa erikoinen. Silloin kysyttiin linja-autoliikenteeltä kestäkykyä. Ensiksikin maassamme valmistauduttiin vastaanottamaan seuraavana vuonna vietettäviä olympiakisoja. Pystyäkseen hoitamaan ennustellun valtavan turistitulvan varautuivat liikennöitsijät tilaamaan tavallista runsaammin ja entistä ehompia linjavaunuja. Elettiinhan nousukonjunktuurien aikaa eikä kukaan halunnut kilvassa jäädä Pekkaa pahemmaksi.

Samanaikaisesti alkoi kuitenkin kansainvälisellä poliittisella taivaalla näkyä synkkiä pilviä. Aavisteltiin oltavan sodan kynnyksellä. Kannakselle saapui suuret määrät vapaaehtoisia linnoitustöihin. Kiireellä rakennettiin tankkiesteitä, juoksuautoja ja bunkkereita. Haluttiin puolustautua. Syyskuussa alkanut Saksan ja Puolan välien selvittely johti ilmi sotaan. Tällöin myöskin saatiin ensimmäiset rajoittavat määräykset moottoriajoneuvojen poltto- ja voiteluaineiden suhteen. Syyskuun 4 päivästä lähtien saivat linjaja seka-autot käytettäväkseen vain 200 litraa polttoainetta viikkoa kohti. Liiton kehoituksesta supistettiin liikenne puoleen aikaisemmasta.

Tähän ei vielä ehditty tottua kun lokakuun 13 päivänä tapahtui seuraava vaihe. Silloin kutsuttiin kaikki armeijan reservit ylimääräisiin kertausharjoituksiin. Näin läksi suurin osa linjaautoliikenteen henkilöstöstä aina johtajia myöten sotapoluille. Samanaikaisesti jouduttiin luovuttamaan melkein kaikki autotkin puolustusvoimien käyttöön. Viipurin paikallisosaston alueestakin jäi suurin osa sotatoimialueelle: Liikennöitsijät Karjalassa joutuivat yhteisen asian hyväksi luovuttamaan ei ainoastaan linjavaunujaan ja koulutettua henkilökuntaansa vaan myöskin suurimmalta osalta työkenttänsäkin. Joukkojen kuljetusten kannalta nämä uhraukset olivat suuriarvoisia.

Niin vähäiseksi kuin sitten sodan syyttyä liikenne Kannaksella jäikin, oli se sitäkin halutumpaa. Linjavaunuissa matkustajat tunsivat ahtaudesta huolimatta olonsa turvallisemmaksi kuin rautatievaunuissa, sillä näissä ei ollut samaa ilmavaaraa ja pommituksen sattua maastoutuminen oli helpompaa. Mitään säännöllisiä aikatauluja ei luonnollisestikaan voitu noudattaa. Yksistään polttoaineen saanti aiheutti monasti viivästystä matkassa. Kuitenkin kaikki olivat tyytyväisiä kun vaan pääsivät perille. Hälikaasuttimet autoissa eivät vielä talvisodan aikana ehtineet tulla käyttöön. Ajettiin vain sen verran kuin bensiiniä riitti.

Suurta haittaa kaiken lisäksi tuotti vaunujen ajokunnossa pitäminen, sillä pienimmätkin autokorjaamot oli määrätty puolustuslaitoksen käyttöön ja ne toimivat yöpäivää kuumeisella kiireellä. Normaalioloissa ei sellainen työtahti olisi voinut tulla kysymykseenkään. Hyvin monet viipurilaisista liikennöitsijöistä joutuivat olojen pakosta lopettamaan kokonaan toimintansa. Ainoastaan ne yrittäjät, joiden linjat Viipurista suuntautuivat länteen tai pohjoiseen, voivat supistetussa muodossa huolehtia henkilökuljetuksista.

Viipurin osaston alueella harjoitetun linja-autoliikenteen vaiheista sodan jaloissa on esimerkkinä mainittava Kannaksen Liikenne Oy:n toiminta. Vald. Lehtisen yrityksen Kannaksen MatkaAutojen lopetettua liikenteensä ryhtyi sen toimintaa jatkosodan venyessä hoitamaan uusi yritys Kannaksen Liikenne Oy. Yhtiömiehinä yrityksessä olivat lappeenrantalaiset vanhat liikenteenharjoittajat Yrjö Toikkanen ja

Anton Mononen sekä silloisesta Lappeen Osuus-Autosta siirtynyt Arvo Salima. Yhtiö harjoitti 3 linja-autolla liikennettä varsin laajalla liikennekentällään, joka käsitti monia linjoja Karjalan Kannaksella pystyen tässä »käynnistysvaiheessa» k.o. kalustolla luonnollisesti hoitamaan vain osan kenttäänsä. Yhtiöllä oli kuitenkin valmiina jo 2 autotallia huoltotoimintaansa varten.

Sodan myöhempi kehitys karkoitti yhtiön kotiseudultaan, ja se harjoitti jatkosodan loppupuolella liikennettä ja korjaamotoimintaa Savossa keskuspaikkana Mäntyharju. Olojen sodan päätyttyä vakiinnuttua sai yhtiö kulkulaitosministeriöltä luvat liikenteen harjoittamiseen mm. linjalla Jyväskylä-Kokkola, jota sitten hoidettiinkin muutamia vuosia. Osakekarman omistajien liikenteen sijaitessa Lappeenrannan ympäristössä ja ankaran rengas- y.m. tarvikepulan vallitessa kävi liikenteen hoitaminen näinkin kaukaa varsin raskaaksi. Yhtiö purettiin keskinäisen sopimuksen perusteella, liikenne lopetettiin ja auto- y.m. kalusto sulautui Yrjö Toikkasen ja Anton Monosen Lappeenrannassa harjoittamaan liikennetoimintaan.

Hiili- ja puukaasuttimien kausi.

Talvisodan jälkeen sikäli kuin liikennöitsijät saivat puolustusvoimille luovuttamia autoja takaisin aloittivat he liikennöimisen supistetulla toimialueellaan. Monilta olivat kuitenkin linjat jääneet luovutetulle alueelle. Useat heistä hakkivat ostojen kautta uusia linjoja Kanta-Suomesta toisten siirtyessä muille toimialoille.

Kesäkuun 27 päivänä 1940 kokoontui Viipurin paikallisosasto ensimmäiseen vuosikokoukseensa uusissa oloissa. Tämä tärkeä kokous pidettiin Helsingissä linja-autoasemalla ja olivat siinä mukana seuraavat paikallisosaston jäsenet: T. Tommola, A. Kerttula, A.



Käkisalmen vähän ennen talvisotaa valmistunut linja-autoasema.

Salima, A. Mononen, K. Helander, A. Aalto, M. Korpelainen, V. Lehtinen, Y. Toikkanen, J. Ruuskanen, J. Mörö, M. Ruponen, T. Liikkanen, I. Hirvonen ja K. Lampinen. Tässä kokouksessa valittiin paikallisosaston uudeksi toimipaikaksi Lappeenranta. Myöskin päätettiin pysyttää osaston nimi entisellään. Koska suurin osa osaston toimialueesta oli jäänyt luovutetulle alueelle, päätettiin seuraavana päivänä pidettävälle liittokokoukselle esittää sen suurentamista liittämällä siihen Kotkan kaupunki sekä osia Mikkelin paikallisosaston alueesta m.m. Savonlinnan kaupunki. Rajan lähempi määrittäminen jätettiin kuitenkin liittokokouksen ratkaistavaksi. Samassa kokouksessa tulivat uuteen johtokuntaan valituksi A. Salima, T. Tömmola, K. Helander, Y. Toikkanen, M. Korpelainen, M. Ruponen, A. Kerttula sekä varajäseniksi V. Uotila ja T. Liikkanen.

Arvaamattakin on selvää, että sotien välinen aika muodostui toimikenttensä menettäneille liikennöitsijöille vaikeaksi. Maantienliikenteen järjestely uudella rajavyöhykkeellä ei ollut leikin asia, sillä tiet olivat sodan runtelemia ja kaikista tarvikkeista oli huutava puute. Melkein joka viikko tuli kansanhuoltoministeriöltä rajoittavia määräyksiä. Nämä eivät koskeneet yksistään Viipuriin jääneitä vaan

koko linja-autoliikennettä. Kipeimmin vaikuttivat rajoitukset autojen polttoaineen kohdalla. Ulkomaisten yhteyksien katkettua maamme, joka nestemäisten polttoaineiden suhteen oli kokonaan riippuvainen ulkomaisesta tuonnista, joutui pakostakin melkoisiin vaikeuksiin. Kotimaiset varastot olivat suhteellisen pienet ja kun näköpiirissä ei ollut mitään seikkoja, jotka olisivat antaneet aihetta uskoa pikaiseen kansainvälisen tilanteen valkenemiseen ja kauppayhteyksien helpottumiseen, oli meilläkin ryhdytty nestemäisten polttoaineiden jatkuvaan säännöstelyyn. Ainakin yhtä surkea oli tilanne varaosien ja voiteluöljyjen kohdalla. Kaikesta huolimatta yritteliäisyyttä ei puuttunut. Tulkoon tässä yhteydessä mainituksi, että vuoden 1939 tieturistin mukaan oli maassamme liikennöityä teitä kaikkiaan 34.057 km, josta yksityisten liikennöimiä 32.699 km, postilaitoksen 1.229 km ja rautatielaitoksen 129 km. Luovutetulle alueelle jäi yksityisten linjoja 2.506 km, postilaitoksen 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.

Uutta elintilaa raivatessaan Viipurissa kotipaikka-oikeutta nauttineista liikenteen harjoittajista siirtyi Tienhaaran Auto Oy Kotkaan, jossa se toimi vuoteen 1963 asti. Viipurin Linja-Auto Oy oli sikäli edullisessa asemassa, että sillä oli valmis toimipaikka Imatralla. Vaikka se olikin menettänyt suurimman osan linjoistaan pystyi se jatkuvaan toimintaan Imatralla käsin, jossa sen hoidossa oli jo vuosikymmeniä ollut paikallisliikenne.

M. Ruponen Oy sai uudeksi kotipaikakseen Savonlinnan. Täällä oli se Kotilahdesta vuokrannut kauppaneuvos Alpo Jordanilta tarkoitukseen sopivan rakennuksen ja syyskuussa 1940 ostanut entiset Heikkisen konepajan omistamat linjat Kuopiosta itään ja koilliseen. Aikaisemmista linjoista oli jäänyt jällelle vain Savonlinnan ja Joensuuntiet, joilla liikenne jatkui supistetussa muodossa Imatralle saakka.

Nopeasti kasvava Lahden kaupunki ympäristöineen tarjosi monille viipurilaisille yrittäjille sopivan työympäristön. Mm. Torkkelin Liikenne Oy Nestori Ståhlbergin johdolla alkoi täällä toimintansa. Samoin

liikennöitsijät Toivo Tommola ja Onni Tuovinen perustivat uuden linjansa Lahden välittömään ympäristöön. Useammassa yrityksessä mukana ollut K. Helander siirtyi Kuopioon asti, jossa hän jatkuvasti harjoittaa linja-autoliikennettä. Hänen poikansa on yrityksessä mukana. Mörön veljeksistä nuorin siirtyi niinkin pohjoiseen kuin Ouluun jatkamaan linjamiehenä Viipurissa aloittamaansa ammattia.

Lappeenrantalaisista liikenteenharjoittajista Lappeen OsuusAuto oli sodan päättyessä sikäli onnellisessa asemassa, ettei sen toimintapiiri suoranaisesti ulottunut luovutetulle alueelle, joten se ei näissä vaiheissa joutunut alueluovutuksen takia supistamaan linjojaan. Sen sijaan sotaa seurannut pula-aika vaati tekemään radikaalisiakin vähennyksiä. Yleiseuroopallisen sodan laajenemisen seurauksena bensiinin saanti yhä vain kiristyi. Vaikka pohjoinen reittimme Petsamon kautta avautui merikuljetuksille ja sitä kautta saatiinkin jonkin verran polttoainevarastojen täydennystä, lakkautettiin jo v. 1940 toukokuussa kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön määräyksestä rautateiden kanssa samassa suunnassa olleiden linjojen liikennöiminen bensiinikäyttöisiltä linjavaunuilta. Nopeassa tahdissa alkoikin sitten siirtyminen hiilikaasuttimiin ja lopuksi pilkkeillä toimiviin puukaasuttimiin. Osuuskunnan omistamista 11 linjasta voitiin suurimman osan vuotta liikennöidä ainoastaan kolmella linjalla. Jyrkästi supistettuna jatkui liikenne sitten koko välirauhan ajan.

Samat liikennettä rajoittavat määräykset koskivat tietysti kaikkia liikenteen harjoittajia. Niinpä paikallisosastot yhteisessä kokouksessaan Lappenrannassa huhtikuun 18 päivänä 1941 kuultuaan kutsun kahden edustajan lähettämisestä lisättyyn liittohallituksen kokoukseen 20. 4. 41, missä kokouksessa Helsingissä tultiin käsittelemään silloista moottoriöljytilannetta ja jättämään kansanhuolto ministeriölle liikennöitsijäin yhteinen esitys öljynkulutuksen supista mismahdollisuuksista linja-autoliikenteessä, päätti kantanaan esittää toivomuksen, että ei ainakaan kesän tullen liikennettä pitäisi mennä vähentämään linjoja lakkauttamalla tai vuoroja vähentämällä, vaan katsoi se linja-autoliikenteeseen nähden öljyn kulutuksen helpoimmin pienennettäväksi säännöstelyn muodossa. Ellei tätä tietä päästäisi

tulokseen ehdotettiin prosenttuaalista liikenteen supistamista kuitenkin edellytyksellä, että kukin liikennöitsijä saisi itse tehdä suunnitelmansa omaa asiantuntemustaan hyväksi käyttäen.

Jokaisen vähänkin maantiellä liikkuneen oli helppo havaita, missä vaikeuksissa sotien välisenä aikana linja-autot toimivat. Ainakin uudella rajaseudulla ne olivat huonossa kunnossa eikä sodasta palautuneiden vaunujen koneistossa ollut kehumista. Eteenpäin kuitenkin pyrittiin. Tätä havainnollisimmin osoittivat liikennöitsijäin ajokaudeksi 15. 5. 1941—15. 5. 1942 esittämät aikatauluehdotukset. Paitsi kolmelle paikallisuontoiselle liikenteelle oli 17 linja-autoliikennöitsijää pyytänyt vahvistusta 35 eri linjalla 48 edestakaiselle ajovuorolle. Marraskuun 9 päivänä 1940 Lappeenrannassa Hotelli Patriassa pitämässään aikataulukokouksessa Viipurin paikallisosasto asiaa harkittuaan päätti puoltaa kaikkia näitä ehdotettuja aikatauluja.

Samassa kokouksessa valittiin Kuopion paikallisosastoon siirtyneen K. V. Helanderin ja Lahden paikallisosastoon muuttaneen Toivo Tommolan tilalle johtokuntaan liikennöitsijät Väinö Pienmunne ja A. Jokinen.

Tuskin nämä vuorot olivat tulleet voimaan kun jo kesäkuussa 1941 jälleen oltiin lähtökuopissa uutta sotaa odottamassa. Samoin kuin talvisodassa olivat kuljettajat ja autot mobilisoitu sotatarkoituksiin. Tällä kertaa olivat saksalaiset joukot liikkeellä muodostaen pohjoiseen rintaman. Elokuussa sitten alkoi Kannaksen puhdistus ja jo syyskuussa voitiin palata Viipuriin.

JATKOSODAN POIKKEUKSELLISET OLOT

Sotatoimien tauottua ja rintamalinjojen siirryttyä entisen rajan tuntumaan alkoi takaisin vallatulle alueelle palata sieltä talvisodan aikana evakuoituja perheitä. Entisillä kotiseuduillaan ryhdyttiin nyt maamme historiassa vertaansa vailla olevaan jälleenrakennustoimintaan. Sodan

tuhoamat kodit haluttiin saada nopeasti kuntoon. Liikkumaankin piti päästä ja siihen tarvittiin kulkuneuvoja. Kaivattiin luotettavaksi havaittuja linjavaunuja. Pohjoisella Kannaksella syntyi oikein linja-autoliikenteen renesanssi. Sikäli kuin liikennöitsijät onnistuivat saamaan vaunuja, pantiin ne liikenteeseen. On kuitenkin muistettava, että sota jatkui ja se asetti määrätyt rajoitukset kaikelle toiminnalle. Liikennekin oli sotilashallinnon valvonnassa. Pienimpäänkin yritykseen vaadittiin sen suostumus. Valtioneuvoston kesäkuun 21 päivänä 1941 tehdyn päätöksen mukaisesti oli kaikki liikenne, mukaan luettuna myös linja-autoliikenne, saatettu kotijoukkojen esikunnan maa- ja vesiliikennetoimiston suoranaiseen alaisuuteen. Käskeyvalta oli siviiliviranomaisilta siirtynyt sotilasviranomaisille. Suojeluskuntapiireihin perustettujen liikennetoimistojen päälliköt käyttelivät piireissään korkeinta käskeyvaltaa liikenteen suhteen. Tämä järjestelmä oli sitten voimassa koko sodan ajan ja osittain vielä syyskuussa 1944 solmitun välirauhan jälkeenkin.

Paluu Viipuriin tapahtui asteittain. Ensiksi ne linjat, jotka Savonlinnasta ja Joensuusta olivat loppuneet Imatralle ja Mikkelistä Lappeenrantaan, jatkuivat nyt Viipuriin asti. Seuraavana tuli pari edestakaista vuoroa linjalle Viipuri–Pölläkkälä–Räisälä–Käkisalmi. Myöskin järjestettiin Imatralta suorat vuorot Antrean kautta Vuoksenrantaan ja Räisälän kautta Pyhäjärven Humalaisiin. Niinikään asetettiin läntiselle Kannakselle vuorot Uudellekirkolle ja Koivistolle. Samoin avautui reitti Haminan tietä Säkkijärven kautta länteen.

Sodan aikana uusia linjavaunuja oli mahdoton saada. Vanhoja, jo aikoja sitten romutettavaksi tuomittuja kunnostamalla ja armeijan palauttamia epäkuntoon joutuneita korjailemalla, saatiin aikaan, että linja-autojen luku maassamme ei alentunut. Päinvastoin helmikuussa 1942 laskettiin täällä 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 saaman joku määrä valmiita renkaimia ja keinokumia renkaiden valmistusta varten, sallittiin liikennevahvuuden lisäämistä niin, että se vuoden loppuun mennessä oli kohonnut 2,5 miljoonaan kilometriin kuukaudessa.

Myöskin sallittiin liikennöitsijäin ottaa vaunuihinsa 50 prosenttia enemmän matkustajia kuin niitä varten vahvistettu paikkamäärä edellytti.

Nämä sota-ajan suomat poikkeukselliset vapaudet muodostuivat kuitenkin ajanoloon kaikille osapuolille ikäviksi. Liikennöitsijät hermostuivat, kun ylläritetut vaunut romuttuivat liian nopeaan. Kuljettajat taas tuskaantuivat, kun häikäpönttöjen vetokyky ei riittänyt ja kumit puhkeilivat liikaa kuormitettujen autojen alla. Matkustavalle yleisölle sensijaan tuotti mielipahaa, kun kaikkia ei voitu sijoittaa ilmankin täpötäysiin vaunuihin. Kun maantiellä näki täyteen ahdetun linja-auton, jonka katolla paitsi matkatavaroita oli puolisenkymmentä matkustajaa, niin täytyi ihmetellä sen 50 prosentin venyväisyyttä ja ennenkaikkea kuljettajan joustavuutta. Liukkaalla talvikelillä tapasi usein ylämäessä yleisön lykkäämässä vaunua mäelle ja kesäisin maantien kaltaassa pitämässä tupakkataukoa sillä aikaa kun kuljettaja kuumeisella kiireellä suoritti renkaan vaihtoa tai pahimmassa tapauksessa paikkausta, jos vararenkaita ei ollut. Olosuhteiden pakosta kuitenkin kaikki olivat tyytyväisiä. Sota-aika oli opettanut ihmiset olemaan vähästäkin kiitollisia.

Viipurin paikallisosaston toiminnassa jatkosodan aikana ei tapahtunut suuriakaan muutoksia. Vuoden 1942 aikana pidettiin kolme yleistä kokousta, nimittäin toukokuun 20 päivänä, syyskuun 2 päivänä ja lokakuun 9 päivänä. Ensimmäinen kokous oli Lappeenrannassa ja kaksi viimeistä jälleen Viipurissa. Näissä käsitellyistä asioista oli Viipurin linja-autoaseman vuokraus tärkein. Syyskuun kokouksessa oli lisäksi kapteeni Y. Vääntisen esitys mahdollisuuksista voimassa olleessa henkilö-taksassa hintojen korottamiseen. Vuonna 1943 oli paikallisosastolla maaliskuun 19 päivänä ja marraskuun 19 päivänä Viipurissa kokoukset. Edellisessä kokouksessa päätettiin lahjoittaa kauppaneuvos Juhani Korpivaaran perustamalle Linja-autokuljettajien Lepokotirahastolle 25.000 markkaa ja jälkimmäisessä ryhtyä toimenpiteisiin voiteluaineen jakelussa havaitun epäkohdan poistamiseksi. Oli todettu, että vallatulla alueella ja Viipurissa jakelumäärä oli pienempi kuin muilla paikkakunnilla. Vielä vuoden



Liikenteenbarjoittaja Reino Toikkasen autoballi-, korjaamo- ja konttori rakennus Lappeenrannassa.

1944 kevätkokous ehdittiin pitää huhtikuun 20 päivänä Viipurissa, mutta siinä käsiteltiin vain osaston juoksevia asioita.

Jatkosodan aikana tulivat olojen pakosta n.k. häkäpöntöt autoissa muotiin. Nestemäisen polttoaineen saannin tyrehtyessä vähimpään mahdolliseen, bensiiniä saatiin vain käynnistämiseen riittäviin eriin, uhkasi linja-autoliikenne joutua kokonaan seisauksiin ellei autoihin kiireesti olisi ryhdytty asentamaan hiili- tai puukaasuttimia. Aikaisemmat kokeilut osoittivat jopa tyydyttäviäkin tuloksia, vaikka kukaan ei tosissaan uskonut näiden vehkeiden jatkuvaan käyttövoimaan. Hätä ei kuitenkaan luenut lakia. Ensimmäiset häkäpöntöt, kuten niitä yleisesti kutsuttiin, asennettiin jo vuoden 1939 lopulla ja seuraavaan syksyyn mennessä oli niitä kaikkiaan 613 linja-autossa. Tämän kautta saatiin kuukautinen linjavaunuilla ajettu määrä huomattavasti kohoamaan.

Kiinteän polttoaineen käyttö autoissa oli kaikin puolin hankalaa. Se vaati kokeneeltakin kuljettajalta tottumusta ja vaivaa sekä tuotti



Saimaan Osuus-Auton toimitalo Lauritsalassa.

liikennöitsijöille jopa harmaita hiuksia. Lopulta kuitenkin jatkuvien uupumattomien kokeilujen tuloksena kyettiin rakentamaan käyttökelpoisia kaasutinlaitteita, vaikka ne lisäsivät lähemmäksi 400 kiloa auton painoa. Vuoden 1941 alussa oli jo 1250 linjavaunussa puukaasutin. Noin 95 prosenttia koko liikenteestä kävi tällä voimalla. Etupäässä liikennöitsijäin toimesta perustettiin Viipurin paikallisosaston alueellekin useita pilketehtaita. Sodan päättyessä niiden toiminta lienee ollut laajimmillaan.

Kesäkuukausina vuonna 1944 saivat viipurilaiset liikennöitsijät näyttää mihin he todella kykenivät, sillä silloin alkoi kuumeisella vauhdilla Kannaksen uudelleen evakuoiminen. Rintamalinjat olivat murtuneet ja siviiliasutus piti nopeasti saada pois sotatoimialueelta. Vaikka päämajan huoltopäällikön esikunnan päiväkäskyllä juuri



Autolinjat nimisen toiminimen autoballirakennus Lauritsalassa

aikaisemmin oli määrätty yksityisessä liikenteessä kuukautinen ajomäärä vähennettäväksi 2,2 miljoonaa kilometriin, mobilisoitiin nyt kaikki autot kulietustehtäviin. Puolustuslaitoksen taholta käskettiin pari sataa linja-autoa avustamaan myös Laatokan-Karjalan alueitten tyhjentämistä, millä retkellä autot sitten viipyivät kaksikin kuukautta.

Ne jotka uskoivat, että syyskuussa 1944 solmitun välirauhan jälkeen voitiin edes osittain palata normaaleihin oloihin, pettyivät suuresti, sillä kehitys parempaan suuntaan oli hyvin hidasta. Pula kaikilla aloilla jatkui. Kaikesta autoalalla tarvittavasta materiaalista oli kertakaikkiaan puute. Vasta taistelujen tauottua KeskiEuroopassa voitiin huomata joitakin elpymisen merkkejä, mutta ennenkuin ne pääsivät vaikuttamaan meidän oloihimme kesti monia vuosia ja silloinkin kehitys oli hyvin verikkaista.



Viipurin Linja-Auto Oy:n toimitalo Imatralla.

HANKALUUDET JATKUIVAT RAUHANKIN TULTUA

Sotien jälkeen, jolloin aikaisemmat kulkuyhteydet Pohjois-Karjalan talousalueelle olivat suurimmalta osaltaan katkenneet, ryhtyi valtiovalta pohtimaan uusien kulkuväylien rakentamista etelään. Asian suunnittelu koko laajuudessaan uskottiin tie- ja vesirakennushallituksen pääjohtaja professori Arvo Lönnrotille. Tällöin tulivat ensi kädessä kysymykseen yhteydet Itä-Suomen vientisatamiin Kotkaan ja Haminaan sekä Loviisaan. Sen sijaan Helsingin ja länsirannikon satamat Turussa ja Mäntyluodossa olivat luonteeltaan yhtä paljon tuontisatamia. Tehdyissä suunnitelmissa pidettiin ensiluokkaisena tärkeänä hyvää maantieyhteyttä ja siinä tarkoituksessa haluttiin Joensuusta etelään johtava valtavyylä n.k. kuutostie perusteellisesti korjata. Tämä hanke toteutuikin vuosien kuluessa ja Joensuun ja Lappeenrannan välille tehtiin ensiluokkainen maantie. Lappeenrannasta sitten suunniteltiin



M. Raponen OY:n toimitalo Savonlinnassa.

suorat maantieyhteydet Kotkaan ja Haminaan sekä Kouvolan kautta Helsinkiin. Paitsi henkilöliikennettä tuli tälle valtavyylle runsaasti tavaran kuljetustakin. Epävirallisten laskelmien mukaan noin 45 prosenttia Pohjois-Karjalan talousalueen tonnistosta kuljetetaan maanteitse.

Ohjelmassa oli myöskin rautatieolojen parantaminen. Rautatiehallitus halusi lisätä kuljetusmahdollisuuksiaan ja niin ryhdyttiin suunnittelemaan Onkamo-Parikkalan rataa. Tämäkin hanke tuli hyväksytyksi ja aikoinaan valmistuu nyt tekeillä oleva yhdysrata. Rautatieoikaisuja jatketaan myös etelässä. LappeenrantaLuumäki oikoradan jälkeen tulee tapetille joltakin Kouvolan itäpuolella olevalta asemalta yhdysrata Kotkaan ja Haminaan. Näin välttyttäisiin liika paineesta Kouvolan asemalla. Tehdyt maantieuudistukset ovat suuressa määrin edistäneet linja-autoliikenteen kehitystä Lappeenrannasta sekä läntiseen että koilliseen suuntaan.

Sitä suurta epävarmuutta joka sodan jälkeen vallitsi melkein kaikilla toimialoilla kuvastaa Lappeenrannan ja Vuoksenlaakson ympäristön



Linja-autoliike Veikko Uutilan toimitalo Savonlinnassa.

linja-autoliikennöitsijäin neuvottelutilaisuudessa Lappeenrannassa joulukuun 15 päivänä 1944 tekemä päätös, joka kuului: »Koska L.A.L.:n Viipurin paikallisosaston toiminta on ollut lamassa k.v. kesäkuusta lähtien, alueluovutuksien ja sotatoimien takia, niin päätettiin aloittaa osaston toiminta uudelleen Lappeenrannassa». Tämän jälkeen onkin osaston toiminta ollut yhtäjaksoista ja ehjää. Koska Savonlinna tiiviisti liitettiin Viipurin paikallisosaston alueeseen on syytä mainita siellä aikaisemmin lueteltujen viipurilaisten yrittäjien lisäksi toimineet liikennöitsijät.

O s k a r V i i n i k a i n e n , Joroinen

Paikkakunnan ensimmäisenä aloitti 14. 6. 24 säännöllisen liikenteen linjalla Savonlinna–Sulkava.

P. J. P a a k k u n a i n e n , Kerimäki

Aloitti ennen juhannusta vuonna 1924 liikennöidä linjalla



M. Ruponen Oy:n toimitalo Joensuussa.

Savonlinna–Anttola–Kerimäki. Alkuaikoina liikenne tapahtui henkilöautolla.

Antti Kupiainen, Kesälahti

Kuuluu niihin uranuurtajiin jotka kesäkuussa 1924 aloitti liikenteen linjalla Kesälahti–Punkasalmi as.

Emil Kukkonen, Savonlinna

Liikennöi vuodesta 1925 kolmella linjavaunulla eri linjoilla Savonlinnan ympäristössä. Toiminta ei kuitenkaan muodostunut pitkäaikaiseksi.

Arvi Puustinen, Sulkava

Keväällä 1925 aloitettu liikenne linjalla Putikko as–Särkilähti kesti muutaman vuoden.



Jokisen Liikenteen toimitalo Lauritsalassa.

Veikko Uotila, Savonlinna

Syntyään kesälahtelaisena aloitti 12. 5. 25 säännöllisen linja-auto-liikenteen Kesälahti–Punkasalmi as linjalla, mistä seuraavana keväänä jatkoi reittiä Savonlinnaan asti ja vuonna 1928 Kesälahdelta Villalaan ulottuvaksi. Kun vuonna 1934 Kyrösalmen silta avattiin myös moottoriajoneuvoliikenteelle ryhtyi hän pysyvästi harjoittamaan entisten lisäksi paikallisliikennettä linjalla Laitaatsilta–Savonlinna–Pääskylähti.

Kerimäen Auto O.Y., Kerimäki

Vuonna 1931 perustetun osakeyhtiön johtokuntaan kuuluivat Heikki Turtiainen, Heikki J. Nousiainen, Anton Nurmela, Väinö Nüttymäki, Simo Huttunen ja Pekka Venäläinen. Yhtiö harjoitti talvisootaan saakka liikennettä linjalla Savonlinna–Kerimäki–Pihlajaniemi. Sodan jälkeen yhtiö purettiin.

J u h o I m m o n e n

Liikennöi useita vuosia linjaa Savonlinna–Moinsalmi, mutta syksyllä 1940 myi liikenteensä M. Ruponen Oy:lle, joka sitä jatkuvasti hoitaa.

T o i v o T o r o p a i n e n , P u h o s

Paitsi Kiteeltä Sortavalan tietä olevaa liikennettä oli hänellä jo 1930 luvun alkuvuosista linja Savonlinna–Kerimäki–Villala–Kitee. Myytyään tämän linjan liikenteen M. Ruponen Oy:lle luopui hän liikenteen harjoittamisesta.

R i s t o K o s o n e n

Harjoittaa liikennettä linjoilla Savonlinna–Makkola–Ruokojärvi–Kerimäki ja Savonlinna–Anttola–Kerimäki.

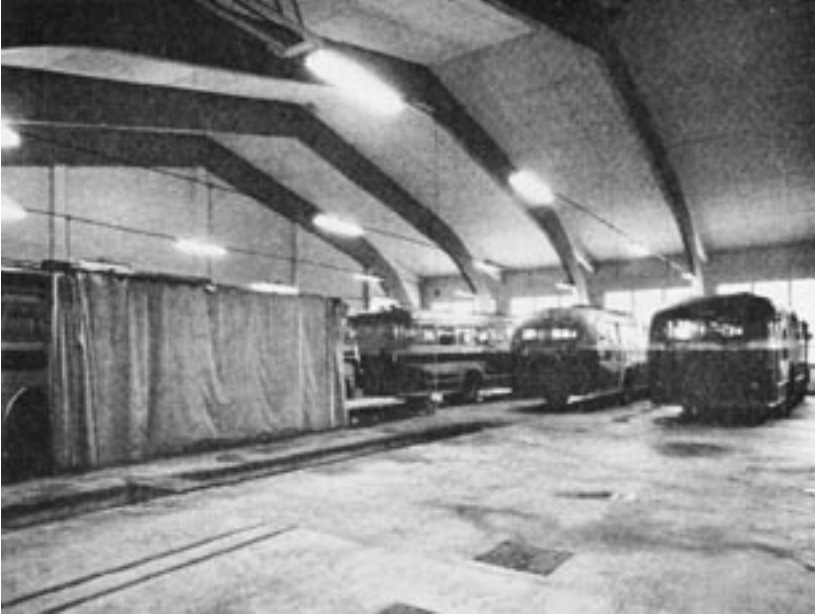
Tammikuun 25 päivänä 1945 piti paikallisosasto Lappeenrannassa aikataulukokouksen jossa hyväksyttiin ehdotukset aikatauluille seuraavaksi ajokaudeksi. Ennen seuraavaa liittokokousta oli paikallisosastolla vielä toinenkin kokous helmikuun 19 päivänä 1945. Tällöin pohdittiin vakavasti siirtolaisliikennöitsijäin sijoituskysymystä ja päätettiin jakaa liittokokouksen osanottajille seuraava vetoamus.

» A r v o i s a L i i t t o k o k o u s e d u s t a j a .

Linja-Autoliiton Viipurin Paikallisosaston vuosikokous käsitteli siirtolaisliikennöitsijäin sijoituskysymystä ja teki asiassa seuraavanlaisen päätöslauselman, johon hyväntahtoisesti pyydämme Teitä tutustumaan.

Linja-Autoliiton Viipurin Paikallisosaston vuosikokouksessa Lappeenrannassa 19 päivänä helmikuuta 1945 oli keskeisimpänä kysymyksenä linjojensa menettäneiden evakkoliikennöitsijäin vaikeudet hankkiessaan vaunuilleen uusia linjoja ja itselleen sekä henkilökunnalleen toimeentulomahdollisuuksia.

Kokous ei pitänyt tyydyttävinä niitä toimenpiteitä, mitä maan linja-autoliikennettä valvovat viranomaiset ovat toimeenpanneet alueluovutuksessa linjojensa menettäneiden liikennöitsijäin hyväksi. Siirtolaisliikennöitsijöille oli miltei poikkeuksetta annettu ajettavak-



Autoballi v. 1963 valmistuneessa M. Ruponen Oy:n toimitalossa Kuopiossa.

seen toisarvoisia linjoja, joiden kannattavuus aikaisemminkin oli ollut hyvin kyseenalainen. Oikeuden ja kohtuuden mukaan pitäisi kokouksen mielestä pyrkiä linjojen menetyksestä johtuva vahinko tasoittamaan koko maan liikennöitsijäin kannattavaksi ja siirtolaisille linjoja myönnettäessä olisi kohtuullisesti annettava myös taloudellisesti kannattavia linjoja.

Oikeutettua katkeruutta on siirtolaisliikennöitsijöissä herättänyt se kylmäkiskoisuus, millä heidän vaikeuksiinsa on suhtauduttu ja kuinka vähäistä on ollut se apu, mitä asianomaiset viranomaiset ovat heille antaneet heidän joutuessaan hakemaan uusia toimintomahdollisuuksia. Lähinnä omalta keskusjärjestöltään LinjaAutoliitolta olivat siirtoväen liikennöitsijät odottaneet saavansa kysymyksessä asiantuntevaa ja vaikutusvaltaista apua, mutta myöskin

siellä ollaan jossain määrin oltu haluttomia järjestämään tätä asiaa oikeudenmukaiselle ja siirtolaisliikennöitsijöitä tyydyttävälle kannalle.

Kokouksen päätöslauselma päätettiin toimittaa Linja-Autoliiton Hallituksen tietoon toivomuksella, että liiton taholta annetaan ensi liittokokouksessa selostus niistä toimenpiteistä, mitä liitto on siirtoliikennöitsijäin hyväksi tehnyt ja mitä suunnitelmia sillä tulevaisuuteen nähden on edelleen esiintyvien epäoikeudenmukaisuuksien korjaamiseksi.

Kokous piti myös erittäin valitettavana sitä, että liiton hallituksessa ei viime vuosina ole ollut yhtään edustajaa Itä-Suomen liikennöitsijäin keskuudesta ja toivoo, että tämä epäkohta tulisi poistetuksi tulevassa liittokokouksessa liiton hallitusta valittaessa vuodeksi 1945 siten, että hallitukseen valittaisiin Viipurin, Mikkelin ja Joensuun paikallisosastoista yksi edustaja kustakin. Kokous piti tätä toivomusta varsin kohtuullisena ja arvoisat liittokokouksen edustajat ottanevat tämän huomioon valitessaan jäseniä uuteen liiton hallitukseen.

Lappeenrannassa 19 päivänä helmikuuta 1945

Linja-Autoliiton Viipurin Paikallisosaston Vuosikokous.»

Myöhemmin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön asettama erikoinen evakkoliikennekomitea koetti sodan takia liikennealueensa menettäneille järjestää liikennöimismahdollisuuksia muualle kanta-Suomeen, sillä osaston alue oli supistunut melko pieneksi. Virolahden – Luumäen – Lemin – Savitaipaleen – Suomenniemen – Taipalsaaren – Lappeen – Joutsenon – Imatran – Ruokolahden – Simpeleen pitäjien kautta kulkenut pohjoisraja oli miltei vastakkain valtakunnan uuden rajan kanssa. Kun kaikki eivät löytäneet riittävästi mahdollisuuksia, joutui osa entisiä lopettamaan kokonaan liikenteensä. Osaston pääpaikaksi tuli jälleen Lappeenranta ja sen alueelle jäi toimimaan kahdeksan liikennöitsijää, joilla oli liikenteessä 84 linjavaunua. Viipurin Matkailu Oy luovutti asematoimintansa Lappeenrannassa ja Imatralla Oy Matkahuolto Ab:lle.

Havainnollisimman käsityksen heti sotien jälkeisestä liikenteestä saa ajokaudeksi 15. 5. -45 — 15. 5. -46. hyväksytyistä ajovuoroista:

L a p p e e n O s u u s - A u t o r . 1 .

Edestakainen kulkuvuoro linjalla Lappeenranta–Hamina–Kotka ja kolme vuoroa Lappeenranta–Imatra. Lappeenrannan ja Lauritsalan välillä oli kaikkiaan 27 vuoroa joista 2/3 oli osuuskunnan omien vaunujen hoidossa ja 1/3 Autoilijat Oy:n (A. Jokinen) ajettavana. Lisäksi oli 14 vuoroa linjalla Lappeenranta–Hakuli.

A n t t i T u r k u

Ajoi kuusi kertaa viikossa linjoilla Lappeenranta–Savitaipale–Purtoismäki, Lappeenranta–Vainikkala–Lemi kk–Uimi–Monola ja Lappeenranta–Lemi–Savitaipale–Tuohikotti–Kouvola.

V i i p u r i n L i n j a - A u t o O y

Liikennöi linjoilla Imatra–Louhikoski–Sulkava kk, Imatra–Puumala kk, Imatra–Puumala–Juva–Pieksämäki, Imatra–Ruokolahti kk–Rasila ja Imatra–Virmutjoki sekä 16 vuoroa paikallislinjoilla Jakola–Imatra–Vuoksenniska–Huhtasenkylä ja Imatra–Tainionkoski.

A . M o n o n e n & Y . T o i k k a n e n

Hoiteli liikennettä linjoilla Savitaipale–Tuohikotti–Selänpää–Valkeala–Kouvola, Lappeenranta–Savitaipale–Suomenniemi–Ristiina–Mikkeli, Lappeenranta–Lemi kk–Savitaipale ja Lappeenranta–Taipalsaari kk–Tukiala.

A u t o l i n j a t O s a k e y h t i ö

Ajoi kuudesti viikossa linjaa Lappeenranta–Savitaipale–Suomenniemi–Ristiina–Mikkeli ja hoiti kolmanneksen Lauritsala–Lappeenrannan paikallisliikenteestä.

V ä i n ö P i e n m u n n e

Viitena päivänä viikossa hoiti edestakaisen vuoron reitillä Lappeenranta–Taavetti–Miehikkälä.

M . R u p o n e n O . Y .

Liikennöi joka päivä linjalla Imatra–Parikkala–Kesälahti–Kitee–Joensuu ja Imatra–Parikkala–Punkasalmi–Savonlinna. Lisäksi oli yhtiöllä useampia vuoroja linjoilla Kuopio–Joensuu ja Savonlinna–Joensuu.

VAIKEUKSISTA ALETAAN SELVITÄ

Ensimmäiset sodan jälkeiset vuodet muodostuivat linja-auto liikenteen harjoittajille erittäin raskaiksi. Autot, jotka olivat useita vuosia olleet sotilaskäytössä, olivat peräti ränsistyneet eikä niiden perusteelliseen korjaukseenkaan voitu heti ryhtyä, sillä autokorjaamot toimivat melkein yksistään puolustusvoimien hyväksi. Tällaisena tilanne jatkui aina vuoden 1946 syyspuolelle saakka. Pahimmillaan pula-aika oli kuitenkin kesällä 1945. Tällöin joutuivat monet liikennöitsijät supistamaan liikennettään. Etenkin pitkillä linjoilla täytyi monasti liikenne keskeyttää useiksi kuukausiksi. Toukokuun 15 päivänä 1946 voimaan astuvaksi vahvistetun aikataulun mukaan oli koko maassa ajettavaksi määräksi suunniteltu 5.5 miljoonaa kilometriä kuukaudessa. Rengaspulan takia ei tästä määrästä kuitenkaan voitu ajaa kuin 60 prosenttia, joka vastasi noin 30 prosenttia rauhanaikaisesta liikenteestä. Tällöin oltiin kuitenkin jo aallon pohjassa, sillä syksyyn mennessä voitiin liikennettä huomattavasti lisätä. Tilaston mukaan oli maamme 1664 linja-autosta tällöin liikenteessä vain 1112. Yli 300 käyttökelpoista vaunua poti rengaspulaa.

Samanaikaisesti tulivat myös linja-autoalalla työskentelevien kuljettajien, rahastajien ja korjaamotyöntekijäin palkkausasiat tapetille. Näitä asioita pohdittiin toukokuun 2 päivänä 1945 Lauritsalassa pidetyssä palkkaneuvottelukokouksessa, jossa työnantajat ja Lappeen Automiehet r.y.:n edustajat olivat läsnä. Suomen Kuljetustyöntekijäin Liiton, Autoalan Työnantaja Liiton, Autokorjaamoiden Liiton ja Suomen Metallityöväen Liiton tekemien sopimusten pohjalta tarkistettiin palkat kautta linjan.

Paikallisosaston toiniintakertomuksessa vuodelta 1945 todettiin että LAL:n hallitukseen nyt tuli valituksi edustajat Joensuun, Mikkelin ja Viipurin paikallisosastoista, joista viime vuosina ei ollut kukaan hallituksessa mukana.

Vuosi 1947 merkitsi ratkaisevaa käännettä myös autoliikenteessä sikäli, että uusia vaunuja saatiin maahamme entistä runsaammin. Kaasutinautot voitiin joitakin poikkeuksia lukuunottamatta muuttaa

bensiinikäyttöisiksi ja varaosapalvelu sekä autorengastilanne paranivat siinä määrin, että pahimmat puutteet kyettiin korjaamaan. Kehitystä tosin hidasti se, että kustannusten huomattavan nousun takia yrittäjät eivät pystyneet tarpeeksi sijoittamaan pääomiaan uudistuksiin, ei ainakaan sillä nopeudella kuin tilanne olisi vaatinut. Kaikesta huolimatta oltiin palaamassa normaaliin oloihin niin autojen laadussa kuin linjojen laajuudessaakin. Seuraavina vuosina pidetyt aikataulukokoukset ovat tästä parhaana todisteena, sillä anottujen linjojen luku oli huomattavasti kasvanut. Juuri nämä aikataulukokoukset sittemmin muodostuivat liikennöitsijäin kannalta vuoden tärkeimmiksi tapauksiksi. Erilaisten tunnelmien vallitessa selviteltiin näissä kaikille hyvinkin elintärkeitä kysymyksiä. Yksimielisyyteen pääseminen etenkin uusien linjojen suhteen vaati suurta joustavuutta ja ennen kaikkea aikaa. Siksi nämä tilaisuudet usein venyivät pikkutunneille asti ja parhaassa tapauksessa niitä jatkettiin seuraavana päivänä.

Linja-autoliikenteen yhä lisääntyessä osottautui vuonna 1933 Lappeenrantaan rakennettu linja-autoasema aivan liian ahtaaksi ja epäkäytännölliseksi, vaikka se olikin sijoitettu hyvälle paikalle keskelle kaupunkia. Paikallisosaston taholta tehtiin kaupunginhallitukselle ehdotus, että silloista autoaseman rakennusta suurennettaisiin siten, että rakennuksen pohjoispuolella olleen tontin vapaana ollut nurkkaus rakennettaisiin täyteen ja näin laajennettuun taloon tehtäisiin ravintolaa varten toinen kerros ja alakerta sitten luovutettaisiin kokonaisuudessaan Matkahuolto Oy:n käyttöön. Tässä muodossa sitten rakennushanke toteutuikin.

Vuosi 1948 oli linja-autoliikenteen kehityksen kannalta sotien jälkeen suotuisin. Uutta kalustoa saatiin hankituksi tyydyttävän hyvin ja vanhaa kalustoa niinkään kunnostetuksi entistä paremmin. Tarviketilanne myös parani jossain määrin. M.m. koripeltiä saatiin liiton myötävaikutuksella vanhojen korien uusimisja korjaustarkoituksia varten, eikä poltto- ja voiteluainetilanteessa ollut moittimista. Valitettavasti ei linja-autoliikenteen taloudellinen kannattavuus vaan jaksanut samassa suhteessa nousta. Bensiinin hinta kohosi, palkkoihin jouduttiin lisäämään jo alkupuolella vuotta indeksikorotukset ja lapsilisäsuoritus uuden järjestelmän voimaantullessa kohosi vuoden

loppupuolella. Samoin jouduttiin uusien vaunujen hankinnat ainakin osittain rahoittamaan kalliskorkoisilla lainoilla, joista vuotuiset kuolelutukset ja korkomenot kohosivat varsin huomattaviksi. Myöskin matkustajien luku, joka alkuvuodesta vielä oli tyydyttävän hyvä, väheni syksyllä työttömyyden ja rahatilanteen kiristymisen vuoksi. Kaikesta tästä huolimatta kehitys kulki normaalisen ajan hyviä liikenneoloja kohti, jotka vallitsivat ennen sotia. Osaston toimialueella avattiin useita uusia linjoja lähinnä uuden rajan lähellä oleviin asutuskeskuksiin. Niinikään sellaisia linjoja, jotka sotien alkamisesta lähtien olivat olleet pysähdyksissä, otettiin liikenteelle.

Kun Savonlinnan puolen liikennöitsijöillä oli ollut pitkän matkan takia vaikeuksia osallistua osaston kokouksiin ja kun lisäksi johtokunnalta puuttui täyttä asiantuntemusta sikäläistä liikennettä koskevista asioista, päätti osasto puoltaa savonlinalaisten liikennöitsijäin aloitetta entisen Sortavalan osaston tilalle perustaa Savonlinnan paikallisosasto.

Liiton aloitteeseen, joka koski autoissa toimeenpantavaa mainostusta, suhtautui paikallisosasto myönteisesti samalla kehoittaen liikennöitsijöitä luovuttamaan puolet näistä mainostuloista linja-autonkuljettajain lepokotirahastoon.

SKISMAA POSTILAITOKSEN KANSSA

Maamme taloudellisen elämän vakaantumisesta johtuen olivat seuraavatkin vuodet linja-autoliikenteen kannalta tyydyttäviä. Markan devalvoimien johdosta autotarvikkeiden hinnat tosin nousivat syksyllä 1949 huomattavasti, amerikkalaisten autojen varaosat jopa 70 prosenttia. Varsin valitettavana seikkana Lappeen seutujen liikennöitsijät pitivät postihallituksen lisääntyneitä pyrkimyksiä asettaa linja-autojaan sellalsille teille, joissa jo ennestään oli moitteettomasti hoidettu liikenneverkosto olemassa. Postin hakiessa vuonna 1949 linjaa Lappeenranta–Imatra–Puumala–Savonlinna teki paikallisosasto kaikki voitavansa, että hakemus olisi tullut hylätyksi. Asiassa aikanaan olivat eräät kansanedustajat ja Lappeenrannan kauppakamari tehneet

aloitteen. Paikallisosaston mielestä ei uuden linjan avaamisella oloja sanottavammin parannettu, koska samat edut olisi saavutettu käyttämällä hyväksi linjalla jo ennestään -käytössä ollutta kalustoa, joka aikaisemmin oli jossain määrin palvellut postilaitosta. Olihan Viipurin Linja-Auto Oy kuljettanut postia Vuoksenlakselta Ruokolahdelle ja Syyspohjaan sekä Lankilaan, Tervakankaalle, Pajasalmeen ja Sulkavalle.

Paikallisosaston ponnistelut ja vaivannäkö eivät kuitenkaan johtaneet suotuisaan tulokseen. Vielä saman vuoden joulukuussa joutui paikallisosasto lausumaan mielipiteensä posti- ja lennätinhallituksen anomukseen postilinjan Jyväskylä–Joutsa–Mäntyharju muuttamisesta ja jatkamisesta Lappeenrantaan. Motiivina kielteiseen kantaan esitettiin, että anottu postiautovuoro kuljettaessaan postin ohessa myös matkustajia loukkaisi toiminnallaan näiden linjojen entisiä liikennöitsijöitä, jotka aikoinaan ovat linjaliikenteen näille syrjäseuduille luoneet ja kustantaneet perustamis- ja alkuvaikeuksista johtuneet kulut.

Edellä esitetyt tapaukset olivat kuitenkin vasta alkua, sillä postilaitoksen perustettua autovarikon Lappeenrantaan rupesi paikallisosaston kokouksiin jatkuvasti tulemaan lausuntoa varten postilinjavuoroanomuksia. On ymmärrettävää, että niihin suhtauduttiin pidättyväisesti. Useille linjoille oli postihallitus aikanaan saanut liikenneluvat pakettipostiautoille ja nyt haluttiin ne muuttaa linja-autoliikenneluviksi. Kokouksessa marraskuun 9 päivänä 1950 leimasi paikallisosasto koko yrityksen selväksi pyrkimykseksi linjojen valtaamiseen, joita paikalliset liikennöitsijät olivat yli 20 vuotta moitteettomasti hoitaneet. Vastapainoksi tarjosivat liikennöitsijät entiseen tapaan taloudellisesti huokeaa apuaan postinkuljetuksessa tavallisissa vuorolinja-autoissaan.

Vuonna 1951 tapahtui jälleen oloissa huomattava käänne, sillä saman vuoden elokuussa tapahtuneen kaupan kautta siirtyi Viipurin Linja-Auto Oy:n osakekanta kokonaisuudessaan Pohjolan Liikenne Oy:lle. Näin joutuivat paikalliset liikennöitsijät puolustamaan oikeuksiaan valtiojohtoisen yrityksen valtauspyrkimyksiä vastaan. Tässä yhteydessä tulokoon mainituksi pikalinjahanke Vuoksenlaaksosta



Viipurin osaston johtokunta v. 1964. Vasemmalta istumassa toim.johtaja Y. Ranta, osaston puheenjohtaja R. Toikkanen, varapuheenj., johtaja V. Tuomi, sihteeri V. Tukiainen, seisomassa vasemmalta johtajat O. Turku, A. Siekkeli, V. Ripatti, T. Vento ja E. Suni.

Helsinkiin. Lokakuun 11 päivänä 1949 pitämässään kokouksessa käsitteli paikallisosasto seuraavia kolmea pikalinjalupa-anomusta: Viipurin Linja-Auto Oy, linjalle Imatra–Kouvola–Helsinki tahi vaihtoehtoisesti Imatra–Kotka–Helsinki, Autolinjat Oy linjalle Imatra–Kouvola–Helsinki ja Saimaan OsuusAuto r.l. linjalle Imatra–Kotka–Helsinki. Lausunnossa korostettiin yksimielisesti Imatra–Helsinki pikalinjan tärkeyttä, mutta ratkaisun siitä kuka tai ketkä hakijoista olisi oikeutettu tämän pikaliikenneluvan saamaan, päätettiin jättää asianomaisten viranomaisten tehtäväksi. Kaikki nämä kolme anomusta tulivat hyljättyiksi, koska niitä ei katsottu tarpeellisiksi eikä tarkoituksen mukaisiksi. Seuraavan kesäkuun 6 päivänä joutui paikallisosasto käsittelemään Pohjolan Liikenne Oy:n hakemusta liikenneluvan saamiseksi linjalle Helsinki–Kouvola–Virasoja kahdelle edestakaiselle vuorolle päivässä. Asiasta antamassaan lausunnossa paikallisosasto yksimielisesti jyrkästi vastusti hakemusta

ja piti epäoikeudenmukaisena päätöstä, jos hakijalle k.o. liikennelupa myönnettäisiin. Ainoa oikeudenmukainen ratkaisu olisi, että lupa myönnettäisiin paikallisille liikenteenharjoittajille, jotka kantavat riskin maakunnan linja-autoliikenneolojen hoidosta ja niiden edelleen kehittämisestä.

SOVUSSA JA YHTEISYMMÄRRYKSESSÄ

Samanaikaisesti kun alueen liikennöitsijät kävivät kamppailua elinoikeuksiensa turvaamiseksi ja vakiinnuttamiseksi hoidettiin paikallisosaston sisäisiä asioita sovussa ja yhteisymmärryksessä. Oli tullut tavaksi, että paikallisosaston johtokunnan kuukausikokoukset pidettiin Lappeenrannassa jokaisen kuukauden ensimmäisenä tiistaina ja jos tämä päivä sattui pyhän kohdalle seuraavana tiistaina. Kokouksissa esiintyvät asiat olivat suurimmalta osaltaan taloudellista laatua. Palkkojen ja tarvikkeiden hintojen jatkuvasti kohotessa eivät ajotaksat jaksaneet samalla nopeudella seurata mukana. Liiton taholta vahvistettiin taksat henkilö- ja tavarakuiljetuksille sekä yksityisille tilausajoille. Paikallisosaston velvollisuuksiin kuului valvoa, että sen alueella niitä myös noudatettiin.

Aikoinaan Viipurissa perustetun ja siellä menestyksellisesti toimineen Viipurin Matkailu Oy:n välittömänä seuraajana hoiteli Matkahuolto Oy kaikkia matkailuun liittyviä käytännöllisiä puolia. Vuosien kuluessa sen toiminta muodostuikin hyvin monisäröiseksi. Lappeenrannan kaupunki suoritti linja-autoasemalla ehdotetut laajennustyöt ja luovutti sovitusta vuokrasta rakennuksen tarkoitukseensa. Liikenteen lisääntyessä osoittautuivat laituritilat kuitenkin vähäisiksi, joten paikallisliikenteen vaunut täytyi siirtää kadun puiston puoleiselta sivulta lähteviksi.

Linja-autoliikenteen alkuaikoina tuotti uusien vaunujen hankinta ja säännöllisessä liikenteessä pitäminen yrittäjille niin suuria kustannuksia etteivät he taloudellisista syistä pystyneet monastikaan hankkimaan autoilleen päivittäistä huoltoa varten tarpeellisia sisätiloja. Usein vaunut talvellakin yöpyivät ulkosalla ja pienimmätkin korjaukset



Rabastaja- ja kuljettajakurssi v. 1957.



Tienhaaran Auto Oy:n autoballeja Tienhaarassa.



Jo vuodesta 1930 olivat Oy Autokorirakenteen valmistamat linja-autokorit käytössä karjalaisen yleisön kuljetuksissa (yllä). Tämän vuoden »kutter» täyttää korkeimmatkin vaatimukset alla).



Viipurin osaston 25-vuotisjuhla Lappeenrannassa Hotelli Patriassa v. 1953.

suoritettiin vieraissa korjaamoissa. Tällainen hoito tuli kalliiksi ja oli hankalaa. Tästä syystä useampia vaunuja omistavat liikennöitsijät jo 1930-luvulla ottivat ohjelmaansa vaikka pienemmänkin oman korjaamon järjestämisen kalliiden autojensa huoltamista varten. Joissakin tapauksissa tällaisesta alusta vuosien kuluessa kehittyi niin täydellisiä verstaiteita, että siellä pystyttiin vaativienkin koneistokorjailujen lisäksi valmiille alustalle rakentamaan uudet korit asiaan kuuluvine verhoiluineen ja maalauksineen

Sotien jälkeen tällainen toiminta osoittautui melkein välttämättömäksi. Hyvä huolto pitensi vaunujen ikää ja hankitut kiinteistöt lisäsivät yrittäjän luottoa. Krediittiä tarvittaessa rahalaitokset pa-nivat kiinteistölle suuremman arvon kuin pyörien päällä olevalle omaisuudelle, vaikka nykyisin valtateillämme liikennöivät pitkien linjojen bussit herättävät upeudellaan matkustavan yleisön täyden kunnioituksen ja ihailun. Myöskin on niissä otettu huomioon asiakkaiden viihtyisyys. Mukavassa tuolissa uinuillen voi kuunnella radiosta leppoisa taustamusikkia matkaemännän väliin kuuluttaessa pysähdyksistä y.m. Mannermaista esimerkkiä seuraten on kesäisin saatavana virvokkeita

ja tupakoitsijat voivat pistäytyä omaan osastoonsa. Kyllä Suomessakin jo voi linja-autossa mukavasti matkustaa ja etenkin juuri Karjalassa vaihtelevat maisemat suovat silmälle täyden nautinnon. Viipurin paikallisosaston toimialueella melkein kaikki linjat ovat tavallaan turistilinjoja.

Vuosi 1953 oli Viipurin paikallisosaston toiminnassa juhluvuosi, sillä silloin tuli kuluneeksi sen perustamisesta 25 vuotta. Merkkipäivää vietettiinkin Lappeenrannassa asiaan kuuluvien juhllisuuksin. Kunniakäynnit edesmenneiden liikkeenharjoittajien J. V. Jokisen ja Yrjö Toikkasen haudoilla sekä juhlakokous Lappeenrannan Kerholla, jossa tilaisuudessa pitkän ja ansiokkaan päivätyön suorittaneille paikallisosaston liikenneyhtiöiden linja-autonkuljettajille ja toimihenkilöille jaettiin hyvin suoritetusta työstä ansiomerkkejä. Keskuskauppakamarin hopeisen 25-vuotisansiomerkin sai liikennemestari Mikko Toikka, hopeiset 20-vuotisansiomerkit työnjohtajat Arvo Siekkeli ja Hugo Mäkinen ja pronssiset 15-vuotisansiomerkit kirjanpitäjät Heta Elvi Valtonen ja Tellervo Niskanen. Linja-autoliiton linja-autonkuljettajille myöntämät 10-vuotisansiomerkit saivat linja-autonkuljettajat Olavi Hämäläinen, Jaakko Heinonen, Väinö Toikka, Johannes Mamia, Urho Pasanen, Reino Pöljä, Aarne Tersa, Kaarlo Seppälä, Viljo Talvela, Lauri Rapi, Yrjö Poutiainen, Urho Kurki, Emil Laurikainen ja Antti Kainlauri. Iltajuhla juhlapäivällisineen pidettiin arvovaltaisille kutsuvieraille Hotelli Patriassa. Sanomalehdet olivat huomioineet myös merkkipäivän. Vuosikokouksen valitsemina kuuluivat paikallisosaston johtokuntaan puheenjohtajana O. Jokinen, varapuheenjohtajana R. Toikkanen, sihteerinä ja rahastonhoitajana Y. Ranta sekä vakinaisina jäseninä V. Tuomi, T. Vento ja O. Turku lisäksi varajäseninä A. Jokinen, E. Suni ja V. Tarvanen. Tilien tarkastajina toimivat P. Klingberg, ja Tellervo Niskanen varamiehinä P. Hietamies ja O. Akkanen.

Poistaakseen kirjavuuden linja-autonkuljettajien ja rahastajien virkapuvuissa vahvisti liiton hallitus erikoisen pukuohjesäännön. Pukujen käyttö kuitenkin oli vapaaehtoista riippuen kunkin liikkeenharjoittajan omasta harkinnasta. Useimmat liikennöitsijät

noudattivatkin annettuja ohjeita ja hakkivat henkilökunnalleen yhtenäiset puvut.

Liikenteen tarve ja kannattavuus olivat määrävimmät tekijät seuraavina vuosina linja-autoverkostoa täydennettäessä. Uusia linjoja suunniteltaessa koetettiin välttää turhaa kilpailua ja silti kuitenkin tyydyttää matkustavan yleisön asialliset vaatimukset. 30-vuotispäivänään 1958 voikin Viipurin paikallisosasto tyytyväisenä katsoa liikennekenttäänsä. Siinä ei enää ollut ainakaan suuria aukkoja. Se selviää myös seuraavasta:

I m a t r a n - H e l s i n g i n t i e

Saimaan Osuus-Auto ja Hj Holmström olivat saaneet yhteisen linjan Helsinki–Porvoo–Karhula–Hamina–Pyhäntö–Taavetti as–Lappeenranta–Joutseno kk–Imatra ja Oy Pohjolan Liikenne Ab linjan Helsinki–Porvoo–Linjendal–Elimäki–Kouvola–Lappeenranta–Imatra. Edellinen 279 km ja jälkimmäinen 269 km.

I m a t r a n t i e

Saimaan Osuus-Autolla oli seitsemän edestakaista vuoroa linjalla Lappeenranta–Joutseno kk–Imatra sekä lisäksi kaksi vuoroa Pulpin tehtaan ja Ilottulan kautta, lisäksi vielä yksi vuoro Lappeenrannasta Pulpin tehtaalte.

P e n t t i l ä n t i e

Kaksi vuoroa linjalla Lappeenranta–Lauritsala–Partala–Leppälä–Penttilä ja yksi vuoro Lappeenranta–Ilottula–Pulp–Joutseno–Ravattila–Penttilä–Ravattila–Partala–Lappeenranta.

N u i j a m a a n t i e

Reino Toikkanen liikennöi yhdellä vaunulla linjoja Lappeenranta–Lauritsala–Kansola–Konnunsuo–Ravattila–Joutseno kk ja lisäksi kaksi päivittäistä vuoroa Nuijamaan kirkolle.

V i i p u r i n j a V a i n i k k a l a n t i e

Jokisen Liikenne hoiteli kahta vuoroa linjalla Lappeenranta – Pusa–Kälviäinen–Haapajärvi–Vainikkala ja Lappeenranta–Penttilä–Haapajärvi–Vainikkala ja Lappeenranta–Rapattila–Nuijamaa kk.

Lauritsalan Linja-Autoliikenne (Autoilijat Oy) liikennöi yhdellä vaunulla Lappeenranta–Hytti–Rikkilän pysäkki linjaa.

Korkea-ahon tie

Saimaan Osuus-Auto liikennöi joka päivä linjalla Lappeenranta–Korkea-aho–Kanalampi–Simola as – Villala – Hyttilä–Ylämaa kk ja viidesti viikossa linjalla Lappeenranta–Tani–Hovinkylä.

Ylämaan tie

Reino Toikkanen ajoi kaksi päivittäistä vuoroa linjalla Lappeenranta – Pulsa – Ylämaa kk – Hujakkala – Joutsenkoski – Muurikkala – Välimaa – Virojoki ja yhden linjalla Lappeenranta – Pulsa – Ylämaa – Ylijärvi – Joutsenkoski. Erkki Suni hoiti yhden vuoron linjalla Lappeenranta – Taavetti – Suur-Miehikkälä –Miehikkälä – Virojoki.

Kotkan tie

Saimaan Osuus-Autolla oli yksi vuoro linjoilla Kotka–Hamina–Pyhäntö– Taavetti–Lappeenranta–Pulp–Imatra ja Kotka–Hamina–Pyhäntö–Taavetti–Lappeenranta. Sensijaan Reino Toikkanen ajoi viimeksi mainitun Kotka–Lappeenranta välisen linjan kahdesti päivässä. Erkki Sunin kerran päivässä liikennöity vuoro kulki tieosuudella Lappeenranta–Luumäki–Suo-Antila–Kasari–Heikkilä–Taavetti.

Kouvolan tie

Oy Pohjolan Liikenne Ab yksi vuoro kumpaankin suuntaan linjalla Imatra–Lappeenranta–Kouvola ja Viipurin Linja-Auto Oy:llä samoin yksi vuoro linjalla Kouvola–Kaipiainen–Taavetti–Luumäki–Lappeenranta–Joutseno– Imatra–Huhtasenkylä ja Lappeenranta–Luumäki–Taavetti–Kaipiainen–Kouvola. Kossilan Liikenne Oy:n linja samojen päätepysäkkien välillä kulki Kannuskosken, Pasinkylän ja Valkealan kautta ollen huomattavasti pitempi.

Savitaipaleen tie

Antti Turku Oy uskollisena tälle tielle hoiti siellä kaikkiaan kuutta linjaa, joista pisimmät olivat Lappeenranta–Savitaipale kk –Tuohikotti–Valkeala kk–Kouvola ja Lappeenranta–Iitiä–Lemi



Tuttu näkymä Lappeenrannan linja-autoasemalla.

kk–Savitaipale kk–Tuohikotti–Valkeala kk–Kouvola. Lyhempiä linjoja olivat Lappeenranta–Iitiä–Lemi kk–Uiminniemi–Monola, Lappeenranta–Vainikkala–Lemi kk–Uiminniemi–Monola, Lappeenranta–Savitaipale kk–Purtoismäki–Rantala ja Lappeenranta–Uus-Lavola–Merenlahti. Jokisen Liikenteen hoitoon oli uskottu linjat Lappeenranta–Iitiä–Lemi kk–Laksiainen –Kaihtula–Savitaipale kk, Lappeenranta–Lemi kk–Toukkala–Kurkela–Sairala ja Lappeenranta–Lemi kk–Suoniala–Lappeenranta. Mikkeliläinen Salmenlinja Oy kulki kolmena viikonpäivänä linjalla Lappeenranta–Savitaipale–Vanonen–Halmeniemi–Mäntyharju ja neljästi viikossa Lappeenranta–Savitaipale–Pajulahden tienhaara–Mäntyharju. Lisäksi oli heillä kaksi päivittäistä vuoroa linjalla Mikkeli–Ristiina–Suomenniemi–Savitaipale–Lappeenranta. Jokisen Liikenne ja Lauritsalan Linja-autoliikenne

(Autolinjat) yhteistoimin hoisivat kahdella vuorolla linjaa Lappeenranta–Savitaipale kk–Kiesilä–Suomenniemi–Pajulahden tienhaara–Ristiina–Mikkeli sekä yhdellä vuorolla Lappeenranta– Taipalsaari kk–Savitaipale kk–Partakoski–Suomenniemi kk–Pajulahti.

Ta i p a l s a a r e n t i e

Tällä Kirjamon lossin kautta kulkevalla tiellä liikennöi Lauritsalan Linja-autoliikenne (Autolinjat) linjalla Lappeenranta–Taipalsaari kk–Olkkola– Kuivanen ja Lappeenranta–Taipalsaari kk – Savitaipale. Myöskin Toimi Vento oli saanut kolme vuoroa samalle linjalle sekä kesäaikoina useamman kerran päivässä liikennöidyn linjan Virkamiesliiton ja Suur-Saimaan lomakyliin. Vielä oli hänen hoidossaan linja Lappeenranta–Pappilansalmi–Vehkataipale–Rehula–Peltoinkylä.

V ä l i j o e n t i e

Tällä Savitaipaleen kirkonkylän ja Taavetin aseman välisellä linjalla ajoi Lauritsalan Linja-autoliikenne (Autolinjat) kolmasti viikossa.

J o e n s u u n t i e

M. Ruponen Oy oli saanut hoidettavakseen pikavuoron Joensuu – Honkavaara – Onkamo – Tolosenmäki – Kitee – Syrjäsalmi – Kesälahti – Kirjavalava – Parikkala – Simpele – Rautjärvi – Vuoksenniska – Imatra. Tämä 224 km:n matka taittui joka päivä viidessä ja puolessa tunnissa. Toinen samojen päätepysäkkien välinen linja kulki reittiä Joensuu – Hammaslahti – Rasivaara – Kitee – Syrjäsalmi – Kesälahti – Kirjavalava – Parikkala – Simpele – Mietttilä – Imatra.

P a r i k k a l a n - S a v o n l i n n a n t i e

M. Ruponen Oy:llä oli liikennöitävänään tieosuus Savonlinna–Punkasalmi – Parikkala – Simpele – (uutta pikatietä) Imatra. Kaksi edestakaista vuoroa päivässä. Linjalla Imatra – Mietttilä – Simpele – Parikkala – Rasvaniemi – Saari kk – Tarnala – Uukuniemi kk yksi päivittäinen vuoro. Lisäksi oli yhtiön huollettavana koululaisvuoro Simpele – Mietttilä. Tämä luonnollisesti vain koulupäivinä. Viipurin Linja-Auto Oy ajoi linjaa Savonlinna – Punkasalmi – Särkilähti – Torsansalo–Ruokolähti kk–Imatra sekä lyhyempiä linjoja Imatra–

Ruokolahti kk –Torsansalo, Imatra–Vuoksenniska–Rasila –Terävälä–Soinila–Hännilä ja Imatra–Vuoksenniska–Kuokkalampi–Miettilä–Torsansalo–Simpele.

Puumalan-Mikkelin tie

Imatran ja Mikkelin välillä liikennöitiin kahta linjaa, joista pitempi kulki Imatra–Puumala kk–Sulkava kk–Juva kk–Mikkeli ja lyhyempi reittiä Imatra–Puumala–Lietveden lossi–Anttola–Mikkeli. Säännöllinen päivittäinen liikenne oli lisäksi tieosuudella Imatra–Rasila–Virmutjoki–Syyspohja–Utula–Kietävälä.

Rantasalmen-Varkauden tie

Viipurin Linja Oy:llä oli Imatralla yhteys Varkauteen linjalla Imatra – Ruokolahti – Lohikoski – Sulkava – Kolkonpää – Rantasalmi –Varkaus.

Paikallislinjat

Saimaan Osuus-Autolla oli 35 vuoroa paikallisluontoisella linjalla Lappeenranta–Rutola. Tämä 10 km:n pituinen matka ajettiin 20 minuutissa.

Saimaan Osuus-Autolla ja Autolinjat Oy:llä oli yhteinen linja Lappeenranta–Lauritsala–Kiiskimäki. Matkan pituus oli 9 km ja ajoaika 25 minuuttia. Ajetusta 15 vuorosta hoiti Saimaan OsuusAuto kaksi kolmannesta ja Autolinjat Oy yhden kolmanneksen Samat liikennöitsijät ja samassa suhteessa vastasivat paikallisliikenteestä Lappeenranta–Lauritsala ja Lappeenranta–Mustola. Edellisellä linjalla oli 46 vuoroa ja jälkimmäisellä 5. Heidän hoitoonsa kuuluivat vielä yhteisvastuullisesti linjat Lappeenranta–Kaukas–Hakali ja Lappeenranta–Parkkarila–Hakali. Näillä 7 km:n pituisilla linjoilla oli yhteensä 58 vuoroa ja ajoaika 25 minuuttia.

Viipurin Linja-Auto Oy hoiteli taas Imatran seutujen paikallisliikennettä. Sen hallussa olivat linjat Imatrankoski–Huhtasenkylä 12 vuoroa, ja Imatrankoski–Kankopää 18 vuoroa. Lisäksi oli Imatran ympäristössä 12 lyhyempää linjaa joita liikennöitiin säännöllisin vuoroin.

Tietäen kuinka suhdanneherkkä linja-autoliikenne on, voi edellä esitetystä päätellä, että Viipurin paikallisosaston toimialueella vallitsi sodan jälkeen voimakas nousukausi. Kaikessa heijastuu myös liikennöitsijäin taholta vilpitön yrittäjähengi. Omalta osaltaan haluaisivat he olla tukemassa rajaseutujen taloudellista kehitystä ja ennenkaikkea jälleenrakennustoimintaa. Tässä suhteessa heidän panostaan ei tulisi aliarvioida, sillä hyvin hoidetun liikenteen merkitys oivalletaan kaikkialla maailmassa. On myös huomioitava, missä olosuhteissa liikennöitsijät toimivat.

Vuodeksi 1964 vahvistettujen aikataulujen mukaan lähtee Lappeenrannan linja-autoasemalta arkisin 127 kaukolinja- ja 206 paikallisvuoroa. Tiedot ovat asemanhoitaja Paavo Klingbergin vahvistamat. Varsinaisista liikenteenharjoittajista puheenollen mainittakoon, että Saimaan Osuus-Auto Oy ajaa päivittäin 33 linjaautolla 8.100 km ja yhtiön palveluksessa on 157 toimihenkilöä. Toimistusjohtajana on Yrjö Ranta ja teknillisenä johtajana Arvo Siekkeli. Reino Toikkanen suorittaa päivittäin 14 vaunulla 1.775 km ajomatkan. Henkilökuntaa on 30. Toimitusjohtajana Reino Toikkanen, ajomestarina Esko Penttilä ja korjaamon työnjohtajana Aarne Kirvesniemi. Jokisen Liikenteen omistaa rouva Lempi Jokinen lapsineen, ja ajavat yhtiön autot 1.646 ajokilometriä päivässä. Yhtiön palveluksessa on 33 henkilöä johtajana Viljo Tukiainen ja liikenne-esimiehenä Yrjö Poutiainen. Korjaamon esimiehenä toimii Lauri Hyppänen. Liikennöitsijä Erkki Sunin 6 linjavaunua suorittaa 800 km yhteisen päivittäisen ajomatkan. Lauritsalalainen Autolinjat omistaa 10 linja-autoa, joilla päivittäin ajetaan 1.600 km. Henkilökuntaa on 29 ja liikenteen pyörimisestä vastaavat Annikki Jokinen, Viljo Ripatti, Jaakko Urpalainen ja Annikki Pöysti. Antti Turku Oy on perheyhtiön luontoinen yritys, jossa 7 vaunua hoitaa 12 hengen voimalla 1.164 km päivittäisen ajotaipaleen. Taipalsaaren Linja-auton omistaa Toimi Vento. Aikataulun mukaiset ajomäärät seitsemällä linja-autolla ovat talvisin 700 ja kesäaikana 1400 km päivässä. Henkilökuntaa on 13. Liikenne-esimiehenä Aimo Pakkanen korjaamopuolella Kauko Vehasvaara ja konttorissa rouva Inkeri

Rännänen. Viipurin Linja-Auto Oy:llä on liikenteessä 61 autoa. Henkilökuntaa on kaikkiaan 245 ja ajokilometrimäärä nousee 15.000 km päivässä. Yhtiön toimitusjohtajana on Vilho Koivisto ja paikallisena johtajana Viljo O. Tuomi. Liikennepäällikköinä toimivat Martti Kaipainen, Eelis Elovaara ja Erkki Vanhanen. Laajemmalla alalla toimii myös M. Ruponen Oy, jonka 82 linja-autoa ajavat nykyään 18.000 km päivässä. Osakeyhtiön toimitusjohtajana on liikenneneuvos Matti Ruponen. Yhtiön palveluksessa on 283 toimihenkilöä ja on sen kotipaikkana Savonlinna. Linja-autoliikenne Veikko Uotila nauttii myös kotipaikkaoikeutta Savonlinnassa. Tämä kommandiittiyhtiö omistaa 19 linja-autoa ja ajaa päivittäin 4.200 km. Henkilökuntaa on 70. Johtajana toimii Veikko Uotila.

