

Katsaus ajoneuvohistoriaan Suomessa 1922-1944

Itsenäistymistä ja sisällissotaa seurannut neljännesvuosisadan ajanjakso mullisti monin tavoin suomalaista liikennettä. Olosuhteiden normalisoituminen ja yleinen maailmansodan jälkeinen taloudellinen nousukausi näkyivät Suomessakin, vaikka yhteiskunnallisesti Suomi olikin vielä maatalousmaa.¹ 1920-luvulla Suomen autokanta oli länsimaiden yleiseen tasoon nähden vähäinen.² Liikenne koki suuren murroksen moottoriajoneuvojen vähitellen syrjäyttäessä hevoskyydit ensin henkilö- ja vuosikymmenen lopussa tavaraliikenteessäkin.³ Raskas kuljetusverkko kuitenkin rajoittui edelleen 1800-luvun loppupuolelta alkaneen tavan mukaisesti rautateille ja vesiväylille siellä, missä näitä voitiin hyödyntää.⁴ Vähitellen auton hankinta tuli keskiluokankin ulottuville.⁵ Yhdysvalloista lähtenyt suuri lama syksyllä 1929 pysäytti kiivaasti kasvaneen auto- ja moottoripyöräkaupan Suomessakin. 1930-luvun puolivälissä alkoi uusi nopean kasvun aika, joka katkesi toisen maailmansodan syttymiseen 1939. Poikkeusolot jatkuivat säännöstelyn puitteissa koko 1940-luvun.

Itsenäisen Suomen autoistuminen

Pian itsenäistymisen jälkeen alkoi kansallisen lainsäädännön kehittyminen. Moottoroidun liikenteen kannalta tärkeimpiä säännöksiä olivat vuoden 1918 tielain myötä maanteiden siirtyminen valtion vastuulle, sekä alkuvuodesta 1919 annettu liikenneasetus, jossa määritettiin mm. väistämisvelvollisuus.⁶ Moottoriajoneuvojen rekisteröinnistä ja katsastuksesta annettiin ohjeet vuonna 1922. Rekisteriin määrättiin vietäväksi omistajan tiedot, moottorin koko- ja tehotiedot, rengaskoko ja henkilöluku. Samana vuonna annettiin asetus automobiili liikenteestä. Tällä moottoriliikenneasetuksella ohjeistettiin katsastaminen ja rekisteröiminen, automobiiliin ja moottoripyörän käytöstä, ammattiliikenteestä ja ulkomaisten autojen liikennöinnistä Suomessa sekä ajokortista.⁷ Automobiiliasetuksen myötä moottoriajoneuvoista alettiin pitää rekisteriä läänikohtaisesti. Asetus koski vain moottoriajoneuvoja, joten polkupyöriä ei viety rekisteriin; niistä pidettiin kuitenkin vaihtelevasti yllä kaupunkikohtaisia rekisterejä.⁸

Ajoneuvojen tuonti vaihteli 1920-luvun kuluessa huomattavasti. Autoja tuotiin vuosikymmenen taitteessa pääasiassa Euroopasta ja erityisesti Saksasta, kuten autonomian aikakin.⁹ Määrällisesti uusien autojen myynti oli käytössä olleiden tullitilastojen nojalla alimmillaan vuonna 1922, jolloin tuotiin 360 autoa. Seuraavana vuonna tuonti nousi 1 309:n.¹⁰ Pääosa tuoduista henkilö-, kuorma- ja myös linja-autoista oli amerikkalaisia edullisempia merkkejä Ford ja Chevrolet.¹¹ Henkilöautojen osalta vuoden 1926 rekisteröintitilastoissa kahden valtamarkin jälkeen kolmantena oli Fiat. Yli kahden sadan auton kanta oli

¹ Moisala 1983, 64.

² Kosma 2009, 43.

³ Levä 1992, 78.

⁴ Mauranen 2001, 47.

⁵ Kosma 2009, 51.

⁶ Moisala 1983, 64 ja 68.

⁷ Moisala 1983, 69-70.

⁸ Harjunpää 1992, 109.

⁹ Kosma 2009, 51.

¹⁰ Moisala 1983, 120.

¹¹ Kosma 2009, 47 ja 53 sekä Levä 1992, 36.

Buickilla ja Rugbyllä. Näitä seurasivat Benz, Opel, Citroën, Chrysler, Durant, Essex, Gray, Oldsmobile, Oakland, Overland ja Studebaker. Kuvaavaa on, että tuolloin tilastoiduilla 120 eurooppalaisella automerkillä oli maassamme vain 15 % osuus rekisterissä.¹²

Autoja markkinoitiin näkyvästi. Jo 1920 ensimmäisillä Suomen messuilla oli nähtävillä runsaasti henkilö- ja kuorma-autoja sekä moottoripyöriä.¹³ Autokauppiat järjestäytyivät ja pitivät vuosittain valtakunnallisen autonäyttelyn Helsingissä vuodesta 1926 lähtien. Autotuonti kiihtyi lähes koko 1920-luvun. Läänikohtaisten rekisterien perustamisen jälkeen rekisterissä olevien moottoriajoneuvojen määrä nousi vuoden 1922 yhteensä 1754:stä vuoden 1928 lukuun 21 190:een.¹⁴ Tuonnin huippu saavutettiin vuonna 1928, jolloin maahan tuotiin 9 555 uutta autoa.¹⁵ Moottoriajoneuvojen käyttöä rajoitti pitkään merkittävästi tiestön kunto ja talvikunnossapidon puute. Tieverkko ei vielä 1920-luvulla kattanut koko maata. Valtatiet määriteltiin vuonna 1926 suurimpien kaupunkien väliseksi teiksi, eikä koko maan kattavaan valtatieverkkoon vielä pyritty. Tieverkon kehittämistä alettiin ajaa toden teolla 1930-luvun alun lamakaudella, osittain työllisyystöinä.¹⁶ Talviautoilu alkoi lisääntyä,¹⁷ kun teiden talvikunnossapito koneellistumisen myötä yleistyi 1930-luvun kuluessa.¹⁸

Autourheilu näkyy myös suomalaisessa ajoneuvohistoriassa 1920-luvulta asti. Suomen Automobiili Klubi ja suojeluskuntalaiset järjestivät ensimmäiset maantiekilpailut. Hangon ajot ajettiin jo vuonna 1921 Helsingin, Hämeenlinnan, Porin ja Turun kautta Hankoon. Pian, 1923, kilpailtiin jo kansainvälisesti reitillä Helsinki-Tornio-Tukholma.¹⁹

Linja-autoliikenne

Kaupankäynnin kasvusta huolimatta auton tai moottoripyörän omistaminen oli 1920-luvulla harvinaista. Linja-autoliikenteen synty Suomessa oli hitaampaa kuin monessa muussa Länsi-Euroopan maassa,²⁰ mutta silti ylivoimaisesti suurin osa moottoroidusta henkilöliikenteestä tapahtui ammattikuljettajan kyydissä.²¹ 1920-luvun kuluessa reittiliikenne alkoi vakiintua, ja esimerkiksi vuonna 1922 liikennöityjä linjoja oli maassamme jo yli 90.²² Linja-auton käsite oli vielä vaihteleva, ja tuossa vaiheessa tyyppillinen linja-auto oli yleensä Ford- tai Chevrolet -alustainen kevyt, noin tonnin kantavuudella varustettu ja sivuiltaan avoin ns. ”hurstibussi”.²³ Auton katetulla lavalla oli pitkittäiset tai poikittaiset penkit ja korin sivut saatettiin peittää rullattavilla kangasseinillä. Varsinkin maaseudulla linja- ja kuorma-auton raja oli siten hyvin häilyvä, koska

¹² Kosma 2009, 52-53.

¹³ Karusuo 2004, 187-188.

¹⁴ Levä 1992, 35.

¹⁵ Moisala 1983, 120.

¹⁶ Antila 1992, 6.

¹⁷ Aitamäki 1977, 51.

¹⁸ Levä 1992, 100-101.

¹⁹ Kaarna 1989, 95.

²⁰ Levä 1992, 70.

²¹ Mauranen 2006, 23.

²² Mäkinen 2018, 33.

²³ Viitaniemi 2005, 35.

samoilla autoilla täytettiin maitse tapahtuva henkilö- ja tavaraliikenne; oli siis perusteltua puhua seka-autoista.²⁴

Linja-auton rakenne määritettiin lainsäädännössä asetuksella ensimmäisen kerran vuonna 1926, jolloin matkustajamääräksi säädettiin vähintään 7. Samaan aikaan asetetut tekniset viranomaisvaatimukset ohjasivat linja-autojen kokoa suuremmaksi ja kevyet ”hurstibussit” käytännössä kiellettiin.²⁵ Vuosikymmenen loppupuolella alustat olivat edelleen useimmiten amerikkalaisia, mutta aiempaa raskaampia ja niiden päälle rakennettiin umpinaiset teräskorit.²⁶

Linja-autoliikenne oli synnyttämässä kokonaan uudenlaista liikkumista, koska se palveli niitä käyttäjiä, joiden aiempi liikkumistapa oli jalkapatikka tai polkupyörä.²⁷ Näin ollen linja-autoliikenne epäilemättä tuki yhteiskunnallisia liikkuvuuteen liittyviä muutoksia. Vuoteen 1928 mennessä linja-autojen määrä ylitti 1300. Samaan aikaan kuitenkin henkilö- ja kuorma-autojen määrän kasvu oli moninkertainen.²⁸ Linja-autoliikenne kuitenkin oli kasvanut kilpailijaksi kaukoliikenteen muille liikennemuodoille ja muodosti oman kasvavan paikallisliikenteen muodon. Linja-autoilla oli myös suuri vaikutus kotimaisen matkailun laajenemiseen.²⁹

Vuokra-autot

Ensimmäistä maailmansotaa edeltävänä aikana vuokra-autolla ajelu oli monesti rinnastettavissa huvitteluun, mutta autojen määrän kasvun myötä vuokra-autosta, ”pirssistä” alkoi 1920-luvun alusta lähtien kehittyä sellainen liikennemuoto, jollaiseksi taksiautoilu nykyäänkin ymmärretään. Keskeisiä tunnusmerkkejä kehitykselle olivat vuosikymmenen alusta käyttöön tulleet taksamittarit³⁰ sekä vuodesta 1922 lähtien elinkeinoilmoituksen lisäksi vaadittu liikennelupa.³¹ Vuokra-autoilun sääntely tuli tarpeeseen, sillä 1923 jälkeen taloudellinen kasvu ja autojen tuonnin valtava kasvu johtivat pian epäterveeseen kilpailuun.³² Alalle ryhtymisen vapaus, autojen saatavuus sekä autokaupan kilpailu johtivat ylitarjontaan, jolloin vuosikymmenen loppupuolella koko maassa pirssikäytössä oli yli viidennes henkilöautoista ja esim. Helsingissä liki puolet.³³

Kilpailun järjeistämiseksi myös matkojen hintoja pyrittiin sääntelemään ja yhdenmukaistamaan. Paikalliset pirssiyhdistykset alkoivat vakioimaan hintoja luokittelemalla autoja 2-3 luokkaan. Vuoteen 1926 mennessä vuokra-autoilijat olivat järjestäytyneet suurimmissa kaupungeissa ja tällöin perustettiin valtakunnallinen Suomen Autoilijaliitto³⁴. Vuokra-autot, eli ”pirssit” jaettiin virallisesti vuodesta 1926 lähtien neljään luokkaan. Luokittelun perusteena oli auton koko ja varustelu, jotka laskivat ensimmäisestä luokasta alaspäin mentäessä, samoin kuin matkan hinta.³⁵ Yleensä autot jakautuivat kuitenkin I ja II luokkaan. Vuokra-autot

²⁴ Köhler 1996, 80.

²⁵ Kosma 2009, 47.

²⁶ Viitaniemi 1978, 175.

²⁷ Mauranen 2001, 47.

²⁸ Mäkinen 2018, 34.

²⁹ Mauranen 2001, 52-53.

³⁰ Joissakin kaupungeissa, kuten Helsingissä taksamittarit olivat tulleet käyttöön jo vuonna 1910. Helsingissä mittari oli pakollinen jo 1911. 1920-luvun alussa taksimittareita oli kuitenkin vaikea saada Suomessa. Mauranen 1995, 104.

³¹ Levä 1992, 74.

³² Mauranen 2006, 23.

³³ Mauranen 2001, 50.

³⁴ Kare 1974, 79.

³⁵ Levä 1992, 75.

edustivat aikakauden tyypillisimpiä automalleja ja olivat siten yleensä amerikkalaisia. Useimmat pirsseistä olivat muutenkin yleisimpiä II luokan Fordeja ja Chevroleteja. Ensimmäisessä luokassa käytettiin jopa Buickin kaltaisia kalliita merkkejä³⁶.

Tavaraliikenne

Tavaran kuljetus kuorma-autoilla kehittyi Suomessa hitaasti, kuten moottoriliikenne muutenkin.³⁷ Tähän oli suuresti syynä toisaalta varhaisten kuorma-autojen tekninen heikkous ja toisaalta katu- ja tieverkon heikko kantokyky, erityisesti umpikumipyörin varustetuille autoille.³⁸ Harvat kuorma-autot olivat olleet usein hyvin paikallisessa käytössä esimerkiksi tehtailla, sahoilla, maataloudessa tai osuuskaupalla.³⁹ Autojen tuonnin nopea kasvu vuodesta 1923 lähtien näkyi rekisterissä olevien kuorma-autojen määrässä, joka kasvoi vuoden 1923 1240:stä viidessä vuodessa lähes 8900:een.⁴⁰

1920-luvun taitteessa kuorma-autojen kantavuus oli tyypillisesti 1,5 - 3 tonnia ja omamassa 2,5 - 5 tonnia. ja autoista suuri osa oli varustettu umpikumipyörin. Suurempien kuorma-autojen tuontia esti erityisesti tiestön huono kantavuus. Kuten ennen maailmansotaa, yleisimmät kuorma-automerkit meillä olivat eurooppalaisia ja erityisesti saksalaisia: Benz, Daimler, Mannesmann-Mulag, M.A.N., Presto, Opel ja Vomag sekä Fiat. Nousukauden alettua markkinat valtasivat amerikkalaiset kevyet, 1-1½ tonnin kuorma-autot, joiden yleistymiseen ohjasivat erityisesti teille vuonna 1923 säädetyt teiden painorajoitukset sekä myöhemmin 1920-luvulla auton kokonaispainosta riippuvaiset nopeusrajoitukset, jotka olivat ilmakumirenkain varustetuilla autoilla umpirenkaallisia korkeammat.⁴¹ Kevyempien kuorma-autojen myyntiä edistivät myös kaupalliset syyt ja niiden alhaisempi hinta.⁴² Merkkikirjoa kuvaa hyvin vuoden 1925 rekisterissä olleet 30 eri kuorma-automerkkiä, joista ryhmään ”muut” kuului 8.⁴³ Markkinoita hallinneen Fordin maahantuoja toimi Korpivaara & Halla O.Y. vuosina 1921-1925. Jakson päättyessä Fordin osuus Suomen kuorma-autokannasta oli 67 % (2 945 kappaletta). Fordin perustettua Suomeen oman yhtiönsä 1926, oli sen myynti 871 uutta TT-mallin kuorma-autoa.⁴⁴ Vuosikymmenen loppupuolella T-Ford menetti vanhanaikaisuutensa myötä markkinaosuuksiaan.⁴⁵

Vuosikymmenen lopulla kuorma-auton kokonaispaino oli keskimäärin viisi tonnia⁴⁶ ja tärkeitä uusia merkkejä markkinoillamme olivat Brockway, Reo, Graham ja International. Kuorma-autolla kuljetettiin tyypillisesti kappaletavaraa, polttopuita, maitoa ja vähitellen myös raakapuuta.⁴⁷ Kantavuuden kasvaessa taka-akselilla siirryttiin paripyöriin ja 1920-luvun loppupuolella vähitellen telin käyttöön. Myös perävaunut yleistyivät 1920-luvun kuluessa. Päättyyppinä oli puoliperävaunu, varsinkin puutavaran ajossa, mutta myös keskiakselisia

³⁶ Kare 1974, 75 ja Mauranen 2006, 23.

³⁷ Bergholm 2001, 68.

³⁸ Kosma 2009, 48-49.

³⁹ Aitamäki 1977, 53.

⁴⁰ Aitamäki 1977, 55.

⁴¹ Mäkipirtti 2006, 24.

⁴² Kosma 2009, 49 ja Blomberg 1996, 53.

⁴³ Blomberg 1996, 55.

⁴⁴ Blomberg 1996, 54-55.

⁴⁵ Köhler 1996, 81.

⁴⁶ Levä 1992, 77.

⁴⁷ Mauranen 2001, 54.

vaunuja käytettiin. Täysperävaunuja ei tavarankuljetukseen käytetty, vaan varsinaiset perävaunut olivat lähinnä parakki- tai lavettikäyttöön rakennettuja.⁴⁸

Moottoripyöriäkin tuotiin

Moottoripyörien tuonti kasvoi autojen rinnalla. Vuonna 1922 rekisterissä oli vain 837 moottoripyörää, mutta viisi vuotta myöhemmin määrä oli noussut noin 4300 rekisteröityyn moottoripyörään. Itsenäistymisen jälkeisenä aikana moottoripyörä osoittautui suomalaisittain suotuisaksi ajoneuvoksi sää-, tie- ja taloudellisten olosuhteiden kannalta. Moottoripyörien tekniikka oli 1920-luvulla kehittynyt jo kohtuullisen luotettavaksi ja vaivattomaksi.⁴⁹ Moottoripyörien käyttäjät jakautuivat julkisiin (viranomaiset ja yritykset) ja yksityisiin. Itsenäistyneen Suomen puolustusvoimat ja rajavartiolaitos kuuluivat varhaisiin moottoripyörien käyttäjiin, hankkien 1920-luvun kuluessa useita eriä sivuvaunullisia Harley-Davidsonia.⁵⁰ Poliisin moottoripyörähankinnat alkoivat myöhemmin, ja käyttö oli vähäisempää. Helsingin ja Viipurin poliisit saivat käyttöönsä varmuudella sivuvaunullisia Harley-Davidsonia. 1920-luvulla suomalaisille poliisilaitoksille hankittavien pyörien määrät olivat kuitenkin pieniä.⁵¹ Hyvin merkittävä käyttäjäryhmä olivat metsäyhtiöiden puunostajat ja virkailijat, joiden käyttöön suuryritykset ostivat moottoripyöriä.⁵²

1920-luvun alkupuolella isot moottoripyörät olivat yleensä Yhdysvaltalaisia ja Saksasta tuotiin pieniä ja kevyitä pyöriä. Vuonna 1920 Euroopassa myynnissä olleiden moottoripyörien iskutilavuus oli 198 kuutiosenttimetrinä aina 1,2 litraan saakka.⁵³ Pyörissä käytettiin sekä 2- että 4-tahtisia 1-4 sylinterisiä moottoreita. Vuosikymmenen loppupuolella yleistyivät myös englantilaiset, usein iskutilavuudeltaan n. 500 kuutioiset moottoripyörät.⁵⁴ 1920-luvun puolivälin jälkeen Suomessa yleisimmät moottoripyörämerkit olivat Harley-Davidson, Indian, DKW, Radco ja Raleigh. Muita yli sadan rekisteröidyn kappaleen moottoripyörämerkkejä olivat mm. Rudge, Wanderer ja Cleveland. BSA nousi vuosikymmenen lopussa nopeasti rekisteröintimäärissä.⁵⁵ Moottoriurheilu on liittynyt kiinteänä osana moottoroidun liikenteen kehittymiseen. Varhaiset moottoripyöräkilpailut ajettiin Suomessa maaradoilla,⁵⁶ mutta myös kaupunkien välisiä maantieajoja järjestettiin jo 1920-luvulla.⁵⁷ Onnettomuuksia sattui, eikä kuolonuhreiltakaan vältytty.⁵⁸

Traktorit ja työkoneet

1920-luvun alussa Suomessa käytössä olleiden traktorien määrä laskettiin joissakin sadoissa. 1920-luvun kuluessa traktoreiden yleistymisen oli hidasta ja markkinoita valtasivat edullisemman hintaluokan tuontitraktorit, erityisesti Fordson. Kotimaista tuotantoa ollutta Kullervo-traktoria valmistettiin 1920-luvun

⁴⁸ Blomberg 1996, 55.

⁴⁹ Juurikkala 1999, 42.

⁵⁰ Juurikkala 1999, 96.

⁵¹ Juurikkala 1999, 101.

⁵² Juurikkala 1999, 112.

⁵³ Hanfland 1920, 118-120.

⁵⁴ Ruohonen 1992, 45.

⁵⁵ Juurikkala 1999, 39.

⁵⁶ Katajamäki 2010, 15-16 ja Juurikkala 1999, 139.

⁵⁷ Juurikkala 1999, 140.

⁵⁸ <http://www.sci.fi/~sut/joulu2012/mpkuolema.html> 6.11.2018.

kuluessa kolmisen sataa kappaletta. Lama-aikana ja vielä myöhemmin 1930-luvulla myös käytöistä poistetuista autoista rakennetut kotitarvetraktorit olivat yleinen ilmiö.⁵⁹

Tienrakennus ja teiden kunnossapito tapahtui 1920-luvulla pääsääntöisesti käsi- ja hevostyönä.⁶⁰ Tienpitoon käytettyjä lanoja ja kaapimia vedettiin hevosilla tai traktoreilla. Varhaiset moottorikäyttöiset tiehöylät tulivat käyttöön 1920-luvun puolivälin jälkeen, mutta niiden luotettavuus jätti vielä toivomisen varaa.⁶¹ Varsinaisesti koneellistuminen kiihtyi 1930-luvulla. Teiden koneellinen talvikunnossapito oli 1920-luvulla vielä vähäistä. 1930-luvun puolivälin jälkeen tieverkkoa pidettiin ajokelpoisena ympäri vuoden sekä lääninhallitusten, puolustuslaitoksen, postin, VR:n että yksityisten liikennöitsijöiden toimesta.⁶²

Polkupyörät

Itsenäistyneen Suomen polkupyöräkannasta suuri osa oli tuhoutunut tai kadonnut sisällissodassa. Vaikeita aikoja jatkui vielä vuoteen 1921 saakka, ja aiemmin suuressa roolissa ollut pyörien tuonti Saksasta oli pysähtynyt.⁶³ Joka tapauksessa suurin osa Suomen ajoneuvoista oli polkupyöriä, mitä kuvaa hyvin rekisterissä olevien ajoneuvojen vertailu: Pelkästään tuontipyörien määrä vuonna 1922 oli 5 387 kappaletta,⁶⁴ kun samaan aikaan koko moottoriajoneuvorekisterissä oli kaikkiaan yhteensä 1 754 autoa.⁶⁵

Polkupyörien suurin käyttäjäryhmä näyttää olleen työväestö, joka mm. Hämeenlinnassa edusti reilua neljänneistä rekisteröityjen polkupyörien omistajista. Seuraavaksi suurimmat käyttäjäryhmät olivat kauppiaat, yrittäjät ja käsityöläiset reilun 20 %:n osuudella sekä koululaiset ja opiskelijat vajaalla 20 %:n osuudella.⁶⁶ Polkupyörän sosiaalinen merkitys korostui sitä mukaa, kun pyörien suhteellisen hinnan lasku teki pyörän ostaminen mahdolliseksi useimmille työssäkäyville. Polkupyörä osaltaan mahdollisti vilkkaan ja laajenevan sosiaalisen elämän.⁶⁷

Vasta itsenäistyneen Suomen suurin polkupyörien tuontimaa oli ollut Ruotsi, mutta olojen normalisoituessa osien ja raaka-aineiden tuonnin myötä sekä kotimainen tuotanto että valmiista osista kokoonpano alkoivat kiihtyä. Kotimaisen polkupyöräteollisuuden tärkeimmät yritykset olivat vanhastaan tunnetut turkulaiset Rautateollisuus Oy Pyrkijä ja Suomen Polkupyörätehdas sekä Konekauppa (K.E. Merilä) sekä vuodesta 1922 toiminut Turun Pyöräkellari (Tunturi). Myös osavalmistajia oli useampia. Kokoonpanoteollisuuden ja maahantuonnin välinen raja oli osin häilyvä, ja alalle tyypillisesti jälleenmyyjien sekä itsenäisten kauppiaiden käyttämien myyntimerkkien kirjo oli hyvin runsas.⁶⁸ Suuressa osassa kokoonpanotuotantoa käytettiin ruotsalaisia runkoja,⁶⁹ joten pyörät olivat keulamerkkiä lukuun ottamatta toistensa kopioita.

⁵⁹ Ojanen 2001, 8 ja 13-15.

⁶⁰ Hänninen 1992, 17.

⁶¹ Lönnqvist 1992, 21.

⁶² Levä 1992, 100-101.

⁶³ Kuva 1988, 86.

⁶⁴ Kuva 1988, 86.

⁶⁵ Levä 1992, 35.

⁶⁶ Kylliäinen 2013, 13.

⁶⁷ Kuva 1988, 88.

⁶⁸ Kuva 1988, 94-95 ja 98-99.

⁶⁹ Kuva 1988, 105.

Kasvavan moottoriliikenteen vaikutuksia

Kasvavan moottoriliikenteen myötä myös liikennevahingot ja onnettomuudet luonnollisesti lisääntyivät. 1920-luvun kuluessa omaksuttiin Suomessakin lähtökohdaksi, että liikenneonnettomuuksiin saattoi sisältyä rangaistavaa huolimattomuutta tai laiminlyöntiä. Korvausvelvollisuus vahingon kärsineelle osapuolelle oli aiemmin perustunut oikeudenkäyntiin, jolloin syylliseksi todettu maksoi vahingonkorvaukset omista varoistaan. Vuodesta 1921 lähtien Suomessakin tarjottiin moottoriajoneuvoille vahinkovastuuvakuutusta ja pakolliseksi liikennevakuutus tuli vuonna syyskuun alussa 1925.⁷⁰

Autokaupan kasvua 1920 selittää suurelta osin siirtyminen käteiskaupasta luottokauppaan. Vuosikymmenen alussa auton ostaminen oli palkansaajalle vielä käytännössä mahdotonta, mutta talouden käännyttyä nousuun kauppiaat ottivat käyttöön erilaiset maksujärjestelyt. Yksityishenkilöiden vuosina 1927-28 tekemistä autokaupoista 60-75% rahoitettiin luottokaupalla, johon yleensä riitti 1/3 käsiraha, loppuosan saadessa vuoden maksuajan.⁷¹ Osamaksukaupan ohella 1920-luvulla autokauppaa muovanneita ilmiöitä olivat vaihtoautosta annettava hyvitys, autojen umpikorit sekä vuosittain uusiutuvat mallit.⁷² Vuokra-autokäyttöön saatettiin myöntää vielä joustavampia kauppaehtoja, ja auton lisäksi myyjä saattoi järjestää pirsialalle pyrkivälle asiakkaalle pirsipaikan ja virka-asutkin.⁷³ Tämä johti pian alan kannattavuuden romahtamiseen ammattiautoilijoiden määrän ylittäessä kysynnän.

Lama pysäytti moottoriajoneuvojen kaupan

1929 syyskuussa New Yorkin pörssi romahti. Jo tätä ennen autojen tuonti oli Suomessa käännytynyt laskuun, ainakin osittain markkinoiden täytyttyä ja luottokaupan ongelmien vuoksi. Oma erityinen luottokauppaan liittynyt autokauppiaiden ongelma oli kieltolainaikainen pirtun salakuljetus: salakuljetukseen käytetyn auton menettäminen valtiolle oli tullut todennäköisemmäksi lainsäädännön tiukentuessa vuosina 1922 ja 1926. Takavarikoitu auto saattoi osamaksujärjestelyjen vuoksi olla vielä autoliikkeen omistuksessa, eikä rikoksenteikijän itselleen kokonaan maksama.⁷⁴

Pula-aika näkyi autokannan laskuna. Vielä vuonna 1929 Suomessa oli rekisterissä yhteensä 35 030 henkilö-, linja- ja kuorma-autoa. Laman loppuvaiheessa 1933 rekisterisissä olevien autojen määrä oli 30 167 eli käytössä oleva autokanta oli pudonnut lähes 14 %.⁷⁵ Vahvimmin lama-aika näkyi uusien autojen kaupassa. 1932 tuonti putosi alimmilleen, 775:een kappaleeseen, mikä suuruudeltaan vastasi hyvin vuotta 1920.⁷⁶ Autojen hiipunut kysyntä vaikutti myös autoilun verotuottoihin. Vuoden 1929 alussa säädetty autoverolaissa verotus perustui mm. auton painoon ja tehoon, kantavuuteen ja linja-auton matkustajalukuun. Autokannan kehittymiseen vaikutettiin säätämällä umpikumipyöräisille autoille kaksinkertainen vero.⁷⁷

⁷⁰ Mikkonen & Manninen 1992, 106-108.

⁷¹ Kosma 2009, 45.

⁷² Moisala 1983, 61.

⁷³ Mauranen 2001, 50 ja Kosma 2009, 45.

⁷⁴ Moisala 1983, 110.

⁷⁵ Aitamäki 1977, 55.

⁷⁶ Moisala 1983, 120.

⁷⁷ Moisala 1983, 67.

Uuden kasvun 1930-luku

Laman väistyessä autokauppa lähti uuteen nousuun vuodesta 1934 lähtien. Edelleen osamaksukauppa oli keskeinen tekijä autokaupan kiihtymisessä, mutta nyt luottosuhde alkoi muodostua asiakkaan ja pankin välille, jolloin autokaupan riski pieneni.⁷⁸ Autojen tuonti elpyi laman jälkeen ensin kymmentä vuotta aiemmalle tasolle, n. 2 400:n ja saavutti vuosikymmenen loppupuolella jo 8 000 – 9 000 auton vuotuisen tuontimäärän.⁷⁹ Lama oli karsinut niin suomalaisia maahantuojia ja autokauppiaita kuin autojen valmistajia, vähentäen merkkikirjoja. Vaikka edelleen markkinoita hallitsivat amerikkalaiset, halvemman päänsä massavalmistajat, alkoi vuosikymmenen loppupuolella Suomen markkinoille ilmestyä uudelleen myös eurooppalaisia autoja. Osin kyse oli Fordin ja GM:n englantilaisten ja saksalaisten tehtaiden tuotteista, mutta rekisteritilastoissa näkyvämmiin esillä olivat myös muun muassa Citroën, Skoda, Fiat ja harvinaisempina esimerkiksi Adler.⁸⁰ Myös englantilaisia autoja esiteltiin markkinoille, esimerkiksi Morris oli tarjolla Helsingissä kansainvälisessä autonäyttelyssä 1936.⁸¹

Nopeusrajoitukset muuttuivat autojen kehityksen myötä. Moottoriliikenneasetuksen myötä 1922 henkilöautoille oli säädetty nopeusrajoitukseksi 20-45 km/h ja kuorma-autoille 10-30 km/h. Nämä rajoitukset nousivat 1931 henkilöautoilla 45-70 kilometriin ja kuorma-autoillakin 25-35 kilometriin tunnissa. Vuoden 1937 päättyessä henkilöautojen nopeusrajoitus poistui taajamien ulkopuolella kokonaan.⁸² Autoilijat ja autokauppa olivat järjestäytyneet jo aiemmin, ja autokorjaamot seurasivat kehitystä perustamalla oman liittonsa alkuvuodesta 1933, muun muassa varaosakauppaan liittyneiden ongelmien vuoksi. Autovaraosa-ala puolestaan järjestäytyi vuonna 1937.⁸³ Autokilpailut jatkuivat lamankin aikana. Maantiekilpailujen rinnalle tuli katuradalla ajettavat kilpailut eri puolella Suomea. Kansainvälinen huomio suomalaisiin kilpailuihin alkoi kehittyä viimeistään Eläintarhan ajojen myötä 1932 (tuolloin vielä Suomen Suurajo -nimellä).⁸⁴

Kohti suurempia kuormia

1930-luvulla kuorma-autojen kokonaispainot nousivat edelleen. Varsinkin Jäämerentien liikenteessä 1931 jälkeen puoliperävaunu lisäsi kuljetusten tehokkuutta.⁸⁵ Vuoden 1937 autoasetuksen myötä kuorma-autoihin tuli mahdolliseksi ns. kolmen hengen hytti. Lastaamiseen ja purkamiseen tarvittiinkin usein kahta apumiestä.⁸⁶ Muutos toi työtä myös kotimaisille koripajoille. Amerikkalaisten merkkien rinnalle uudelleen kasvaneessa kuorma-autokaupassa nousi Volvo. Suomalaisittain merkittävä uutuus vuonna 1931 oli kotimainen kuorma-auto, OY Suomen Autoteollisuus AB:n Sisu. Alkuvaiheessa vuosina 1932-1934 Sisu perustui pitkälti Volvon alustaan, Penta-moottoriin ja osiin, mutta kotimaisuuden osuus nousi tuotannon kasvaessa ja valuuttapulan vaikeuttaessa hankintoja Ruotsista.⁸⁷ Sisun vuosituotanto nousi 1930-luvun

⁷⁸ Moisala 1983, 112.

⁷⁹ Kosma 2009, 41.

⁸⁰ Kosma 2009, 54.

⁸¹ <https://kampiveivi.fi/messuluettelo-suomen-iv-autonayttely-1936/>.

⁸² Moisala 1983, 71.

⁸³ Moisala 1983, 112.

⁸⁴ Kaarna 1989, 95-96.

⁸⁵ Blomberg 1996, 58.

⁸⁶ Aitamäki 1977, 68.

⁸⁷ Blomberg 2006, 92.

loppuun mennessä yli 200 autoon.⁸⁸ Ensimmäiset diesel-kuorma-autot saatiin Suomeen 1930-luvulla, mutta merkittävää asemaa markkinoilla ne eivät hinnan ja varauksellisen suhtautumisen vuoksi vielä saaneet.⁸⁹

Seka-autot ja virtaviivakorit

Linja-autojen määrä kasvoi koko 1930-luvun ajan, saavuttaen vuosikymmenen lopussa yli 3 205 auton määrän.⁹⁰ Linja-auton merkitykseen kaukoliikenteessä vaikutti autojen kehittyminen, epäterveen kilpailun väheneminen sekä reittien täydentyminen. Sen sijaan pikavuorot olivat jääneet 1920- ja -30-lukujen taitteessa vielä kokeiluiksi.⁹¹

Linja-autojen alustojen kantavuus kasvoi, ja samalla korit suurenivat. 1930-luvun puolivälissä valtaosa linja-autoista oli paikkaluvultaan 18-24, kun edellisellä vuosikymmenellä 14-paikkaiset autot olivat vielä hyvin tyypillisiä.⁹² Raskaammaksi muuttuneiden linja-autojen alustana käytettiin 1930-luvulla yleisesti Reo:ta⁹³ sekä vuosikymmenen loppua kohden lisääntyvästi Volvoa⁹⁴ ja esimerkiksi Stuebakeria. Autojen kasvun myötä myös merkit vaihtuivat ja esimerkiksi Volvo alkoi saada jalansijaa Suomen markkinoilla. 1930-luvun alkupuolella alkoi yleistyä ns. nokaton tai bulldog -korimalli.

”Sekajuna” oli vuoden 1937 moottoriajoneuvoasetuksen mukaan kuljettajan lisäksi vähintään yhdeksää matkustajaa kuljettava henkilö- ja tavaraliikenteeseen tarkoitettu auto.⁹⁵ Rekisterissä seka-autot kuitenkin sisältyivät linja-autoihin aina vuoteen 1939 saakka. Varsinkin Pohjois-Suomessa seka-autot olivat tärkeässä asemassa.⁹⁶

Moottoripyörät arjessa, työssä ja urheilussa

1930-luvun alkaessa Suomessa oli ollut rekisterissä 5 243 moottoripyörää, joista 916 kappaletta eli 17 % oli viranomaisten suosimia Harley-Davidsonia. Vuonna 1933 rekisteröityjen moottoripyörien määrä oli pudonnut 4 556:een, joista edelleen valtaosa, 21 %, oli Harley-Davidsonia.⁹⁷ On oletettavaa, että uusien pyörien menekin ollessa laman takia vähäistä, siviilikäytössä olleiden pyörien määrä väheni nopeammin kuin viranomaisten. Kaupan jälleen vilkastuessa vuoden 1933 jälkeen moottoripyörien tuontimäärät nousivat ja maahantuojien sekä merkkiliikkeiden määrä kasvoi. Vuonna 1939 moottoripyöriä oli rekisterissä 7 480.⁹⁸ Puolustusvoimien moottoripyörähankinnat olivat 1930-luvun kuluessa vähentyneet.⁹⁹

⁸⁸ Kosma 2009, 53.

⁸⁹ Blomberg 1996, 56.

⁹⁰ Mauranen 2001, 52 ja Viitaniemi & Mäkelä 1978, 92.

⁹¹ Viitaniemi & Mäkelä 1978, 82.

⁹² Viitaniemi & Mäkelä 1978, 178-179.

⁹³ Köhler 1996, 85.

⁹⁴ Kosma 2009, 53.

⁹⁵ Köhler 1996, 85.

⁹⁶ Köhler 1996, 82.

⁹⁷ Juurikkala 1999, 42.

⁹⁸ Juurikkala 1999, 44.

⁹⁹ Juurikkala 1999, 96.

Moottoripyörämestaruudesta kilpailu suljetuilla katu- ja maantieradoilla TT-nimellä (Tourist Trophy) alkoi Suomessa vuonna 1933. Alkuvaiheessa kilpailtiin yhteismestaruudesta sekä maaradalla että TT:ssä. Ensimmäinen TT-ajon Suomenmestaruus ajettiin Pyynikillä vuonna 1936.

Satoja pyörämerkkejä

Vaikeina taloudellisina aikoina polkupyörien kysyntä oli suurta suhteessa muihin ajoneuvoihin. Kotimaista tuotantoa lisäsi Tampereella 1933 aloittanut Kone ja Terä Oy, jonka nykyään tunnetaan mm. tuotemerkeistä Peto, Jaguar ja Tammer.¹⁰⁰ Suomalaisen polkupyörätuotannon kasvu ja valuutan rajallisuus suosivat kotimaisen osateollisuuden kasvua. 1930-luvulla Suomessa syntyi mm. ketjusuojien, lokasuojien ja renkaiden tuotantoa.¹⁰¹

Maassamme myytyjen polkupyörien merkkikirjo oli valtavaa. Varsinaisten valmistajien käyttämien tuotemerkkien, esim. Tunturi, Pyrkijä, Olympia, Peto ja niin edelleen, rinnalla olivat mittavan kokoonpanoteollisuuden myyntimerkit. Suurimpia pyörien kokoajia olivat vaasalainen Teräs Oy ja SOK. Myös Helkama laajensi toimintaansa pääkaupunkiseudulle.¹⁰² Tukkuliikkeitä oli yli 40, ja kaikilla niillä omat merkkinsä. Tukkuliikkeet toimittivat kauppiaille pyöriä näiden toivomilla, omilla merkeillään. Osa kokonaisina maahantuoduista pyöristä myytiin alkuperäisillä myyntinimillään, kuten esimerkiksi Crescent, Husqvarna,¹⁰³ sekä säilyneiden pyörien perusteella saksalaisia merkkejä (kuten Adler) ja englantilaisia (Raleigh, Rudge). Osa vähittäiskauppiasta kokosi itse pyöriä ja käytti omia myyntimerkkejään. Lopputuloksena 1930-luvulla Suomessa myytiin polkupyöriä sadoilla myyntinimillä.¹⁰⁴

Sota-aika

Talvisodan syttyessä marraskuussa 1939 Suomessa oli bensiiniä noin kolmen kuukauden kulutusta vastaava määrä, ja tuonnin katkeamisen vuoksi säännöstely oli aloitettu jo syyskuussa. Siviililiikenne oli hyvin säännösteltyä koko talvisodan alkuvaiheesta lähtien.¹⁰⁵ Kaikkiaan Suomessa oli talvisodan alkuvaiheessa noin 53 000 autoa, joista noin 19 600 oli kuorma-autoja. Tammikuuhun 1940 mennessä oli puolustusvoimille otettu jo 6 800 autoa, joista 5 700 oli kuorma-autoja, 1 500 henkilöautoja ja 600 linja-autoja.¹⁰⁶

Puolustusvoimille otettavaksi kelpasivat henkilöautoista yleisimmät merkit Ford, Chevrolet, Chrysler, Buick, Nash, Fiat ja Studebaker. Autot luokiteltiin iän, kunnon ja ajomäärän suhteen kolmeen luokkaan. Kuorma-autoista suosittiin merkkejä Ford, Chevrolet, Brockway, G.M.C., International, Graham, Volvo, Reo ja Sisu.¹⁰⁷ Pakko-otot jatkuivat talvisodan kuluessa. Kaikkiaan puolustusvoimien käyttöön talvisodassa otettiin yhteensä 7 516 tavaraliikenteen autoa.¹⁰⁸ Talvisodan päätyttyä maaliskuussa 1940 otetut ajoneuvot palautuivat siviiliin. Maailmansodan vaikutuksesta bensiinin säännöstely jatkui, ja korvaavia polttoaineratkaisuja etsittiin.

¹⁰⁰ Kuva 1988, 126 ja Lepo 2010.

¹⁰¹ Kuva 1988, 127, 129 ja 132.

¹⁰² Kuva 1988, 129.

¹⁰³ Kuva 1988, 111.

¹⁰⁴ <https://issuu.com/mrvelo/docs/merkit> 7.11.2018.

¹⁰⁵ Köhler 2009, 58.

¹⁰⁶ Kaarna 1989, 100.

¹⁰⁷ Mäkipirtti 2006, 55.

¹⁰⁸ Blomberg 1996, 30.

Moottorisprillä ja bensiinalkoholilla tehtiin kokeiluja,¹⁰⁹ mutta varsinaisesti moottoriajoneuvojen polttoainepulaa auttoi puukaasuttimien tuotannon käynnistyminen kevästä 1940 alkaen.¹¹⁰

Autojen tuonti jatkui niin talvisodan, välirauhan kuin jatkosodankin aikana.¹¹¹ Osa talvisodan aikana ostetuista Ford-kuorma-autoista saatiin Suomeen välirauhan aikana, ja muutenkin tuonnilla katettiin sotatoimissa tuhoutuneita autoja.¹¹² Valtaosa poikkeusoloissa tuoduista autoista oli puolustusvoimille hankittuja kuorma-autoja, joita tuotiin vuosina 1941-1944 kaikkiaan 3 726 kappaletta. Ostettujen autojen lisäksi sotasaaliina saatiin kunnostettuna käyttöön pari tuhatta autoa ja lähes 2 900 autoa saatiin Saksalta. Näistä Saksan toimittamista autoista suurin osa oli Citroën T-45 -mallisia, joita maahan tuli 1 348 kappaletta. Seuraavaksi eniten Saksa toimitti Opeleita, lähes 800 autoa.¹¹³ Välirauhan aikana Suomen kannalta strategisesti välttämätön tuontiliikenne järjestettiin pitkälti Petsamon kautta,¹¹⁴ ja tähän liikenteeseen suunnattiin saatavilla oleva kuljetuskapasiteetti.¹¹⁵ Henkilöautojen tuonti oli sotavuosina erittäin vähäistä.

Moottoripyöriä oli talvisodan syttyessä maassa rekisterissä vajaa 7 500 kappaletta, ja näistä vajaa kaksi sataa otettiin sodan alussa puolustusvoimille. Ottoja jatkettiin siten, että talvisodan lopulla oli pakko-otettu kaikkiaan 376 moottoripyörää.¹¹⁶

Jatkosodan syttyessä kesäkuussa 1941 oli puolustusvoimien käytössä 15 617 autoa, joista kaksi kolmannesta oli kuorma-autoja, viidennes henkilöautoja (on esitetty jopa lähes 5 000 henkilöauton ottamista) ja loput linja- ja erikoisautoja. Näistä kaikista yli 10 000 autoa oli siviilistä pakko-otettuja. Kotirintaman käyttöön jäi jatkosodan alussa vain kolmisen tuhatta autoa. Talouselämän vaatimuksien vuoksi autoja siirrettiin siviilitehtäviin, ja vuonna 1943 kotirintaman käytössä oli 9 000 autoa.¹¹⁷ Jatkosodassa puolustusvoimien käyttöön otettiin huomattava määrä henkilöautoja, joista suurin osa oli Fordeja ja Chevroleteja. Kolmanneksi eniten otettiin ilmeisesti Opeleita, mutta näiden määrä oli vain noin 13 % kahden valtamarkin määrästä.¹¹⁸ Puolustusvoimien tarkoituksiin soveltuvia raskaita ja tehokkaita, usein sivuvaunullisia moottoripyöriä ei ollut maassa riittävästi. Saksasta ostettiin 1943 noin 300 kappaletta raskaita Zündapp KS 750 -pyöriä, joista kaikkia ei kuitenkaan saatu maahan.¹¹⁹ Kotirintaman käytössä olleet ajoneuvot olivat kesästä 1941 lähtien lähes järjestään puukaasukäyttöisiä, ja henkilöautoliikenne oli sota-aikana loppunut lähes täysin. Polttoaineen lisäksi voiteluaineet, varaosat ja erityisesti renkaat olivat säännösteltyjä.¹²⁰

Polkupyöriä puolustusvoimissa oli ollut polkupyöräpataljoonien varustuksena jo 1920-luvun alusta saakka.¹²¹ Talvisodan liikekannallepanon yhteydessä perustettavien joukkojen polkupyörien tarve olisi ollut 17 000

¹⁰⁹ Kaarna 1989, 100.

¹¹⁰ Köhler 2009, 58.

¹¹¹ Blomberg 1996, 31 ja Piltz 1992, 115.

¹¹² Piltz 1992, 115.

¹¹³ Mäkipirtti 2006, 97 ja Blomberg 1996, 31. (Blomberg esittää Saksasta saadun n. 1 200 autoa, mutta Mäkipirtin taulukon mukaan määrä olisi huomattavasti suurempi).

¹¹⁴ Bergholm 2001, 77.

¹¹⁵ Blomberg 1996, 66.

¹¹⁶ Juurikkala 1999, 96-97.

¹¹⁷ Piltz 1992, 115-116.

¹¹⁸ Mäkipirtti 2006, 91 (Mäkipirtin taulukon automäärät eroavat huomattavasti Piltzin aiemmin esittämistä).

Mäkipirtillä on hyvin mahdollisesti ollut käytettävissään tarkempia arkistolähteitä, mutta näitä ei tässä yhteydessä ole päästy tarkastamaan).

¹¹⁹ Juurikkala 1999, 97.

¹²⁰ Köhler 2009, 58 ja Bergholm 2001, 76.

¹²¹ Piltz 2013, 60.

pyörää, mutta joukot saatiin varustettua vain 7 300 pyörällä. Pyörien täydennyksiä tehtiin paikallishankinnoin ja lunastamalla reserviläisiltä. Kaikkiaan Suomen noin 600 000 polkupyörästä noin 10 000 otettiin talvisodassa puolustusvoimien käyttöön¹²² ja alkuvuodesta 1940 armeija teki lisätilauksia pyörien valmistajille.¹²³ Jatkosodan aikana pyörien hankintoja jatkettiin ja sotilaskäyttöön soveltuvien pyörien varmistamiseksi laadittiin pyörien ominaisuuksien laatustandardit keväällä 1942,¹²⁴ mutta tuotanto väheni sodan aikana raaka-ainepulan vuoksi.¹²⁵ Sodan päätyttyä puolustusvoimat myi siviiliin noin 38 350 polkupyörää.¹²⁶

Ajanjaksolta 1922-1944 säilyneet moottoriajoneuvojen dokumentit

Automobiilien ja moottoripyörien rekisteröinti järjestettiin läänikohtaisesti vuodesta 1922 alkaen. Rekisteri muodostettiin aluksi yleensä sidottuihin rekisterikirjoihin ja myöhemmin, ajoneuvojen määrän lisääntyessä, rekisterikortistoihin. Näistä dokumenteista käytetään usein myös nimitystä kantakortit (tai -kirjat), mutta tällöin on vaarana sekaantuminen Kansallisarkiston sotilaskantakortteja koskevaan kielenkäyttöön. Tästä syystä moottoriajoneuvojen dokumenttien kohdalla käytetään tässä yhteydessä nimityksiä rekisterikirja ja -kortti.

Polkupyörien rekisteröinnistä ei säädetty lailla tai asetuksella, vaan kaupunkien ja kuntien poliisilaitokset ylläpitivät polkupyörärekistereitä järjestyssääntöjensä nojalla. Polkupyörärekisterit olivat käytössä vaihtelevasti, esim. Helsingissä 1895 alkaen, Hämeenlinnassa 1904 ja Tampereella vuodesta 1913 lähtien. Rekisterien pito myös päättyi eri aikoina, kuten Hämeenlinnassa 1928 ja Tampereella vasta 1953. Aineiston puutteellisuudesta ja vaihtelevuudesta johtuen polkupyörärekisterien käyttö on hyvin haastavaa, eikä sitä tässä yhteydessä käsitellä enempää.

Rekisterikirjat

1922 lähtien kaikissa lääneissä oli käytössä rekisterikirja, johon kirjattiin uudet autot numeroineen. Uusi kirja otettiin aina edellisen täytyessä ja arkistoyksiköiden aikamääreissä yleensä mainitaan tästä syystä aina kirjan aloitusvuosi. Kortistoihin siirryttiin eri lääneissä eri aikoihin. Helsingissä tämä todennäköisesti tapahtui jo 1925, koska 1924-jälkeisiä kirjoja ei ole säilynyt. Muissa lääneissä kortisto otettiin käyttöön ilmeisesti 1929-1931 paikkeilla. Asia vaatii vielä jatkotutkimusta.

Läänikohtaisia alkuvaiheen rekisterikirjoja on säilynyt kattavasti, pois lukien Turun ja Porin sekä Uudenmaan läänien kirjat. Kansallisarkistossa säilyneitä rekisterikirjoja on digitoitu ja ne ovat käytettävissä digitaaliarkistossa.¹²⁷ Mikkelin ja Oulun läänien rekisterikirjat ovat paikallisten mobilistiyhdistysten hallussa, mutta niitä ei ole vielä digitoitu.

¹²² Piltz 2013, 61.

¹²³ Kuva 1988, 157.

¹²⁴ Kuva 1988, 158.

¹²⁵ Piltz 2013, 63.

¹²⁶ Kuva 1988, 159.

¹²⁷ www.digi.narc.fi 13.11.2018.

Rekisterikortit

Ajoneuvojen määrän kasvaessa rekisterikirjoista siirryttiin 1920-luvun loppupuolelta lähtien irtonaisten rekisterikorttien käyttöön, ja näin lääninhallitukseen muodostui moottoriajoneuvojen rekisterikortistot. Sisäministeriön vuonna 1963 antaman ohjeen mukaan rekisterikortit sai hävittää, kun ajoneuvon poistamisesta lääninhallituksen kortistosta oli kulunut 10 vuotta. Kaikissa lääneissä kortistoja ei hävitetty. Vanhentuneet rekisterikortit kuitenkin hyvin usein tuhottiin säädetyin säilytysajan jälkeen, eikä niitä näin ollen ole juuri säilynyt vuotta 1955 vanhemmalta ajalta. Nyt tarkasteltavan ajanjakson ajoneuvojen rekisteritietoja on säilynyt vain niiltä osin kuin ajoneuvo on ollut käytössä 1950-luvun puolivälin jälkeen.

Joensuun maakunta-arkistossa on puolestaan Kuopion läänin moottoriajoneuvokortisto vuosilta 1922–1932 Kuopion lääninkanslian I arkistossa, ja tässä aineistossa on mukana kortteja, jotka on päivätty alkaen vuodesta 1922. Kyse on kuitenkin todennäköisesti vanhemmasta rekisterikirjasta kopioiduista tiedoista. Entisen Viipurin läänin ajoneuvojen rekisterikortteja ja muita rekisteröintiin liittyviä asiakirjoja säilytetään voittopuolisesti Viipurissa sikäläisessä maakunta-arkistossa, joten näiden aineistojen käytettävyys on rajallista.

Kansanhuoltoministeriön, suojeluskuntien ja puolustusvoimien arkistoaineistot

Rekisterikirjoista ja -kortteista on vain rajallisesti apua moottoriajoneuvon suomalaisen historian selvittämisessä. On kuitenkin muitakin arkistoasiakirjoja, joiden avulla historiatietoja voidaan täydentää. Näitä ovat erityisesti seuraavat, yksilöivät dokumentit:

- Kansanhuoltoministeriön kansanhuoltopiirien ylläpitämät moottoriajoneuvojen kankortistot
- Suojeluskuntapiirien ylläpitämät moottoriajoneuvojen luettelot pakko-ottoja varten
- Moottoriajoneuvojen ottoelimien laatimat luettelot, pöytäkirjat ja kuitit pakko-otetuista ajoneuvoista
- Puolustusvoimien yhtymien ja johtoportaiden ylläpitämät luettelot käytössä olleista moottoriajoneuvoista
- Lääninhallitusten kirjeenvaihtoasiakirjat ja diaarit
- Nimismiespiirien luettelot ja kirjeenvaihto
- Poliisilaitosten luettelot ja lähetteet

Luettelo käytettävissä olevista dokumenteista on liitteessä 1. Luettelossa on esitetty myös yksittäisiä dokumenttilähteitä, joita ei ole yllä mainittu. Liitteessä 2 on luetteloitu harrasteyhdistysten hallussa olevia, säilyneitä kankortistoja, joissa voi esiintyä vanhempia ajoneuvoja, mikäli ne ovat olleet ao. korttien ajankohtana rekisterissä.

Painetuista ja digitaalisista lähteistä

Suomalaisesta tieliikenteen historiasta julkaistua kirjallisuutta on käytettävissä jonkin verran. Ajallisesti varhaisempi historiankirjallisuus on usein liikenteen järjestötoiminnan historiaa, joka voi sisällöltään olla kiinnostavan kuvailevaa ja kertovaa, mutta lähdekriittisesti hankalaa. 1980-luvulta lähtien on käytettävissä lähdeviittauksin varustettua kirjallisuutta, joka monesti on kirjoitettu yrityshistoriikin muotoon. Tieliikenteen, tienrakennuksen ja ajoneuvoharrasteen näkökulmasta on myös tehty lähteidensä osalta käyttökelpoisia

kirjoja. Ajoneuvohistoriaa koskeva kirjallisuus monesti toistaa perinteenä siirtyviä väitteitä ja uskomuksia, eikä varsinaista kriittistä lähteiden arviointia ole mahdollista tehdä¹²⁸. Tietty narratiivisyys on usein liittynyt autoilun varhaisimpiin vaiheisiin, mutta myös esimerkiksi sotien ajan ajoneuvojen maahantuontiin liittyviä, yleistettyjä uskomuksia esiintyy.

Autoilun sosiologiaa ja kulttuurisia ulottuvuuksia on käsitelty kirjallisuudessa erityisesti 2000-luvun alun jälkeen. Monet autoharrastetta kulttuurisena ilmiönä esittelevistä teoksista on puhtaan populaarisia, eivätkä ne edes pyri historialliseen tarkkuuteen. Liikenteen vaikutuksia ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen on tutkittu paljon, mutta näihin julkaisuihin harvoin liittyy historiallista tutkimusta ja niissä monesti viitataan edellä mainittuihin historiateoksiin. Suomalaisessa harrastelehdistössä on myös usein perinpohjaisia ja huolellisia artikkeleita, joissa kuitenkin lähdeviittaukset esiintyvät vaihtelevasti. Muistiorganisaatioiden digitaaliset aineistot ovat luotettavia tutkimusaineistoja ja lähteitä aikakauden mainos-, uutis-, opastus- ym. materiaalina. Muuten ajoneuvohistorian osalta internet-lähteisiin tulee suhtautua hyvin suurella kriittisyydellä.

¹²⁸ Pentti & Mäkinen 2017, 8

https://www.mobilia.fi/sites/default/files/suomen_ajoneuvokanta_ennen_vuotta_1922.pdf, 8.11.2018.

LÄHTEET:

Painetut lähteet

Aitamäki, Kaarlo: Autoilu ennen ja nyt. Tie, liikenne, liikennevälineet, autot, kuorma-auto ja autoilijain yhteistoiminta. Suomen Kuorma-autoliitto r.y. 1977.

Antila, Kimmo: Tieverkon uudistamissuunnitelmat 1920- ja 1930-luvuilla. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992. Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992. Sivut 6-9.

Bergholm, Tapio: Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa Kalle Toiskallio Viettelyksen Vaunu. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki 2001. Sivut 65-92.

Blomberg, Olli: Sisu – Suomalaista Sisua vuodesta 1931. Oy Sisu Auto Ab. Karjaa 2006.

Blomberg, Olli (toim.): Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Maanteiden tavaraliikenne – talouselämän perusedellytys. Suomen kuorma-autoliitto ry 1996.

Hanfland, Curt: Das Motorrad und seine Konstruktion. Verlag von M. Krayn. Berlin 1920.

Harjunpää, Kaisu: Autot ja moottoripyörät rekisteriin. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992. Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992. Sivut 109-111.

Heikinheimo, Ilkka (toim.): Annetaanpa välikaasua! 50 vuotta autohistoriallista osaamista. Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi – Finlands Automobil-Historiska Klubb ry. Suomen Harrasteajoneuvot Oy. Helsinki 2009.

Hänninen, Mauno: Maanteiden kunnossapito 1920- ja 1930-luvuilla. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992, Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992. Sivut 17-20.

Juurikkala, Jussi: Moottoripyörä Suomessa. Ajatus-kirjat. Helsinki 1999.

Kaarna, Pertti: Ajetaanpa Automobiililla. Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi 1959-1989. Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi. Helsinki 1989.

Kare, Kauko: Ammattina autokyyditys – Suomen taksiliikenteen vaiheita. Suomen Taksiliitto ry. Helsinki 1974.

Karusuo, Kalevi: ”Fiude” – Sata vuotta helsinkiläistä autokauppaa. Helsinki 2004.

Katajamäki, Timo: TT-areenoita ja sankareita. Mediapinta Oy. Tampere 2010.

Kosma, Jari: Suomi nousee kumipyörille. Teoksessa Ilkka Heikinheimo Annetaanpa välikaasua. Helsinki 2009. Sivut 39-54.

Kuva, Heikki: Kaksipyöräisten vuosisata. Polkupyörä- ja mopeditoellisuuden ja -kaupan vaiheet Suomessa. Suomen Polkupyörä- ja Mopeditoellisuusyhdistys ry. Hartola 1988.

Kylliäinen, Mikko: Polkupyörän arkikäyttö Suomessa. Julkaisussa Kirsti Lehtomäki Kahdella pyörällä. Mobilia säätiö. Kangasala 2013. Sivut 8-17.

Köhler, Stuart: Bussit ja sekajunat tavaraliikenteessä. Teoksessa Olli Blomberg Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. SKAL 1996. Sivut 79-93.

Lehtomäki, Kirsti (toim.): Linjakasta menoa – Linja-autoliikenteen historiaa. Mobilia säätiö. Kangasala 2018.

Lehtomäki, Kirsti (toim.): Kahdella pyörällä. Mobilia säätiö. Kangasala 2013.

Lepo, Kalevi: Suomalaisia polkupyörämerkkejä. Vanhat Velot ry. Kangasala 2010.

Levä, Kimmo (toim.): Mobilia 1992. Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992.

- Levä, Kimmo (toim.): Maantien Ässät – Linja-auto 100 vuotta Suomessa. Mobilia säätiö. Kangasala 2005.
- Levä, Kimmo (toim.): Valoa yössä! - taksi 100 vuotta. Mobilia säätiö. Kangasala 2006.
- Lönnqvist, Kenneth: Lapiosta köykkyyn – Koneellinen tienpito alkaa. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992. Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992. Sivut 20-22.
- Manninen, Risto: Liikennevakuuttamisen alku. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992. Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992. Sivut 107-109.
- Mauranen, Tapani: Taksi! – Matka suomalaisen taksin historiaan. Suomen Taksiliito. Forssa 1995.
- Mauranen, Tapani: Pirssiauto aikuistui – mutta sen nuoruus oli hurja. Julkaisussa Kimmo Levä Valoa yössä! Mobilia säätiö. Kangasala 2006. Sivut 20-28.
- Mikkonen, Valde: Liikenneturvallisuusajattelun juuria. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992. Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992. Sivut 105-107.
- Moisala, U.E.: Auto Suomessa – Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983. Autoalan Keskusliitto ry & Autotuojat ry, Helsinki 1983.
- Mäkinen, Ville: Hevoskyydistä ExpressBussiin. Julkaisussa Kirsti Lehtomäki Linjakasta menoa. Mobilia säätiö. Kangasala 2018. Sivut 30-43.
- Mäkipirtti, Markku: Puolustusvoimien moottoriajoneuvot 1919-1959. Apali Oy Tampere 2006.
- Ojanen, Olli J: Suomalaita moottoripyöräilyä 40-luvulta 60-luvulle. Alfamer Oy Helsinki 2006.
- Ojanen, Olli j: Kotimaiset traktorit – Kullervolla käyntiin, Valmetilla kärkeen. Alfamer Oy Helsinki 2001.
- Perttula, Hannu (toim.): Linjavaunu – Vuosikirja 2015. Bussiliikenteen Tutkimusseura ry BULT, Busstrafikens Forskningsällskap r.f. BUTF. Mäntsälä 2015.
- Piltz, Martti: Armeija marssii pyörillä. Julkaisussa Kirsti Lehtomäki Kahdella pyörällä. Mobilia säätiö Kangasala 2013. Sivut 60-65.
- Piltz, Martti: Talvi- ja jatkosodan autot. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992. Vehoniemen automuseosäätiö Kangasala 1992. Sivut 115-117.
- Pohjanen O. & Walli A.I.: Uusi Autokirja. WSOY Porvoo 1945.
- Ruohonen, Markku: Moottoripyörät Suomessa 1920- ja 1930-luvuilla. Julkaisussa Kimmo Levä Mobilia 1992. Vehoniemen Automuseosäätiö. Kangasala 1992. Sivut 45-47.
- Toiskallio, Kalle (toim.): Viettelyksen vaunu – Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 841. Jyväskylä 2001.
- Viitaniemi, Matti ja Mäkelä, Aarne: Suomen linja-autoliikenteen historia. Linja-autoliitto r.y. Jyväskylä 1978.
- Viitaniemi, Matti: ”Viiksi-Voortista virtaviivalinjuriin”. Julkaisussa Kimmo Levä Maantien Ässät. Mobilia säätiö. Kangasala 2005. Sivut 31-37.

Digitaaliset lähteet

Helsingin Kansainvälisen autonäyttelyn 1936 autoluettelo:
<https://kampiveivi.fi/messuluettelo-suomen-iv-autonayttely-1936/> 6.11.2018

Kansallisarkiston Arkistojen portti -sivusto:

http://wiki.narc.fi/portti/index.php/Ajoneuvojen_rekister%C3%B6intiin_liittyv%C3%A4t_asiakirjat
15.10.2018

Kansallisarkiston digitaaliarkisto-portaali:

<http://digi.narc.fi/digi/> 13.11.2018

Pentti, Mikko ja Mäkinen, Ville: Suomen moottoriajoneuvokanta ennen vuotta 1922.

https://www.mobilia.fi/sites/default/files/suomen_ajoneuvokanta_ennen_vuotta_1922.pdf 7.11.2018

Råberg, Mikko: Luettelo suomalaisista polkupyörämerkeistä:

<https://issuu.com/mrvelo/docs/merkit> 7.11.2018

Reo Speed Wagon -myyntiesite vuodelta 1926:

<https://www.amazon.com/Reo-Speed-Wagon-Brochure-Poster/dp/B00QOW2CMW> 2.22.2018

Suomen urheilutietäjät ry:

<http://www.sci.fi/~sut/joulu2012/mpkuolema.html> 6.11.2018