

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Restaurointi

Hannele Lehtinen

KYMENLAAKSON LINJA-AUTOASEMIEN VARHAISET VAIHEET

– Linja-autoasemarakentaminen Kymenlaaksossa vuosina 1920–1960

Opinnäytetyö 2013

## TIIVISTELMÄ

### KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

#### Restaurointi

LEHTINEN, HANNELE

Kymenlaakson linja-autoasemien varhaiset vaiheet  
– Linja-autoasemarakentaminen Kymenlaaksossa vuosina  
1920–1960

Opinnäytetyö

67 sivua + 4 liitesivua

Työn ohjaaja

Lehtori Anne Räsänen

Toimeksiantaja

Kymenlaakson museo

Maaliskuu 2013

Avainsanat

linja-autoasema, julkinen liikenne, liikennekulttuuri, Kymenlaakso

Tämä opinnäytetyö kartoittaa Kymenlaakson linja-autoasemarakentamista autoliikenteen alkutaipaleelta vuoteen 1960. Kyseessä ei ole tarkka koko rakennuskannan inventointi, vaan esittelevä kooste asemarakentamisesta. Työssä tarkastellaan myös linja-autoliikenteen historiallisia näkökohtia ja alueen liikennekulttuurin syntyä. Tarkoituksena on selvittää linja-autoasemia ilmiönä ja luoda kuva linja-autoliikenteen yhteiskunnallisista vaikutuksista.

Tutkimusaineisto pohjautuu arkistodokumentteihin sekä kirjalliseen materiaaliin. Keskustelut ja haastattelut ovat olleet lähinnä orientoivia. Työ toimii pohjana tarkemmille jatkotutkimuksille sekä asiaa käsittelevänä helppotajuisena yleisteoksena. Työn toivoisi myös herättävän keskustelua vanhojen linja-autoasemien suojelutarpeesta sekä niiden kulttuurihistoriallisten arvojen merkityksestä.

## ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Business Management

LEHTINEN HANNELE

Bachelor's Thesis

Supervisor

Commissioned by

March 2013

Keywords

The Early Days of Bus Stations in County of Kymenlaakso

71 pages + 4 pages of appendices

Anne Räsänen, lecturer

Museum of Kymenlaakso

survey, bus station, public transport, historical important building, heritage protection, Kymenlaakso, province of Vyborg

The aim of this thesis is to survey bus station buildings in Kymenlaakso region. This thesis covers a period from the early times of buses to 1960. Many of these station buildings are demolished, and the main question is, are there any of them left. For leading the reader to obtain a general view of bus station history, this thesis consists of sections which opens the traffic culture and the local basis of it. This thesis also aims to explicate background information of social and economic consequences caused by bus traffic.

This study is based on comprehensive literature and archive files which both provide an essential basis of the thesis. Comparing different bus stations has only been orienting, so detailed comparison has been omitted. The bus stations have been elaborated concurrently with municipalities.

Municipalities have had various policies about demolishing bus stations and preserving their structural and façade drawings, but the main conclusion is that early bus stations haven't had this kind of historical or cultural respect as railway stations, for instance. That is the reason why there are not any of them left.

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
2	LIKUTTIINPA ENNENKIN	8
	2.1 Teillä tietymättömillä, liikkumisen motiivit ja tiestön kehittyminen	8
	2.2 Rahalla saa ja hevosella pääsee, kyytilaitos linja-autoliikenteen edeltäjänä	10
	2.3 Kymenlaakson liikennekulttuurin synty ja erityispiirteet	12
3	MENNÄÄN BUSSILLA!	15
	3.1 Linja-autoliikenteen varhaisvaiheet Suomessa	15
	3.2 Koskahan se onnikka lähtee? Varhainen aikataulus	19
	3.3 Mistähän se onnikka lähtee? Ensimmäiset asemat	21
	3.4 Elämän makuiset linja-autoasemat	22
4	ASEMIEN RAKENNUTTAJAT	24
	4.1 Oy Matkahuolto Ab	24
	4.2 Asematoiminnan yksityisyritykset	26
	4.3 Kunnat asemarakentajina	28
5	LINJA-AUTOASEMAT	28
	5.1 Alueellinen määrittely	28
	5.2 Hamina	29
	5.3 Iitti	34
	5.4 Kotka	35
	5.5 Kouvola	38
	5.6 Pyhtää	45
	5.7 Virolahti ja Miehikkälä	45
	5.8 Viipurin läänin luovutetut alueet	48
	5.8.1 Viipuri	49
	5.8.2 Sortavala	53
	5.8.3 Koivisto	55
	5.8.4 Käkisalmi	57
6	CITIUS, ALTIUS, FORTIUS? – POHDINTAA LIKENTEESTÄ, KAUPUNGEISTA JA ASEMARAKENTAMISESTA	59

LIITTEET

Liite 1. Suomen Mineraali Osakeyhtiön ja Bensiini Osakeyhtiön välisen sopimuksen sisältö

Liite 2. Kymenlaakson kuntakartta

Liite 3. Viipurin läänin kartta

Liite 4. Ilmakuva Viipurista 1935

## 1 JOHDANTO

Ajatus vanhojen linja-autoasemien tilanteen selvittämiseen lähti Lahden kaupungin suunnitelmasta poistaa vanha linja-autoasema käytöstä ja perustaa uusi, myös linja-automatkailijoita palveleva matkakeskus rautatieaseman yhteyteen. Lahden linja-autoasema on suojeltu, joten sen purkaminen tuskin tulee kysymykseen, mutta kuinka monen vanhan aseman kohtalo on ollut purkutuomio tai minkälaisia käyttötarkoituksen muutoksia asemat ovat kohdanneet. Mielenkiintoinen esimerkki on myös Riihimäeltä, jossa kaupunki suunnitteli linja-autoaseman purkamista pysäköintipaikkojen tieltä. Asukkaat nousivat vastustamaan suunnitelmaa, ja pitkän kiistan jälkeen hallinto-oikeus kielsi aseman purkamisen.

Varhaiset linja-autoasemat eivät ole nauttineet julkisessa keskustelussa tai kansan keskuudessa sellaista, lähes varauksetonta ihailua, kuin vanhat rautatieasemat. Rautatieasemat ja niiden ympäristöt katsotaan Kymenlaaksossakin kulttuuriympäristöiksi, joilla on arkkitehtonisten arvojen lisäksi myös abstraktia käyttöarvoa, joka lisää niiden suojelun tarvetta. Linja-autoasemat eivät näytä tällaisia arvoja omaavan. Onko linja-autoasemiin liittyvä lähdön romantiikka jotenkin arkisempaa? Onko bussin viemä tullut kuitenkin aina takaisin, eikä lähtöön ole liittynyt samanlaista lopullisuuden tuntua kuin rautateihin. Tässä opinnäytetyössäni avaan hieman linja-autoasemiin liittyvää tapakulttuuria. Pyrin selvittämään minkälainen merkitys linja-autoliikenteellä on ollut yksittäiselle ihmiselle, ja sitä myöten koko yhteiskunnalle.

Linja-autoilusta on kerätty paljon historiallista tietoa. Autojen tekniikka, korirakenteet, aikataulut, jopa liikennöitsijöiden elämä on koottu kansien väliin. Asemat vaan tuntuvat jääneen hieman lapsipuolen asemaan. Ne mainitaan, jos liikenteenharjoittajalla on ollut omia kytköksiä asemaan tai sen rakentamiseen. Paikkakuntien historiakirjoituksissa linja-autoasemarakennuksista saattaa olla lauseen kokoinen maininta tai peräti kokonainen kappale, riippuen siitä kuinka keskeistä roolia linja-autoliikenne on alueella esittänyt. Yhtäkään pelkästään linja-autoasemiin keskittyvää tutkimusta en löytänyt. Joitakin yksittäisten, usein suojeltujen, asemien historiasta ja arkkitehtuurista löytyy tutkimuksia ja selontekoja, mutta ne jäävät aivan marginaalisiksi verrattuna vaikkapa rautatieasemista tehtyihin tutkimuksiin. Tämän opinnäytetyön aineisto on kerätty monesta eri lähteestä tietoja yhdistelemällä. Lähinnä lähteenä on käytetty alaa koskevaa kirjallisuutta, arkistomateriaalia sekä alueellisia historiakoosteita. Yksittä-

senä, koko linja-autoliikennekenttää kartoittaneena tutkijana täytyy mainita filosofian tohtori, historioitsija Matti Viitaniemi, jonka kirjoittamat teokset ovat osoittautuneet työssäni lähes korvaamattomiksi.

Linja-autoliikenne on historiallisesti nuori, mutta merkittävä tulokas. Sen laajemman merkityksen ymmärtämiseksi raotan historian verhoa suomalaisen tieliikenteen osalta. Miten ja miksi tiestömme on kehittynyt sellaiseksi kuin se nyt on, ja millainen merkitys linja-autoliikenteellä siihen oli. Kokonaiskuvan hahmottamisen helpottamiseksi kerron myös lyhyesti kyydityslaitoksesta ja sen merkityksestä osana linja-autoliikenteen historiaa.

Tutkimuksellinen strategiani tässä työssä on tapaustutkimus, jossa tavoitteena on kartoittaa tietyn maantieteellisen ja taloudellisesti yhteen nivoutuneen alueen piirissä olevat linja-autoasemat ja kuvailla niihin liittyviä ilmiöitä. Kyseessä ei ole laaja, koko alueen kattava asemarakennusten inventointi, vaan rajattu otanta varhaisimmista asemista. Ajallinen raja on ensimmäisistä asemista 1960-luvulle asti. 1960-luku on tietynlainen rajapyykki, josta Suomen autoistuminen lähti voimakkaaseen nousuun ja yksityisautoilu lisääntyi nopeasti. Katson työni toimivan hyvänä pohjamateriaalina linja-autoasemarakentamisen jatkotutkimuksille, jollaista totisesti tarvitaan. Toisaalta se on myös helppotajuinen yleisteos asiasta kiinnostuneille.

Kymenlaakso on alueena laaja, ja ennen työn aloittamista pohdin maantieteellistä rajasta pitkään. Tätä rajauskysymystä avaan tarkemmin luvussa viisi: Alueellinen määrittely ja Viipurin läänin luovutetut alueet. Kymenlaakson sijainti ja merkitys rajamaana on aina ollut varsin poikkeuksellinen. Pietarin metropolin läheisyys ja vilkkaat satamat ovat kehittäneet alueesta ainutlaatuisen sekä historialtaan että liikennekulttuuriltaan. Tämä näkyy työssäni monella tasolla. Toisessa luvussa käsittelen Kymenlaakson historiaa sen liikenteellisistä näkökulmista ja kunkin kaupungin tai kunnan kohdalla käsittelen sen omia erityispiirteitä.

Linja-autoasemat käsitellään kunkin kunnan kohdalla mahdollisimman kronologisesti. Työn yhtenä tarkoituksena on koota yhteen tietoa alueen varhaisista linja-autoasemista ja niiden kohtaloista. Piirustuksia löytyi varsin harvasta rakennuksesta, joten kuvamateriaali pohjautuu lähes pelkästään valokuviin. Tämän vuoksi asemien keskinäinen vertailu on ollut lähinnä orientoivaa, ja tarkempi vertaileva tutkimus on rajattu pois. Linja-autoasemien rakennuttajakunta oli varsin kirjavaa, eikä vastaavaa standardisoi-

misjärjestelmää ollut kuin esimerkiksi rautatieasemilla. Asemarakentamiseen liittyvää kunnallista päätöksentekoa avaan eniten Haminan kohdalla.

Työn tarkoituksena on myös herättää keskustelua linja-autoasemien suojelutarpeesta. Monet kaupungit ovat tähän havahtuneetkin, mutta esimerkiksi Kymenlaakson rakennuskulttuuria käsittelevissä teoksissa ei mainita ainoatakaan linja-autoasemaa. Paitsi Haminan nykyinen asema, mutta se onkin vanha rautatieasema, jollaisena se aina mainitaankin. Suojelun piirissä ei Kymenlaaksossa ole ainuttakaan vanhaa linja-autoasemaa. Haminan kaupungin historiallisesti merkittävä ja poikkeuksellinen asemakaava on asettanut kaupungin päättäjät mielenkiintoisen haasteen eteen.

## 2 LIKUTTIINPA ENNENKIN

### 2.1 Teillä tietymättömillä, liikkumisen motiivit ja tiestön kehittyminen

Suomi on harvaan asuttu maa jossa välimatkat ovat pitkiä. Vuodenkierto erilaisine keleineen luo omat ongelmansa ja toisaalta myös mahdollisuutensa liikkumiseen. Tietömillä taipaleilla, ennen kanavien ja rautateiden aikaa, on ollut luontevaa liikkua joko jalkapatikassa, hiihtäen tai hevoskyydillä. Sulan aikaan vesistöt ovat monin paikoin tarjonneet mahdollisuuksia pitkienkin taipaleiden taittamiseen hitaasti, mutta muuten varsin vaivattomasti. Talvella jään yli oikaistessa säästää matkaa hyvinkin muutaman peninkulman, mutta kelirikon aikaan liikkumismahdollisuudet kapenivat minimiin.

Ihmiset ovat tehneet kauppaa keskenään kautta aikojen, ja kun kysyntä ja tarjonta kohtaavat ovat yleensä molemmat tyytyväisiä. Hyvien ja helppojen kulkuyhteyksien varrelle syntyikin siten luonnostaan markkinapaikkoja, jotka olivat tärkeitä matkakohteita. Myös uskonnollisesti tärkeille kulttipaikoille, myöhemmin kirkkoille, matkustettiin ahkerasti. Kirkkovene, jolla soudettiin porukalla kylistä kirkolle, olikin Suomen ensimmäinen joukkoliikenneväline. (Hynynen 2006, 8–9.) Varsinkin rajaseudulla, kuten Kaakkois-Suomessa, liikkumisen motiivit ovat vaihdelleet sotilaallisista taloudellisiin, painotus ajan mukaan vaihdellen (Antila 1994, 11). Pitkät rauhanajan jaksot ovat irrottaneet varoja myös kulkuteiden rakentamiseen ja laajeneva hevos-tieverkosto edesauttoi asutuksen leviämistä sisämaahan, eikä vesistön läheisyys enää ollut välttämättömyys. Myöhemmin teollisuuden ympärille syntyneet ja sillä elävät kaupungit sijoittuivat kuitenkin lähes poikkeuksetta vesistöjen hyvien kulkuyhteyksien varrelle. (Hynynen 2006, 9–10.)



Pian kuitenkin ymmärrettiin, ettei jatkuvan kasvun tavoitteita saavuteta jollei logistiikkaa saada parannettua. Usein sysäyksen tiestön parannuksille ja uusille rakennushankkeille antoivat erikoistilanteet, kuten Kustaa III vierailu Suomessa 1775. (Hynynen 2006, 9–10; Salminen 1993, 132–133.) Nykyisen tielaitoksen edeltäjä oli Kuninkaallinen koskenperkausjohtokunta, joka perustettiin Ruotsin vallan ajan lopulla vuonna 1799. Autonomian ajan alkupuolella vuonna 1816 koskenperkausjohtokunta perustettiin uudelleen ja se jatkoi toimintaansa vuoteen 1860 asti, jolloin ensimmäisessä tie- ja vesirakennuslaitoksen piiriäossa Suomeen perustettiin kuusi tiepiiriä. Saimaan tiepiiriin toiminta-alueeseen kuuluivat Kaakkois-Suomen satamarakennukset, vesistöjen perkaukset ja hydrografiset tutkimukset sekä uutena asiana myös suurien tie- ja siltatöiden valvonta ja johto. Pääpaino oli kuitenkin vielä pitkään vesistörakentamisessa, ja teiden rakentamisen ja vesiteiden perkaamisen taloudellisen edun välillä käytiin kiivasta keskustelua, kuten oli käyty jo 1700-luvun puolivälistä lähtien. (Antila 1994, 13.)

Autoliikenteen lisääntyessä valtio perusti Helsinkiin kulkulaitoskomitean, jonka tarkoituksena oli suunnitella Suomeen myös tulevaisuuden tarpeet kattava valtatieverkosto. Aiempi tieverkosto oli suunniteltu hevosliikennettä varten, eikä sen katsottu palvelevan alati kasvavaa moottoriliikennettä. Komitean työ osoittautui epäkiitolliseksi ja jäi keskeneräiseksi. Kiistat rauta- ja maanteiden kannattajien välillä nousivat esiin ja 1930-luvun lama vaikeutti työskentelyä. Lopulta komitea julkaisi alkuperäistä suunnitelmaansa halvemman, karsitun ehdotuksen, jonka mukaan Suomeen rakennettaisiin viisi säteittäin Helsingistä lähtevää päätieta Turkuun, Vaasaan, Ouluun, Kuopioon ja Viipuriin. Ehdotus julkaistiin poikkeuksellisesti tiedelehdessä, eikä virallisena mietintönä, ja se sai huonon ja ristiriitaisen vastaanoton. Rautatiehallitus tyrmäsi sen liian suurellisena ja huonosti muita liikennemuotoja huomioivana, mutta Tie- ja vesihallituksen (TVH) tutkijoiden mukaan valtateitä olisi tarvittu enemmän. Valtioneuvosto lakkautti komitean toukokuussa 1931. (Keskinen 2000, 35–36.)

Eduskunnan silloinen puhemies Kyösti Kallio perusti keväällä 1932 toisen komitean pohtimaan rauta- ja maanteiden välistä suhdetta ja niiden merkitystä kansantaloudelle. Komitean mietinnössä ehdotettiin maanteiden nostamista samalle arvotasolle rautateiden kanssa ja väljän valtatieverkoston täydentämistä tiiviillä kantatieverkostolla. Vaikka komitean toteuttamistavoitteet olivat vuodessa 1936, niin käytännössä rautatiet menettivät erikoisasemansa valtiovallan silmissä jo vuonna 1933, ja maanteillä kulke-

va kaukoliikenne nostettiin varauksetta rautateiden rinnalle. Tosin linja-autojen kaukoliikenteen matkustajamäärälukuja usein manipuloitiin, jotta ne olisivat olleet vertailukelpoisia rautateiden kanssa. Aikakauden artikkeleihin ja haastatteluihin on syytä suhtautua kriittisesti. (Keskinen 2000, 38–41.) Vuonna 1936 linja-auto ohitti junan henkilöliikenteen välittäjänä (Mauranen 2008, 187).

Linja-autolla liikkumisen motiiveja kaukoliikenteen osalta ovat olleet kaupankäynti sekä palvelujen ja huvien tavoittaminen. Lähiliikenne on palvellut päivittäistä työmatkustamista, mikä on mahdollistanut muun muassa tehtaiden rakentamisen kauemmaksi asutuksesta. Tämä on ollut merkityksellistä kaupunkirakenteen kehittymiselle. Toisaalta liikennejärjestelyt muokkasivat kaupungin kasvua ja toisaalta taas kaupungin aiempi kasvu ja alueellinen muotoutuminen muokkasivat ja rajoittivat liikennejärjestelyjä. (Keskinen 2000, 3–9.) Myös nekin maaseudun asukkaat, joilla ei ollut omia kulkuneuvoja, saivat mahdollisuuden myydä tuotteitaan kaupungeissa. Tämä edisti maatalouden kaupallistumista ja siten myös kulutuskysynnän kasvua. Molemmat olivat varsin merkityksellisiä seikkoja koko maan kehitykselle 1920–1930-lukujen Suomessa. Työmatkaliikenteessä linja-auto edusti elintaso: kun ajat heikkenivät tai säät parantivat, monet vaihtoivat takaisin polkupyörään tai kävelivät. (Mauranen 2008, 188.) 1950–60 lukujen taitteessa tehdyn maaseudun kulutustutkimuksen mukaan peräti 85 %:lla viljelijöistä ei ollut moottorikäyttöistä henkilökulkuneuvoa, kuten mopoa, moottoripyörää tai autoa (Mauranen 2008, 189).

## 2.2 Rahalla saa ja hevosella pääsee, kyytilaitos linja-autoliikenteen edeltäjänä

1200-luvun lopulla alkoi Ruotsin valtio suunnitella ihmisten, tavaroiden ja viestien kulkemista ja loi kyyti- ja kestitysjärjestelmän., Se oli talonpoikia rasittava velvollisuus, jonka tarkoitus oli palvella vain kruunun tai kirkon virka-asioilla liikkuvia. (Heinonen 2006, 68–71; Salminen 1993, 152.) Ruotsissa kuninkaan ja hänen asioillaan liikkuvien majoittuminen perustui kuitenkin ikivanhaan käytäntöön, jossa kuningas kiersi käyttämässä tuomiovaltaansa ja nautti vastineeksi veroluontoista kestitystä (Salminen 1993,151). Yksityisasioiden liikkuneet säätyläiset kuitenkin vaativat jatkuvasti laittomasti ilmaispalveluja ja sekä kruunu että paavi kielsivät pakkokestitykset ja -kyyditykset moneen otteeseen. Majapaikkoja, ruokaa, juomaa ja varahevosia matkan varrella kuitenkin tarvittiin, ja 1300-luvulta lähtien kruunu määräsi kihlakunnan tuomarit järjestämään maksullisia tavernoita ja kyydittäjiä tai kyytirättäriä, syrjäseutu-

jen kyyditysvirkamiehiä, teiden varsille. 1400-luvulta järjestysvelvoite siirrettiin kihlakunnantuomareille ja nimismiehille. (Heinonen 2006, 68–71; Salminen 1993, 152.) Majataloja piti olla parin peninkulman välein ja hevoset ja ajajat tulivat majatalojen ulkopuolisista taloista (Heinonen 2006, 68–71). Majoitusvelvollisuus koski kuitenkin vain yhtä yötä (Salminen 1993, 154). Monet säätyläisistä majoittuivat edelleen kartanoihin, pappiloihin tai kaupungeissa porvareiden luo. Rahvaalla harvoin oli varaa kallesiin majataloihin ja he yöpyivätkin usein ulkosalla tai tutuissa taloissa matkan varrella. 1600-luvulla kyytijärjestelmä vakiintui talonpoikien yleiseksi kyyditysvollisuudeksi, hollikyyditykseksi. (Heinonen 2006, 68–71.)

Kievareiden perustamiseen oli annettu yleinen lupa jo aiemmin, ja 1600-luvulla kievarit muuttuivat kestikievarisäännöksellä majataloiksi ja ravintoloiksi, joissa talonpojat odottelivat kyytejä ja joista sai rahalla ostaa kiinteästi hinnoiteltuja palveluja. (Heinonen 2006, 69–70; Salminen 1993, 156.) Maaherra veloitettiin virkamiestyöryhmän kanssa määrittelemään ne tiet, joille kestikievareita sijoitettiin. Tavoitteena oli saada kattava kievariverkosto pääteiden varsille. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 21–22.)

Vuonna 1845 Viipurin kuvernööri määräsi kievareita perustettavaksi säännöllisten välimatkojen päähän 15 yleisen tien, 5 talvitien ja 17 pitäjätien varrelle. Näin ollen Viipurin lääniin tuli kaikkiaan 130 kestikievaria ja vuoteen 1871 mennessä määrä oli noussut 171:een. (Antila 1994, 22.) Vuonna 1866 tehtiin laskelma, jonka mukaan eniten kyytihevosta kilometriä kohden oli Suurella Rantatiellä välillä Turku–Salo–Helsinki (1,69), mutta toiseksi eniten niitä oli välillä Helsinki–Loviisa–Viipuri (1,39) (Hakala-Rahko 2010, 15).

Kestikievareille asetettiin tiettyjä vaatimuksia muun muassa talon koon, varustuksen ja tallin suhteen, mutta toisaalta kievarilla oli sallittu alkoholin myyntilupa ainoana paikkana kahden peninkulman säteellä ja niistä kehkeytyikin maaseudun uusia keskuksia, joita viranomaisvalvonnasta huolimatta jatkuvasti arvosteltiin huonotapaisesta elämästä. (Heinonen 2006, 69–70.)

Kyyti- ja kievarilaitosten toiminta oli vilkkaimmillaan 1800-luvun alkupuolella, jolloin kievareita oli koko maassa noin tuhat ja niiden väli viitisentoista kilometriä. Vuosisadan puolivälissä kievarit menettivät päätulonlähteensä kun raittiusliike onnistui lopettamaan alkoholin tarjoilun monella paikkakunnalla. Samoihin aikoihin kyyditys muuttui junien ja laivojen syöttöliikenteeksi, vaikkakin kievarilaitos hidastutti monin

paikoin merkittävästi rautatieyhteyksien kehittymistä. Suurin muutos tapahtui vuonna 1918, jolloin talonpojat vapautettiin kestikievarirasituksesta kahden vuoden siirtymäajalla. (Heinonen 2006, 69–70; Viitaniemi & Mäkelä 1978, 21–22.) Lopulta linja-autojen yleistyminen 1920-luvulla vei pohjan kyyditys- ja kievarijärjestelmältä. Kieltolaki löi viimeisen naulan arkkuun ja kyydityslaitos, se mitä siitä enää oli jäljellä, lopetettiin vuonna 1955. (Heinonen 2006, 69–70.)

Keski-Euroopassa 1800-luvun alkupuolella yleiset hevosvetoiset linjavaunut eivät saavuttaneet Suomessa mainittavaa menestystä. Syynä voivat olla joko huonot tiet tai jo vallalla oleva kyyditysjärjestelmä, mutta joka tapauksessa muutamat yritykset jäivät kannattamattomiksi. Turkulainen teollisuusmies Johan von Julin kokeili diligenssi- eli postivaunuliikennettä Turun ja Helsingin välillä muutaman vuoden vuodesta 1827 lähtien. Kymmenisen vuotta myöhemmin pietarilainen liikemies William Henry Stuckey sai oikeuden kuudeksi vuodeksi matkustusliikenteelle välille Pietari–Helsinki–Turku. Matka Pietarista Helsinkiin kesti kolmen hevosen vetämällä vaunuilla 48 tuntia. Tietoa linjan menestymisestä ei ole säilynyt, ja seuraava merkintä hevoslinjaliikenteestä on vasta 1890-luvulta, jolloin kauppias Bruno Tollet yritti rekilinjaliikennettä Turun ja Uudenkaupungin välille kaksi kertaa viikossa. Linja lopetettiin pian kannattamattomana. (Viitaniemi 1978, 23–24.)

Hevoslinjaliikenteellä yritettiin hoitaa myös kaupunkien sisäistä linjaliikennettä. Vuonna 1887 perustettiin Helsingissä hevoslinjaliikenneyhtiö. Aluksi reitti oli välillä Viapori–Kauppatori, mutta pian liikenne ulotettiin syvemmälle kaupungin keskustaan. Asiakkaat kokivat liikennemuodon liian hitaaksi ja yhtiö suunnittelikin siirtymistä hevosraiteihin kannattavuuden parantamiseksi. Kannattamattomia vastaavia yrityksiä kaatui vararikkoon myös Turussa ja Viipurissa. Vaikkei hevoslinjaliikenteet menestyneetkään, jäi linjaliikenne käsitteenä ihmisten mieliin ja myöhemmin se nostettiin uudelleen esille linja-autoliikennöinnin yhteydessä. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 24.)

### 2.3 Kymenlaakson liikennekulttuurin synty ja erityispiirteet

Kaakkois-Suomi on rajamaa, jonka maantieteellinen sijainti vilkkaana rajaseutuna on Suomen oloissa ainutlaatuinen. Sen historiaan ja kehitykseen ovat vaikuttaneet sekä Ruotsin ja Venäjän erilaiset intressit että valtakuntien väliset sodat (Antila 1994, 11). Kulttuurillisen ympäristön kehittymiseen ovat vaikuttaneet niin Salpausselän pohjoispuolisen alueen kaskikulttuuri kuin kalastajakylät Suomenlahden rannoilla. Kymen-

laakson voi jakaa karkeasti luontotyypeiltään kolmeen erilaiseen vyöhykkeeseen, jotka ovat leimanneet osaltaan alueiden liikennekulttuurin kehittymistä. Kaikille yhteinen tekijä on aluetta halkova Kymijoki, jonka merkitys entisenä Venäjän ja Ruotsi-Suomen rajajokena (1743–1812) ja elinkeinoa tuovana lohijokena on ollut alueelle suuri. 1800-luvulla joki piti yllä maakunnallista kahtiajakoa: itäinen puoli joesta kuului Karjalaan ja Viipurin lääniin ja läntinen puoli oli Hämettä ja Uuttamaata. Liikenteellisesti Kymijoki ei ole koskisuutensa vuoksi ollut merkityksellinen muutoin kuin uittoväylänä. (Kymenlaakson rakennuskulttuuri 7–9; Juvonen 2003, 11.)

Kaakkois-Suomen liikenneyhteydet järjesteltiin 1700-luvun rajamuutosten takia uudelleen. Vuoden 1721 Uudenkaupungin rauhassa Viipuri jäi Ruotsin vaikutuspiirin ulkopuolelle ja turvatakseen rannikon satamien tavarantoimitukset Ruotsi rakensi lounais-koillisuuntaisen tien Haminan ja Taavetin välille. (Antila 1994, 20–22.) Haminasta muodostui tärkeä satama ja Itä-Suomen kaupan keskus. Ruotsin puolelle jääneistä alueista muodostettiin uusi lääni, jonka nimi pysyi Kymenkartanon lääninä. Nimitys oli Kustaa Vaasan voutikunnan peruja 1550-luvun puolilta välin. Alue vastasi lähes nykyistä Kymenlaakson aluetta. (Mäki 2013.)

Uuden rajamuutoksen myötä vuonna 1743 solmitussa Turun rauhassa Kymijoesta tuli rajajoki ja koko itäinen Suomi jäi vaille suoraa yhteyttä Suomenlahdelle, mikä aiheutti merkittävän taantumana koko Itä-Suomen tervakaupalle ja metsätaloudelle. Alueella palattiin monin paikoin takaisin kaskitalouteen. Kun yhteydet Suomenlahdelle jälleen avautuivat, oli tervakaupan kultakausi jo lähes ohitse ja sen tilalle nousi puutavara, joka tuli tärkeimmäksi kuljetustavaraksi liikenteessä ja vientituotteena ulkomaille. Puutavara kuljetettiin pääasiallisesti uittaen vesistöjä pitkin, mutta varsinkin puujalosteita kuljetettiin myös maanteitse kesäisin hevoscarryyillä ja talvisaikaan reellä. Raskas puunkuljetusliikenne rikkoi maantiet huonoon kuntoon varsinkin runsaasti liikennöidyllä Viipurin ja Lappeen välisellä tieosuudella. Vasta kanavien ja rautatieliikenteen kehittäminen paransi puutavaran kuljetusolot. (Antila 1994, 20–22.)

Venäläinen Viipurin lääni jaettiin kahteen provinssiin, joista toinen oli Kymenkartano. Näin ollen Kymenkartanot löytyivät molemmin puolin Kymijokea. Länsipuolella jokea oli Ruotsille kuuluva Kymenkartanon lääni ja itäpuolella Kymenkartanon provinssi, joka oli siis venäläinen. Asutukseen jako ei juuri vaikuttanut, sillä molempien Kymenkartanoiden asukkaat olivat pääosin suomenkielisiä. (Mäki 2013.)

Suomi liitettiin kokonaisuudessaan Venäjään vuonna 1809. Vuonna 1812 Venäjä palautti niin sanotun vanhan Suomen eli Kymijoen itäpuoliset alueet Suomen suurruthtinaskunnan yhteyteen. Kymenkartanon provinssi lakkasi olemasta ja alue liitettiin Viipurin lääniin. Kymenkartanon lääni lakkautettiin lääninjaon myötä ja Kymijoen länsipuoliset osat liitettiin Uudenmaan lääniin. Kymijoen erottava vaikutus alkoi heikentyä 1860-luvulta alkaneen suureteollisuuden ajan myötä. (Mäki 2013.)

Suomenlahden rannikon ja saariston asukkaat ovat saaneet elantonsa pääasiallisesti merenkulusta ja kalastuksesta. Merellisten kulkuyhteyksiensä ansiosta rannikko on ollut Kymenlaakson vilkkain eri kulttuurien kohtaamispaikka. Aluetta halkoo itä-länsisuunnassa vanha Turun–Viipurin tie eli Suuri rantatie, jonka linjaus periytyy jo keskiajalta. Tie oli aluksi sotilaallisesti tärkeä väylä, mutta myöhemmin sen merkitys kaupallisena ja hallinnollisena reittinä korostui. Kymenlaakson alueella tie seuraa Suomenlahden rantaa Pyhtäältä Kotkan, Haminan, Vehkalahden ja Virojoen kautta valtakunnan rajalle. (Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 7–9.) Rantatien linjaukselle on ominaista rinnakkaisreittien vähyys (Salminen 1993, 292). Muheva rantamaa jää rannikon ja ensimmäisen Salpausselän väliin ja on tyypillisesti elättänyt asukkaansa maanviljelyllä. Alueella on muun muassa rikas kartanokulttuuri. (Kymenlaakson rakennuskulttuuri, 7–9.)

Ensimmäinen Salpausselän harjun sorapohja on ollut otollista ja helppokulkuista maapohjaa liikennöintiin. Jo 1400-luvulla harjulla kulki Hämeen ja Viipurin linnojen välinen Ylinen Viipurintie eli niin sanottu Kouvolan vanha maantie, johon yhtyi myös Haminantie nykyisen Kymen Lukon tienoilla. Liikenteellisesti merkittäväksi ajanjaksoksi muodostui 1800-luvun alkupuoli, jolloin Ylisen Viipurintien Kymijoen ylittävä Keltin–Ruotsulan soutulautta siirrettiin Kouvolan Alakylään ja Lappeenranta–Loviisa–Helsinki päätie kulki Kouvolankylän kautta. (Kymenlaakson rakennuskulttuuri 7–8.) Rautatie oli niin ikään helppo ja taloudellisesti edullinen perustaa hiekkaiselle harjulle, vaikka suoriin yhteys Venäjälle olisi ollut seurata Suomenlahden rantaa. Monet rannikkokaupungit joutuivat rakentamaan omat, monesti kannattamattomat, rautansa turvatakseen varsinkin ylämaan tärkeät puunkuljetustarpeet. Ainostaan Kotkaan valtio rakensi rautatien Savon radan päätepisteeksi. (Halila 1969, 81.)

Pietarin vetovoima synnytti 1800-luvun alkupuolella vilkkaan maantieliikenteen koko kaakkoiseen Suomeen, jolloin koko Viipurin läänin tieverkko tiheni merkittävästi

(Antila 1994, 12). Toisin kuin ulkomaisten, kotimaisten tavaroiden vienti Suomesta Venäjälle oli siihen aikaan jo vapaata, ja pian Kaakkois-Suomesta tuli Pietarin metropolin hankinta-alue ja takamaa. Maataloustuotteiden vienti Pietariin vilkastui ennennäkemättömällä tavalla. Rahtitiet ulottuivat suurkaupungeista takamaahan, Kannakselle ja aina pitkälle Itä-Suomeen. Rahdin lisäksi oli runsasta matkailuliikennettä, joka lisäsi myös maiden välistä kulttuurillista ja ammatillista kanssakäymistä. Pietarin vanaudessa Viipurista muodostui Kaakkois-Suomen taloudellinen, kulttuurillinen ja hallinnollinen keskus sekä Suomen keskeisin vienti- ja tuontisatama 1800-luvulla. (Antila 1994, 12–19.) Kaakkois-Suomen teollistumista hidasti Venäjän merkantilistinen talouspolitiikka, mutta kun rajoittavista säännöksistä vapauduttiin alue teollistui nopeasti ja uudet teollisuuskaupungit edellyttivät myös hyviä yhteyksiä kaupunkien välillä. (Antila 1994, 19.)

### 3 MENNÄÄN BUSSILLA!

#### 3.1 Linja-autoliikenteen varhaisvaiheet Suomessa

Ensimmäisen linja-auton, tai siihen aikaan automobiiliomnibussin, ensimmäinen matka päättyi epäonnistumiseen. Vuosi oli 1905 ja tekniikko J.L. Stenroosin Saksasta tilaama auto lähti ilman matkustajia Turun Kirkkotorilta Uuteenkaupunkiin, jonne se saapui kuitenkin vasta seuraavana päivänä ”hevosella ja häpeällä” eli hevosen vetämänä, koska auton sylinteri oli rikkoutunut Kalannissa, eikä sitä pystytty Suomessa korjaamaan. Sinnikkäästi Stenroos yritti uudelleen, mutta alkuinnostuksen jälkeen matkustajien tulo tyrehtyi ja lopulta auto myytiin Pietariin, jossa asiakkaita riittikin. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 30–31.)

Stenroos oli aikansa edelläkävijä ja ilmeisesti ulkomaisen esimerkin mukaan aloitti automobiiliomnibusliikennöinnin hyvin varhain, sillä Suomen ensimmäinen autokin oli nähty vasta viisi vuotta aiemmin mustiolaisella kamariherralla Hjalmar Linderillä. Tosin lehtitietojen mukaan ilmeisesti venäläinen matkailija oli nähty autoilemassa Viipurissa jo vuonna 1899. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 26.) Jos ulkomailta saatu esimerkki olikin ollut Stenroosia innostamassa, niin tuskin kuitenkaan Ruotsista saatu malli, sillä ensimmäinen omnibusautobiilikokeilu vuonna 1899 Tukholmassa kesti vain kolme viikkoa, sillä auton moottori ei kestänyt ja kustannukset nousivat sietämättömiksi. Seuraava linja-auto ilmestyi Tukholman katukuvaan vasta vuonna 1907, jolloin sillä liikennöitiin Kungsholmenin huvilakaupunginosaan. Ensimmäiset linja-autot

maailmalla oli yleensä tarkoitettu lähinnä kuljettamaan hotellien asiakkaita ja heidän matkatavaroitaan satamasta tai asemalta hotellille ja päinvastoin. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 29.)

Pian liikennöintikokeiluja alkoi herätä ympäri Suomen. Muun muassa välillä Kemi-Rovaniemi puuhailtiin edestakaista vuoroväliä kolmesta viiteen kertaa viikossa. Tarkoituksena oli kuljettaa sekä tavaroita että matkustajia. Hanke herätti kuntakokouksissa paljon keskustelua ja vastustustakin. Yleisesti katsottiin teiden olevan liian kapeita autoiluun, eikä karjan paimentaminen samoilla teillä tullut kysymykseen. Varsinkin hevosliikenteelle aiheutuvaa haittaa korostettiin. Oulun läänin kuvernööri kuitenkin myönsi hankkeelle liikenneluvan elokuussa 1906 mutta päätöksen yhteydessä annettiin tarkat säännöt auton käytöstä. Kestikievarilaitoksen mallin mukaan matkustajista oli pidettävä kirjaa, auton nopeus oli rajoitettua ja hevosliikennettä tuli huomioida erityisen tarkasti. Muiden tiellä liikkujien turvallisuutta korostettiin ja monin paikoin autoilija veloitettiin korvaamaan aiheuttamansa vahingot. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 28–31.)

Linja-auto muutti täysin suomalaisten liikkumisen. Se keräsi kyytiinsä myös tavallisen kansanosan, joka aiemmin oli liikkunut kävellen tai polkupyörällä. Sen ulottuvuus kylille oli aivan omaa luokkaansa, johon eivät väyläsidonnaiset höyrylaiva ja rautatie pystyneet. (Mauranen 2008, 187.) Linja-autoliikenteestä muodostui laivaliikenteelle kova kilpailija etenkin tilausliikenteen osalta. 1920-luvulla lähiseutumatkat erilaisiin tilaisuuksiin lisääntyivät nopeasti. Matkat hengellisiin tilaisuuksiin, näyttelyihin ja juhliin sujuivat nopeammin ja joustavammin kuin aiemmin laivoilla matkustettaessa. Teatterit jopa järjestivät erityisesti maaseutuväestölle kohdistettuja näytöksiä, joihin oli räätälöity bussikuljetus. (Manka 2008, 27)

Tammikuussa 1929 annetun moottoriajoneuvoasetuksen mukaan linja-autojen liikennöintiluvat antoi läänien sisäiseen liikenteeseen maaherra. Läänien ulkopuolelle ulottuvaan ja niiden väliseen liikennöintiin lupa myönnettiin kulkulaitosministeriöstä. Luvan kesto rajattiin viiteen vuoteen, jonka jälkeen se oli annettava uudelleen. Lupa oli käytännössä myönnettävä jos hakijan liikennöintisuunnitelma oli tarkoituksen mukainen. Kilpailu liikennöitsijöiden välillä oli hurjaa. Puoli vuotta myöhemmin lupien myöntäjille annettiin oikeus tarveharkintaan ja vuonna 1931 asetusta muutettiin siten, että yli 30 kilometrin pituiselle matkalle läänien sisälläkin piti hankkia lupa kulkulai-



tosministeriöstä. Näin saatiin kaukoliikenne ministeriön hallintaan ja epätervettä kilpailua karsittua. (Keskinen 2000, 37.)

### Ojasta allikkoon

Ihmisten pelko autoja kohtaan ei suinkaan ollut liioiteltua. Varsinkin maaseudulla hevoset olivat tottumattomia autoihin ja pillastumisista aiheutuneita vaaratilanteita sattui. Hevosliikenne ei ollut ainoa ongelma linja-autoliikennöinnin alkutaipaleella.

1920-luvulla linja-autoliikenteen voi katsoa vakiintuneen koko maassa aika samanlaisesti ja liikennettä oli jo useiden paikkakuntien välillä. Myös syöttöliikenne rautateille ja satamiin sekä maaseudulta liikekeskuksiin lisääntyi nopeasti. Ongelmia aiheuttivat muun muassa tiet, jotka eivät tahtoneet kestää autoja ja autot, jotka eivät tahtoneet kestää teitä. Tiestö oli suunniteltu hevosmenopeleille; ne olivat kapeita, mäkisiä ja huonosti pohjustettuja. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 37–38.) Yleisesti voidaan todeta linja-autoliikenteen kehityksen olleen huomattavasti nopeampaa, mikäli tiestö olisi ollut paremmassa kunnossa. (Manka 2008, 26)

Linja-autoliikennöinnin alkuvaiheessa vuoroja ajettiin vain kesäisin, sillä hevosvetoiset puuaurat eivät saaneet teitä riittävän puhtaiksi lumesta ja polanteista. Joskin liikennöitsijöillä oli menoja talvellakin ja ainakin vähälumisina talvina reittejä ajettiin lapijon kanssa. Koneellinen auraus yleistyi pikkuhiljaa yhdessä moottoriajoneuvojen lisääntymisen myötä, mutta vielä vuonna 1939 valtion auraamia tiekilometrejä oli vajaa 34 % tiestöstä eli noin 12 000 kilometriä. Yksityiset liikenteenharjoittajat aurasiivatkin yleisesti itse tarvitsemiaan tieosuuksia, usein sijoittamalla auran liikennöivän auton etuosaan (kuva 1). Valtio osittain tuki toimintaa, ja ainakin talvella 1937–1938 yksityisten liikennöitsijöiden auraamat kilometrit ylittivät valtion vastaavat. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 118–119.) Aurasikaluston kehityksestä huolimatta pahimpien tuiskujen sattuessa kuljettajan oli kuitenkin turvaututtava lapiioon ja usein myös matkustajat auttoivat lapioinnissa. Säilyttääkseen tärkeän linja-autoyhteyden turvautuivat kyläläiset usein talkoohenkeen ja lapioivat yhdessä lumisia teitä auki. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 122.)



Kuva 1. Viipurin läänissä merkittävin talvikunnossapidon urakoitsija oli liikennöitsijä Matti Ruponen. (Kärmeniemi 1958,22)

Talviliikenne oli yleisesti ottaen kannattamatonta. Polttoainetta kului moninkertaisesti enemmän kuin kesällä ja kaluston korjauskustannukset kasvoivat kinosten läpi puskettaessa. Liikennöitsijät yrittivät kuitenkin sinnikkäästi jatkaa ajoa läpi vuoden, sillä kilpailu oli kovaa ja usein myös epäreilua. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 122–123.) Keli-rikko oli paikoin vakava ongelma aina 1960-luvulle asti (kuva 2). Vuoteen 1962 mennessä oli valtatie numero 7 päällystetty kokonaan Helsingin ja Kotkan välillä, josta Porvoon ja Kotkan välinen osuus oli vielä öljysoraa. Vuonna 1965 tie oli kokonaan kestopäällystetty. Maantiet olivat vielä tyypillisesti sorateitä. (Kivilä 2000, 42–43.)



Kuva 2. Kelirikko Hartola–Joutsantiellä vuonna 1957. Kuva: M. Nevalainen (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 302)

### 3.2 Koskahan se onnikka lähtee? Varhainen aikataulut

Linjaliikenteen alkuaikoina ei ollut kiinteää aikataulua tai määrättyjä lähtöpaikkoja. Tieto kulki nopeasti suusta suuhun eikä liikennöitsijän tarvinnut toimintaansa mainostaa. Matkustajat saattoivat mennä tien varteen odottamaan, vaikkei auton tulosta olisi-kaan ollut tarkkaa tietoa. Joskus matkareitin varrelle kiinnitettiin lappuja, joilla ilmoitettiin auton kulusta, mutta koska matka-aika oli sidoksissa keliin ja kuljetettavan tavaran määrään, oli lapuissa mahdollisesti mainittu aika varsin summittainen. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 138.)

Tunnettavuutta voitiin myös lisätä lehti-ilmoituksilla (kuva 3). Usein tarkkaa lähtöaikaa ei ilmoitettu, vaan mainittiin auton lähtevän esimerkiksi iltapäivällä. Ilmoituksessa saatettiin myös mainita reitin varrelta henkilöitä, joilta voi kysyä tarkempia tietoja auton kulusta. Joskus mainittiin aikataulujen tulevan myöhemmin, kunhan kokemusta reitiltä kertyy. Tavallisimmin kuitenkin ilmoitettiin paikat, joissa tarkempi aikataulu oli näkyvissä tai se jaettiin autosta saatavilla ilmoituksilla. Pian käytännöksi vakiintui ilmoittaa auton lähtöajat molemmilta päätepisteiltä ja linjareitti. Välietapit ja saapumisaika oli jokaisen itse arvioitava, sillä ne vaihtelivat paljon jopa päivittäin keliolosuhteiden, korjausten ja ylimääräisten odotusten vuoksi. (Viitaniemi & Mäkelä 1978,

138.) Kiinteimmät aikataulut olivat niillä reiteillä, jotka olivat sidoksissa junien tai laivojen aikatauluihin (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 133).




**Tänään klo 12.00**  
 aloitamme linja-autoliikenteen linjalla  
**KAUPPATORI—PANTSARLAHTI—HAVI—KOLIKKOINMÄKI—KÄREMÄKI**  
 kulkien seuraavia katuja:  
 Kauppatorilta, Torikatua, Kaarle-Knuutinpojankatu, Linnankatu, Karjalankatu, Luostarinkatu, Pant-  
 sarlahdenkatu, Havinkatu, Vallirinne, Honkaalantie, Opettajankuja, Kolivistonkatu, Männistöönkatu, Val-  
 takatu ja Koliviston tien rautatienylikäytävältä Käremäelle Purjekadulle.  
 Liikenne jatkuu säännöllisesti 15 min. väliajoin linjan kummastakin päätepaikasta arki-  
 päivinä klo 5.45 alkaen klo 23.45 asti. Pyhäpäivinä alkaa liikenne klo 7.45.  
**Maksu Spk. 1:— hengeltä. Matkamerkkejä 6 kpl. Smk. 5: —.**  
 Autot pysähtyvät ainoastaan pysäkki-merkillä varustetuilla pysäkeillä.  
**Liikennettä linjalla Kauppatori—Tiiliruukki—Kangasranta**  
 jatketaan kuten tähänkin asti, paitsi että lauantaisin ja sunnuntaisin ollut ylimääräinen kulkuvuoro  
 Kauppatorilta klo 24.10 lopetetaan.  
**TORKKELIN LIIKENNE OY.**  
 (Leikattava irti ja säilytettäväksi) 10979

Kuva 3. Viipurilaisen Torkkelin Liikenne Oy:n lehti-ilmoitus. (Karjala-lehti 25.8.1935)

Aikataulujen julkaiseminen saattoi koitua liikennöitsijälle jopa haitaksi, sillä siten myös kilpailijat saivat lähtöajat tietoonsa ja kävivät usein nappaamassa matkustajat kyytiinsä juuri sopivasti ennen aikataulun asettajan autoa (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 141). Matkustajat kuitenkin oppivat arvostamaan säännöllisessä aikataulussa pysymistä ja käyttivät mielellään hyväksi havaittua liikennöitsijää (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 133). Maksettujen ilmoitusten tarvetta vähensi lehtitoimittajien kiinnostus autoilua kohtaan ja usein paikallislehdet julkaisivat toimittajien kokemuksia alueen linja-autokyydeistä. Jotkut lehdet ottivat käyttöönsä autopalstan, jossa linjareittejä koskevat ilmoitukset sijaitsivat. Varsinaiset aikatauluvihkot, Suomen Matkailijayhdistyksen julkaisemat Turisti-aikataulujulkaisut, otettiin käyttöön vuonna 1924, mutta ne olivat usein puutteellisia ja virheellisiäkin, koska liikennöitsijät eivät saaneet aikataulujaan toimitettua ajoissa aikatauluvihkon kevätnumeroon. Kaukoliikenteen osalta valtakunnallinen aikataulujulkaisu oli vasta 1930-luvun puolivälissä lähes täydellinen, mutta paikallisliikenteen osalta käytettiin yhä lehti-ilmoittelua ja paikallisia julkisia tai liikenteenharjoittajan omia aikatauluvihkosia. Matkustajan kannalta kehitys oli suotuisaa, sillä nyt hän saattoi olla varmempi aikataulujen paikkansapitävyydestä ja matkan- teon joutuisuudesta. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 138–142.)

### 3.3 Mistähän se onnikka lähtee? Ensimmäiset asemat

Linja-autoilla ei aluksi ollut vakituksia pysähtymispaikkoja, vaan autot odottivat matkustajia toreilla, rautatieasemilla, matkustajakotien liepeillä tai kauppojen pihalla. Suosittuja odotuspaikkoja olivat kahvilat, joita joskus varta vasten perustettiin pysäkkien lähelle. Vakituisten pysähtymispaikkojen puute aiheutti ongelmia, kun matkustajat eivät kehtaneet rahtitavaratkaan aina löytäneet kyytiään. Asiaa ei ainakaan parantanut liikennöitsijöiden kiihkeä kilpailu matkustajista. (Niskanen 2006, 54.) Tilanteen vakiinnuttamiseksi liikennöitsijät perustivat vuonna 1928 Linja-autoliitto ry:n edeltäjän, Linja-autoliikennöitsijäin Liitto ry:n, jonka tavoitteena oli parantaa liikenneturvallisuutta, luoda säännölliset vuorot ja yhtenäiset maksut ja näin myös estää epätervettä kilpailua. Liiton avulla liikennöitsijät alkoivat järjestää yhtenäistä asematoimistoverkostoa esikuvinaan rautatieasemat ja Ruotsin pakettitoimistot. Liitto alkoi neuvotella kaupunkien kanssa linja-autoasemien rakentamisesta. (Niskanen 2006, 54–55.)

Ensimmäiset linja-autoasemat rakennettiin Tampereelle, jonne kaupunginarkkitehti Bertel Strömmer suunnitteli kaksi asemaa, toisen itään suuntautuvaa, toisen läntistä liikennettä varten. Asemat avattiin syyskuussa 1929. Asemat olivat bensiiniyhtiöiden rakennuttamia ja niissä oli bensiininjakelukatokset ja itäisellä asemalla myös lämpimät autonpesutilat. Linja-autoliikennöitsijöiden liitto vastasi muusta liiketoiminnasta. Asemilla oli odotussalit, lippumyymälät, rahtitavaroimistot, mukavuuslaitokset sekä joitakin myymälöitä. Irtolaisten pelossa kaupunki ei antanut rakentaa ravintolaa. (Niskanen 2006, 55.) Viipurissa otettiin vuonna 1931 käyttöön linja-autopysäkin osoittava liikennemerkki. Se oli pyöreä merkki, jossa valkoista pohjaa ympäröi sininen kehä. Tämän kehän sisällä oli linja-auton kuva sekä teksti ”Pysäkki”. Nyt linja-autot pysähtyivät enää pysäkkien kohdalla ja tämä uudistus oli tervetullut sekä liikennöitsijöille että matkustajille. (Viitaniemi 1988, 49.)

Linja-autoilun alkutaipaleella bussilla kulkivat matkustajat, posti ja valtavat määrät tavaraa. Eikä aina tässä järjestyksessä. Maaseudulta aamulla lähtevään bussiin ahdettiin matkustajien lisäksi kaupungissa myytävät tuotteet ja kuljettaja usein myös toimitti esimerkiksi jyvät myllylle ja jauhopussit takaisin lähettäjän portin pieleen. Usein mukana oli eläimiä kanoista lehmiin. Joskus eläimet kulkivat yksinään siten, että se saatettiin autoon ja joku toinen oli sitä kaupungissa vastaanottamassa. Matkanteon suurpiirteisyydestä kertoi sekin, että jos tienvarren talossa oli vielä teurastus käynnis-

sä, saatettiin jäädä odottelemaan lihojen ehtimistä kyytiin. Lihat sidottiin vaikka etupuskuriin tai lokasuojille, jos ei muualle enää mahtunut. Tämä ei ymmärrettävästi viranomaisia miellyttänyt ja liikennöitsijöille voitiin määrätä sakko. 1930-luvulla katolle asennettavat tavaratelineet yleistyivät ja viranomaiset pyrkivät säännöstelemään kuljettavan tavaran määrää. Samoihin aikoihin kun autojen taso nousi, tehtiin auton takaosaan usein tupakkaosasto, ja vielä sen taakse omalla ovella varustettu tavaraosasto. Näin ollen eläinten kuljettaminen matkustajien kanssa samassa osastossa loppui. Vaikka herraskaisempi väki ei mielellään olisi matkustanut edes samassa autossa mölisevän lehmän kanssa, tavaran ja myös eläinten kuljettaminen busseilla jatkui. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 142–146.) Elintason ja linja-autojen laadun kohotessa ei entinen käytäntö kuitenkaan enää ollut sovelias. Hienossa autossa, jossa oli plyysi- tai nahkapenkit ja ikkunaverhot eivät eläinten hajut ja äänet olleet hyvää mainosta liikennöitsijälle. Viipurin seudun liikenteenharjoittajat päättivät ensimmäisinä olla kuljettamatta muita eläimiä paitsi koiria. Päätöstä perusteltiin asiakkaiden viihtyvyydellä, mutta metsästäjien mukana kulkevien koirien ei katsottu aiheuttaneen haittaa. (Viitaniemi 1988, 61.)

Koska linja-autoja käytettiin varsinkin maaseudulla lähes pelkästään tavaran kuljettamiseen oli luonnollista, että määränpää kaupungissa oli tori. Ehtiäkseen aamuksi torille auto lähti maaseudulta aamulla ani varhain, noin kello 5–6 ja kaupungista takaisin toripäivän päätyttyä tavallisesti kello 14–16 aikaan iltapäivällä. (Viitaniemi & Mäkelä 1978, 131–132.) Tähän perinteeseen nojaten monet asemista rakennettiin kaupunkien toreille ja keskusaukioille, joiden sijainti tyydytti sekä matkustajien että liikennöitsijöiden tarpeita, mutta olivat kaupunkikuvallisesti hieman arveluttavia. Muualla Skandinaviassa ei kaupunkien arvokkaimpia paikkoja annettu näin voimallisesti liikenteen käyttöön, vaan lähinnä käytettiin keskusta lähellä olevia muita sopivia aukioita. (Keskinen 2000, 15–16.)

### 3.4 Elämän makuiset linja-autoasemat

Linja-autoasemat olivat oman aikansa yhteiskunnallisia kuvastimia, jotka heijastivat kunkin ajan niin myönteistä kehitystä kuin epäkohtiakin. Asemilla oli helppo maleksia ja samalla vaihtoivat omistajaa niin mustan pörssin tavarat kuin pimeät pullotkin. Yleisillä paikoilla ryypiskely oli sotien jälkeen tavallista, vaikka sitä lain vastaisena paheksuttiinkin voimakkaasti. Linja-autoasemien käymälät olivat tavallisia poliisin

ratsian kohteita. Varsinkin viikonloppuisin, tilipäivinä ja juhlapyhien aikaan linja-autojen takapenkeillä pullo kiersi ahkerasti, ulottuen joskus jopa kuljettajalle asti. (Viitaniemi 1993, 182–183.) Alkoholin nauttimisen ei tuohon aikaan yleisesti katsottu vaikuttavan autolla ajoon, vaan linja-autonkuljettaja saattoi muutamaa minuuttia ennen lähtöä katsoa ehtivänsä vielä nauttia kolpakon olutta (Viitaniemi 1988, 68). Linja-autoasemien tiloissa ja myös linja-autoissa kokoontuivat rahasta pelaavat korttiringit. Kaupungit yrittivät kitkeä pelaajia kieltämällä rahasta pelaamisen ja poliisit ratsasivat autoja. (Viitaniemi 1993, 182–183.)

Sodan syttyminen rajoitti maamme linja-autoliikennettä muun muassa siten, että osa linja-autoista velvoitettiin pakko-otoilla puolustusvoimien käyttöön ja polttoainetta säännösteltiin. Jäljelle jääneitä autoja muutettiin puukaasutinautoiksi, joilla linja-autoliikennettä pystyttiin kohtuullisen tyydyttävästi hoitamaan. (Viitaniemi 1993, 126.) Poltto- ja voiteluaineiden kauppाराjoitus säilyi Suomessa noin kymmenen vuotta (Piltz 2005, 40). Ilmapommitukset olivat monen linja-autoaseman uhkana, Kaakkois-Suomen asemista ainakin Käkisalmea ja Viipuria pommitettiin (Viitaniemi 1993, 128–129). Tapaukset käsitellään erikseen kyseisten asemien kohdalla.

Vuonna 1940 linja-autoasemien tehtäväksi annettiin hiilen myynti liikennöitsijöiden hääpönttöautoihin. Vaikka osalla liikenteenharjoittajilla oli omaa polttoaineentuotantoa, hiilen myynnistä saadut lisätulot tulivat talousvaikeuksien kanssa painivalle Matkahuolto Oy:lle tarpeeseen, eikä sen työllistävää vaikutusta voi vähätellä. (Viitaniemi 1993, 135–137.) Sodan jälkeinen aika oli liikennöitsijöille raskasta aikaa. Sodassa käytetty kalusto oli huonossa kunnossa, mutta korjaamot tekivät työtä pääosin puolustusvoimien kaluston parissa. Vakava rengaspula vaivasi koko maata. (Kärmeniemi 1964,80.)

Jälleenrakennuskausi ja varsinkin 1960-luku oli linja-autoasemarakentamisen kulta-aikaa. Asemat muistuttivat selkeästi julkisia rakennuksia ja olivat yleensä mittakaavaltaan hyvin ympäristöönsä sopivia. 1970-luvulta lähtien on tyylinä ollut yhdistää toisiinsa eri liikennemuotoja. Linja-auto- ja rautatieasemia yhdistettiin monilla paikkakunnilla ja myymälätoiminta asemilla lisääntyi. (Lehtomäki 2006, 56.) 1970-luvulla linja-autoliikenne muuttui ympärivuorokautiseksi (Lehtomäki 2006, 75). 1990-luvun alkupuolella vanhoja linja-autoasemia korjattiin ja uusia matkakeskuksia suunniteltiin (Lehtomäki 2006, 86). Vuonna 1993 maassamme oli 64 linja-autoasemaa ja lisäksi

noin 400 Matkahuollon asiamiespaikkaa (Ojala 2000, 18). Määrä lienee nykyäänkin samaa suuruusluokkaa, joskin varsinaisten linja-autoasemien määrä on laskussa. Yhtenä syynä tähän on matkakeskusten suosion kasvu.

## 4 ASEMIEN RAKENNUTTAJAT

### 4.1 Oy Matkahuolto Ab

Linja-autoliikennöitsijöiden Liitto ry (LAL), myöhemmin Linja-autoliitto ry pyrki aktiivisesti vähentämään alalla vallinnutta sekavuutta linja-autoasematoiminnan avulla. Osittain tämä onnistuikin, mutta toisaalta kehitys lähti kulkemaan tämän tavoitteen vastaiseen suuntaan. Liitolla oli yhteistyökumppaneinaan sekä Suomalainen Shell Oy että Osakeyhtiö Nobel-Standard Suomessa, joista jatkossa käytän selvyuden vuoksi lyhyempiä nimityksiä Shell Oy ja Nobel-Standard Oy. Nämä öljy-yhtiöt olivat molemmat muun muassa lahjoituksin tukeneet liittoa, joka oli joutunut taloudellisiin vaikeuksiin muun muassa maantiekirjakauppakokeilun vuoksi. Liiton jäsenet saivat alennusta näiden kahden yhtiön sekä myös Öljytehdas E. Grönblomin bensiniistä. Liitto pyrki kohtelemaan tasapuolisesti sekä Shell Oy:tä että Nobel-Standard Oy:tä, mikä johti monesti siihen, että molemmat yhtiöt saivat oikeuden perustaa linja-autoaseman samalle paikkakunnalle. Liiton omienkaan asemien hoidossa ei päästy kattavaan yhteinäisyyteen ja yhteistyöhön. (Viitaniemi 1993, 37.) Liiton paikallisosastojen oli hankala hoitaa liiketoimintaa, mikä näkyi esimerkiksi vaikeuksina periä liikennöitsijöiltä aseman toimistokuluja (Viitaniemi 1993, 30). Osakeyhtiönä toteutetun Viipurin osaston liiketoiminta oli selvästi parempaa kuin pelkän liitto-organisaation perustamien asemien (Viitaniemi 1993, 37).

Oli selvää, ettei asemarakentamisen sekava ja rönsyilevä kehitys ollut edullista yhdellekään osapuolelle. Pian virisi ajatus toiminnan keskittämisestä yhteen, nimenomaan asematoimintaa varten perustettuun yhtiöön. Perustettavan Oy Matkahuolto Ab:n tavoitteena oli synnyttää linja-autoasemia huoltoasemien yhteyteen ja saada kaupungit, kauppalat ja kunnat rakentamaan linja-autoasemia. Toistensa kanssa kilpailevia asemia ei haluttu, joten jonkinlainen reviirijako oli tehtävä. Tavoitteiksi oli kirjattu myös ammattimaisen autoliikenteen kehitys, toiminta ammattiautoilijan huoltokonttorina sekä odotus- ja matkailutoimistojen perustaminen. Yhtiön hoitoon suunniteltiin myös säilytys- ja kuljetustoimistoja. Niin ikään kiinteistöjen omistaminen, vuokraaminen ja kahvila-, ravintola- ja kauppatoiminnan harjoittaminen olivat osoitus perustettavan yh-



tiön monipuolisuudesta. Oy Matkahuolto Ab:n perustamiskokous pidettiin tammi-kuussa 1933. (Viitaniemi 1993, 38.)

Liikenteenharjoittajat olivat epäluuloisia ja yhtiöstä oli vallalla ristiriitaisia näkemyksiä. LAL:n osakkaat eivät vuosikokouksessaan hyväksyneet hallituksen päätöstä ryhtyä Matkahuolto Oy:n osakkaiksi, mikä tuli liiton hallitukselle täytenä yllätyksenä. Pahin este jäsenistön yhteiselle yritykselle oli yrittäjien keskinäinen kilpailu ja pelko mukana olevien öljy-yhtiöiden, Shell Oy:n ja Nobel-Standard Oy:n tuotteiden pakkoostosta. (Viitaniemi 1993, 39–40.) LAL:n päätös merkitä Matkahuolto Oy:n osakkeita oli syntynyt sillä ehdolla, että kyseiset öljy-yhtiöt olivat lainanneet tai suoranaisesti lahjoittaneet liitolle 40 000 markkaa, joka oikeutti viidesosaan Matkahuolto Oy:n osakepääomasta. Perustamispöytäkirjaan oli merkitty osakkaiksi sekä Shell Oy että Nobel-Standard Oy, jotka molemmat olivat merkinneet 400 osaketta, LAL:lla ja Suomen Autoilijaliitto ry:llä oli molemmilla 400 osaketta. (Viitaniemi 1993, 38–39.) Viimeinen viidennes oli suurimpien vakuutusyhtiöiden perustaman koalition hallussa (Viitaniemi 1993, 41). Yhtiön osakepääoma oli 200 000 markkaa jaettuna 2 000 osakkeeseen, 600 000 markan korotusoikeudella. (Viitaniemi 1993, 38–39.) Liiton hallitus aloitti jäsenistön informoimiskampanjan, jossa se perusteli öljy-yhtiökytköksiään sillä, ettei niitä vastaan kilpaileminen olisi järkevää ja tähdensi jatkossa perustettavien asemien tulevan ”puolueettomalle” maaperälle eikä enää bensiiniasemien yhteyteen. Kaikkia markkinoilla toimivia öljy-yhtiöitä taas ei haluttu mukaan, koska niiden välinen kilpailu oli liiton kannalta edullista. (Viitaniemi 1993, 41.)

Selvityksen jälkeen monet LAL:n paikallisosastot olivat valmiita muuttamaan kantansa asettaen kuitenkin tiettyjä, osin ristiriitaisia reunaehtoja Matkahuolto Oy:n toiminnalle. Bensiininmyyntiä ja autotarvikekauppaa ei haluttu yhtiön vastuulle ja yhtiön tuli valvoa liikenteenharjoittajiin kohdistuvan palvelun tasapuolisuutta, riippumatta siitä, minkä yhtiön polttoainetta ne käyttivät. Pelko bensiiniyhtiöiden sitovasta tai holhoavasta vaikutuksesta eli liikenteenharjoittajien keskuudessa vahvana. (Viitaniemi 1993, 42.) Liikenteenharjoittajia oli kalvanut epäluulo yhtiötä perustettaessa, koska he eivät olleet saaneet osake-enemmistöä, eivätkä siten määräysvaltaa yrityksessä. Tilanne muuttui, kun osakepääomaa jouduttiin taloudellisten vaikeuksien takia korottamaan vuonna 1935 100 000 markalla, jolloin liikenteenharjoittajien omistusprosentti yhtiöstä kohosi 45:een. Vuonna 1939 liikennöitsijöiden osakemäärä oli 66 %. (Viitaniemi 1993, 89.)

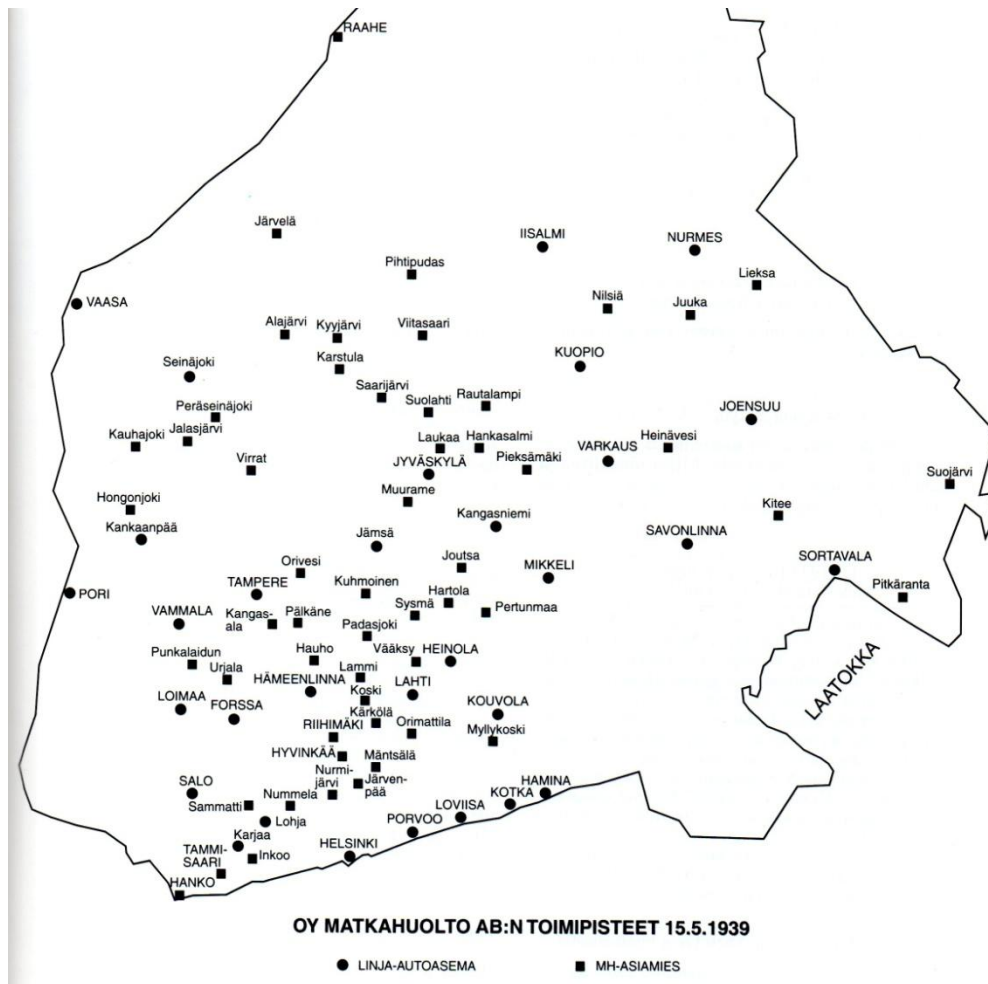
## Matkahuollon toiminta

Matkahuollon alkuvuosien tärkein tehtävä oli linja-asemaverkoston luominen. Asemien rakentamisessa näkyi aiemmin mainittu öljy-yhtiöiden reviiirijako, jonka tarkoitus oli karsia turhaa kilpailua. Suomen Mineraali Osakeyhtiö ja Bensiini Osakeyhtiö solmivat toukokuussa 1933 sopimuksen, jonka mukaan jako tehtiin (liite 1). Helsingissä, Turussa, Viipurissa, Lappeenrannassa ja Tampereella Matkahuolto Oy:n pakettitoimistot saivat jäädä jo olemassa oleviin huoneistoihin. Puolueettomalle maaperälle luokiteltiin 33 kaupungin pakettitoimistot, mukana muun muassa Kouvola, Koivisto ja Virojoki. Shellin huoltoasemien yhteyteen jaettiin 11 paikkakuntaa, joiden mukana olivat myös Kotka ja Hamina. Nobel-Standard Oy sai 10 paikkakuntaa ja joko yhteiselle tai puolueettomalle alueelle jäivät Sortavala, Kuopio ja Maarianhamina. Ensimmäinen Matkahuolto Oy:n perustama asema avattiin toukokuussa 1933 Hämeenlinnan Rantatorille, Shell Oy:n huoltoaseman yhteyteen. (Viitaniemi 1993, 49–50.)

Matkahuolto Oy:n tärkeimmäksi tulonlähteeksi osoittautui tavaraliikenne. Suurin osa lähtevästä tavarasta oli maaseudun kauppiaille kuljetettavia tuotteita, lähinnä elintarvikkeita. Linja-autojen kuljettamien tavaroiden luonne heijasti kunkin seutukunnan ja aikakauden erityisluonnetta. Merkittävä elintarviketeollisuus paikkakunnalla, tuottajien suuntautuminen maaseudulla, jopa ihmisten ilot ja surut näkyivät linja-autojen rahdeissa esimerkiksi hää- tai hautajaiskukkakimppuina. Pirtua lähetettiin väärillä nimikkeillä kieltolain aikaan ja vielä sen loputtuakin alkoholia liikkui bussirahtina, kunnes vuonna 1935 Matkahuollon pääkonttori kielsi kaikenlaisen alkoholin kuljetuksen. (Viitaniemi 1993, 97–99.)

## 4.2 Asematoiminnan yksityisyrittäjät

Matkahuolto Oy:n verkosto ei kattanut kuitenkaan koko Suomea. Laajoja alueita Satakunnassa, Pohjanmaalla ja Kaakkois-Suomessa olivat vailla Matkahuollon toimipistettä. (Kuva 4.)



Kuva 4. Oy Matkahuolto Ab:n toimipisteet 1939 (Viitaniemi 1993,51)

Turussa Hannes Lindroosin Lounais-Suomen Matkailutoimisto oli myynyt Aninkais-tentorin laidan kioskista lippuja linja-autoihin jo ilmeisesti vuodesta 1925. Vuonna 1930 Matkailutoimisto myi noin 20 000 lippua ja toimitti autoihin yli 10 000 pakettia. Yrityksen nimeksi vaihtui vuonna 1931 Matka-Autot Oy ja sen käyttäjäkuntaan kuului sinä vuonna noin 75 prosenttia Turkuun suuntautuneesta linjaliikenteestä ja sillä oli myös pieni asematoimisto Helsingissä. Vuonna 1933 yhtiö otti käyttöön rahtikirjat, mikä osoitti huomattavaa kehittyneisyyttä alalla. (Viitaniemi 1993, 62.)

Raumalla liikenteenharjoittajat perustivat yhtiön nimeltä Rauman Matka-Auto Oy, joka avasi linja-autoaseman Raumalla vuonna 1933 alussa. Asematoiminta aloitettiin pian myös Uudessakaupungissa ja Laitilassa. (Viitaniemi 1993,62.)

Muita alan yksityisyrittäjiä olivat Turussa Lounais-Suomen Matkailutoimiston kilpai-lija Pikatoimisto Mars. Kristiinankaupungissa liikenteenharjoittaja Mats Haglund pe-rusti tavara-aseman vuonna 1930-luvun puolivälissä. Oy Haldin & Rose Ab:lla oli

oma pakettiasema Vaasassa 1934–1936, ennen kuin Matkahuolto Oy aloitti siellä toimintansa. Pietarsaaressa siniteltiin vuoteen 1965, ennen kuin toiminnot siirtyivät Matkahuolto Oy:lle. Oy Haldin & Rose Ab:lla oli toimipaikat pitkään myös Kokkolassa, Oravaisissa, Uusikaarlepyyssä, Jepualla ja Munsalassa. (Viitaniemi 1993,62.)

#### 4.3 Kunnat asemarakentajina

Viipurin ja Lappeenrannan kaupungit rakensivat ensimmäiset kunnalliset, alun perin linja-autoasemiksi tarkoitettut asemat vuosina 1931 ja 1933. Näiden kaupunkien asematoimintaa hoiti Viipurin Matkailu Oy. Vähitellen yhä useammat kaupungit ja kunnat huomasivat kehittyneen linja-autoliikenteen olevan tärkeä osa alueen elinkeinoelämää ja innostuivat rakentamaan linja-autoasemia. Omistamissaan kiinteistöissä kunnilla oli mahdollisuus määrittellä toimintaperiaatteet ja maksut, joita asemalla perittiin. (Viitaniemi 1993, 63.)

## 5 LINJA-AUTOASEMAT

### 5.1 Alueellinen määrittely

Tässä luvussa tarkasteltavat alueet ovat vuonna 2013 Kymenlaakson maakuntaan kuuluvat seitsemän kuntaa sekä Viipurin läänin luovutetun alueen tärkeimmät kaupungit. Asemarakentamisen ajallinen jana kattaa suuria muutoksia kuntarajoista aina valtakunnanrajoihin asti, eikä kuntakenttä ole vakaa vielääkään. Yhtäkään vuotta ei asemarakentamisen kannalta voi nostaa korostetusti esiin, joten on selkeintä tarkastella tilannetta tämän hetken pohjalta. (Liite 2) Luovutetun alueen kaupungit on otettu mukaan, koska ennen vuotta 1944 niillä oli tärkeä merkitys muun muassa koko Kaakkois-Suomen liikenteellisiin oloihin. Näiden kaupunkien osalta tarkastelu keskittyy lähinnä aikaan ennen alueluovutuksia.

Kymenlaakson maakunnan kunnat ovat aakkosjärjestyksessä, poikkeuksena Miehikkälä, joka on samassa yhteydessä Virolahden kanssa. Nämä kaksi maaseutukuntaa, ovat toimineet liikenteellisesti tiiviissä yhteistyössä, joten on luonnollista tarkastella niitä samassa luvussa.

Viipurin läänin luovutetun alueen kunnat ovat omassa luvussaan vuoden 1939 asukasluvun mukaisessa suuruusjärjestyksessä. Eri kuntien asukasluvut vaihtelivat sen mu-

kaan oliko niihin laskettu maalaiskuntien asukkaat mukaan, mutta ainakin suurin piirtein järjestys on oikea. Järjestyksen tarkoituksena on korostaa Viipurin merkitystä alueen hallinnollisena ja liikenteellisenä keskuksena. Liitteessä 3 esitetään Viipurin läänin kuntarajat sekä luovutetun alueen rajat suhteessa Suomen nykyiseen rajalinjaan. (Liite 3)

Kaikissa tässä työssä mainituissa kunnissa ei ole omaa linja-autoasemaa. Linja-autoliikennettä kuitenkin oli, ja kyseiset kunnat on otettu mukaan esimerkein havainnollistamaan miten monet maaseutukunnat olivat linja-autoliikennettään järjestäneet. Toisaalta esitettyjen kuntien kaikkia linja-autoasemia ei ole otettu otantaan mukaan. Muun muassa Kouvolan osuudesta on rajattu pois kaikki kuntaliitosten mukana tuomat uudet alueet, ja tarkastelu keskittyy vain varsinaisen Kouvolan asemarakennuksiin. Monista muistakin kunnista on rajattu pois niin sanottuja laituri asemia. Tämä epäloogisuus perustuu osittain ajalliseen rajaukseen, osittain materiaalin vähäiseen määrään.

Kymenlaakso on maantieteellisesti laaja alue, varsinkin kun mukana on vielä luovutetun Karjalan kaupunkeja. Maakuntaa mukailevan rajauksen sijasta pohdin myös tietyn reitin varrelle, kuten esimerkiksi Suuren rantatien eli Turun–Viipurintien varrelle sijoittuvien asemien tutkimista. Tällöin kuitenkin kiinnostava Kouvola olisi rajautunut pois, ja tutkimuksellinen matka Turkuun olisi ollut liian laaja. Vanha Viipurin lääni taas olisi keskittynyt liiaksi luovutetun alueen puolelle.

## 5.2 Hamina

Haminassa ei linja-autoilun alkuaikoina ollut omaa asemapaikkaa, vaan autot pysähtyivät tavallisesti postin luo tai torille, joka kuitenkin pian osoittautui liian ahtaaksi. Kirjassaan Haminan historia III, Halila (1969, 90) sanoo ennen talvisotaa Matkahuollon sijainneen ravintola Messin aseman puoleisessa päädyssä ja varsinaisen linja-autoaseman rakennushankkeen virinnee jo 30-luvun lopulla, mutta toteutuneen vasta seuraavalla vuosikymmenellä uuden valtatie valmistumisen yhteydessä. Viitaniemi (1993, 52) kuitenkin kertoo Haminan osalta vuonna 1933 syntyneen ensimmäisen linja-autoaseman, joka ei toiminut huoltoaseman yhteydessä. Tämä oli osoitteessa Vallikatu 2 sijainnut Puisto-kahvila, jonka kanssa Matkahuolto Oy teki sopimuksen pakettiliikenteen hoitamisesta. Viitaniemi myös mainitsee, että Haminassa aloitti Matkahuolto Oy:n linja-autoasema syyskuussa vuonna 1936 (Viitaniemi 1993, 54). Kyse

lienee samasta kahvilasta. Haminan linja-autoaseman liikenne oli Matkahuolto Oy:n arvion mukaan vuoden 1933 vilkkaimpana päivänä kuudella linjalla 30 vuoroa. Lähetys- ja rahtia 500 kg. Matkustajia oli 300. (Viitaniemi 1993, 53.)

Haminan kaupunginhallitus käsitteli joulukuussa 1932 Shell Oy:n hakemusta, joka käsitteli autohuoltoaseman paikan vuokraamista kaupattorilta 25 vuoden ajaksi. Minäkäänlaista luonnospiirustusta ei hakemuksen mukana ollut, joten kaupunginhallitus päätti pyytää Shell Oy:ltä piirustukset, joihin olisi sisällytetty myös kaupungin edellyttämät lisävaateet odotushuonetta varten. Odotushuone oli tarkoitettu matkustajia sekä matka- ja muita tavaroita varten. Suunnitelmassa tuli olla myös koroke (peronki), lähelaiturin virkaa tekemässä. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1932.) Maaliskuussa 1933 kaupunginhallitus hyväksyi Shell Oy:n teknillisen toimiston tekemät rakennuspiirustukset autohuoltoasemaa varten. Piirustuksissa oli autojen pesu- ja korjauspaikan lisäksi myymälä ja kaupungin vaatimat odotus- ja matkatavarahuoneet, sekä käymälät ja pannuhuone. 25 vuoden vuokra-aika hyväksyttiin, mutta vuokran määrästä haluttiin vielä keskustella vuokraajan kanssa. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1933,23.)

Ilmeisesti Shell Oy:n kanssa ei päästy sopimukseen, sillä hallitus otti asian uudelleen käsittelyyn joulukuussa 1937, jolloin se päätti, ettei kaupunki vuokraa aluetta pelkästään autohuoltoasemaa varten. Hallituksen mukaan Shell Oy:n pitäisi rakentaa autoasema, jonka yhteydessä olisi aiemmin mainittujen odotus- ja matkatavarasäilytystilojen lisäksi mahdollinen ravintola sekä mukavuuslaitokset. Yhteisymmärrykseen ei vielä päästy, sillä Shell Oy kyseli kaupungilta rakentamisasiaa uudelleen helmikuussa vuonna 1939. Kaupunginhallitus päätti vastata Shell Oy:lle ”myöhemmin”, kun valtaantiesuunnat kaupunkialueella olisi ratkaistu. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1939a, 22.) Suunnitelman toteutumisesta ei löytynyt merkintöjä.

Saman vuoden maaliskuussa hallitus päätti ehdottaa valtuustolle, että linja- autoaseman paikaksi määrättäisiin kaupattorin yläkulmassa oleva kolmio, jonka koko oli noin 4000 neliometriä. Päätös ei ollut yksimielinen. Vaihtoehtoina olivat Mariankadun (nykyinen Maariankatu) vallihaudan viereinen alue, jonka täyttämisen katsottiin kuitenkin olevan liian kallista. Myös Rantapuistikkokadun (nykyinen Sibeliuskatu) lehmusistutusten katsottiin haittaavan toimintaa. Toinen vaihtoehto oli Rautatieaseman torin ja sen viereisen rakentamattoman tontin (n:o 2, korttelissa n:o 27) muodostama

alue, joka kuitenkin todettiin liian ahtaaksi kun otettiin huomioon rautatien omistama alue. Kolmas vaihtoehto oli niin sanotun Kousan talon ja uuden valtatie (Valtatie 7/ Merikatu) välinen alue, joka laajuudeltaan olisi ollut sopiva, mutta aivan liian kaukana kaupungin liikekeskuksesta. Sen tuottama välillinen tuotto olisi jäänyt hallituksen mielestä olemattomaksi, koska liikenne olisi vain sivunnut kaupunkia. Koska muu liikenne tulisi uuden valtatie myötä sivuuttaman kaupungin, oli ehdottoman tärkeää saada edes linja-autoliikenne kulkemaan kaupungin läpi. Kaupunginhallitus myös oikeutettiin neuvottelemaan bensinintuontiliikkeiden kanssa linja-autoaseman rakentamisesta, vuokraamisesta ja rakennuspiirustuksista. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1939c, 36–37.) Asiasta oli käyty samankaltaista väantöä hallituksessa jo edellisessä kuussa (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1939b, 27). Huhtikuussa hallitus esitti valtuustolle aseman rakentamista kauppatorin yläkulmassa olevaan kolmioon. Asiasta kehkeytyi vilkas keskustelu, jossa perusteellisesti puitiin aseman paikkaa. Kävi muun muassa ilmi, että ”helsinkiläisten tieherrojen” kanssa oli sovittu, ettei liikennettä johdeta torille vaan Mariankadulle päin. Perusteluna tälle mainittiin myös tuleva autoliikenteen voimakas kasvu, joka ei tulisi mahtumaan ahtaaseen toriympäristöön. Tori olisi pidettävä torina, eikä autojen seisontapaikkana. Myös kaupunkikuvasta oltiin huolissaan. Vasta-argumenttina verrattiin tilannetta Viipuriin, jossa erään valtuutetun mukaan torilla sijaitsevasta asemasta ole ollut haittaa, kunhan vaan asemasta tehtäisiin kaupungin arvolle sopiva rakennus. Toisen valtuutetun mukaan nimenomaan Viipurin kaltaisesta, onnettomuuksille alttiista, ratkaisusta oli häntä varoiteltu. Pohdintaa oli myös erillisen tavaraliikenteeseen keskittyvän aseman rakentamisesta uuden valtatie ja Kousan talon välille, mutta ehdotus tyrmättiin liian suurellisena Haminan kokoiseen kaupunkiin. Lopulta asiasta toimitettiin äänestys, jonka perusteella hallituksen esittämä torikolmion alue hylättiin äänin 10–13. Kunnanhallitus tulisi tekemään uuden ehdotuksen. (Haminan kaupunginvaltuuston pöytäkirja 1939, 22–24.)

Sodan jälkeen Hamina vastaanotti siirtoväkeä ja asuntopula oli kaupungissa suuri. Lisäksi kaupunki tarvitsi omia rakennuksia ja muun muassa linja-autoasemalle päätettiin varata vuoden 1941 pommituksissa vaurioitunut Vanhalan talo ja tontti Raatihuoneentorin laidalta. Neuvottelut tontista A. Vanhalan perikunnan kanssa eivät kuitenkaan sujuneet ja hanke raukesi. (Halila 1969, 384–385.) Aseman rakentamista kuitenkin painotettiin tärkeänä, ja Haminan kaupunginjohtaja ja -insinööri päättivät rakennuttaa linja-autoaseman palokunnan talon takaiselle tontille Puistokadun varrelle. Suunnitte-

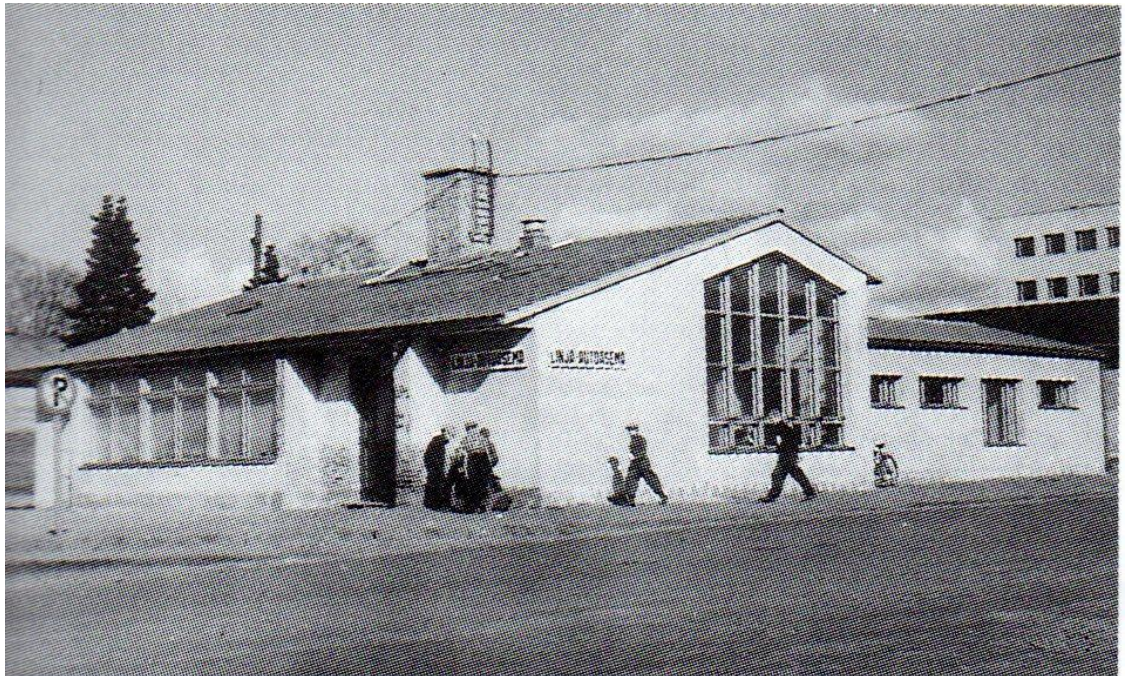
lutyö ostettiin arkkitehti (Toivo) Anttilalta 5000 markalla. Suunnittelutyöhön varat otettiin aluksi kaupunginhallituksen käyttövarojen tililtä, mutta rakennushankkeen toteutuessa kustannukset siirrettiin aseman rakentamiskustannuksiin. Rakennus päätettiin toteuttaa edullisesti yksinkertaisena lautarakennuksena ja rahoitus esitettiin hoidettavaksi sotavahinkokorvausrahoilla. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1941a, 36–37.) Toukokuussa esitettiin arkkitehti Toivo Anttilan laatimat piirustukset, joita arkkitehtia pyydettiin täydentämään muun muassa talonmiehen asunnon ja autonkuljettajien huoneen osalta. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1941b). Kesäkuussa esitettiin kaupunginhallitukselle arkkitehdin laatimat uudet piirustukset linja-autoasemaa varten, sekä kaupungininsinööri Vehkaojan laatima kustannusarvio, joka oli 850 000 markkaa. Asia jätettiin pöydälle. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1941c.)

Vuonna 1946 linja-autojen seisontapaikat Valli- ja Pikku-Ympyräkaduilta siirrettiin kauppatorille Vallikadun jatkolinjan pohjoispuolelle. Siirtopyyntö tuli poliisilta, jonka mielestä autot aiheuttivat häiriötä yleiselle liikenteelle. Kaupunki päätti rakentaa paikalle asiaankuuluvat opasteet ja laiturikorokkeet. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1946b, 89–90.) Marraskuussa 1946 Vallikadun puistikoon päätettiin rakentaa väliaikainen käymälärakennus linja-autoasemaa varten. Uudisrakennuksen kustannukset oli arvioitu 40 000 markkaan. (Haminan kaupungin maistraatin pöytäkirja 1946, 199§; Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1946a, 32.)

Kesäkuussa 1950 Haminan kaupunginhallitus otti jälleen käsittelyyn linja-autoaseman rakentamisen. Asemasta oli käyty keskustelua jo monessa hallituksen jaoston kokouksessa, ja monia erilaisia ehdotuksia oli esitetty sekä asemakaavasta että rakennuksen osalta. Lopullisen ehdotuksen teki asemakaava-arkkitehti, rakennusneuvos Heimo Kautonen ja asemarakennuspiirustuksen teki arkkitehti Einari Teräsvirta. Tontti oli sama jota oli pyöritelty jo vuoden 1939 suunnitelmissa, eli tontti n:o 2, kortteli n:o 27 aivan rautatieaseman vieressä. Nyt paikan katsottiin, toisin kuin vuonna 1939, olevan sopivan. Sen sijainti oli paitsi lähellä rautatieasemaa, myös lähellä keskustaa kuitenkin niin, että liikenteen katsottiin ohjautuvan vilkkaimman keskustan ulkopuolelta. Tontti oli jo kaupungin hallussa ja viereiseltä tontilta n:o 3 oli Haminan VPK valmis luovuttamaan noin kymmenen metrin kaistaleen katuosuudeksi linja-autoaseman käyttöön. Kaupunginjohtaja Vehkaoja katsoi suunnitelman olevan onnistunut, sillä se ei ylittänyt kaupungin taloudellisia mahdollisuuksia, ja rakennusta oli tulevaisuudessa mahdollista



laajentaa kahteen eri suuntaan jos tila kävisi ahtaaksi. Kustannusarvio oli itse rakennukselle 5 175 000 markkaa. Laiturien ja istutusten kustannuksiksi arvioitiin noin 490 000 markkaa ja tonttiosuuden lunastus VPK:lta 735 000 markan arvoiseksi. Kokonaiskustannukset olivat yhteensä siis noin 6 400 000 markkaa, joskin niiden katsottiin voivan jonkin verran nousta. Valtuusto oli kuluvan vuoden budjetissa rahoittanut työtä jo 6 000 000 markalla, johon lisätarpeen katsottiin olevan noin 1 000 000 markkaa. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1950,124.) Asema valmistui vuonna 1951 (kuva 5).



Kuva 5. Haminan vuonna 1951 valmistunut linja-autoasema. (Viitaniemi 1993, 219)

Heinäkuussa vuonna 1985 Hamina kaupunki teki linja-autoaseman tontin myynnistä Kesko Oy:n kanssa esisopimuksen, johon sisältyi ehto asemarakennuksen purkamisesta. Esisopimuksen mukaan kaupunki myy Linnoituksen kaupunginosan liikekorttelin K 29 kaupungin omistamat osat rakennuksineen kauppahintaan 4 495 000 markkaa. (Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1985, 1093.) Kyseisellä tontilla on tällä hetkellä K-Supermarket Kanuuna.

Haminan nykyinen linja-autoasema on Haminan vanha rautatieasema (kuva 6). Se on rakennettu vuonna 1899 Hamina–Inkeroinen -yksityisradan pääteasemaksi. Myöhemmin sitä on laajennettu molemmista päistään. (Kuva 7) Rataosuus siirtyi vuonna 1916 Valtion Rautateiden omistukseen ja henkilöliikenne loppui radalla toukokuussa 1968. (Knapas 1984, 31.)



Kuva 6. Postikorttikuva Haminan asemasta 1900-luvun alkupuolelta.



Kuva 7. Haminan linja-autoasema nykyisessä asussaan vuonna 2013. (H. Lehtinen)

### 5.3 Iitti

Iitissä, kuten monella muullakin paikkakunnalla, joukkoliikenne hoitui niin sanotulla seka-autolla, eli kuorma-autolla, jonka alustalle oli rakennettu matkustajille erillinen koju. Linjabiiilillä hoidettiin tilausajoja ja matkustettiin Kausalasta Kimonkylään. Tärkein linja-autoreiteistä kulki Kouvolasta Kuusankosken ja Kausalan kautta Helsinkiin, mutta Kausalasta pohjoiseen menevää liikennettä haittasi pitkään Virran lossi. 1930-luvun alusta avattiin reitti Mäntyharjulta Iitin kirkonkylän kautta Kuusankoskelle ja

kolme vuotta myöhemmin reitti Kouvolasta Virran salmen ja Vuolenkosken kautta Heinolaan. Matka yhteen suuntaa kesti kolme tuntia. Auto pysähtyi Kausalassa Hilma Viikamon kahvilan luona. (Anttila 2000, 77–78.)

Iitissä oli vilkkaan Kausalan rautatieaseman lisäksi myös pieni Mankilan asema ja Viittamäen seisake. Vielä 1920-luvulla autot eivät vieneet junilta asiakkaita, vaan pikemmin toivat lisää parantaessaan jatkoyhteyksiä. Vasta 1930-luvulla linja-autoliikenteen yleistyminen alkoi näkyä junien matkustajamäärien vähentymisenä. Tavaraliikenteeseen se ei oikeastaan vaikuttanut, sillä autot ja tiet eivät vielä kestäneet puutavarakuljetusten painoa. (Anttila 2000, 82–83.) Linja-autoasema rakennettiin Iitin Kausalaan vasta vuonna 1978 (Viitaniemi 1993, 252).

#### 5.4 Kotka

Kotkassa oli jo vuosina 1913–14 linja-autoliikennekokeilu, jossa muutaman kilometrin mittaista reittiä ajettiin säännöllisesti satamasta Hovinsaaren puolelle. Asiakkaat eivät alun uteliaisuuden jälkeen ottaneet linjaa omakseen ja yritys kaatui taloudellisiin ongelmiin. (Kivilä 2000,7.)

Kotkan Matkahuolto Oy:n toimipiste sijaitsi osoitteessa Iso Satamakatu 4, Osuusliike Liiton huoneistossa. Asema oli avattu 15.8.1933. Linja-autoaseman ensimmäisen vuoden tulos oli yli 3 000 markkaa tappiollinen ja seuraavan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä yli 1 000 markkaa. Kotkan tavaraliikenne oli kuitenkin vilkasta ja tästä tehtiin päätelmä, että suurin osa tavarasta kulki linja-autoaseman ohi. Voimakas korkeasuhdanne ja vetoisuus liikenteenharjoittajiin tehosivat ja aseman tulos vuonna 1934 oli 931 markkaa voiton puolella. (Viitaniemi 1993, 86–87.)

Lokakuun 1934 alussa asema alkoi toimia Aleksanterinkadulla (myöhemmin Keskuskatu). Lähtölaiturit olivat vastakkaisen puiston laidalla, joten matkustajat joutuivat ylittämään kaksi katua päästäkseen asemalta lähtevään autoon. (Kuvat 8 ja 9.)



Kuvat 8 ja 9. Kotkan Aleksanterinkadun linja-autoasema oikean puoleisessa kuvassa, ja lähtölaiturit vasemmalla. Väliin jää puisto. (Viitaniemi 1993,56.)

Kesäkuussa 1938 muutettiin niin kutsuttuun Meritornin taloon (kuva 10). Meritornin talo sijaitsi Katariinan torilla, osoitteessa Katariinankatu 20, jonne kaukoliikenteen autot siirtyivät liikennöitsijän tekemän päätöksen ja kaupungin hallituksen suostumuksen mukaan. (Viitaniemi 1993, 53.) Kotkan kaupungin kunnalliskertomus vuodelta 1936 mainitsee, kuinka Raatihuoneen torin nupukivettämisen yhteydessä jätettiin osa torista paikallisliikennettä välittävien bussiautojen asemaksi (Kotkan kaupungin kunnalliskertomus 1936, II).



Kuva 10. Kotkan linja-autoasema sijaitsi 1940-luvulla ns. Meritornin talossa. (Kuva: Museovirasto)

Matkahuolto Oy:n arvion mukaan vuoden vilkkaimpana päivänä vuonna 1933 Kotkan linja-autoasemalta lähti 40 vuoroa 14 linjalla. Matkustajia oli päivän aikana 400 ja 75 kappaletta rahtia, yhteensä 700 kg. (Viitaniemi 1993,53.) Yksi Kotkan tavaraliikennettä vilkastuttanut tekijä oli sen sijainti välietappina Helsingin ja Viipurin välisessä rahtiliikenteessä. Myös Suursaari ja Hamina olivat Kotkan rahtiliikenteen kannalta merkityksellisiä. (Viitaniemi 1993,97.) Kotkassa kuljetettiin myös paljon kalaa, joita saattoi olla 30–40 laatikkoa aamulla odottamassa autoa (Viitaniemi 1993, 100).

### Kotkan nykyinen linja-autoasema

Kotkan nykyisen linja-autoaseman kiinteistö (kuva 11) sijaitsee III kaupunginosassa, korttelinumero on 58 (aikaisemmin 306) ja tonttinumero 1. Alkuperäinen osoite oli Keskustori, mutta jo vuoden 1977 muutospiirustuksissa osoite oli nykyinen Puutarhankatu 16a. Oy Shell Ab rakennutti kiinteistön vuonna 1953 ja laajennusosa tehtiin 1959. Alkuperäisen piirustuksen laatijaksi on merkitty Oy Shell Ab operatiivinen osasto. Peruspohjana on betonipilarit ja -muuri, sokkeli on betonia, ulkoseinät ja savupiiput tiiltä. Katto on peltiä. 1973 tehtiin nykyinen julkisivumuutos, joka on rakennusarkkitehti Jorma Virkin käsialaa. Toinen maisemallisesti merkittävä muutos, mittarikatos, tehtiin vuonna 1977. (Kotkan kaupungin maistraatin rakennuspiirustusarkisto III.)



Kuva 11. Postikorttikuva Kotkan linja-autoasemalta.

## Karhula

Karhulan linja-autoasema (kuva 12) valmistui 1960 Matkakujan varrelle Helilään, kauppalanosa numero I, kortteli n:o 6a ja tontti n:o2. Tontti oli Karhulan kauppalan vuokratontti, jonka vuokrasopimus oli laadittu 50 vuodeksi vuoteen 2010 asti. Vuokran määrä oli 500 000mk/v sidottuna yleiseen kotimarkkinatavarain yleisindeksiin. (Karhulan kauppalan hallituksen ja Karhulan Linja-autokiinteistö Oy:n välinen vuokrasopimus 1960.)

Karhulan Linja-autoasemakiinteistön perustajaosakkaina olivat Karhulan kauppala, Linja-autoliike Onni Vilkas, Matkahuolto Oy, Rautatiekirjakauppa Oy ja Matkaravinto Oy. (Viitaniemi 1984, 125.) Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Kauko Tiihonen (SAFA) ja neliöitä siinä on 857 kahdessa kerroksessa. Asuinhuoneita on kaksi, jotka kattavat 80 neliömetriä. (Karhulan kauppalanvaltuuston kokouksen pöytäkirja 1959.) Karhulan linja-autoasema on edelleen toiminnassa.



Kuva 12. Karhulan linja-autoasema 2013 (Kuva: H.Lehtinen)

## 5.5 Kouvola

Kouvolan rautatieasema perustettiin vuonna 1875 Riihimäen–Pietarin radan varteen palvelemaan Kymintehtaan kuljetustarpeita. Aluksi Kouvola oli pelkkä kauttakulku-

paikka, mutta pikkuhiljaa asutus lisääntyi ja 1889 alettiin jo rakentaa Kouvolan toista pääkatua, Valtakatua. (Juvonen 2003,9–13.) Tuli posti ja lennätinlaitos, oma sanomalehti, koulu ja varuskunta ja alati paranevia liikenneyhteyksiä (Juvonen 2003,13–14, 336). Kouvolan asemakylän kasvu kauppalaksi alkoi näkyä 1930-luvun katukuvassa, jolloin keskustan pohjois-eteläsuuntainen ruutukaava valmistui. Vaikka uusia liikennejärjestelyjä tehtiin vilkkaasti, ei päällystettyä tiepintaa ollut kuin Kymen Lukon aukiolla ja osassa Kauppalankatua. Muut kadut olivat sorapintaisina kelirikon aikaan liejusta pehmeitä ja kesällä pahoin pölyävää tienpintaa yritettiin sitoa jätelipeällä tai kalsiumkloridilla. Keskustan katuja asvaltoitiin pikkuhiljaa, vaikka liikenne kasvoi ja keskustan asukkaat ja kauppiaat vaativat päällystettyjä teitä. Kauppala vaati vuorostaan tontinomistajia osallistumaan kustannuksiin, joita teiden rakentamisesta syntyi. Riita kärjistyi, mutta lopulta asukkaat maksoivat ja teitä päästiin kunnostamaan. Kuitenkin vielä 1962 Kouvolan yli 80 tiekilometristä oli päällystetty alle seitsemän kilometriä. (Juvonen 2003, 238.) Linja-autoaseman piha sai asfaltin heinäkuussa 1961 (Kouvolan sanomat 1961).

Kouvolan kauppalan sisäinen linja-autoliikenne alkoi vuonna 1930, jolloin K. Nikkanen perusti linjan välille Käpylä–keskusta–Kasarminmäki. Linja-autoliikenne oli jo 1920-luvulta asti ollut varsin vilkasta ja Kouvola oli kaikkiaan viidentoista eri linjan pysähdyspaikka. Kaukoliikenteen linjoja oli seitsemän ja paikallislinjoja oli kahdeksan: Jaalaan, Kuusankoskelle, Myllykoskelle, Sippolaan, Uttiin ja Voikkaalle. (Juvonen 2003, 336.)

Kouvolan ensimmäisen linja-autoasema aloitti toimintansa Kauppalankadulla, Kouvolan Sanomien toimitalon edustalla olevalla aukiolla. Aukion laidalla olevaan K. Ketomaan taloon suunniteltiin vuonna 1933 ravintola matkailijoita varten. (Kouvolan Sanomat 1933a.) Talossa oli aiemmin toiminut Raatikaisen kirjakauppa ja sitä ennen Lundmarkin muotitalo (kuva 13) (Kouvolan Sanomat 1927). Ennen linja-autoaseman perustamista autot olivat pysähtyneet rautatieasemalla (Viitaniemi 1993, 106).



Kuva 13. Kauppias K.Ketomaan talo toimi Kouvolan linja-autoasemana vuosina 1933–1945.(Kuva: Kouvolan kaupunginmuseon kuva-arkisto)

Vuonna 1934 asemalle avattiin myös Matkahuollon Ruokala & Kahvila (Kouvolan Sanomat 1934). Asemaa ja sen yhteydessä ollutta kahvilaa alkoi hoitaa neiti Siiri Heinistö. (Viitaniemi 1993, 53.) Heinistö maksoi 800 markan vuokrasta puolet ja Matkahuolto Oy toisen puolen ja lupasi vielä hoitaa ravintola- ja mahdollisuuksien mukaan myös oluen anniskeluoikeudet. Heinistö sitoutui korvauksetta kalustamaan huoneiston, huolehtimaan valosta ja lämmöstä sekä hoitamaan asematoimintaa. Toiminta ei ollut kannattavaa, sillä linja-autoilijat pitivät edelleenkin lähtö- ja pääteasemanaan rautatieasemaa eikä ravintolaoikeuksia kuulunut, puhumattakaan oluen anniskeluoikeuksista, joiden varaan Heinistö oli toiminnan kannattavuuden laskenut. Liikennöitsijöiden mielestä heitä ei voitu pakottaa linja-autoaseman käyttöön ja suurin osa rahdista meni autoihin linja-autoaseman ohii. Heinistö lopetti yritystoimintansa ja sopimus ravintolan pidosta solmittiin rouva Bertta Vuorivirran<sup>1</sup> kanssa. Vuonna 1935 anniskeluoikeuspyyntöön tuli kielteinen päätös (Viitaniemi 1993, 106–107.) ja Matkahuolto Oy:n johtokunta sanoi huoneiston irti vuonna 1935. Vuonna 1936 asema oli kuitenkin

---

<sup>1</sup> Mainittu myös nimi Bertta Vuovirta (Viitaniemi 1993,307).



vielä toiminnassa, mutta Matkahuolto Oy:n osuus rajoittui juoksupojan palkkaan (300 mk/kk) ja puhelinkuluihin. Vilkkaimpana päivänä vuonna 1933 Kouvolan linja-autoaseman kautta kulki 300 matkustajaa 32 vuorossa, yhdeksällä linjalla. Rahtitavaraa kulki 20 kappaletta, yhteensä noin 500 kilogrammaa. (Viitaniemi 1993,53.)

Kauppias Ketomaa myi rakennuksen Kouvolan Ympäristön Osuusliikkeelle vuonna 1955 (Kouvolan Sanomat 1955).

Kouvolan rautatieläisyys näkyy sekä liikennöitsijöiden että matkustajien tyytymättömyydessä linja-autoaseman sijaintiin. Keskeisestä sijainnistaan huolimatta se oli liian kaukana rautatieasemasta ja aivan liian ahdas. Linja-autot pitivät toisena asemapaikkanaan rautatieaseman takana olevaa kapeaa ja ahdasta aukiota ja eräät liikennöitsijät seisottivat autojaan Valtakadun (nykyinen Kouvolankatu) varren huoltoasemilla. Virkavaltakaan ei saanut järjestystä asiaan, ja liikenteen yhä lisääntyessä kauppala aloitti neuvottelut uudesta linja-autoasemasta. (Talvi 1984, 474–475.)

Vuonna 1939 kauppala sai valtion rautateiltä (VR) noin 5000 neliömetrin alan Valtakadun varrelta linja-autoasemaa varten ja toisen mokoman Valtakadun leventämistä varten. Vastineeksi kauppala luovutti Aleksanteri Koukilta ostamiaan maa-alueita VR:n ratapihan laajennukseen. (Kouvolan Sanomat 1939; Talvi 1984.) Vuoden 1945 lokakuussa linja-autoasema muutti ajanmukaisempiin tiloihin Valtakadun varrelle. Rakennus oli puinen parakki (kuva 14) jossa oli odotussali, ravintola, toimisto, tavaran säilytys huone, yleinen käymälä ja puhelinkoju. Ulkotiloissa oli viisi laituria nimikilpineen. (Kouvolan Sanomat 1945.) Jo seuraavana vuonna linja-autoaseman kenttää jouduttiin laajentamaan (Kouvolan Sanomat 1946).

Vuonna 1949 parakkiasema siirrettiin uuden aseman rakentamisen tieltä Kauppatorin yläpään, jolloin bussit ajoivat torille (Kultanen 2008, 9; Kouvolan Sanomat 1949). Alkuperäinen parakki sijaitsi todennäköisesti Valtakadun (nykyinen Kouvolankatu) ja Koulukadun kulmauksessa, johon 1951 rakennettiin myös uusi linja-autoasema. (1927; 1933.) Asema sijaitsi Osuuskauppa Ympäristön vieressä (nykyinen Sokos) Valkealan Säästöpankkia vastapäätä.



Kuva 14. Kouvolan linja-autoasema vuonna 1948. Etualalla asvaltoidaan Valtakatua. (Kuva: Juvonen 2003,239)

Uutta linja-autoasemaa oli suunniteltu pitkään, mutta sen rakentaminen viivästyi sodan takia. Parakkiasema ei pystynyt enää palvelemaan kasvanutta liikennettä ja sen tilat olivat käyneet ahtaiksi ja epäkäytännöllisiksi. (Sahanen 2008, 6.) Vuokrasopimukset uuden aseman vuokralaisten kanssa solmittiin jo suunnitteluvaiheessa. Koko rakennus oli kauppalan omistuksessa, mutta vuokralaiset maksoivat kymmenen vuoden vuokrat etukäteen neljässä osassa rakennusvaiheen aikana. Rahoitusratkaisu oli edullinen sekä kauppalan että vuokralaisten osalta. Vuokralaiset saivat tehdä rauhassa kauppaa tarvitsematta pelätä vuokrankorotuksia ja kauppa sai edullisen rakennusrahoituksen ja sitoutuneet kauppiat. (Sahanen 2008, 6.)

Rakentaminen ei sujunut aivan suunnitelmien mukaan, sillä rakennusurakoitsijoilla oli ongelmia sekä raaka-aineiden että ammattitaidon kanssa. Piirustukset olivat lähinnä viitteellisiä ja väkeä jäi tulematta työmaalle. Pelkästään syksyllä vuonna 1950 useita rakennusfirmoja ajautui konkurssiin. Ensimmäinen liikeyritys uudella linja-autoasemalla avasi ovensa 9.12.1950 ja sai joulumyyntiin kemikaliotuotteita ja matkatavaroita. (Sahanen 2008, 6.) Varsinainen linja-autoasema (kuva 15.) luovutettiin kauppalan käyttöön vappuna 1951, ja sen toiminta alkoi kuukautta myöhemmin. (Kouvolan Sanomat 1951a; 1951b).

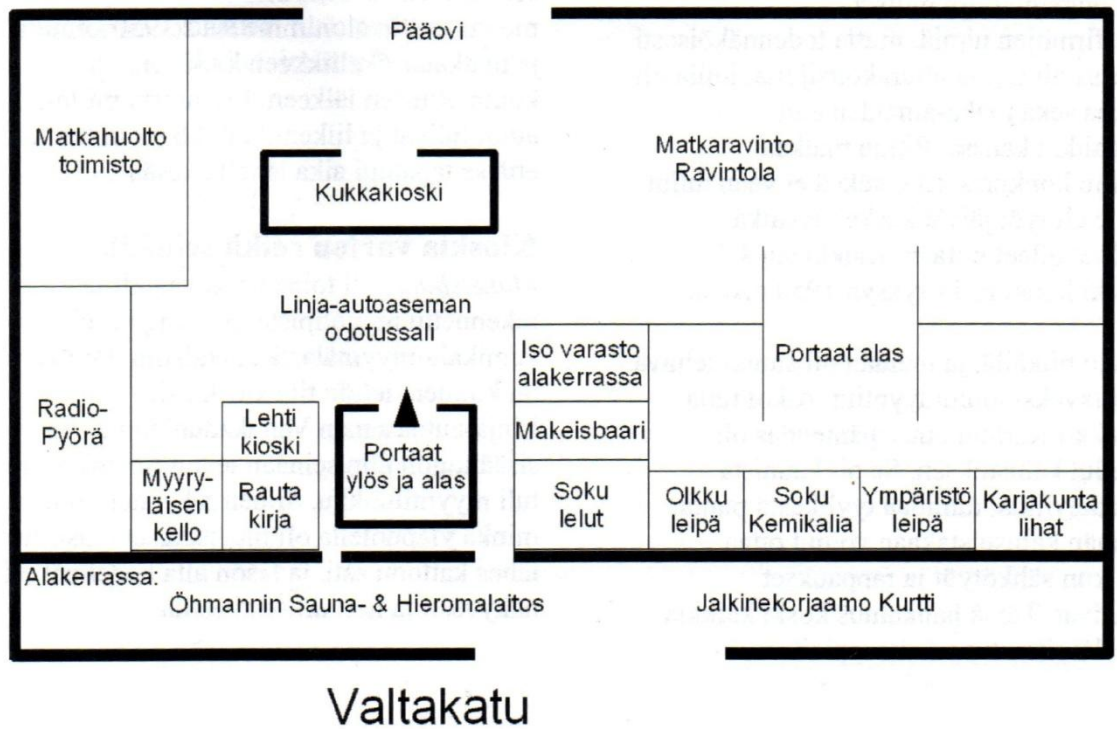
*”Kauppalan rakennuksista mainittakoon uusi linja-autoasema (1951), jonka pitäisi olla Suomen hienoin ja viihtyisin. Talo on kellarista ullakolle täynnä liikkeitä, toimistoja ja kerhoja. Linja-autoasemaa kutsutaan myös ”Tuulen linnaksi”. Tämän nimen se on saanut siitä, että kauppalanjohtaja Erkki Tuuli on se isä. Se on rakennettu suurimmaksi osaksi niillä varoilla, mitä liikkeiltä saatiin 10 vuoden vuokrana etukäteen. Tämä oli uuden kauppalanjohtajan idea.” (Turun Sanomat 4.11.1951.)*



Kuva 15. Kouvolan linja-autoasema vuosien 1959–1966 tienoilla. (Kuva: Kouvolan kaupungin kulttuuritoimiston kuva-arkisto)

Linja-autoaseman ensimmäisessä kerroksessa oli runsaasti liiketiloja ja rakennuksen itäpäädyssä Matkahuolto Oy:n toimisto ja matkatavaroiden säilytystilat. (Kuva 16.) Kellarikerroksessa oli varastotilat ja vaatimattomat sosiaalitilat henkilökunnalle.

Linja-autoaseman toisessa kerroksessa oli runsaasti erilaisia myymälä- ja toimistotiloja. Linja-autoaseman odotushallin kohdalla rakennuksessa ei ollut toista kerrosta (Vitikainen 2008, 14–15.) Kolmannessa kerroksessa oli keilahalli, biljardihuone ja Kauppakerho, joka oli liike-elämän edustajien omistama yhtiö ja jossa oli täysin oikeuksin toimiva ravintola (Haikala 2008, 12). Kauppakerholla oli kolme erikokoista kabinetia (Kultanen 2008, 10) ja siellä pidettiin neuvotteluja, esitelmätilaisuuksia ja juhlia (Haikala 2008,12). Myöhemmin Kauppakerho muuttui Red-Car-nimiseksi tanssiravintolaksi (Kultanen 2008,10).



Kuva 16. Kouvolan linja-autoaseman ensimmäisen kerroksen pohjapiirros. (Kultanen 2008, 5)

Vuonna 1956 linja-autoaseman katon mineraalilevyt vaihdettiin peltiin (Kouvolan Sanomat 1956).

Erään lähteen mukaan rakennus purettiin jo 31.7.1974 (Sahanen 2008, 7), mutta arvaustenkin kyseessä oli jokin toiminnan lopettamispäivämäärä, sillä linja-autoasema siirtyi rautatieasemalle 1.9.1974. Vanhan asemarakennuksen piti olla kokonaan purettuna lokakuun ensimmäisellä viikolla. (Kouvolan Sanomat 1974.) Suomen Yhdyspankki (SYP) rakennutti paikalle liiketalon, jonka päävuokraaja oli Stockmann. (Sahanen 2008, 7.).

Kouvolan linja-autoasema siirtyi rautatieaseman yhteyteen perustettuun matkakeskukseen, (kuva 17) jossa se yhä toimii. Rautatieaseman perustukset kaivettiin vuonna 1957 ja rakennustyöt pääsivät alulle marraskuussa 1958 (Kouvolan Sanomat 1957; 1958). Uusi asemarakennus valmistui 1960, eli samana vuonna kun Kouvolasta tuli kaupunki (Juvonen 2003,111). Savon radan linjaus siirtyi pois Kouvolan keskustasta vuonna 1961. Aiemmin rata kulki nykyisen Pohjola-talon ja Hotelli Vaakunan tienoilta kasarmialueen vieritse jakaen koko kauppalan kahtia. Uusi ratalinjaus Kellomäen

länsipuolitse oli asemakaavallisesti näin hyvin merkityksellinen. (Juvonen 2003,111.) 1960–70 luvuilla Kouvolan rakennuspolitiikka puolsi vahvasti tehokasta maankäyttöä, ja ainoastaan viiden vuoden aikana 1960-luvun puolilla välin purettiin Kouvolan keskusta 43 asuin-, liike- ja julkista rakennusta. Kahdessa vuosikymmenessä 1980-luvulle tultaessa luku oli noussut jo tuhanteen. (Juvonen 2003, 116–118.)



Kuva 17. Kouvolan matkakeskus. (Kuva: Kouvolan kaupungin kulttuuritoimiston kuva-arkisto)

## 5.6 Pyhtää

Pyhtäällä ei ole linja-autoasemaa. 1600-luvulta on paikallistettu Turusta Viipuriin jhtaneen Suuren Rantatien varrelta postitaloja Pyhtään alueella ainakin Tesjoella, Kupiksessa ja Kirkonkylällä (Salminen 1993, 382). Kestikievareita on ollut edellisten paikkojen lisäksi ainakin Ahvenkoskella, Länsikirkonkylällä ja Siltakylässä sekä Länsikylässä. Ainakin Siltakylän kestikievari on toiminut vielä 1900-luvulla. (Salminen 1993, 376.)

## 5.7 Virolahti ja Miehikkälä

Virolahdelle perustettiin vuonna 1920 oma omnibusyhtiö Virolahden–Miehikkälän auto Oy, jonka tarkoituksena oli hoitaa henkilö- tavara- ja postiliikennettä välillä Hamina–Virolahti–Taavetti. Haminan ja Viipurin välinen liikenne aukesi vuonna 1923 ja

Kotka–Viipuri–Virojoki -linjalle saatiin lupa vuonna 1931. Vuonna 1927 valtio aloitti pääteiden auruksen ja liikenne muuttui ympärivuotiseksi. (Favorin 1999, 94.)

Varsinaista linja-autoasemaa ei Virolahdella ollut, vaan autot pysähtyivät luultavimmin Virolahden osuusliikkeen kauppatalon pihassa (kuva 18), jossa oli vuodesta 1926 lähtien myös bensiininmyyntiä. Kyytilaitos säilyi autojen lisääntymisestä huolimatta Virolahdella vuoteen 1936 saakka. (Favorin 1999, 93.) Kestikievarin perinnettä jatkoi myöhemmin perustettu matkustajakoti (Favorin 1999, 293). Matkahuollon asiamies-pisteitä oli helmikuussa 1947 Virolahdella ainakin Virojoella ja Klamilassa (Viitanie-mi 1993, 184).

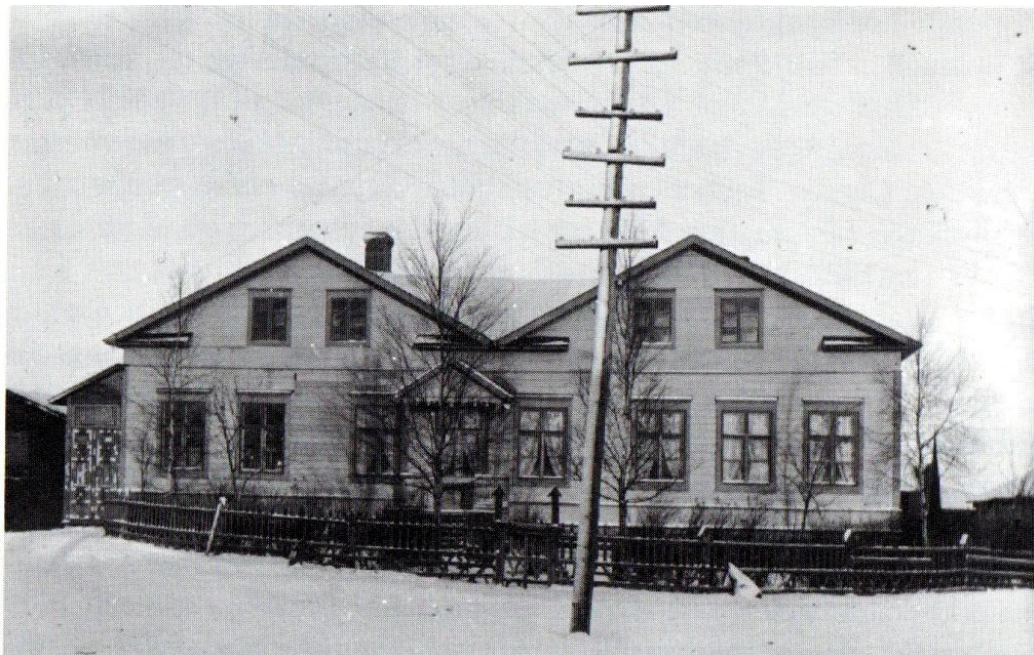


Kuva 18. Virolahden osuusliikkeen kauppatalo oli vilkas liikennepaikka jo ennen sotia (kuva: Favorin 1999, 100).

Virolahden linja-autoliikenne kasvoi nopeasti. Kun vuonna 1925 viikoittainen matkustajamäärä oli ollut vain 68, oli se vuonna 1939 jo 346. (Favorin 1999, 293.) 1950-luvun puolivälissä oli 13 päivittäistä vuoroa Haminaan ja Lappeenrantaan, ja matkustajien määrä oli sama kuin ennen sotia. Uusi, suora tieyhteys Haminaan ja Lappeenrantaan, sekä rajan ylittävä liikenne Vaalimalla saivat linja-autojen matkustajamäärät nousemaan 509 matkustajaan vuonna 1963. (Favorin 1999, 295.)

Sodan jälkeiset yhteydet olivat Virolahdella heikot. Suuri osa kunnasta oli jäänyt rajan taakse ja tiestö oli huonossa kunnossa eikä määrärahoja niiden kunnostamiseen saatu. Pääpaino valtakunnan tiestön korjaamisessa oli painottunut pohjoiseen Lapin sodan aiheuttamiin vaurioihin. Linja- tai seka-autoliikennettä oli tarjolla, mutta lupia liikennöintiin ei pyynnöistä huolimatta jostain syystä myönnetty. Ongelmia oli myös pääsyssä Kotkaa tai Haminaa kauemmaksi. Reittiliikenne Virojoelta Helsinkiin oli pitkä ja onnetoman hidas, eikä Onni Vilkkaan anomusta ajaa iltaisin Helsingin iltajunalta Haminasta Virojoelle hyväksyty. Liikennöitsijä Onni Vilkas haki kahden vuoden ajan, vuodesta 1948 lähtien, joka puolivuositain lupaa suoraan pika-autolinjaan välille Helsinki–Virolahti. Vuonna 1950 siihen suostuttiin. (Favorin 1999, 215; kts. myös Keskinen 2000, 37.)

Vuonna 1950 avattiin Matkahuolto ja kahvila vanhassa apteekin talossa (kuva 19) (Favorin 1999, 236). Apteekin taloon oli saneerattu kahvila- ja ravintolatilat sekä Matkahuolto Oy:n pakettitoimisto. Talon toisessa päässä toimi kenkäkauppa, ja yläkerrassa oli asuntoja henkilökunnalle. (Rahkonen 2013.) Talo purettiin vuonna 1967 valtatie 7 liittymän tieltä (Favorin 1999, 236). Virolahden nykyinen linja-autoasema on rakennettu vuonna 1988 (Rahkonen 2013).



Kuva 19. Virojoen vanha apteekkirakennus, jossa linja-autoasema toimi vuosina 1950–1967 (Favorin 1999, 112). (kuva: Virolahden kunta)

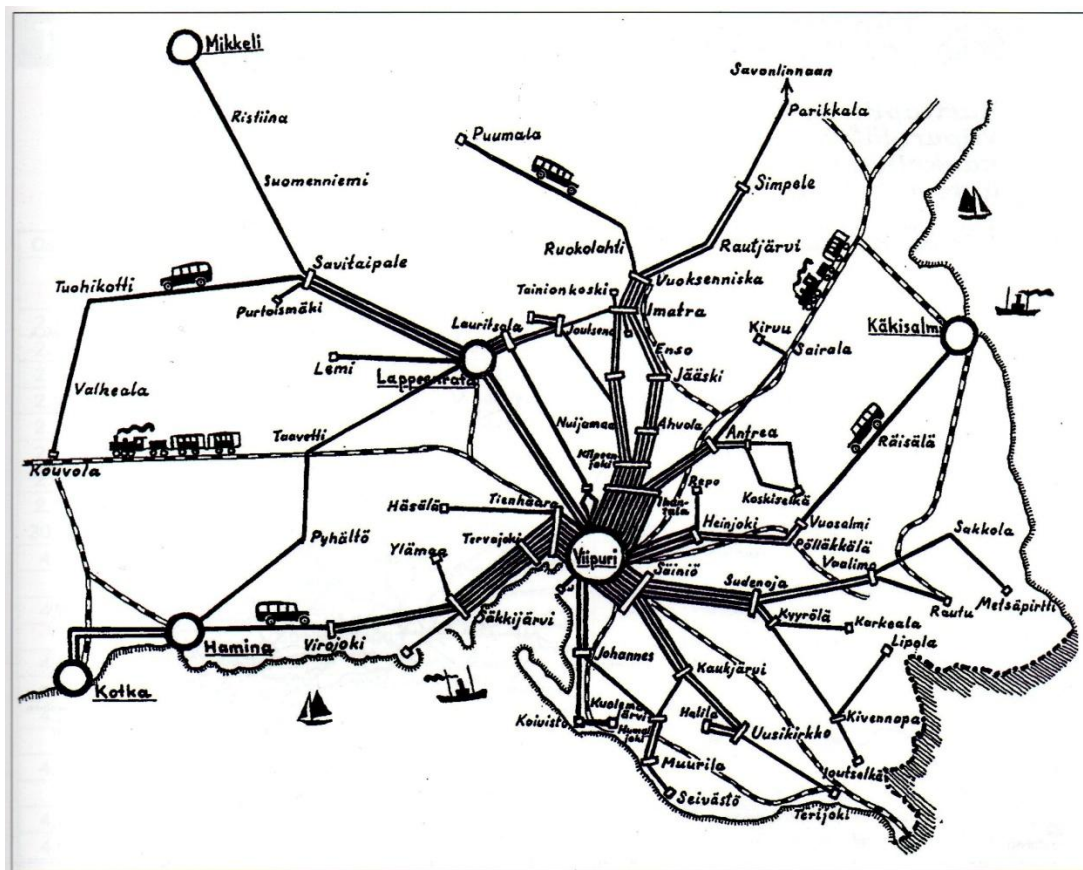
## 5.8 Viipurin läänin luovutetut alueet

Kun tarkastellaan Kaakkois-Suomea ajalta ennen vuotta 1944, ei Viipurin suuralueen merkitystä voi vähätellä. Kaupungin vaikutus koko alueen elinkeino- ja kulttuurielämään oli merkittävä ja liikenneyhteydet kaupungin sisällä ja sen ulkopuolelle monipuoliset ja runsaat. Suuren Rantatien keskiaikainen linjaus oli vasta esimakua. Karjalan kannaksen liikenneyhteyksien kehittämiseen panostettiin varsinkin Aleksanteri II ajalla paljon, eikä itsenäinen Suomi jäänyt asiassa jälkeen.

Kannaksen rautatieverkosto oli todella tiheä verrattuna muuhun osaan Kaakkois- ja Itä-Suomea, ja koko Suomenkin verkkoon verrattuna tiheysero oli suuri. Ensimmäinen rautatieasema rakennettiin Viipuriin vuonna 1870 ja raitiovaunuliikenne alkoi vuonna 1912. Höyrylaivaliikenne oli vilkasta sekä rannikkovesillä että Saimaan kanavan rakentamisen jälkeen myös sisävesillä. Viipurin maalaiskunnan, Suur-Merijoen alueelle, rakennettiin vuonna 1937 lentokenttä, joka tosin oli pääasiallisesti sotilaslentoasema, mutta Aero Oy aloitti siviililentoliikenteen sinne jo samana vuonna. (Hakala-Rahko 2010,17 – 34.)

Viipurin ja Karjalan kannaksen mukaan ottaminen tähän työhön on perusteltua, koska suurin osa nykyisen Kymenlaakson alueen linja-autoyhteyksistä oli suuntautunut Viipuriin tai sen ympäristöön. (Kuva 20) Mukailtuna sanonta; kaikki tiet vievät Viipuriin, piti paikkansa, sillä Viipuri oli yhdentoista tärkeän maantien keskiössä. (Hakala-Rahko 2010, 86) LAL:n Viipurin paikallisosaston piiri käsitti 1930-luvulla koko nykyisen Kymenlaakson, lukuun ottamatta Kotkan osaston maantieteellisesti pientä osaa (Kurkinen 2008, 56). Lähes koko Viipurin lääni sekä osia Kuopion ja Mikkelin lääneistä kuului paikallisosaston piiriin. (Kärmeniemi 1958,5)





Kuva 20. Viipurista lähteneet linja-autoreitit vuonna 1932. Kartalla haluttiin myös osoittaa etteivät linja-autot kilpailleet rautatien kanssa. (Hakala-Rahko 2010, 147.)

### 5.8.1 Viipuri

Viipuri kohosi ennen talvisotaa Suomen toiseksi suurimmaksi kaupungiksi Helsingin jälkeen ohittaen näin muun muassa Turun ja Tampereen. Väkiluvun kasvu perustui osin uusiin esikaupunkialueisiin, jotka liitettiin varsinaiseen kaupunkiin vuosina 1924, 1928 ja 1933. Muutoin Viipurin asema kaupunkina oli vahvistettu jo vuonna 1403 ja Viipurin linna oli perustettu vuonna 1293. Samalla sitä pidettiin itäisen Suomen luontaisena hallinto- ja kauppakeskuksena sekä kansainvälisenä satamana. (Sopanen 2004, 293.) Viipurin sijainti Karjalan kannaksella oli liikenteellisesti ihanteellinen. Keskeinen paikka Laatokan ja Suomenlahden välillä loi erinomaiset mahdollisuudet niin vesi- kuin maaliikenteellekin. (Hakala-Rahko 2010, 176.)

Viipurin linja-autoliikenteen ensimmäiset kokeilut ajoittunevat vuosiin 1911 tai 1912, jolloin Viipurin hevosliikennöitsijäin yhdistys aloitti linja-autoliikenteen reitillä Kauppatori–Kolikkoinmäki–Ristimäki. Liikennöinti lopetettiin pian ilmeisesti kannattamattomana. Vuonna 1924 paikallisliikennettä hoidettiin 18 raitiovaunun lisäksi

kymmenellä linja-autolla. (Hakala-Rahko 2010, 52.) Käytännössä lähiliikenne tarkoitti lähinnä linja-autoliikennettä Viipurista kaupunkia ympäröivän maalaiskunnan alueelle (Hakala-Rahko 2010,76). Kannaksella toimineilla liikennöitsijöillä oli eräs merkittävä etu muuhun Suomeen verrattuna. Seudun hiekkapohjaiset tiet eivät routineet, eikä maastossa ollut suuria mäkiä. Kelirikon takia ei vuoroja jouduttu perumaan ja seudun tasaisuus säästi polttoainetta ja helpotti liikkumista etenkin talvella. (Viitaniemi 1988, 49.) Tiet seutukunnan kyliin olivat kuitenkin huonosti perustettuja ja kestivät huonosti linja-autojen painoa (Viitaniemi 1988, 50).



Kuva 20. Viipurin Kolmikulman seutu 22.10.1942. Vasemmalla Pietisen palatsi, jossa sijaitsevassa Paakin kahvilassa linja-autoasema aluksi toimi. Talo paloi elokuussa vuonna 1941. Kuvassa näkyy myös 1932 valmistunut linja-autoasema. (Kuva: E.J.Rautiainen, Jorma Rauhalan kokoelmat) (Hakala-Rahko 2010, 50.)

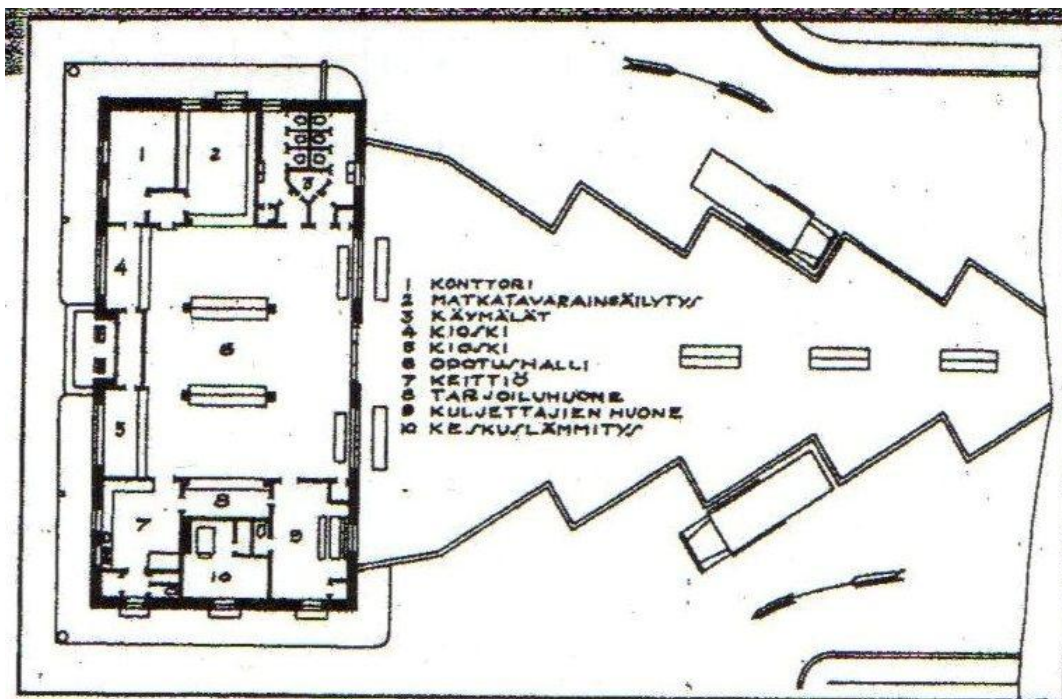
Linja-autoliikenteen alkuvuosina Viipuriin saapuvat ja sieltä lähtevät kaukoliikenne-autot pysähtyivät Kolmikulmassa Ville Paakin kahvilan edustalla. (Kuva 20) ”Pietisen palatsissa” sijainneesta Paakin kahvilasta sai ruokaa ja virvokkeita, ja siellä oli myös matkatavarasäilytys. Liikenteen kannalta paikka osoittautui pian liian ahtaaksi ja asema siirrettiin rautatieaseman läheisyyteen. (Kuva 21.) Viipurin linja-autoliikenne oli kuitenkin vilkasta ja usein varsin ruuhkaista, joten tämäkin paikka kävi sopimattomaksi liikenteelle. Kaupunki kehitti asemakysymykseen aivan uudenlaisen ratkaisun, joka osoittautui sille myös taloudellisesti erittäin tuottoisaksi. (Kärmeniemi 1964, 53; Viitaniemi 1993, 31.) Viipurin vuonna 1932 valmistuneesta asemasta tuli Pohjoismai-

den ensimmäinen kunnallinen, varta vasten tähän tehtävään suunniteltu ja rakennettu linja-autoasema. (Hakala-Rahko 2010, 84; Niskanen 2013; Kärmeniemi 1964, 53; Viitaniemi 1993, 31.)



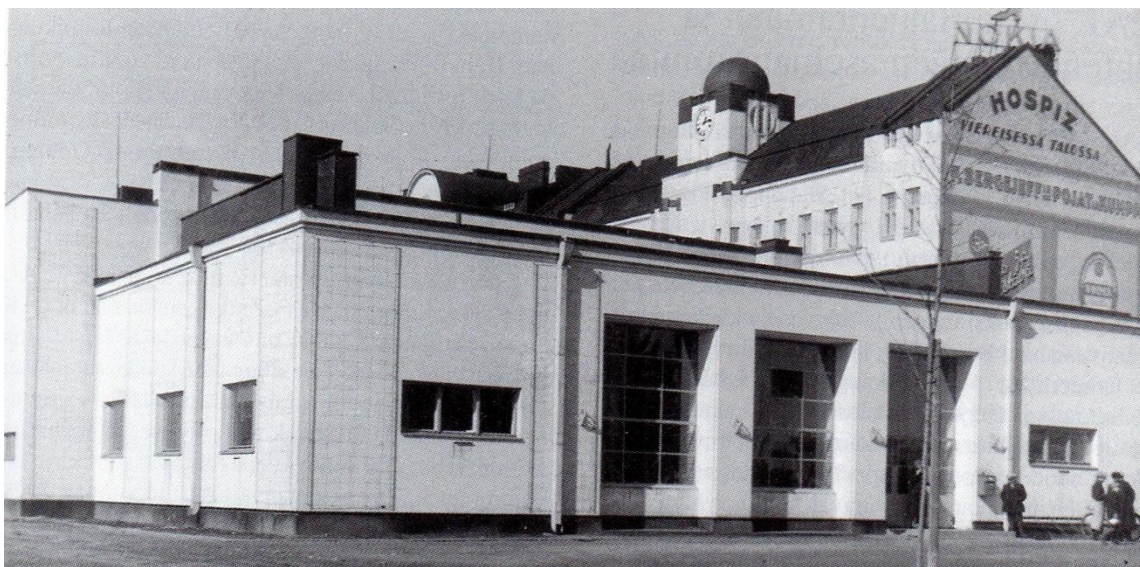
Kuva 21. Linja-autoja Viipurin rautatieaseman edustalla 1930-luvun alussa. (Kuva: Juha Lankisen kokoelmat; Hakala-Rahko 2010, 196.)

Kaupungin arkkitehti Väinö Keinäsen suunnittelema asema rakennettiin Salakkalahden puistoon, rautatieaseman ja Revonhännän makasiinirakennusten väliin (Niskanen 2013; Kärmeniemi 1964, 53) (liite 4). Siinä oli suuri odotustila, lippumyymälä, tavaran säilytys, liikennöitsijöiden toimistoja, väljät wc-tilat ja kaksi myymälää. (Kuva 22.) Paikka ja tilat osoittautuivat toimiviksi ja Viipurin asemasta tulikin suuntaa-antava ratkaisu suomalaisille linja-autoasemille. Tilaohjelma muistutti rautatieasemia sillä erotuksella, että linja-autoasemaan kuuluivat myös kuljettajien oleskeluhuone ruokailu- ja peseytymistiloineen sekä liiketiloja. (Viitaniemi 1993, 32.) Kaupunki peri LAL:n Viipurin paikallisosastolta vuokraa 130 000 markkaa vuodessa, mikä merkitsi noin 13 prosentin tuottoa sijoitetulle pääomalle (Viitaniemi 1993, 36). Suomen Kuvalehden artikkelissa 39/1932 kirjoittaja mainitsee aseman olevan niin pieni, että sen laajentaminen tulee ajankohtaiseksi jo seuraavana talvena (Hakala-Rahko 2010, 84).



Kuva 22. Viipurin linja-autoaseman pohjapiirustus (Suomen Kuvalehti 39/1932).

Ulkoa rakennus oli yksinkertainen, asettuen tyyllisesti 20-luvun klassismin ja funktionalismin väliin (kuva 23). Isoista ikkunoista näki Viipurin asemakaava-arkkitehti Otto-Iivari Meurmanin suunnittelema laiturialueelle, joka oli suunniteltu kapenevaksi niin, että asemahallista näki sekä saapuvat että lähtevät autot (Niskanen 2013). Viipurin paikallisliikenne oli keskittynyt kauppatorin tuntumaan, jossa oli asiaankuuluvat laiturit ja opastekyltit (Kärmeniemi 1964, 54).



Kuva 23. Viipurin vuonna 1932 valmistunut linja-autoasema (Hakala-Rahko 2010, 33).

Vuonna 1933 Viipurin linja-autoasemalta lähti päivittäin noin seitsemänkymmentä vuoroa. Lähetysä oli päivittäin 100–150, joiden lisäksi arvioitiin toisen mokoman kulkevan aseman ohi suoraan autoihin. (Viitaniemi 1993, 36.)

### Sota-aika Viipurissa

Talvisodan jälkeen Viipuri jäi uuden rajalinjan taakse, eikä Viipurin Matkailu Oy katsonut enää aiheelliseksi jatkaa toimintaansa ja LAL:n Viipurin osastoon kuuluneet liikenteenharjoittajat hajaantuivat ympäri Suomea. Jatkosodassa takaisin vallattu Viipuri avasi linja-autoasemansa uudelleen vuonna 1942. Asemarakennus oli selvinnyt sodasta kohtuullisen ehjänä, eikä suuria kunnostustöitä tarvittu. Aseman hallintasuhde oli kuitenkin epämääräinen ja eräiden tietojen mukaan asema oli ilmeisesti luovutettu linnoitustoimiston käyttöön. Se oli kuitenkin tyhjänä ja ilmeisesti Matkahuolto Oy sai aikaisemman vuokralaisen Viipurin Liikenne Oy:n kanssa väliaikaisen sopimuksen aikaan ja asema voitiin ottaa käyttöön. (Viitaniemi 1993, 143–145.) Viipurin linja-autoasemalta tuli kiireinen lähtö lopullisesti kesäkuussa 1944 (Viitaniemi 1993, 148). Viipurin linja-autoasema on edelleen käytössä.

### 5.8.2 Sortavala

Sortavala oli Laatokan Karjalan kulttuurin ja kaupan keskus etenkin 1860-luvulla alkaneen voimakkaan kehityksen myötä. Venäjän vallan aikana vuosina 1721–1917 sen virallisena nimenä oli Serdobol. Itsenäisyyden alkuvuosikymmeninä sille oli leimallista uusien esikaupunkitaajamien synty, joskin maalaiskunnan väkiluku säilyi selkeästi itse Sortavalan kaupunkia suurempana. (Sopanen 2004, 299.)

Sortavalan linja-autoasema (kuva 24) rakennettiin kaupungin laskuun vuonna 1935 Kalevalan riemuvuoden kunniaksi. Aseman suunnitteli kaupungin arkkitehti Uno Ullberg ja se oli Sortavalan ensimmäinen funktionalistinen rakennus. Rakennus viitoitti tietä paitsi Sortavalassa, myös massamme yleisemminkin ja voidaan sanoa Sortavalan aseman yhdistäneen liikennearkkitehtuurin ja funktionalismin toisiinsa. (Niskanen 2013.) Rakennuksen kustannukset nousivat alkuperäisestä 573 000 markasta 1 340 000 markkaan, sillä tiloja lisättiin rakentamisen aikana. Sortavalan linja-autoasemahanke oli vireillä jo vuonna 1931, jolloin Shell Oy tarjoutui rakentamaan aseman jos se saisi samalla edullisen tontin huoltoasemalleen. Lisäksi ehtoihin kuului hallita asemaa vuokratta 25 vuoden ajan, ja myöhemmin etuoikeus aseman vuokraa-

miseen. Näitä ehtoja ei valtuusto hyväksynyt. Neuvotteluja käytiin myös Nobel-Standard Oy:n kanssa, mutta vuonna 1934 kaupunginvaltuusto päätyi rakentamaan itse aseman ja mahdollisesti myös huoltoasematilat. Vastavalmistuneet asematilat vuokrasi Matkahuolto Oy ja huoltamotilat Shell Oy ja Nobel-Standard Oy yhdessä. Asemalla oli yhdistetyt odotus- ja ravintolatilat, jotka olivat avoinna koko linjavanujen kulkuajan eli aamuvarkaisesta iltamyöhään. Rakennus sijaitsi Valamonkadun varrella. (Viitaniemi 1993,72.)

Tilat jäivät pian liian ahtaiksi, jolleivät olleet sitä jo alun perinkin, sillä tavaraliikenteen kasvu oli voimakasta. Tavaraa kuljettavien asiakkaiden jättämät tavarakollit tukkivat liikennettä, olivat säälle alttiina, eikä lihaa tai nahkavuotia voitu ottaa ollenkaan. Vuonna 1938 kaupunginhallitus esitti Matkahuolto Oy:lle erillisen tavaramakasiinin rakentamista ja vuosittain irtisanottavan vuokrasopimuksen muuttamista viisivuotiseksi, jolloin koko aseman vuosivuokra olisi 24 000 markkaa. Pitempi vuokrasopimus ja asiallisemmat säilytystilat olivat matkahuolto Oy:n intressien mukaiset ja lämmittämätön makasiini rakennettiin. (Viitaniemi 1993,72.)

Sortavalan linja-autoasema vaurioitui pahoin jo talvisodassa. Lisäksi ravintolaa oli Moskovan rauhan jälkeen laajennettu odotushuoneella, ovien paikkoja ja huonejärjestyksiä muutettu. Kaupunki lupautui tekemään asemalla tarvittavia muutostöitä ja asema voitiin ottaa uudelleen käyttöön toukokuussa 1942. (Viitaniemi 1993, 145–146.)



Kuva 24. Sortavalan linja-autoasema 1930-luvun lopulla. (Piltz 2005,37) Asemarakennus kuvassa vasemmalla.

### 5.8.3 Koivisto

Koivisto mainitaan ensimmäisen kerran kirjallisissa lähteissä kauppasopimuksessa, jonka saksalaiset ja novgorodilaiset solmivat vuonna 1268. Vanhoissa lähteissä Koivistosta käytetään nimitystä Björkö, Bircö tai Bercö. Nimityksen arvellaan olevan peräisin viikingeiltä, jotka purjehtivat alueella jo ennen kiinteän asutuksen syntyä. (Viitaniemi 1988, 9.) Koiviston kauppala erotettiin Koiviston maalaiskunnasta itsenäiseksi kunnaksi vuonna 1927. Koivisto tunnettiin Suomen suurimpana laivanvarustajapitäjänä, jonka merenkulkuperinteet olivat pitkät ja vahvat. (Sopanen 2004, 321; Viitaniemi 1988,9–13.)

Linja-autoliikenteen laajentumista Koivistolla haittasi rautatiehallitus, joka aktiivisesti pyrki estämään rautateiden kanssa samansuuntaisten linja-autoreittien lupien myöntämisen (Viitaniemi 1988, 30–31). Junan suosiota heikensi kuitenkin rautatieaseman sijainti kauppalan keskustan ulkopuolella. Pari kilometriä oli pitkä matka kantaa matkasta tai muita tavaroita, ellei halunnut käyttää kallista taksikyytiä. (Viitaniemi 1988, 33.)

Linjaliikenneyritys Koiviston Auto Oy rakennutti Koivistolle linja-autoaseman, joka avattiin 2.3.1935. (Kuva 25) Aseman suunnittelutyön tekivät Väinö ja Tuulikki Löyskä (Viitaniemi 1988, 65). Koiviston Auto Oy:n tukikohta laajennettiin kahdesti 1930-luvulla (Viitaniemi 1988,66), mutta lähde ei kerro koskiko laajennus koko rakennusta vai pelkästään yhtiön tiloja. Rakennuksessa oli myös autohalli, korjaamo ja tilaa matkustajien autoille (Viitaniemi 1988, 66).

Rakennus oli kaksikerroksinen, siinä oli asemapalveluiden lisäksi myös Koiviston Auto Oy:n tukikohta sekä hotelli, jossa oli seitsemän hyvin varusteltua huonetta sekä ravintola. (Viitaniemi 1988, 66; 1993, 33.) Ravintolassa oli keskuslämmitys ja moderni keittiö. Monista mukavuuksistaan huolimatta ravintolan hintataso katsottiin aikanaan hyvin kohtuulliseksi, joten sitä mainostettiin sopivaksi kaupunkilaisten lisäksi myös maalaisille. Ravintolasalin vieressä oli myös parturiliike. (Viitaniemi 1988, 66.) Hotellin ja ravintolan pito vuokrattiin rouva Ellen Karille, joka oli myös Viipurin ja Lappeenrannan asemaravintoloiden hoitaja. (Viitaniemi 1988, 66).



Kuva 25. Koiviston Auto Oy:n rakennuttama linja-autoasema avattiin Koivistolla 2.3.1935 (Viitaniemi 1993,34)

Asemarakennuksen yläkerran vuokra oli 1500 ja alakerran 2000 markkaa. Vuokraajan tuli vastata linja-autoliikennettä koskeviin tiedusteluihin, ottaa vastaan paikkatilaukset sekä säilyttää ja luovuttaa linja-autoissa rahtina kulkevat paketit. Joulukuussa 1937 alakerran vuokra laskettiin 1500 markkaan ja tammikuussa 1939 uudeksi vuokralaiseksi tuli rouva Kirsti Mustonen. (Viitaniemi 1988, 66.)

#### Sota-aika Koiviston linja-autoasemalla

Koivisto oli sotilaallisesti tärkeä kohde, sijaitsihan se vain noin sadan kilometrin päässä Neuvostoliiton laivaston päätukikohdista Kronstadista ja Laukaanlahdesta. Suojainen satama, hyvät maantie- ja rautatieyhteydet sekä rannikkolinnake lienivät syynä siihen, että Koivistoa pommitettiin heti sodan ensimmäisenä päivänä. Sodan kiihtyessä pommitukset olivat lähes päivittäisiä ja vuoden 1940 helmikuun pommitusraportissa todettiin, ettei yksikään kauppalan taloista ole enää ehjä. (Viitaniemi 1988, 90.) Sota oli kohtalokas myös Koiviston Auto Oy:n kalustolle, jota oli pakko-otoin siirretty puolustusvoimien käyttöön. Korvausarvo oli murto-osa niiden oikeasta arvosta. Autoista neljä palasi sodan jälkeen yhtiölle takaisin ja viisi niistä oli tuhoutunut korvauskelvottomiksi. (Viitaniemi 1988, 94–95.)



Helmikuussa, vuoden 1940 suurhyökkäyksessä pommit osuivat myös linja-autoasemalle. Rakennus vaurioitui ja lisäksi siellä syttyi tulipalo, joka tuhosi ainakin Koiviston Auto Oy:n kirjanpidon. (Viitaniemi 1988, 91.) Koivistolta vetäytyvät suomalaiset räjäyttivät rakennuksen hotelli- ja ravintolaosan ilmeisesti hotellin kylpyhuoneeseen sijoitetulla merimiinalla (Viitaniemi 1988, 95).

Koivisto vallattiin takaisin Suomelle 2.9.1941. Koiviston Auto Oy:n tukikohta otettiin armeijan käyttöön saman vuoden marraskuussa. Talvisodan tuhoja tarkastettaessa todettiin rakennuksen maantien puoleisen päädyn ja katon rikkoutuneen räjähdyksessä, joskin neuvostoliittolaiset olivat rakentaneet päätyyn väliaikaisen seinän. Pihan puolen kahden hallinoven väliin oli osunut kranaatti rikkoen seinää ja ovia. Ison hallin katos-  
sa oli pommin mentävä aukko ja muuallakin pienempiä vaurioita. Ikkunat olivat rikki ja keskuslämmityskattila sekä osa putkistosta puuttuivat. Vuoden 1942 keväällä Koiviston asukkaat palasivat ja aloittivat kauppalan jälleenrakennustyöt. (Viitaniemi 1988, 104–106.) Aseman alakerran autohallistaan Koiviston Auto Oy sai puolustusvoimilta käyttöönsä kaksi autopaikkaa ja linja-autoliikenne Viipuriin käynnistettiin (Viitaniemi 1988, 119).

Jatkosodan loppuvaiheessa Koivistolta tuli äkkilähtö. Lähdön nopeus yllätti viranomaiset, sillä evakuoimissuunnitelma oli vasta valmisteilla. Ensimmäinen ja samalla myös viimeinen evakuoimisjuna lähti Koivistolta 13.6.1944 ja kolme Koiviston Auto Oy:n siviilikäytössä ollutta linja-autoa sekä kuorma-auto velvoitettiin evakuointiajoihin. Yhtiö käytti ajoissa omia pilkkeitään ja voiteluaineitaan, sillä valtiolla ei ollut varastoja Koivistolla. Neuvostoliiton kanssa solmittiin välirauha syyskuussa 1944, jolloin Koivisto menetettiin lopullisesti. (Viitaniemi 1988, 121–122.)

#### 5.8.4 Käkisalmi

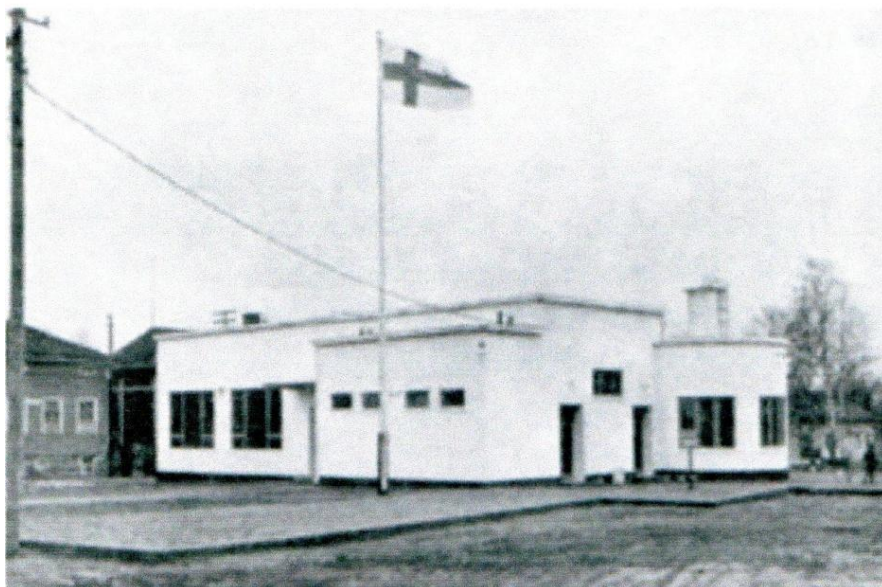
Käkisalmi oli vanha kaupunki Karjalan kannaksella, Laatokan rannalla. Käkisalmen linna oli rakennettu jo vuonna 1294. Suomen itsenäistymisen myötä kaupunki ja sitä ympäröivä maalaiskunta kokivat vahvan kasvukauden ennen talvisotaa. (Sopanen 2004, 306.)

Vuonna 1938 Käkisalmi sai oman linja-autoasemansa. Aikaisemmin kaukolinjan autot olivat lähteneet palokunnan talon edustalta, jossa ei ollut minkäänlaista suojaa pakkasen tai sateen varalta. (Kärmeniemi 1964, 55–56.) Ilmeisesti katos kuitenkin rakennet-

tiin myöhemmin, sillä aikaisemmassa kirjassaan Kärmeniemi (1958,11) julkaisee valokuvan ensimmäisestä linja-autoasemasta, jossa jonkinlainen katos näyttäisi olevan (kuva 26). Paikkakuntalaiset perustivat Käkisalmen Autotalo Oy:n rakennuttaman aseman kaupungilta saadulle tontille Kannaksen tien varteen. Asemarakennus (kuva 27) ehti palvella matkustajia vain lyhyen aikaa ennen talvisodan syttymistä. (Kärmeniemi 1964, 55–56.)



Kuva 26. Käkisalmen ensimmäinen linja-autoasema (Kärmeniemi 1958,11).



Kuva 27. Käkisalmen linja-autoasema 1938 (Kärmeniemi 1964, 62).

## 6 CITIUS, ALTIUS, FORTIUS? – POHDINTAA LIIKENTEESTÄ, KAUPUNGEISTA JA ASEMARAKENTAMISESTA

Ensimmäisestä linja-autoliikennekokeilusta on kulunut yli sata vuotta. Vaikka historiallisessa mittakaavassa tämä aika on varsin mitätön, ei sen merkitystä voi vähätellä. Monet asiat ovat nykyään toisin. Liikkumisemme motiivit ovat muuttuneet ja välimatkat lyhentyneet. Kilometrit ovat tietenkin yhä samat, mutta niihin käyttämämme aika on pienentynyt. Emme enää lähetä aamubussilla perunoita torille vaan pendelöimme päivittäin kodin ja työpaikan väliä. Työpaikan, joka voi hyvinkin olla toisessa kaupungissa sadan kilometrin päässä kotoa, tai jopa kokonaan toisessa maassa. Maailmamme on pienempi mutta lähiympäristömme laajempi kuin sata vuotta sitten.

Monet tässä työssä esitellyistä linja-autoasemista on purettu. Nykyinen asemarakentamistrendi suosii suurempia ja tiiviimpiä yksikköjä, joissa on yhdistetty monenlaisia matkustuspalveluja. Matkakeskus on päivän sana. Kaupungit ovat kasvaneet ja muuttuneet, suurimpana muuttujana liikenne, joka on kasvanut lähes eksponentiaalisesti. Kaupunkien on ollut pakko sopeutua tilanteeseen ja yrittää selviytyä.

Kaupunkien perustilarakenne pysyi pitkään lähes muuttumattomana. Uusi tulokas, autoliikenne, on yritetty sovittaa kaupunkien valmiisiin rakenteisiin joskus onnistuneesti, mutta useimmiten asiassa on epäonnistuttu enemmän tai vähemmän. Liikenne on myös osaltaan vaikuttanut voimakkaasti kaupunkien kasvuun, rakenteeseen ja ulkonäköön. Julkisen liikenteen luulisi solahtavan kaupunkeihin sujuvammin kuin yksityisautoilun, mutta useimmiten hyvät ideat ovat sortuneet politikointiin ja eturistiriitoihin, jolloin mahdollisuudet yhteistyön tuomiin synergiaetuihin ovat kaatuneet. Tuloksena on, jollei ihan pannukakku, niin ainakin kompromissi, joka ei välttämättä ota huomioon tarpeen lähtökohtia eli matkustajia palvelun käyttäjinä tai ympäristöä.

Kymenlaaksossa, kuten muuallakin Suomessa, on purettu paljon taloja. Varmasti joukossa on ollut sellaisia jotka joutivatkin mennä, mutta monesti aikalaiset ja varsinkin jälkipolvet ovat jääneet ihmettelemään sitä vimmaa, millä vanhasta on haluttu päästä eroon. Purkamisten perustelut tietenkin vaihtelevat kaupunki- ja tapauskohtaisesti, mutta yhtenä syynä lienee maassamme vallinnut idealistinen näkemys modernin kaupunkikuvan mallista, jonka mukaan avainsanoja ovat maankäytön tehokkuus ja halu irtautua agraarisesta kulttuuriympäristöstä. Kaupungin tuli näyttää kaupungilta, mitä

sitten vaikka se olisikin ollut ”vain” kaupala. Tämä ilmiö näkyy varsinkin uudemman ajan nopeasti kasvaneissa kaupungeissa, joilla ei ole pitkää historiallista menneisyyttä. Poikkeuksia tietenkin on, suuntaan jos toiseenkin. Tietty ajan henki näkyy niiden rakennusten purkamisessa, jotka eivät juuri silloin ole olleet esteettisen viihtyvyyden keskiössä tai ovat muuten olleet ”vääränlaisia”. Voidaan tietenkin kysyä onko kaupunkien pysyttävä muuttumattomina? Eivätkö ne kuitenkin ole ominaisuuksiensa summa? Niiden samaisten ominaisuuksien, jotka ovat itse koko ajan jatkuvassa muutostilassa. Onko olemassa kaava, joka määrittelee miten eri aikakausien rakennuskannan kerroksellisuuden täytyy näkyä kaupunkikuvassa. Ja kuka kumma on oikeutettu mahdollisen kaavan määrittelemään, ja ennen kaikkea kenen etujen mukaan? Siirtykö päättäjän vastuu saman tien kun asioista aletaan puhua menneessä aikamuodossa. Edellä mainittu ajan henki näkyy myös halussa tai haluttomuudessa jättää jälkipolville muistikuva siitä mitä joskus on ollut. Joissain kaupungeissa on surutta hävitetty vanhimpia rakennus- ja julkisivupiirustuksia niiden purettujen rakennusten osalta, joita ei ole katsottu rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi. Se, että saisi selville kuka tai ketkä näitä päätöksiä ovat tehneet ja millä perusteella, vaatisi syvällisen kaivautumisen arkistojen ja pöytäkirjojen uumeniin. On tietenkin mukava uskoa, että kaikki päätökset on tehty sen aikaisella parhaalla tiedolla ja tietämyksellä. Eikä kyseessä ole suinkaan mielivalta tai välinpitämättömyys.

Rakennus- ja julkisivupiirustusten puutteesta johtuen, tästä työstä jäi kaipaamani asemarakennusten tyyllinen vertailu pois. Pelkkien yksittäisten valokuvien pohjalta en lähtenyt tyyliisuuntia spekuloidaan, varsinkin kun suunnittelijastakaan ei aina ole täyttä varmuutta. Yleisellä tasolla asemarakennusten ulkoinen tyyli näyttäisi kuitenkin mukailevan yleistä, kullekin aikakaudelle tyypillistä tyyliisuuntausta. Tämä asia vaatisi kuitenkin lisää tutkimusta, sillä perehtymättä syvällisemmin pohja- tila- ja julkisivuratkaisuihin on rakennuksia vaikea määritellä tietyn tyyliisuunnan edustajiksi. Kunnallisten ja kaupallisten rakennuttajien välinen mahdollinen eroavaisuus kiinnostaa. Ja kuinka laajalle levisi toimivaksi havaittu Viipurin asemarakennuksen malli. Oliko asemien suunnittelussa ajatustakaan samankaltaisesta standardoinnista kuin oli rautatieasemien kohdalla, vai oliko johtoajatukseen ympäristö, raha vai mikä? Linja-autoasemat olivat pääsääntöisesti kuitenkin keskeisimmillä paikoilla kaupungeissa kuin rautatieasemat. Mahtoiko johtoajatusta olla lainkaan, vai soitettiinko aina ajan saneleman sävelen mukaan. Kuinka paljon kaupunkien omat arkkitehdit, kaavoittajat

ja muut virkamiehet vaikuttivat asiaan. Loputtomasti kysymyksiä, jotka synnyttävät aina uusia kysymyksiä. Tämä on loputon, mutta houkutteleva sarka.

Asemarakentamista tutkiessani pohdin monesti perusteita aseman paikan valinnalle. Haminan esimerkki kunnallisesta päätöksenteosta on mielestäni mielenkiintoinen. Vaikka kaupunginhallitus oli aseman paikasta lähes yksimielinen, esitettiin valtuustosta selkeä viesti kaupunkikuvan ja torimiljöön säilyttämisen puolesta. Useissa muissa tapauksissa linja-autoliikenteen tulo kaupunkikuvaan tuntui tulevan päättäjille aivan puun takaa. Aseman rakentamista pitketettiin, perustettiin tilapäisiä tavarasuojia eikä asiaa tunnuttu otettavan ihan tosissaan. Olihan liikenteen rakennemuutos toki vauhdikasta, eivätkä alan uranuurtajat aina olleet toimissaan kovin vakuuttavia. Autot olivat uusi, jännittäväkin asia, ja niihin suhtautuminen oli, kuten on yhä vieläkin, pitkälti tunnepohjaisiin perusteisiin vetoavaa. Kaavoitus ja kunnallinen byrokratia laahaavat helposti jälkijunassa, eikä rahaa ole koskaan liikaa, mutta silti hieman ihmetyttää kuinka kuntien päättäjät lähestulkoon vain katselivat päältä kuinka liikenteenharjoittajat ensin valtasivat kaupunkien parhaat aukiot autoilleen, rakensivat tai perustivat itse niiden laidoille asemiaan ja ottivat yleistä kaupunkitilaa haltuunsa. Syitä löytyy varmasti monia, mutta yhtenä syynä saattaa olla se, ettei linja-autoliikenteeseen aluksi uskottu. Ei ymmärretty kuinka suureksi koko moottoriliikenne henkilöautoineen tulee kasvamaan. Autojen määrän rajoittamista kaupunkiliikenteessä ei katsottu tarpeelliseksi ennen kuin se oli jo liian myöhäistä. Lopulta ihmisten tuli sopeutua liikenteeseen eikä liikenteen ihmisiin. Hamina on esimerkki myös toisenlaisesta päätöksenteosta. Jos aseman rakentaminen synnyttikin aikanaan monipuolista arvokeskustelua, viitisenkymmentä vuotta myöhemmin näytti sen purkaminen olleen lähes läpihuutojuttu.

Siinä missä rautateille oli rakennettu kattava ja edustava asemaverkosto, sai linja-automatkustaja seistä sateessa ja paahteessa torin kulmalla. Linja-autoliikenne kuitenkin tuli jäädäkseen ja muutti Suomen. Suomalainen maaseutu lähti liikkeelle haluten samoja asioita kuin kaupunkilainenkin. Siinä missä maalaisten tuotteet kulkivat busseilla kaupunkien turuille ja toreille, sai kuljettaja hamuta kaupunkien tavarataivaasta tuotteita kyyditettäväksi suoraan maatalojen emännille ja puoteihin. Maaseudulla elintaso nousi ja kulutusikäytyminen muuttui. Linja-auto täytti sen kolon, minkä muut julkisen liikenteen välineet, rautatie ja vesiliikenne, olivat reittisidonnaisina jättäneet avoimeksi. Tavallinen, työssäkäyvä suomalainen pääsi liikkeelle.

## LÄHTEET

Antila, Kimmo 1994: Pietarin ja Viipurin teillä. Maaliikenne ja tienpito Kaakkois-Suomessa 1915–1950. Tiemuseon julkaisuja 9. Tielaitos, Kymen tiepiiri. Gummerus Oy Helsinki.

Anttila, Olavi 2000: Iitin historia III osa. Iitistä ja iittiläisistä Kuusankosken erosta 1900-luvun lopulle. Iitin kunta. Gummerus Oy. Helsinki.

Favorin, Martti 1999: Virolahden historia III. Suomen itsenäisyyden vuosikymmenet vuoteen 1999. Virolahden kunta. Otava Oy. Helsinki.

Haikala, Hannes 2008: Työpaikka linja-autoasemalla 1956–1962. (Toim. Sorvali, Ritva; Vellin, Milla) Keskustan talojen tarinaa. Kadonnutta Kouvola etsimässä XII. Kouvolan kansalaisopiston Vanhojen talojen tarinaa -kurssin antologia keväällä 2008. Kouvola Seura ry. Kouvola.

Hakala-Rahko, Ilmo 2010: Viipurissa–Viipurista–Viipuriin. Viipurin vaikutusalueen julkisen liikenteen historiaa Ruotsin vallan ajalta kesään 1944. Suomen Linja-autohistoriallinen Seura ry. Tampere.

Halila, Aimo 1969: Haminan historia III. 1900-luvun alusta lähtien. Haminan kaupunki. Hamina.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1932. Ote kokouspöytäkirjasta 2.12.1932, 4§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1933. Ote kokouspöytäkirjasta 28.3.1933, 23,3§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1937. Ote kokouspöytäkirjasta 17.12.1937, 15§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1939a. Ote kokouspöytäkirjasta 10.2.1939, 13§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1939b. Ote kokouspöytäkirjasta 24.2.1939, 27.13§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1939c. Ote kokouspöytäkirjasta 23.3.1939,36–37,8§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1941a. Ote kokouspöytäkirjasta 2.5.1941, 36–37 5§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1941b. Ote kokouspöytäkirjasta 27.5.1941, 3§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1941c. Ote kokouspöytäkirjasta 13.6.1941, 13§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1946a. Ote kokouspöytäkirjasta 5.3.1946, 32 10§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1946b. Ote kokouspöytäkirjasta 18.7.1946, 89–90 17§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1950. Ote kokouspöytäkirjasta 6.6.1950, 124, 7§.

Haminan kaupunginhallituksen pöytäkirja 1985. Ote kokouspöytäkirjasta 16.7.1985, 1093 735§.

Haminan kaupunginvaltuuston pöytäkirja 1939. Ote kokouspöytäkirjasta 20.4.1939, 22–24, 5§.

Haminan kaupungin maistraatin pöytäkirja 1946. Ote pöytäkirjasta 18.11.1946, 199§.

Heinonen, Jouko 2006: Kestikievari – paikka lähdön ja perillepääsyn välillä. Lähdön ja saapumisen paikat. Toim. Halme, Anna-Maija. Suomen kotiseutuliiton julkaisuja A:12. Helsinki.

Hynynen, Ari 2006: Kirkkoveneellä metropolikseen. Lähdön ja saapumisen paikat. Toim. Halme, Anna-Maija. Suomen kotiseutuliiton julkaisuja A:12. Helsinki.

Juvonen, Jaana 2003: Kouvola 1939–2003. Kauppala, läänin pääkaupunki, aluekeskus. WS Bookwell Oy. Helsinki.

Karhulan kauppalanvaltuuston pöytäkirja 1959. Ote kauppalanvaltuuston kokouksen pöytäkirjasta 21.9.1959.

Karhulan kauppalan hallituksen ja Karhulan Linja-autokiinteistö Oy:n välinen vuokrasopimus 29.2.1960.

Karhulan kauppalan hallituksen ja Karhulan Linja-autokiinteistö Oy:n välisen vuokrasopimuksen liite. 1975.

Karjala-lehti 25.8.1935

Keskinen, Jouko 2000: Tampere maantieliikenteen murroksessa. Kaukoliikenteen järjestelyt Tampereella ennen II maailmansotaa. Tampereen yliopisto, historiatieteenlaitos. Tampere.

Kivilä, Hannu 2000: Rantatien pioneeri. Hjalmar Holmström ja Loviisan seudun linja-autoliikenne. Oy Hj Holmström Ab 1924–1984. Suomen Linja-autohistoriallinen Seura r.y. Lahti.

Knapas, Marja Terttu 1984: Kymenlaakson kulttuurihistorialliset kohteet. Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisuja A:20. Kymenlaakson Maakuntaliitto ry. Kymenlaakson maakuntamuseo, Kymenlaakson seutukaavaliitto. Kotka.

Kotkan kaupungin kunnalliskertomus 1936, II.

Kotkan kaupungin maistraatin arkisto, rakennuspiirustusarkisto III, Keskustori.

Kouvolan Sanomat 1927. 31.5.1927.

Kouvolan Sanomat 1933a. 8.8.1933.

Kouvolan Sanomat 1933b.17.8.1933.

Kouvolan Sanomat 1934. 28.6.1934.

Kouvolan Sanomat 1939. 14.11.1939.

Kouvolan Sanomat 1945. 2.10.1945.

Kouvolan Sanomat 1946. 15.6.1946.

Kouvolan Sanomat 1949. 1.10.1949.

Kouvolan Sanomat 1951a. 20.4.1951.

Kouvolan Sanomat 1951b. 31.5.1951.

Kouvolan Sanomat 1955. 21.4.1955.

Kouvolan Sanomat 1956. 13.6.1956.

Kouvolan Sanomat 1957. 17.1.1957.

Kouvolan Sanomat 1958. 17.10.1958.



Kouvolan Sanomat 1961. 20.7.1961.

Kouvolan Sanomat 1970. 21.7.1970.

Kouvolan Sanomat 1974. 1.9.1970.

Kultanen, Eino 2008: Kouvolan linja-autoasemat. (Toim. Sorvali, Ritva; Velin Milla) Kes-  
kustan talojen tarinaa. Kadonnutta Kouvola etsimässä XII. Kouvolan kansalaisopiston  
Vanhojen talojen tarinaa -kurssin antologia keväällä 2008. Kouvola Seura ry. Kouvola.

Kurkinen, Jari 2008: Euroopan parasta bussiliikennettä. Linja-autoliitto, Helsinki.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri 1992, Kymenlaakson seutukaavaliiton julkaisu A:26. Ky-  
menlaakson seutukaavaliitto. Kotka.

Kärmeniemi, Pentti S. 1958: Linja-autoliikenne M. Ruponen Oy. Ruposen ruskeitten auto-  
jen kolmikymmenvuotinen taival. Linja-autoliike M. Ruponen Oy. Savonlinna.

Kärmeniemi, Pentti S. 1964: Wanhaa ja uutta LAL:n Wiipurin osaston matkan varrelta.  
LAL:n Viipurin osasto. Lappeenranta.

Lehtomäki, Kirsti (toim.) 2006: Lähtöpiste ja määränpää. Lähteminen, saapuminen ja vies-  
tinvälitys paikkoina. Trafiikki-museoiden julkaisuja. Gummerus Oy. Helsinki.

Manka, Mikko 2008: Näsijärven matkustajalaivaliikenteen kehitys ja laivayhtiöiden toimin-  
ta kansallisen liikennejärjestelmän murroksessa vuosina 1918–1939. Suomen historian pro  
gradu -tutkielma. Tampereen Yliopisto. Tampere.

Mauranen, Tapani 2008: Autolla arkeen. Suomalaisen hyvinvoinnin historia. Hyvinvoinnin  
Suomi. (185–197) (toim. Häggman, Kai; Kuisma, Markku; Markkola, Pirjo; Pulma, Panu;  
Kuosmanen, Riitta-Liisa; Forslund, Ritva) Weilin+Göös Oy. Helsinki.

Mäki, Heli 2013: Kymenlaakson hallinnollinen kehitys. Artikkelit, Finnica Monimuotoinen  
Kymenlaakson maakunta. Saatavissa: <http://www.finnicakymenlaakso.fi/artikkeli.php?id=2>  
[viitattu 13.3.2013]

Niskanen, Riitta 2006: Linja-autoasemat. Lähdön ja saapumisen paikat. Toim.Halme, Anna-Maija. Suomen kotiseutuliiton julkaisuja A:12. Helsinki.

Niskanen, Riitta 2013: Linja-autoasemien historiaa. Rakennusperintömme, artikkelit. Saatavissa: [http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi\\_FI/linjaautoasemat/](http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi_FI/linjaautoasemat/) [viitattu 3.2.2013]

Ojala, Jouni 2000: Joukkoliikenteen panokset ja tuotokset sekä asema markkinoilla. Joukkoliikenne Suomen liikennejärjestelmän osana. Teknillistieteelliset akatemia 2000:1. Teknillisten tieteiden akatemia – Akademin för tekniska vetenskaper r.y.Oy Edita Ab. Helsinki.

Piltz, Martti 2005: Sota-ajan linja-autot. Maantien ässät. Linja-auto 100 vuotta Suomessa. (39–45) Mobilia. Kangasala.

Rahkonen, Risto 2013. Puhelinkeskustelu 8.4.2013.

Sahanen, Irma 2008: Kauppiaana linja-autoasemalla. (Toim. Sorvali, Ritva; Velin, Milla) Keskustan talojen tarinaa. Kadonnutta Kouvola etsimässä XII. Kouvolan kansalaisopiston Vanhojen talojen tarinaa -kurssin antologia keväällä 2008. Kouvola Seura ry.Kouvola.

Salminen, Tapio 1993: Suuri Rantatie, Stora Strandvägen. Tiemuseon julkaisuja 7. Tielaitos ja Painatuskeskus. Painatuskeskus Oy. Helsinki.

Sopanen, Olli-Matti (toim.) 2004: Viipurin läänin historiallinen bibliografia. Temaattinen kirjallisuusluettelo Suomen autonomian ja itsenäisyyden ajan Viipurin läänin käsittelevistä teoksista. Joensuun yliopisto, Historian laitos. Joensuu.

Suomen Kuvalehti 1932/ 39.

Talvi, Veikko 1984: Kouvolan historia 2. 1880-luvulta talvisodan syttymiseen. Kouvola.

Turun Sanomat 4.11.1951

Viitaniemi, Matti 1984: Onni ja Onnin vinttikoirat. Onni Vilkas Oy 50 vuotta (1934–1984). Onni Vilkas Oy. Kotka.

Viitaniemi, Matti 1988: Koiviston auto Oy 1928–1988. Karjalan Koivistolta alansa suuryritykseksi. Gummerus Oy. Helsinki.

Viitaniemi, Matti 1993: Pakettitoimistoista kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi. Oy Matkahuolto Ab 1933–1993. Matkahuolto. Gummerus Oy. Helsinki.

Viitaniemi, Matti & Mäkelä, Aarne 1978: Suomen linja-autoliikenteen historia. K.J.Gummerus Oy. Helsinki.

Vitikainen, Erkki 2008: (Toim. Sorvali, Ritva; Velin, Milla) Lehtimiehenä linja-autoasemalla. Keskustan talojen tarinaa. Kadonnutta Kouvola etsimässä XII. Kouvolan kansalaisopiston Vanhojen talojen tarinaa -kurssin antologia keväällä 2008. Kouvola Seura ry. Kouvola.

Sopimussisältö Suomen Mineraali Osakeyhtiön ja Bensiini Osakeyhtiön välillä (Viitaniemi 1993,50) alkuperäinen lähde: Shell Oy:n arkisto.

## ”SOPIMUS

O.Y. Matkahuolto A.B:n pakettitoimistojen sijoittamisesta bensini-asemille.

Allekirjoittaneet ovat tänään sopineet, että O.Y. Matkahuolto A.B:n pakettitoimistot eri paikkakunnilla voidaan sijoittaa seuraavasti:

Helsingissä, Turussa, Viipurissa, Lappeenrannassa ja Tampereella jo toimessa olevien pakettitoimistojen huoneistoihin.

Tuusulassa (Hyrylä) kauppias Yrjö Mustoselle.

Mikkelissä, Hangossa, Kajaanissa, Loviisassa, Uudessakaupungissa, Kristiinassa, Torniossa, Kaskisissa, Uudessakaarlepyyssä, Naantalissa, Riihimäellä, Kouvolassa, Rovaniemellä, Keravällä, Pieksämäellä, Valkeakoskella, Koivistolla, Karjaalla, Kauniaisissa, Lahdenpohjalla, Ikaalisissa, Lopella, Nummella, Paimiossa, Mäntsälässä, Orimattilassa, Kuhmoisissa, Jämsässä, Korpilahdella, Säkijärvellä, Virojoella, Pietarsaarella, Joensuussa, Iisalmessa, Käkisalmella, Varkaudessa, Hyvinkäällä, Seinäjoella, Toijalassa, Oulussa ja Raahessa puolueettomalle alueelle.

Shellin huoltoasemien yhteyteen: Vaasassa, Lahdessa, Kokkolassa, Savonlinnassa, Lohjalla, Salossa, Kotkassa, Raumalla, Jyväskylässä, Hämeenlinnassa ja Haminassa.

Nobel-Standardin huoltoasemien yhteyteen: Porvoossa, Tammisaarella, Forssassa, Nurmeksessa, Kemissä, Heinolassa, Porissa jätetään se toistaiseksi Nobel-Standardin myyjälle kauppias Stenille, Lauttakylässä kauppias V. Ilomäelle ja Loimaalla kauppias Osk. Heikkilälle.

Joko yhteiselle huoltoasemalle tai puolueettomalle alueelle: Sortavalassa, Kuopiossa ja Maarianhaminassa.

Samalla sovittiin siitä, että pakettitoimistojen on 1/7-1933 lähtien suoritettava vuokraa n. Smk 10:- neliömetriltä kuukaudessa.

Helsingissä, toukokuun 19 p:nä 1933  
Suomen Mineraali Osakeyhtiö  
I. A. Karhi

Bensiini Osakeyhtiö  
F. Timgren”

## Kymenlaakson maakunnan kuntakartta

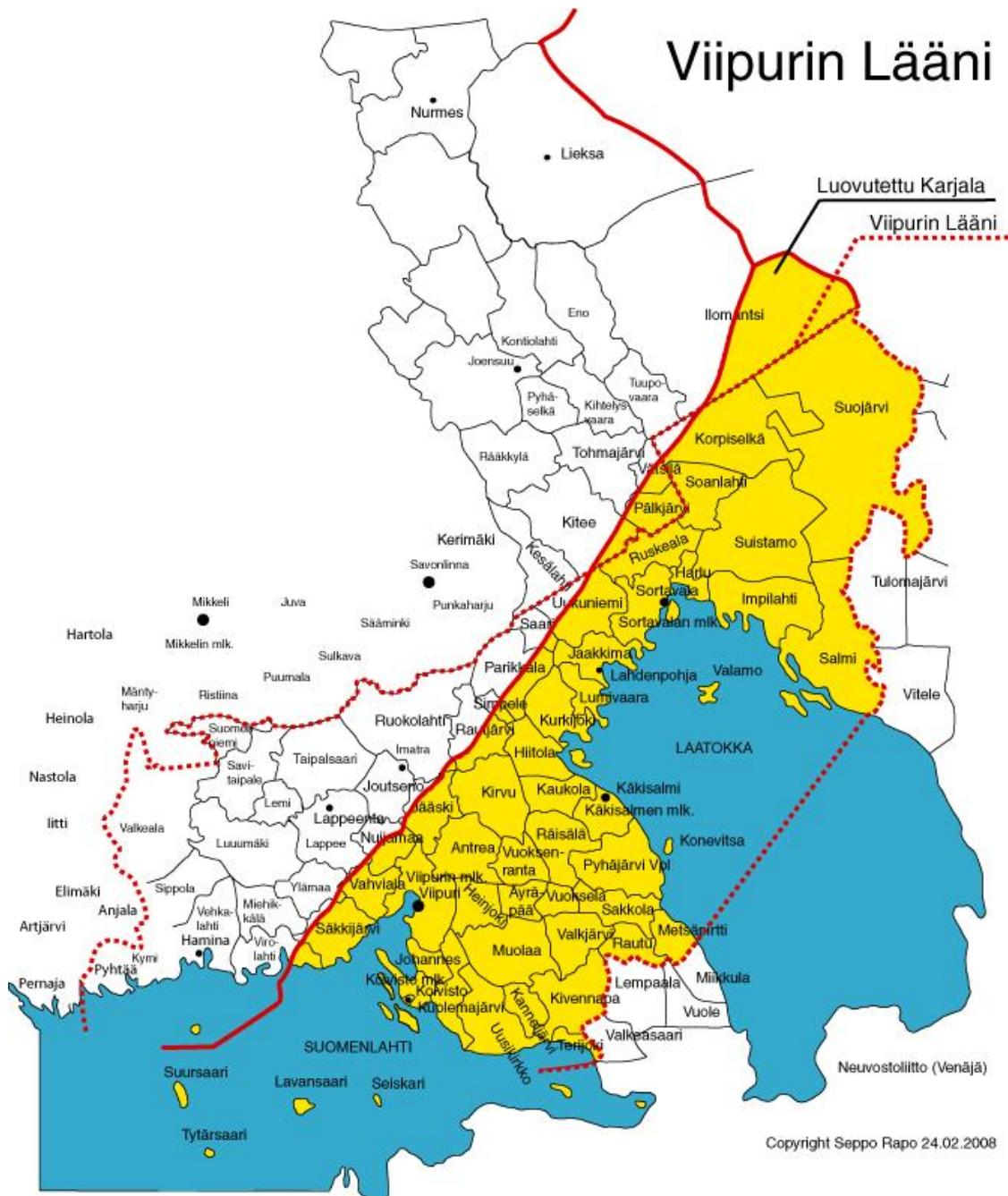
(lähde: KyAMK.fi)



Kymenlaakson kunnat 2013. Kouvola ja Iitti kuuluvat Kouvolan seutukuntaan, ja Hamina, Kotka, Miehkälä, Pyhtää ja Virolahti kuuluvat Kotkan–Haminan seutukuntaan.

## Viipurin lääni

(lähde: luovutettu.karjala.fi) (kuvan oikeudet omistaa Seppo Rapo)



## Ilmakuva Viipurista 1935

(Kuva: Juha Lankisen kokoelmat) (lähde: Hakala-Rahko 2010, 75.)



Kuvassa vasemmalta alkaen: Salakkalahti, linja-autoasema, rautatieasema ja Karjalankatu. ”Pietisen palatsi” on kuvassa keskellä oikealla puustoisin Karjalankadun toisella puolella linja-autoasemaa vastapäätä.