

”Se oli kyytiä se”

Postilinja-autoliikenteen aloitusvaihe
Pohjois-Suomessa sanomalehdistön
kuvaamana vuosina 1921–1923

Oulun yliopisto

Historiatieteet

Kandidaatintutkielma

28.5.2021

Tuomas-Johan Jurvakainen

Sisällysluettelo

JOHDANTO	3
1. LEHDISTÖN MIELENKIINTO HERÄÄ ENSIMMÄISEN KOEAJON JÄLKEEN	7
2. LIIKENNÖINTI SAAVUTTAÄ SUOSIOTA JA LEVIÄÄ.....	13
3. PETSAMO KEHITYKSEN JA KRITIIKIN KOHTEENA	16
4. SANOMALEHDET POSTIAUTOLIIKENTEN PUOLELLA	21
LOPPULAUSE	25
LÄHTEET JA KIRJALLISUUSLUETTELO	27

Johdanto

Vuosi 2021 on merkkivuosi suomalaiselle postinkuljetukselle. Tasan sata vuotta aikaisemmin alkoi Lapissa kokeilu, joka johti ennen pitkää maanlaajuisen postilinja-autoliikenteen aloittamiseen Postilaitoksen toimesta. Postia oli toki kuljetettu autoilla jo aiemminkin, mutta uudenlaisten postilinja-autojen idea oli kuljettaa postin lisäksi rahtia ja matkustajia. Lapin haja-asutusalueilla alkanut kokeilu todettiin niin kannattavaksi, että lopulta postilinja-autoliikennettä alettiin harjoittaa aina eteläisen Suomen suuria kaupunkeja myöten.

Postilinja-autot olivat olennainen osa suomalaista kuljetuskulttuuria vuosikymmenien ajan. Moni vuosituhannen vaihteessa linja-autoilla matkustanut muistaa edelleen valko-oranssit linjurit, jotka kulkivat reiteillään *Gold Line* -nimellä Postilinjojen muutettua nimeään 1990-luvun puolivälissä. Vaikka *Gold Linen* harjoittama liikennöinti on supistunut merkittävästi postilinja-autoliikenteen kulta-ajoista, kulkevat sen nykyisin ajamat vuorot samalla maantieteellisellä alueella, mistä koko Suomen kattanut ja vuosikymmenten ajan matkalaisia palvellut postilinja-autoliikenne sai alkunsa.

Valtion budjetista rahoitettu toiminta saavutti vuosikymmenien aikana suurta suosiota erityisesti maaseudun haja-asutusalueilla, joissa yksityisten kuljetusyrittäjien ei ollut taloudellisesti kannattavaa harjoittaa liikennöintiä ja harvalla kotitaloudella oli varaa ostaa oma auto. Postilinja-autoliikenteen huippuvuotena 1971 Suomen maanteillä liikkui noin 420 linjuria 222 eri linjalla.¹ 1970-luvun aikana pitkän matkan postia alettiin kuitenkin kuljettaa pääasiassa rekoilla, mikä tarkoitti postilinja-autoliikenteen toiminnan vähenemistä. Vuonna 1991 postilinja-autot saivat uuden nimen *Postilinjat* ja 1996 nimeksi vaihtui *Gold Line*. Valtiollinen postilinja-autoliikenne saavutti päätepisteensä vuonna 1999, jolloin *Gold Linen* toiminta ja kalusto myytiin Koiviston Auto Oy:lle.² Rovaniemellä kotipaikkaansa pitävät, *Gold Line* -toiminimellä liikennöivät linja-autot harjoittavat matkustajaliikennettä edelleen Pohjois-Suomen alueella.³

¹ Korkeakangas 1991, 106.

² *Helsingin Sanomat* (HS) 25.2.1999.

³ Koiviston Auto -konsernin www-sivut. Viitattu 28.5.2021.

Tässä kandidaatintutkielmassa tutkin, miten suomalainen sanomalehdistö suhtautui postilinja-autoihin 1920-luvun alkuvuosina ja millaista niihin liittyvä kirjoittelu aikalaislehdissä oli. Tarkasteluajankohdaksi valitsin vuodet 1921–1923, jolloin postilinja-autoliikenne oli vielä kehitysvaiheessa. Tutkimusmateriaalina käytän digitoituja sanomalehtiä kyseisiltä vuosilta. Haen tietoa enimmäkseen Pohjois-Suomessa julkaistuista lehdistä, mutta tutkimusaineistossa on mukana myös jonkin verran valtakunnallisia lehtiä.

Merkittävimpiä lähteitä tutkimuksessani ovat sanomalehdet *Liitto*, *Kaiku* ja *Pohjolan Sanomat*. Liitto oli oululainen, vuosina 1906–1993 Maalaisliiton (nyk. Keskusta) julkaisema päivälehti, jonka seuraajana toimii edelleen julkaistava *Suomenmaa*. Kaiku oli niin ikään vuosina 1877–1949 Oulussa ilmestynyt sanomalehti, joka oli 1920-luvulla poliittisesti sidoksissa Nuorsuomalaiseen Puolueeseen. Pohjolan Sanomat oli puolestaan merilappilainen, vuosina 1915–2017 ilmestynyt sanomalehti, joka vuodesta 1918 alkaen toimi Maalaisliiton äänenkannattajana, kunnes vuonna 2001 ilmoitti olevansa poliittisesti sitoutumaton.⁴ Tekemieni havaintojen perusteella kaikki em. lehdet uutisoivat ja julkaisivat tarkastelujaksolla postilinja-autoihin liittyviä kirjoituksia poliittisesti neutraalilla tavalla. Sadoista hakutuloksista valitsin tutkimukseen laadullisin perustein yhteensä 73 sanomalehteä, joista puolestaan karsin irrelevantit numerot pois tarpeettoman toiston ja nippelitiedon välttämiseksi.

Tutkimukseni pääpaino on Lapin postilinja-autoliikenteessä, sillä Rovaniemeltä alkanut valtiollinen liikennöinti levisi nopeasti muuallekin Suomeen. Tutkimusmenetelmäni on kvalitatiivinen, eli valikoin tarkasteltavat materiaalit puhtaasti niiden laadun ja tutkimukselle tuoman arvon perusteella. Jotkin sanomalehdissä esiintyvistä aineistoista ovat tyypiltään uutisia, mutta joukossa on myös pakinoita, mainoksia, julkisia tiedotteita sekä mielipidekirjoituksia. En rajoita aineiston läpikäyntiä pelkkiin uutisiin, sillä mielestäni on tärkeää ottaa huomioon myös tavallisten aikaisten näkemyksiä ja mielipiteitä valtiolliseen postilinja-autoliikenteeseen liittyen. Harvaan asutussa Suomessa postilinja-autokokeilu ja toiminnan myöhempi vakiintuminen mullistivat kotimaanmatkailun, minkä johdosta myös lehdistön oli väistämätöntä uutisoida ilmiöstä.

Tutkimuskirjallisuutena käytän enimmäkseen Ahto-Kustaa Korkeakankaan teosta *Kuljetus on kulttuuria – Postilinja-autoliikennettä 70 vuotta* (1991), mikä on kustannettu Postilinjojen ja Postimuseon toimesta. Lisäksi tarkastelen Erkki Taskilan ja Ali Pylkkäsen kirjoittamia osuuksia

⁴ digi.kansalliskirjasto.fi. Kansalliskirjasto. Viitattu 28.5.2021.

teoksessa *Turjanmeren maa – Petsamon historia 1920–1944* (1999), Yrjö Nurmion koostamaa teosta *Suomen postilaitoksen historia 1638–1938* (1938) sekä Jukka-Pekka Pietiäisen kokoamaa *Suomen postin historia osa 2* -teosta (1988).

Postilinja-autoliikenteen alkuvaiheista ja taustoista on kerrottu tiedemaailman ulkopuolella silloin tällöin. Esimerkiksi Lapin maakuntamuseon Raito-lehdessä julkaistiin vuonna 2009 aiheeseen liittyvä artikkeli, joka kannusti allekirjoittanutta perehtymään tuohon vuosikymmenten takaiseen ilmiöön perusteellisemmin.⁵

Tutkimuksen kannalta on syytä muistaa, että 1920-luvun alkuvuosina Lappi oli osa Oulun lääniä, josta se erkani vasta 1.1.1938 säilyttäen maantieteelliset rajansa aina vuoden 2009 loppuun asti, jolloin läänit lakkautettiin Suomessa. Tähän suureen Oulun lääniin kuului oman aikansa myös Petsamo, jonka liittyminen osaksi Suomea tuotti haasteita myös Postihallitukselle.

Postihallitus päätti aloittaa liikennöinnin Rovaniemen ja Sodankylän välillä keväällä 1921. Vuotta aiemmin Rovaniemen posti- ja lennätinkonttorin johtaja A.J. Muttilainen oli valmis kokeilemaan kolmesti viikossa hevoscärryillä liikkuvan postiliikenteen korvaamista kahdesti viikossa edestakaisin ajettavalla linja-autovuorolla kyseisen vuoden kesänä. Jo tuolloin hän kannatti ajatusta, että postin lisäksi linja-autot kuljettaisivat myös matkustajia, sillä tekemiensä laskelmien mukaan matkustajaliikenne tuottaisi Postihallitukselle voittoa.⁶

Tiestön kunto oli 1920-luvun alun Lapissa pääosin surkeassa kunnossa siellä missä tietä ylipäättänsä oli. Väylät olivat kesäaikaan kuoppaisia, mutaisia ja upottavia, talvella puolestaan niin lumisia, ettei autoilla ollut mahdollisuuksia edetä paksussa hangessa. Auraajia oli harvassa, välineet alkeelliset ja työstä vaaditut palkkiot korkeita. Parhaat tieolot olivat tuolloin Rovaniemen seudulla, vaikka sielläkin koettiin alati rospuuton aiheuttamia ongelmia. Toisaalta tiestön kunnan vähäiseen ylläpitoon vaikutti osaltaan myös se, ettei Lapin maanteillä liikkunut paljoa moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Ennen postilinja-autojen vakiintumista postia kuljetettiin hevoscärryillä, ja samalla tavalla valtaosa Lapin asukkaista harjoitti paikasta toiseen siirtymistä.⁷

⁵ Jonna Katajamäki, 2009: ”Lapin postilinja-autoliikenteen värikkäät vuosikymmenet”. Raito-lehden verkkosivut, viitattu 24.5.2021.

⁶ Korkeakangas 1991, 19.

⁷ Korkeakangas 1991, 7–9.

Samoihin aikoihin Petsamon yhteydet aiheuttivat huolta Postihallituksessa, joka ei selvästikään osannut odottaa alueen liittämistä Suomeen Tarton rauhanneuvotteluiden tuloksena. Postin ja matkustajien kuljettaminen nähtiin haastavana, sillä kunnollisia maantieväyliä ei lääniin ja sen hallintokeskukseen ollut. Sisäministeriön antaman käskyn myötä Postihallitus kuitenkin avasi helmikuun 15. päivänä postitoimipaikan Petsamoon, joskin se toimi Ivalon postitoimituksen alaisena.⁸ Vielä tuolloin suurin reitti Petsamoon kulki Suomen ja Norjan välisen rajajoen, Paatsjoen, virtoja pitkin. Reitti oli kuitenkin hidas ja vaarallinen lukuisten koskien vuoksi. Myös postinkulun aiheuttamien kustannusten kasvaminen huolestutti Postihallitusta.

⁸ Korkeakangas 1991, 25.

1. Lehdistön mielenkiinto herää ensimmäisen koeajon jälkeen

Lehdistö seurasi tuohon aikaan valppaasti Petsamoon liittyvää keskustelua ja politikointia. Kaiku-lehti mainitsi 24.2.1921 ilmestyneessä numerossaan uudelleen aloitettavasta maantiehankkeesta Kyröstä Petsamoon. Lehden mukaan linja on jo avattu, ja sen varrelle on rakennettu paitsi majataloja, myös puhelin- ja sähkölennätinjohtoja.⁹ Etelä-Suomen Sanomat nosti elokuussa esille Petsamon taloudelliset mahdollisuudet todeten, että kunnollisen maantien valmistuttua Petsamosta voidaan kuljettaa kalaa postilinja-autoilla myytäväksi muualle Suomeen.¹⁰

Postitarkastajat ympäri Suomen lähettivät Postihallitukselle kymmenittäin ehdotuksia linjoista, jotka he kokivat tarpeellisiksi ja varteenotettaviksi matkustajaliikenteen kannalta.¹¹ Vuoden 1920 valtiopäivät venyivät maaliskuuhun 1921, minkä johdosta samaisena keväänä laadittua tulo- ja menoarviota kutsutaan ylimääräiseksi talousarvioksi. Kyseisen talousarvion ylimääräisten menojen kohdalle oli Postihallitukselle varattu 900 000 markan määräraha, joka oli tarkoitettu linja-autojen ja muiden postilinja-autoliikenteen kannalta oleellisten apuneuvojen hankkimiseksi. Määrärahaesityksessä ei suoraan määrätty, missä valtiollinen postilinja-autoliikenne tulisi aloittaa, vaan Postihallitus oli tullut siihen tulokseen, että liikennöinti aloitetaan Lapin haja-asutusalueella.¹²

Sanomalehdistö noteerasi suunniteltua liikennöintiä suhteellisen pienessä mittakaavassa. 21.3.1921 Pohjolan Sanomat julkaisi kuitenkin laajan, noin puolen sivun mittaisen kirjoituksen otsikolla *Automobiili- ja traktoriliikenne Lappiin*. Kyseessä oli Postihallituksen ylimääräisen esittelijän J.E. Wienolan Postihallituksen pääjohtajalle lähettämä kirje, jossa hän esitti postiliikenteen järjestämistä Lappiin ja Perä-Pohjolaan. Ehdotuksessaan hän taustoitti Postilaitoksen menoja Lapin alueella ja totesi, että yksityisten postinkuljettajien vaatimat palkkiot työstä ovat liian kovia. Hän kannatti alusta asti matkustajaliikenteen yhdistämistä postiliikenteeseen, nähden myös kehityksen olevan suotuisa ”mekaanisten ajoneuvojen” määrän kasvuun. Kirjeessään hän ennustaa hallituksen myöntävän Postihallitukselle 720 000 markan määrärahan autojen ja muiden kuljetusvälineiden hankintaa varten,

⁹ *Kaiku* 24.2.1921.

¹⁰ *Etelä-Suomen Sanomat* (ESS) 18.8.1921.

¹¹ Korkeakangas 1991, 21.

¹² Korkeakangas 1991, 24.

mikä osoittautui sittemmin paikkansapitäväksi tiedoksi. Kun eduskunta lopulta hyväksyi ylimääräisen talousarvion, vähennettiin valtiopäivillä ehdotettua 900 000 markan budjettia 180 000 markalla. Perusteluna käytettiin yleisiä hinnanalennuksia.¹³

Wienola kertoi olettaneensa, että Postihallitus oli tarkoittanut määrärahat käytettäväksi suurimpien kaupunkien vaatimiin hankintoihin, mutta jätti eriävän mielipiteensä kirjeeseen. Hän kertoo jo aiemmin todistetun, että automobiilien käyttö postin jakamiseen kaupungeissa vain lisää Postilaitoksen menoja. Sen sijaan hän kannatti avoimesti postilinja-autoliikenteen aloittamista maaseudulla ja erityisesti Lapissa. Hän näki, että matkustajia ja rahtia kuljettamalla Postilaitos tienaisi lipputuloina ajoneuvojen huoltokustannukset sekä kuljettajien palkat. Samalla hän ehdotti, että Lappiin avattava linja kulkisi Rovaniemen ja Sodankylän välillä, vaikka alun perin linjan oli suunniteltu kulkevan Rovaniemeltä Ivaloon. Ollessaan tietoinen linja-autojen käyttöajan rajallisuudesta Suomen olosuhteissa, kannatti hän myös traktoreiden hankkimista sillä edellytyksellä, että traktorihankintojen kannattavuudesta otettaisiin perusteellisesti selvää ennen seuraavaa talvea. Kirjeensä Postihallituksen pääjohtajalle Wienola päättää seuraavaan mietteeseen:

Tällainen yritys, jos se onnistuu, olisi hyödyksi ei ainoastaan postilaitokselle vaan koko pohjoiselle osalle maata, joka varmaankin ilolla tervehtisi sen toteuttamista, sillä tunnettuahan on kuinka vaivalloista ja hidasta sen yhteys on muun maailman kanssa.¹⁴

Pohjolan Sanomien julkaisema kirje osoittaa, että lehti piti kaavailtua postilinja-autoliikennettä merkittävänä asiana. Avoimen kirjeen voi tulkita myös toimineen julkisen keskustelun avaajana, sillä virkamiesten toisilleen lähettämiä ehdotuksia ei oltu totuttu juurikaan näkemään kaikkien lukijoiden silmien edessä. Keskustelua kirje varmasti herättikin, sillä ajatus valtiollisen toimijan asettumisesta yksityisyrittäjien tontille aiheutti vastustusta heti alusta alkaen. Postin kuljettamista linja-autoilla he eivät vastustaneet, mutta matkustajaliikenteen harjoittaminen koettiin kovana kilpailuna. Myöhemmin, vuonna 1925, Linja-autoliiton (LAL) neuvottelukunta totesi, että valtion tulisi pidättäytyä linja-autoliikenteen harjoittamisesta, mikäli reittejä pystytään hoitamaan yksityisten elinkeinonharjoittajien toimesta vähintään tyydyttävästi. Toisin kuin yksittäiset linja-autoilijat, LAL

¹³ Korkeakangas 1991, 24.

¹⁴ *Pohjolan Sanomat* (PS) 21.3.1921.

ei nähnyt perusteita myöskään valtiolliselle postinkuljetukselle. Liiton kanta ei kuitenkaan vaikuttanut Postihallituksen toimiin millään lailla.¹⁵

Linjuriliikenteen ollessa alkamassa Kauppalehti uutisoi aihetta 11.5.1921 ilmestyneessä numerossaan lyhyesti otsikolla *Autoliikenne Lappiin*. Uutisessa mainittiin liikennöinnin alkavan Rovaniemeltä Sodankylään yhdellä automobiililla kolme kertaa viikossa. On mahdollista, ettei lehti uskaltanut tehdä aiheesta pidempää uutista, sillä he tiesivät kyseessä olevan pelkkä kokeilu, joka ei välttämättä tulisi saamaan jatkoa.¹⁶

Ensimmäinen postilinja-auton testiajo alkoi Rovaniemellä 29. toukokuuta 1921. Autoksi valikoitui saksalaisen Benz-yhtiön (myöh. Mercedes-Benz) valmistama 1,5-tonninen Gaggenau-kuormuri. Kyseessä ei siis ollut umpikorinen, pehmustetuilla istuimilla varustettu linjuri, vaan matkustajat istuivat lavalle rakennetuilla puisilla penkeillä kokonaan taivasalla. Myöhemmin auto kuitenkin sai katteen ylleen. Kun Benzin moottori testiajon alkaessa käynnistettiin, oli kuljettaja Evert H. Franssilan mukana autopostiljooni Elis H. Poikela. Ensimmäisen linjalla ajatun testivuoron tapahtumista ei kuitenkaan ole juurikaan dokumentoitua tietoa, ja matkustajista varmuudella voidaan nimetä ainoastaan notaari Wienola sekä Tampereen postipiirin tarkastaja S. Aikkola. Auton ensimmäinen matka katkesi hetkeksi sen ajettua suonsilmäkkeeseen.¹⁷ Postihallitus pysyi kuitenkin tietoisena ensimmäisellä testiajolla kohdatuista ongelmista. Notaari Wienola lähetti pääjohtaja Albrechtille jostain Rovaniemen ja Sodankylän reitin välillä sijainneen talon puhelimesta seuraavan, Kemin kautta perille kulkeneen sähkeen 29.5.1921 kello 17:57:¹⁸

Pääjohtaja Albrecht Helsinki Postihallitus

Matkalla postin kanssa Sodankylään epäilen pääsenkö perille sillä tiet vielä huonossa kunnossa ja auton eturesoorit ja ohjaustanko etupyörien välissä eivät kestä pyydän vaatimaan Niklajeffiltä heti uudet Rovaniemelle =Wienola*

Wienolan raportoimat ongelmat eivät kuitenkaan olleet niin vakavia, etteikö matkantekoa olisi voinut

¹⁵ Pietiäinen 1988, 66. Korkeakangas 1991, 42.

¹⁶ *Kauppalehti* (KL) 11.5.1921.

¹⁷ Korkeakangas 1991, 32.

¹⁸ Korkeakangas 1991, 34.

* Niklajeffillä Wienola tarkoitti helsinkiläistä Nikolajeffin autoliikettä, minkä palveluksessa myös kuljettaja Franssila oli aikaisemmin ollut. Lähde: Korkeakangas 1991, 32.

jatkaa. Ilmeisesti linja-auto saapui Sodankylään vasta myöhään illalla, sillä Wienola kertoi pääjohtajalle onnistuneesta matkasta uudella sähköllä vasta seuraavana aamuna. Aamulehti oli ensimmäinen sanomalehti, joka uutisoi tarkemmin ensimmäisen testiajon tapahtumista. 4.6.1921 julkaistussa etusivun raportissa haastateltiin ensimmäiselle postilinja-auton koeajolle osallistunutta Tampereen piirin postitarkastaja S. Aikkolaa. Lehti totesi, että Postihallituksen kokeilu ”tuntuikin ensikatsannolta rohkealta” autoilun ollessa lapsenkengissään erityisesti Lapissa. Haastattelussa todettiin, että koeajon aikana Benz-merkkisen 1,5-tonnisen kuormurin kyydissä oli yli 300 kiloa postia parin matkustajan lisäksi. Aikkola moitti teiden huonoa kuntoa ja kertoo matkalaisten joutuneen työntämään auton pois suosta, johon se oli matkan aikana uponnut. Auton saavuttua Sodankylään hän kuvaili koko kylän saapuneen ihmettelemään uutta keksintöä.

Aikkola ei epäillyt postilinja-autoliikenteen jäävän pelkälle kokeiluasteelle, vaan totesikin, että ”-- se epäilemättä tulee onnistumaan jos vaan maantie saadaan ajettavaan kuntoon.” Hän kertoi postiauton olevan tarpeellinen matkustajien näkökulmasta ja että auto voisi ottaa kerralla kyytiin kymmenkunta matkustajaa. Rovaniemen postikonttorin hän tiesi saaneen useita paikkavaroituksia. Lapin karua mutta samalla kaunista luontoa kuvaillessaan hän kehui myös auton hyvää etenemiskykyä mäkisessä maastossa. Talviliikenne oli hänen saamiensa tietojen mukaan tarkoitus hoitaa traktorilla ja postireellä, johon oli suunniteltu kamiinaa asennettavaksi matkustajien lämpimänä pitämiseen. Lopuksi hän kuitenkin korosti, että kyse oli vasta suunnitelmasta ja että tulevana talvena postia tulitaisiin jakamaan vielä hevosten avulla. Aikkola kertoi Postihallituksen pyrkivän toiminnan laajentamiseen, mikäli se tulisi saamaan riittävästi määrärahoja kuljetuskaluston hankintaa varten.¹⁹

Postihallitus aloitti siis varsinaisen liikennöinnin Rovaniemen ja Sodankylän välillä 30. toukokuuta 1921. Uusi, valtiollinen liikennöinti herätti lappilaisissa ilmeisesti suurta innostusta, sillä heinäkuussa turkulainen Uusi Aura -sanomalehti uutisoi Postilaitoksen avanneen toisen reitin ”varsin suuren matkustajatulvan” takia Sodankylästä Ivaloon. Uutisessa todettiin, että lehden ilmestymistä edeltäneenä sunnuntaina Helsingistä lähetettiin joukko autoja, mutta niiden tarkkaa määrää tai määränpäättä ei uutisessa kerrottu.^{20 21}

¹⁹ *Aamulehti* (AL) 4.6.1921.

²⁰ Korkeakangas 1991, 34.

²¹ *Uusi Aura* (UA) 14.7.1921.

Sanomalehtien yleisönosastokirjoitusten perusteella suuri yleisö otti valtiollisen postilinja-autoliikenteen avosylin vastaan. Useimmiten kehut kohdentuivat sen luotettavaan aikatauluun ja nopeaan matkantekoon. Välillä Postilaitos sai myös pyyhkeitä toiminnastaan: Elokuun lopulla Pohjolan Sanomissa julkaistiin Sodankylässä asuneen lukijan kirjoittama mielipidekirjoitus, jossa tämä moitti postinkulun muuttuneen epäsäännölliseksi sen jälkeen, kun sitä alettiin kuljettaa autoilla. ”On mennyt kokonainen viikkokin, ettei ole postia saapunut, ja samoin on lähdönkin laita”, kirjoituksessa todettiin. Nimettömäksi jääneen kirjoittajan viestissä piikiteltiin myös siitä, että postiauto oli ajanut Sodankylän ja Ivalon välisellä reitillä kahdesti jokeen aiheuttaen rahallista vahinkoa sekä matkustajille että postia lähettäneille.²²

Valtion järjestämä liikennöinti ei pystynyt aina kilpailemaan hinnoillaan yksityisten kuljetusyritysten kanssa. Nimimerkki Jaakoppi kirjoitti Aamulehdessä 20.8.1921 kokemuksistaan matkustaessaan Perä-Pohjolassa. Hän kiitteli parantuneita liikenneyhteyksiä Rovaniemeltä itään ja pohjoiseen. Antaessaan esimerkkejä postiauton hinnoittelusta hän päätti tuumailun todeten, että ”Kyytimaksu postiautossa -- jotenkin yhtä kallis kuin hevoskyyti. Tietysti se, jonka on kuljettava valitsee mieluummin auton, mutta tyhjän tähden ei tee mieli matkaan lähteä.”²³

Tiestön surkea kunto oli myöhemminkin yleinen aihe yleisönosastonkirjoituksissa. Marraskuussa 1922 Pohjolan Sanomat julkaisi nimimerkki Olli-Pekan kynäilemän pakinan, jossa hän ruoti muun muassa Tornionlaakson maanteiden kunnossapitoa. Kirjoittaja totesi teiden surkean kunnan olleen tapetilla lehdessä jo useasti aiemminkin. Huumorisävytteisesti hän kirjoitti, että ”-- paikkakunnan väestössä on tämä herättänyt tyytymättömyyttä -- kuin myöskin sadatteluja ja noitumisia joka kerta kun auto on loikannut maantiessä olevan kuopan yli ja matkustaja, tehtyään onnistuneen lentoliikkeen, pudonnut sitten eräs vissi ruumiinosa edellä takaisin auton pohjalle odottelemaan sydän kurkussa seuraavaa hyppäystä.” Kirjoittaja jatkoi aihetta omakohtaisella kokemuksellaan oltuaan edellisenä kesänä postiauton kyydissä: ”--meille suotiin tilaisuus tutustua samasta kyytimaksusta jokaiseen tiellä löytyvään kuoppaan ja rumpuun. Se oli kyytiä se --”.²⁴

Postilinja-autoliikenteen aloittaminen osoittautui Postihallitukselle kannattavaksi jo ensimmäisen toimintavuoden aikana. Lapin piirin postitarkastaja J.W. Tolonen piti kokeilua kohtalaisen

²² PS 29.8.1921.

²³ AL 20.8.1921.

²⁴ Olli-Pekka, ”Tornionlaakson maanteiden kunnossapito.” (pak.) PS 6.11.1922.

onnistuneena todeten piirin vuoden 1921 toimintakertomuksessa, että ”-- siitä on erinomaista hyötyä paikalliselle asutukselle ja matkustajille”. Korkeakankaan mukaan Rovaniemen ja Ivalon välinen linja tuotti Postihallitukselle peräti yli 35 tuhannen markan nettotulot palkka- ja muiden menojen jälkeen. Seuraavana vuonna, kun autoja kulki reitillä peräti kolme kappaletta jokainen kerran viikkoon, nettosi Postihallitus linjuriliikenteestä vajaat 46 tuhatta markkaa. Samalla postinkuljetusmenoissa säästettiin yli 175000 markkaa, joten kauden nettotuloksi on laskettu liki 221000 markkaa.²⁵

Kun kolme pitkän matkan reittiä (Rovaniemi–Ivalo, Oulu–Pudasjärvi ja Turku–Uusikaupunki) oli todettu kannattaviksi, päätti Postihallitus anoa valtiolta puolen miljoonan markan määrärahoja seuraavalle vuodelle. Ajatuksena oli hankkia uusia autoja sekä avata kaksi uutta linjaa Tornion ja Muonion sekä Pudasjärven ja Kuusamon väleille.²⁶

²⁵ Korkeakangas 1991, 39.

²⁶ Korkeakangas 1991, 39–40.

2. Liikennöinti saavuttaa suosiota ja leviää

Kun linjoja avattiin lisää, tarvitsi Postihallitus myös uusia automobiileja. Uusista hankinnoista informoitiin sanomalehdissä kiitettävästi. Esimerkiksi 25.8.1921 Suomen Sosialidemokraatti uutisoi Postihallituksen saaneen 120 000 markan määrärahan linja-auton ostoon.²⁷ Auto suunniteltiin lehtijutun mukaan otettavaksi käyttöön välille Tornio-Ylitornio. Suunnitelmat olivat käymässä pian todeksi, sillä elokuun 28. päivänä Liitto julkaisi etusivullaan uutisen, jossa se kertoi Postihallituksen kannattavan ehdotusta autoliikenteen järjestämisestä Tornionjoen varrelle. Ingressissä lukijalle ilmoitettiin postilinjoja suunniteltavan Tornion ja Ylitornion sekä Oulun ja Kuusamon väleille. Suunnitelman käytäntöönpanoa hidasti kuitenkin linja-autojen puute, jonka uumoiltiin helpottavan seuraavana keväänä. Talven 1921–1922 aikana linjaliikennettä ei suunniteltu avattavan vaikeiden ajo-olosuhteiden takia. Uutinen antoi kuitenkin toivoa Tornion-Ylitornion reitin avaamisesta, sillä se totesi Postihallituksella olleen mahdollisuuden hankkia linjalle sopiva linjuri vielä kuluvan ajokauden aikana. Kuten muutkin sanomalehdet, myös Liitto antoi postilinja-autokokeilulle kiitosta kirjoittaen:

-- postihallitus, jonka toimesta tämän kesän aikana on verrattain hyvällä menestyksellä kokeiltu postiautoliikennettä Rovaniemen ja Ivalon välillä, on valtioneuvostolle tehnyt esityksen samanlaisen liikenteen järjestämisestä myöskin Oulun ja Kuusamon välille -- tähän saakka suoritetut kokeet osoittavat, että sen kautta voitaisiin huomattavassa määrin supistaa viime vuosina tavattomasti kohonneita postinkuljetuskustannuksia samalla kun rautateistä kaukana olevat paikat saisivat halvan ja mukavan kulkuneuvon sekä matkustajain että tavarain kuljettamista varten, mikä ehkä olisi omiaan osaltaan alentamaan näiden seutujen kalliita elinkustannuksiakin.²⁸

Taivalkosken kunta anoi Postihallitukselta myönnytyksiä Oulun ja Taivalkosken välisen posti- ja matkustajaliikenteen aloittamiseksi.²⁹ Liitto-lehti julkaisi puolestaan heinäkuussa 1921 ilmestyneessä numerossa huonoja uutisia inarilaisille, jotka olivat toivoneet kahta postilinja-autolinjaa väleille Inari-

²⁷ Suomen Sosialidemokraatti (SS) 25.8.1921.

²⁸ Liitto 28.8.1921.

²⁹ Korkeakangas 1991, 31.

Tenojärvi ja Inari-Karajärvi. Postihallituksen kerrotaan ilmoittaneen, ettei molempia linjoja pystytä avaamaan rajallisten varojen takia.³⁰

Postihallitus hyödynsi sanomalehtiä matkustajaliikenteen aikataulujen julkaisualustana. Heinäkuun 20. päivänä Pohjolan Sanomat julkaisi Rovaniemen postitoimiston ilmoituksen, jossa kerrottiin postilinja-auton lähtevän Sodankylään tiistaisin, torstaisin ja lauantaisin klo 10 illalla. Tiistain ja torstain vuorojen ilmoitettiin kulkevan Ivaloon asti. Matkalippujen hinnat vaihtelivat 200 ja 350 markan välillä. Sanomalehdissä ilmoitettiin myös muun muassa muutoksista aikatauluihin ja reittilinjojen avaamisesta tai lopettamisesta. Samaa tekivät myös yksityiset kuljetusyrietykset, joiden alkoi tehdä tiukkaa kilpailla valtiollisen toimijan kanssa.³¹

Matkustajat olivat yleisesti ottaen tyytyväisiä postilinja-autoliikenteeseen alkeellisista matkustuspiteistä huolimatta. Linja-auto kulki päivässä saman matkan, johon hevoskärryillä olisi mennyt 3–5 päivää.³² Autoilla olisi tekniikan puolesta ollut mahdollista ajaa suhteellisen koviakin nopeuksia, mutta tiestön heikko kunto pakotti kuljettajia hillitsemään kaasujalkojaan.

Talven lähestyessä alkoi Postihallituksen henkilöstö käydä keskustelua mahdollisesti tarvittavista traktoreista. Syyskuussa Liitto julkaisi artikkelin *Postinkuljetus Pohjois-Suomessa*, jossa se tiedotti Postihallituksen harkitsevan uudestaan tankkitraktorin hankkimista. Alustavien laskelmien mukaan Postihallitus ansaitsisi noin 5000 markkaa jokaisella edestakaisella matkalla Rovaniemen ja Sodankylän välillä, mikäli traktori kuljettaisi perässään 2000 kilogramman verran tavaraa viiden matkustajan lisäksi. Kustannusten osuus olisi noin 3000 markkaa, joten Postihallitus jäisi noin 2000 markkaa voitolle, lehdessä kerrottiin.³³

Postihallitus totesi neuvottelukunnan avustuksella uusien reittien avaamisen kannattavaksi. Sanomalehti Liitto uutisoi toukokuussa 1922 postiautoliikenteen alkavan Oulun ja Pudasjärven välillä. Artikkelissa kerrottiin aiemman postilinja-autokokeilun osoittaneen niin hyviä tuloksia, että linja-autokuljetus tulee selvästi hevoskyyditystä halvemmaksi erityisesti runsaslukuisen matkustajamäärän ansiosta. Uutisessa mainittiin, että postiautoliikenteen oli alun perin tarkoitus yltää

³⁰ *Liitto* 6.7.1921.

³¹ *PS* 20.7.1921.

³² *Korkeakangas* 1991, 36.

³³ *Liitto* 4.9.1921.

aina Kuusamoon asti, mutta jälleen kerran ongelmaksi muodostui rahojen riittämättömyys: Kuusamon-linjan perustamiseen olisi vaadittu neljä linjuria. Kirjoittaja elätteli kuitenkin optimistisesti toiveita siitä, että Kuusamon-linja päästäisiin avaamaan seuraavana vuonna.³⁴

Pohjolan Sanomat julkaisi kesäkuussa 1922 nimimerkki Yksinäisen kirjoittaman pakinan, jossa tämä kehui postiautojen luotettavuutta. Kirjoitelmassaan hän totesi muun muassa, että ”tähän asti ovat postiautot tulleet aivan kiitettävän säännöllisesti. Tuntuu somalta kun noin klo 8 ja 9 illalla saapi Tornioista, Kemistä ja Oulusta saman päivän lehdet.” Lisäksi hän antoi kiitosta matkustajaliikenteen toimivuudelle. Kirjoitus ei ollut kuitenkaan pelkkää linja-autoliikenteen kehumista, vaan hän moitti edellisenä kesänä Tornion ja Ylitornion välillä järjestettyä autoliikennettä ”liikenteen irvikuvaksi” epäluotettavien aikataulujen takia.³⁵ Kirjoittaja kohdisti moitteensa kuitenkin vain yksityisille kuljetusyrityksille, sillä valtiollinen postiautoliikenne alkoi kyseisellä reitillä vasta sama kesänä kun pakina kirjoitettiin.

Linja-autopula alkoi hiljalleen näkyä uutisoinnissa. Pohjan Kansa uutisoi Oulun ja Pudasjärven välillä liikennöineen postiauton saapuneen Rovaniemelle, josta sen oli tästä eteenpäin määrä kuljettaa postia ja matkustajia Ivaloon. Syinä auton siirtoon mainittiin suurempi postin määrä ja pidemmät välimatkat. Lopuksi mainittiin, että auto palaa entiselle linjalleen, kunhan uusi linja-auto saadaan viimein Rovaniemelle.³⁶

³⁴ *Liitto* 20.5.1922.

³⁵ Yksinäinen, ”Kesäkirje Ylitorniolta.” (pak.) PS 23.6.1922.

³⁶ *Pohjan Kansa* (PK) 10.6.1922.

3. Petsamo kehityksen ja kritiikin kohteena

Petsamontien rakentaminen oli merkittävä edistysaskel Postihallitukselle, joka ulotti linja-autoliikenteensä niin pitkälle kuin kulloinkin oli mahdollista. Tietä oli alettu rakentaa jo ensimmäisen maailmansodan aikana venäläisten kanssa, mutta Venäjän harjoittamat, rahaa vievät sotatoimet veivät paikallisilta mielenkiinnon tiehanketta kohtaan.³⁷ Heinäkuussa 1922 Rovaniemi-lehti julkaisi artikkelin koskien liikennettä Rovaniemen ja Petsamon välillä. Lehden edustaja oli haastatellut Wienolaa, joka oli juuri palannut Petsamosta, jossa hän oli hoitanut kuntoon liikennejärjestelyjä. Lehti kuvaili maantietä matkailijaliikenteelle tärkeäksi ja kertoi, että suora yhteys Rovaniemeltä Petsamoon kulki reitillä ainoastaan kerran viikossa lauantaisin. Samalla se mainitsi reitin olevan niin suosittu, ettei matkustajapaikkoja aina riittänyt sellaisia haluaville matkalaisille. Lehti arveli lukijoita kiinnostavan, kuinka paljon matka tulisi maksamaan. Laskelmien mukaan matkan kokonaiskustannukset olisivat 710 markkaa matkailijalta, todeten sen tulevan edullisemmaksi kuin Norjan kautta kuljettaessa.³⁸ Tiestön ja palveluiden puuttuminen kuitenkin hidastivat alueen kehittymistä huomattavasti. Pääasiallisesta postinkuljetuksesta vastasi rajavartiosto vielä vuonna 1923, kunnes vuoden lopussa toimintaa alettiin siirtää valtion perustaman Petsamo-yhtiön vastuulle, jonka pääasiallinen vastuu oli huolehtia kalastuksesta ja elintarvikehuollosta Petsamon alueella. Postinkuljetus tapahtui Paatsjokea pitkin H/L Suomi -nimisellä aluksella.³⁹

Petsamon aiheuttamat haasteet saivat hallituksen satsaamaan alueen kehittymiseen. Sen sijaan valtion toiminta Länsi-Lapissa aiheutti niin ikään lehteen asti päätyneen mielipidekirjoituksen, joka julkaistiin Pohjolan Sanomissa heinäkuussa 1922. Kaarlo Välijoki moitti hallituksen välinpitämättömyyttä Länsi-Lapin olosuhteisiin ja nosti esimerkkeinä mittavat puutteet tieverkon kunnossa ja puhelinlinjoissa. Lisäksi hän moitti sitä, ettei autoilla kulkeva postiliikenne kulkenut Pelloa pohjoisemmaksi, vaikka maantietä olisi riittänyt ylemmäksikin. Lisäksi hän piti epärealistisena sitä, miten eri tavalla valtio huomioi Petsamoa ja sijoitti sinne varoja yhteisestä kassasta. Kirjoittaja

³⁷ Taskila et al. 1999, 237.

³⁸ *Rovaniemi* 13.7.1922.

³⁹ Pylkkänen et al. 1999, 89.

kysyikin, ”onko Petsamo Suomelle tärkeämpi alue kuin esim. Kolari, Muonio ja Enontekiö yhteensä?”⁴⁰

Elokuun ensimmäisenä päivänä avattiin pitkään odotettu Oulu–Taivalkoski-linja.⁴¹ Tuolloin Suomen teillä liikkui yhteensä kahdeksan postilinja-autoa, ja linjojen yhteispituus oli jo 551 kilometriä. Saman vuoden aikana linjaa jatkettiin Taivalkoskelta Kuusamoon, ja jo kesällä avattiin myös linjat Tornio–Muonio, Rovaniemi–Kittilä sekä Rovaniemi–Kemijärvi. Liikenne Oulun ja Taivalkosken välillä osoittautui kuitenkin kulujensa osalta 45000 markkaa tuloja korkeammaksi, joskin säästö postinkuljetusmenoissa kompensoi matkustajaliikenteen kuluja siten, että linja oli kuitenkin taloudellisesti kannattava 25000 markan nettotuloillaan.⁴²

Vaikka postilinja-autot miellettiin matkustavan kansan parissa luotettaviksi ja turvallisiksi, eivät ne kuitenkaan olleet immuuneja onnettomuuksille. Elokuun puolivälissä Liitto uutisoi postilinja-auton syttyneen palamaan kesken ajon edellisenä sunnuntaina Kellon maantiellä, mutta vammoja onnettomuudesta ei matkalaisille raportoitu tulleen.⁴³

Syyskuun alussa Rovaniemi-lehti uutisoi muutoksista postilinja-autojen aikatauluihin. Syyksi mainittiin pimeys, minkä takia autot eivät enää tuosta päivästä eteenpäin lähteneet matkaan illalla vaan aamulla. Rovaniemeltä auto lähti Sodankylään ja Ivaloon keskiviikkoisin, perjantaisin ja sunnuntaisin klo 8. Kemijärvelle linjuri lähti sunnuntaisin, maanantaisin, keskiviikkoisin, perjantaisin ja lauantaisin klo 7. Kittilän-linjan aikatauluihin ei kohdistunut muutoksia.⁴⁴

Aina uutisointi ei ollut täysin neutraalia. 20.9.1922 Pohjolan Sanomat uutisoi postiautoliikenteen alkavan seuraava kesänä Tornion ja Muonion välillä. Samassa yhteydessä mainittiin jälleen, miten edulliseksi matkanteko voikaan parhaimmillaan tulla, kun samalla kyydillä perille kulkevat sekä matkustajat että posti. Postin kehuttiin kulkevan huomattavasti nopeammin kuin hevoskyydillä, minkä lisäksi automobiilit olivat mukava ja verrattain halpa vaihtoehto matkustajille. Lukijalle

⁴⁰ Kaarlo Välijoki, ”Länsi-Lappi vai Petsamo.” (mielipidekirjoitus) PS 28.7.1922.

⁴¹ Pietiäinen 1988, 64.

⁴² Korkeakangas 1991, 37–39.

⁴³ *Liitto* 15.8.1922.

⁴⁴ *Rovaniemi* 2.9.1922.

saattoikin herätä epäily, oliko kyseessä Postihallituksen maksama mainos, jolla yritettiin houkutella ihmisiä matkustamaan postilaitoksen linjureilla.⁴⁵

Lokakuun lopulla Liitto uutisoi Postihallituksen ottavan suurimmilla postinkuljetusväylillä matkustajakuljetuksiin soveltuvat linja-autot käyttöön. Tuohon mennessä postilinja-autoja oli kulkenut vain reiteillä Rovaniemi–Ivalo, Turku–Uusikaupunki ja Oulu–Taivalkoski. ”Postihallituksesta saadun tiedon mukaan ovat kokeilut näiden postiautolinjojen kannattavuudesta johtaneet erittäin suotuisiin tuloksiin matkustajaliikenteen tuottaessa siksi runsaan voiton, että postinkuljetus ei ole jäänyt maksamaan valtiolle juuri mitään”, artikkelissa kerrotaan. Väitteen lehti perusti Rovaniemi–Ivalo-reitin tuloksiin: kesän 1922 puhdas voitto kyseisellä reitillä oli liki 22 000 markkaa. Suurin osa tuotosta kulutettiin kuitenkin Rovaniemelle rakennettuun autotalliin, eli linja-autovarikkoon. Artikkelin mukaan uusia linjoja tultiin avaamaan sitä mukaa mitä valtion kassasta Postihallitukselle varoja myönnettiin. Lehden mielestä erityisesti Kajaanin seutu olisi ollut postilinja-autoliikennettä vailla.⁴⁶

Alkuvuonna 1923 nimimerkki Mylläri oli pakinassaan huolissaan postilinjosta. Hän kiitteli postilinja-autoilla harjoitettavaa matkustajaliikennettä ja piti hyvänä asiana sitä, että vuoroja tultaisiin alati lisäämään. Hän kuitenkin harmitteli sitä, että syrjäseudulla asuvat eivät olleet postin saamisen suhteen samassa asemassa muiden suomalaisten kanssa, vaikka velvollisuudet olivat kaikilla yhteiset. ”Kun selitetään, ettei postia kannata syrjäkyliin kuljettaa, niin tulee kysyneeksi: onko postilaitos olemassa yleisöä varten, vaiko yleisö postilaitosta varten”, hän pohti kirjoituksessaan.⁴⁷

Kesäkuussa Liitto uutisoi hieman erilaisemmasta tyytymättömyydestä postilinja-autoliikennettä kohtaan. Artikkelin mukaan matkustajat olivat valittaneet liian suurista ajonopeuksista huonokuntoisilla maanteillä. Ajotavan arveltiin vaikuttaneen myös negatiivisesti linjurien kestävyYTEEN.⁴⁸

Kaiku julkaisi juhannuksena 1923 katsauksen Oulun ja lähiseudun postiautoliikenteeseen. ”Liike laajenee, herättää kaikkialla tyytyväisyyttä”, ingressi totesi. Tietonsa lehti perusti Uuden Suomen aiemmin tekemään haastatteluun, jossa Postihallituksen liikenneosaston notaari Oskar Räsänen

⁴⁵ PS 20.9.1922.

⁴⁶ *Liitto* 28.10.1922.

⁴⁷ *Liitto* 13.1.1923.

⁴⁸ *Liitto* 8.6.1923.

vastasi haastattelijan kysymyksiin. Räsänen mukaan rahdin kuljettamisesta oli täytynyt luopua, sillä postin ja matkustajien määrä oli kasvanut merkittävän suureksi. Vaikka Postihallituksen omistamat autot olivat suuria, keskimäärin 1,5-tonnisia kuormureita, joutui se käyttämään pahimpina ruuhka-aikoina ulkopuolista työvoimaa ja hevostäppäjä. Eniten tällaista poikkeustoimintaa oli hänen mukaansa tapahtunut Rovaniemen–Ivalon linjalla. Postin määrän kasvun syyksi hän mainitsi Petsamon liittämisen osaksi Suomea. Myös Ivalon taloudellinen elämä ja erityisesti liikemiesten tavarankuljetukset postin välityksellä nousivat haastattelussa esille. Artikkelin päättyi vihjaukseen siitä, että Ivalon toimipisteestä tulee todennäköisesti ensimmäinen yhdistyneen Posti- ja lennätinlaitoksen toimipiste.⁴⁹ Postihallitus vaihtoi nimensä Posti- ja lennätinlaitokseksi kesäkuussa 1927.⁵⁰

Kesäkuun lopussa Rovaniemi-lehti uutisoi Petsamon-liikenteen alkaneen pysyvästi. Edellisenä vuonna liikennettä Rovaniemen ja Petsamon välillä oli järjestetty vain kerran viikossa. Postilaitoksen edustajat Wienola ja Mustue olivat artikkelin mukaan olleet Petsamon-vierailullaan tekemiinsä havaintoihin varsin tyytyväisiä ja täten päättäneet avata reitin myös toiselle linjurille. Tiistaisin ja lauantaisin tulisi linja-auto lähtemään Rovaniemeltä Nautsiin, josta matka jatkuisi edelleen moottoriveneellä eteenpäin. Matkan kokonaiskestoksi lehti ilmoitti vajaat neljä päivää. Moottoriveneiden ja rajavartioston höyrylaiva Suomen merkitys Petsamon-matkailulle oli tuolloin vielä merkittävä.⁵¹

Heinäkuussa Liitto uutisoi Taivalkosken tienoilla sattuneesta onnettomuudesta, jossa oli osallisena kaksi linja-autoa. Kuusamosta palaamassa ollut oululainen autonkuljettaja pysäytti linjurinsa tielle, kun näki vastakkaisesta suunnasta tulevan postilinja-auton huristavan hurjaa vauhtia alamäkeä alas kohti hänen linjuriaan. Uutisen mukaan yhteentörmäys oli ollut lähellä, mutta viime hetkellä postiauton kuljettaja onnistunut väistämään toista linja-autoa oikealle louhikkoon, jonne se oli pudonnut katolle. Lehden tietojen mukaan onnettomuudessa ei kuitenkaan kukaan saanut surmaansa, ja loukkaantuneetkin selvisivät suhteellisen lievin vammoin. Myös postilinja-auto saatiin uudestaan tielle ja se pääsi jatkamaan matkaansa, vaikka katto olikin ottanut osua.⁵²

⁴⁹ *Kaiku* 23.6.1923.

⁵⁰ Nurmio 1938, 390.

⁵¹ *Rovaniemi* 26.6.1923.

⁵² *Liitto* 24.7.1923.

Onnettomuuksia postilinja-autoille sattui kuitenkin suhteellisen vähän olemattomista turvallisuustekijöistä huolimatta. Paljon todennäköisempää olikin, että matka keskeytyi moottorivikaan tai renkaiden rikkoutumiseen. Aikalaislehdistö vaikuttikin uutisoivan postilinja-autoja kohdanneista vioista ja onnettomuuksista sangen ripeästi ja täsmällisesti, vaikka tuohon aikaan linjareille sattui yleisestikin paljon enemmän epäonnenpotkuja kuin nykyisille linja-autoille. On kuitenkin syytä muistaa, että kyseiset autot kuljettivat myös postia, joten sanomalehdet tekivät oikein tiedottaessaan tapahtumista sellaisia lukijoita, jotka odottivat vaikkapa pakettia saapuvaksi. Onnettomuuden kohdatessa osa postilinja-autojen kuormasta saattoi tuhoutua kokonaan tai vaurioitua niin pahoin, ettei vastaanottajan nimestä saatu enää selvää.

4. Sanomalehdet postiautoliikenteen puolella

Loppukesästä 1923 pohjoissuomalaisessa lehdistössä uutisoitiin tarkastelujaksolla selvästi eniten mielipiteitä kirvoittaneesta asiasta. 24. elokuuta Pohjolan Sanomat informoi etusivullaan lukijoitaan muuttuneista postilinja-autoliikenteen aikatauluista. Suurin muutos tuli ilmi jo ingressissä: *Postihallitus määrännyt postiautoliikenteen Kemijärven linjalla lopetettavaksi*. Muutoksen ilmoitettiin tulevan voimaan syyskuun ensimmäisenä päivänä, josta alkaen postia tultiin kuljettamaan reitillä hevoskärryillä. Lehti kuvaili muutosta taantumukseksi ja tiedusteli Lapin piirin postitarkastajalta kommenttia asiaan. Tämän mukaan linja tuotti postilaitokselle tappiota. Hän kuitenkin huomautti, että vastusti yksityishenkilönä lakkautuspäätöstä ja ehdottikin matkalippuhintojen alentamista, jotta matkustajat olisivat valinneet postilinja-auton yksityisten kuljetusyritysten sijaan. Artikkelissa mainittiin, että yksityisyrittäjien kyyti saattoi olla jopa 25 % valtion postiautoa halvempi tapa matkustaa alueella.⁵³

Asian käsittely jatkui lehdessä kolme päivää myöhemmin, kun nimetön kirjoittaja toi mielipiteitään linjan lakkauttamisesta ilmi. Hän aloitti kehumalla liikenteen toimivuutta kesäaikaan ja antamalla kiitoksen valtiovalle, jonka uskoi haluavan huolehtia Lapin pitämisestä asuinkelpoisena. Hän kuitenkin moitti rankalla kädellä Postihallituksen päätöstä lakkauttaa Rovaniemen–Kemijärven linja. Kirjoittaja tiivisti aikaisemmin samaisessa lehdessä julkaistun postitarkastajan haastattelun tuodessaan esiin tarkastajan kertomia syitä lakkautuspäätökselle. Kirjoittajan mielestä oli ymmärrettävää, että asiakas valitsee mieluummin edullisemmän vaihtoehdon, mutta samalla hän totesi, että valtion täytyy hoitaa liiketoimintaa siellä missä yksityiset linja-autotkin liikkuvat. Hän ihmetteli, miksi yksityiset kuljetusyritykset saattoivat tehdä voittoa 75 markan matkalipuilla, mutta valtio teki tappiota vaatiessaan samasta piletistä 100 markkaa. Kirjoittaja olisi halunnut Postihallituksen kuuntelevan Lapin piirin postitarkastajan henkilökohtaista näkemystä, jossa tämä puolsi linjaliikenteen jatkamista Kemijärvellä. ”Toisin sanoen postitarkastaja on asettunut sille terveelle kannalle, että valtion on kyettävä kilpailemaan yksityisten kanssa”, kirjoittaja totesi. Hän myös vertasi postilinja-autoliikennettä rataliikenteeseen ja toi esiin senkin seikan, ettei tappiota tekeviä rataosuuksia lakkauteta, vaan niitä rahoitetaan voittoa tekevien osuuksien matkalipuista

⁵³ PS 24.8.1923.

saaduista voitoista. Mielipidekirjoituksensa lopussa kirjoittaja totesi päätöksen olleen ”taka-askel ja vähemmän harkittu toimenpide --” ja toivoi Postihallituksen avaavan uusia linjoja seuraavan kesän aikana.⁵⁴

Vastustuksen voi todeta kantaneen hedelmää, sillä Kaiku uutisoi syyskuun ensimmäisenä päivänä Postihallituksen peruneen Kemijärven-linjan lakkauttamispäätöksensä.⁵⁵ Lisäksi se ilmoitti alentaneensa matkalipun hintaa puoleen, eli sadasta markasta viiteenkymmeneen markkaan. Aikataulujen mainittiin säilyvän ennallaan. Viisi päivää myöhemmin Pohjolan Sanomat uutisoi Rovaniemeltä Kemijärvelle suuntaavien postilinja-autojen olleen ääriään myöten täynnä. Artikkelin kirjoittaja totesi, että matkustajat käyttävät mielellään postilaitoksen autoja niiden ollessa varmoja ja säännöllisesti liikennöiviä.⁵⁶

Lehdet harjoittivat parhaansa mukaan myös tutkivaa journalismia kysymällä postilaitoksen edustajilta lukijoiden kannalta oleellista tietoa muun muassa aikatauluista ja uusista reittisuunnitelmista. 13. lokakuuta 1923 Pohjolan Sanomat kirjoitti artikkelissaan kysyneensä Rovaniemen postikonttorista, miten postinkuljetus onnistuu pohjoisempiin kuntiin. Konttorin edustaja kertoi, että Ivaloon päin liikenne vielä sujuu, mutta muualle liikennöiminen on haastavampaa teiden surkean kunnon takia. Kemijärvelle kulkevan vuoron kerrottiin lopettavan toimintansa talven ajaksi heti seuraavana sunnuntaina. Yhtenä syynä mainittiin olevan autojen vaikeudet pysyä aikatauluissaan. Toimittajan kysyessä postipiirin suunnitelmista talviliikenteen hoitoa kohtaan, vastasi postikonttorin edustaja seuraavasti:

*Hevosilla! Eivät ne traktorit täällä menesty, siksi paljon on lunta. Kokeilihan se postihallituskin siinä määrin traktoreilla, että tiedetään olevan haaveilua ajatuksen traktoriliikenteen ylläpitämisestä talvisaikaan Peräpohjolassa.*⁵⁷

Postiautot saivat osakseen myös sankarimaista kiitosta Kaiku-lehdessä lokakuun puolivälissä, jolloin lehti uutisoi Kuusamoaa piinaavasta viljapulasta ja ovella kolkuttavasta nälänhädästä.⁵⁸ Viljan kuljettaminen etelämpää oli tiestön surkean kunnon takia lähinnä vankkarakenteisten postilinja-

⁵⁴ PS 27.8.1923.

⁵⁵ Kaiku 1.9.1923.

⁵⁶ PS 6.9.1923.

⁵⁷ PS 13.10.1923.

⁵⁸ Kaiku 16.10.1923.

autojen varassa. Yksityiset kuljetusyrittäjät pelkäsivät autojensa kunnan puolesta, eivätkä siksi uskaltaneet ottaa riskiä edes pienempää kuormaa kuljettaen. Lehden tietojen mukaan postiautot olivat kuitenkin onnistuneet kuljettamaan kuusamolaisille noin tuhat kilogrammaa viljaa jokaisella varsinaisella vuorolla. Lisäksi postiautoilla oli tehty yksi täysin ylimääräinen viljankuljetusmatka, jolla saatiin vietyä Kuusamoon peräti 2000 kilogramman viljalasti. Myös Liitto kertoi 28.10. postilinja-autojen kuljettavan viljaa Kuusamoon ”niin paljon kuin kerkiävät”.⁵⁹

Lehdistö muisti säännöllisin väliajoin mainita, miten kannattavaa linjaliikennöinti Postihallitukselle oli. Marraskuussa Liitto raportoi kuluneen kauden postiautoliikenteestä varsin suotuisasti. Ingressissä toimittaja totesi, että ”*kuluneen ajokauden tulokset osoittavat sen erinomaisesti vastaavan tarkoitustaan*”. Kannattavimmiksi linjoiksi kerrottiin Oulun–Kuusamon linja sekä kaikki Rovaniemeltä lähtevät linjat. Lehden tietojen mukaan Oulun–Pudasjärven linja oli yhä kirjoitushetkellä toiminnassa, vaikka virallinen ajokausi päättyi marraskuun ensimmäisenä päivänä. Artikkelissa kerrottiin, että Pohjois-Suomessa postilinja-autoja on vuoden 1923 ajokaudella ollut 13 kappaletta, ja niistä neljä on sijainnut Oulussa, kuusi Rovaniemellä ja kolme Torniossa. Lehti antoi kiitosta Postihallituksen päätökselle tilata kalliimpia autoja, sillä ne olivat osoittautuneet lehden mielestä suhteellisen hyväkuntoisiksi ja luotettaviksi. Myös renkaiden laatua keuhuttiin, sillä ne olivat kestäneet huonokuntoisilla teillä keskimäärin yhden ajokauden. Linjojen kannattavuutta esiteltiin myös lukuina: esimerkiksi Oulun ja Kuusamon välisen linjan tulot ajokaudella 1923 olivat 332 435 markkaa ja menot puolestaan 328 045 mk. Voittoa Postihallitus teki siis reilut neljätuhatta markkaa. Tornion–Muonion linja oli ainoa, joka tuotti tappiota (n. 14 000 mk). Kokonaisuutena lehden linja postiautoliikennettä kohtaan oli varsin myönteinen.⁶⁰

Marraskuun lopulla Liitto haastatteli insinööri M. Laitista koskien Kuusamon-tien parannuksia. Valtio oli myöntänyt tien korjaukseen 730 000 markan kokonaisbudjetin, joskin 130 000 markkaa tuli jälkikäteen ns. hätäapurahana. Budjettia pidettiin kuitenkin alimitoitettuna, ja sen kerrottiin riittävän lähinnä Oulun ja Pudasjärven välisen osuuden perusparannuksiin. Tuolloin kyseisen välin pituus oli lehtitietojen mukaan 240 kilometriä nykyisen n. 90 kilometrin sijaan.⁶¹ Toimittajan tiedustellessa syitä tien normaaliakin huonompaan kuntoon insinööri Laitinen arveli negatiivisen

⁵⁹ Liitto 28.10.1923.

⁶⁰ Liitto 18.11.1923.

⁶¹ Google Maps, etäisyys tarkastettu 23.5.2021.

kehityksen johtuneen pääasiassa kuluneen kesän runsaslukuisista sateista sekä kuorma-autoista ja postilinja-autoista, jotka ajoivat reitillä olosuhteisiin nähden liian kovalla nopeudella.⁶²

⁶² *Liitto* 23.11.1923

Loppulause

Tutkimukseni aikalaislehdistön suhtautumisesta postilinja-autoliikenteen aloittamiseen 1920-luvun alussa toi esiin mielenkiintoisia näkökulmia. Alkuperäislähteitä ja tutkimuskirjallisuutta tutkiessa selvisi, että postilinja-autoliikenteen aloittaminen nimenomaan Lapissa johtui useasta seikasta. Pohjolan postitarkastajien mielestä linja-autoliikenne olisi parantanut postin kulkua ja sen toimittamista Lapin haja-asutusalueilla. Petsamon liittäminen osaksi Suomea toi Postihallitukselle paineita riittävän hyvän kulkuyhteyden luomiseen kyseisen alueen ja muun Suomen välille. Postilinja-autojen laskettiin myös tulevan hevuskuljetuksia edullisemmaksi. Koska jo aiemmin kaavailtua rautatietä ei vielä tuolloin oltu yletetty Lappiin, pidettiin valtion järjestämää matkustajaliikennettä mainiona ajatuksena. Lisäksi matkalipputulosten laskettiin kattavan ison osan autoliikenteen kuluista, ja monella reitillä Postihallitus jäi voiton puolelle.

Lehdistön voidaan todeta kirjoittaneen postiautoliikennettä koskevista asioista neutraalisti, ellei peräti varovaisen positiivisesti. Aikalaislehdistö ei ottanut aiheeseen kriittistä kantaa esimerkiksi pääkirjoitusten muodossa, vaikka postilinja-autoliikenne oli ilmiönä uusi ja monelta osin tuntematon. Ei olisi ollut täysin aiheetonta epäillä linjaliikenteen toimivuutta Lapin harvoilla ja huonokuntoisilla teillä. Sen sijaan aihe oli niin mielenkiintoinen, että ensimmäisestä koeajosta toukokuussa 1921 tehtiin peräti raportti suureen sanomalehteen. Useaan otteeseen lukijoille raportoitiin myös postilinjaliikennettä suunnittelevien ja siitä vastaavien tahojen julkaisemista ehdotuksista muun muassa suunniteltuihin reitteihin ja budjettien kaavailuihin liittyen. Yleisesti ottaen uutisointi on ollut informatiivista ja faktoihin perustuvaa. Lehdet painattivat sivuilleen niin valtion kuin yksityisten kuljetustyritysten linja-autojen aikatauluja ja tiedottivat muutoksista aikatauluihin. Lukijoille tiedotettiin myös, mikäli jokin linja oli syystä tai toisesta lopetettu. Tyypillisimpiä uutisoinnin aiheita olivat haastavat talviolosuhteet, teiden huono kunto ja uusien linjojen avaaminen. Huomionarvoinen seikka oli, että Oulun seudulla ilmestytvä sanomalehti Kaleva ei noteerannut postilinja-autoja juuri ollenkaan tarkastelemallani ajanjaksolla.

Erityistä lisäarvoa tutkimukselle toivat tavallisten ihmisten mielipiteet ja havainnot, joita he kirjoittivat lehtien yleisönosastoille. Myös he antoivat pääasiassa positiivista palautetta valtion postilinjoille. Aikalaislehdistö ei kuitenkaan sensuroinut eriäviä mielipiteitä, joita yleisönosastokirjoituksissa riitti jonkin verran. Suurimpana kritiikin aiheena oli vuodesta toiseen tiestön huono kunto.

Kirjoituksia, joista paistoi selkeästi läpi kirjoittajan henkilökohtaiset näkemykset, oli usein vaikea lokeroita. 1920-luvulla sanomalehdistö ei harjoittanut nykyisenkaltaisten kolumnien kirjoittelua, eikä pääkirjoituksia otsikoitu asianmukaisesti. Osa lehdistä erotti selvästi lukijoiden kirjoittamat mielipidekirjoitukset ja pakinat muusta sisällöstä, mutta aineiston analysointi vaikeutui hieman edellä mainituista seikoista johtuen.

Vaikka tarkastelemani ajankohdan linja-autoliikenne on ollut sangen alkeellista ja epämukavaa, ovat aikalaiset olleet valmiita antamaan anteeksi pomppuisen kyydin, rengasrikot tai satunnaiset metsähallituksen puolelle suistumiset. Sata vuotta sitten autokyyti oli harvinaista ja ennen kaikkea nopeaa verrattuna hevoskyytiin tai jaloin patikointiin, mihin suurin osa erityisesti pohjoisen asukkaista oli tottunut. Kun matkaan oli aiemmin kulunut päivä tai pari, saattoi automobiilin kyydissä päästä samaan määränpäähän muutamassa tunnissa. Auto oli vielä 1920-luvun alun Suomessa verrattain uusi ja harvinainen ilmestys, ja lehdetkin kutsuivat niitä traktorien ohessa 'mekaanisiksi apuvälineiksi'. Lehdistö oli kuitenkin valveutunut autojen tuomista mahdollisuuksista, mikä on todennäköisesti vaikuttanut sen varovaisen positiiviseen suhtautumiseen postilinja-autoja kohtaan.

Postilinja-autoliikenne on tutkimuskohteena sivistävä ja mielenkiintoinen. Jatkotutkimuksella voitaisiin selvittää esimerkiksi Suomen postilinja-autoliikenteen lopettamiseen johtaneita syitä. Sitä voitaisiin myös vertailla esimerkiksi muiden Pohjoismaiden tapoihin järjestää vastaava palvelu.

Lähteet ja kirjallisuusluettelo

I SANOMALEHDET

Pohjolan Sanomat 1921–1923
Pohjan Kansa 10.6.1922
Kaiku 1921–1923
Liitto 1921–1923
Etelä-Suomen Sanomat 18.8.1921
Kauppalehti 11.5.1921
Uusi Aura 14.7.1921
Aamulehti 4.6.1921
Rovaniemi 1922–1923

II TUTKIMUSKIRJALLISUUS

Korkeakangas, Ahto-Kustaa 1991: *Kuljetus on kulttuuria. Postilinja-autoliikennettä 70 vuotta.*
Offset-Koppinen, Helsinki.

Nurmio, Yrjö 1938: *Suomen postilaitos vuosina 1638–1938.* Valtioneuvoston kirjapaino, Helsinki.

Pietiäinen, Jukka-Pekka 1988: *Suomen postin historia 2.* Valtion painatuskeskus, Helsinki.

Pyökkänen, Ali & Taskila, Erkki 1999: *Turjanmeren maa. Petsamon historia 1920–1944.* Gummerus
Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

III Internet-lähteet

Raito

Katajamäki, Johanna 2009: Lapin postilinja-autoliikenteen värikkäät vuosikymmenet.

<https://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=08e02889-a566-4297-b244-662a38b51608>