

LINJA-AUTOLIIKENTEN HISTORIAA SUOMESSA LINJA-AUTOLIIKENTEN KEHITYS RÄÄKKYLÄSSÄ

Moottorikäyttöiset linja-autot otettiin käyttöön 1900-luvun alussa. Suomessa tekniikko J. L. Stenroos alkoi kesällä 1905 järjestää autolinjaliikennettä Uudenkaupungin ja Turun välillä. Autona oli Saksasta tilattu 14-paikkainen ja 24 hevosvoiman ”Automobiiliomnibus”. Helsingissä linja-autoliikennettä kokeiltiin ensimmäisen kerran toiminimi M.G. Steniuksen aloitteesta vuoden 1907 kesällä välillä Töölö-Haagan tienristeys.

Varsinainen linja-autoliikenne voidaan katsoa alkaneen vasta 1920-luvulla, sillä ne harvat yritykset, jotka ennen ensimmäistä maailmansotaa oli pantu alulle, olivat asiallisesti katsottuna merkityksettömiä. Autoliikennettä säätelevä asetus annettiin lokakuun 14. päivänä 1922. Tämän jälkeen linja-autoliikenne lisääntyi erittäin nopeasti. Jo seuraavana vuonna 1923 rekisteröityjen linja-autojen lukumäärä oli 174 ja 1920-luvun puolivälin jälkeen peräti 1141. Toiminta alkoi noin 20-paikkaisilla busseilla. Myös matkustajia ja rahtia kuljettavia seka-autoja käytettiin. Bussien omistajina olivat pääasiassa yksityisyrittäjät, mutta myös osuuskunnat ja valtio sekä kunnatkin.

Linja-autoliikennettä syntyi aluksi kaupunkeihin ja muihin taajaväkisiin yhdyskuntiin ja niiden lähialueelle, varsinaiselle maaseudulle kuitenkin aikataulun mukaista liikennettä vasta 1920-luvun lopulla ja 1930-luvun alussa. Aluksi liikennöitiin vain sulan maan aikana. Monissa syvän maaseudun kunnissa liikenne alkoi vasta lähes 10 vuotta myöhemmin kuten Rääkkylässäkin.

Linja-autoliikenne Rääkkylästä Joensuuhun kulki sekä Hammaslahden että Liperin kautta. Liperin kautta liikenne alkoi, kun Rääkkylä-Oravisalo-Liperi maantie rakennettiin ja Kivisalmeen ja Arvinsalmeen tuli autoliikenteen kantavat lossit 1940-1950-lukujen vaihteessa.

LINJA-AUTOLIIKENNE OSKAR PIIPPONEN

Linja-autoliikenteen Rääkkylään Hammaslahden kautta aloitti Oskar Piipponen 1930-luvun puolivälissä. Piipponen näyttää hoitaneen Rääkkylän liikennettä sota-aikana huonosti. Kunnanvaltuuston on nimittäin 24.1.1941 käsitellyt Piipposen liikennöintiä. Valtuusto oli todennut ja päättänyt, että ”Rääkkylä-Joensuun välinen linja-autoliikenne, jota harjoittaa autoilija Piipponen, Joensuusta, on ollut koko talven hyvin epäsäännöllistä ja kun tässä autossa kuljetetaan myöskin Rääkkylän posti, jonka myöhästymisestä johtuu monenlaisia hankaluuksia, valtuusto päättää ottaa yhteyttä asianmukaisiin keskusvirastoihin ja valittaa, että sanotulla linjalla liikenteen

harjoittaminen ja myöskin postin kuljetus annetaan jollekin toiselle autoilijalle, joka hoitaisi tehtävän kunnolla.” Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö olikin antanut linja-autoliikennöitsijä Oskar Reinhold Piipposelle vakavan muistutuksen sanotun autolinjan epätyytyvästä hoidosta.

Kunnallislautakunta kokouksessaan 21.1.1947 totesi, että linja-autoliikenne Rääkkylään on heikko. Tämän vuoksi kunta suunnittelee kunnallisen linjaliikenne-osakeyhtiön perustamista 1,5 miljoonan markan peruspääomalla, jaettuna 1.000 markan osakkeisiin. Toimeenpantiin osakkeiden koemerkintä, joka oli merkitsijää sitova. Jokaiselta kylältä valittiin merkinnän toimittajat, yhteensä 21 henkilöä. Merkinnät tuli palauttaa helmikuun loppuun mennessä. Toimenpiteistä yhtiön perustamisesta ilmoitettiin valtuustolle ja uutisoitiin sanomalehdissä. Asiakirjoista ei selviä, mitä tämän jälkeen tapahtui. Ainakaan bussiyhtiötä Rääkkylään ei perustettu.

Enon kunta perusti vuonna 1953 linja-autoliikenneyhtiön hoitamaan koululaisliikennettä ja muuta kunnan sisäistä liikennetarvetta. Enon liikennelaitos oli suomen pienin kunnallinen liikennelaitos. Yhtiö lakkautettiin kannattamattomana vuonna 2005.

Yksityishenkilöt suunnittelivat linja-autoliikennettä Rääkkylään. Autoilija Janne Hirvonen haki vuonna 1948 lupaa harjoittaa linja-autoliikennettä linjalla Heinonniemi-Kitee-Rääkkylä-Hammaslahti-Joensuu. Kunnallislautakunta päätöksellään 27.4.1948 puolsi Hirvosen hakemusta. Samoin Janne Hirvonen haki lupaa vuonna 1948 pakettiautoliikenteelle välillä Joensuu-Rääkkylä. Tätäkin hakemusta kunta puolsi.

LIKENNÖITSIJÄ ANTTI TOIVANEN. LEHTOSEN LIIKENNE.

Liperiläinen Antti Toivanen hoiti linja-autoliikennettä Joensuu-Liperi linjalla. Toivanen aloitti linja-autoliikenteen Joensuusta Liperin kautta Rääkkylään 1950-luvun alussa kun Arvinsalmeen ja Kivisalmen oli saatu linja-autoliikenteen kantavat lossit.

Joensuussa vuonna 1950 perustettu Lehtosen liikenne aloitti toimintansa linjalla Joensuun tori-Utra. Vuonna 1960 Lehtosen liikenne osti Antti Toivasen liikenteen, jolloin yritystä johti Antin poika Martti Toivanen. Lehtosen liikenne jatkoi Joensuu-Liperi-Rääkkylän linjan liikennettä aina vuoteen 2004 saakka.

LINJA-AUTOLIIKENNE M. RUPONEN OY

Viipurilaisen Matti Ruposen vuonna 1928 perustama linja-autoliikenne laajeni nopeasti linjoja perustaen ja linja-autoyrityksiä kalusteineen ostaen Viipurin,

Käkisalmen, Sortavalan, Lahdenpohjan, ja Imatran alueita käsittäväksi linja-autoyhtiöksi, jonka linjat ulottuivat jo ennen sotia Savonlinnaan, Kiteelle, Joensuuhun ja Kuopioon saakka. Perheyhtiönä toimintansa aloittanut liikenneyhtiö sai vuonna 1937 nimekseen M. Ruponen Oy. Ennen talvisotaa yhtiöllä oli 42 autoa ja henkilökuntaa 115. Koko maatakin ajatellen Ruposen yhtiö oli maamme suurimpia.

Talvisodan syttyessä Ruposen liikennöimistä linjoista ja rakenteista suurin osa jäi rajan taakse. Yhtiön toimipaikka siirtyi Savonlinnaan.

Vuonna 1952 M. Ruponen Oy ostaa Oskar Piipponen Oy:n kaikki linjat kalustoineen ja seuraavana vuonna kiteeläisen T. Toropaisen linjat kalustoineen. Vuonna 1955 Ruponen perusti Joensuuhun liikenteen huoltotukikohdan, joka teki mahdolliseksi liikenteen laajentamisen.

Valtakunnallisestikin suuren liikenneyhtiön laajentuessa Joensuun alueelle myös Rääkkylän maantieliikenteen kehittämisen mahdollisuudet paranivat. Ensinnäkin Oskar Piipponen Oy:n liikenteen linjojen tullessa Ruposelle, ja kun etelään suuntautuva liikenne tuli kulkemaan Rääkkylän Rasivaaran kautta. Tätä liikennettä jatkui aina kuutostien valmistumiseen 1950- ja 1960-lukujen vaihteeseen saakka.

1950-luvulla Rasivaaran kautta kulkivat seuraavat ”pitkän linjan” linja-autot: Joensuu-Rasivaara-Kitee-Kesälahti-Parikkala (190 km), Joensuu-Rasivaara-Kitee-Parikkala-Imatrankoski (268 km) ja Savonlinna-Kerimäki-Kitee-Rasivaara-Joensuu (177 km). Linja-autot pysähtyivät Rasivaarassa. Osa autoista poikkesi kirkonkylässä. Monet matkustajat kävivät sinä aikana Rasivaaran kaupoissa. Tästä varmaan johtui, että kun tulin 1963 Rääkkylään Rasivaarassa oli 5 sekatavarakauppaa ja pari kahvilaakin. Linjan Joensuu-Rääkkylä-Hypönniemi ansiosta oravisalolaiset pääsivät linja-autokuljetuksen piiriin ja linjan Joensuu-Sintsilä-Haapasalmi-Rääkkylä-Varpasalo ansiosta Sintsin, Pötsönlahti-Haapasalmen ja Varpasalon väki pääsi autokuljetuksen piiriin. Tämä vuoro yöpyi Varpasalossa ja lähti aamulla Joensuuhun.

Joensuu-Rasivaara-Kitee-Parikkala-Imatrankoski linja-autovuorolla minäkin tein elämäni ensimmäisen pisimmän automatkan enojen perheitten luokse Imatralle. Tällä matkalla tulin käyneeksi ensimmäisen kerran Rääkkylän kunnassa.

POSTIAUTOLIIKENNE

Keltaisten postilinja-autojen liikennöinti maassamme alkoi Lapissa vuonna 1935. Ensimmäinen postiautolinja Joensuusta Ilomantsiin alkoi sotien jälkeen.

Postiautolinjan Parikkala-Saari-Uukuniemi-Kesälahti-Kitee-Rääkkylä-Joensuu saamista yritettiin kuntien yhteistoimin. Rääkkylän kunnallislautaskunta antoi asiassa puoltavan lausuntonsa kokouksessaan 21.1.1941.

Posti- ja telalaitos liikennöi keltaisilla ”linjureillaan” Rääkkylään vuodesta 1964 vuoteen 1992. Postilinja Rääkkylään tuli Kiteeltä ja meni Liperin kautta Joensuuhun. Postiautonkuljettajana toimi 28 vuotta joensuulainen Lapin Pellossa syntynyt Veli Niva, jolla on paljon muistoja toiminta vuosiltaan Rääkkylästä ja rääkkyläläisistä.



Postiauto matkustajineen Arvinsalmen lossilla. Kuva: Veli Niva.

LINJA-AUTOLIIKENNEYHTIÖ SYNTYI RÄÄKKYLÄÄN RINNAN MATKAILUTOIMINNAN KEHITTÄMISEN KANSSA

Veikko Mikkonen aloitti 1920-luvun lopulla kuorma-autoliikenteen Rääkkylän Juhmakalla. Hänen poikansa jatkoivat ja kehittivät liikennettä niin, että tullessa 1970-luvulle Mikkosten kuorma-autot työllistivät jo 7-8 työntekijää.

Rääkkylän kunta aloitti keväällä 1967 helsinkiläisen Asuntosäästäjät ry:n kanssa yhteistyön matkailun ja lomamajoituksen järjestämisestä järjestön jäsenille. Lomatoiminta perustui aluksi suurelta osin siihen, että lomalaisia alettiin tuoda Helsingin seudulta viettämään ohjelmoituja lomaviikkoja Koivuniemen Lomakeskukseen. Lomalaisille järjestettiin myös matkoja omassa pitäjässä ja ympäri maakuntaa. Ensimmäisenä kesänä kuljetuksen suoritti helsinkiläinen liikennöitsijä, toisena joensuulainen liikennöitsijä.

Kunnan edustajat esittivät Mikkosen veljeksille, että he ryhtyisivät hankkimaan linja-

auton liikennelupaa. Yhteistyössä kunnan kanssa liikennelupa saatiin niin, että matkailuliikenne voitiin keväällä 1969 aloittaa oman paikkakunnan autolla. Hankittu uusi turistibussi sai kunnan vaakunan värit ja liikenteen nimeksi tuli Rääkkylän Matkailu. Mikkosten veljesten linja-autoliikenne laajeni. Yhtiön keskustoimipaikka siirtyi Kiteelle. Yhtiön nimi muuttui Karelia-Matkat Oy:ksi ja Keski-Karjalaan saatiin matkatoimisto.

Ilkka Simanainen

toukokuussa 2012,

viimeistely helmikuussa 2017

Lähteet:

- Matti Viitaniemi-Aaro Mäkelä: Suomen linja-autoliikenteen historia
- Pentti S. Kärmeniemi: Linja-autoliike M. Ruponen Oy 2.5.1928-2.5.1958.
- Kunnanvaltuuston- ja hallituksen pöytäkirjat
- Sanomalehdet Pohjois-Karjala, Koti-Karjala ja Kotiseutu-uutiset
- Kirjoitukseni ”Veljekset Mikkosen linja-liikenne syntyi rinnan Rääkkylän matkailutoiminnan kanssa”.
- Haastattelut toimitusjohtaja Kyösti Lehtonen ja postiautonkuljettaja Veli Niva.