

HETKU

LINJA-AUTO | 1-2022



Suomen Linja-autohistoriallisen Seuran jäsenlehti
45. vuosikerta - numero 178

Kannen piirros

Leylandilla Laitilaan

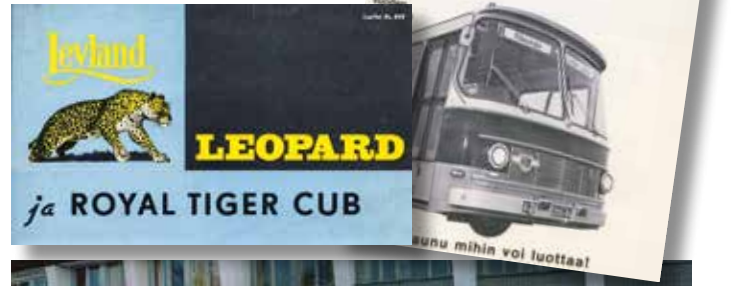
PIIROS JA TEKSTI HANNU KIVILÄ

LOKKILINJAT OY oli noin kahdeksan vuosikymmenen ajan Varsinais-Suomessa länsirannikon tuntumassa toiminut linja-autoyri-tyt. Sen perusti Pyhärannan pitäjässä Väinö Kallio vuonna 1928. Vuosina 1933-72 se toimi nimellä Pyhärannan Linja-auto Oy, ja sen jälkeen Lokkilinjat Oy:nä. Kotipaikka oli vuoteen 1979 Pyhäranta, jonka jälkeen Uusikaupunki.

Busseja oli parhaimmillaan parisenkymmentä. Yrityksen pää-reitiksi muodostui jo varhain Rauma - Pyhäranta - Uusikaupunki, jolla liikennöitiin useita päivittäisiä vuoroja. Toinen tärkeä linja oli paikallisuonteinen Uusikaupunki - Kalanti - Laitila. Sen lisäksi oli muutama vuoro Turkuun saakka, sekä useita erityisesti koululaisia palvelevia linjoja.

1980-luvun puolivälissä yritys siirtyi raumalaisen Oras Liikenne Oy:n omistukseen, toimien kuitenkin senkin jälkeen omalla nimellään Oraksen tytäryhtiönä. Emoyhtiönsä se sulautettiin vasta 2008, ja vielä saman vuoden aikana Oras Liikenne myytiin Koiviston Auto -konserniin kuuluvalle Satakunnan Liikenteelle.

Yritykselle tuli ensimmäinen Leyland-alustainen bussi jo 1950-luvun puolivälissä, mutta varsinainen "Leyland-buumi" alkoi talossa seuraavan vuosikymmenen puolella. Lokkilinjat olikin sittemmin yksi maamme huomatuimpia Leyland-alustojen käyttäjiä esimerkik-



Kannen bussi Lokkilinjojen aikaisemmassa värityksessä.

si Helsingin ja Turun kaupungin liikennelaitokset, Someron Linjan sekä Luopioisten Linjan ohella. Leylandien maahantuonti ja myynti päättyi vuonna 1982.

Kansikuvan bussi hankittiin Lokkilinjoille uutena vuoden 1973 ke-väällä. Kori on Autokorin 46-paikkainen Aura-malli, alusta Leyland PSU3A-2L. Bussi palveli yritystä vuoteen 1985, jonka jälkeen se ro-mutettiin. Kannen piirroksessa bussi on uudemmassa värityksis-sään.

Leyland bussien esiintyminen Suomessa

Keskimoottoriset Leyland bussit yleistyivät Suomessa 1960-luvun alussa. Kahdenkymmenen myyntivuoden aikana niitä myytiin täällä yhteensä 640 kpl, jolloin keskimääräinen ensirekisteröinti vuosittain oli runsaat 30 bussia ja markkinaosuus luokkaa 5%. Suurimmillaan Leylandien kanta liikenteessä olleista busseista oli 1973, 480 kpl, joka oli 5,7% linja-autokannasta. Vuonna 1985 kanta jo oli tippunut 95 yksilöön, joka oli 1,4% kaikista Suomen busseista. (Toimituksen lisäys)

TÄSSÄ NUMEROSSA

Kannen kuva, Lokkilinjat, Leyland/Aura.....	2
Pääkirjoitus	3
Väritetty kuva, Karstulan Liikenne	4
Hetkun avustajat	5
Muuan diplomityöprojekti.....	6
Sisu nokkabussien moottoreista - osa 1.....	12
Matkarahastaja raju, pakina.....	23
Viimeiset kaluston rakentajat	26
Busseja lähtölaiturissa 2000-luvulla	30
Someron Linjan Venttu - osa 2.....	32

Kuvia albumien kätköistä	40
Frans Kovasen bussien matkoista.....	42
Entinen nuori muistelee kevättä 1981	48
Rekistereistä ja sivunumeroista	54
Muistokirjoitus Caj Ström	57
Heittohetkut.....	58
SLHS kokouskutsu	59
Bussiutisia	60
Hetku - de svenska sidorna	64
SLHS osatot ja kesämatka	66

Ilmestyy 4 kertaa vuodessa
maalis-, kesä-, syys- ja joulukuussa

JULKAISIJA JA KUSTANTAJA

Suomen Linja-autohistoriallinen Seura r.y.
Tampereentie 14, 38600 Lavia

SEURAN TILI

IBAN FI95 2028 1800 034920
SWIFT (BIC) NDEAFIHH

MATKATILI

IBAN FI26 1519 3000 120853
SWIFT (BIC) NDEAFIHH

PUHEENJOHTAJA

Timo Lehtonen
0400 932 751
timo.lehtonen@tuni.fi

VASTAAVA PÄÄTOIMITTAJA

Tom Rönberg
050 368 7263
tom.hetku@gmail.com

TAITTO

Viestintätoimisto TDDT

JÄSENREKISTERI

Transteknia Oy / Jouko Nykänen
Tilhenkatu 13, 15610 LAHTI
slhs.posti@gmail.com

SIHTEERI

Tom Rönberg
050 368 7263
tom.e.ronberg@gmail.com

LASKUTUSOSOITE JA KIRJANPITO

Transteknia Oy / Jouko Nykänen
Tilhenkatu 13, 15610 LAHTI
transteknia@gmail.com

AINEISTO

Lehteen tarkoitettujen aineiston on oltava toimituksessa viimeistään kuukautta ennen lehden ilmestymispäivää. Lehdessä julkaistavat artikkelit ja kirjoitukset ovat kirjoittajien omia mielipiteitä, eikä SLHS vastaa niistä. Lehdessä julkaistun aineiston lainaaminen tai kopiointi kaupallisiin tarkoituksiin vain toimituksen kirjallisella suostumuksella.

PAINOPAIKKA

Lehtisepät, Lahti 2022
ISS 0783-5418



Yhdistyksemme voi aloittaa vuoden 2022 hyvällä mielin. Viime vuosi oli taloudellisesti menestyksellinen ja voimme siis tänä vuonna lähteä toteuttamaan suunnittelemissamme asioita. Tätä kirjoitettaessa näyttää jo varsin varmalta, että tapahtumia päästään toteuttamaan. SLHS on vappuna Lahdessa Classic Motorshow-näyttelyssä, kesäkuussa Kurvaa Kangasalle -tapahtumassa ja juhannuksen alusviikolla Bus 2022 -näyttelyssä Jyväskylässä. Kesäretki toteutuu ja siitä löydät ilmoituksen tästä lehdestä. Muitakin tapahtumia suunnitellaan - näyttäisi tulevan mielenkiintoinen vuosi historiallisista linja-autoista kiinnostuneille!

Kulta-ajan kirjan jatko-osan kirjoitustyö on tarkoitus tehdä pääosin tänä vuonna. Vielä en uskalla luvata julkaisupäivää, mutta syksyllä varmaan tiedämme enemmän. Jatko-osa tulee käsittelemään vuodet 1964-1971, mikä oli sangen mielenkiintoinen ajanjakso!

Viime vuonna SLHS:n hallintomallia uudistettiin onnistuneesti. Tänä vuonna on tarkoitus jatkaa tällä tiellä. Perinteinen tapa seuran hallituksen kokoamisessa on ollut, että puheenjohtaja pyytää jäseniä hallitukseen. Lähes aina puheenjohtajan tekemä lista on esitelty ja hyväksytty sellaisenaan syyskokouksessa. Voisimme siirtyä tässä asiassa avoimempaan ja demokraattisempaan käytäntöön. Kevätkokouksessa käsitellään esitystä, jonka mukaan hallitukseen ehdolle pääsisi suoraan ilmoittamalla halukkuudestaan sihteerille. Uuden toimintatavan mukaan hallitukseen ehdolla olevien nimet tuotaisiin julkisuuteen ennen kokousta, jolloin demokraattiselle prosessille annetaan paremmat edellytykset toteutua.

Verkossa toimivan SLAMU-linja-automuseomme vanhojen aikataulujen arkisto lopetti toimintansa. Totesimme, että tämä palvelu täytyisi siirtää sellaiselle tietotekniikka-alustalle, jonka ylläpitoon meillä riittää yhdistyksen oma osaaminen. Siirsimme osan materiaalista Bussidataan, mikä ratkaisu tuntui toimivalta. Tietojen siirrossa on kuitenkin varsin suuri työmäärä, joten kaikkea aineistoa ei ole vielä löydettävissä uudesta paikasta. Saimme vanhan SLAMUN korjaamisessa teknistä apua ja aikatauluhaku saatiin vielä toimimaan. Jos haluaa vielä käyttää vanhaa aikatauluhakua, sinne pääsee SLAMU:n sivun kohdasta "päivitykset", missä löytyy aikatauluhaun käynnistys.

Viimeisenä eikä suinkaan vähäisimpänä täytyy todeta Hetku-lehtemme jatkavan entistä ehompana. Kädessäsi on uuden tiimin ensimmäinen lehti, josta kuulemme mielellämme kommentteja. Joku saattaa huomata, että lehden kanteen on ilmestynyt sana "linja-auto". Se lisättiin sinne siksi, että joka vuosi entistä useampi mahdollinen lukijamme ei enää tiedä, mikä "hetku" on?

Nähdään kevään ja kesän tapahtumissa!
Timo



Karstulan Liikenne Oy:n Lahti-korinen Mercedes-Benz LP 323/4200

KUVAN VÄRITYS JA TEKSTI: HANNU LAITINEN

24-paikkainen pikkubussi hankittiin vuonna 1962 ja sai rekisteritunnuksen XV-772. Vuonna 1967 pikkubussin omistajaksi tuli Emil Viitala Alavudelta ja bussi sai lääninvaihdoksen myötä uuden rekisteritunnuksen VOT-97. Onni Heikkilä aloitti liikennöitsijänä 1930 -luvun alkuvuosina Karstulassa. Yrityksen nimi muuttui Karstulan Liikenteeksi 1947. Kuvan lahtelainen korimalli ei ollut tyypillinen yhtiölle, pääosin talon kalusto hankittiin Wiimalta. Karstulan Liikenteen omistus siirtyi vuonna 1985 Töysän Linjalle.

ONNITTELEMME

70 VUOTTA
Jouni Suomalainen,
13.3.2022 Ylivieska

75 VUOTTA
Eino Koivulehto,
18.3.2022 Punkalaidun

Lämpimät onnittelet!

Ilmoita itse merkkipäiväsi Hetkulle!

**Hetku julkaisee edelleen merkkipäiviä, jos
asianomainen niin tahtoo.**

EU:n tietosuojaa-asetus (GDPR, General Data Protection Regulation) säätelee kuitenkin henkilötietojen käyttöä ja vaikuttaa muun muassa viestintäkäytäntöihin. Asetus-tekstin mukaan emme voi enää käyttää henkilötietorekisteriämme tällaiseen tarkoitukseen. Sama koskee myös kuolleiden jäsentemme henkilötietoja.

Mikäsi SLHS:n jäsen itse kirjallisesti (esimerkiksi sähköpostitse) pyytää, julkaisemme hänen merkkipäivänsä. Poisnukkuneiden osalta julkaisemme tiedon, jos saamme siitä omaisilta kirjallisen pyynnön. Muistokirjoituksia julkaisemme edelleen, muttemme kirjoita niitä itse.

Hetkun avustajat ovat avainasemassa!

Hetku on vanhin Suomessa yhtäjaksoisesti katkeamatta ilmestynyt kumipyöräajoneuvojen historiaa käsittelevä lehti. Se on erikoistunut linja-autohistorian kulttuurin alalle. Hetku on yli neljän vuosikymmenten aikana muotoutunut yhdeksi odotetuksi ja tarkkaan luetuksi mediaksi seuran jäsenistön keskuudessa.

Heti seuran perustamisen jälkeen, Hannu T. Pulkkinen aloitti Hetkun julkaisemisen. Seuraavaksi Hannu Laitinen päätoimittajana runsaat parin vuosikymmenen ajan ansiokkaasti kehitti lehteä. Laitisen jälkeen julkaisua toimitti kolmas Hannu – Hannu Perttula.

Perttulan luovuttua lehden teosta, Timo Lehtonen kokosi nopealla aikataululla osin uudistuneen vapaaehtoispuhjalla toimineen avustajajoukon, joka jatkoi tuottamaan Hetkulle mielenkiintoisia ja korkealaatuisia linja-autoalan historia-aiheisia juttuja.

Lehteä on koko ilmestymisensä aikana pyritty tekemään pääosin vapaaehtoisin harrastajavoimin. Laitisen päätoimittajakauden jälkeen ei kuitenkaan ole löytynyt Hetkulle taittajaa, joka olisi ottanut painotuotteen taiton tehtäväksi korvauksetta pelkällä talkooperiaatteella.

Runsaat kuusi vuotta sitten linja-autoalalla ammattitiedottajana toimiva linja-autoharrastaja Pekka Paloranta teki yrityksensä nimissä tarjouksen seuralle Hetkun taitosta. Paloranta valittiin julkaisun tekijäksi, ja kestästä 2017 hänet nimitettiin lehden vastavaksi päätoimittajaksi.

Kustanne on pyrkinyt linja-autoalan aikataulutäsmällisiin julkaisuajankohtiin. Jäsenistö odottaa Hetkun tuloa ajallaan. Pari kertaa luvatussa aikataulusta viivästynyt postilaatikoon tipahtaminen – vain muutamalla päivällä myöhästynyt – on aiheuttanut vastuuhenkilöiden puhelinten ahkeraa pirinää.

Edellinen päätoimittaja ilmoitti syksyllä, että hän henkilökohtaisista syistä vuoden lopussa luopuu Hetkun teosta. Silloin seuran puheenjohtaja Timo Lehtonen kääntyi puoleeni, ja pyysi minut ryhtymään julkaisun päätoimittajaksi.

Autolehtien avustajan kokemusta minulla on aikaisemmasta jo 1970-luvulta – ensimmäisestä suuresta energiakriisistä lähtien. Vuosien saatossa olen ollut mukana myös joidenkin ajoneuvoharrastejärjestöjen lehtien kehityksessä.

Hetku on ajan saatossa tullut minulle tuuksi – erityisesti toimiessani viime vuosina lehden yhtenä aktiivisena avustajana. Oma osuuteni on ajoittain jopa muodostanut merkittävän osan julkaisun sisällöstä. Taus-taani luottaen suostuin ottamaan vastaan päätoimittajan tehtävät.

Enää ei kirjoituksieni laatimiseen tule löytymään aikaa samassa määrin kuin aikaisemmin. Päätoimittajana aikani etupäässä tulee kulumaan aineiston kokoamiseen avustajilta ja tietojen järjestämiseen johdonmukaiseen vaivattomasti luettavaan muotoon.



Sen vuoksi toivon, että seuran jäsenten ja lukijoiden joukosta löytyisi uusia aktiivisia kirjoittajia – jo nykyisten ansiokkaiden avustajien lisäksi. Uusia juttuaiheita tarvitaan hyvän lehden aikaansaamiseksi. Tuleville avustajille haluan painottaa, että voidaan lähteä liikkeelle matalalla kynnyksellä!

Lehden edelliset päätoimittajat ovat innostavina neuvonantajina osoittaneet, että vaatimattomasta alkujuonesta voi jalostua loistava kulttuurihistoriallisesti kiinnostava kirjoitus. Yhdessä käsikirjoitusten laattijoiden kanssa he ovat pienimuotoisista lähtökohdista kehittäneet mielenkiintoisia lehtiartikkeleita.

Uusia avustajia tässä numerossa ovat mm. Mauri Airila, joka valottaa diplomityönsä tekemistä HKL:illä, Osmo Kuokkanen pakinallaan sekä Hetkun ensimmäinen päätoimittaja Hannu T. Pulkkinen, joka koelmastaan julkaisee ottamiaan linja-autokuvia. Hetkun uudeksi taittajaksi toivotan tervetulleeksi media-alan osaajan, siurolaisen Taina Kiviniemen.

Haluan kiittää minua edeltäviä Hetkun kehittäjiä, jotka ovat luoneet lehdelle vanhan lukijakunnan. Erityisesti kiitän Pekka Palorantaa, jonka kanssa minulla oli ilo tehdä hedelmällistä yhteistyötä viimeiset kuusi vuotta.

Nykyisessä some-ajassa pyrkikäämme yhdessä pitämään paperimuotoisen Hetkun SLHS:n haluttuna ja luettuna korkealuokkaisena linja-autohistoriaharrastuksen kulttuurilehtenä!

Toivotan tapahtumarikasta harrastekevättä kaikille lehden avustajille ja lukijoille!

Hangossa helmikuussa 2022,
Tom Rönberg, päätoimittaja.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen uusimmat bussit olivat diplomityön teon aikaan Sisu Panther B-53 SP -alustoilla ja Autokorin tai Wiiman valmistamilla koreilla. HKL 801, rek.nro. BSF-83, käyttöönotto 12/1967, kori Autokori, malli HKL. Kuva: Olli Blomberg / SLHS kuvakokoelma.



Muuan diplomityöprojekti

MAURI AIRILA

Teknillisessä korkeakoulussa (TKK:ssa) autotekniikan opetus laajeni merkittävästi vuonna 1968, kun alalle saatiin apulaisprofessorin virka. Seuraavana vuonna virkaan nimitettiin tekniikan lisensiaatti Antti Saarialho. Häntä pyydettiin aloittamaan opetus jo syksyllä 1968.

Koneenrakennuksen opintosuunnalle perustettiin autotekniikan linja, ja Saarialho valmisti uusia kursseja sen tarpeisiin. Vuosikurssille valittiin 14 opiskelijaa. Saarialholla oli hyvät suhteet alan teollisuuteen ja muihin toimijoihin. Hän myös pystyi järjestämään palkallisia diplomityöpaikkoja opiskelijoilleen. Niinpä minäkin tein puoli vuosisataa sitten autotekniikan opinnäytteeni Helsingin kaupungin liikennelaitokselle (HKL:lle) aikana, jolloin laitos teetätti perä perää useampia diplomitoita. Työni aiheeksi sovittiin linja-auton käyttötutkimuslaitteiston suunnittelu, rakentaminen ja testaaminen. Kerron seuraavassa diplomityöprojektin taustoista, vaiheista ja tuloksista sekä työhön lähes väistämättä kuuluneista kommelluksista.

Taustaa

HKL käytti oman henkilöstönsä tukena

ulkopuolista asiantuntemusta varsinkin silloin, kun ratkaistiin linja-auto- ja raitiovaunuliikenteen pyörittämiseen liittyviä kiperiä ongelmia. Teknisiin pulmiin apua löytyi erityisesti TKK:n ja Helsingin teknillisen oppilaitoksen (HTOL:in) suunnilta. Opiskelijoita palkattiin kesätöihin tekemään pieniä selvityksiä, ja vaikeampiin kysymyksiin pureuduttiin diplomitoinä jo 1950-luvulla. Linja-autojen ulvovat jarrut muun muassa aiheuttivat liikennelaitokselle päänsärkyä, kun yönensä menettäneet veronmaksajat purkivat lehdissä ärtymistään ilmiöön ja laitokseen.

Antti Saarialhon tultua TKK:n autotekniikan apulaisprofessoriksi diplomitoita alettiin tehdä HKL:n lukuun enenevässä määrin. Saarialholla oli toimivat suhteet laitoksen teknillisen osaston päällikköön DI Helge Henrikssoniin, ja kaksikko ideoi diplomitoille aiheita, jotka sekä hyödyttivät

liikennelaitosta että antoivat teekkareille sopivia pähkinöitä lopputoinā purtavaksi.

Innostavaa opetusta

Syksyllä 1968 autotekniikan opintolinjan käynnistyessä olin niiden neljäntoista onnellisen joukossa, jotka sinne valittiin. Takana oli kaksi vuotta perusopintoja ja yleisiä ammattiopintoja, ja nyt pääsin syventymään omaan kiinnostusalueeseeni. Antti Saarialho oli innostava opettaja. Suomalaista kurssikirjallisuutta oli tuohon aikaan niukasti tarjolla, mutta kunnolliset Xerox-tyyppiset kopiokoneet olivat hiljattain tulleet yleiseen käyttöön. Niinpä Saarialho monistutti opiskelijoilleen pari mapillista erinomaista luentomateriaalia, jolla oli käyttöä käsikirjana myöhemmin teollisuudessa toimiessani. Opettajamme oli ehtinyt valmistaa osan aineistosta toimiessaan viiden vuoden ajan HTOL:in autotekniikan lehtorina. Ope-



Opettaja Antti Saarialho (vas.) ja oppilaat Matti Kleimola ja Mauri Airila viimeksi mainitun eläkekahveilla Aalto-yliopistossa helmikuussa 2016. Useimmilla tukkaa on niukemmin kuin puoli vuosisataa aikaisemmin.



Teknikko Orvo Ulmanen oli mukava työtoveri, ja hänen kanssaan ajoimme paljon testiajoja iltaisin ja alkuyöstä. Ulmanen vaali myös katoavaa kansanperinnettä: Korkeasaaren lautan moottoriin perehtyneenä hän osasi yhtenä harvoista korjata sen. Joskus tuli kesken työpäivän hälytys lauttarantaan. Kevään koululaisretkien aikaan lautalla ei ollut varaa seistä päivätkään moottorivikaisena.

tukseen kuului myös teollisuusvierailuja. Ajelimme muun muassa Karjaalle Sisun tehtaalle professorimme nahkapenkkinen Roverin vetämässä letkassa. Saarialho oli alkujaan Sisun miehiä, ja hänen lisensiaattintyönsä käsitteli raskaan kaluston moottorien ja voimansiirron vaurioita.

Kurssitovereitani olivat muiden muassa Veikko Moisio, jonka muistelen olleen uransa alkuvaiheissa Lahden Autokorin palveluksessa, oppikoulutoverini Seppo Aarnio, joka myöhemmin työskenteli Hämeen Ammattikorkeakoulussa, sekä Matti Kleimola. Ystävänä Matti oli nuorena tekniikan lisensiaattina vetämässä Wärtsilän 32-sarjan laivamoottorikehitystä, ja vielä ennen eläkkeelle jäämistään saman firman teknologiajohtajana. Siinä välissä hän toimi parinkymmenen vuoden ajan TKK:n professorina, ja tässä roolissa myös minun kannustavana esimiehenäni.

Meitä edeltäneelle vuosikurssille Saarialho antoi "intensiiviopetusta" koko lukuvuoden kestäneellä kurssipaketilla, joka käsitteli tiiviimmin suunnilleen samat asiat kuin meille tarjottiin kahden vuoden aikana. Kurssilla opiskelivat muun muassa Juhani Koskinen ja jo edesmennyt ystäväni Esko Kärki. Koskinen toimi pitkään Uudenkaupungin autotehtaan materiaali- ja hankintajohtajana, ja Kärki teki uransa liikenneministeriön yli-insinöörinä. Saarialhon

ensimmäisenä assistenttina palveli Matti Parpola, josta sittemmin tuli HTOL:in, Stadian ja Metropolian monella tapaa ansioitunut autotekniikan yliopettaja. Itsekin päädyin Parpolan pyynnöstä teollisuustöideni ohella tuntiopettajaksi hänen kursseilleen. Opettaessani sain samalla hyvän päivityksen autotekniikan tiedoilleni.

Diplomityö vauhtiin

Maaliskuussa 1970 olin vielä neljännen vuosikurssin teekkari, kun Saarialho otti puheeksi mahdollisuuden tehdä palkallinen diplomityö HKL:n aiheesta. Opintoni olivat kesken, mutta arvelin tämän olevan "kerran elämässä" -tarjous ja tartuin siihen oitis. Aloittelin saman tien HKL:n osaikaisessa työsuhteessa, joka lukukauden



Kuvan taakse olin kirjoittanut, että esimieheni Juhani Valanto tarjosi henkilökunnalleen kahvit 35-vuotispäivänsä kunniaksi. Onkohan tässä vaadittu henkilöstön kovaa painostusta, koska syyskuisen merkkipäivän juhlistaminen näyttää siirtyneen lähemmäksi joulua?



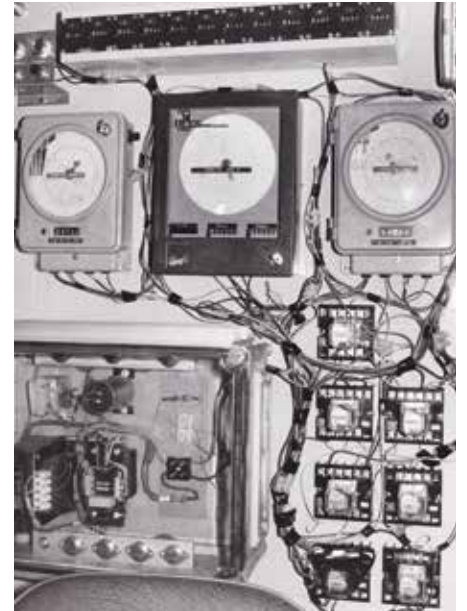
Toinen huonetoverini sähkötekniikko Korhonen tunsu raitiovaunut läpikotaisin. Korhosen etunimeä en saa enää mieleeni, mutta tuohon aikaan olikin tapana kutsua ihmisiä pääasiassa sukunimellä. 1970-luvun alun tyyppillisellä toimistopöydällä oli lankapuhelin, pikapuhelin ja paljon paperia.

päätettyä muuttui täysipäiväiseksi. Sain palkkaa peräti 800 markkaa kuukaudessa, mikä nykyvaluutassa on 1200 euroa.

Sijoituspaikakseni tuli HKL:n teknillisen osaston teknillinen suunnittelutoimisto Ilmalan uudemman vesitornin tiloissa. Minut istutettiin tekniikko Orvo Ulmasen ja hänen kollegansa sähkötekniikko Korhosen huoneeseen, ja näin sain itselleni hyvät käytännön asioiden mentorit. Toimistoa johti DI Juhani Valanto, josta tuli myöhemmin Tampereen kaupungin liikennelaitoksen teknillinen johtaja. Hän oli Saarialhon kurssitoveri Polilta, alan piirit olivat pienet.

Esimiehenä Valanto oli joustava ja leppoisa, ja antoi paljon vapauksia toteuttaa diplomityö oman harkintani ja aikataulun mukaan. Esimieheni rentoja ranteita kuvaa tapaus, jossa hän oli joutunut jäämään kotiin räkätautiin sairastuneiden kaksospoikiensa hoitajaksi. Soitin Valannelle jotakin kysyäkseni, ja kesken puhelun hän huikkasi: "Odotas hetki, käyn nostamassa toisen pois kirjahyllyn päältä".

Työsuhde-etuihini kuului HKL:n vapaa-kortti, ja ryhdyin heti hyödyntämään sitä istumalla reittejä päästä päähän. Erityisesti hakeuduin linjoille, joilla käytettiin työhöni



Diplomityön jälkeen työskentelin vielä muutaman kuukauden suunnitteluinsinöörinä ja kokosin laitteiston kuljettajakoulutuksessa käytettävään muotoon. Mittari-paneeliin kokosin kaikki impulssianturit, releet ja piirturit, ja sijoitin koko komeuden kuljettajan takana olevaan väliseinään. Suurin tilantarve oli vaihtosuuntaajalla. Nykytekniikalla 220 V ulostulo syntyisi hyvinkin huomaamattomalla laitteella.

olennaisesti liittyvää Sisu Panther B-53 SP -linja-autoa.

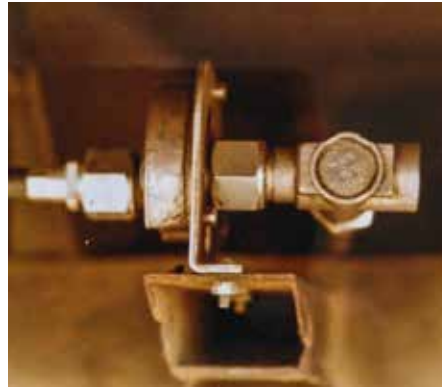
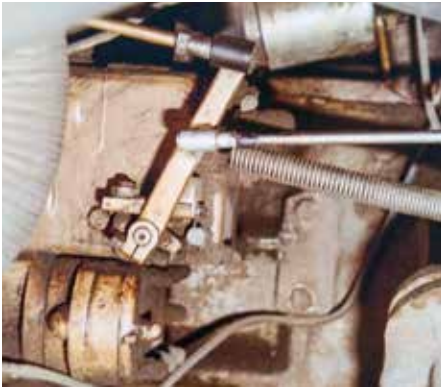
Diplomityön nimeksi kiteytyi "Kaupunkilinja-auton käyttötutkimusmenetelmä", mikä vähän ontuvasti kuvaa työn sisältöä. Alkuperäisessä tehtävänmäärittelyssä puhuttiin reittitutkimuksessa ja kuljettajakoulutuksessa käytettävän laitteiston kokoonpanosta ja koeajosta. Nämä toteutin, ja lisäksi tein alkeellisia BASIC-kielisiä tietokoneohjelmia, joilla kertynyttä dataa voitiin käsitellä ja saattaa havainnolliseen muotoon. Kokonaisuutta voi hyvällä mielikuvituksella kutsua menetelmäksi.

Kimmoke laitteiston rakentamiseen saattoi tulla edeltävästä, Esko Kärjen vuoden 1970 alussa valmistuneesta diplomityöstä "Ajtavan vaikutus linja-auton taloudelliseen käyttöön". Kaupunkiliikenteessä on paljon kiihdytyksiä ja jarrutuksia, ja tässä ympäristössä kuljettajan ajotapa vaikuttaa ratkaisevasti niin moottorin, voimansiirron ja jarrujen komponenttien kestävytyteen kuin auton polttoainekulutukseenkin. HKL:ltä puuttui laitteisto, jolla ajotavan kuormittavuutta saattoi arvioida, ja jolla kuljettajia voitaisiin opastaa joutuisaan mutta silti taloudelliseen ajotapaan.

1960-luvun lopulla kuljettajien ajotyylly saattoi olla raaka. Olihan HKL:lle hankittu vuosikymmenen alkupuolella keveitä Leyland Royal Tiger Cub LRTC -autoja,



Testiauto vietti eläkepäiviään johdinten puhdistusautona uudella numerollaan 8310, ja ehkä poistui bussien taivaaseen vuoden 1985 paikkeilla. (Kuva: Sinisen bussin tarina II).



Antureita ja mittareita sijoiteltiin pääasiassa auton alustaan. Haluttujen suureiden suora mittaaminen ei aina ollut mahdollista, joten oli tarpeen miettiä kiertoteitä tietojen kaivamiseksi. Ratkaisu kuitenkin löytyi jokaiseen pulmaan, ja anturien epäpuhtauksille alttiista sijoituspaikoista huolimatta mittauslaitteisto toimi lähes moitteetta.



joissa oli vain 125 hv moottori ja neliportainen manuaalivaihteisto. Kankean laatikon vaihdevipuun jouduttiin jopa hitsaamaan jatkopala helpottamaan vaihtamista. ”Koppi-Tiikereiden” kuljettaminen aikataulun puitteissa saattoi siis olla melkoista rääkkiä sekä kuljettajalle että autolle.

Laitteisto ja koeajot

Menemättä syvemmälle laitteiston yksityiskohtaiseen rakenteeseen, diplomityön ja sitä seuraavan kolmen kuukauden jatko-työn jälkeen HKL:n käyttöön saatiin oheisen kuvan mukainen mittausjärjestelmä. Se sijoitettiin Sisu Panther -autoon numero 831 (rek. nro BXU-75). Vaihtoehtona olisi ollut Scania BR110, mutta Sisulta arveltiin saavan helpommin tarvittavia teknisiä tietoja.

Laitteiston mittarit ja anturit rekisteröivät polttoainenkulutuksen, moottorin pyörimisnopeuden, kaasupolkimen asennon, vaihteiston tilan (momentinmuunnin käytössä/lukittuna) ja jarrutusmatkat. Tiedonkeruussa joutui käyttämään luovuutta, kuten eri mittalaitteiden sijoittelusta pystynee päättelemään.

Autolla ajettiin laajat kokeet Asema-aukion ja Paloheinän välisellä linjalla. Koeajot tehtiin tyhjällä autolla sekä teräspalkeilla kuormatulla autolla, mikä simuloi ajamista suurimmalla kokonaispainolla. Reittiä ajettiin iltaisin hiljaisen liikenteen aikaan,

ja näin ulkopuolisten tekijöiden vaikutus saatiin karsituksi minimiin.

Koeajoissa tutkittiin erilaisten ajotapojen vaikutusta kokonaisajokaikaan pyrkien löytämään ajotyylin, jossa aikataulua pystytään noudattamaan autoa kuitenkin kohtuuttomasti kuormittamatta. Polttoainenkulutuksen seuraaminen osoittautui varsin näppäräksi tavaksi mitata auton kuormittumista. Kaasun asento, jarrutusten määrä ja momentinmuuntimen toiminta-alueella viipyminen kertoivat, onko kuljettajan ajotapa sopivan rauhallinen vai turhan repivä. Vakioireittiä ajettaessa mittarilukemat aset-

tuivat kohtuullisen samoille alueille, jos ajotapa oli saman tyylinen. Tätä havaintoa voitiin käyttää hyväksi kuljettajien taloudellisuusajon koulutuksessa.

Tulokset

Diplomityö valmistui lokakuussa 1970, minkä jälkeen sain jatkaa työntekoa suunnitteluinsinöörin nimikkeellä vielä kolmen kuukautta armeijaan menooni saakka. Jatkotestejä tein ajamalla linjan 21 reittiä Simonkentältä Lauttasaaren teollisuusalueelle. Virittelin laitteistoa paremmin koulutuskäyttöön sopivaksi, ja edelleen autoon



Testeissä käytetty auto Sisu Panther B-53 SP nro 831 Paloheinän päätepuskilla.



Entiset luokkatoverit muistivat tuoretta diplomi-insinööriä teemaan sopivalla valmistujaislahjalla.



Kuljetusupseerikursilla linja-autoajelut vaihtuivat seikkailuun jokapyörävetoilla kapisuksilla.

numero 831 asennettuna sitä käytettiin jonkin aikaa erityisesti uusien kuljettajien koulutuksessa.

Tutkimuslaitteiston hyödyt saattoivat jäädä vähäisiksi. Kouluttajat totesivat minulle, että tuloksista näkee helposti, kuka uusista kuljettajista on aikaisemmin palvellut Sirolan Liikenteellä. Sirolahan tilasi ensimmäisten joukossa automaattivaihteisia linja-autoja. Niistä kokemusta saaneet kuljettajat osasivat lähteä pysäkiltä kaasua sopivasti annostellen, ja pysähdyksen lähestyessä kykenivät ennakoimaan momentinmuuntimen kautta tulevan heikomman moottorijarrutuksen. Sen sijaan Keppi-Tiikeri-miesten ajotyyltiin kuului vain kaksi kaasupolkimen asentoa, ja jarrutukset hoituivat formulatyylisiin.

Laitteiston suurin lisäarvo ehkä tuli siitä, että pystyin näyttämään lukuarvoina, kuinka merkittävästi pysäkkien sijoittelu vaikuttaa ajoaikoihin ja kaluston kuormittumiseen. Linja-autoliikenteessä ei tietenkään voida käyttää metrosta tuttua tapaa sijoittaa asemat mäen päälle, jolloin päästään kiihdyttämään alamäkeen ja jarruttamaan ylämäkeen. Silloin, kun pysäkkien paikoille on vaihtoehtoja, tämäkin näkökulma kannattaa ottaa huomioon.

Sinisen bussin tarina II -kirjassa laitteistoani kuvaillaan kohteliaan diplomaattisesti: "Vaunuun 831 asennettiin 1971 HKL:llä kehitetty mittaustiliteisto. Sillä oli tarkoitus kartoittaa matkustajamääriä, kierrosaikaan vaikuttavia tekijöitä ja linjojen erityispiirteitä liikennesuunnittelua varten."

Sattumuksia ja kommelluksia

Kunnon projekteissa sattuu ja tapahtuu yhtä sun toista, niinpä tässä diplomityössäkin.

Konetekniikan koulutustaustalta jouduin hyppäämään suoraan sähkötekniikan syvään päähän. Laitteiston rakentelussahan tarvittiin monenlaisia antureita, ja niistä piti siirtää mittaustietoa laskureihin, piirureihin tai näyttöihin. Valtaosin pysyteltiin 24 V tasasähkössä, mutta joidenkin mittaustiliteiden synkronimoottorit vaativat 220 V ja 50 Hz vaihtojännitettä. Tämä tuotettiin vaihtosuuntaajalla, mikä sen aikaisella tekniikalla tarkoitti suurikokoista laitetta. Nuo kytkennät luovutin suosiolla HKL:n sähkömiehelle.

Vaihteiston kylkeen sijoitettiin painanturi, joka haisteli momentinmuuntimen jarrupannan sylinterin painetta. Tätä kautta saatiin ikään kuin mutkan kautta tietoa siitä, ollaanko momentinmuuntimen toiminnan vai kiinteän vedon alueella. Jotenkin onnistuimme sössimään piirin kytkennät niin, että vaihteiston eteen-taakse-käyttönappuloiden toiminta sekosi. Ryhtyessäni peruuttamaan Ruskeasuen varikolla panssariaitaa vasten pysäköityä autoa, se innostuikin



"Keppi-Tiikerit" olivat alustoiltaan Leyland Royal Tiger Cub LRTC 1/1, korit Wiiman tai Helkon valmistamia. HKL 799, rek.nro. BS-690, käyttöönotto 8/1964, kori Helko, malli HKL. Auto 799 oli HKL:ltä 7/1975 poiston jälkeen vielä hetken käytössä Turun kaupungin liikennelaitoksella. Kuva: Ari Määttä / SLHS kuvakokoelma.

hyökkäämään eteenpäin ja kaatoi aitaan hyökkääjän matkan. Toruja ei tullut, kun pystyin perustelemaan, ettei syy ollut törpössä kuskissa vaan ammattitaidottomassa insinöörinplantussa. Ongelmaan oli helppo ratkaisu: asensin piiriin diodin estämään sähkökulun väärään suuntaan.

Testiajot Asema-aukion ja Paloheinän välillä linjan 63 reittiä seuraillen ajoittuivat pääosin iltaan ja alkuyöhön, jolloin liikenne oli rauhallisempaa. Ajoimme kokeita Orvo Ulmasen kanssa kahdestaan ajamista sopivasti vuorotellen. Muutaman tunnin välein piipahdimme Asema-aukion nakkioskilla "nauttimassa" porilaiset tai höyrymakkarat. Eihän tuohon aikaan ollut erityisiä hampurilaispaikkoja, vaan mättö syötiin seisovilta jaloilta ulkosalla.

Ajelin koeajoja myös omin päin. Kerran kostealla kelillä olin tulossa Mannerheimintietä Tilkan suunnasta tiukkaan Kuisitien mutkaan. (Kävin muuten kouluni kyseisen kadun varrella sijainneessa Meilahden yhteiskoulussa.) Kuinka ollakaan, kun kokematon kuski jarrutti mutkaan, tyhjän auton kevyt keula jatkoi matkaansa kohti teräsaistaa. Älysin hellittää jarrusta, ja auto oikeni kadun suuntaiseksi. Hikikarpalot otsalla käänsin etujarrun paineensäätimen puolikkaalle, ja pidin sen jatkossa vitsusti siinä asennossa.

Diplomi-insinööriksi ja työelämään

Diplomityöni valmistui lokakuussa 1970, ja

saman tien sain DI:n paperit jo 22-vuotiaana neljän vuoden tiiviin opiskelun jälkeen. Tuohon aikaan ei tunnettu opintotukia, vaan opiskelut rahoitettiin kesätöillä tai vanhempien kukkarosta. Joitakin valtion apurahoja sai, jos oli varaton ja opinnot edistyivät riittävästi. Oli kiire valmistua. Toisin kuin nyky maailmassa, vain aniharva jäi vuosikausiksi yliopistolle etsimään itseään. Töitä sai takuuvarmasti, jos taskussa oli mikä tahansa tutkintopaperi ja päässä useimmat ruuvit tiukalla. Moni asia oli ennen paremmin.

Pari vuosikurssia ylempänä opiskeleva ystävänä toimi meidän kurssillamme lujusopin assistenttina. Kuultuaan suorittamastani tutkinnosta hänen spontaani reaktionsa oli: "Miten noin vähillä tiedoilla voi valmistua diplomi-insinööriksi?" Tämä kannustava kommentti osaltaan johti minut jatko-opintojen pariin, ja sitten kymmenkunta vuotta myöhemmin akateemiselle uralle.

Tässäkin muuten Antti Saarialholla oli sormensa pelissä. Vuonna 1979 hän soitti ja kertoi, että TKK:lla on avoinna koneensuunnittelun apulaisprofessorin virka, jota kehotti hakemaan. Soitosta rohkaistuneena, ja tietäen Matti Kleimolan olevan tulossa professoriksi samalle laitokselle, jätin paperit sisälle. Erinäisten vaiheiden jälkeen löysin itseni taas pyörimästä Otaniemessä. Kampuksella vierähtikin sitten peräti 35 vaiherikasta vuotta, joista viisi TKK:n vararehtorina.

HKL:n jälkeen työskentelin muilla aloilla enkä enää autotekniikan parissa, mutta itse

asiassa diplomityöni edusti jonkinlaista tulevan akateemisen oppialani mekatroniikan esiastetta. Käsitähän rantautui Suomeen vasta 1980-luvun alkuvuosina, joten ei sitä aikaisemmin pystynyt edes opiskelemaan. Mekatroniikan ideana on yhdistellä kone-tekniikan, sähkötekniikan ja elektroniikan, tieto- ja tietoliikennetekniikan sekä ohjelmistojen parasta osaamista, tavoitteena luoda tuotteisiin merkittävää lisäarvoa. Nykyautohan ovat tyypillisiä mekatronisia tuotteita, jotka peittoavat suorituskyvylään 1970-lukulaiset edeltäjänsä. Diplomityössäni jouduin tätä alojenvälisyyttä jo opettelemaan, joskin vielä kömpelössä muodossa. Mutta historian asioitahan pitää arvioida tapahtuma-aikansa viitekehuksesta käsin eikä imelää jälkiviisautta osoittaen. Diplomityöni oli kuitenkin varsin kunnioitettava saavutus parikymppiseltä märkäkörvalta.

Autotekniikkaan suuntautuminen ja diplomityö raskaan kaluston parissa auttoi myös siinä, että armeijassa vältin alkuperäisen aselajini rannikkotyökistön ja siihen liittyvän ulkosaaristossa palelemisen. Sen sijaan pääsin suorittamaan varusmiespalvelusta autokomppaniaan Hämeenlinnaan, mikä helmikuussa 1971 tarkoitti palelemista kuorma-auton lavalla. Haminan RUK:n jälkeen edessä oli vielä kolmiviikkoinen kuljetusupseerikurssi Lahdessa armeijan kalustoon tutustuen. Sattumalta kouluttajana toimi entinen luokkatoverini, luutnantti Jussi Ruutu.

Työtehtävieni muuttumisesta huolimatta linja-autoja kohtaan jäi kuitenkin pysyvä mielenkiinto. SLHS:n jäsenyys tarjoaakin minulle erinomaisen muistelupaikan ja helpon tavan ylläpitää bussinostalgiaani.



Kirjoittaja on tekniikan tohtori ja Aalto-yliopiston koneensuunnittelun emeritusprofessori. mauri.airila@aalto.fi

Sisu

Sisun nokkabussit kotimaisilla Hercules-moottoreilla

TIMO LEHTONEN

Mytologiasta tuttu voimamies Hercules lainasi nimensä kahdellekin yhdysvaltalaiselle moottoritehtaalle. Tämän tarinan aihe liittyy näistä Cantonin kaupungissa Ohion osavaltiossa sijaitsevaan yritykseen, jonka moottoreista tuli osa Sisu-historiaa.

Kuten Suomen Autoteollisuuden Sisu-historiasta muistamme, olivat ensimmäiset Sisut käytännössä Volvon osasarjoista koottuja. Volvo-moottorien jälkeen Sisujen moottoriksi valittiin vaasalainen Olympia-moottori, mutta ne eivät autokäytössä menestyneet. Kesällä 1935 Suomen Autoteollisuus teki sopimuksen moottorien hankinnasta Hercules Motors Corporationin kanssa. Sisun uudeksi vakiomoottoriksi tulivat Hercu-

leksen JX-sarjan moottorit JXA, JXB ja JXC. Nämä olivat keskenään samalla rakennetavalla tehtyjä moottoreita, jotka poikkesivat iskuilavuudeltaan ja teholtaan. Pienin JXA oli iskuilavuudeltaan 3 740 cm³ ja teholtaan 60 hevosvoimaa. Isompien moottorien vastaavat arvot olivat 4 320 cm³ ja 70 hevosvoimaa sekä 4620 cm³ ja 80 hevosvoimaa. Pian Sisu otti käyttöön myös moottorisarjan tehokkaimman JXD-moottorin, jonka iskuilavuus oli 5 240 cm³ ja teho 95 hevosvoimaa. [Blomberg s.93-94] Kaikissa moottoreissa oli sama neljän ja yhden neljäsosatuuman iskunpituus ja iskuilavuutta muutettiin sylinterin halkaisijaa muuttamalla. Moottorin tehoversiot olivat siis muilta osiltaan samanlaisia, mutta lohko, sylinterikansi ja männät olivat tyyppikohtaisia. [Hercules (1)]. Moottorimallistossa olisi ollut tarjolla myös lyhytiskuisempaa QX-sarjaa, mutta näitä moottoreita ei juurikaan Suomeen hankittu. [Hercules (1)]

Suomeen tuodut Herculekset
30-luvulla autojen rekisteritietoihin mer-



kittiin valmistajan rungonumeron sijaan moottorin numero. Sisuisissa, joissa rekisterimerkintä on tehty oikein, näkee suoraan moottorityypin, sillä moottorin numero alkaa moottorityypin kirjaimilla kuten JXB, JXC ja JXD. Herculeksen valmistusnumero on kuusinumeroinen juokseva luku, joka näyttää vuonna 1935 alkavan Suomeen tuoduissa moottoreissa kokoluokasta 530 000. Vuonna 1938 oli jo saavutettu valmistusnumeroita kokoluokassa 599 000, mikä antaisi viitteitä siitä, että Herculeksen tuotantomäärät olisivat olleet suomalaisella mitta-asteikolla suuria pitkälle toistakymmentä tuhatta moottoria vuodessa. Amerikan autoteollisuuden tuon ajan mitoissa noilla tuotantomäärillä pääsi vasta farmiliigaan. Eri moottorityypit näyttäisivät olevan sekaisin samassa numerosarjassa. Vuonna 1938 Herculeksen moottorinumerot hyp-





Ennen sotaa tai sodan aikana valmistettuja Hercules-moottorisia Sisu-linja-autoja on jäänyt museoautoiksi hyvin vähän. Kuvassa olevan liikennöitsijä Pentti Nurminen Sisu:n käyttöönotto vuosi on 1940. Linja-autoksi se on rakennettu kuitenkin vasta sodan jälkeen. Vaikka se nykyisin kulkeekin Hercules-pohjaisella Sisu AMI-moottorilla, oli alkuperäinen moottori Budan valmistama. Veteraanikuorma-autoseuralla on entisöitynä liikennöitsijä Hjalmar Holmströmin Sisu SH-4 vuodelta 1935, joka on kuitenkin jo sodan aikana muutettu linja-autosta kuorma-autoksi. Tämän auton alkuperäisen Hercules-moottorin valmistenumero on 536 038.

SISU on voimakas



MOOTTORI
on 6-sylinterinen bensamoottori JNC, jonka teho on 2,800 hev. Näen 25 H.V. Silinterin halkema 4,02 l. Silinterin pituus 95,25 mm. Iskun pituus 107,00 mm. Suurin kierrosliuku 2,800 kier./min. Tärkein akselivälit 1,800 kier./min. Puhallusvoima 5,2 l. Kompaktin laakerien lukumäärä 1. Ohjelmassa 65 l.

JÄÄHDYTTÄJÄN
Hiljaa 28 l. Aluekieron ajohittaus on kehitetty vähimmäiseen ja lämpötilan jaksen raskasokkeen, ja ylitetään kuormituksen avulla vääntämällä siten, että ajohittaus ylös ja alas suoritetaan liike ohjauksena.

SÄHKÖJÄRJESTELMÄ
Kaikki sähköiset osat 12 V. jännitteellä. Akkujen 1 kpl 12 V. 70 ampr.

KYTKIÄ
on yksivaihteisella 11" kuusiastelakereen.

SISU on kestävä

VAIHDELAATIKKO
Vaihteiden määrät:

1. vaihte	5,40
2. -	3,00
3. -	1,69
4. -	1,32
Perävaakavaihte	1,32

KARDAANIAKSELIT
Mallissa SH-1 on kardaanivälitys ylös ja mallissa SH-2 halki. Tervelet ovat rakennetut Mallissa SH-2 tämä tukitaksi on väritetty rakollinen kuusiastelakereen.

TAKA-AKSELI
on erikseen vakiokas rakennettu ja n.ä. „Full-Track“-tyyppiä. Vääntövoima 6-4/5 l.

ETUAKSELI
on 3-suuntainen ja erittäin kestävä, mukain onen vakuusista vastoin.





kuorma-auto



SH-1 & SH-2

Oy. Suomen Autoteollisuus Ab.
Helsinki



päävät. Sen sijaan, että moottoreita olisi numeroitu 600 000 -sarjaan, numerot alkavat 900 000 -sarjassa. [Rajasalo]

Sisussa Herculeksen moottorin tunnistityyppitunnuksen toisesta kirjaimesta "H". Tarjolla oli kuorma-auton suoralla rungolla ja linja-auton taivutetulla rungolla varustettuja erikokoisia alustoja. Kevyemmästä päästä oli kokonaispainoltaan 5,6-tonninen kuorma-auto SH-2kv, jossa oli pieni 3,7-litrainen JXA-moottori. Vaihteita pienestä Sisustakin löytyi neljä, kun kilpailuvissa amerikkalaismerkeissä neljäs vaihde oli usein lisävarustelistalla. Kuuden tonnin kokonaispaino luvattiin SH-2-mallille, joka oli varustettu 4,62-litraisella JXB-moottorilla. SH-2 perusmallin akseliväli oli 4,1 metriä. Jos auto toimitettiin lyhyellä 3,5-metrin akselivälillä, tyyppitunnus oli SH-1. Pidemmällä 4,7-metrin akselivälillä auton tyyppi oli SH-2L. Linja-autoalusta SH-2 oli 4,7-metrin akselivälillä. Tyyppitunnukset tässä on selostettu siten, kuin ne olivat Sisun omissa myyntiesitteissä.

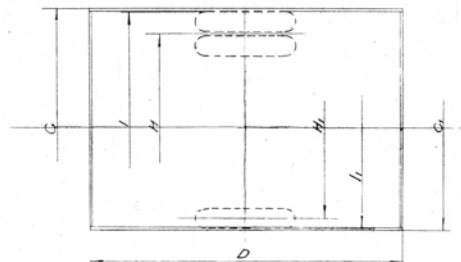
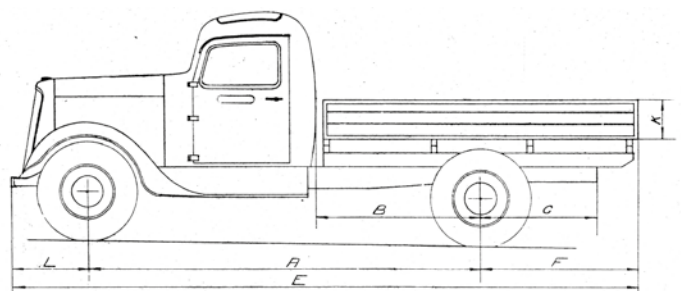
Raskaampi kokonaispainoltaan 7-tonninen alusta oli kuorma-autona SH-6 ja linja-autona SH-7. Tässä alustassa oli Herculeksen 4,62-litrainen JXC moottori ja peräti viisivaihteinen vaihteisto ylivaihteella! Perusmallin SH-6 -kuorma-auton akseliväli oli 4,1 metriä. Pidemmän mallin SH-6L akseliväli oli 4,7 metriä, mutta se jäi jälkeen linja-autoalustasta SH-7, jossa akseliväli oli peräti 5,05 metriä. Pitkää lavaa kaipaavat kuorma-automiehet ostivatkin linja-autoalustan, jos vain rahat riittivät. Sekä kuorma-autosta että linja-autosta oli saatavissa noin 150 kiloa kevyempi alusta, jossa oli

pienempi JXB-moottori. Näiden alustojen tunnuksot olivat SH-6k ja SH-7K. Sisu ei itsekään osannut päättää kirjoitetaanko kirjain "k" isolla vai pienellä. Kaikki Sisu-alustat toimitettiin nykyaikaisilla 20-tuuman levypyörillä, mutta pyöränpultteja oli vain kuusi. Kevyimmässä alustoissa pyöränkoko 7.00 x 20 oli riittävä, mutta muissa täytyi pyörien olla kooltaan 7.50 x 20. Kun Sisu-linja-autoalusta varustettiin tuon ajan suurilla 8.25 x 20 renkailla, lupasi Sisu kokonaispainoa 8,5 tonnia ja silloin alustan

tyyppi oli SH-5. Eivätkä ne Sisun tyytit tähän loppuneet. Uusi iso linja-autoalusta oli SH-8, jossa oli jo JXD-moottori. Sodan alla uusi tyyppi oli SH-15. Kun se 1942 varustettiin Sisun moottorilla, jäi "H" pois ja syntyi legendaarinen S-15. Tässäkin mallissa oli vielä kuusipulttiset pyörät.

Hercules oli perinteinen moottori

Hercules JX-moottori oli rakenteeltaan jo tuohonkin aikaan melko konservatiivinen ja perinteinen moottori. Moottori on



SH-	A	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L
6k ja 6	4100	2120	1340	3800	6512	1740	2200	1772	2210	340	672
6L	4700	2720	1580	4600	7312	1940	2200	1772	2210	340	672

	SH-6L	SH-6k	SH-6
Bruttopaino (sallittu) ton.	7,0	7,0	7,0
Hyötykuorma ton. noin	4,0	4,0	4,0
Akseliväli m.	4,70	4,10	4,10
Renkaat edessä	7,50 x 20	7,50 x 20	7,50 x 20
Renkaat takana lukum.x (Takapyörät yksink. erik. sop. muk.) 2 x 7,50 x 20		2 x 7,50 x 20	2 x 7,50 x 20
Moottorin silint. til. ltr.	5,24	4,62	5,24
Iskunpituus x silint. halkaisija	107,95 x 101,6	107,95 x 95,25	107,95 x 101,6
Tehohevosvoimat kierros. 2600/min.	85	75	85
Kampiaksel. laak. lukum.	7	7	7
Polttoainesäiliö til. ltr.	115	55	55
12 v. kennosto Amp. tunt.	70	70	70
Vaihdelaatikko V vaihde	0,76 : 1	0,76 : 1	0,76 : 1
IV »	1 : 1	1 : 1	1 : 1
III »	2,04 : 1	2,04 : 1	2,04 : 1
II »	3,48 : 1	3,48 : 1	3,48 : 1
I »	6,10 : 1	6,10 : 1	6,10 : 1
Kardaani-aks. lukumäärä	2	2	2
Yleisnivelet	Mekaaninen	Mekaaninen	Mekaaninen
Takavaihte välityssuhde	1 : 6 1/6	1 : 7 2/5	1 : 7 2/5
Etupyörien jarrut	16 x 2 1/4	16 x 2 1/4	16 x 2 1/4
Takapyörien jarrut	16 x 3 1/2	16 x 3 1/2	16 x 3 1/2
Käsijarru vaik. kard. aks.	10 x 3"	10 x 3"	10 x 3"
Etujousien pituus m/m.	965	965	965
Etujousien leveys »	2 1/2"	2 1/2"	2 1/2"
Takajousien pituus	1400	1400	1400
Takajousien leveys	3"	3"	3"

VOIMA - VAUHTI - TALOUDELLISUUS
KESTÄVIEN SISU-KUORMA-AUTOJEN TUNNUS

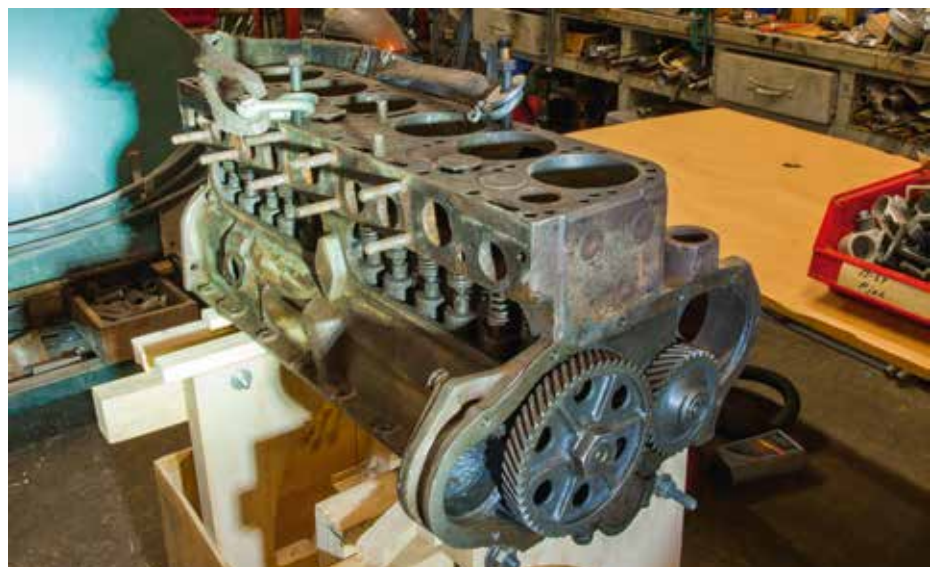


kuusisylinterinen pystymoottori. Se on sivuventtiilimoottori eli "lättöpää". Venttiilit ovat sylinterien vieressä moottorin oikealla puolella. Sylinterin kannessa oleva palotila ulottuu sylinterin lisäksi venttiilien yläpuolelle. Tällainen moottori on yksinkertainen rakentaa ja siinä on vähemmän osia kuin kansiventtiilimoottorissa. Sivuventtiilimoottori ei myöskään vaurioidu, jos sen jako menee sekaisin, sillä venttiilit ja sylinterit eivät mitenkään voi osua toisiinsa. Tällaisen moottorin palotila on usein palamisen kannalta huono ja moottorin kaasunvaihto tehotonta. Siksi tällaisesta rakenteesta on nykyisin paljolti luovuttu. Herculeksen aikaan ero kansiventtiilimoottoreihin ei ollut niin selvä, koska myös monet tuon ajan kansiventtiilimoottorit olivat nykytietämyksen mukaan huonosti suunniteltuja.



Halosen (Kuopion Liikenne) vuoden 1939 SH-8 linja-auto edustaa sotaa edeltävän ajan isoimpia Hercules-Sisuja. Auton alkuperäinen moottori oli JXD915677 ja Sisun alustan numero 5763. Auto koritettiin uudelleen 1951. Se ei ole säilynyt museoautona. Kuva: Valokuvaamo Jänis / Kuopion Liikenne.

Kuvan osittain puretusta moottorista on otettu sylinterikansi pois, jolloin näkyy kuinka venttiilit ovat sivuventtiilimoottorissa sylinterien vieressä. Jakopäässä oleva iso ratas pyörittää nokka-akselia, joka nostaa sivuluukusta näkyvien työntötkojen valulla venttiilit auki oikealla hetkellä. Niin kutsuttu väliratas on paikollaan, mutta kampiakseli ja sen päässä oleva ratas puuttuvat. Kuvassa vasemmalla olevaan peitettyyn aukkoon asennetaan hammaspyörävetoinen laturi ja oikealle tulee vesipumppua käyttävä hammaspyörä.



HERCULES

SIX CYLINDER ENGINE

of the
"JX" Series



HERCULES MOTORS CORP.

CANTON, OHIO, U. S. A.

HERCULES

Operator's
Handbook

JX and QX Series

JXA — 3½" x 4½"
JXB — 3½" x 4½"
JXC — 3¾" x 4½"
JXD — 4" x 4½"

QXA — 3½" x 4½"
QXB — 3¾" x 4½"
QXC — 3¾" x 4½"

June 1, 1940
Hercules Motors Corporation

Canton



Ohio

Herculeksen venttiilejä avaavaa nokka-akselia käyttää moottorin etupäässä oleva hammasvaihteisto. Moottoriöljyn pumppu saa voimansa puolesta välistä nokka-akselia olevalta hammasrattaalta. Moottorin lohkoja sylinterit ovat samaa valua eli moottori on niin kutsuttu "monoblokki". Tämä olisi ollut 20-luvulla edistyskellistä, mutta ei enää 30-luvulla. Moottorissa ei ole sylinteriputkia, vaan sylinterit on porattu suoraan lohkoon. Kun moottori on kulunut käytössä, voidaan sylinterit koneistaa ylikokoon, mutta silloin tarvitaan myös ylikoon männät.

Vauhtipyörän kotelo edustaa vanhaa moottorinrakennusperinnettä. Se on massiivinen valukappale, jossa ovat myös moottorin taaemmat kiinnityskorvat. Vauhtipyöräkotelon etuseinä toimii myös kampikammion takaseinä. Öljypohja on muodoltaan kuin kouru, joka tiivistyy yläreunastaan lohkon pohjaan ja takareunastaan vauhtipyöräkoteloon. Tiivistyksen kannalta tällainen kahteen suuntaan kiinnittyvä rakenne on hankala, mutta ei tuohon maailman aikaan oletettukaan, että moottorit olisivat olleet kovin öljytiivittä. Moottorin etupäässä on järeä valettu jakopyörästön kotelo, jossa on ulkonevat asennuskorvat ja ratasveto sekä vesipumpulle että laturille. Pako- ja imusarjat olivat alun perin samaa valua. Imusarjan yläpuolella sijaitsee yksikurkkuinen kaasutin. [Hercules (1,2)]

Vaikka Hercules JX ei mikään avaruusaluksen moottori ollutkaan, pidettiin sitä ennen sotia kelpo moottorina. Vuonna 1936 Helsingin palolaitokselle toimitettua autoa, jossa oli ensimmäisiä JXD-moottoreita, kuvattiin jopa "ylitehoiseksi". [Blomberg s94] Sisu toki etsi moottorille vaihtoehtoja. Herculekselta ostettiin myös dieselmoottoreita, mutta dieselin aika ei vielä laajemmin Sisulla näistä alkanut. JXD-moottoria tehokkaampaa moottoria hankittiin The Buda Company -yhtiöltä, joka toimi Chigacon Harveyn esikaupungissa Illinoisin osavaltiossa. Budan moottorisarjan nimi oli Hivelo ja se poikkesi Herculeksesta, sillä siinä käytettiin jakoketjua jakopyörästön tilalla. [Buda] Budan valmistamalle bensiinimoottorille luvattiin tehoa jopa 125 hevosvoimaa. Myös Budan dieselmoottoria kokeiltiin.

Tätä juttua varten tutkituissa Hercules-moottoreissa ei ole yrityksen itse valamia lohkoja. Kirjaimet CWC paljastavat, että

lohkon valaja on Campbell, Wyant and Cannon Foundry Company. CWC on alkanut vuonna 1905. 40-luvulla se oli Yhdysvaltain suurimpia auto-osia valmistavia valimo-yrityksiä. Yritys toimii yhä alalla ja tekee erityisesti kampiakseleita. Tämä valimo teki paljon moottorivaluja Chrysler-yhtymälle ja myös Continental-moottorien lohkot olivat usein heidän valamiaan. Kuten useimmat Yhdysvaltain valimot, myös CWC merkitsi moottoreihin koodatun valupäivän. Koodi oli nelimerkinen ja ensimmäinen numero tai myöhemmin kirjain osoitti kuukauden. Kaksi seuraavaa numeroa osoittivat kuukauden päivän. Viimeinen luku oli valmistusvuoden viimeinen numero. Koska näitä Hercules-moottoreita on tehty ainakin kahdella vuosikymmenellä, ei merkintä kerro moottorin ikää täysin yksiselitteisesti.

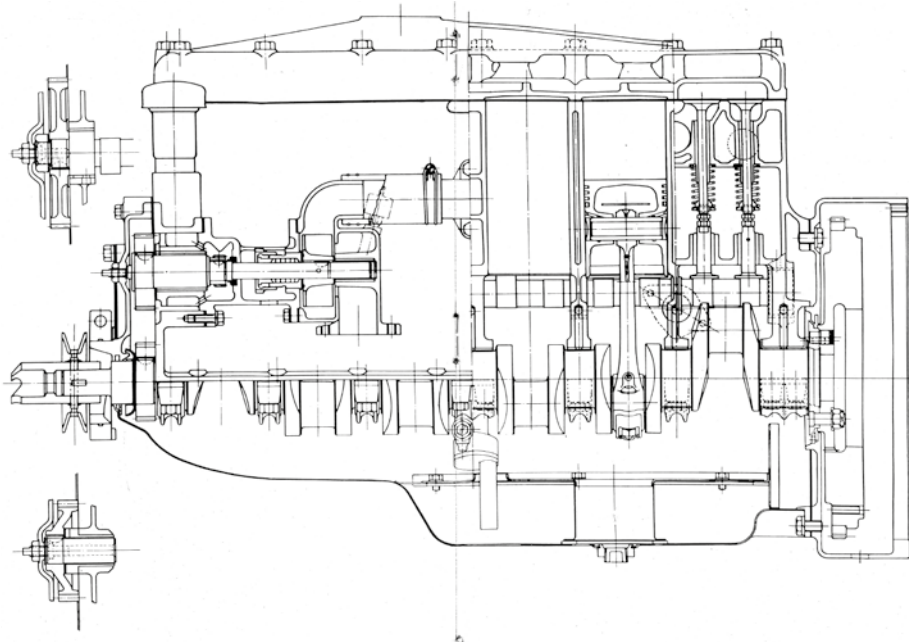
Herculeksia rajan takana

Hercules JXD-moottorin suuri hetki koitti toisen maailmansodan seurauksena. Yhdysvaltain armeijan huoltojoukot (Ordnance Corps) aloitti vuosina 1939–40 kaksitonisen kuusivetoisen sotilaskuorma-auton hankinnan. Studebaker voitti tarjouskilpailun ja Studebaker US6 -sotilaskuorma-auto pääsi tuotantoon 1941. Tähän autoon valittiin moottoriksi Hercules JXD. Sotilaskäytössä tämä 5,2-litrainen kone kehitti tehoa 86 hevosvoimaa. Studebaker teki näitä kuorma-autoja 197 678 kappaletta tehtaallaan South Bendissä Illinoisissa. Myös REO valmisti 22 204 kappaletta näitä kuorma-autoja. Suurin osa US6-kuorma-autoista toimitettiin Yhdysvaltain liittolaisille. Neuvostoliitto oli tämän kuorma-autotyyppin suurkäyttäjä. Valmistajan mukaan auton kantavuus oli 2,5 "lyhyttä" tonnia (2 300 kiloa), mutta neuvostoliittolaiset päätyivät kokeilujen jälkeen siihen, että 3 600 kiloaikin menee vielä hyvin. Kerrotaan, että neuvostoliittolaiset automiehet arvostivat autoa ja pitivät sitä luotettavana. Hercules JXD-moottoria käytettiin myös joissakin muissa yhdysvaltalaisissa sotilasajoneuvoissa. [Wikipedia]

Neuvostoliittolaiset kehittivät Studebakerista oman versionsa ZIS-151 -kuorma-auton. Sen moottori näyttää sangen paljon Herculekselta, joskin erojakin löytyy. ZISin moottorin iskutilavuus on esikuvansa suurempi ja esimerkiksi vesipump-



Eniten Hercules JXD-moottoreita lienee asennettu Studebaker US6 sotilaskuorma-auton. Näiden suurin käyttäjä puolestaan oli Neuvostoliiton asevoimat, jonka kuorma-auto on kuvassa Berliinissä vuonna 1945. Kuorma-auton vieressä seisoo upseeri Henryk Gorovits. Sota lienee jo ohi, koska auton miehistöllä on ollut aikaa jo koristella maalauksin ajoneuvoaan. Kuva-lähde Bundesarchiv, Bild 204-018 / CC-BY-SA 3.0, CC BY-SA 3.0 de, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5371897>.



Hercules JX-sarjan moottorin läpileikkauskuva vuonna 1940 painetusta ohjekirjasta.



pu erilainen ja hihnavetoinen. ZIS-151 oli Studebakerin tavoin kolmiakselinen maastokuorma-auto. Kaksiakselisessa mallissa ZIS-150 oli sama moottori. Hercules levisi Kiinaan, missä Neuvostoliittolaisten avustuksella aloitettiin ZIS-151-malliin perustuvan Jiefang CA-30 -kuorma-auton teko. Kiinalaisvalmisteisena moottorin nimi oli Jiefang 120, iskutilavuus 5,55 litraa ja teho 95 hevosvoimaa.

Ensimmäiset Sisun moottorit

Sisun historian mukaan Herculeksen kanssa sovittiin myös lisenssivalmistuksen aloittamisesta. [Blomberg s94] Tälle asialle ei kuitenkaan tehty mitään ennen sodan alkua. Suomen jouduttua sotaan, kotimaisen tuotannon tärkeys huomattiin. Suomen Auto-teollisuudessa ryhdyttiin valmistelemaan Hercules-moottorin tuotantoa omissa tiloissa Fleminginkadulla. Suunnittelutyö oli aloitettu 1940 ja ensimmäisen Sisun moottorin

koeajo tehtiin 28.7.1941. [Nygren s.91] Moottorivalmistusta varten Sisu hankki uusia työstökoneita, joita saatiin Saksasta ja Tšekkoslovakiasta. Valimoa Sisulla ei ollut, joten moottorilohkojen valut tehtiin muualla.

Nimeksi moottorilleen Sisu antoi "AMG". Tämä tietävästi tarkoittaa "AutonMoottori malli G". Näitä moottoreita oli tarkoitus asentaa Suomen valtion Sisun avulla yhteistyönä valmistamien Yhteissisu-kuorma-autoihin. Suomen maanpuolustuksen viranomaiset



Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL -yhdistyksen museokuormuri on Sisu SH-6 vuodelta 1936. Kuorma-auto omistaja oli liikenneoitsija Jalmari Konttinen Suonenjoelta ja auton rekisteröintipäivä on 30.12.1936. Moottorin lohkon valmistusaikamerkintä "3316" tarkoittaa maaliskuu 31 (1936). Tämän perusteella moottorin lohko näyttäisi olevan alkuperäinen. KAL-Sisun moottorinumero on JXD570176, mikä mainitaan myös vanhimmissa autosta jäljellä olevissa rekisterikorteissa. Moottoria on toki korjattu ja siinä on uudempi Sisun tekevä kansi. Kuva Tommi Aromaa / Mobilia.



Linja-automuseon AMG-moottori on vuodelta 1943. Valmistuskilvessä moottorin tyyppiä kerrotaan SA-5-moottori ja valmistusnumero on 50180. Lohkon valmistusleimauksessa lukee IX/21-43. Todennäköisesti moottori ei ole ollut uutena linja-autossa. Museon moottorin kyljessä on valumerkki RMS. Tämä on tunnetun helsinkiläisen valimoyrityksen Rauta- ja metallivalimo Suomen tunnusmerkki. Yritys on tunnettu muun muassa kaivonkansista, joissa lukee "SUOMIVALU" sekä sotakorvaustöissä tehdyistä vaativista Griffinin valutekniikalla tehtyjen rautatiekaluston pyörien valuista. [Harki, Jaakkonen] Vuonna 1918 perustettu valimo, muutti lisälmeen 1975, missä se yhä jatkaa valujen tekoa. Linja-automuseon moottorin etupäässä oleva erikoinen laite on kyläsepäni tekemä joustava kytkin, joka paljastaa koneen olleen maamoottorikäytössä uransa loppuksi.

halusivat, että moottorin tyyppitunnukseksi käytetään tässä yhteydessä merkintää SA-5. Tämä tarkoitti "Suomen Autoteollisuus viiden litran moottori". SA-5-moottoreissa on Sisun valmistajakilvet ja niillä on Sisun valmistusnumero normaalissa AMG-sarjassa. Koska Yhteissisujen valmistus viivästyi, taisi SA-5-merkinnällä olevia moottoreita mennä muuhunkin käyttöön. Tampella kokosi myös näitä moottoreita tyyppitunnukseksi Tampella 504. Tampella antoi moottoreille omat valmistusnumeronsa. Numerosarja alkoi ehkä luvusta 100 000.

AMG ei ollut suoraan mikään Herculek-

sen malleista. Sylinterin halkaisija oli 99,5 millimetriä ja iskutilavuus 5,04 litraa. Se oli siis JXC-moottoria suurempi, mutta JXD-moottoria pienempi. Tehoksi luvattiin 90 hevosvoimaa koneen käydessä 2800 kierrosta minuutissa eli 5 hevosvoimaa vähemmän kuin "ylitehokkaassa" JXD:ssä, mutta enemmän kuin JXC:ssä.

Ensimmäiset moottorit asennettiin linja-autoihin vuonna 1942. [Nygrén s.91] Moottorien valmistusnumerot ilmeisesti alkoivat numerosarjassa 50 000. Moottori numeroltaan 50 005 asennettiin vuonna 1942 Outokummulle toimitettuun Sisu S-15





Väinö Keto-Seppälän vuonna 1946 käyttöön otettu Sisu SH-15 oli vielä varustettu Herculeksen valmistamalla moottorilla numeroltaan 924315. Sisun alustanumero 5909 kertoo, että alusta on valmistunut luultavasti vuonna 1940. Sisun alustanumerot olivat jo vuonna 1945 suuruusluokkaa 6100. Hienon näköinen linja-auto tekee kuvassa päivätyötään linjalla, joka kulki reittiä Hyyppä-Kauhajoki-Kainasto-Jurva-Kylänpää-Laihia-Vaasa. Hyyppä sijaitsee Kauhajoen eteläpuolella, nykyistä tieverkkoa kulkien reilun 13 kilometrin päässä. Vuoden 1939 aikataulun mukaan Hyyppästä lähdettiin kello 7 ja Vaasaan saavuttiin 10:30. Kauhajoelta Vaasaan oli vielä matkaa reilu 100 kilometriä, joten linjan keskinopeus pysähdykset mukaan lukien oli noin 33 km/h.



Postiauto PA-333 otettiin käyttöön vuonna 1947. Korin rakentamisessa ei kylkiin riittänyt peltiä, vaan ne tehtiin puusta. Auton moottori oli Sisun valmistama AMG 50294. Sisun alustanumero oli 6117. Tässä Kalle Leppäsen kokoelmasta olevassa tunnelmallisessa kuvassa ollaan Tampereen postiautovarikon palveluksessa ja reitti kulkee kohti Ähtäriä.

Postiauto PA-321 on otettu käyttöön vuonna 1946, mutta auton koriin on riittänyt paljon paremmin raaka-aineita tai sitten kuvassa autossa on jo uudelleen tehty kori. Auton moottori on AMG 50482 ja Sisun alustanumero 6138. Auto on varustettu häikäasulaitteilla ja kulkee siis puupilkeellä. Auton kulkusuunnassa oikealla kulkeva iso putki tulee häikäpöntöltä, kun taas vasemmalla oleva putki tulee mäkibensiinisäiliöstä, jonka kuvan rajaaja on leikannut pois. Kuva Sisu.

1940-luku: Sisu S-15





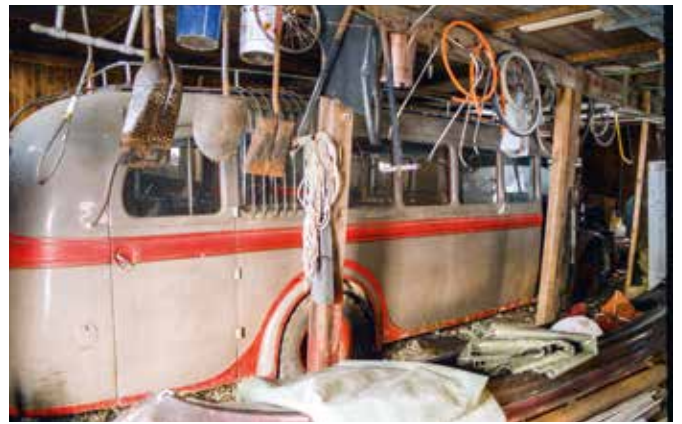
Mobiilissa olevassa varhaisessa Vanaja paloautossa on Tampellan tekemä "AMG/504" -moottori numeroltaan 100214. Mielenkiintoinen seikka on moottorin lohkon valaja. Ympyröity "H" kertoo, että lohko on tehty Karkkilassa Högforsilla. Tampellan moottorissa on monia alkuperäisen Herculeksen piirteitä. Vesiputki jäädyttäjälle lähtee kannen keskeltä ja laturi on hammasratasvetoinen.



Moni heti sodan jälkeen liikenteeseen ilmestynyt uusi nokallinen Sisu-bussi näyttää puuttuvan Sisun tuotantoluettelosta. Nämä autot ovat sotaa ennen tehtyjä kunnostettuja alustoja, jotka ovat saattaneet olla aiemmassa käytössä kuormaautoina. Tällainen on esimerkiksi Pentti Nurmisen museoautoksi säästynyt Sisu-linjuuri, jonka valmistusvuosi on 1940, mutta linja-auto se on ollut vasta vuodesta 1948. Jos vain alkuperäinen moottori huomioidaan, ei Pentti Nurmisen linja-auto kuulu tähän juttuun lainkaan, sillä auto on tyypiltään SB-10 ja varustettu siis Buda-moottorilla. Auton valmistusvuosi rekisterikortin mukaan on 1940 ja Sisun alustanumero on 5917. Nurmisen auton Buda-moottorin numero 238728 on hieman suurempi kuin vuonna 1939 rekisteröityjen SB-10-linja-autojen moottorinumerot, jotka ovat suuruusluokkaa 234–236 tuhatta. Viipurin Linja-auton vuonna 1942 rekisteröidyssä SB-10 Sisussa on Nurmisen autoa edeltävä moottorinnumero 238727.

Nurmisen Sisu aloitti uransa halkoja kuljettavana kuormaautona Hämeen läänin rekisterissä H-2468. Pentti Nurminen osti auton joulukuussa 1947 ja lähetti sen Virtasen koritehtaalle eli Oy Autokoriteollisuus Ab:lle Tapanilaan. Muistitiedon mukaan Buda-moottori olisi ollut luotettava voimanlähde, joskin polttoainekulutukseltaan sangen suuri. Jossakin vaiheessa Buda kuitenkin kului loppuun ja vaihdettiin Sisun valmistamaan AMI-Herculekseen. AMI on AMG-moottorin seuraajamalli. Auton moottori todettiin hyväkuntoiseksi, kun Arpelan kyläyhdistys kunnosti Sisun museoautoksi 2000-luvun alkupuolella.

Vaikka Pentti Nurmisella oli ollut taksi sekä kuorma-autoja ennen tätä Sisua, oli tämä hänen ensimmäinen linja-autonsa. Kun sitä ei enää tarvittu ajossa, sai se jäädä katon alle suojaan liikennöitsijän Arpelassa sijaitsevaan kolmen auton bussitalliin. [Mobilisti 2007] Tämän jutun kuvat ovat vuodelta 2002, jolloin kirjoittaja kävi katsomassa Sisua. Silloin Sisu vielä nukkui tallissa Ruususen unta. Koko paikka oli kuin aikakoneesta esiin tullut 50-luvun linja-autovarikko. Työkalut, varaosat talteen laitettu sekava tavara olivat kaikki paikoillaan kuin toiminta olisi loppunut vasta edellisellä viikolla. Nurmisen auto on saanut luopua sotaa edeltävästä keulasäleiköstä ja tilalle on vaihdettu uudemman mallinen. Sen sijaan konepeitto näyttäisi vanhoihin kuviin verratessa olevan alkuperäinen.





Oma lukunsa olivat myös Sisun näköiset linja-autot, joilla ei kuitenkaan ollut ulkonäön lisäksi mitään sukulaisuutta Sisu-ajoneuvoihin. Moni Citroën näytti linja-autoksi rakennettuna Sisuilta ja erikoisempiakin tapauksia löytyy. Tämän vuonna 1952 Kalle Helanderin rekisteröimän auton merkiksi ja malliksi on kirjattu Sisu B 22. Auto oli Helanderin itse rakentama. Runkopalkit olivat peräisin sotaa edeltävästä Volvo B 22 -linja-autosta. [Rajasalo pula-ajan bussit s273].

alustaan 5954. Moottori 50 018 taas löytyi Postin Sisu-linja-autosta alustanumeroltaan 5963. Vuonna 1942 rekisteröityihin SH-15 Sisuihin on joihinkin vielä löytynyt alkuperäinen Herculeksen moottori. Suomalainen tuotantotahti oli paljon yhdysvaltalaisesta verkkaisempaa. Vuonna 1944 moottorinumeroista päätellen saavutettiin 200 valmistuneen moottorin raja. Näillä moottoreilla oli tarkoitus varustaa Hämeenlinnassa tehtävät Yhteissisu-kuorma-autot, mutta niiden tuotannon aloituksen viivästyessä ei näihin kovin suuria määriä moottoreita tehty.

Valtaosa AMG-moottoreista valmistui vasta sodan jälkeen, mutta siihen palaamme tämän artikkelin seuraavassa osassa. Siinä myös kerromme, millaisia olivat Sisun seuraavaksi kehittämät moottorit, jotka saivat aakkosjärjestyksen mukaan nimet AMH ja AMI.

--- tarina jatkuu ---



Toinen esimerkki uudistetuista sotaa edeltävistä Sisuista. Vuonna 1949 koritehtailija Virtanen uudisti auton alustaa, rakensi siihen uuden korin ja rekisteröi auton Sisu LG-50-tyyppisenä. Auton alkuperäinen käyttöönottovuosi oli 1936 ja se oli alun perin Sisu SH-4L. Tämän 26-paikkaisen linjurin U-176 omisti alun perin Malmin Linja-auton liikennöitsijöihin kuulunut Anselmi Voutelin ja se oli sodan aikana armeijan käytössä. Uudistettuna autossa oli 32-paikkaa ja rekisteri oli aluksi A-12886 ja rekisteriuudistuksen jälkeen AM-886. Kuvassa oleva auton tyytyväinen kuljettaja on Ilmari Lehanto. Alkuperäinen Hercules-moottori tässä autossa oli numeroltaan 570170. Auto siirtyi koritehtailijan leskeltä Martta Virtaselta hänen pojalleen Börje Kaleniukselle. Pojan liiketoimien epäonnistuttua tämä auto joutui huutokauppaan. Sieltä sen osti Matti Ruponen Savonlinnaan, missä auto oli käytössä vuosia. Kuva Jaakko Utriainen.

Jutun Lähteet Blomberg Olli, *Suomalaista Sisua vuodesta 1931, 2006. The Buda Company, Parts price list BUDA "Hivelo" Engines (Automotive and Industrial)*, 1. huhtikuuta 1937. The Buda Company, *Illustrated parts catalog BUDA four and six cylinder engines, ei painovuotta.* Harki Ilmari, *Sotakorvausten aika, 2. painos, Gummerus Jyväskylä 1971. Hercules Motors Corporation (1), Parts List Hercules six cylinder engine of the "IX" Series, 20. Elokuuta 1935. Hercules Motors Corporation (2), Hercules Operator's Handbook for IX and QX Series, 1935.* Jaakkonen Pasi, *Iltasanomien artikkeli Suomi-valimosta 17.11.2018 "Tämän kaivokannen tehnyt yritys joutui valtavaan ahdinkoon."* *Mobilisti* 2007, *Janne Halmkronan artikkeli Mobilisti-lehdessä 8-2007, ss.32-39.* Nygrén Helge, *Sisu Suomen ja maailman teillä, 1981.* Rajasalo Jorma, *Kurkinen Jari, Talvi- ja jatkosodan linja-autot, 2007, kirjan taulukko-osuus.* Rajasalo Jorma, *Lehtonen Timo, Laitinen Hannu, Pula-ajan bussit, 2011.* *Oy Suomen Autoteollisuus Ab (1) Sisu AMG moottorin huoltokirja, 1947. Oy Suomen Autoteollisuus Ab (2) Varaosaluettelo bensiinimoottori AMI 01 Julkaisu 14/757, 1957. Wikipedia artikkeli Studebaker US6 2 ½-ton 6x6 truck, luettu 19.12.2021.* *Arkistokuvat: SLHS Tauno Hyytiän kokoelma ja linja-automuseo. Esite- ja ohjekirjakuvat Linja-automuseo.*

Matkarahastaja raju

OSMO KUOKKANEN

- Hei poika, rahastaja Jussi, annapas mummolle pussi! Onko siitä todellakin jo niin kauan? Jo reilusti yli puoli vuosisataa on kulunut siitä, kun olin kesätöissä, rahastaja-jussina, sukulaisfirmassa, linja-auto ooyyssä. Ajettiin kuutena päivänä viikossa Nurmeksesta Kuhmoon ja takaisin.

Olin silloin kuusitoista kesäinen kolttiainen, rahanhimoinenkin! Kokonaista kaksisataa viiskyt kuussa. Koko kesäinen reissaaminen, kuin se eilen ollut ois. Pyörällä singersin kortteeriltani muutaman kadun välin talleille, missä Vanaja odotteli työmiehiään. Vanajasta öljyn- ja veden pinnan tarkistettuani, paikalle asteli herra ja hidalgo, kuljettaja, auktoriteetini koko matkan ajan. Autoradiosta kuului vain: *Huulesi kylmät on niin kuin jää!* Se oli näet kuskin lempikappale. Käväisin konttuurista hakemassa rahastuslaukun, johon konttoristi oli jo valmiiksi laskenut pohjakassan.

Hihnasta olalle ja ei kun torille, lähtösatamaamme. Sitä ennen kuitenkin olimme jo hakeneet meijeriltä voisaaliin, jota oli tiputtava matkan varrella oleville kauppiaille ja loput tietenkin pääteasemalle Kuhmossa.

Kuljettajana useimmiten oli Kärnän Arvo, pieni, kuin lepän käpy. Joskus epäilinkin, oliko hän, kokonsa huomioon ottaen, joutunut liian suuriin tehtäviin. Eipä vainen, Arvo sompaili taitavasti koko sen kesän ja ties moniako kesiä sen jälkeenkin, tuntien välikaasun määrän korviensa välissä, ammattimies alallaan. Meijeristä haetut 20 kilon voilaatitot sijoitettiin katolle, tietäen sen, että

Matkahuollosta saisimme ahterimme täyteen muuta kuljetettavaa. Tavarat peräkköosteriin ja rahtikirjat huollosta, jotka järjestelin tiputtamisjärjestykseen rahastajan laukun sivulokeroon.

Matkustajat autoon, linja-auto Kuhmoon lähtee 10:30! Oli ukkoa akkaa, oli nyyttiä ja vakkaa.

- Hyvää päivää matkustajat! Rahastaja aloitti nyt varsinaisen työnsä.
- Ai Lehtovaaralle, se tekee kolkytviis penniä.
- Rouva, Kuhmoonko? Se olisi kaksysiviis.
- Tekö Kohisevan koskelle, se on sitten



1950-luvun Nurmeksens Autoista ei pakinan kuvitukseksi löytynyt sopivaa kuvaa, mutta SLHS:n kuva-arkistosta löytyi kuva Nurmeksens Autolle vuonna 1960 toimitetusta autosta nro. 13 (rek.nro. SK-521), jossa oli Lahden Autokorin valmistama kori ja Vanaja alusta.



Arto Rummukaisen kertoo liikenteessä 1960-luvulla olleesta Nurmeksen Auton Volvo B615/Wiima M-59:sta (rek.nro. KV-547, SD-552), josta löytyi kuva SLHS:n arkistosta. Lahden Autokori on käyttänyt kuvaa suunnitellessaan vuonna 1960 toimitetun Vanajan maalauskaaviota.

seitsemänkymmentä penniä, kiitos!

Matka sujui, Henschel hyrräsi Vanajan nokalla ja Arvo ajeli puolinukuksissa. Ihmeekseni totean, ottaen huomioon sen aikaiset renkaat, jotka olivat vielä tossutetut, ties monennenko kerran, että rengasrikkoja meille ei sattunut koko kesänä.

Ihmetyksen, kummastuksen aihe on jäänyt mieleeni, autoradio, josta ei kuulunut selkeästi, kuin *Kylmät huulet*. Jos Laila sattui laulamaan *Lazzarellaa*, niin Arvo sanoi rysän häiritsevän asemia, koska olimme itäisellä alueella. Ihmekös, Arvollehan *Kylmät huulet* aiheuttivat värinää selkäpiissä.

Matkan puolivälissä alkoi linjuri täytyä Kuhmon kirkolle menijöistä, kattolastikin oli

jo keventynyt matkan varrella olevien kyläkauppiaiden ansiosta. Mujejärvellä poistui-ivat viimeiset nurmeslaiset metsurit työmaille. Siitä alkoi uusi "valtakunta", Kainuu! Autoon alkoi kertyä "Ryysyrannan reppuherroja". Lieksan tiehaaraan jätimme matkan varrelle tarkoitettut voikiloisemme, Ossipan kaupalle, repolalaisen laukku ryssän kaupalle, jolle Suomen kieli oli vielä, kuin haparointia. Viimeinen isohko kylä ennen määrän-päättämme oli Jyrkänkосki, missä käydyн sodan tuhot ammittivat arpeutumattomina.

Joskus Jyrkänkосkelta astui autoomme tumma ja tulinen (tulusuudesta en tiedä), tumma kuin tropiikin yö, lylleröinen pylle-röinen, Kuhmoon hänenkin mielensä veti.

Perillä parkkeerasimme Korniloffin kaupan eteen, jossa toimi sen aikainen Matkahuolto. Kimpsut ja kampsut tyhjennettiin varastoihin, matkustajat kiiruhtivat asioilleen ja meille koitti ansaittu kahden tunnin lepotauko. Syötiin eväitä. Yleensä syötävänä oli berliininmakkaralla ryyditettyjä voileipiä, maitopullosta kyytiä niille antaen. Parituntinhan kului eväitä ahnehtien, loikoillen ja vitsejä vääntäen.

Hyvissä ajoin parkkeerasimme lähtökuoppiimme. Voi hyvät hyssykät: viisi piikkilankakerää, neljä polkupyörää, ruisjauhosäkkejä, vehnä jauhoja loppuvuodeksi. Auto täytyi täpösilleen matkustajista, niin kuin heidän ostamistaan tavaroista.



Teksti Nurmeksen kaupunginmuseon kuvan takana: Klo 7.45 saapui yltä päältä kurainen Volvo-diesel Kuhmon matkahuollon edustalle. Kuvassamme joht. Aulis Lipponen (oikealla) ja rahastaja Pertti Meriläinen vaikeasta matkasta hyvin suoriutuneen ajokkinsa rinnalla. Volvo B615 Wiima M-54, Nurmeksen Auto nro. 12, käyttöönotto 05-1958. Kuvälähde: Finna, valokuvaaja Teuvo Huotari, 1958, julkaisulisenssi CC BY 4.0.

PAKINAN TAUSTATIETOJA

Pakinan lähetti Hetkun toimitukselle Arto Rummukainen Helsingistä saatetekstillä:

Rohkenen lähettää teille pakinan, joka on totuuspohjainen. Pakinan omasta työstään on kirjoittanut äitini serkku Osmo Kuokkanen (syntynyt 1939), joka eläkepäivillään alkoi kirjoitella "muistojaan" pikku pätkinä sukulaisilleen. Osmo oli Nurmeksen Auto Oy:n silloisen omistaja-johtaja Matti Lipposen serkku, joten pääsi teininä kesätöihin. Valitettavasti tuosta autosta ja "rahastajasta" ei ole säilynyt kuvaa. Myöskään ei ole varmuutta oliko linjurissa Vanajan moottori ja mikä oli korin valmistaja. Mutta juttu mielestäni kuvaa tuota 1950-luvun alkupuolen linja-autoilua iloisesti.

Arto Rummukainen jatkaa: "Itsekin ajelin oppikoulun 3 ensimmäistä luokkaa Nurmeksen Jokikylästä Valtimolle Nurmeksen Liikenteen linja-autoilla 1964-1967. Sitä vuoroa ajoi johtaja

Matti Lipposen veli Arvo Lipponen. Hänellä oli aina päässään englantilaistyyppinen lippahattu, jossa hatun päällinen laskeutuu lipan päälle. Kelläkään muulla en ollut ennen nähnyt sellaista hattua! Autona oli jo silloin joku nokaton Wiima Volvon alustalla. Loppuaikana ovi olikin jo etuakselin edessä.

Se jäi mieleen, että meillä kaikilla päivittäin matkaavilla koulu- laisilla oli vakiopaikat, joihin menomatalla istuttiin, siinä järjestyksessä kun matkan varrelta linjuriin noustiin. Kotimatalle noustiin kaikki samaan aikaan kun linjuri tuli Nurmeksesta Valtimolle. Ja sisään nousujärjestys oli muotoutunut nousijan voiman ja arvostuksen myötä, joten vakiopaikkajärjestys säilyi silloinkin. Rahastajaa ei silloin enää ollut. Reiitettävä kuukausilippu. Muistini kylmimpänä aamuna oli -42 astetta, mutta silloinkin linjuri tuli ihan ajallaan!"

- Auto lähtee Nurmekseen!

Matkan jatkuessa karisteltiin niin tavaroi- ta, kuin matkustajiakin. Puolenvälin jälkeen tuhahti nokkaani pihkan tuoksu, metsureita kymmenittäin, reppuselkäisiä jäpäköitä. Repusta pisti esiin kirveen varsi ja kokoon taitetun pokasahan tarpeet. Pontikkata, niinpä tietenkin! Sen haju tuhahti sieraimiini linkkuoven avattuani. Ajattel- in, on siinä taas vaimolle tuomisia, illalla astua jorputellaan ja koko romantiikka on raameissaan. Milloinkaan ei kuitenkaan matkallani tarvinnut puuttua järjestyksen- pitoon. Humalikkaita oli, mutta vain lempeitä sellaisia.

Nurmes, vihdoinkin perillä, viimeiset pihkapöksyt poistuivat autosta, minkä jäl- keen kiireesti varikolle.

Eivätpä kiireet siihen loppuneet, kuten lukija saattaisi luulla. Vanaja sai mahaan- sa tarvittavan ruoka-annoksensa seuraavaa koetusta varten. Tankkauksen jälkeen auto ajettiin pesuhalliin, missä alkoikin minulle vastenmielisin duuni. Harjaa ja kluutturättiä heiluttelen puolituntisen sisäpuhdistuksen takia, sen jälkeen ulkopesu pitkävärtistä ve- siharjaa käyttäen. Sitä ennen olin jo vienyt pullean rahalaukun, kärsimättömästi sitä odotelleelle johtajalle, Kuhmon linjahan oli perusrunko koko linja-autoliikkeen toimin- nalle.

Muistelma on 1950-luvun alkupuolelta, jolloin kirjoittaja toimi kesärahasajana Nur- meksen Auto Oy:llä.

HÄRKÄPAKARI

Huittisten Portti

Risto Rytin katu 2, Huittinen • info@harkapakari.fi • harkapakari.fi



**Tervetuloa
viihtyisään ruoka-
ja taukopaikkaan!**

Yli 200 asiakaspaikkaa
HYVÄT PAIKOITUSTILAT

Avoinna:

ma-pe 5.30-23
la 6.30-23
su 7.30-23
puh. 02 565 000

Muista myös herkulliset á la Carte -annoksemme!

LAUKKU-CENTER

- Laukut • Matkalaukut
 - Reput • Vyöt
 - Aidot
 - Ainot ja Reinot
- Laadukkaat kotimaiset, nahkaiset**
- Laukut • Vyöt
 - Lompakot • Käsineet

Avoinna su-pe 10-18, la 10-16 tai sop. muk.
Puh. 0440 565 021

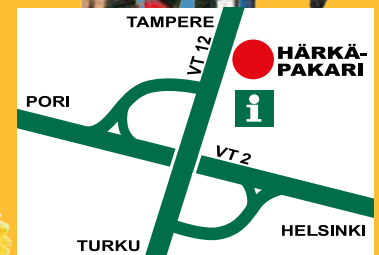


★ **HESBURGER** ★

Avoinna klo 9-23

Jatkuvasti
hyviä tarjouksia!

Tervetuloa!



Otto.



NESTE

Market

ma-la 7-22, su 9-22

Viimeiset kaluston rakentajat

TEKSTI: VESA PALMU



Liikenteenharjoittajien omatoimisella kuljetuskaluston rakentamisella on Suomessa kunniakkaat perinteet. Sotien jälkeinen sotakorvauksien maksu ja maan jälleenrakentaminen tuskin olisivat onnistuneet, ellei kuljetusalan toimijoissa olisi ollut rohkeita innovatiivisia kaluston rakentajia.

Kuljetukset, sekä ihmisten, että tavaroitten, piti hoitaa niillä välineillä mitä maassa oli tai satunnaisesti jostain saatiin, eikä se ollut paljon.

Lahdessa Mestarinkadulla Siilahti niminen asentaja teki yksinään linja-auton korin Chevrolet alustalle. Linja-auton koreja tehtiin kotinurkissa muuallakin, eräillä liikennöitsijöillä tästä kehittyi pienimuotoista teollisuuttakin.

Monen täysinpalvelleen auton takasilta jatkoi elämäänsä perävaunun akselina ja etu- akseli olkapäästä jäykistettynä hevosen tai traktorin (sitten, kun niitä alettiin saada) pe-

rävaunussa. Kaukorahtia on ajettu hirsirunkoisilla puoliperävaunuilla.

Sisun maskin takana saattoi kehrätä White tai kologista Perkins, eikä Sisun maskiin puettu auto suinkaan aina ollut Sisu. Sisu on vahvasti mukana, kun muistellaan linja-autoalan viimeisiä kotona rakentajia. Postin 1980 luvun alussa hankkimat nokalliset Dodge-linja-autot saivat aikanaan paljon julkisuutta. Hankinnan taustalla oli jonkinlainen protesti Lapin tien pitoa kohtaan. "Normaali keski- tai takamoottorinen linja-auto on hyvin vaikea pelastettava jos se putoaa pitkospuilta", totesi hankintaa hoitanut virkamies.

Toki Posti sai Dodgen alustat hyvin edullisesti. Postin Tampereen korjaamo (ei Sisun, kuten joissakin haastatteluissa minun väitetään sanoneen) rakensi alustat uudelleen. Sain myydä niihin Valmet 611 dieselmoottorin, Allison automaattivaihteiston, Sisu ATK taka-akseliston, BEK etuakseliston ja Sisu BK-87:n paineilmajärjestelmän.

Tavoitena oli, että auto olisi huollollisesti mahdollisimman lähellä Sisu BK-87:ää, joita Postilla oli paljon. Ainoiksi eroiksi jäi pystyssä oleva moottori ja BEK etuakselisto. Sisu BK-87:n BEL etuakselisto oli liian leveä Dodgen nokan alle. Akselistotehtaalta löy-



Kuopion Liikenne aloitti jo varhain oman korituotantonsa, joka kasvoi varsin suuriin mittoihin ja kesti vuosikymmeniä. Ensimmäinen itse rakennettu kori tehtiin Chevroletin alustalle ja se valmistui kesällä 1949. Kuvassa korin sisustus tekeillä Varkauden korjaamolla. Kuva: Kuopion Liikenne / P. Jänis.



Postilaitoksen omistuksessa ollut Ajokki-yhtymän Erikoiskorin koritehdas lisälässä koritti 1982 ja 1983 seitsemän nokka-Dodgea, malliltaan PTH-S600S67. Bussit olivat käytössä Lapin postilinjoilla (kuvassa PTH 82332, reknro. LEU-927, käyttöönotto lokakuu 1982). Kuva: SLHS kokoelma/Olli Blomberg.

asennettiin makaavat Volvo THD 100 moottorit ja Voith Diwabus differentiaali automaattivaihteistot. Vaihteistoissa oli hydraulinen hidastin, joka tuotti parhaimmillaan lähes 900 hv jarrutustehon.

Esitin vakavan epäilyn, että Sisu BT:n alkuperäisen ATK taka-akseliston vetopyörästä ei tule tällaista jarrutustehoa kestämään. ATK vetopyörästä perustuu 1930 luvun Timkeniin, eikä sen suunnittelun aikana tiedetty mitään voimansiirron kautta vaikuttavista hidastimista.

Sain myydä näihin kahteen autoon uuden sukupolven Sisu CTR taka-akselistot. Taivalkori valmisti alustoille paikallisliikennekorit ja autot maalattiin Linjamatka Oy:n väreihin. Syntyi kaksi asiallista paikkuria Espooseen.

Sirolan Liikenteen haltuun oli tullut peruskorjattava Sisu BT-53, vanha HKL. Moottoriksi asennettiin Volvo THD 100 ja vai-

teistoksi Voith Diwabus hidastimellinen automaatti. Esitin taka-akseliston kestäväydestä Timo Tammisalolle saman epäilyn kuin Tehirannallekin, mutta taka-akselistoa ei raskittu vaihtaa, vaan otettiin riski. Vanhojen HKL:ien rakentajia oli muitakin ja olisi ollut vielä enemmänkin, mutta tilaajana HKL:ssä ei oikein katsottu hyvällä, että heidän liikennettään ajetaan heidän poistamillaan autoilla.

Elersin konserniin hankittiin myös moottoriton Sisu BT-58 alusta. Moottoriksi asennettiin Mercedes Benzin iso V8 ja sen jatkoksi 4-portainen hidastimellinen Voith Diwabus automaattivaihteisto.

Tässäkin esitin varaukseni Sisun ATK perän jarrutusmomentin siedosta, tarjosin kauppa saamatta Sisun CTR:ää.

Samalla olisi saatu perävälitys päivitettyä. Sisu BT-58:n vakio perävälitys 4:1 oli laskettu siten, että kun moottori kiertää

tyi tarpeellinen määrä vanhemman BEK:n osia tärkeimpänä etuakselipalkki, jotta tarvittavat 7 kpl uskallettiin valmistaa.

Näitä autoja on tallessa sekä eri käyttötarkoituksiin muunneltuina, että lähes alkuperäisinä. Toivottavasti säilyvät.

Epäonnistumisia moottoreissa

Oikeastaan kiusallisen tunnettua on, että Sisun isot takamoottoriset bussit BT-58 ja kaupunkibussi BT-53 kärsivät vakavia moottoriongelmia. Kun asiakkaiden tarpeista yritettiin pitää huolta, kertyi Sisun Hämeenlinnan tehtaan pihalle moottoritomia alustoja, joita lopulta päädyttiin myymään sellaisinaan.

Isä ja poika Veikko ja Hannu Tehiranta ostivat kaksi moottoritonta alustaa. Westendin Linjan verstaalla Espoossa näihin



Chrysler-yhtymän USA:ssa valmistamat koululaiskuljetukseen tarkoitetut Dodge linja-autonalustat suomennettiin Sisu-akseleilla ja Valmet Linnavuoren tehtaan valmistamilla moottoreilla Postin Tampereen varikolla. Kuva: SLHS kokoelma/Olli Blomberg.



Tammelundin Liikenne -ryhmään kuuluneen Oy Polarbus Ab:n auto nro. 17, Sisu BT-58 alusta, johon asennettiin Mercedes-Benz V8 -moottori. Kori Kutter 9 SS, käyttöönotto maaliskuu 1983, rekisteritunnus ARV-519. Kuva: SLHS kokoelmat/Pentti-Olavi Salin.

suurimmalla tehollaan 2200 rpm ja Wilson vaihteistossa suurin vaihde on suora, niin teoreettinen huippunopeus on n.108 km/h.

En muista kiersikö Mersun V8 2300 vai 2600 rpm, mutta olellista on, että vaihteistossa suurin vaihde oli 0,73:1 ylivaihde, teoreettiseksi huippunopeudeksi tuli yli 140 km/h. Nelosvaihde kytkeytyi hieman yli 90 km/h nopeudessa. Kun konehuoneessa kiersi Mersun iso V8, yli 140 km/h ei ollut

pelkkää teoriaa. Tälle alustalle valmistettiin 50 paikkainen Kutter 9 SS turistibussin kori. Autosta tuli Oy Polarbus Ab:n numero 17.

Jaa, että Sisu, naureskelivat Satakunnan Liikenteen Scania miehet, kun Polarbusin 17 ilmestyi saattovaunuksi kakkostien pikavuorolle. Palojärven liittymän jälkeen ei enää naureskeltu. Lopulta viranomaiset puuttuivat tämän auton vauhtivaroihin, ilmeisesti perusteena oli moottoriajoneu-

voasetuksen ns. kaatopykälä: "liikenteessä käytettävän ajoneuvon tulee olla turvallinen, terveellinen ja tarkoituksenmukainen." Mihin tässä päädyttiin ei ole tiedosani.

Vaatimukset vaikeuttaa pientoimintaa

Olen edellä tehnyt kunniaa jos en viimeiselle, niin kuitenkin viimeisille kalustoa kotona rakentaneille. Turvallinen ja tarkoituksenmukainen kirjoitetaan nykyään E-hyväksytyt. E-hyväksytyt ajoneuvo voidaan valmistaa vain E-hyväksytyistä komponenteista.

Vaatimukset kiristyvät ja hyväksynnän piiriin vaadittavien osien ja osakokonaisuuksien määrä lisääntyy koko ajan. Tätä kirjoitettaessa uuden liikenteessä käytettävän ajoneuvon moottorin tulee olla Euro 6 -normin mukainen. Kotona rakentaminen ei näissä puitteissa ole mahdollista.

E-hyväksynnät taannevat sen, että saamme jatkuvasti turvallisempaa ja ympäristöystävällisempää kalustoa. Mutta, samalla EU on (tässäkin) rikkaan asialla. E-hyväksynnän saamiseksi ei riitä, että suunnittelija kirjoittaa todistuksen, jonka yhtiön prokura leimaa ja allekirjoittaa. Tuotteen vaatimustenmukaisuus pitää osoittaa laskelmin ja laskelmien oikeellisuus osoittaa tarkoitukseen auktorisoiduissa testuslaitoksissa.

"Uskomattoman työlästä", puuskahti ystävämme Jouko Nykänen, kun kyselin vii-



Viimeisimpiä Suomessa käyttöönotettuja Sisu linja-autoja oli Tammelundin Liikenteen auto nro. 1, joka rekisteröitiin liikenteeseen kesäkuussa 1988 rekisterinumerolla BKB-641 portugalilaisella Camo Lissabone -katurikorilla. Sisu BT-58 alusta varustettiin ennen koritusta Cummins-moottorilla. Kuva: SLHS kokoelmat/Pertti Ranta.

meisen KABUS sarjan E-hyväksynnästä. E-hyväksynät ovat kasvava haaste erityisesti pienille komponenttien toimittajille. Ainakin yksi suomalainen tuulilasi valmistaja on heittänyt pyyhkeen kehään. Vaatimukset tiukkenevat ja vaatimusten mukaisuuden osoittaminen vaikeutuu jatkuvasti.

Suomessa linja-autoalan kotimaisuusaste on radikaalisti alenemassa. Vielä vuosituhannen vaihteessa saattoin ylpeänä kertoa turisteille, että 80 prosenttia linja-autoistamme on koritettu Suomessa. Nyt Suomen bussikoriteollisuudesta on jäljellä yksi turistibussien valmistaja ja yksi linja-autoperusteisten erikoisautojen valmistaja sekä joitakin pikkubussien sisustajia. Poissa ovat myös Sisu, Kabus ja Scania Bus Finland.

Nokalla oleva logo ei kerro koko totuutta ajoneuvon mahdollisesta suomalaisuudesta. Eurooppalainen ajoneuvo ja kuljetusvälineellisyys on merkittävä asiakas monelle suomalaiselle tehtaalle.

Suomalainen terästeollisuus toimittaa tai on toimittanut ajoneuvoteollisuudelle rakenneteräksiä, koripeltiä ja vetoakseleita. Suomessa valetaan pyörän napoja, levyjarrujen satuloita ja vaativia voimansiirron osia. Suomi on, tai ainakin on ollut Euroopan johtava isojen, erityisesti turistibussien tuulilasi valmistaja. Suomessa valmistetaan lattiavaneria, iskunvaimentimia, lämpöpattereita, sisävalaistuksen ja sähköjärjestelmien komponentteja, maaleja ja korroosion torjunta-aineita ja kumimattoja, listaa voisi jatkaa. Monien komponenttien valmistusketjuissa on lenkki tai lenkkejä Suomessa.

Paikallisliikenteen kalustossa markkinajohtajaksi uhkaa nousta kiinalainen sähköbussi. Mitähän suomalaista siinä usein Kiinasta tuotujen katukivien välissä kohta kulkeekaan.

P.S Tekstissä esiintyvä termi differentiaalivaihteisto ei ehkä ole kaikille tuttu. Perinteisen automaattivaihteiston ytimessä on hydrodynaaminen momentinmuunnin ("neste vaihde"), jonka perässä on tarpeelliseksi katsottu määrä, useimmiten planeettapyörästä otella toteutettuja mekaanisia vaihteita. Differentiaalivaihteistossa moottorin ja momentinmuuntimen välissä on tassaupyörästä, jolla moottorilta tuleva teho jaetaan siten, että vähintään puolet tehosta menee nestevaihteen ohi. Ratkaisulla pyritään vähentämään liikkeellelähdyssä ja alkukiihdytystilanteessa nestevaihteen huonon hyötysuhteen vaikutusta.



Linjamatka hankki kaksi Sisu BT-58 alustaa, joihin asennettiin Volvo THD 100 -moottorit. Korit tehtiin Taivalkorilla Harjavallassa. Linjamatka nro. 5, käyttöönotto helmikuu 1983, rek.nro. UPP-805. Kuva: SLHS kokoelmat/Pentti Vuorela.



MARKKULA
LAKIASIAINTOIMISTO

www.markkulaki.fi

Tunnetimme kuljetusalan lakiasiat.

• työoikeus • julkiset hankinnat • yhtiö- ja
sopimusoikeus • liikennevahingot ja korvausasiat

Markkula Lakiasiantoimisto Oy

Mannerheiminkatu 15, Lahti | p. 010 200 3500



Tkt, OTM
Antti Tieva

VT, OTM
Mikko Markkula

Busseja lähtölaiturissa 2000-luvun alkuun

Ankeaman kuvat Hannu Laitinen



Helsingin Bussiliikenteen 9531 oli aiemmin Suomen Turistiauton n:o 271, Carrus K204CityL, käyttöönotto 1995. Kuvattu Elielin aukiolla 11. huhtikuuta 2006.



Mikkelin pitkään palvellut linja-autoasema oli Savonlinjan Ikarus-korinen Scania K112, alkuun 1990-luvulla.



Keski-Suomen Liikenne Oy:n numero 8 Scania/Carrus lähdössä 22.3. 2006 Jyväskylän linja-autoasemalta Pyhäsalmele.



SLHS:n Vilkas 82 Haminan nykyisellä linja-autoasemalla (entinen SLHS:n matkustajien odotustila). SLHS:n matka suuntautui Kymenlinnalle.



Jyrkilä Oy:n paikkuri lähtölaiturissa 13. lokakuuta 2005. Bussi sivunumerolla 7 on Volvo/Carrus K204 CityL, käyttöönotto 1994.

Pekolan Liikenteen pikkubussi Citroën Jumper, käyttöönotto 1999, lähdössä Forssaan Hämeenlinnan linja-autasemalta 14.8. 2006.



Lussa



... vielä 11.5. 2004 toiminnassa. Etualalla
...sta vuodelta 1988 ja kori 2003.



...autoasemalla (entinen rauta-
...aaksoon huhtikuun 3. 2004.



*Lähtöaika 9. heinäkuuta 2006 on Koiviston Autolla 12.45 ja Sukulalla
12.50. Lähtöpaikka Lahden linja-autoasema.*



*30.3. 2005 oli Ventoniemi Oy:n bussi numero 5 lähtölaiturissa Helsingin
linja-autoasemalla (piipun juurella) kello 15.54. Star 502/Scania K113,
käyttöönotto vuonna 1997.*



*Antti Kangas Oy on jo tässä Pohjolan Turistiauto Oy:n omistuksessa ja
saanut sivunumeron 364, Kankaalla numero oli 4. Lähtö pikavuorona
Oulusta Kajaaniin 11. heinäkuuta 2005.*

Someron Linjan Venttu – osa 2, uudelleen koritus

TEKSTI: TOM RÖNNBERG

KUVAT: LAHDEN AUTOKORI / LIIKE- JA YRITYSKESKUS KORI

Edellisessä Hetkussa pohdimme Someron Linjan perinnelinja-auto Ventun taustaa. Alkujaan vuonna 1937 käyttöön otettu onnikka kunnostettiin ja koritettiin Lahden Autokorilla Villähteen tehtaalla 1970-luvun loppupuoliskolla. Korin rakennusvaiheista on säästynyt pari valokuvakansiota, joita Hetkun toimitus sai käyttöönsä.

Liike- ja yrityskeskus Korin Villähteelle luoneen Juhani Saarion haltuun jäi Lahden Autokorin konkurssin jälkeen tehdasrakennukseen pari valokuvakansiota, joissa on kuvia pääasiassa Ventun työnaikaisista valmistusvaiheista. Lisäksi niissä on kuvia muutamasta vastaavasta säästyneestä suomalaisesta bussista 1930-luvulta. Tällä kertaa julkaisemme Ventun uudelleen korituksen yhteydessä otettuja alustan kunnostuksen, korikehikon valmistuksen ja pellityksen aikana otettuja kuvia.

Venttu hankittiin takaisin Someron Linjalle

Someron Linjan Someron varikolla pidettiin maaliskuussa 1960 huutokauppa, jossa myytiin yhtiön käytöstä poistettuja ajoneuvoja. Joukossa oli myös vuonna 1937 käyttöön otettu Volvo B22 -linja-auto, joka 1950-luvulla oli liikennöinyt yhtiön runkolinjoja rekisteritunnuksella TP-540, järjestysnumeroilla 4 ja 10.

Someron Linjalla 15 vuotiaana vuonna 1953 rahastajapoikana aloittanella Martti

Laineella on muistikuvia autosta 1950-luvulta: ”Someron Linjan yksi runkolinja oli Turku-Helsinki. Turusta oli lähtö klo. 10.35 Somerolle, ja edelleen Helsinkiin. Makkaralaatikoita kattokuormana Turusta toimitettiin reitin varren kauppoihin. Kustannussyistä onnikkaan vaihdettiin 1954 polttonestekulutukseltaan edullisempi dieselkone.”

Martti Laineella kertyi työuraa linja-autotalalla kaikkiaan 49,5 vuotta, suurin osa ajasta liikenne-esimiehenä – viimeiset työ-



Ventun korjattu alusta saapui Villähteelle koritettavaksi vaihtolavakuorma-auton kyydissä.



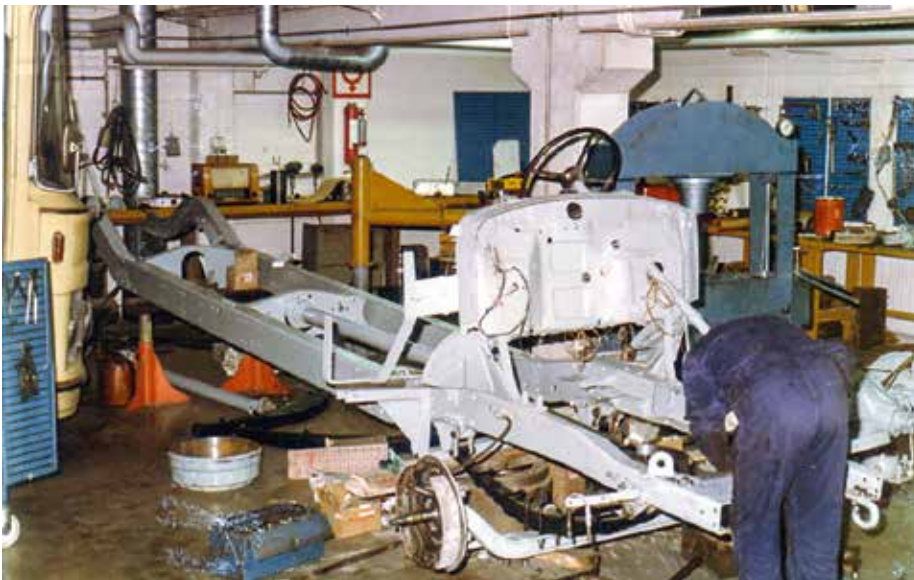
Someron Linjan Venttu ennen 1950-luvulla valmistetun korin purkua.



Ventun kuljettajan paikka bussin saapuessaan Lahden Autokorille.



Kuljetuksen aikana osittain romahtanut katto tuettiin lisävaurioiden välttämiseksi.



Someron Linjan Kaarinan varikon korjaamopäällikkö Ahti Heinonen työssä Ventun alustan kanssa. Kuva: Eero Palmusen kokoelma.

vuodet J. Vainion Liikenteellä.

Pentti Haaga toimi kuljettajana Someron Linjalla ja muistaa 1950-luvulla ajaneensa runkolinjaa kyseisellä bussilla, joka silloin kantoi yhtiön järjestysnumeroa 10.

Sodan jälkeen Etelä-Suomen Linjaliiikenteeltä hankitussa ja Someron Linjalla

1950-luvulla käyttöön otetussa Volvo linja-autossa oli turkulaisen Autokorin muotoinen kori – samanoloinen kuin Autokorilla vuonna 1937 päivätystä piirustuksessa.

Valmistustapa ja monet yksityiskohdat korissa eivät kuitenkaan kaikilta osin tämmänneet muihin Autokorilla valmistunei-

siin koreihin. Onko bussi sodan jälkeen koritettu uudestaan koritehtaalla vai onko kori kenties voinut olla Someron Linjan itsensä valmistama? Pentti Haaga muisteli, että Someron varikolla olisi sodan jälkeen koritettu joitakin linja-autoja.

1970-luvulla Someron Linjan kolmannen sukupolven toimitusjohtaja Martti Koski hankki takaisin yhtiön omistukseen huutokaupassa myydyin Volvo linja-auton ajoneuvoharrastajalta. Aihio oli vuosikausia seissyt Someron varikon lähistöllä peltoaukeaman laidalla kuusen juuressa muiden liikenteestä poistettujen ajoneuvojen kanssa.

Kunniltaan jo rappeutuneeseen tilaan päässeen Ventun aihio siirrettiin yhdessä samassa kaupassa hankitun Leyland Comet linja-auton kanssa linja-autoyhtiön Someron varikolle odottamaan korjausta.

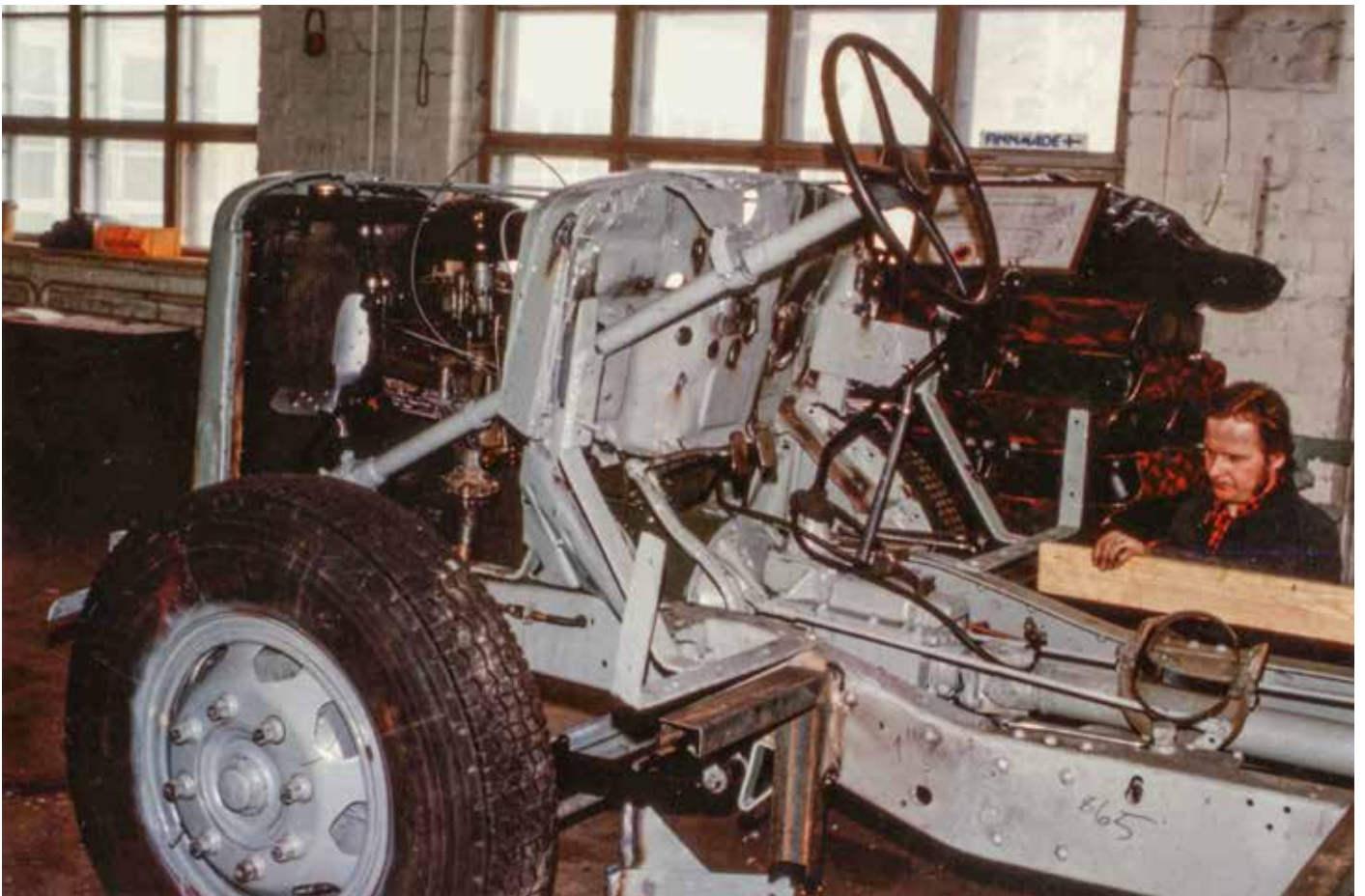
Ventun 1970-luvun kunnostus

Martti Koski pääsi yhteisymmärrykseen Lahden Autokorin kanssa siitä, että koritehdas rakentaisi molemmat linja-autot käyttökuntoisiksi. Näistä Ventun aihio kuljetettiin ensimmäisenä kuljetuslavetilla Villähteelle. Koritehtaalla vanha kori mitattiin ja dokumentoitiin huolellisesti ennen purkua.

Koko entisöintiprojektin vetäjänä ja työn-



Someron Linjan Venttu pysähtynyt kuvaustauolle SLHS:n kesäretkellä Fiskarsiin 1984. Hannu Laitinen raportoi retkeä Hetku 3-1984 -lehdessä. Kuva: Tauno Hyttiä / SLHS kokoelmat.



Ilpo (livari) Arola sovittaa korin lattiatason korjatulle alustalle Lahden Autokorilla.



Rungon päälle hitsattiin poikittaiset nelikulmateräsputket, joiden varaan lattia perustettiin.



Toisessa lattiakerroksessa käytettiin vinolaudoitusta – laudoituskerrosten välissä tervahuopa.



Lattian ensimmäisessä kerroksessa käytettiin pitkittäistukien päällä poikittaislaudoitusta.



Korikehikon pystypilareissa käytettiin työnaikaisia vinotukia suoruuden varmistamiseksi.

johtajana toimi koritehtaalla Keijo Karvonen, joka itse myös osallistui varsinaiseen työhön. Hän ja Raulo Bondarew purkivat yhdessä vanhan kehikon, samalla mittaen ja dokumentoiden kohteita. Korin muodoista tehtiin pahvi- ja vanerimallineita. Joitakin käyttökelpoisia yksittäisosia poistetusta korista hyödynnettiin, ennen kuin vanha kori lopullisesti hävitettiin.

Ventun alusta palautettiin Villälteeltä kunnostettavaksi Someron Linjan Kaarinan Piispanristin varikolle. Silloin varikolla töissä olleet Markku Pönni ja Eero Palmunen muistelevat, että autoon sopiva kunnostuskelpoinen Volvo FC-mallin bensiinimoottori olisi löytynyt linja-autoyhtiö Y. Förbomin Rymättylän tallin tiilisen pajarakennuksen seinustalta.

(Toinen hatara muistikuva on, että moottori olisi ollut peräisin Someron Linjan Turun Kaskenkadun/Kurjenmäenkadun vanhalla varikolta?)

Rekisteritietojen mukaan autoon oli vuonna 1954 katsastuksessa hyväksytty dieselmoottori. Entisöintityön yhteydessä alustaan asennettiin tämä löytynyt bensiinimoottori, johon Someron Linjan korjaamopäällikkö Ahti Heinonen ja Y. Förbomin korjaamopäällikkö Juhani Savolainen tekivät täysremontin.

Alustan perusteelliseen kunnostukseen osallistuivat pääasiassa vastaavana mestarina Ahti Heinonen sekä Mauri Hilander, jotka tekivät suurimman työn. Antti Arvela, Markku Pönni, Kalevi Lehtinen ja Eero Palmunen auttelivat muiden töiden ohessa. Mauri Hilanderin osuus kaikissa Someron Linjan linja-autojen entisöintiprojekteissa oli huomattavaa. (Venttu, Leyland Comet ja Vanaja -57 jne.).

Kori katsastettiin vanhalla Autokorin piirustuksella

Peruskorjattu alusta palautettiin Kaarinasta



Korikehikon saatua muotonsa, rakennusaikaiset tuet voitiin poistaa.



Puukoreissa jouduttiin pahimmin rasitetuissa kohdissa käyttämään raudoitusta vahvikkeena. Takasivukunassa Autokorin koreille tunnusomainen pisaramuoto.

tavallisen kaksiakselisen vaihtolavakuorma-auton kyydissä Lahden Autokorille, joka alkoi valmistaa sille uuden korin Autokori O/Y Turku piirustuksen numero L.131, 1.12.1937 mukaisena. Apuna oli aikaisemmin vanhasta korista otetut mitat ja ennen purkua tehdyt muotomallineet.

Puuosia uuteen kehikkoon tekivät Kalevi Nurminen ja muut puusepät. Peltiseppä Juhani Laakso ja Ilpo (Iivari) Arola tekivät lähes kaikki peltityöt. Kaarevat pellit muotoiltiin osaavasti konevasaran ja englanninpyörän avulla. Peltien muotoilussa käytettiin myös kaasuhitsausta. Ilman kahta näin taitavaa peltiseppää ei olisi syntynyt niin hienoa lopputulosta.

Sähkötoista vastasi vanha taitaja Mauno Rantanen apunaan Rauno Suominen ja Hannu Mäkelä. Maalauksesta ja kittauksesta vastasi maalarimestari Pekka Karsti-



Kattokaaret on asennettu korikehikkoon ja tuulilasien aukot alkavat hahmottua.

TEKNIKKAA

Volvo B22 – TPS-1 / TP-10 / TP-540 / V-6233

Mitta-, rekisteröinti-, teknillisiä- ja muita tietoja

KORI: Lahden Autokori Oy, rekisteröintikatsastus 2.6.1978, Lahti - Matti Viljanen, ensirekisteröinti: 5.6.1978, museorekisteröintikatsastus: 3.6.1997, Kaarina - Pekka Hentula (13-02)

PITUUS: 9,3 m Leveys: 2,25 m Korkeus: 2,65 m

AKSELIVÄLI: 5,2 m Takaylitys: 3,0 m

OMAMASSA: 5 150 kg

SALLITTU KOKONAISMASSA: 7 545 kg

KANTAVUUS: 2 395 kg

TAVARAKANTAVUUS: 145 kg

SALLITTU TAKA-AKSELIPAINO: 5 000 kg

Kuljettaja + 29 matkustajapaikkaa,

istuinjärjestyskoodi IN 2-29

ALUSTA: Volvo B22, ensimmäinen

käyttöönotto 1937

MOOTTORI: bensiinikäyttöinen, Volvo FC, 4,4

litran iskutilavuus, 90 hv, kansiventtiilit

VOIMANSIIRTO: 4-portainen käsikäyttöinen

vaihteisto

JARRUT: Nestepainekäyttöiset nelipyörä

rumpujarrut. pysäköintijarru vaikuttaa voimansiirtoakseliin (kardaanijarru).



Puuseppä Kalevi Nurminen (auton ulkopuolella) viimeistelee korikehikon puurakenteita.

la apujoukkoineen. Aikaisemmin mainitut Karvonen ja Bondarew olivat mukana koko työn keston ajan, varsinkin sisustajina, molemmat erittäin taitavia käsistään.

Viime Hetkussa (4-2021) kerroimme jo kunnostetun ja uudelleen liikenteeseen rekisteröidyn Ventun (TP-10) luovutuksesta Someron Linjalle. Auton entisöinti oli rahakas investointi sekä merkittävä panostus linja-autohistoriallisen ajoneuvokulttuurin kannalta.

Kiitokset Ventun selvityksessä saaduista tiedoista: Ilpo Arola, Olavi Förbom, Hannu Haaga, Pentti Haaga, Juhani Heikkilä, Jarno Hilander, Martti Laine, Hannu Mäkelä, Eero Palmunen, Antero Palo, Esko Penttilä, Mika Rassi, Lauri Rinta-Kanto, Juhani Saario, Juhani Savolainen ja Aku Tuokila.



Korin pääpiirteet ovat jo näkyvissä pellittämättömässä korikehikossa.

Palautteita Hetku 4-2021:n Ventun kuljetuksen kuvatekstiin (Volvo N88, AAX-639, kov. 1973):

SE Mäkinen Logisticsin Senior Advisor Tapio Mäkinen lisäsi, että vanhaa Ventua Lahden Autokorille kuljettanut, vuonna 1973 valmistunut uuden tyylinen lavettiperävaunu oli SE Mäkinen -yhtiön ja Suomessa ensimmäinen linja-autoalustojen ja raskaiden ajoneuvojen kuljetukseen erityisesti suunniteltu yhdistelmä. Innovatiivisena uusajatuksena oli, että alustalla kuljetettiin raskaiden autojen kanssa sekaisin henkilö- ja pakettiautoja tai esimerkiksi 7 isoa henkilöautoa.

Aikaisemmin normaaliliikenteen seassa linja-autonalustoja kuljettaneet vapaaehtoiset ajohenkilöt eivät olleet tyytyväisiä uuteen käytäntöön, koska kuljetusmuoto vähensi oleellisesti heidän oletettavasti hyvin korvattua "firabelityötänsä". Volvo-Auton Hangon kuljetuksista vastannut Rainer Bäckman antoi yhdistelmälle lempinimen "leivänsyöjä"!

Kerroimme, että Heinolan radan Pekanmäen terässilta Lahdessa olisi poistettu uuden valtatie 12:n rakentamisen yhteydessä. Rautatieharrastaja kuitenkin valaisi, että silta on edelleen olemassa, mutta sen alittava tie toimii nykyisin ainoastaan kevyen liikenteen väylänä.



Peltiseppä Juhani Laakso muotoilee koripeltiä konevasaran avulla.



Juhani Laakso muotoilee peltiä peltimankelissa, jota myös kutsutaan "englanninpyöräksi".



Ensimmäisten koripeltien muodot alkavat ahmottua korin katon takakulmissa.



Ensimmäisiä koripeltejä sovitetaan korikehikon päälle.



Juhani Laakso muotoilee koripeltiä käyttämällä kaasuhitsausta.



Esko Vappula viimeistelee peltimuotoja "kuumapisteyden" avulla.



Kaasuhitsaus oli aikoinaan vallitseva hitsaustapa korinvalmistuksessa.



Juhani Laakso hitsaa kattopeltejä kaasuhitsauksella.



Aimo Lehtinen hioo ikkunan puitteiden pellityksessä syntyneitä hitsaussaumoja.

Kuvia albumien kätköistä



J Peltonen Oy osti tämän uutena v. 1973 ja auto sai kylkinumeron # 45. Alusta on Leyland PSU3B-2L, kori on tyylikäs Boxer 300. Tällä autolla ajettiin 1990-luvulle asti. Kuvauspaikkaa en muista.

Y. Förbom # 5 on kuvattuna Turun linja-autoasemalla. Auto on Leyland PSU3A-2L Autokorin Aura-korilla, käyttöönottovuosi on 1970.



Turun Kaupungin Liikennelaitos # 13 on Erikvallan päätepuskilla kesällä 1976. Appivanhempien mökki on suht lähellä. Lämpimänä kesäiltana lähdettiin kävelyllä vaimon kanssa, ja otin kameran mukaan. Vaimo poseeraa auton vieressä. Auton alusta on Leyland Royal Tiger World-master kov. 1963 Autokori Oy:n korilla. Näillä autoilla ajettiin saaristolinjoilla vielä 1980-luvun puolella.

Tämä auto on alunperin ollut Vilho Vesasen # 21, tullut elokuussa 1961. Vesanen ajoi tällä tietävästi vuoteen 1974, ja myöhemmin auto oli vielä Itä-Hämeen Liikenne # 44. Leylandin alustalle on rakennettu komea Kutter 4 -kori. Kuvanottohetkellä auto oli jo myyty yksityiselle, ja on tässä Turussa parkkeerattuna Brahenkadulle, kuva on otettu 1970-luvun jälkipuoliskolla.



Vesa Salmisen Leyland PSU-3B-2L Lahti 10 -korilla. Auto on ex Someron Linja # 25, rek.no TXN-25. Sitä vähän ihmettelen, miten auto on vielä Turun ja Porin läänin kilvillä, vaikka Vesa Salminen toimi Lahdessa.



Tuokila Oy:n Leyland PSU3B-2L Wiiman korilla on Turun Linja-autoasemalla 1970-luvun lopulla. Auto on ex Paikallisinjat # 4, kov. 1971. Tuokila ajoi tällä vuoteen 1983 asti.



Kuorma-autoilija Matti Polvela sai syksyllä 2021 pyynnön kuljettaa kauan seisseen linja-auton kierrätykseen.

Frans Kovasen turistibussien ulkomaanmatkoista

TEKSTI: PEKKA LUUTONEN

KUVAT: MATTI POLVELA, TIMO LEHTONEN, PEKKA LUUTONEN JA VÄINÖ YLIMÄEN KOTIALBUMI

Tamperelaisen linja-auto liikennöitsijä Frans Kovasen entinen auto numero 5, Leyland / Ajokki vuodelta 1962 on vuosikymmeniä toiminut Teiskon suunnalla maatalan varastona. Nyt entinen turistibussi oli ”Päättärillä”, ennen metallinkierrätykseen kuljettamisen.



Veteraanikuorma-autoseuran jäsen Matti Polvela julkaisi Facebookissa lokakuussa 2021 kuvia maatalan varastona palvelleesta bussista.

Teiskossa toimiva Polvelan kuljetusyritys oli saanut toimeksiannon kuljettaa bussi kierrätykseen. Bussista oli seuraavaa kierrätysvaihtetta varten poistettu ikkunalasit.

Pekka Luutonen on ennestään tuttu Matti Polvelan kanssa. Asian tultua ilmi, SLHS:n Pirkanmaan-seudun linja-autoharrastajat kävivät ennen auton poiskuljetusta pelastamassa vaihteiston, joka on samanlainen kuin Paunun entistetetyssä Leyland ”Tiikerissä”. Kovasen bussin vaihteisto tallennetaan Tiikerin varavaihteistoksi.

Aiheesta innostuneena Luutonen, joka nuoruudessaan oli Kovasen yhtiön palveluksessa, haastatteli autoa Kreikan Jambo-

ree-matkalla kuljettanutta, marraskuussa 2021 95 vuotta täyttänyttä virkeää eläkeläistä Väinö Ylimäkeä.

Luutonen laati myös Hetkun lukijoita varten selostuksen bussin tekniikasta, jossa hän lisäksi kertoi omakohtaisia kokemuksia autosta.

Kotkien soittokunnan matka Kreikkaan

Väinö Ylimäki kuljetti kesällä 1963 Kovasen autolla nro. 5 Partiolippukunta Tampereen Kotkien puhallinsoittokuntaa Kreikkaan partiopokien maailmanlaajuiselle 11. Jamboree-leirille Marathoniin.

Lähtö tapahtui Tampereelta 18. heinäkuuta. Matkustajat olivat suurimmalta osaltaan orkesterin aikuisia jäseniä, yhteensä 40, joista 13 oli naisia. Paikallinen Aamulehti uutisoi soittokunnan Eurooppa-kiertueelle lähdön seuraavana päivänä 19.7.1963.

Marathon-laaksoon viiden neliokilometrin pinta-alalle järjestetyille kansainväliselle partioleirille osallistui lähes 14000 partiolaista, 89:sta maasta. Kokonaisluvussa oli mukana myös lähes 3000 järjestäjää. Suomesta osallistui leiriin kaikkiaan yli 200 henkeä. Partioijat olivat iältään enimmäkseen 15–19 vuotiaita.

Leirin avajaiset pidettiin torstaina elokuun 1. päivänä. Varsinainen Jamboree kesti 11 päivää Olympialaisia muistuttavalla päivittäisillä urheilu- ja kilpailuaiheisella ohjelmalla. Lisäksi oli järjestetty koontumista ja lähtöä varten pari esipäivää ja viisi jälkipäivää vapaamuotoisemmilla ohjelmasisällöillä. Herätys oli leirillä aamulla klo. 6 ja hiljaisuus vallitsi klo. 23 jälkeen. (<http://www.marathon1963.com/>)

Leirin korkeimpana suojelijana Kreikan silloinen kruununprinssi Konstantin kävi joka päivä tervehtimässä partiolaisia. Kreikan kuningas Paul I vieraili paikalla paraatipäivänä tiistaina 6. elokuuta. Alueelle oli rakennettu 20000 katsojalle muinaista amfiteatteria muistuttava näyttämö, jossa myös tamperelainen Kotkien soittokunta esiintyi.

Matkalla bussin kattokuormakin oli melkoinen. Soittimien lisäksi mukaan oli varattu leirintävarusteet, kaasupullot ja keittoastiat sekä myös muonaa matkaa varten. Siihen aikaan ei Suomesta saanut viedä mukaansa ulkomaille matkavaluutta kuin vain hyvin niukan määrän matkustajaa kohden.

Rajanylitykset Unkariin ja Jugoslaviaan vaativat muodollisuuksia hoitaneille viranomaisille omat huomionsoituksensa, mieluummin jonkun ”länsivaltion” vahvan valuutan muodossa.

Yöpymiset tehtiin teltoissa leirintäalueilla pitkin matkareittiä. Matkan aikaisia ruokailukustannuksia pidettiin kurissa varaamalla syötävät mukaan jo kotimaasta. Ajoreitin



Leylandin ohjaamo syksyllä 2021, jossa erityisesti erottuu suurikehäinen nelipuolainen ohjauspyörä.



Auto nro. 5 oli matkustamoltaan Kovasen aikaisempia autoja pidempi. Takaoven etupuolella oli alun perin väliseinät molemmin puolin käytävää.



Kierrätykseen menevän auton kyljestä erottuu edelleen teksti: KOVANEN TAMPERE ja puhelinnumero 630555 sekä auton järjestysnumero 5.



Matkatavaratilat olivat linja-autoissa oli melko rajoitetut, josta syystä osa matkatavaroista kuljetettiin kattotelineellä.



Väinö Ylimäki istuu Leyland Ajokki -bussin puskurilla Norjan Skibotn-matkalla. Kovasen bussin takana näkyy oriveteläisen Usko Tuomen Ford Trader / Ajokki -bussi.



Jamboree-matkan jäljiltä kuljettajan paikan yläpuolen katosta erottuu vielä aikakaudelle tunnusomaiset muistoksi matkoilta kerätyt siirtokuvatarrat. Teksteinä erottuu vielä mm. Wien, Hellas, Atene ja Napoli. Yhdestä siirtokuvasta erottuu Eifel-tornin juuri.

varrella pysähdyttiin sopivissa paikoissa pitämään ruokailu- ja kahvitaukoja.

Menomatalla oli ajoittain vaikeaa saada puhdasta juomakelpoista vettä. Joskus janoon jouduttiin juomaan purovettä. Peseytymiset hoidettiin usein matkan aikana uimalla.

Väinö Ylimäki kertoo: ”Matka suuntautui Ruotsin, Tanskan, Saksan, Itävallan, Unkarin kautta Jugoslaviaan. Tarkoituksenamme oli vielä jatkaa Makedonian pääkaupunkiin Skopjeen, mutta jäimme yöksi Belgradiin.

Seuraavana päivänä (26.7.1963) saimmekin tietää, että Skopjessa oli aamuyöstä tapahtunut maanjäristys. 80% kaupungin keskustasta oli tuhoutunut, ja yli 1 000 kuolonuhria. Meidät ohjattiin kaupungin ohi huonokuntoisille sivuteille. Reitillä oli jopa 3 tonnin painorajoitettuja siltoja, mutta selvisimme perille Marathon-kentälle, missä leiri pidettiin.

Paluumatka tapahtui Ateenan kautta Patran satamasta laivalla Italian Brindisiin. Matka kesti 19 tuntia. Matkalla laiva poikkesi Korfun saarelle. Laivan kannella olevissa altaissa oli mahdollisuus uida.”

”Brindisistä matka jatkui Napoliin hyvin vaihtelevissa maisemissa. Tuntui vähän pelottavalta kun laskeuduttiin yön pimeydessä serpentiiniteitä alhaalla olevaan Napolin kaupunkiin, josta näkyi kaupunkivaloja. Huolena oli, kuinkahan Leylandin jarrut kestävät tämän laskun? Pääsimme Napoliin. Napolista ajoimme Roomaan ja Vatikaanin valtioon. Matka jatkui kohti Pariisia.”

Orkesteri esiintyi matkalla useissakin kaupungeissa, esimerkiksi Ruotsissa Jönköpingissä, Saksassa Kasselissa ja Nürnbergissä, Itävallassa Linzissä sekä Belgiassa Antwerpenin suomalaisessa merimieskirkossa. Siinä orkesterin jäsenet pääsivät saunomaan ja peseytymään.

”Monet nähtävyydet saimme kokea. Kuljettajana sanoinkin matkalaisille Hollannin padot ylitettyä: Nyt lähdemme kotimatkallemme. Saavuimme Paraisille Viking-linjan matkustaja-autolautan tuomana 24 elokuuta. Matkalla olimme kuudetta viikkoa.”

Höyrylaiva S/S Vikingissa suuremmat ajoneuvot kuljetettiin avokannella kiinnitettynä. Vain henkilöautot ajettiin laivan ruumaan, alukseen vuonna 1953 lisätyn peräportin kautta.

”Ainoa murhe Leylandissa matkan aikana oli paineilmakompressorilta lähtevä paineletku, joka alkoi pullistella ja vuotamaan. Tämänkin saimme tukittua kuntoon”, kertoi kuljettajana toiminut Väinö Ylimäki, joka siihen aikaan oli 36-vuotias nuorukainen. Soittokunnan matkasta on säilynyt kaitafilimikooste.



Puhallinsoittokunnan jäsenet pitivät maastossa ruokailutauon Jamboree-matkan aikana.

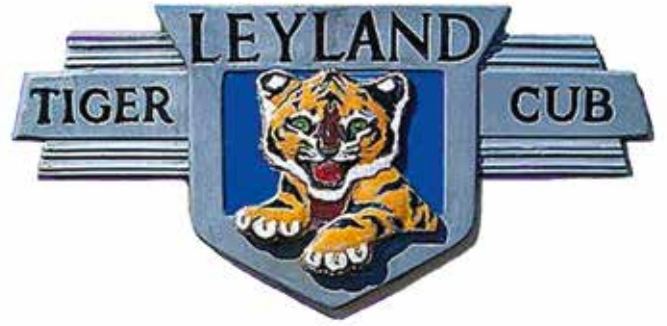
41st WORLD JAMBOREE PROGRAMME

TIME	ACTIVITY	LOCATION	REMARKS
08.00	Breakfast	CAFETERIA	
09.00	Registration	REGISTRATION DESK	
10.00	Activity	ACTIVITY AREA	
11.00	Activity	ACTIVITY AREA	
12.00	Lunch	CAFETERIA	
13.00	Activity	ACTIVITY AREA	
14.00	Activity	ACTIVITY AREA	
15.00	Activity	ACTIVITY AREA	
16.00	Activity	ACTIVITY AREA	
17.00	Activity	ACTIVITY AREA	
18.00	Activity	ACTIVITY AREA	
19.00	Activity	ACTIVITY AREA	
20.00	Activity	ACTIVITY AREA	
21.00	Activity	ACTIVITY AREA	
22.00	Activity	ACTIVITY AREA	
23.00	Activity	ACTIVITY AREA	
00.00	Activity	ACTIVITY AREA	
01.00	Activity	ACTIVITY AREA	
02.00	Activity	ACTIVITY AREA	
03.00	Activity	ACTIVITY AREA	
04.00	Activity	ACTIVITY AREA	
05.00	Activity	ACTIVITY AREA	
06.00	Activity	ACTIVITY AREA	
07.00	Activity	ACTIVITY AREA	

TABLE LIGHTS OUT

HOUSING AND SPECIAL ACTIVITY FEATURES

INDEX CAMP NUMBER



Marathon1963.com -nettisivuilla julkaistu 11. Maailman Jamboree 1963 ohjelma.

Kovasen auto nro. 5:n etupuskuriin oli kiinnitetty isokokoinen pellistä prässätty Leyland "tiikeripennun" nokkamerkki.

Kovasen auto nro. 5, Leyland / Ajokki

Frans Kovasen auto nro. 5, oli brittiläisellä Leyland Royal Tiger Cub (LRTC 1/1) -alus- talla (alustan nro. 613730) ja Ajokki Oy:n valmistamalla kaksiovisella korilla, jossa oli 41 matkustajapaikkaa, rek.nro HBT-99, käyt- töönotto 1962.

Autossa oli pitkät suorat penkkirivit, jot- ka violetin sävyisinä tekivät sisänäkymästä tyylikkään, saman sävyisine verhoineen. Kirkkaan punainen ikkunalauta tuulilasin alapuolella jäi helposti mieleen. Penkkien selkänojat olivat säädettävät. Ääni matkus- tamossa oli hiljaisen raksuttavaa, meno oli vakaata.

Autossa oli lasikuituinen nokka kromisä- leiköllä. Edessä oleva ovi oli uutta mallia. Takana oli vain harvoin käytössä ollut ovi. Takaovi laitettiin koululaisajossa toimimat- tomaksi ja sen eteen asennettiin istuimet. Auto tuli minulle kuljettajana tutuksi, kun se 1960-luvun lopulla oli Ruoveden ja Ka- naan linjalla.

Kojelaudassa oli Leylandin perinteiset kulmikkaat mittarit, lisänä mekaaninen matkapiirturi. Nelipuolainen musta ratti ja perinteinen tehostamaton simpukkaohja- us. Kytkin- ja jarrupolkimet olivat lattiasta läpi menevää mallia, kaasupoljin oli koo- kas alumiinivalua. Ohjaus ja vaihteet olivat talvipakkasilla jäykät. Joskus joutui käyttä- mään kahta kättä vaihdettaessa ykköseltä kakkoselle.

Dieselmoottori oli makaava Leyland O.600H, iskutilavuus 9,8 dm³, teho 125 hv, sijoitettu lattian alle keskelle autoa, 4-vaih- teinen manuaalivaihteisto.

Alhaalle etuakselin tuntumaan asen- nettu jäädytin oli altis kolhiintumisille ja kuraantui umpeen helposti. Se siirrettiin Kovasella eteen ja ylös maskin taakse. Jääh-



Frans Kovasen auto nro. 2, Ajokki / Scania-Vabis B55 vuodelta 1961. Kuljettaja Arvo Ahoniemi kuvattu auton edessä Ruotsin ja Tanskan matkalla kesäkuussa 1963.



Vaihteiston irrottamiseksi autosta yläkautta, jouduttiin hiomalla katkaisemaan alustan kiinnitispalkkeja.



Vaihteisto on irrotettu ja voidaan nostaa auton matkustamoon huoltoluukun kautta.



dyttimen siirto vaati muutoksia myös lausgeneraattorin sijoitukseen ja sen käytölaitteeseen. Etukardanin yhteydessä oleva jakolaatikko tuotti ongelmia.

Autossa oli paineilmajarrut, käsijarru vaikeasti mekaanisesti takapyöriin. Jarruhihnojen kuluessa, pyöräjarruissa ollut kulmikas levittäjäakseli jäi helposti jumiin.

Mieleeni jäänyt muisto: – Eräs kuljettaja oli palaamassa bussilla Ruovedeltä. Huomatessaan pitkän alamäen alla olevalla pyssäkillä henkilön pyrkivän kyytiin, alkoi hän hiljentää nopeutta. Samalla hän huomasi, että etupyörä lukkiutui ja jäi lukkoon vaikka hän hellitti jarrun painamisen. Seuraus oli, että renkaasta irtosi pinta. Linkuttaen hän pääsi autolla tallille, kertoen Frans Kovaselle tapahtuman.

– Tähän Kovanen vastasi hänelle ominaisella tyyllillään: "Kas kun sää jarrutit".

Royal Tiger Cub "tiikeripentu" oli brittiläisen Leylandin valmistama kevyemmän luokan keskimootorilla varustettu linja-auton alustamalli, joka oli tuotannossa 1952–70. Kotimaahan toimitetuissa alustoissa oli pääasiassa alipaineella toimivat jarrut, vientimalleissa yleensä paineilmajarrut.

Mm. Helsingin kaupungin liikennelaitoksella oli käytössään 80 bussia näillä Leylandin kevyemmällä Tiger Cub -alustoilla, käyttöönotto 1963 ja -64, Wiiman ja Helkon valmistamilla HKL-mallin koreilla. HKL pidensi näissä vaihdekepit 10 cm:lla, jolla vähennettiin kuljettajan tarvitsemaa voimaa vaihteiden vaihdossa. (Kuva "Keppi-Tiikeristä" esiintyy Mauri Airilan diplomityöaiheen yhteydessä tämän Hetkun-numerossa.)

Kovasen "kakkonen" kävi Jamboree-matkalla

Myös Kovasen bussi nro. 2, 36 paikkainen Scania-Vabis B55 / Ajokki vuodelta 1961 kävi Kreikassa Jamboree-matkalla Arvo Ahoniemen ohjastamana. Hän kuljetti Tampereelta tavallisia partiopoikia kansainväliselle leirille.

Ennen matkaa Ahoniemi tiedusteli Kovaselta ajoreittiä Atenaan. Aikaisemmin Euroopassa useita matkoja ajaneena, "Fransu" vähättelevällä tyyllillään tokaisi: "Se on ihan helppo reitti, kunhan muistat Kesselissä ottaa jyrkästi oikealle." (tarkoittaen Kasselissä Saksassa). Siinä oli työnantajan seikka-peräinen reittiselostus kuljettajalle matkaa varten.

Ahoniemi piti itäblokin valtioiden rajanylityksiä aikaa vievinä ja jopa pelottavina. Niissä rajavirkailijat konepistoolien kanssa tiiviisti kävellen kuljettajan perässä seurasivat kaikkia hänen tekemiään ja liikkeitään.

Paluumatkalla Ahoniemi lähetti Patrasta

postikortin tänne ”kaukaiseen” Suomeen. Siinä hän kirjoitti, että matkalla Marathoin oli alkanut väsyttää, hänen ajettuaan yhtä soittoa lepäämättä kaksi päivää ja yhden yön.

Kovasen ”kakkosella” Ruotsin ja Tanskanmatkalla

Luutonen jatkaa: ”Olin juuri päässyt ammattikoulusta ja mennyt töihin Kovasen korjaamolle alkukesästä 1963. Ahoniemi houkutteli minut kesäkuussa mukaan hänen ajamalleen Tampereen seurakunnan nuorten matkalle Ruotsiin ja Tanskaan. Matka tehtiin Kovasen bussilla nro. 2.

Laivamatkat Turun ja Norrtäljen välillä purjehdittiin Silja-varustamon uudenaikaisilla Skandia ja Nordia autolautoilla. Niissä bussi voitiin ajaa suoraan laivan autokannelle avarien etu- ja takaporttien kautta.

Kuorma-auton ajokortti oli tuoreena taskussa. Ahoniemi antoi minun kuitenkin matkalla ajaa bussia Ruotsissa pitkillä siirtymätaipaleilla. Silloin Ruotsissa vielä ajettiin vasenta puolta. Risteyksissä piti tarkkaan harkita miten tuli ajaa. Yleisesti ottaen kiinnitin huomioni päätteiden suureen raskaiden ajoneuvoyhdistelmien määrään, joka oli aivan eri luokkaa kuin koti-Suomessa siihen aikaan.

Yöpymiset tapahtuivat leirintäalueilla teltoissa. Makuualustoina oli ilmalla täytettävät patjat. Ruotsissa löysimme mieles-



Vaihteisto on irrotettu ja voidaan nostaa auton matkustamoon huoltoluukun kautta.

tämme E4-tien varrelta sopivan leirintäpaikan. Pystyimme teltat ja täytimme patjat. Poliisi ilmestyi paikalle ja ehdotti meidän siirtymistä päätietä eteenpäin kahden kilometrin päästä löytyvälle paremmalle leirintäalueelle.

Leirintäpaikan vaihdossa emme tyhjentäneet täytössä aikaa vieviä ilmapatjoja. Täytetyt makuualustat kiinnitettiin köysillä kattokuorman päälle. Saimme aikaiseksi tavallista korkeamman kuorman.

Matka tehtiin sen verran alkukesästä, että yöpymiseen Kööpenhaminassa suunniteltu Bellahøj Camping -alue ei vielä ollut avannut porttejaan kesäkautta varten. Jouduimme etsimään korvaavaa yöpaikkaa.

Siihen aikaan ei vielä ollut nettiä, älykännyköitä eikä GPS-laitteita. Matkat tehtiin useimmin puutteellisilla kartoilla ja vavaisilla ohjeilla. Tietä kysyttäessä käytettiin viittomakieltä, jos ei muuten löytynyt yhteistä kieltä.”



Tunnelmakuva vaihteiston nostosta. Nostotalkoiden kuvat: Timo Lehtonen.



Isojokelaisen Aaro E. Mäkelän no. 10, rek. VEA-777, Volvo B58-60/Wiima M300, kov. 1976, bongattiin Särkänniemen pysäköintipaikalla 16.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Matti Rajala.

Entinen nuori muistelee kevättä 1981

TEKSTI HEIKKI LIUKKONEN

Lehden toimitusryhmä yllättyi positiivisesti ja ilahtui vilpittömästi, kun Heikki Liukkoselta tuli tuore, äsken kirjoitettu juttu vuoden ensimmäiseen Hetkun. Heikki muistelee tässä alkuvuottaan ja kevättään 1981.

Tammikuussa olen ylä-asteella 7:llä luokalla. Olen siten saanut uusia oppiaineita ruotsin ja kotitalouden, jota muuten opettaa Pirkko Kala-lahti, lempinimeltään Naatti. Hermostunut jo vanhempi naisihminen, mutta ihmekös, kun tuon ikäisiä koltiaisia opetat vuodesta toiseen tässä oppiaineessa. Eivät ole nämä aineet minun. Mieleeni on äidinkieli, ainakin ainekirjoituksen suhteen, myös Suomen maantiede sekä biologiakiinnostavat.

Siviilipuolella bussien bongauksen lisäksi ikirakkauteni on Tampereen Tappara ja sen menestyminen jääkiekon SM-liigassa. Viialan tammikuu ei tosin paljon uutta bongattavaa tarjoa, vaan samat tutut ja turvalliset bussit kiertävät uskollisesti reiteillään.

Tammikuun 1981 tapahtumina voidaan mainita että Yhdysvalloissa alettiin näyttämään tv-sarjaa Dynastia, ja Ronald Reagan

astui virkaansa Jimmy Carterin tilalle.

Kotimaan merkittävä tapahtuma oli 28.01, kun Poriin matkannut pikajunan törmäsi Hyvinkään Paavolassa väliaikaisella raiteella kivilastissa olleen kuorma-auton kanssa siten, että 5 henkilöä kuoli ja 15 loukkaantui. Tuo onnettomuusjuna oli mallia DM 8 eli tutummin Porkkana, junan kärjessä yksikkö 5001 joka myös joutui poistoon pamauksen seurauksena kuten myös yksikkö 5020.

Tammikuun viimeisenä lauantaina teen bussilla harrastematkan Tampereelle Paunun vakiovuoroja käyttäen. Matka sujuu odotetusti muutoin, mutta kun kirjailien autoja vihkooni ja seuraan bussien kulkua, päättää Valkeakosken Liikenteen kuljettaja, jonka ajoneuvona Autokori Aura Scania HEE-631, ja lähdössä kohta Lempäälän kautta Valkeakoskelle.

Sitä ennen bussin kuljettaja hän käy minulle ilmoittamassa, että turpiin tulee jos en

häivy asemalta. No katson parhaaksi poistua nurkan taakse, että tämä alansa huippuammattilainen lähtee reitilleen – niin rauha palaa.

Helmikuun 14. tätini viettää 40 vuotisjuhlaansa uudehkössä Hotelli Rosendahlissa Pyynekillä. Hän tarjoaa lähisuvulle seisovan pöydän antimet. Tämä oli sitten ensimmäinen ja myöskin viimeinen kerta kun syön kerralla liikaa, että tulee valtava ähky, eli oppi meni päähän. Tässäkin asiassa kanta-pään kautta, sen koomin näin ei ole käynyt.

Kotimatalla tietenkin perheemme Lada poikkeaa bussiasemalle Ratinaan. Sieltä löytyykin nyt Paunun 13, HMX-213, Ajokki 6000, alustana Volvo B10M-65, rekisteröity maanantaina samalla viikolla. Näitä HMX autoja syntyy kevään aikana 5 muutakin, joten se tietää isoja muutoksia 3-tien reitillä Helsinkiin kaluston suhteen.

Tämä samainen 13 päättää päivänsä noin



Pohjolan Turistiauto no. 41, rek. KBS-441, Volvo B58-60, Kutter 8, kov. 1977, nouti matkustajia Särkänniemen pysäköintipaikalta 16.5.1981. Kuva: Tapio Rämö.

14 vuotta myöhemmin Kosken alueella ollessaan Turun vakiovuorolla heittäytymällä kyljelleen – ilman henkilövahinkoja selviään kuitenkin.

Helmikuun 26. ralliautoilija Ulf Grönholm menehtyy yöllisellä harjoituslenkillään Kirkkonummella, kartanlukijanaan Bob Renhström. Molemmat kuolevat, kun he törmäävät aura-autoon, joka on ilman ajovaloja tiellä seisomassa, kun kuski on päättänyt ottaa pienet unet. No se johti näiden rallimiesten ikiuneen.

Maaliskuussa Suomi siirtyy ensi kertaa kesäaikaan muun Euroopan mukana. Huh-tikuussa järjestetään Euroviisut Dublinissa. Suomen edustaja menesty odotetun vai-susti. Myös jääkiekon MM-kisoista jää mi-talit saamatta. Isäni harrastaa lintutiedettä, ja minä apuna. Sesonki on touko-heinä-



Karkkilan Linja no. 12, rek. UKX-655, Volvo B58-60/Kutter 9S, kov. 1979, bongattiin Särkänniemen pysäköintipaikalla 16.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Matti Rajala.



Hämeen Linjan no. 5, rek. HJP-655, Scania BF86S59, kov.1978, ajoi usein Hämeenlinna–Lontila–Toijala vakiovuoroa. Kuva: SLHS kokoelmat/Matti Rajala.



Länsilinjat no. 67, rek. HNK-667, Volvo B10M-60/Ajokki 7000, kov.1981, seisoi tuliteränä parkissa Ratinan linja-autoasemalla 16.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Pekka Rintala.



Soini Hellstenin no. 5, rek. HHH-500, Scania BF8659/Boxer 300, kov. 1976, oli Tammelan asemalla parkissa 17.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Pentti Vuorela.



Keuruulaisen Matka Mäkelän nro 10, rek. XEO-140, Volvo B58-60/Delta 300, kov. 1981, tuli liikennevaloissa vastaan Tammelassa 17.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Pertti Ranta



Linjaliike P. Koiviston no. 10, rek. ISX-69, Sisu BK-84 BO/Ajokki, kov.1972, viihtyi paljon Leningradin-suunnan matkoilla. Kuva: SLHS kokoelmat/Pentti-Olavi Salin.

kuussa, kun isä rengastaa lintuja pöntöistä ja hiekkakuopilta

Esim. Kylmäkoskella oli mainio sora-monttu, nykyisen Tokmannin alueella, jossa oli satoja pesiviä törmäpääskypariskuntia. Näillä reissuilla voi aina jonkun bussinkin bongata. Nyt onkin lähes peräkkäin sata-maa kohti matkalla Liikenne Mäkelän Wiima VHP-953 ja Kainuun Liikenteen Delta 300 eli OHO-775, joka sentään olikin komea näky – auto kantaa numeroa 75.

Sitten koittaa minulle superviikonloppu, se on tuo 16–17.05. Ensin taas isän kanssa linturetki 9-tien varteen. Siellä on meno päällä bussien suhteen. Näemme Mauno Rindellin TOU-504, Delta 100 -korilla, jo kohta perään jo kotimatalla 2 kpl Taivassalon Autoja, ensimmäisenä huippuauto Delta Star, TPB-800, alustana vielä Scanian BR 116. Tosiaanakaan montaa Staria tuolloin ei ollut olemassakaan. Sen perässä yritti pysyä Kutter 8 B-tyyppin Scania, TM-887.

Viikonloppuni jatkuu siten että lähdän Viialasta klo. 17.45 Hämeenlinnan vakiolla Tampereelle, joka kyseisenä lauantaina on auto 60, eli HEX-860. Tätini Liisa on määrä olla bussiasemalla vastassa, ja niin myös tapahtuu. Hänen Kuplansa, HD-106 löytyy aseman parkista, mutta kylläpä löytyy muu-takin – tuliterä Länsilinjojen Ajokki B10M auto 67 eli HNK-667. Enshavainnon teen myös Pukkilan Liikenteen autosta numero 4, UMT-444 eli Kutter 9 Scania BR 116.

Asemalta suuntaamme ensikertaa bus-sien merkeissä Särkänniemeen, ja nähtävää on tosissaan. Hyvä kun nahoissani pysyn. T. Makkosta edustavat Lahti 31 -koriset Scaniat KCO-758 ja KEB-776 sekä Kutter 9, KCO-767 ja Savonlinjalta DELTA 300, MBX-283. Sen rinnalla Karelia-Matkat Kiteeltä Kutter 8 Volvo B58 – minulle tuttu aiemmin tutkimani Koululainen-lehden sivulta, onpa löytö.

Riviä eteenpäin Olli Eteläpään Lahti 10, RBA-535 Scania ja Toimi Vento, myös Lahti 10, RBX-553. Seuraavana Karkkilan Linjan Kutter 9S, UKX-655 – sen olinkin jo bonganut Vihantasalmen kahvilan pihasta heinä-kuussa 1980.

Eipä löydöt tähän lopu. Näen ensikertaa Lohinivan Linjojen auton Lahti 11 korisen, LCK-425, Scanian. Myös Vuorelan Wiima Volvo, RCT-841 säväyttää, kuin myös Sa-resman Kutter 9, MBP-641. Aaro Mäkelän Wiimassa, VEA-777 on tyylä. Siiten saapuu Pohjolan Turistiauton Kutter 8 noutamaan väkeään kotimatalle se on kilviltään KBS-441.

Yöksi tädin luokse Ilmarinkadulle Tam-melaan, ja aamulla kotimatalle. Aamulla linja-auton aseman parkista löytyy se Puk-kilan 4, joka siis on jäänyt yökylään. Mikäs hassua, löydän aseman parkkipaikalta la-pun johon on kirjattu rekisterikilpiä juuri

tämä UMT-444 sekä UMA-208 ja UMX-503 sekä TOV-464. Näitä muita en itse näe. Ihmettelen itsekseni merkkiaiko joku muukin näitä ylös. Kirjoitustyylillä vaikuttaa aikuisen käsialalta.

Asemalla parkissa on Jämsänkosken Liikenteen Kutter 9, XCR-719 sekä Hellstenin Boxer 300, HHH-500. Myös minulle on luvassa Boxer-kytää, kun P. Koiviston Leyland, HHJ-403 aloittaa matkansa kohti Viialaa ja Turku klo. 11.15. Heti toisessa valoristeyksessä vastaan tulee Liikenne Mäkelän, XEO-140, samalla viikolla kilvitetty huippuhieno Delta 300 ja alustana Volvo B58.

Matka Viialaan menee nopeasti Leylandin kiitäessä. Isä on sovittu vastassa, ja lähdemme sitten Valkeakoskelle linturetkelle. Bongaam Pekolan 31, HBN-201, joka on vakiauto reitillä Lahti-Hauho-Valkeakoski, vielä tuolloin B-tyypin Kutter 8. Iltavuorona tuona sunnuntaina Valkeakoskelle ajaa Pekola numerolla 30, joka on Hetku-Scania Kutter 8 myös.

Illaksi Tehtaan kentälle katsomaan Valkeakosken Hakan ja Turun Palloseuran jalkapallomatsia, joten olihan tapahtumarikas viikonloppu. Lisäksi vielä pikkuveljeni Lassi-Matti saapuu Helsingistä, jossa on ollut enonsa ja äitimme kanssa. Hän kertoo minulle omat bussihavaintonsa illan päätteeksi - niin johan ollut markkinat nuorilla bussibongaajilla.

Alkuvuodesta en vielä aavistakaan kuinka moni tuttu bussiyksilö tulee seuraavan vuoden aikana poistumaan omalta reitiltään. Linjaliike P. Koiviston, HPL-93 eli Wiima M-64 Volvo B57-60, vm. 1968 on palvellut niin pyryssä kuin pakkasessa toista omistajaansa jo 12 vuotta, nyt viime vuodet Urjala-Tampere vakiossa tehden 2 kaupunkireisua viikon jokaisena päivänä, kuljettajina Osmo Isotouru eli Osku ja Tarmo Nikander.

Tulevana kesänä sitä ei enää leimata ja se romutetaan kotipihaan. Auton ura kotimaan tilausajoissa oli merkittävä se kiersi kauniin kotimaamme moneen kertaan aina Kolia ja Kaunispäätä myöden kuin myös Savonlinnan oopperajuhlat. Myös Maarianhaminassa tuli vierailtua vielä kesällä 1977 Viialan Marttojen kanssa. Samoin pohjoismaat se kiersi moneen kertaan.

Leningrad kuitenkin oli muiden autojen hommia. Esim. vuoden 1969 Ajokki Scania, HU-704 ja Sisu 1972 eli ISX-69, joka oli kusken kielellä Paskamahuri, viihtyivät paljonkin Lenskin suunnalla. Myöhemmin tietysti kaikki Boxerit etenkin HCU-745 ja HCU-762 eli Sisu BK-84 alustaiset.

Edellä mainittu HU-704 paloi juhannusaattona 1975 Turun moottoritieellä ollessaan pikavuorossa, eli sen tarina päättyi tuona kauniina päivänä. Nuutajärveltä lähti isäntä Aatos viemään HPL-93 sijaisautoksi, eli ei



Askaisten Auto no. 4, rek. TOV-464, Volvo B57/Wiima K200, valm. 1979, oli mainuttu lapussa, joka löytyi Tammelan linja-auton aseman parkista 17.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Matti Rajala.



Mauno Rindell, rek. TOU-504, Scania BR86S64MA/Delta 100, kov. 1977 (aikaisempi Someron Linja), bongattiin lintujen rengastusretken aikana 9-tiellä 16.5.1981. Kuva: Tapio Rämö.



Lohinivan Linja no. 16, rek. LCK-425, Scania BF86S59A/Lahti 11, kov.1978, bongattiin Särkänniemen pysäköintipaikalla 16.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Matti Rajala.



Väinö Paunu, no. 60, rek. HEX-860, Volvo B58-60/Ajokki 5000B, kov. 1975, oli Hämeenlinna-Viiala-Tampere vakiovuorossa lauantaina 16.5.1981. Kuva: SLHS kokoelmat/Olavi Horkamo.



T. Makkosen no. 58, rek. KCO-758, Scania BF86S59A/Lahti 31, kov. 1979, bongattiin Särkänniemen pysäköintipaikalla 16.5.1981. Kuva: Tapio Rämö.



Salorinteen liikenteen nro 4, rek. EXR-92, Sisu B-84/Autokori Aura, kov. 1970 (aikaisempi Someron Linja) oli totutusta liikenteestä poistuvia autoja. Kuva: SLHS kokoelmat/Tauno Hyytiä.



Valkeakosken Liikenne no. 16, rek. HKK-616, Leyland PSU3A-2L/Autokori Airisto, kov. 1971 (aikaisempi Someron Linja), oli totutusta liikenteestä poistuvia autoja. Kuva: SLHS kokoelmat/Tauno Hyytiä.



Nuutajärveläisen Linjaliike P. Koiviston no. 9, rek. HPL-93, Volvo B57-55/Wiima M-64, kov.1968, sai juhannusaatonna 1975 toimia sijaisautona. Kuva: SLHS kokoelmat/Pekka Rintala.

oikein perheyhtiön juhannusjuhla mennyt toivotulla tavalla.

Myös pitkään samaista pikavuoroa Turku-Loimaa-Tampere pitempään ajanut legendaarinen Lahti 10 eli HAP-139, Leyland oli luopumassa tehtävästään ja elokuussa siihen tulisi aivan uusi Sisu BK-84 korinaan Lahti 31, kilvin HNT-117. Toisena tätä yhteistä pikavuoroa ajoi Lauttakylän Auto, heidän vakiautonsa oli matala Kutter 9, TAL-117, ja alustana Volvo B58-60. Sekin oli kesän 1981 muualla, ja siitä tuurasi Kutter 8 korinen TAL-128, myöskin mahuri-Volvo.

Myös Valkeakosken Liikenteen Autokori Leylandien aika rupesi käymään vähiin. Auto 16, HKK-616 näkyi vielä usein. Muita näkyi jo vähemmän. Nro 21, HKK-421 taisi ajaa Hauhoa ja Hämeenlinnaa. Kesään 1982 mennessä taloon tuli peräti viisi uutta Hetku-Scaniaa Ajokin korilla.

Myös Salorinteen Aurat, EXR-92 ja EXD-93, alustaltaan Sisuja mallia B-84, entisiä Someron Linjan autoja vuodelta 1970. Niitä ajoivat Aarnon pojat, joita oli kolme. Seuraavaksi autoksi tuli Somero-taustainen Lahti 10 Leyland, kilvin TAI-46. He ajoivat siis reittiä Lauttakylä-Toijala jokapäiväisesti kaksi kertaa molempiin suuntiin.

Toijalassa näki myös Hämeen Linjan Hämeenlinna-Lontila-Toijala vakiovuoron, jota ajoi Tauno Lehtimäki, auton tuolloin Lahti 20 Scania BF111 eli HJP-655. Myös Paunun ikimuistoinen sarja vuodelta 1974 sisälsi kahdeksan 48 paikkaisia Ajokki 5000 mahuri-Volvoja.

Tietty oli sekin poistuva minun näkökentästäni, sillä 1976-1977 olivat tulossa tilalle sekä Tampere-Hämeenlinna että Turku-Forssa-Tampere vakioillekin. Noista kahdeksasta 1974 käyttöön otetuista autoista peräti seitsemän tarpoi päivittäin Viialan läpi vuosina 1979-1981, vain 51 HCC-651 seisaili muualla.

Tampereelta starttasivat autot 46 ja 30 sekä 33 Hämeenlinnaan. Nämä viimeksi mainitut identtisiä, joskin vuona 1975 käyttöön otettuja. Autot 44 ja 52 lähtivät aamuisin Hämeenlinnasta, eli tällä ajosarjalla mape tarvittiin viisi eri autoa, ja lauantaisin saattoi bongata kuusi autoa, kun Hämeenlinnasta lähtevä noin 16.30 oli lauantaisin sellainen kierto, että sitä ajoi Tampere-Lah-ti-linjan vakiauto.

Tuolloin 1981 vuoroviikoin se oli auto 58 tai 60. Turku-Tampere-Forssan -reitit autot starttasivat joko Turusta tai Forssasta, autoina 27 ja 28 sekä 29 ja 45. Illan viimeisen vakion Turusta ajoi pikavuorokaluksen 62 ja 63, vuoroiloin eli reitin autotarve joka päivä oli viisi autoa.

Hyvää kevään alkua kaikille lukijoille, tässä nyt oli varmaan tuttuakin tarinaa, mutta ei kait se kertaaminen aina niin pahaksi ole.

SLHS

NÄIN LIITYT SLHS:N JÄSENEKSI!

Kätevimmin voit liittyä jäseneksi seuran nettisivujen (www.slhs.fi) kautta.

- Jäsenyysoiossa on hakemuslomake, jonka voit täyttää sähköisesti. Suosittelemme tätä tapaa, joka on käsittelyn kannalta nopein.
- Lomakkeen voi myös tulostaa ja täyttää käsin sekä postittaa osoitteeseen: SLHS, Tampereentie 14, 38600 Lavia
- Jäsenyyttä voi hakea myös vapaamuotoisella kirjeellä, jossa hakijan nimi, osoite, synt. aika (ilman henkilötunnusta) sekä puhelinnumero ja/tai sähköpostiosoite.

JÄSENMAKSUT VUONNA 2022

Henkilöjäsenet 40 € Nuorisojäsenet 20 €
Puolisojäsenet 20 € (25-vuotiaat sekä sitä nuoremmat)
Kannatusjäsenet 150 €

MUISTA ILMOITTAO OSOITTEENMUUTOS

Oletko muuttanut? Osoitteenmuutos kannattaa hoitaa heti. Suosittelemme osoitteenmuutoksen tekoa sähköisesti palvelussamme osoitteessa: www.slhs.fi, josta löytyy lomake tätä varten. Pakollisia kenttiä lomakkeessa ovat: nimi, vanha osoite, uusi osoite ja mistä lähtien uusi on voimassa. Jäsennumeron löydät jäsenkortistasi. Sähköisellä lomakkeella tiedot siirtyvät välittömästi jäsenrekisterin ylläpitäjälle. Osoitteenmuutoksen voi ilmoittaa myös postitse.

POHJOLAN LINJA-AUTOHISTORIALLISET SEURAT

NORJA Rutebilhistorisk Forening (RHF) Rutebil www.rhf.no	RUOTSI Svenska Omnibusförening (SVOF) Färdskrivaren www.omnibuss.se
TANSKA Bushistorisk Selskab (BHS) Busbladet www.bushistorisk-selskab.dk	SUOMI Suomen Linja-autohistoriallinen Seura (SLHS) Hetku www.slhs.fi

KERRO MEILISI MEILLE

SLHS kehittää viestintätapojaan, jotta jäsenistöä pystytään palvelemaan parhaalla mahdollisella tavalla. Sähköposti on tiedottamisessa moderni, edullinen ja tehokas. SLHS:n tiedossa on valitettavan vähän jäsenten sähköpostiosoitteita. Toivomme, että jäsenet ilmoittaisivat osoitteensa joko aluepäälliköille tai jäsenrekisterin ylläpitäjälle:

JÄSENREKISTERI: Transteknia Oy / Jouko Nykänen
TIIhenkatu 13, 15610 LAHTI
slhs.posti@gmail.com

Rekistereistä ja sivunumeroista

HANNU LAITINEN

Usealla Linja-autoyhtiöllä on tapana ollut numeroida autonsa järjestysnumeroin. Suurin syy lienee ollut yksilöidä autot, jotta olisi helpompaa tunnistaa monesta saman merkkisestä ja näköisestä juuri se, joka tänään menee huoltoon tai lähtee linjalle. Numero oli lyhyt ja helpommin muistettava kuin rekisterinnumero. Pienemmissä yritysissä numeroiden käyttö ei ollut niin tarpeellista, autot olivat useimmiten sen verran erilaisia ja eri ikäisiä, että ne tunnettiin jo kaukaa esimerkiksi ulkonäöstä. Sivunumeron paikka oli yleensä maalatun nimen yhteydessä auton etuosassa, joissakin isoissa yhtiöissä numero maalattiin myös bussin taakse.



Tyypillinen liikennöitsijän nimi ja sivunumero ennen kuin koritehtaat alkoivat käyttää kukin omaa fonttia tai yrittäjä isompaa nimeä. Kuva: Matti Rajala



Tämän Margareta Wikströmin Wiima/Scanian sivunumero on 45, vaikka sitä ei vielä 1970-luvulla maalattukaan autoon. Kuva: Matti Rajala

Yleisin käytäntö oli numeroida linja-autot ostojärjestyksessä, kuitenkin siten, että poistuneet numerot täydennettiin uusilla autoilla. Tiedän vain yhden isomman yhtiön, joka numeroi autonsa kronologisessa järjestyksessä, eikä täydentänyt poistuvia sivunumeroita. Margareta Wikströmin (Kirkkonummi) autot numeroitiin 1960-luvun alkuvuosista alkaen yhtäjaksoisesti numeroon 99 asti ja sen jälkeen aloitettiin numerosta 51 uudelleen. Pienen poikkeuksen teki Albin Stergiltä tulleet käytetyt bussit, jotka numeroitiin lähiaikoina poistuneiden numeroille. Uusi sarja loppui numeroon 60, kun yhtiö myytiin Pohjolan Liikenteelle.

Lauttakylä Auto on numeroinut autonsa alusta alkaen. Sivunumero ja rekisterinnumero "yhdistettiin" vuonna 1962, ensimmäinen numero oli 68 (TDX-68). Vuonna 1972 varattiin koko TAL-sarja numerosta 100 numeroon 199. Satakunnan Liikenne oli jo vuodesta 1936 "saanut" T-rekisterin pieniä numeroita ja 1950-luvun vaihteen rekisteriuudistuksen jälkeen periytyi TA-100 -sarja Satakunnan Liikenteelle. Sivunumerot eivät kuitenkaan vastanneet noita rekisterinumeroita muutamaa sattumaa lukuunottamatta. Viimeisen TA-180 kilven sai niinkin myöhään, kuin lokakuussa 1970 Ajokki/Volvo numeroltaan 39. Sitten pääosin vuosittain sai Satakunnan Liikenteen bussit samoilla kirjaimilla alkavat rekisterit, ei kuitenkaan yhteyttä sivunumeroon vieläkään. Vuonna 1980 alkoi monelle tutuksi tullut TOB-alkuisten kilpien sarja. Ensimmäinen oli TOB-160 ja nyt myös sivunumero oli 60. Tällä TOB-100 -sarjalla rekisteröitiin Satakunnan Liikenteen bussit vuoteen 1988 asti.

Tätä sivunumero/rekisterinnumero -yhdistelmää ovat käyttäneet useat linja-autoyrittäjät. Suurimmista yrityksistä mainittakoon Oy Liikenne Ab ja Savonlinja, joiden

rekisterit eivät viitanneet sivunumeroon. Tosin 1960-luvun puolenvälin jälkeen Savonlinjallakin noin viisi vuotta sivunumerot olivat yhtä rekisterin kanssa.

Bussidatan kalustolistoista on helppo todeta erilaisia yhteyksiä rekisterien ja sivunumeroiden suhteen. Sieltä näkee myös muunlaisia yhteyksiä. Jossain vaiheessa yhtiöiden autoja on rekisteröity erilaisiin sarjoihin. On 100, 200, ... tai 111, 222, 333, Näistä mainittakoon ainakin Lehtimäen Liikenne, jossa 1960-luvun lopulla alkoi tulla ykkösrekistereitä ja sen jälkeen tasasatasia ja kolme samaa numeroa. Åbergin Linjalla tuli yhdeksän bussia peräkkäin tasasatasia ja sen jälkeenkin vielä muutama. Lähes kaikki torniolaisen Pentti Nurmisen bussien rekisterikilvet loppuivat nolnaan.

Bussiharrastajille löytyy myös muutamien yhtiöitten rekistereistä muuta tietoa autoista. Vainion Liikenteen autojen ensimmäinen rekisterinumero paljastaa vuosimallin tyyliin TKK-624 on vuodelta 1976. Vuosikymmen jää katsojan arvattavaksi. Käytäntö alkoi 1973 ja loppui rekisteriuudistukseen 1989. Sivunumeron yhteys Vainiolla jatkui tämänkin jälkeen.

Someron Linja myi autojaan eteenpäin 5-8 vuotiaina, maaseudulle ilmestyneet uudelleen maalatut T-kilpiset bussit tunnistuivat helposti entisiksi Somerolaisiksi, kun kilven ensimmäinen numero oli seitsemän. Sivunumero on Someron Linjalla selvinnyt rekisteristä 1959 alkaen. Kumpikin käytäntö loppui 1989 vuoden alussa.

Mielenkiintoinen on myös Oululaisen Alamäen seikkailut rekisterimaailmassa. Jo 1930-luvulla oli numero kahdeksan useammassa kilvessä, 50-luvulla alkoi tulla pelkkää kuutosta ja sen jälkeen pitkään rekistereitä, jotka nekään eivät näyttäneet sattumakilviltä. Vielä 2000-luvulla näyttäisi olevan yritystä sovittaa sivunumeroa yhteen rekisterin kanssa. Hetku 4/2014 takakannen Scania-mainoksessa kerrotaan historia Kari Väisäsen rekisterinumerosta 578, joka esiintyi parinkymmenen bussin rekisterissä.

Ruohosen Liikenteen autojen rekistereissä esiintyi varsinkin 1970-luvulla usein numerot 3,6 ja 9 eri versioina. TLO:n jäsenten busseja pystyi tunnistamaan rekisterinumeroiden avulla, sillä joillakin isännillä oli omat suosikkinumeroita. Esimerkkinä mm. Jalosen numero oli 1960-luvulla 2, mm. ENO-2, TUK-2 ja TJJ-2. Randellin autojen rekisterit loppuivat pääosin numeroon 77, tai ainakin seiska oli rekisterissä viimeisenä. Tähän oli yksi poikkeus vahvistamassa sääntöä, Åke Jalolta 1964 ostettu EYI-12. Reunanen & Lehmus suosi numero 1 viimeisenä, ei tosin aivan täydellinen sarja. Mikko Rindellin numerot oli kakkonen ja



Lehtimäen Liikenteellä rekisterit olivat vuodesta 1966 vuoteen 1989 erilaisia tasalukuja pienin poikkeuksin. Ensimmäinen oli yhdeksän rekisteriä loppuen ykköseeseen, sitten tasasatasia tai kolme samaa numeroa. Kuva: Pentti Vuorela



Entinen Someron Linjan Lahti 31/Volvo Veikko Nisulalla. Rekisteristä ja korimallista voi auton yhdistää aiempaan omistajaan. Kuva: Hannu Laitinen



Turun Linja-autoilijain Osuuskunnan (TLO) autoissa ei pääsääntöisesti ollut numeroita ei yrittäjän nimeä. Rekistereissä oli kuitenkin erilaisia yhtenäisyyksiä, joista tarkkasilmäisimmät tunnistivat yrityksen. Kuvassa Randellin Delta/Scania. Kuva: Ari Määttänen

nolla eri yhdistelminä. Kaino Laine suosi numeroa 68, Tapio Leskisen uutena hankkimien rekisterit loppuivat numeroon 99. V. Nyholmin rekistereissä esiintyy ensin 80 ja sitten 81 yllättävän usein. Tässä oli vain pientä pintaraapaisua aiheesta, jokainen Teistä lukijoista voi etsiä näitä mieltymyksiä rekistereihin nettiosoitteesta: bussidata.fi

Tämän mahdollisuuden vaikuttaa rekisterinumeroiden valitsemiseen lopetti pitkälti rekisteriuudistus vuoden 1989 alussa, jolloin läänintunnukset jäivät historiaan. Tuolloin myös tietävästi annettiin sillo-

sesta Autorekisterikeskuksesta (ARK) ohjeistus katsastuskonttoreille, että rekisterit jaetaan järjestyksessä, eikä valintaa sallita. Tätä ei kuitenkaan kaikilta osin noudatettu jokaisessa rekisterien jakopaikassa. Pääosin autot ja myös bussien alustat saivat rekisteritunnuksen jo satamassa, maahantuonnin yhteydessä. Jotkin yritykset luopuivat tuolloin yhdistämästä rekisteriä ja sivunumeroa tai siihen tuli ainakin hetkellinen katkos. Esimerkkinä tästä oli Lähilinjojen ensimmäinen uudistuksen jälkeen hankittu Wiima/Scania AFA-302, joka sai kuitenkin si-

vunumeroksi 26. Koiviston Auto -yhtymälle myynnin jälkeen Lähilinjoille tuli kyllä vielä muutama yhdistelmä, mutta se olikin sitten eri juttu. Nyt näyttäisi aika hyvin saavan sivunumeroon sopivia rekistereitä ja isommat yhtiöt käyttävätkin sitä ainakin uusien bussien rekisteröinnin yhteydessä.

Linja-autoissa näkee myös ostettuja rekisterikilpiä. Määrätyin ehdoin voi hankkia kilvet haluamallaan numero kirjain yhdistelmällä – jos tunnusta ei ole jo käytössä. Suosituimmat tunnukset ovat isännän tai yrityksen kirjaimet ja täytetty vuosiluku.

Suomessa rekisteritunnukset voidaan hyvin karkeasti jakaa neljään jaksoon:



1920 – 1949

Aluksi jokainen lääni sai oman alkukirjainen pääasiassa läänin nimen mukaisesti, paitsi Helsinki, joka sai A-kirjaimen. Kirjaimia oli vain yksi ja numeroita tarpeellinen määrä, lopulta viisikin numeroa. Kilven pohjaväri vaihtui vuosittain, pariton vuosi valkoinen kilpi ja musta teksti, parillinen mustalla pohjalla valkoinen teksti. Lisäksi kilvessä oli vuosiluvun kaksi viimeistä numeroa.



1949 – 1972

Toinen vaihe oli kaksi kirjainta ja kolme numeroa. Myöhemmin kolme kirjainta ja kaksi numeroa. Edelleen läänin kirjain ensimmäisenä.



1972 – 1989

Kolmas vaihe oli valkoinen, heijastava kilpi, jossa kolme kirjainta ja kolme numeroa, edelleen läänin kirjain ensin.



1989 –

Nykyinen järjestelmä ei tunne enää läänin tunnusta – eihän ole läänejäkään. Kirjaimia ja numeroita on edelleen kolme kumpaakin. Ennen käyttämättömiä kirjaimia otettiin käyttöön. Vuonna 2001 tuli EU-kilpi.

Näistä rekisterikilpien koukeroista löytyy netistä Kimmo Nylanderin perusteellinen selvitys osoitteesta: kooen202.com



Muistokirjoitus *Nekrolog, Caj Ström*

**Kaj Thorvald Ström, s. 30.8.1946 – k. 7.11.2021,
oli koko elämänsä kirjoilla Helsingissä.**

Kaj käytti nimessään mieluummin kirjoitusmuotoa Caj. Hän valmistui vuonna 1965 Helsingin teknillinen ammattikoulun konepiirustuksen ammattikurssilta. Saman vuoden syyskuussa hän tuli Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab:n / Oy Wiima Ab:n palvelukseen piirtäjäksi. Työtehtäviin kuului alkuun korikehikkorakenteiden, ohutlevyvalmistusten ja varusteiden suunnittelu. Hän laati myös linja-autojen painolaskelmia.

1966-67 Caj suoritti asepalveluksensa, valmistuen RUK:ista reservin upseeriksi. Vuonna 1971 hän siirtyi Wiimalla pariaksi vuodeksi tuotannon rationalisointitehtäviin, toimien tehtaana "kellokallena". 1973 seurasi runsaan parin vuoden jakso huoltotarkastajana. Suurimpina asiakkaina olivat kaupunkien liikennelaitokset, sekä kotimaassa että Ruotsissa, joiden reklamaatioiden käsittelystä hän silloin vastasi.

Kielitaitonsa ansiosta hän siirtyi alkuvuodesta 1976 koritehtaan linja-automyyjäksi muiden pohjoismaiden alueille. Tässä tehtävässä hän toimi käytännössä lähes Carrus Wiiman koritehtaan lopetukseen saakka, viimeiset vuodet Volvo Bussar AB:n Ruotsin linja-auto markkinaorganisaation ohjeistuksessa.

Caj'n siirryttyä eläkkeelle 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen aikana, ruotsalaiset linja-autoasiakkaat jäivät kaipaamaan heille tuttavallista, järjestelmällistä, tarkkaa ja tunnollista linja-automyyjää. Häntä arvostettiin erityisesti ehdotuksistaan linja-autojen ratkaisuihin, jotka osoittivat hänessä taiteellisen suunnittelijan kykyä.

Aikaisemmin Caj'n harrastuksiin kuului ratsastaminen ja valokuvaaminen. Eläkkeellä hän vietti aikansa enimmäkseen mökillään Joutsassa Frida-koiransa kanssa, syntyvien lintujen tarkkailuun ja koiraharrastukseen.

Viime vuosina Caj kiinnostui linja-autokoriteollisuuden historian tutkimuksesta. Toisen sukupolven korinrakentajana hänellä oli juurensa teollisuudessa. Jo hänen isänsä teknikko Thorvald Ström toimi työelämässä Oy Autoteollisuus Ab:n, Oy Linjakori Ab:n ja Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab:n suunnittelijana. Caj'n äidin sisko oli avioitunut Linjakorin omistajan Umberto Casagranden kanssa, joka myös oli Caj'n kummisetä.

Cajlla oli kolme aikuista tyttärtä, jotka surevat isänsä poismenoa, kuten myös me linja-autoharrasteystävät.

Tom Rönnberg (ystävä ja aikaisempi kollega).

**Kaj Thorvald Ström, f. 30.8.1946 – d. 7.11.2021,
var hela sitt liv skriven i Helsingfors.**

Kaj föredrog sitt namn skrivet i formen Caj. Han tog år 1965 examen vid Helsingfors tekniska yrkesskolas studielinje för maskinritare. I september samma år började han arbeta hos Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab / Oy Wiima Ab som ritare. Arbetsuppgifterna bestod av konstruktion av karosseristrukturen, plåtdetaljer för produktionen och bussars utrustning. Han sammanställde även viktberäkningsunderlag för bussar.

Caj tjänade sin värnplikt 1966-67 och hemförlovades som officer i reserven. Från 1971 arbetade han ett par år med produktionsrationalisering. Som uppgift hade han att uppmäta tider för de olika arbetsmomenten i produktionen. Efter det följde en period av drygt två år som serviceinspektör med handhavande av reklamationssuppgifter. De största kunderna var på den tiden de kommunala trafikverken både i hemlandet och i Sverige.

Tack vare sina språkkunskaper flyttade han i början av 1976 att sköta om försäljningen av karosserier till de övriga nordiska länderna. I denna roll arbetade han praktiskt taget fram till nedläggningen av karosfabriken Carrus Wiima, de senaste åren tillhörande Volvo Bussar AB:s svenska marknadsorganisation.

Efter att Caj gick i pension under 2000-talets första decennium saknade de svenska busskunderna sin bekanta, systematiska, punktliga och samvetsgranna bussförsäljare. Han var särskilt uppskattad för sina förslag på kombinationer som visade på en konstnärlig formgivares förmåga.

Till Caj's tidigare hobbyer hörde ridning och fotografering. Efter pensioneringen tillbringade han sin tid mest på sin stuga i Joutsa med hunden Frida, där han ägnade sig åt fågelskådning och hundhobbyn.

På senare år intresserade Caj sig också för busskarosseribranschens historia, där han hade sina rötter. Han var en andra generationens karosseribyggare. Redan hans far tekniker Thorvald Ström arbetade som konstruktör vid Oy Autoteollisuus Ab, Oy Linjakori Ab och Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab. Caj's moster var gift med Linjakoris ägare Umberto Casagrande, som också var Caj's gudfar.

Caj hade tre vuxna döttrar som nu sörjer sin fars avgång, liksom också vi bussentusiaster.

Tom Rönnberg (vän och f.d. kollega).

Citybus Oy / LS-Liikennelinjat Oy, Turku.

Tammikuussa luovutettiin yhtiölle uusi Volvo 7900E-sähköbussi. Tämä Föli-väreissä oleva auto sai numeron 235 ja rekisterin XPT-687.



LS-Liikennelinjat Oy:n tammikuussa 2022 Turun Föli-liikenteeseen käyttöönotettava Volvo 7900E. Kuvassa vasemmalta Citybus Oy:n Tapani Prättig ja Juha Virtanen. Kuva: Jari-Pekka Karhu.

Tammelundin Liikenne Oy, Helsinki.

Uusia Yutong E15-sähköbussseja rekisteröitiin marraskuussa yhtiön nimiin. HSL-liikenteessä palvelevat autot saivat numeroikseen 15-18 ja rekisterit kulkevat samassa järjestyksessä sarjassa KUC-435...438.



Tammelundin Liikenteen # 18, KUC-438, Yutong E15-telisähköbussi. Kuva: Kari Kämäräinen.

Valkeakosken Liikenne Oy, Valkeakoski.

Joulukuun lopulla luovutettiin yhtiölle uusi Volvo B11R/9700H UG, joka sai rekisteritunnuksen RUP-916.



Valkeakosken Liikenteen toimitusjohtaja Heini Ojala ja ajomestari Vesa Laitinen vastaanottivat joulukuussa 2021 uuden bussin. Kuva: Jani Kangasmäki.

J. Vainion Liikenne Oy, Salo.

Viime lehdessä uutisoitujen Volvojen lisäksi on tullut samanmoinen 8900LE-teliauto myös numerolle 25. Tämän yksilön rekisteritunnus on ETO-275.

A. Lamminmäki Oy, Parkano.

Kalusto päivittyi marraskuussa kolmella yksiköllä. Ruotsista tuli MB Sprinter/Altas Multiline-pikkubussi vuodelta 2013 (LRA-250). Norjan tuonteja ovat vuoden 2011 Volvo B12B/9700S NG (LRA-251) ja Volvo B7R/8700 (GOO-211) vuodelta 2010.

Härmän Liikenne Oy, Alahärmä.

Helmikuun alussa rekisteröitiin Härmän Liikenteelle kaksi uutta MB Sprinter -pikkubussia. Numerolle 2, kilvin ZOC-202, MB Sprinter 516CDi. Pikku-Häjäksi nimetyssä autossa on 23 paikkaa ja Autometin korityö. Numerolle 19, kilvin ZOC-219 tuli muutoin samanlainen MB Sprinter, mutta EVM:n korityöllä, 22-paikkainen auto sai nimekseen Jukuripoika.



Härmän Liikenteen # 19, Jukuripoika. Kuva: Janne Saanio

Tilausliikenne Atro Vuolle Oy, Ylöjärvi.

Lokakuun loppupuolella tuli taloon vuoden 2017 Volvo B11R/9700H UG. Tämä hopeinen tilausajobussi sai rekisteritunnuksen RUP-881.

Porin Linjat Oy, Pori.

Joulukuussa rekisteröitiin yhtiölle kaksi uutta Iveco Rosero-pikkubussia, jotka saivat rekisterit XPT-693 ja XPT-694.

Mantelan Liikenne Oy, Korttesjärvi.

Tammikuun hankinta on vuoden 2012 Scania K440/OmiExpress 340, jonka rekisteritunnus on GOO-959.

Ingves & Svanbäck Ab, Närpes.

Viime vuonna tuli Ruotsista kaksi Volvo B11R/9700S UG-teliautoa vuodelta 2013, jotka saivat numerot 51 (YKO-675) ja 53 (GOO-886). Hollannista tuotiin tänä vuonna kolme vuoden 2015 Volvo B11R/9700H UG-bussia, jotka saivat numeroikseen 59 (IOT-462), 60 (IOT-460) ja 61 (IOT-461).

Martti Laurila Oy, Valkeala.

Uusia MB Sprintereitä tuli taloon kaksin kappalein alkuvuodesta. Tammikuinen MB 516CDI/Altas Cityline-palvelubussi sai kilvet XPT-686. Helmikuussa rekisteröitiin vielä MB 519CDI/Avestark-korityöllä tunnuksin FOT-871.

Liikenne Seppälä Oy, Mäntsälä.

Marraskuussa rekisteröitiin yhtiön nimiin uusi Volvo B11R/9700H UG tunnuksin FOY-646.



Liikenne Seppälän Volvo 9700 / matkustamo.
Kuvat: Jari-Pekka Karhu.

Jyväskylän Liikenne Oy, Jyväskylä.

Numerolle 716 tuli Norjasta Volvo B11R/9700S UG vuodelta 2013. Auton rekisteritunnus on ZNR-674.

Soisalon Liikenne Oy, Varkaus.

Marraskuun puolivälissä rekisteröitiin yhtiölle uusi MB Sprinter Altas-pikkubussi. Tämä matalalattiainen palvelubussi sai numeron 7 ja rekisterin LPV-863.

E. Rantanen Oy, Joutseno.

Linjaliikenteeseen tuli tammikuussa oikein pirteän keltainen vuoden 2012 Volvo B9R/9700S NG tuplakeskiovellä. Norjasta tuodun auton rekisteritunnus on SZF-828. Emoyhtiö Kymen Charterlinen nimiin tuli viime vuoden marraskuussa Ruotsista vuoden 2015 Scania OmniExpress 360-teliauto, joka sai kilvet IZL-952.

Tilausliikenne M. Kumpula,

Vihanti. Norjasta tuli joulukuussa vuoden 2007 Volvo B12M/9700H NG-charterbussi. Auton tunnistaa kilvistä LPV-869.

TP Jousmäki Oy, Soini.

Yhtiön kalustoon liittyi tammikuussa Volvon turistibussien rinnalle Volvo B7R/8700 vuodelta 2010, joka sai rekisterin XPT-661. Tämä koulukyytiauto tuotiin Suomeen Norjasta.

Linjaliikenne Muurinen Oy, Turku.

Numeron 117 (JMG-220) sai Norjasta tuotu vuoden 2014 Volvo B8R/8900LE-telikaturi.

Kemin Taksipalvelu Oy, Kemi.

Musta Volvo B12B/9700H NG vuodelta 2010 löysi tiensä yhtiön riveihin tammikuun puolivälissä. Auton rekisterikilpiin on painettu tunnuksiset ETX-263.

Saaga Travel Oy, Kempele.

Joulussa liittyi yhtiön kalustoon Scania K440/OmniExpress 360-teliautot. Auto saivat rekisteritunnukset SZF-834 ja SZF-858.

Ylitähti Oy, Kuru.

Joulukuinen hankinta on vuoden 2012 Scania K440/OmniExpress 360-teliauto rekisteriltään SZF-833.

Orajärven Bussit Oy, Keminmaa.

Ruotsin tuonti Volvo B12M/9700HD-teliauto vuodelta 2004 sai suomalaiset kilvet IZL-942.

KUTSU

SLHS KEVÄTKOKOUS

Suomen Linja-autohistoriallisen Seura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään

LAUANTAINA 9.4.2022, KLO. 13.00
TIELIIKENTEEN ERIKOISMUSEO
MOBILIASSA

Kustaa Kolmannen tie 75, Kangasala

Kokouksessa käsitellään sääntömääräisten asioiden lisäksi Hetku 1-2022 pääkirjoituksessa mainittua ehdotusta yhdistyksen hallinnon valintavan kehittämisestä. Kokoukseen voi osallistua myös virtuaalisesti.

Osallistumisohjeet ja ilmoittautumisaikataulu julkaistaan seuran nettisivulla.

Suomen Linja-autohistoriallinen Seura r.y.
Hallitus

MOBILIA-PALKINTO JUSSI JÄPPISELLE: VIIMEISEN KESÄN MAISEMAT IHASTUTTIVAT

UUDEKSEN 2022 TIELIIKENNEHISTORIAN MOBILIA-PALKINTO on myönnetty teokselle Viimeisen kesän maisemia. Aikamatkailua Suomessa 1939–2019 (Atena 2019). Värikuvamatka halki historiallisen Suomen on graafinen suunnittelija, tietokirjailija ja valokuvaaja Jussi Jäppisen taidonnäyte.

1980-luvulla Jussi Jäppinen koosti Saksasta löytyneet vanhat Hans Wagnerin kuvaamat väridiat yhtenäiseksi teokseksi. Wagner kiersi kesällä 1939 Suomessa kuvaamassa olympialaisten tulevaa isäntämaata. Toisen maailmansodan vuoksi olympialaiset kuitenkin peruttiin, ja kuvat hautautuivat vuosikymmeniksi arkistoon. Kesällä 2019 Jäppinen kiersi reitin uudelleen ja selvitti, miten Suomi on muuttunut 80 vuodessa. Samalla hän ikuisti uudet maisemat vanhojen rinnalle.

Silta menneestä tähän päivään

Kulkeminen ja ympäristön tarkkailu on aina kiinnostanut Jussi Jäppistä. Lisäksi hän on useimmissa teoksissaan rinnastanut menneisyyden ja nykyisyyden. Jäppisen mukaan keskeiset suomalaisuuden symbolit, kuten Kuopion torin tunnelma tai Koli, olivat helppoja kuvata. Välillä haasteeksi muodostui kasvillisuuden tai rakentamisen lisääntyminen. Suurin konkreettinen muutos oli kuitenkin se, että osa Wagnerin kuvauskohteista ei kuulunut enää Suomeen.

– Rajamuodollisuudet, epävarmat ennakkovaraukset, kielimuuri, kielletyt paikat ja aikatauluongelmat estivät vierailun joissakin kohteissa, Jäppinen kertoo.

Kunnioitus 1930-luvun autoilijoita kohtaan kasvoi, kun Jäppinen ajeli pitkin asfaltteita ladattavalla Toyota Priuksellaan.

– Hans Wagnerilla oli hyvä tuuri, sillä kesä 1939 oli aurinkoinen. Se näkyy myös kuvissa. Sateenliejuiset hiekkatiet jäivät yhtä tapauksista lukuun ottamatta häneltä kokematta, Jäppinen toteaa. Hän toivoo, että joku tekisi vastaavan kierroksen vuonna 2099 ja saisi todistaa, että maailma on 80 vuodessa muuttunut hyvään suuntaan.

Palkintolautakunta luonnehti Jussi Jäppisen teosta yleväksi ja visuaalisesti upeaksi kirjaksi, joka kuvaa ansiokkaasti myös Suomen liikenteen historiaa. Tuomaristo kiinnitti huomiota siihen, että myös kesä 2019 oli tavallaan viimeinen, kesä ennen koronaa.

– Se luo kahden kesän välille sattumalta sillan, joka antaa kirjalle lisää ajankestävyyttä.



”Tuntsa” sai kunniamaininnan

Tuomaristo huomioi kunniamaininnalla Jussi Muotialan teoksen Pappa-Tunturista Tigeriin (Alfamer 2020). Perusteellista teosta tervehdittiin ilolla, sillä aihe oli monelle tuulahdus omasta nuoruudesta. Tunturi-mopon katsottiin ansaitsevan oman historian.

– Seikkaperäinen pläjäys rakastetusta Tuntsasta, kirjaa kuvattiin.

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimi Suomen historian

dosentti Marko Tikka ja jäsenenä olivat FT Tiina Miettinen, toimituspäällikkö Harri Domonyi, asiantuntija Jarmo Koistinen sekä ajoneuvoharrastajat Juha Hämäläinen ja DI Juhani Intosalmi. Kilpailuun osallistui kaikkiaan 16 eri teosta.

Puheenjohtaja Marko Tikka huomioi, että viime vuosina kilpailuteoksissa on korostunut elämyksellisyys: matkustaminen kokemukseksi ja kokemuksiin liittyneet muistot.

– Tämä kehitys on laventanut liikennehistoriallisen kirjan luonnetta laajempaan käyttäjäsuuntaan. Liikennehistoria ei ole vain teiden rakenteita, teknisiä laitteita, erilaisten kulkuvälineiden malleja ja teknistä tietoa, vaan myös kokemus, hän korostaa.

Mobilia säätiö jakaa 4 000 euron arvoisen tieliikennehistorian Mobilia-palkinnon joka toinen vuosi. Tavoitteena on edistää korkealaatuisen historiatiedon tuottamista, kansantajuistamista ja julkaisemista tieliikenteen alalta. Palkinnon lahjoittavat Mobilia säätiön taustayhteisöt.

Lähde: Mobilia museon tiedote.





Helsingin Bussiliikenteen tilaamista busseita 19 kpl ovat Volvo 7900EA -nivelbusseja. Kuvassa talvella 2021 Suomessa vierailut esittelybussi.

HELSINGIN BUSSILIIKENNE VALITSI VOLVO SÄHKÖBUSSIT

VOLVO BUSSIT TOIMITTAA KOIVISTON Auto-konserniin kuuluvalla Helsingin Bussiliikenne Oy:lle yhteensä 61 täyssähköbussia syksyllä 2022 alkavaan liikenteeseen.

Toimitus sisältää 19 nivelbussia ja 42 kaksiakselista bussia. Nivelbussit tulevat Vantaan uudelle runkolinjalle 570 ja kaksiakseliset bussit pääasiassa Vantaan ja Itä-Helsingin liikenteeseen. Autot liikennöivät Ojangan uudelta linja-autovarikolta. Toteutunut kauppa on suurin yksittäinen toimitus Volvo Bussien historiassa Suomessa.

Uudet sähköbussit ovat ns. täysmatalia eli kulku niissä on esteetöntä. Käytävillä ja ovilla ei ole portaita, joka parantaa merkittävästi matkustajaturvallisuutta nopeatempoisessa kaupunkiliikenteessä. Runkolinjalla liikennöivät nivelbussit soveltuvat esteettömyyksiensä myötä hyvin myös avorahastukseen, jossa bussiin voidaan nousta nopeasti ja vaivattomasti kaikilta ovilta.

Nivelbussit ovat pikaladattavaa mallia, jossa lataus tapahtuu päätepysäkillä auton katolle sijoitetun pantografin eli virroitimen

kautta. Kaksiakselit bussit ladataan varikolla ns. yön yli -latauksella. Akkujen kapasiteetti riittää kaupunkiliikenteessä hyvissä olosuhteissa jopa yli 450 km ajomatkaan ilman välilatauksen tarvetta.

Koiviston Auto -konserni on Suomen suurin linja-autoyritys, jolla on toimintaa useilla paikkakunnilla Suomessa. Konsernin liiketoiminta jakautuu kahteen segmenttiin, sopimusperustaisen paikallisliikenteen ja markkinaehtoisen kaukoliikenteen.

"Helsingin Bussiliikenteellä oli Volvo 7900E täyssähköbussi koekäytössä useita kuukausia, ja saimme siitä hyviä kokemuksia", kertoo Koiviston Auto -konsernin teknisen johtaja Michael Andersson.

"Koiviston Auto konsernin uutena omistajana CapMan Infra tähtää toiminnassaan pitkäaikaiseen yhteistyöhön alan johtavien toimijoiden kanssa. Uskomme, että yhteistyö Volvon kanssa takaa meille hyvät menestymisen mahdollisuudet syksyllä 2022 alkavassa liikenteessä. Sähköbussikaluston käyttöönotto auttaa meitä toteuttamaan toimialan sähköistymistä suunnitelmiamme mukaisesti," sanoo CapMan Infran toimitusjohtaja Ville Poukka.

Volvo on toimittanut sähkökäyttöisiä busseja kaupunkiliikenteeseen vuodesta 2009. Pohjoismaissa on tällä hetkellä käytössä yli 500 Volvo täyssähköbussia, sekä kaksiakselisina että nivelmalleina. Nyt toimitettavat korikehikoltaan kevytmetalliset Volvo 7900-mallin bussit valmistetaan Puolassa.



Helsingin Bussiliikenne Oy on tilannut HSL-liikenteeseen yhteensä 61 Volvo 7900E -sähköbussia. 19 kpl niistä tulee olemaan nivellinja-autoja, Kuva: Tommi Pyöriä.

CAPMAN INFRA OSTI KOIVISTON AUTO -KONSERNIN



OnniBus Flex-markkointikonseptin väreihin maalattuun Kabus KC-6Z5 (rek.nro. TZS-902, kov. 2015) pikavuoroautoon kiteytyy merkittävä osa Koiviston Auto -yhtymän toimintaa. Suomen suurin bussiyhtiö valmisti vielä vajaa kymmenen vuotta sitten omia linja-autojaan. Hankkimalla omistukseensa maan pikavuoroliikennettä mullistanut OnniBus-yhtiö, Metsäpietilä-yhtiö varmisti markkina-asemansa Suomen kaukobussiliikenteen suurimpana toimijana. Tämän lehden sivulla 28 Vesa Palmu tarinassaan sivuuttaa erästä syytä Kabusin valmistuksen päättymiseen. Kuva: Kari Kämäräinen.

TIEDOTTEELLA 10 JOULUKUUTA 2021 ilmoitettiin, että CapMan Infra ostaa Suomen johtavan linja-autoliikenteen harjoittajan, Koiviston Auton (Metsäpietilä Oy) 100 prosentin osakekannan.

Yritysosto on linjassa CapMan Infran näkemyksen kanssa parantaa joukkoliikenneverkostoja, tarjoamalla kestäviä liikennevaihtoehtoja ohjaamalla liiketoimintojen vihreää muutosta. Tavoitteena on kuusinkertaistaa sähköbussikanta vuoteen 2026 mennessä.

Vuonna 1928 perustettu Koiviston Auto on markkinajohtaja julkisessa ja kaupallisessa linja-autoliikenteessä Suomessa. Yritys työllistää 2 300 henkilöä, sen kalusto on n. 1 000 linja-autoa, operoi 18 toimipisteen verkostoa eri puolilla Suomea ja kuljetti noin 85 miljoonaa matkustajaa ennen pandemiaa vuonna 2019.

Yhtiön liiketoiminta on jaettu kahteen segmenttiin, sopimus- ja markkinaehtoiseen bussiliikenteeseen. Sopimusperustainen liiketoiminta edustaa tällä hetkellä noin 80 prosenttia konsernin liikevaihdosta, kun taas markkinaperustaisessa liiketoiminnassa on mahdollisuuksia pandemian jälkeiseen toipumiseen.

Markkinapohjainen segmentti operoi kolmea tunnettua tuotemerkkiä: Onnibus.com, Onnibus Flex ja Porvoon Liikenne, ja se on selkeä markkinajohtaja kaukoliikenteen linja-autoliikenteessä Suomessa.

”Olemme erittäin iloisia saadessamme ostaa yrityksen, jolla on vaikuttava historia ja mahdollisuudet muuttaa liiketoimintaansa kohti ympäristöystävällisempää toimintaa. Markkinajohtajana yhtiöllä on hyvät edellytykset ajaa linja-autoalan sähköistämistä ja kasvattaa liiketoimintaa voittamalla lisäsopimuksia.

Arvostamme heidän paikallistuntemustaan ja läsnäoloaan, ja aiomme ylläpitää vahvoja brändejä, joilla yrityksen laivasto toimii. Odotamme innolla yhtiön kehittämistä yhdessä sen työntekijöiden kanssa Koiviston Auton arvojen mukaisesti.

Tunnustamme meneillään olevan pandemian vaikutuksen työntekijöihin ja asiakkaisiin ja keskitymme vakauden tarjoamiseen, kun etenemme kohti elpymistä”, sanoo CapMan Infran toimitusjohtaja Ville Poukka.

Yrityskaupalla CapMan ajaa kaupunkibussiliikenteen nopeaa sähköistämistä. Sähköbussien osuus Koiviston Auton so-

pimuskalustosta on tällä hetkellä vain 6 prosenttia. CapMan suunnittelee kasvattavansa yhtiön sähköbussikaluston yli 220 linja-autoon vuoteen 2026 mennessä, mikä on yli 33 prosenttia sopimuslinja-autokannasta.

”Koiviston Auto on toiminut perheyrittäjänä lähes sata vuotta. Ennen myyntipäätöstä teimme huolellisen arvion yrityksen tulevaisuudesta. Toimiala on murroksessa, kun liikenne sähköistyy nopeasti. Nyt oli luonnollinen käännekohta tämän muutoksen ymmärtämiselle. CapMan Infra tuo lisäresursseja esimerkiksi tarvittaviin kalustoinvestointeihin sekä arvokasta osaamista liiketoiminnan kehittämiseen”, lausui Antti Norrlin, Koiviston Auton hallituksen puheenjohtaja.

CapMan Infra on pohjoismainen infrastruktuurisijoittaja, jolla on kymmenen ammattilaisen tiimi Helsingissä ja Tukholmassa sekä n. 400 miljoonaa euroa hallinnoitavia varoja.

Tiedotteen alussa ilmoitettu osto on toteutunut. Tietoja CapManista: www.capman.com



Nobina Oy sai elokuussa 2021 alkavaan liikenteeseen käyttöönsä uusia sähköbusseja, jolloin dieselkäyttöisiä busseja jäi pois liikenteestä. Busseja on jonkin verran pintapuolisesti ehostettu ennen myyntiä vientiin pois Suomesta.

BASALT INFRA-STRUCTURE PARTNERS NOBINAN OMISTAJAKSI

BRITTLÄIS JA POHJOIS-AMERIKKALAIS SIJOITUSYRITYS BASALT Infrastructure Partners, joka keskittyy keskisuurten markkinoiden yhteiskunnan infrastruktuurin kohteiden hankintaan, antoi joulukuussa tarjouksen Tukholmassa pörssinoteeratun pohjoismaiden suurimman linja-autokonsernin Nobina AB:n (julk.) osakkeenomistajille hankkiutuakseen linja-autoyhtiön omistajaksi.

Tarjouksen toteuttamisen ehdot täyttyivät. Kauppa Nobinan osakkeilla päättyi Nasdaq Tukholman pörssissä 16. helmikuuta 2022.

Nobina toimii tällä hetkellä Suomessa kilpailutetun pääkaupunkiseudun HSL- ja Turun seudun Föli- linja-autoliikenteen alalla. Nobina Oy:lla on käytössään noin 450 linja-autoa, henkilökuntamäärä 1370 henkilöä ja liikevaihto luokaa 116,5 M€. Nobina Oy otti vuonna 2021 käyttöön yhteensä 119 kpl kiinalaisvalmisteista BYD-sähkökäyttöistä kaupunkibussia, kaksiakselisina, teleinä ja nivelbusseina. 8/2022 ja 1/2023 alkavaan kilpailutettuun liikenteeseen hankinnassa on 100 kpl sähköbussia lisää.

Raskaiden bussien ensirekisteröinnit Suomessa 2021

LINJA-AUTOT, ENSIREKISTERÖINNIT, SUOMI		1-12/2021		1-12/2020
Kaikki linja-autot yhteensä		382	osuus	284
Alle 12 000 kg	kpl	137	36%	131
Yli 12 000 kg	kpl	245	64%	153
RASKAAT BUSSIT				
Merkki	Malli	kpl	osuus	kpl
BYD	Yhteensä	121	59%	-
	EBUS	121		-
SCANIA	Yhteensä	13	6%	55
	CITYWIDE	5		49
	CITYWIDE LE	2		-
	INTERLINK	3		3
	HIGER TOURING HD	3		3
SETRA	Yhteensä	1	0,5%	7
	S 417 UL/2 BUSINESS	1		1
VDL	Yhteensä	31	15%	27
	CITEA LLE-115/ELECTRIC	30		-
	FUTURA FMD2-129/300	1		-
VOLVO	Yhteensä	40	19%	44
	8900	34		37
	9700	4		4
	9700 01 (New coach)	1		1
YUTONG	Yhteensä	39	19%	24
	ZK6128BEVG	12		9
	ZK6150BEVG	27		15

Lähde: Traficom; muokkaus ja tulkinta: Tom Rönnerberg 2022-01.

Korien tuotanto Suomessa 2021

LINJA-AUTOJEN / ERIKOISAUTOJEN KORJEN TUOTANTO SUOMESSA 2021				
Carrus Delta Oy, Lieto		(kpl)	kotimaa	vienti
Yksikerroksinen bussi (SD)		Volvo	3	11
Kaksikerroksinen bussi (DD)		Volvo	0	24
		yhteensä	3	35
Kiitokori Oy, Kausala	maa	(kpl)	kotimaa	vienti
Vankienkuljetusbussi	Saksa	Volvo		2
Kirjastoauto	Suomi	Volvo	2	
Kirjastoauto	Ruotsi	Volvo		3
Kirjastoauto	Saksa	Volvo		2
Kirjastoauto	Suomi	Scania	2	
Kirjastoauto	Ruotsi	Scania		2
Kirjastoauto	Ruotsi	Iveco/Indcar midi-bussi		1
Verenluovutusauto	Ruotsi	Scania		1
		yhteensä	4	11

Lähde: Carrus Delta, Kiitokori / muokkaus: Tom Rönnerberg, 2/2022.

Ensirekisteröinnit Suomessa 2022

LINJA-AUTOT ENSIREKISTERÖINNIT 1/2022						
Yhteensä					17	
MERKKI	MALLI		MERKKI	MALLI		
Altas	Sprinter Altas	3	Mercedes-Benz-Automet	Sprinter	1	
Ford	Transit	5		Mercus	MB Sprinter	1
K-Bus (SLO)	City VI (Iveco)	2		Volvo	7900E	1
Mercedes-Benz	Sprinter	2		Volvo	9900 01	2

Lähde: Traficom / muokkaus: Tom Rönnerberg 2/2022

HETKU

– busshistoriens kulturtidskrift

Under den andra hälften av 1970-talet samlades några entusiaster, som var och en för sig på egen hand tidigare hade bongat bussar och linjetrafik, till ett gemensamt möte. Redan under den första gemensamma sammankomsten beslutade man att bilda Finlands Busshistoriska Sällskap (SLHS).

Redan från början beslutades att börja ge ut Hetku tidningen, som värnar om bussbranschen historia. Under mer än fyra decennier har tidningen bland klubbens medlemmar varit en efterlängtat och noggrant läst informationskanal.

Av tidskrifter som behandlar gummihjulsfordons historia är Hetku Finlands äldsta tidskrift och har publicerats kontinuerligt utan avbrott sedan början. Under hela sin publiceringstid har tidningen sammanställts främst av frivilliga krafter.

Den tidigare chefredaktören Pekka Paloranta, bussentusiast och även känd som en professionell informatör inom bussbranschen, meddelade i höstas att han av personliga skäl kommer att dra sig ur redaktionsarbetet. Det var då Timo Lehtonen, klubbens ordförande och drivkraften bakom Buss- och karosfabriksmuseet i Lavia, vände sig till mig och bad mig ta över tidningens chefredaktörskap.

Jag har erfarenhet som bildningsmedarbetare sedan början av 1970-talet – tiden kring den första stora energikrisen. Under årens lopp har jag även tagit del i utvecklingen av några hobbyorganisa-

tioners tidningar. Inom bussbranschen arbetade jag för en fordons-tillverkare i över 36 år.

Med tiden har jag blivit bekant med Hetku – under de senaste åren som en av tidningens aktiva medarbetare. Mina bidrag har ibland utgjort en betydande del av publikationens innehåll. Med denna bakgrund gick jag med på att överta rollen som chefredaktör.

Innehållet i tidningen bygger till stor del på entusiastiska och pålitliga medarbetare. Det behövs nya intressanta ämnen för att göra en bra tidning. Jag hoppas att det utöver de nuvarande meriterande bidragsgivarna även kommer in nya aktiva skribenter i tidningen.

De tidigare chefredaktörerna har som inspirerande rådgivare visat att redan en blygsam händelse eller något annat litet frö kan förvandlas till en lysande kulturhistoriskt fängslande berättelse. Tillsammans med bidragsgivarna har de av obetydligt utgångsmaterial tagit fram intressanta tidskriftsartiklar.

För tidningens framtida medverkare vill jag betona att man kan inleda med en låg tröskel!

Låt oss arbeta tillsammans för att utveckla och hålla kvar den pappersbaserade Hetku tidningen som en eftertraktad och högkvalitativ kulturtidskrift för sällskapet och den busshistoriska hobbyn.

Välkommen till att bli medarbetare för Hetku!

Hangö i februari 2022, Tom Rönnberg,

Someron Linja lät renovera en förkrigsbuss

HETKU PÅ SVENSKA / TOM RÖNNBERG

I föregående nummer av Hetku behandlade vi bakgrunden till den gamla förkrigs Volvo bussen, som Someron Linja på 1970-talet lät renovera till bolagets "Venttu" traditionsbuss. I detta nummer fortsätter vi med att publicera nya bilder från renoveringsarbetet.

Hetkus redaktion fick tillgång till ett par mappar innehållande fotografier från karossens olika tillverkningskedan. Den här gången publicerar vi bilder tagna under renoveringen av chassit, tillverkningen av karosseramen och plåtskalet.

Redan före kriget var Someron Linja en stor aktör i den finska busslinjetrafiken i Egentliga Finland och västra Nyland. Redan före kriget hade företaget ca. 50 bussar i bruk, varav ett 20-tal var av märket Volvo.

Efter kriget förvärvade Someron Linja en begagnad Volvo B22 buss, vilken som ny hade levererats försedd med Hesselman rål-

jemotor till Hartikka & Lauhkonen i Pyttis år 1937. Enligt ett bevarat registreringskort hade bussen förmodligen inte efter kriget varit i bruk, utan togs i trafik på nytt igen först år 1951.

Den efter kriget grundreparerade bussen var i trafik på Someron Linjas stamlinjer med registreringsnumret TP-540 och med bolagets ordningsnummer 4 och 10. En av företagets huvudlinjer var Åbo-Helsingfors. Bussen användes bl.a. på en tur med avgång från Åbo på morgonen till Somero, och vidare till Helsingfors. Som last hade man ofta från Åbo på taket lådor med korv som sedan levererades till matbutikerna längs med rutten.

Motorn drevs i början av 1950-talet med bensin. Utgående från

en besiktningssanteckning år 1954, monterades av kostnadsskäl på bussen en dieselmotor, som var betydligt billigare i drift.

I mars 1960 hölls en auktion vid Someron Linjas depå i Somero för att sälja ut företagets uttjänta fordon. Bland dessa fanns också den här Volvo B22 bussen.

Bussen såldes på auktionen till en fordonssamlare. Några nedlagda bussar från Someron Linjas auktion hamnade tillsammans med flera andra fordon i förvaring utomhus i skogsbrynet vid åkerkanten av en gård i Somero.

På 1970-talet förvärvades denna Volvo tillsammans med en Leyland Comet buss tillbaka till Martti Koskis historiska fordonssamling. Han var ägare till bolaget Someron Linja i tredje generation. De tillbaka inskaffade bussarna flyttades till företagets depå i Somero i väntan på reparation. Martti Koski kom överens med Lahden Autokori i Villähde om att karosfabriken skulle renovera båda bussarna till ett tillförlitligt fungerande skick.

Under andra hälften av 1970-talet transporterades den bristfälligt bevarade Volvo bussen till karosserifabriken på ett transportsläp. Bussens tak måste stödjäs för att det inte skulle rasa under transporten.

På karosserifabriken uppmättes och dokumenterades den gamla korgen noggrant innan demonteringen inledes. Arbetsledaren Keijo Karvonen ansvarade för restaureringsprojektet, men deltog också i själva arbetet. Han och Raulo Bondarew demonterade tillsammans den gamla karossen. Allt mättes upp och behövliga modeller gjordes före demonteringen. Av karossformerna tillverkades kartong- och plywoodmodeller. Några användbara enskilda delar av den gamla karossen togs till vara innan den gamla korgen slutligen kasserades.

Chassit skickades tillbaka för renovering till Someron Linjas depå i St. Karins. Ramen sandblästrades. Strukturer som skadats av rost reparerades genom svetsning och förstärktes delvis genom tillsats av ny stålplåt. Bromsar och annan chassiutrustning reparerades.

Enligt minnesbilder hittades en renoveringsduglig bensinmotor som var lämplig för bussen utanför bussbolaget Y. Förboms garagebyggnad i Rimito på landsbygden ute i Åbo skärgård. Ahti Heino, verkstadschef för Someron Linja, och Juhani Savolainen, verkstadschef för bussföretaget Y. Förbom, totalrenoverade motorn.

Efter renoveringen av chassit skickades det igen till karosserifabriken. Kalevi Nurminen och andra snickare på korgfabriken utförde träarbetet för den nya karosstommen. Plåtslagarna Juhani Laakso och Ilpo Arola utförde det mesta av plåtarbetena. De böjda hjulskärmarna formades skickligt med hjälp av en maskinhammare och ett engelskt hjul. Gassvetsning användes för att svetsa karosspanelerna. Utan två så skickliga plåtslagare hade ett så bra resultat inte varit möjligt.

Den gamle mästaren Mauno Rantanen stod för elarbetet med hjälp av Rauno Suominen och Hannu Mäkelä. Målarvärderna Pekka Karstila och hans assistenter stod för målningsarbetet och finishen. De tidigare nämnda Karvonen och Bondarew var med under hela arbetet, särskilt som inredare, båda mycket skickliga.

På försommaren 1978 var den nykarosserade bussen efter några korta provkörningar klar för registreringsbesiktning. Hämtandet av



Someron Linjas nostalgibuss Venttu kör på Jorvasvägen över den gamla bron vid Esboviken under SLHS utfärden till Fiskars sommaren 1984; chaufför Lauri Rinta-Kanto. Foto: Ilkka Liehu

Someron Linjan perinnebussi Venttu Espoonlahtea ylittävällä vanhalla sillalla Jorvaksentiellä SLHS:n kesäretkellä Fiskarsiin 1984. bussin kuljettajana Lauri Rinta-Kanto. Kuva: Ilkka Liehu.

bussen från karosserifabriken i Lahtis var en stor händelse.

I juni 1978 åkte en grupp av bussbolaget inbjudna gäster till Villähde med bolagets senast inskaffade moderna buss för att hämta den återfödda gamla bussen. Karosserifabriken vd. Kauko Saario överlämnade bussen till Martti Koski, vd. för bussbolaget, som sedan själv körde den gamla bussen till Åbo med de inbjudna gästerna som passagerare.

Johan Koski, tidigare vd. för Someron Linja och far till Martti Koski, uttalade sig vid överlåtelsen av bussen till plåtslagaren Ilpo Arola på karosserifabriken om sin son: "Jag samlade in nya pengar till företaget och köpte nya bussar, men sonen samlar på gamla pengar och anskaffar gamla bilar."

Hos Someron Linja användes denna traditionsbuss som en nostalgisk upplevelsemässig specialbuss fram till år 1991, då Martti Koski sålde företaget. Bussen TP-10 förblev i hans ägo.

Även Leyland Comet chassiet renoverades och skulle karosseras på nytt. Vid en förhandsförfrågan vägrade besiktningsmyndigheterna att godkänna att en nykarosserad buss med ursprungligt bromssystem från 1950-talet kunde tas i bruk för yrkestrafik. Chassit finns numera på buss- och karosserifabriksmuseet i Lavia.

När Martti Koskis omfattande fordonssamling började säljas ut bytte bussen ägare. Esko Penttilä, en respekterad entreprenör inom buss- och turistbranschen i Tammerforstrakten och ordförande för bussförbundet vid tidpunkten för bussens pånyttfödelse, förvärvade bussen år 2010.

ETELÄ-KARJALA

Teatterimatka Kouvolaan

Lauantaina 19.3.2022,
Aluepäällikkö: Anni Ovaska / puh. 040 675 8427 /
anni.ovaska(at)netti.fi
Kalustovastaava: Jouko Talonpoika, puh. 044 055 8511 /
joke(at)joukotalonpoika.fi

ITÄ-UUSIMAA / ÖSTRA NYLAND

Jäsenilta / Medlemskväll

Tiistaina 15.3. klo 18.00, Nikkilän Monitoimihalli, Lukkarintie 5, Sipoo. Jatkamme Sipoon ja Pornaisten entisiin liikenteenharjoittajiin liittyvän aineiston (valokuvia ihmisistä tai autoista, aikatauluja tai muita esineitä) tallennusprojektia.
Tisdag 15.3. kl. 18.00, Allaktivitetshallen i Nickby, Klockarvägen 5, Sibbo. Vi fortsätter insamlingsprojektet av material (fotografier av människor och bussar, tidtabeller och andra föremål) gällande före detta Sibbo och Borgnäs trafikidkare.

Tiistaina 12.4. klo 18.00, Neste K Ankkurituuli, Länsikaari 1, Loviisa. Jatkamme Loviisan entisiin liikenteenharjoittajiin liittyvän aineiston (valokuvia ihmisistä tai autoista, aikatauluja tai muita esineitä) tallennusprojektia.

Tisdag 12.4. kl. 18.00, medlemskväll, Neste K Ankkurituuli, Västersvängen 1, Lovisa. Vi fortsätter insamlingsprojektet av material (fotografier av människor och bussar, tidtabeller och andra föremål) gällande före detta Lovisa trafikidkare.

Tiistaina 10.5. klo 16.00 (HUOM kelloaika), jäsenilta, Porvoon Pääkirjaston 24 henkilön kokoushuoneessa, Papinkatu 20, Porvoo. Jatkamme Porvoon entisiin liikenteenharjoittajiin liittyvän aineiston (valokuvia ihmisistä tai autoista, aikatauluja tai muita esineitä) linjakohtaista tallennusprojektia.

Tisdag 10.5. kl. 16.00 (OBS klockslag), medlemskväll, Borgå Huvudbiblioteks 24 personers mötesrum, Prästgatan 20, Borgå. Vi fortsätter insamlingsprojektet av material (fotografier av människor och bussar, tidtabeller och andra föremål) gällande före detta Borgå trafikidkares linjer.

KANTA-HÄME

Illanvietto

Torstaina 14.4. klo 18.00 Paikkana Parolantie 29 kerhuhuone.
Torstaina 26.5. klo 18.00 Paikkana Parolantie 29 kerhuhuone.
Illanvietot pidetään, jos kokoontumisrajoitukset mahdollistavat. Varmista tilanne Heikki Liukkoselta p. 0400 512 514 tai Askko Hakolalta p. 050 305 0630.

KESKI-SUOMI

SLHS Keski-Suomen osaston kokoontuminen

Torstaina 24.3.22, klo. 17 – 20. Illanvietto ABC Keljonkankaan kokoustilassa Mikäli myöhemmin keväällä on tapahtumia, niistä ilmoitetaan osaston nettisivulla (slhs.fi).
Juha Järvinen, GSM 0400 915 105,
juhajj.jarvinen(at)pp8.inet.fi

KYMENLAAKSO

Jäsenilta

Tiistaina 22.3. klo 18.00, ABC Majakassa (Pyhtääntie 38-40, Pyhtää). Jatkamme entisiin liikenteenharjoittajiin liittyvän aineiston (valokuvia ihmisistä tai autoista, aikatauluja tai muita esineitä) tallennusprojekteja. Aluepäällikkö Timo Sintonen, puh. 0400 403997, e-mail: t.sintonen(at)luukku.com tai Itä-Uusimaa, Kim Ahl.

Tiistaina 26.4. klo 18.00, ABC Majakassa (Pyhtääntie 38-40, Pyhtää). Jatkamme entisiin liikenteenharjoittajiin liittyvän aineiston (valokuvia ihmisistä tai autoista, aikatauluja tai muita esineitä) tallennusprojekteja.

OULU ETELÄINEN

Jäsenilta

Tiistaina 19.4.2022, klo 18-21, Hotelli Puustelli, Nivala
Aluepäällikkö: Olli-Pekka Kansanoja, puh. 0440 533 185,
olli-pekka.kansanoja(at)hotmail.fi
Sihteeri: Janne Tastula, puh. 040 522 4144,
janne.tastula(at)pp.inet.fi

PIRKANMAA

Illanvietto

Torstaina 31.3. klo 18 Paikkana ABC Lahdesjärvi.
Torstaina 12.5. klo 18 Paikkana ABC Lahdesjärvi.
Illanvietot pidetään, jos kokoontumisrajoitukset mahdollistavat. Varmista tilanne Askko Hakolalta p. 050 305 0630.

POHJOIS-KARJALA

Jäsenilta Joensuu

Maaliskuu 16.03.2022 (ke) klo 18:00
Marjalan ABC, Mustikka-kabinetti
Huhtikuu 13.04.2022 (ke) klo 18:00
Marjalan ABC, Karpalo-kabinetti
Aluepäällikkö: Kai Rantatupa, puh. 0500 374 935,
kai.rantatupa(at)kolumbus.fi.
Sihteeri: Timo Lappi,
puh. 040 5502034, timo.lappi(at)elisanet.fi

POHJOIS-SAVO

Jäsenillat

Kuukauden ensimmäisinä keskiviikkoina, pääsääntöisesti Kuopion Volvon tiloissa Mestarinkadulla.
Tarkempi ohjelma vahvistetaan myöhemmin.
Aluepäällikkö: Risto Pennanen, puh. (0400) 446 766,
retro.risto(at)gmail.com

PÄIJÄT-HÄME

Kuvailta

Keskiviikkona 6.4.2022, klo. 17–20,
Volvo Truck Center, Jatkokatu 1, Lahti (Holma)
Aluepäällikön tehtäviä hoitavat toistaiseksi
Hannu Laitinen, puh. 040 543 9646 ja
Timo-Pekka Lange, puh. 0500 905 079

UUTUUSKIRJA

Timo Lehtonen

Linja-autot Kutter 9 ja Kutter Deca

Uusi tehdas 1976 ja tuotannon lopetus 1988

190 A4-kokoista sivua täyttä asiaa Kutter-koritehtaan vaiheista ennen yrityksen lopettamista 1988. Kirjassa täydelliset tuotantoluettelot Kutter 9 ja Kutter Deca malleista. Lähes 600 värikuvaa ja selkeät piirroksiset eri koriversioista.

Nidottu pehmeäkantinen kirja 38 € + mahd. postikulut
Sidottu kovakantinen kirja 45 € + mahd. postikulut

Tilaa: puhelimella 050 305 0630 (Askko Hakola) Myynnissä myös Mobilian kirja- ja
tai sähköpostilla linjaautomuseo@gmail.com verkkokaupassa www.mobilian.fi

Kustantaja: Linja-auto- ja koriteollisuusmuseo Lavia Oy




SATAKUNTA

Jäsenilta

Maanantaina 25.4. klo 18 – 21 Porin pääkirjastossa, Gallen-Kallelankatu 12
SLHS:sta puheenjohtaja Timo Lehtonen johdattelee Lavian Autokorin ja Keto-Seppälän korinrakennuksen historiaan. Aiheeseen liittyviä omia kuvia /muistoja voi tuoda yhteiseen jakoon.

Kevätretki

Maanantaina 16.5.2022 Noormarkkuun Satakunnan Mobilistien toimipaikkaan Paattilammintie 8. Tutustutaan museoajoneuvoihin, kahvitarjoilu. Lähtö Porin Matkakeskuksesta laituri 8 klo 17.30 Paluu Poriin noin klo 20.30. Osallistumismaksu 15 € käteisenä autossa. Ilmoittautuminen 9.5. mennessä petteri.hurskainen@kabus.fi tai puh. 0503879251 tai Antti Koivisto p. 0400847424.

UUSIMAA

Aluepäällikkö: Teemu Collin, 040 820 2337, monsieur.tcollin(at)gmail.com

VARSINAIS-SUOMI

Lisätiedot tapahtumista: Kari Yrjänäinen, puh. 0400-523 054, kari.yrjanainen(at)pp2.inet.fi

ÅLANDSKLUBBEN

Ålandsklubben vid Busshistoriska sällskapet i Finlands distriktsledare Bosse Ahlnäs har uppdaterat Bussförteckningen över bussar på Åland per 20.02.2022
<http://home.aland.net/bosse/Bussfor-teckning%2020%20februari%202022.pdf>
bosse_ahlnas(at)hotmail.com, GSM 0400 537 131.

KEVÄTMATKA - EXKURSION

28.5. lauantai klo 7.00. Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson osastot järjestävät kevätretken Kossilan Liikenne Oy:n reiteillä Haminan ja Heinolan välillä.

Lähtö Kiasman pysäkiltä klo 7.00. Bussi ajaa Porvooseen moottoritietä Söderkullan kautta ja autoon on mahdollisuus nousta mm. Lahdenväylällä Viikissä n. klo 7.15, Söderkullan S-Market n. klo 7.35, Porvoon Näsin Katajamäen liityntäpysäköinnillä n. klo 7.55, Loviisan läntisen moottoritien rampin pysäkillä (Neste Ankkuruulen kohdalla) n. klo 8.30, Haminan St 1 (Poitsila, Helsingintie 1) klo 9.30. Paluu Haminaan n. klo 16.30 ja Helsinkiin n. klo 19.00 mennessä. Ei ennakkoilmoittautumista, mutta mikäli haluat nousta kyytiin joltakin muulta matkan varrella olevalta pikavuoropysäkiltä soita etukäteen Kim Ahl, puh. 0400 420 394. Matkan hinta (ei sisällä ruokailua) Helsingistä, Porvoosta ja Loviisasta 20 € ja Hamina 15 € maksetaan bussissa.

Vårexkursion lördagen 28.5. kl 7.00 - På Kossilan Liikenne Oy:s rutter mellan Fredrikshamn och Heinola. Start från Kiasmas hållplats kl. 7.00. Bussen kör till Borgå motorväg via Söderkulla och det är möjligt att stiga på bussen bl.a. i Vik vid Lahtisleden ca kl. 7.15, Söderkulla S-Market ca kl. 7.35, vid Borgå Näse Enbackens anslutningsparkering ca kl. 7.55, Lovisa västra motorvägsramps hållplats (vid Neste K Ankkuruuli) ca kl. 8.30, Fredrikshamns St 1 (Poitsila, Helsingintie 1) kl. 9.30. Retur till Fredrikshamn ca kl. 16.30 och till Helsingfors ca kl. 19.00. Ej förhandsanmälan, men om du vill stiga på bussen från någon annan snabbturshållplats längs resan, ring på förhand till Kim Ahl, tel. 0400 420 394. Resans pris (innehåller inte måltider) från Helsingfors, Borgå och Lovisa 20 €, från Fredrikshamn 15 € betalas i bussen.

6.6. OHJELMA

LÄHTÖ KELLO 11 Hämeenlinnasta.
VALTASEN LIIKENNE, Aura & Oripää
Majoitus: Motel Marine, Tammisaari

7.6.

HANGÖ TRAFIK, Hanko
AMPERS BUSSTRAFIK, Pohja
SALON TILAUSMATKAT, Salo
Majoitus 2 yötä:
Sokos Hotel Rikala, Salo.

8.6.

J&M LAUNOKORPI, Kemiönsaari
JANI LAUNOKORPI, Kemiönsaari
Kuvailta hotellilla

9.6.

HYVINKÄÄN LIIKENNE, Hyvinkää
VENTONIEMI, Hyvinkää
Retki päättyy Hämeenlinnaan.

Ohjelma täydentyy
kahdella kohteella.

Tervetuloa SLHS:n KESÄRETKELE

Varsinais-Suomeen ja läntiselle Uudellemaalle 6-9.6.2022



275€
/HLÖ/2HH

415€
/HLÖ/1HH

Sis. majoitukset aamiaisineen sekä kuljetuksen. Yksi retkipäivä ilman majoitusta 15 €/päivä.

Matka maksetaan seuralle, kun matkan toteutuminen vahvistuu.

SITOVA ILMOITTAUTUMINEN
1.5.2022 MENNESSÄ SÄHKÖPOSTILLA
janne.saanio@gmail.com

Lisätietoja: Janne Saanio 045 3198605, Matti Mustola 040 0861923



Turisteille tarjottiin kyytiä ensin tällä vuonna 1983 käyttöön otetulla Scania K82-alustaisella Delta Expressillä, jonka oli alun perin hankkinut ivalolainen Matti Malm Ky. Kuva: Kari Ohtamaa

”LUJIA AUTOJA”

Jääkiekko on suomalaisille rakas etenkin nyt olympiakullan kimaltaessa. Lajilla on ollut myös tärkeä rooli muhoslaisen linja-autoyrityksen synnysssä.

Yrittäjä Pekka Repo innostui oman linjurin hankkimisesta perheen esi-koispoika Arin lätkäharrastuksen ja joukkueen kuljetustarpeiden myötä.



Pekka Revon (oik.) vuonna 1994 perustamasta yhden auton firmasta on kasvanut yksi pohjoisen Suomen suurimmista bussiyrityksistä, jota luotsaa hänen poikansa Ari Repo. Kuva: Revon Turistiliikenne.

Revon Liikenne Ky:n toimialoiksi määriteltiin auraus, turvesuotyö ja linja-autoliikenne. Ensin raha tulikin lähinnä turvesoilta kesäisin ja aurauksista talvisin. Näillä tuloilla rahoitettiin bussipuolta alkuun.

Pekka oli työskennellyt muutaman vuoden linja-autonkuljettajana A. Mörö Oy:n palveluksessa. Mörö ja sen emoyhtiö T. Makkonen Oy olivat tunnettuja Scania-taloja, ja merkin ominaisuudet tulivat tutuksi Pekalle.

– Scania olivat lujia autoja, Pekka luonnehtii.

Kun oman bussin hankinta tuli ajankohtaiseksi, merkivalintaa ei tarvinnut miettiä. Ensimmäisen Sciansa Pekka oli ostanut Makkoselta jo vuonna 1990, mutta liikenneluvan saamiselle ei vielä tuolloin ollut mahdollisuuksia. Niinpä etumootorisella Scanialla jäivät keikat ajamatta ja auto myytiin muualle.

Ensimmäisten ns. uusien bussiyrittäjien joukossa liikenneluvan sai vuonna 1994 myös Revon Liikenne Ky. Työkaluksi hankittiin tietysti Scania, käytetty K82, jossa korina oli Delta Express. Hankinta ei ehkä ollut Pekan onnistunein, mutta taipaleen alkuun päästiin hyvin.

Ari Repo kävi bussiyrittäjäkurssin parikymppisenä ja ryhtyi vuonna 2004 perustetun Revon Turistiliikenne Oy:n toimitusjohtajaksi. Yritys toimii laajasti Oulun-seudun sopimusliikenteissä, koululaiskuljetuksissa sekä tilausajoissa.

Nykyisessä noin 65 modernin bussin kalustossa Scania on edelleen valtamerkki.

SCANIA