

Lapin postilinja-autoliikenteen värikkäät vuosikymmenet



Postin linja-autoliikenne alkoi 1,5-tonnin Benz Gaggenau -alustoille rakennetuilla linja-autoilla. Tällaisia autoja hankittiin vuosien 1921-1925 hankintamäärärahoista 26 kappaletta. Benz Gaggenau oli aikansa raskas ja kestävä alusta. Kaikissa autoissa oli monia koreja. Sama auto saattoi olla ensin avonainen linja-auto, sitten katettu linja-auto ja lopuksi vielä kuorma-auto. Kuvassa ollaan Ivalossa.

Umpikumisen, täysin kattamattoman Benz Gaggenau -kuorma-auton lähtiessä ensimmäistä kertaa Rovaniemeltä kohti Sodankylää toukokuussa 1921 ei kukaan voinut aavistaa, millainen merkitys tällä postiautoliikenteen avausmatkalla tulisi olemaan Lapin syrjäseutujen asukkaille. Tapahtuma toimi alkusäyksenä säännöllisen postiautoliikenteen aloittamiselle, ja pian postilinja-autot kulkivat Rovaniemeltä jo Ivaloon, Petsamon Nautsin kylään ja Pitkäjärvelle, Kittilään, Kemijärvelle, Sallaan ja Kuolajärvelle saakka. Postilinja-autojen Lapin-valloitus oli

alkanut, ja sitä kesti lähes kahdeksan vuosikymmentä.

Rovaniemen kauppalasta oli 1930-luvun alkuun mennessä kehittynyt maamme ainoa todellinen postilinja-autoliikenteen keskus, Lapin portti, josta autot kuljettivat postilähetystyksiä, tavaroita ja matkustajia ympäri laajaa maakuntaa. Tähän oli syynä se, että yleisen pulakauden aikana heti vuosikymmenen alussa Lapissa rakennettiin runsaasti tärkeitä tieyhteyksiä ja parannettiin entisiä ns. työttömyystöitä. Tämä työ jatkui vielä pula-ajan jälkeenkin, mikä

paransi huomattavasti raskaan linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä. Liikenneyhteyksien paraneminen ja postinkuljetuksen tehostuminen johtivat nopeasti uusien linjojen, postiasemien ja muiden postitoimipaikkojen avaamiseen sekä postipysäkkien leviämiseen. Tämä puolestaan lisäsi postinkuljetuksen tarvetta ja eritoten postilähetysten määriä. Postilinja-autoliikenteen ja kuljetuskaluston lisääntyessä myös autojen huolto- ja korjaustoiminnan kysyntä kasvoi. Vaikka Rovaniemellä oli jo liikennöinnin alkuvuosina siirrytty itseoppineiden auton asentajien eli automonttöörien käyttöön, niin silti tarvetta olisi ollut järjestäytyneemmälle, tehokkaammalle ja laajamittaisemmalle kaluston huolto-, korjaus- ja säilytystoiminnalle. Lisäksi Rovaniemen postikonttorin yhteydessä ollut vanha huolto- ja korjaustalli alkoi käydä ahtaaksi, eikä se kyennyt enää vastaamaan kehityksen mukanaan tuomiin haasteisiin. Tästä syystä Rovaniemelle rakennettiin valtion rakennusviraston toimeksiannosta ajan tarpeita paremmin vastaava suuri, punatiilinen varikkorakennus vuonna 1933. Posti- ja lennätinlaitoksen yhteinen autovarikko sijoitettiin keskeiselle paikalle aivan vanhan rautatieaseman tuntumaan.

Uutuuttaan hohtava varikkorakennus tarjosi käyttökelpoiset tilat posti- ja lennätinlaitoksen ajokaluston huolto-, korjaus- ja säilytystoiminnalle. Tosin ennen sotia varikon toiminta keskittyi vain postiautoihin, ja lennätinlaitoksen ajokalusto siirtyi tiloihin vasta myö-



Yhdysvaltalaisista Brockway-linja-autoja tuli postille kaksi vuoden 1927 hankintamäärärahoista (numerot 54 ja 55) ja seuraavan vuoden hankinnoista kahdeksan lisää (numerot 63-70). Vuosien 1930-32 hankintarahoista ostettiin vielä kuusi Brockwayta (numerot 90,91,100, 104,105,106). Kuvan auto on luultavasti ensimmäisen hankintaerän Brockway SW 20-hengen korilla. Kuva on otettu Petsamossa.



Sodan jälkeen 50-luvun alkuvuosina uudet modernit nokkattomat bulldog-bussit saivat nokkabussit näyttämään antiikkisilta. Vanajan ensimmäisen nokkattoman bussimallin VAL-55 bussimallin koko valmistuserä yhtä lukuun ottamatta meni postille. Kuvassa on tuliterä Valmetin alumiinikorilla varustettu postiauto Lentokonetehtaalla Tampereella vuonna 1952. Näissä autoissa oli alun perin polttoainesyöppö White-bensiinimoottori. Suuri osa autoista koritettiin pitkän käyttöikänsä aikana uudelleen ja varustettiin muilla moottoreilla. Kuva: Kalmar/Lentokonetehdas arkisto

hemmin. Rovaniemen varikolla saattoikin 1930-luvulla törmätä niin vanhaan tuttuun, linja-autonrunkoiseksi muutettuun Benz Gaggenau -kuorma-autoon eli kansanomaisemmin Kakeen, aikansa edistykselliseen starttimoottorilla varustettuun amerikkalaiseen Brockwayhin yhtä lailla kuin kotimaiseen Si-suun. Talvisaikaan varikon säilytyspiltuissa riittikin tungosta, kun bensiinimoottoreilla varustettuja ”nokkalinja-autoja” huollettiin seuraavaa ajokautta varten. Talviliikenne oli vielä tuolloin vähäistä aloitetuista aurasokeiluista huolimatta. Vuosikymmenen loppuun tultaessa Posti- ja lennätinlaitoksen autovarikkoja oli jo yhdeksällä paikkakunnalla, joista suurimmat olivat Rovaniemen, Oulun, Kuopion, Kajaanin, Jyväskylän, Helsingin ja Tampereen varikot.

Sota-ajan monista vaikeuksista selvitettiin

Posti- ja lennätinlaitoksen varsinkin Lapissa lupaavasti alkanut säännöllinen

postilinja-autoliikenne koki takaiskun toisen maailmansodan syttyessä 1939. Talvisota ja jatkosota olivat osa maailmanlaajuisia konflikteja, joka merkittäväällä tavalla vaikeutti postilinja-autoliikennettä ja varikkotoimintaa, vaikka ne oli vapautettu sota-ajan säännöstelystä. Sodan pitkittyessä polttoainepula paheni, jolloin myös postilaitoksen kalustoa alettiin muuttaa kiinteällä polttoaineella, puulla ja hiilellä, käyviksi ”häkäpönttöautoiksi”. Vuonna 1941 jo lähes kaikki Lapissa liikennöineet postilinja-autot olivat kaasutinautoja, ja niillä ajettiin lähes ongelmitta tasamaastossa ja tuntureilta laskeuduttaessa. Jyrkkiä nousuja lähestyttäessä oli kuitenkin vaihdettava tehokkaammalle bensa-puolelle, mikäli kuljettaja vain raaski näin tehdä. Pihin kuljettajan sattuessa rattiin matkustajat saattoivat joutua itse työntämään auton tunturin laelle, mikä etenkin ylämaille mentäessä oli hikinen urakka.

Talvisodan jälkeisellä lyhyellä välirauhan kaudella (13.3.1940–25.6.1941)

Rovaniemen kauppa koki hetkellisen suuruuden kauden Jäämerentien täytyessä sadoista, jopa tuhansista ajoneuvoista posti-, tavara- ja henkilökuljetusrallin alettua Petsamon Liinahamariin. Tähän vaikutti Saksan ja Neuvostoliiton sulkema Itämeren liikenne, jolloin Petsamon satamasta muodostui ainoa meriliikenteen portti koko läntisestä Euroopasta muualle maailmaan. Rovaniemen autovarikon ympäristössä riittikin tungosta, kun Petsamon kautta tulevia ja lähteviä toimituksia lastattiin autoihin yötä päivää rautatieasemalla. Postinkuljetukselle Jäämeren-ralli tuotti kuitenkin ongelmia, lähetyksiä oli niin paljon, ettei posti- ja lennätinlaitoksella tahtonut riittää kalustoa sen kuljettamiseen. Tilannetta pahensi vielä äärimmilleen kiristynyt polttoaine-, öljy-, rengas- ja tarvikepula, mikä vaikeutti myös huonokuntoisten ajoneuvojen korjausta.

Lapin sota jätti jälkeensä ennennäkemättömän hävityksen, sillä vetäytyessään kohti pohjoista saksalaiset tuhosivat



Yksityisten liikennöitsijöiden sodan aikana perustama koritehdas Ajokki siirtyi 50-luvun kuluessa suureksi osaksi Postin omistukseen. Ajokista tulikin postiautojen hovihankkija. Kuvassa on uusia postiautoja Ajokin pihalla 1958. Kuva: Ajokki



Vuonna 1959 Ajokin korimalli uudistui. Koriin oli lainattu muotoja samanikäisestä Ford Fairlane –henkilöautosta ja moneen koriin asennettiin taakse tämän automallin takavalot. Näiden valojen FoMoCo-tekstistä (Ford Motor Company) tulee tämän korimallin liikanimi ”Fomoco-Ajokki”. Postin autoihin ei yleensä näitä kalliimpia ja hienompia takavalvoja asennettu. Kuvassa on yksi ensimmäisistä koreista, minkä tunnistaa varsinaista valmistussarjaa pyöreämmistä ajovaloulokkeista. Kuva: Ajokki

maantiet ja räjäyttivät sillat sekä polttivat koko Rovaniemen idyllisen kauppalaan maan tasalle. Rovaniemen autovarikko on yksi harvoista sodasta selvinneistä rakennuksista.

Sillä olikin merkittävä rooli Lapin jälleenrakentamisessa: paikalta lähtivät sekä postilinja-autot että lennätin autot ympäri maakuntaa korjaamaan sodan aiheuttamia tuhoja. Tästä syystä ei ole ihme, että varikkorakennusta laajennettiin heti sotien jälkeen, vaikka koko Pohjois-Suomi kärsi rakennusmateriaalien, työkoneiden ja työvälineiden puutteesta. Rovaniemen varikon pohjoisosaan sijoitettu laajennussiipi rakennettiin hävitetyn kauppalaan raunioista kerätyistä tiilistä, joita Mustalais-Vikke keräsi ja kuljetti hevoskyydillä varikon pihamaalle. Autovarikon puna-



Ajokin korimalli M-63 oli aikansa tavallisin postiauto. Nämä teräshehäiset ja hyvin tehdyt autot olivat pitkään tuttu näky postiautoreiteillä. Kuva: Ajokki



Vanaja-merkkisten autojen valmistus loppui 70-luvun alkuvuosiin. Kuvassa on vuoden 1970 hankintamäärärahoilla ostettu ja vuonna 1971 käyttöön otettu Vanaja LK6-68 –linja-auto. Tämä auto oli tietyvästi viimeinen ajossa ollut Postin Vanaja. Kuva: Martti Hellsten

tiilisiin kylkiin onkin kirjaimellisesti tallennettu paloja Lapin sodassa maan tasalle poltetun kauppalaan historiasta.

Postilinja-autoliikenne toipui hämmästyttävän nopeasti ja liikennöinti Lapin ylämaihin taas alkoi. Vaikeuksia silti tuotti postiautojen huono kunto ja yhä vaivaava polttoainepula sekä erityisesti linja-autojen suurten renkaiden puute. Suurin osa linjavuoroista hoidettiinkin tuona aikana kuorma-autoilla, joihin tarvittavia pienempikokoisia renkaita oli paremmin saatavilla. Renkasongelmat alkoivat helpottua vasta vuoden 1946 ja bensiinipula vuoden 1947 aikana, jolloin viimeisetkin puukaasutinautot muutettiin bensiinikäyttöisiksi. Samana vuonna myös varaosien saanti helpottui, ja kalustoa päästiin paremmin korjaamaan. Uusi aika näkyi myös linja-autojen ulkomuodossa, sillä 1940-luvun lopulla vanhat nokkamallit saivat väistyä uudenaikaisten bulldogkorimallien tieltä. Seuraavalla vuosikymmenellä postilinja-autoliikenteen



Ajokki 5000-sarjan koreilla olevista Sisuista tuli 70-luvun peruspostiautoja. Kuvan auto on vuonna 1973 rekisteröity keskimoottorinen Sisu BK-82SP (sivunumero 72301). Tämä malli oli Vanajan keskimoottorialustan Sisu-versio, jota valmistettiin Hämeenlinnassa Vanajan entisellä tehtaalla. Alustassa oli liikaa Vanajaa, jotta se olisi sopinut Sisun mallistoon, eikä näitä tehty muille kuin Postille. Posti oli suuri asiakas, eikä heille kelvannut tässä vaiheessa mikään korvaava Sisun malli. Kuvat: Ajokki

suosio kasvoi tuntuvasti, sillä postin-kuljetuksen lisäksi jälleenrakennuskautsi ja asutustoiminta lisäsivät matkustajaliikennettä maakunnassa.

Huippuvuosien jälkeen alkoi alamäki

Lapin postilinja-autoliikenteen menestys jatkui läpi koko 1960-luvun sen palvellessa sekä pohjoisten syrjäseutujen että hiihtokeskuksiin suuntautuneen massaturismin kuljetustarpeita. Lisäksi liikennöintiä lisäsivät merkittävästi Neuvostoliiton voimalahankkeet, joita

rakennettiin suomalaisvoimin 1950- ja 1960-luvuilla. Lapin liikenteen kannalta oli erityisen tärkeä Ylä-Tuloman voimalaitoksen rakentaminen, sillä työmaalla oli parhaina aikoina 2 000–3 000 suomalaista työntekijää, joiden kuljetuksista postilinja-autot huolehtivat. Lapissa rikottiinkin kuljetusennätyksiä ensin jouluna 1964 suomalais-työntekijöiden rynniesä loman viettoon sekä vuonna 1965 ylimääräisten eduskuntavaalien äänestyskuljetusten aikana. Lisäksi kaikki Tulomalle menevä rahtitavara maitoa ja leipää myöten kuljetettiin postiautoissa, joten ei ole

ihme, että voimalaitoksen valmistuminen jätti suuren loven Lapin postilinja-autoliikenteeseen.

Postilinja-autoliikenteen ennätysvuoden 1971 jälkeen alkoi tummia pilviä kasaantua nopeasti koko toiminnan ylle. Postilinja-autoliikenne ei kyennyt enää vastaamaan ajan tuomiin muutoksiin, ja toiminnan kannattavuus romahti lajittelukeskusjärjestelmään siirtymisen, korvaavan ajokaluston kasvaneen käytön, lisääntyneen maaltamuuton sekä yksityisautoilun kääntäessä liikennöinnin tappiolliseksi.



Ajokki 5300 oli kehitetty kaupunkiauton koriksi, mutta tämä aikansa tyylisuuntaa seuraava kori taipui moneen käyttöön. Postille siitä tehtiin rahti-peräbussseja. Sisun monopoli postiautojen valmistajaa alkoi myös murtua ja pitkästä ajasta siten 50-luvun alun voitiin postibussin keulassa havaita teksti "Volvo". Ensimmäiset keskimoottoriset Volvo B58-linja-autot tulivat vuonna 1979. Kuvat: Ajokki



Lapin ankarat olot herättivät ajatuksen kovaan käyttöön tehdyn nokkabussin kehittämisestä. Tällaisia autoja tehtiin Dodge-alustoista sarja Tampereen postiautovarikolla 1982-83. Autoissa oli muutostöiden jälkeen miltei enemmän Sisun ja Valmetin osia kuin Dodgea. Kuvassa nokkabussi on Ivalossa postibussitalin edessä. Kuva: Martti Hellsten

Lapin liikennöintiin uhkakuvat eivät kuitenkaan vielä 1970-luvulla vaikuttaneet, koska täällä linjojen postaalinen merkitys oli hyvä ja matkustajamäärät

korkeita. Postinkuljetusautoliikenne lisääntyi kuitenkin pohjoisessakin ja toi postilinja-autojen rinnalle yhä lisääntyvässä määrin korvaavaa kalustoa, kuten

rekka-, kuorma- ja pakettiautoja. Vuosikymmenen lopulle tultaessa postilinja-autoliikenteen ongelmat kuitenkin vain kasvoivat, sillä menestyksellisesti palvelleesta kuljetusverkostosta oli nyt muodostunut ajastaan jälkeenyäännyt, joustamaton ja erittäin kallis ylläpidettävä, todellinen ”mätäpaise”, kuten Postin uusi pääjohtaja Pekka Tarjanne asian kiteytti vuonna 1977.

Tilanteen ratkaisemiseksi vuonna 1981 liikelaitokseksi muuttuneessa posti- ja telelaitoksessa aloitettiin laajamittaiset säästötoimet, mutta ne eivät riittäneet tekemään postilinja-autoliikenteestä enää kannattavaa. Niinpä vuonna 1984 allekirjoitettiin yhteistyösopimus posti- ja telehallituksen, Linja-autoliiton sekä Oy Matkahuolto Ab:n välillä, jonka myötä postilinja-autot siirtyivät linjakilpiensä osoittamiin linja-autoasemien laitureihin. Tultaessa 1990-luvulle perustettiin Postilinjat-erityisyksikkö, joka vuodesta 1991 lähtien otti vastuun Postin linja-autoliikenteestä. Rajuista uudistustoimenpi-

CERTINA 
SWISS WATCHES SINCE 1888

**PRECISELY
YOUR
MOMENT**

DS EAGLE CHRONO
AUTOMATIC MOVEMENT
WWW.CERTINA.COM

 **kulta- ja kellokauppa**
HARRY WAHLBERG OY
KUNINKAANKATU 30, TAMPERE
(Sokoksen sivuovea vastapäätä)
PUH. (03) 2231 546
www.wahlberg.fi

*Huom.
Osoite!*



Dodge-nokkabussien korit teki Erikoiskori Iisalmessa. Myös näissä autoissa oli tilava tavaratila eli rahtiperä. Kuva: Martti Hellsten

teistä huolimatta Postilinjojen toiminta oli jatkuvasti tappiollista. Vuonna 1996 siitä tuli Postin tytäryhtiö Gold Line Oy, joka erikoistui pitkiin pikavuoroihin sekä matkailuun liittyviin tilausajoihin, mutta ruusuista tulevaisuutta sillä ei silti ollut. Gold Line Oy:n kannattavuus oli edelleen heikko, ja lopulta koko yh-

tiö pantiin myyntiin, jolloin Koiviston Auto -yhtymä osti sen vuonna 1999. Tämä merkitsi linja-autoliikenteen päättymistä Postin tunnusten alla.

Aiheeseen perehtymistä varten on haastateltu Rovaniemen Posti-Telen autovarikon päällikköä **Lauri Seit-**

moa ja Lapin Telen huoltopäällikköä **Martti Muukkosta**.

Tämä artikkeli on aiemmin julkaistu Lapin Maakuntamuseon Raitolehdessä vuonna 2009.

Teksti: Jonna Katajamäki

Lähteet:

Ahvenainen, Jorma: Rovaniemen historia II 1632–1960. Rovaniemen kaupunki, Rovaniemen maalaiskunta & Rovaniemen seurakunta. Rovaniemi 1970.

FST:n ohjelmasarja Bussi, osa 2: Postin keltainen. Ruots. Bussen. Postens gula. Tom Backmansson, 2006. Esitetty uusintana 16.3.2009.

Korkeakangas, Ahto-Kustaa: Kuljetus on kulttuuria: postilinja-autoliikennettä 70 vuotta.

Rovaniemi: Postilinjat & Helsinki: Postimuseo 1991.

Osmonsalo, Erkki K.: Suomen postilaitoksen historia 1638–1938, III ajanjakso 1870–1938.

Posti- ja lennätinhallitus. Helsinki 1938.

Pietiäinen, Jukka-Pekka: Suomen Postin historia II. Posti- ja telelaitos. Helsinki 1988.



Karuista postibusseista oli tultu jo aika kauan, kun Postilinjat – sittemmin Gold Line – päätti ryhtyä Lapin matkailuliikenteeseen. Joidenkin vuosien ajan saksalaisia turisteja ajettiin pohjoisen kohteisiin. Tällöin autoissa täytyi olla tilaajan vaatimat varusteet, joihin kuului höyrymakkaroiden valmistuslaite eli nakinkeitin. Kuvan auto on Volvo B10M Delta Star 701 -korilla vuodelta 1991. Kuva: Martti Hellsten