

ÄÄNITORVI

2013/1

Sisällysluettelo:

Uusi päätorvi muistelee autohistoriaansa

Virtuaalivierailu Tilastokirjastoon

Vanha automies muistelee, osa 1 autoliikenteen alkutaival
Viipurissa

Uusi päätorvi muistelee omaa autohistoriaa:

Skoda 120

Lada Samara. Venäläinen vehje. Vikoja sähkömekaniikassa.
Huono yhdistelmä katti ja kaasari. (Tämä on huono yhdistelmä kaikissa autoissa).

Ford escort. Brasilian foordi. Ostin käytettynä 200 eurolla, ajoin vuoden, sitten meni paaliin.

Saab 900. ostin mustalaiselta satasella, seuraavana päivänä päivänvalossa tutkin mitä tuli ostettua.
Kori ihan mätä. Meni paaliin kolmantena päivänä. (Cut your losses)

Fiat Panda (leasing) Tosi hyvä auto yhdelle ihmiselle, vaikka tavaratila hieman pieni.

Fiat Panda (leasing)

Skoda fabia

Hyvä ajaa. Turbokin on ja hyvin kulkee. Istuimissa on tehokas lämmitys.
Myös sivupeileissä on lämmitys, mukava asia kostealla ilmalla.
Mäkilähtöavustin ja peruutustutka on.

Kerran kone ei ottanut kierroksia kuin kahteentuhanteen, korjattiin takuuna, muuten pelannut hyvin.

Minun autossa manuaalivaihteisto, DSG on saanut moitteita.

Seuraavakin auto on varmaan Skoda.

Projektiauton hankkiminen on vasta suunnitelulistalla, ehkä vanha avolava tai pakettiauto. Jenkki kiinnostaisi.

Tervetuloa virtuaalivierailulle Tilastokirjastoon.

Itse toimin digitoinnissa ja asiakaspalvelussa ja huollan voyager-tietokantaa.

Meidän katuosoite on Työpajankatu 13 B. Kalasataman metroaseman vieressä. Kirjasto on auki 10-16 ja avoin kaikille. Meillä on oma kirjastokortti jonka saa heti. Kirjaston näyttöluettelo löytää <http://tilda.linneanet.fi>

Meillä on paljon autokerholaisia kiinnostavia tilastoja ja kirjoja, mm:

Moottoriajoneuvokanta / Tilastokeskus. <http://tilastokeskus.fi/til/mkan/index.html>

Moottoriajoneuvojen ensirekisteröinnit <http://tilastokeskus.fi/til/merek/index.html>

Hirvieläinonnettomuudet maanteillä vuonna ... / Tiehallinto. Julkaistu: 2006-

http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/3300020-v-hirviraportti_2008.pdf

Onnettomuuskehitys eri ajoneuvoryhmissä 1985-1991

Mopoilu Suomessa 2007.

Väsymys tieliikenteessä ja laki : keitä rangaistaan ja milloin? / Igor Radun, Jenni Radun, Jussi Ohisalo.

Kuljettajien vuorovaikutus ja koetut riskit liikenteessä : vertailututkimus vuosilta 1988 ja 2006 / [Sirpa Rajalin, Leena Pöysti]. Julkaistu: 2006.

Tekniset laitteet, telematiikka ja turvallisuus autoissa : tuloksia kuljettajien haastatteluista / [Leena Pöysti, Sirpa Rajalin, Ari-Pekka Elovaara]. Julkaistu: 2009.

Turvavöiden käyttö ja vaikutus onnettomuuksissa : turvavyölain muutos 1987 ja turvavöiden käyttö : kuolemaan johtaneet onnettomuudet vuosina 1985-1989 / Juha Valtonen.

Nuoret moottoriurheilijat liikenteessä / Matti Syvänen, Anna-Maija Kokko. Julkaistu: 1992.

Meillä on myös palvelupiste Kaisa-kirjastossa.

Meillä digitoidaan vanhaa aineistoa. Niitä voi lukea Doriassa, <http://doria.fi>

Digitointitiimi on saanut paljon kiitoksia.

Tilastoarkisto toimii Tilastokirjaston yhteydessä ja on avoin kaikille kiinnostuneille. Arkisto koostuu Tilastokeskuksen ja sen edeltäjien tuottamista tilastojen alkuperäisaineistoista ja julkaisemattomista tauluaineistoista. Aineistot ovat paperi- tai mikrokorttimuotoisia. Paljon aineistoa on siirretty Kansallisarkistoon: <http://www.arkisto.fi/arkistolaitos/kansallisarkisto>

Lehtien ja kirjojen tilauksia on jouduttu vähentämään säästösyistä, monet lehdet ovat kuitenkin käytettävissä sähköisessä muodossa kirjaston asiakaskeinoilla. Meillä on asiakkaita varten kolme mikropääte ja skanneri.

Kirjaston historiasta lisätietoja:

http://tilastokeskus.fi/tup/kirjasto_kokoelmat/140-vuotta-artikkeli.pdf

Kannattaa tutustua myös Tilastokeskuksen http://www.findikaattori.fi/fi_palveluun.

Meille voi hakea kesätöihin.

1. Tieliikenne Viipurissa

Vuonna 1648 maaherrat määrättin asettamaan kestikievareita. Vuoden 1920 alusta talonpojat vapautettiin kestikievarirasituksesta.

Vuonna 1927 Viipurin maaherra poisti läänistään kestikievarit. Vasta vuonna 1955 kestikievarilaitos lakkautettiin koko maasta.

Vuonna 1837 pietarilainen William Henry Stuckey sai oikeuden kuudeksi vuodeksi Pietari-Viipuri-Helsinki-Turku linjalle kesä- ja talvikäyttöön rakennetulla, kolmen hevosen vetämälle "Helsingfors"-diligenssivaunulle. 415 km:n pituinen väli Helsinki-Pietari ajettiin 48 tunnissa. Hyttiin mahtui 4 henkilöä, ja sekä etu- että takasillalle kaksi, lisäksi mukaan otettiin tavaralähetyksiä.

Vielä v. 1839 tiedetään tuon diligenssin liikennöineen väliä Viipuri-Pietari.

Linja-auto, onnikka, pussi, omnibus.

Ranskassa, Nantesin kaupungissa järjesti muuan armeijasta eronnut kapteeni Baudry kesällä v. 1862 hevoslinjavaunun kulkemaan kaupungin ja merenrannalla olevien kylpylöiden välille.

Kaupungissa harjoitti siihen aikaan liikettä eräs Omnes-niminen kauppias. Hän oli jo varhain tajunnut mainonnan arvon. Kun hänen latinalainen nimensä tarkoitti "kaikki", "kaikkea", niin hän lisäsi liikkeensä kilpeen sanan "Omnibus", siis kaikille. Hän halusi huomauttaa asiakkailleen, että liike oli paikka, josta oli saatavana kaikille kaikkea.

Linjaliikenteen aloittanut kapteeni ihastui kauppiaan kyltissä näkemäänsä nimeen, ja kiinnitti vaununsa kylkeen nimen: "L'Omnibus" Olihan hänen vaununsa tarkoitettu kaikille, kaikkien käytettäväksi, suuren yleisön matkavaunuksi.

Meidän maassamme ei ole ollut sellaista aikakautta, jolloin henkilökuljetus olisi yleisesti tapahtunut monissa Euroopan maissa käytettyyn tapaan hevosten vetämin postivaunuin, tai muunlaisilla "länkkäreillä".

Mutkaiset, kapeat, huonopintaiset ja suuressa osassa maata erittäin mäkiiset tiet olivat pahimpana esteenä.

Eikä liioin vähäinen kansallisuusvarallisuus suonut mahdollisuuksia tieverkoston rakentamiseen tai kehittämiseen. Teilläämme sujui matkanteko talvisin parhaiten kapealla reellä, ja kesäisin ratsain.

Eiväthän edes parhaat tiemme olleet vielä vuosisatamme alussa lyhyimmilläkään taipaleilla kuin vajaan neljän metrin levyisiä.

Syksyllä v. 1887 perustettiin Helsingin Omnibus Oy tarkoituksenaan ryhtyä harjoittamaan säännöllistä liikennettä hevosomnibusvaunuin. Hevosten vetämät, raskastekoiset ja hitaat omnibusvaunut eivät saaneet matkustajia odotetussa määrin. Niinpä ryhdyttiinkin suunnittelemaan hevos-kiskoliikennettä. Kesäkuussa v. 1891 alkoi hevosraitiotieliikenne linjoilla: Lapinlahti - Sörnäinen, ja Töölö - Kaivopuisto.

Aivan 1890-luvun alussa tehtiin Viipurin vilkkaassa kauppa-kaupungissa yritys linjaliikenteen järjestämiseksi hevosve-toisin vaunuin, raiteitta. Kaupungin kaduille ilmestyivät ensimmäiset kaksi linjavaunua. Ne liikennöivät määrättyjä reittejä kaupungissa, mm. Rautatieasemalle, Hiekkaan ym, ennalta laaditun aikataulun mukaisesti keskuspaikkana Sam-monkatu.

Kaksi hevosta veti vaunuja, joissa oli suuret ikkunat kuin Helsingin hevosraitiotievaunuissa. Istuinpenkit vaunujen molemmilla sivustoilla, ja seisomapaikkoja sekä etu- että takasilloilla. Lähtömerkki kilistettiin etusillan katossa roikkuneen kellon räppäyksin, kuin laivoissa.

Kaupunki oli vielä pieni, ja sen asukkaat olivat oppineet pitämään pennosistaan nuukasti vaarin, lisäksi he oudoksuivat hitaita ajopelejä, eikä niille tullutkaan riittävästi käyttöä. Huono ja vähäinen katukiveys sekä katujen luonnonvaraisuus vaikeuttivat vaunujen kulkua ja koettelivat liikaa niiden kestävyyttä. Lujasti raudoitetuin pyörin kulkevien, ja muutoinkin ylettömän painavien vaunujen vetämiseen ei pari-valjakon voimat pahoissa paikoissa riittäneet. Kannattamaton yritys lopetettiin ensimmäiseen ajokauteensa, kesäänsä. Diligenssit jäivät seisomaan ja myytiin sittemmin Venäjälle.

Vuonna 1898 "Viipurin Uutis Sanomat" kertoi: "Automobiili on nähty kiitävän hyvää vauhtia kaupungin kaduilla." Auton otaksuttiin tulleen Venäjältä.

Tiettävästi Viipurissa oli jo v. 1904 ainakin kaksi yksityistä henkilöautoa. Toisen ohjaajana kaiken lisäksi nainen, tuomarinrouva Anna Raution.

Vuonna 1905 alkoi teknikko J. L. Stenroos puuhata linja-autoliikennettä Uudenkaupungin - Turun välille, 24 hevosvoimainen 14 hengen auto tilattiin Saksasta.

Vuonna 1906 kemijärveläinen maanviljelijä R.E. Kalliokoski sai liikenneluvan linjalle Kemi - Rovaniemi - Kemijärvi. Autoon sopi 6-7 matkustajaa, ja sillä mainittiin saavutettavan 100 km:n huippunopeus.

Vuonna 1907 N.G. Stenius Oy:n toimesta yritettiin ajaa Töölöstä Haagan tienristeykseen. Kaunis auto myytiin samana vuonna kuorma-autoksi.

Kesällä v. 1911 perustettiin Viipurissa Viipurin Auto Oy. Yhtiö asetti liikenteeseen kolme henkilöautoa, joissa oli uutuutena taksamittarit. Niistä asiakas saattoi nähdä tarkasti veloituksen perusteena olevan ajatun matkan pituuden. Tämän oletettiin tuovan runsaasti kyydittäviä. Olivathan isvossikat ja pirssiautot nylkeneet asiakkailtaan miltei yli sielunsa sietämiä kyytimaksuja.

Tinkimiseen tottuneet viipurilaiset vierastivat mokomia taksamittareita. Liikennöityään vielä kesän v. 1912 oli yhtiö tuottanut melkoisen tappion. Hankitut autot osoittautuivat liian heikoiksi, eivätkä selviytyneet Viipurin kaduilla ja ympäristön teillä, joiden kunto oli todella kurja. Kelvollisten ja luotettavien autonajajienkin saanti osoittautui vaikeaksi. Autot myytiin ja yhtiö purettiin v. 1913.

Kesäkuun alussa v. 1911 Viipurin poliisimestari julkaisi väliaikaiset autoliikenteen säännöt. Kaikkien ajurin ammattia kaupungissa harjoittavien automobiilien omistajien oli hankittava ja jätettävä poliisikamariin autoliikenteen tarkastajan, insinööri A. Alftanin todistus siitä, että auto oli käyttökelpoisessa kunnossa, samoin todistus siitä, että asianomainen kykeni ohjaamaan autoa tuottamatta vaaraa yleiselle liikenteelle.

Tässä varhaisessa autoliikenteen väliaikaisessa järjestys-säännössä määrättiin suurimmaksi sallituksi nopeudeksi kaupungin kaduilla 15 km/h. Katujen risteyksiin tullessa oli annettava riittävän ajoissa kuuluva äänimerkki. Vasemmalle kääntyessä oli ohjattava laajassa kaareissa oikeanpuoleiselle sivustalle, käännöksen oikealle piti tapahtua kadun sisäreunaa ja pienemmässä kaareissa. Yksityisautoihin määrättiin kiinnitettäväksi valkopohjaiset numerolaatat mustin numeroin, ja vuokra-autoihin punapohjaiset laatat valkoisin numeroin.

Vuonna 1913 kotkalaiset ajurit Viktor Ristola ja Otto Oksanen sekä Gutzeit-yhtiön konemestari Eriksson aloittivat sveitsiläisvalmisteisella Arbens-auto-omnibusvaunulla linjaliikenteen Kotkan kaupungin ja Hovinsaaren välillä. Auto maksoi 21'500 markkaa, Fordin sai 6'000 markalla.

28.08.1913 Juho Pölkki aloitti 28 hv:n 5 hengen Opel-autolla 130 km:n pituisen Kokkola- Kyyjärvi linjan kuljettaen yleisöä ja tavaroita.

Vuonna 1914 2-3 tonnin Benz maksoi 16'000:-, ja keskikokoinen maatila noin 12'000:- - 16'000:- markkaa.

Monelta linja-autoyrittäjältä meni ensin maatila pyörille ja levisi siitä pitkin maantietä.

Vuonna 1914 Nurmeksesta ajettiin 30 hv Hansalla Kolille ja Sotkamon kautta Kajaaniin.

Vuonna 1916 puuseppä-kauppa-apulainen Joel Lillqvist aloitti 3-tonnin NAG-kuorma-autosta 18 hengen omnibussiksi rakentelamallaan kulkupelillä liikenteen Uusikaarlepyy - Pietarsaari linjalla. Puuha päättyi v. 1917 tien reunan pettäessä ja auton vaurioituessa.

Autoilun ensimmäisen jakson Suomessa katsotaan ajoittuneen välille vv. 1898 - 1917.

Vuonna 1919 Toijalan Sementtivalimon johtaja Leander toi Tampereelle käytetyn 2-kerroksisen linja-auton. Koeajossa siihen lastattiin 101 Lokomon raavasta seppää. Umpikumina, jouseton raskas auto tärästi möykkyisellä kadulla niin, että ikkunat helisivät ja sekä kakluuneja että katuja rikkoontui.

4

Vuonna 1919 antrealainen Tuomas Mansikka ryhtyi liikennöimään kotipitäjästään Viipuriin. Vuonna 1920 linjaa jatkettiin Matti Jaakonsaaren kanssa Vuoksenniskalle.

Jo ennen autoliikenteen yleistymistä rautatielaitos lopetti junaliikenteen ympärivuotisuudella mm. Viipurin - Vaasan välisen vilkkaan rannikkolaivaliikenteen. Linja-autot puolestaan kuihduttivat sisävesiliikenteen 1920-luvulta alkaen.

1020-luvulta alkaen linja-autot lähtivät Viipurissa mistä ja milloin sattui, lähinnä kauppojen, kahviloiden tai bensasemien edestä. Aikatauluja eikä linjoja uskallettu julkaista jotta kilpailijat eivät törmäisi edeltäkäsien matkustajia napsimaan.

14.07.1921 Karjala-lehdessä todettiin: "Hidasta ja kallista hevoskyytiä nopeampaa ja tehokkaampaa liikennevälinettä, autoa, ilman ei enää voida tulla toimeen."

Ammattimaisessa liikenteessä vaadittiin jonkinlaista katsastusta jo 1900-luvulla, mutta vasta v. 1922 autot määrättiin katsastettaviksi.

Vuonna 1926 tuli vakinaiset katsastusmiehet ja heille ohjesäännöt.

14.10.1922 annettiin ensimmäinen autoliikennettä säännöstelevä asetus. Kaikille anojille oli myönnettävä lupa linjaliikenteen harjoittamiseen. Aikatauluja ei vaadittu. Autojen rakennemääräyksiä ei ollut.

Lyhyille kuorma-autojen alustoille tehtiin niin ylipitkiä koreja, että täydessä lastissa autojen etupyörät nousivat ilmaan. Vuonna 1924 koriylitys määrättiin enintään 40 %:si akselivälistä.

Viertoteillä, joita ei juurikaan ollut, auton kokonaispaino sai olla enintään 6 tonnia, I-luokan maanteillä 4,5 tonnia, ja II-luokan teillä 3 tonnia. Auton suurin leveys sai olla 2 metriä. Vuonna 1924 Uudenmaan läänin maaherra antoi lähempiä ohjeita ja määräyksiä mm. voimakkaasti kehittyneelle linja-autoliikenteelle: 1-tonnin autoon enintään 12 matkustajaa, 1,5 tonnin autoon enintään 18 matkustajaa, ja 2 tonnin autoon enintään 25 matkustajaa. Linja-autojen merkkilyhdyt määrättiin nykyisten kaltaisiksi.

Henkilöautojen suurimmaksi nopeudeksi taajamissa määrättiin 30 km/h, ja maaseudulla 35 km/h. Tasaisella, kuivalla tiellä niin yksin ajettaessa, että toisia tiellä liikkujia ei ollut näkyvissä, nopeutta sai ylittää enintään 10 km:llä tunnissa.

Pimeässä tai usvassa ei saanut ylittää 20 km/h nopeutta. Kuorma-autolla sai ajaa päivällä 20 km/h, ja pimeällä 15 km/h kokonaispainon ollessa enintään 3 tonnia, sekä 5 km vähemmän 3 tonnia ylittäväillä autoilla.

Omnibusautoille ei huomattu asettaa mitään rajoituksia.

Vuonna 1931 linja-autot määrättiin katsastettaviksi kaksi kertaa vuodessa.

Vuonna 1922 vain 30 %:lla linja-autoista oli ilmarenkaat. Vuonna 1923 jo yli 80 % linja-autoista ilmarenkaallisia. Vuonna 1929 oli koko maassa rekisteröitynä 1274 linja-autoa, joista 9 kpl umpirenkain, ja 7 kpl puoli-ilmarenkain.

Vuonna 1923 Ford alusta maksoi sähkövaloin 24'000:- markkaa, sähkökäynnistimen sai 2'400:- markan lisämaksusta.
 Vuonna 1926 sai Chevrolet auton 32'000:- markalla, ja Fordin 22'000:- markalla.
 Alkuaikojen merkkejä: Benz, NAG, Presto, Renault, Hansa, Delage.
 Vuonna 1926 koko maassa oli 266 kpl Chevrolet, 853 kpl Ford, 15 kpl REO, 30 kpl Brockway, ja 39 kpl Rochet-Shneider linja-autoja.

1920-luvulla alkoivat ensimmäiset kuorma-autoista rakennellut kiinteäkattoiset, kangasseinäiset linja-autot kulkea Viipuriin ympäröivistä esikaupungeista. Varsinkin vuodesta 1923 lähtien linja-autoliikenne sai Viipurissa vauhtia ja kehittyi sitten ripeästi ja yhtäjaksoisesti. Vuonna 1924 Viipurin paikallisliikenteessä oli jo 10 linja-autoa.

Liikenne oli vilkasta etenkin Sorvalin, Loikkasen, Ristimäen, Tammisuon ja Tienhaaran suuntaan.

Samanaikaisesti syntyi useita pitkänmatkan linjojakin Säkkijärvelle, Virojoelle, Simpeleelle, Antreaan, Kuolemajärvelle, ja jopa Lappeenrantaan ja Imatralle saakka.

Vuonna 1929 ajettiin jo pitempiäkin linjoja, kuten Viipurista Mikkeliin, 180 km, kuudessa ja puolessa tunnissa. Sama linja ajettiin v. 1939 5 tunnissa 25 minutissa.

Vuonna 1929 oli koko maassa linja-autojen merkkijakautuma: Chevrolet = 420 kpl, Ford = 197 kpl, REO = 157 kpl, Brockway = 123 kpl, International = 103 kpl, Rochet-Scneider = 63 kpl, Graham Brothers = 55 kpl. Linja-autokannasta yli 90 % USA:sta. Vuosikymmenen lopulle asti kilpa-ajoa, jopa törkeää toisten häiritsemistä eteen poikittain ajamisineen.

Vuonna 1924 Viipurissa ilmoitettiin 3 käytettyä linja-autoa myytäväksi. Vuonna 1925 niitä tarjottiin jo 12 kpl. Samana vuotena tarjottiin 25 km:n pituinen, hyvä linja Ford autoineen, kyytituloiksi ilmoitettiin noin 5-6'000:- mk/kuukaudessa.

Yleensä ensimmäiset 4-6 vuotta pyrkivät olemaan tappiollisia uudella linjalla, kun kultakaivokseksi luullulle "apajalle" ryntäsi aina runsaasti kilpailijoita.

Tiet jopa kaupungeissa tuppasivat olemaan syksyisin ja keväisin lähes ajokelvottomia. Teholliseksi ajoajaksi pyrki jäämään vain noin 6-7 kuukautta vuodesta.

1920-luvulla maanteitä ei aurattu. Harvoilla ajokuntoisilla teillä oli suuri tungos yrittäjiä talvisin.

Talvella vv. 1924 - 1925 aurattiin kokeeksi Lahti - Heinola väliä. Valtio maksoi 45'000:- markkaa, ja yksityiset kaupunkilaiset 15'000:- markkaa.

Vuonna 1926 valmistettiin maassamme jo kärkiauroja.

Talvena vv. 1930 - 1931 aurattiin teistä noin 8 %.

Matti Ruponen aurautti talvena vv. 1936 - 1937 noin 700 km omia linjojaan, hänellä oli 16 kärkiauraa. Lumiaitaakin Ruponen asennutti yli 30 km.

1920-luvulla ajettiin jäätietä Uuraaseen, yrittäjiä tungokseen asti. Eksymisiä ja jäihin uppoamisia.

Jäätietä ajettiin Kauppatorin rannasta Hiekkaan.