

# AUTOJA TUNNI



# N VÄLEIN

Vuolenkoskesta muodostui jo ennen sotia linja-autoliikenteen keskus, josta pääsi melkein tunnin välein joko Lahteen, Heinolaan, Jaalaan, Savon radalle Selänpäähän, Iitin kirkolle, Kausalaan tai Kouvolaan.

Iitin Vuolenkosken kautta kulkenut maantie on vanhaa perua. 1400-luvulla tämä hevospolku kunnostettiin kruununtieksi, joka oli osa Viipuri-Hämeenlinna-tietä. Tämä tie kulki Siltasaaren kahden sillan kautta. 1940-luvun lopussa Koskeniskalla ja Vuolenkoskella, jonka välillä uusi maantie ja silta kulkee, asui noin tuhat asukasta.

## Vilho Laurento Kausala

Vuolenkoskelle perustettiin jo 1919 yhtiö, joka harjoitti autoliikennettä ilmeisesti henkilö- tai kuorma-autollaan. Postinkuljettaja J.R. Laine Kausalasta ilmoitti 1.6.1929 Etelä-Suomen Sanomissa postiautolinjastaan Kimola-Kausala. Postiauto lähti ma-ti ja to-la Kimolasta klo 10.20 ja Kausalasta klo 14.25. Vielä 1930-luvulla Heinolan ja Vuolenkosken väliä ajoi höyrylaiva Kymi, joka 1933 kulki tätä väliä tiistaisin ja perjantaisin. Laiva lähti Vuolenkoskelta klo 5.30 ja lähti Heinolasta paluumatkalle klo 13.

Liikenteen siirtyminen pyörille vähensi laivavuoroja. Vuolenkosken ja Heinolan välillä kulki 1936 vain lauantain laivavuoro. Sitä liikennöi Evert ja Emil Hanjoen Lainetar- ja Louhi-höyrylaivat.

Autoilija Vilho Laurento Iitin Kausalasta ajoi jo ennen sotia 1935 ensimmäistä linjaansa Kouvolaan Kausalaan ja Mankalaan (Kollisiin). Vähän ajan päästä hän sai toisen linjan, joka kulki Lahdesta Kausalaan ja sieltä Iitin kirkonky-

Yksi Iitin vanhimmista omnibuseista eli Veljekset Paavosen TT-Ford-auto, jolla ajettiin Iitin kaakkoisosasta Muikkulasta kylän lähikeskuksiin Artjärvelle, Pukarolle ja Elimäelle. Iitti ja Kausala olivat kauempana. Kirkkomatkojen lisäksi tällä autolla tehtiin huviajeluja, ne suuntautuivat toisaalle kuin arkipäivien asiointimatkat. Kuva Terttu ja Pertti Alisen kokoelmista.

Lahti—Kausala—Vuolenkoski				Kouvola—Kuusankoski—Keltti—Kausalan as. —Kaurakoski—Mankala—Vuolenkoski			
Pyhäp.	Arkip.	Arkip.	Pyhäp.	Pyhäp.	Arkip.	Arkip.	Pyhäp.
18.35	12.30	8.45	18.10	19.30	12.20	8.40	17.30
19.10	13.00	8.15	17.40	19.40	12.35	8.25	17.15
19.25	13.20	8.00	17.20	19.50	12.45	8.15	17.05
19.40	13.40	7.45	16.50	20.15	13.10	7.50	16.45
19.45	13.50	7.40	16.45	—	13.15	7.40	16.35
19.50	14.00	7.30	16.30	20.25	13.35	7.20	16.15
20.25	14.25	6.55	15.55	21.15	14.35	6.15	15.15
20.50	15.00	6.35	15.35	21.40	15.00	6.00	15.00
Pikamottiyhteys Kausalasta 7.53 Helsinkiin				Pikamottiyhteys Kausalasta 7.53 Helsinkiin			

  

Kouvola—Kuusankoski—Keltti—Koria			
Arkipäivinä		Pyhäpäivinä	
Kouvolasta	Korialta	Kouvolasta	Korialta
7.00 Z	6.20 Z	15.50	7.15 Z
14.05 L	6.30	17.45	16.20
15.20 LZ	14.05 Z	18.10 Z	18.00 Z
15.30	16.20	20.05	18.20
16.05 ei LZ	17.20 ei LZZ	22.05	19.15
17.00 ei LZZ	18.20	0.15 Z	20.40
17.45	19.15 L		23.45
20.05	23.45 L		
22.05 Z			

Huom! Z vuorot ajetaan vain Keltti—Kausalan tienhaarasta ja tienhaaraan.  
ZZ vuorot ajetaan vain ajalla 1/9—1/5 Heinharjuun ja Heinharjusta.

Kausala—Koria		POHJOIS-KYMENLAAKSON LINJA OY	
Kausalasta arkana 6.00		Kausala, puh. 148	
Korialta arkana 16.20 ei L.	14.35 vain L.		

**Osa Toivo Laurennon Pohjois-Kymenlaakson Linjan (PKL) 1954 aikatauluista. Lahdesta Vuolenkoskelle pääsi PKL autoilla vaihtaa autoa Kausalassa. Vuolenkosken ja Kouvolan välin pääsi yhdellä autolla. Vuorot oli arkisin sovittu koululaisille ja pyhäisin mökkeilijöille ja kotonaan piipahtaville, jotka olivat töissä tai opiskellessa muualla. Etelä-Suomen Sanomat 30.5.1954.**

Lahti—Elimäki—Kouvola			
L.	+	työp.	X
12.40	15.25		9.35
13.10	16.00	16.30	9.00
13.50		16.55	8.20
13.55			
Z		17.10	7.55
14.30		17.25	7.45
14.45		17.45	7.25
15.05		18.05	7.05
15.15		18.15	6.50
15.35		18.40	6.25
15.45		18.50	6.15

+ = koulujen lomapäivinä ei lauantaisin

  

Heinola—Iitti kk—Kuusankoski—Kouvola			
X			X
6.30	8.35	15.05	11.40
6.45	—	15.20	11.20
7.10	9.10	15.40	11.00
7.30	9.30	16.00	10.35
7.50	9.50	16.20	10.15
Y	10.15	16.45	9.50
8.20	10.25	16.55	9.30
8.35	10.35	17.10	9.15

Y = ajetaan suoraan poikkeamatta Voikkaalle

  

Kouvola—Kausala—Mankala—Heinola			
M—P	XeiL.	M—P	XeiL.
	13.50	15.10	9.05
	14.05	14.55	8.50
	14.30	—	—
8.35	14.50	14.30	8.20
9.10	15.25	13.50	7.40
9.25	—	13.40	—
9.35	15.45	13.30	7.20
9.55	—	13.10	—
10.15	—	12.50	—

M—P = maanantaisin ja perjantaisin  
+ = koulupäivinä

**Heinola—Vuolenkoski—Kouvola—väliä kulki Kymenlaakson 1976-77 Tieturistin mukaan arkisin Heinolan Linjan kolme vuoroparia ja pyhinä kaksi [kesk. aikataulu]. Kouvolan, Vuolenkosken ja Heinolan välillä (alempi aikataulu) kulki vanha Kossilan Liikenteen yksi vuoropari, joka arkisiaamuina kulki Kausalasta Vuolenkoskelle ja Heinolaan ja palasi iltapäivällä sieltä Vuolenkoskelle ja Kouvolaan, linjan pari muuta arki- ja koulujän vuoroaautoa palveli vuolenkoskelaisia. Aikataulu Antti Holmströmin kokoelmista.**

7.6.1939 ja 26.5.1944 ja se kesti 15.5.1949 saakka. Linjalupa siirrettiin 24.5.1947

Ainakin jo 1936 Vuolenkosken kautta kulki joka päivä Vilho Laurennon Heinola-Vuolenkoski-Iitti kk-Kouvola-linja, jonka auto lähti Kouvolasta klo 7.30. Auto lähti Heinolasta paluumatkalle Kouvolaan klo 14.40. Vilho Lauroto ajatti linjojaan vm. 1938 Volvolla (U-1399), joka otettiin jatkosotaan. Laurennon oli myös kolme Letukkaa, joista yksi eli (U-4336) näytti olleen 1936-37 mallinen. Laurennonnolla oli vm. 1938 Letukka (U-6163) ja kolmas vm. 1939 Letukka (U-6479). Koska Laurennon ajokit olivat näin uusia, hänen linjojaan ajaviin autoihin täytyi riittää maksavia matkustajia.

Sota-aikaan Vilho Lauroto sai ajatta linjojaan kahdella autolla, sotaan hänen autoistaan otettiin vm. 1938 Volvo ja uusin vm. 1939 Letukka. Tämä Letukka paloi paluu-

matkallaan rintamalta. Vähäinen rahakorvaus ei vahinkoa korvannut, ja Vilho Lauroto luopui autoilusta 1945. Mutta hän osti Toivo-veljeltään Kausalasta tontin, jolle hän rakennutti 1954 valmistuneen linja-autoaseman. Kausala oli vilkas asemapaikka, jonka kautta kulki noin 30 linja-autovuoroa päivässä. Ne jatkoivat Kausalasta Kouvolaan, Kuusankoskelle, Voikkaalle ja Vuolenkosken kautta Heinolaan, Lapinjärvelle, Elimäelle, Kotkaan, Porvooseen, Helsinkiin ja Lahteen.

## Toivo Laurennon PKL Oy

Vilho Lauroto myi 1945 loput autonsa eli vm. 1938 Volvonsa ja vm. 1938 Letukkansa Toivo-veljelleen. Hän jatkoi Vuolenkosken linjan ajoa 1946 perustamansa Pohjois-Kymenlaakson Linjan (PKL) puitteissa. Se jatkoi ja laajensi Vilho Laurennon liikennöintiä, sillä 1958 ajettiin kahdeksan linja-auton voimin mm. Lahdesta Kouvolaan ja Vuolenkoskelta Kimolan ja Kausalaa kautta Mankalaan ja Lahteen, viimeksimainitulla oli yhden auton tavarajäsen ja henkilöliikennelupa ainakin 1947-51.

Kausalaa paikallislinjojen lisäksi ajettiin linjoja: Kouvola-Kausala-Vuolenkoski-Heinola, Kouvola-Kuusankoski-Kausala-Vuolenkoski ja Vuolenkoski-Mankala-Kausala-Kuusankoski. Kouvola-Vuolenkoski-Heinola-linjaa ajettiin 1950-luvulla bulldogg-Bedfordeilla, joita yhtiössä oli kaksi. PKL autoissa oli harmaahko pohjaväri ja punaiset raidat ja punainen katto. Niillä pääsi Vuolenkoskelta mm. Kuusankoskelle ja Kausalaa, josta saattoi vaihtaa saman yrityksen Lahteen menevään autoon.

Kausala oli ja on Iitin tärkeä koulukeskus, mutta vielä 1960-luvulla Vuolenkoskelta käytiin keskikouluksa ja lukiossa myös Kuusankoskella. Vaikka PKL:lla oli useita kannattavia linjoja, oli yrityksen kehittämisen hankalaa, sillä uusia linjoja ei saanut millään. PKL Oy, jolla oli jo 13 autoa, siirtyikin syksystä 1962 kouvolaalaiselle Kossilan Liikenteelle, joka oli ajanut Kouvolasta Jaalaan jo 1936 alkaen. Se jatkoi PKL Oy ajoina mm. Vuolenkoskelle ja Heinolaan. Kossilalla oli tallit Vuolenkoskella, josta autot aamuisin lähtivät koulu- ja linjavuoroilleen.

Kossilan Liikenne, joka ajoi Kouvolasta Heinolaan myös uutta tietä Jaalan ja Uimilan kautta, supisti Kouvola-Kausala-Vuolenkoski-Heinola-linjan vuoroja kysynnän mukaan. Tällä linjalla ajettiin 1976-79 enää ma- ja pe-päivien asiointivuorot. Kossila liikennöi 1976-79 myös kahta koulupäivien Vuolenkoski-Kausala-Kouvola-kouluvuoroparia, olihan Kausala Iitin kunnan koulukeskus. Vielä 1989 Kossila ajoi näitä kouluvuoroja, mutta ne olivat lyhentyneet Kausalaa. Kouluvuorojen kilpailutukset ovat myöhemmin



vaihtaneet Vuolenkosken kouluautojen liikennöitsijöitä.

### V. Vesasen Heinolan Linja

Heinolalaisen liikennöitsijä Toivo Anterus Virtasen Itä-Hämeen linja, joka ajoi mm. Voikoskelle, Joutsaan, Sysmään ja Hämeenlinnaan, oli 1938 kesällä aloittanut yhden auton ja vuoron linjan Heinolasta Ruuhijärven, Vuolenkosken ja Iitin kirkonkylän kautta Kuusankoskelle ja Kouvolaan.

Vilho Vesaselle sotien jälkeen jäänyt Heinolan Linja Oy, jolle T.A. Virtasen linjat olivat siirtyneet, jatkoi mm. Kouvolan linjan ajoa. Heinolan Linjalla oli 1946-50 kolmen vuoron ja kolmen "omnibusin" linjalupa: Heinola-Vierumäki-Ruuhijärvi-Vuolenkoski-Kimola-Iitti kk-Kuusankoski-Kouvola. Heinolan Linja jatkoi mm. T.A. Virtaselta tullutta Voikosken linjaa.

Heinolan Linja ajoi 1961 Heinolasta Kouvolaan yhä kolme ma-su vuoroparia ja kesäpyhäiltojen vuoroparin, ajoaika suuntaansa oli noin 2,5 tuntia. Lähdöt 1961 Heinolasta olivat klo 6.45, 8.30 ja 14.45, Vuolenkoskelta auto jatkoi kohti Kouvolaan klo 7.25, 9.10 ja 15.25 ja perillä oltiin vastaavasti klo 9.05, 11.00 ja 17.10. Lähdöt Kouvolaan olivat klo 9.30, 12.45 ja 17.40, Vuolenkoskelta jatkettiin Heinolaan klo 11.05, 14.35 ja 19.20, jossa oltiin klo 11.45, 15.15 ja 20.00. Vuoden 1961 aikataulun mukaan ajettiin 1.6.-15.9. yksi iltavuoropari, jonka auto lähti

Heinolasta klo 19.15 ja Kouvolaan klo 22.10. Kouvolan vuorot säilyivät 1974-75 melko samoina ja 1.6.-15.9. välillä kulki pyhäiltavuoro, jonka lähtö oli Heinolasta klo 19.35, paluu Kouvolaan klo 22.50. Tällä autolla Itä-Hämeen varusmiehet pääsivät palveluspaikkaansa Kouvolaan tai jatkamaan Vekaranjärvelle tai Haminaan, mutta vuoro palveli edelleen myös linjan varren kesämökkiläisiä.

### Vesasen Vanaja

Heinolan Linjan Kouvolan linjan auto poikkesi Vierumäen Urheilupuistolla, 1960-luvun alussa kävi vm. 1957 Vanajalle jarrujen äkillinen toimintahäiriö. Tämä jarruttomaksi mennyt linja-auto törmäsi Vierumäen tasoylikäytävällä Heinolan junaan.

Onnettomuutta tutkittiin Heinolan katsastusmiesten voimin ja havaittiin, että kuljettajan maininta hänen Vanaja-linja-autonsa jarrujen häviämisestä piti paikkansa ja sakot peruttiin. Muissakin Vanaja-hyötyajoneuvojen yksilöissä esiintyi tätä jarrujen toimimattomuutta ja/tai viivettä, ja joku näistä ongelmatilanteista johti edellistä kohtalokkaampiin seurauksiin.

Heinolan Linja ajoi 1967-68 kolme arkivuoroparia Heinolasta Vierumäen ja Vuolenkosken kautta Kausalaan ja Kouvolaan. Vielä 1976-77 nämä vuorot kulkivat suunnilleen samanlaisina, mutta aamuvuoroista oli tullut arki- eli X-vuoroja. Heinolan Linjan Kouvolan vuorot

**Autoilija Vilho Lauro litin Kausalasta ajoi jo 1935 Kouvolaan Kausalaan ja Mankalaan (Kolliin). Toinen linja kulki Lahdesta Kausalasta ja liitti kk kautta Vuolenkoskelle. Näiden autot kohtasivat Kausalassa, jossa saattoi vaihtaa toiseen autoon. Lauro ajoi jo 1936 Heinola-Vuolenkoski-Iitti kk-Kouvola-linjaa. Hänellä oli 1939 jo kolme linja-autoa, vm. 1935 ja 1939 Chevroletit ja vm. 1938 Volvo. Kuva: Terttu ja Pertti Alisen kokoelmista.**

lienee lopetettu viimeistään Savonlinjan aikana, joka 1999 osti Itä-Hämeen Liikenteen, johon Heinolan Linja oli 1974 sulautettu.

Linja-autovuorot Vuolenkoskelta Iitin kunnan keskukseen Kausalaan sekä myös Kouvolaan jatkuivat mm. koulu- ja asiointivuorojen takia pidempään kuin Heinolan suuntaan. Nykyään Vuolenkoskelta ajetaan asiointi- ja kouluvuoroja Kausalaan, Iitin kunnan keskukseen.

### Sorjanen ajoi Jaalasta

Laivanlämmittäjänä aloittaneen Charles Sorjasen (1901-69) varhaisin linja kulki Lahdesta Paimelaan, Kiviniemeen ja Urajärvelle. Linjan ajon hän alkoi käyttetyllä vm. 1925 TT-Fordilla ja jatkoi vm. 1928 Brockwayllä. Charles Sorjanen alkoi 1936 Niilo-veljensä kanssa ajaa Lahdesta Vesivehmaan ja Vierumäen kautta Heinolaan ja Heinolasta Vierumäen Urheilupuistolle.

Heillä oli 1937-48, ehkä myöhemminkin linjalupa: Lahti-Ahtiala-Härkälä-Vierumäki-Heinola, myös



**Kossilan 1960-luvun auto no 34, vm. 1966 Viikinki-Volvo Wiima M64-korilla (BEK-38), joka oli 1972 tullut Kossilaan Espoon Autoilta. Kossilla se sai kyytiä vielä yhdeksän vuotta. Kossilla oli laajaa toimintaa Vuolenskoskella ja aluksi sillä oli omat tallit Vuolenskoskella, josta autot aamuisin lähtivät lähiseudun koulu- ja linja-ajoihin. Kuva: Hannu T. Pulkkinen.**

KAUSALA - MANKALA - VUOLENKOSKI						
*	**			**	*	
K	TiTo	Koulu		Koulu	TiTo	K
9 50	14 00	14 35	Kausala	8 20	8 20	12 15
9 55	14 05	14 40	Voimalaitos th.	8 10	8 10	12 05
10 20	14 30	15 10	Mankala, Kolli	7 40	7 45	11 40
			Savio			2
10 45	14 50	15 30	Vuolenskoski	7 20	7 30	11 05

**KOSSILAN LIIKENNE OY**  
Valtakatu 9 45100 KOUVOLA, puh. 951-11505

**Osa jo Savonlinjalle kuuluneen Kossilan Liikenteen aikataulusta 1989 syksyiltä. Vuolenskoskelta ei kulkenut vuoroautoa Kouvolaan, vaan harvat autot veivät koululaisia ja asioille meneviä Kausalaan. Etelä-Suomen Sanomat 31.8.1989**

heidän Selänpään ja Jaalan autonsa ajoivat 1958 syksyyn asti Ahtialan kautta. Lahti-Ahtiala-Vierumäki-Heinola-linja siirtyi 1958 Charles Sorjasen hakukehituksen ansiosta hänen serkulleen Väinö Peltoselle, jota sitten V. Peltonen Oy liikennöi noin 45 vuotta aina 1995 asti. Tuol-

loin sitä jatkoi Koiviston Auton 1995 ostama Lahden Liikenne.

Niilo Sorjasen aloitti 1934 linjalupansa mukaan liikennöinnin yhdellä vuoroparilla Jaalasta Kimolaan, Ruuhijärvelle ja Vierumäelle ja sieltä vanhaa Heinolan tietä Ahtialaan ja Lahteen. Vielä 1934 Vuolenskos-

ki ylitettiin lossilla ja 1935 pääsi uutta siltaa Vuolenskosken yli. Niilo Sorjasen Jaalan linjasta on tietoja Lahti-Heinola-Jyväskylä-aikataulussa (1934) ja Lahden Opaskartassa (1936). Siltikin Charles Sorjanen oli 1936 merkitty Jaalan linjan liikennöitsijäksi. "Jaalalainen" lähti 1934 joka päivä Jaalasta klo 6.00 ollen Lahdessa klo 8.05. Lahden paluulähtö oli klo 13.30 ja Jaalassa oltiin klo 15.35. Lähtöaika Jaalasta oli 1936 sama, mutta oloaika Lahdessa oli jäänyt liian lyhyeksi, sillä 1936 lähtö Lahdesta oli klo 14.45 ja Jaalassa oltiin klo 16.45.

Niilo Sorjasen Jaalan 1934 linjalupa peruttiin 1936 ja uusi 1936 linjalupa antoi hänelle Jaalan linjan lisäksi linjan Selänpäästä Jaalaan ja Lahteen. Sorjasen "Jaalalainen" lähti Jaalasta Kimolan, Vuolenskosken ja Ruuhijärven kautta Vierumäelle ja Lahteen. "Selänpääläinen" lähti Savon radan varren Selänpäästä ja tuli Jaalan auton perässä samaa reittiä



**Itä-Hämeen Linjan Scania-Kutter 8 tilausajolla. Vilho Vesanen ja Heinolan Linja yhdistyivät 1974 Itä-Hämeen Linjaksi, joka liikennöi paikallis-, lähi- ja kaukoliikennettä, joiden keskuksena oli Heinola. Kuva: Hannu T. Pulkkinen.**

Lahteen. Oliko ennen sotia Vuolenkoski-Vierumäki-harjuttietä, kun kierrettiin toki väkirikkaan Ruuhijärven kautta?

Nämä Niilo Sorjasen linjaluvat siirrettiin 1939 veljesten nimiin ja he saivat ajaa kahdella autolla kullakin vuoron päivässä. Selänpään ja Jaalan linjaluvat uudistettiin 1944 ja siirrettiin Charles Sorjoselle, koska Niilovelji oli juuri kuollut. Henkilötaksa 1944 Selänpään ja Jaalan linjoilla oli 50 penniä/km ja tavarankuljetus maksoi 0,5 penniä/kg/km. Alin maksu oli 2 mk. Vuolenkosken väki pääsi ennen sotia Vilho Laurennon ja T.A. Virtasen autoilla joko Heinolaan, Iitin Kausalaan tai Kouvolaan sekä Niilo Sorjasen mukana Jaalaan ja Selänpäähän tai sitten Ruuhijärvelle, Vierumäelle tai Lahteen.

### Sorjasten ajokkeja

Charles Sorjasella oli vm. 1934 R.E.O. ja Niilon kanssa vm. 1933 Volvo (H-1522), Jaalan linjan ajokki. Vuonna 1936 Ch. Sorjaselle tuli Ford. Niilo Sorjanen osti 1936 Volvon (H-3306), sekin lienee ollut Jaalan ja Selänpään linjoilla, olihan Niilo Sorjanen näiden linjalupien ainoa haltija 1939 saakka. Eräässä kuvassa tässä vm. 1936 Volvossa oli kuitenkin Kiviniemen linjakilvet. 1930-luvun loppupuolella Charles Sorjonen hankki kaksi vm. 1938 "Lättänokka"-Sisua. Sorjaselle tuli vm. 1938 ja 1939 nokka-Volvot.

Linja-autoilija Charles Sorjanen ja kuljettaja Jorma Jokinen joutuivat 1941 jatkosodan autonajoon ja kotiutuivat vasta 1944. Sorjasten liikennöinti oli tuolloin vähäistä. Vm. 1936 Volvo (H-3306) oli ollut 1941 hyökkäystoimissa, mutta ainakin jo 1944 linjalla. Niilo Sorjonen ajoi 1942-44 Selänpään ja Jaalan linjaansa ilm. tällä Volvolla, jonka matka päättyi 1944 tulipaloon Mäkelässä Vanhalla Heinolantiellä. Sen palaneen rungon on kerrottu löytyvän paikallisen ladon takaa.

Niilo Sorjanen menehtyi 1944 ja tuolloin mm. Selänpään ja Jaalan linjaluvat siirtyivät veli-Charlesille. Hänen vm. 1938 Sisusta (H-6136 > SA-35197) oli jatkosodan sairaautona Syvärillä. Se esiintyy yhdessä jatkosodan käytetyimmistä linja-autokuvista, joita tästä autosta oli samalta savivellitieltä otettu useampi. Sieltä sitä kiskoi irti yksi armeijan ennen sotia hankituista McCormick-telatraktoreista.

### Sorjasen "Jaalalainen"

Selänpään ja Jaalan linjaluvat siirtyivät siis 1944 Charles Sorjaselle. Asikkalan lupien lisäksi hänellä oli 1944-49 henkilö- ja tavaraliikenteeseen yhden vuoroparin luvat linjalle: Lahti-Vierumäki-Ruuhijärvi-Kimola-Jaala kk ja toiselle linjalle, joka ajettiin Lahdesta em. reittiä ja

joka jatkoi Jaalasta Selänpäähän. Sorjonen oli toimittanut 1946 ja 1947 aikataulut ministeriöön, ehkä Jaalaan ajettiin siis jo 1946? Ainakin lehti-ilmoituksessa 26.7.1947 oli jo Jaalan linja. "Jaalalainen" lähti 1947 Jaalasta klo 6.00 ja jatkoi klo 6.50 Vuolenkoskelta Lahteen, jossa se oli klo 8.30. Lahdesta Jaalan auto lähti klo 14.30, oli Vuolenkoskella klo 16.10 ja Jaalassa klo 16.50. lähellä. Kuten muutkin pääsi Charles Sorjanen 1948 eroon pahimmasta pulasta, tuolloin Selänpäältä ja Jaalasta pääsi "Sorjosilla" jo kaksi kertaa arkena Vuolenkoskelle ja Lahteen ja sieltä takaisin. Molemmat vuorot ajettiin Ruuhijärven ja Vierumäen kautta.

Sorjonen ilmoitti 1.6.1954, että Jaalan arkiauto lähti klo 6.40 ja Vuolenkoskelta klo 7.00, mutta kulki Uudenkylän kautta Lahteen ollen siellä klo 8.30. Selänpäältä arkiauto lähti arkisin klo 7.00, jatkoi Vuolenkoskelta klo 8.10 Vierumäen kautta saapuen klo 9.30 Lahteen. Selänpään arkiauto lähti Lahdesta klo 13.00, oli Vuolenkoskella klo 14.20 ja perillä klo 13.30. Jaalan auto palasi Lahdesta klo 14.20 Uudenkylän kautta Vuolenkoskelle, josta se jatkoi klo 15.30 Jaalaan, jonne saapui klo 16.20. Jaalasta ajettiin 1954 Vuolenkosken ja Uudenkylän kautta Lahteen klo 18.15 pyhävuoro, joka oli Vuolenkoskella klo 18.45. Jaalan iltauto lähti Lahdesta klo 22.45 Uuteenkylään ollen Vuolenkoskella klo 00.15 ja Jaalassa klo 00.45.

1950-luvun alussa Charles Sorjasella oli ajossa sota-ajan autoja, kuten vm. 1946 Ford, toinen vm. 1938 "Lättänokka"-Sisuista ja vm. 1939 Volvo. Sorjanen hankki uusia linja-autoja, vm. 1948 "Patanokka"-Volvon ja Kalle Pekolalta vm. 1939

HEINOLA—VUOLENKOSKI—IITTI KK—KUUSANKOSKI—KOUVOLA									
19.15	6.45	8.30	14.45	Heinola	11.45	15.15	20.00	9.30	5.77
—	y)	—	y)	Urheilupuisto	y)	—	y)	—	—
20.05	7.25	9.10	15.25	Vuolenkoski	11.05	14.35	19.20	23.50	—
20.25	7.45	9.30	15.45	Kimola	10.40	14.10	19.00	23.25	—
20.55	8.15	10.00	16.15	Iitti kk.	10.15	13.40	18.30	22.55	—
21.25	8.40	10.25	16.45	Voikka	y)	13.10	18.05	22.30	—
21.45	9.05	11.00	17.10	Kouvola	9.30	12.45	17.40	22.10	—

Sunnuntaivuoro ajalle 1.5.—30.9.

y) = ajetaan Suomen Urheilupuiston kautta.  
y?) = ajetaan suoraan Voikkaan sillan kautta.

LAHTI—KALKKINEN—SYSMÄ—HARTOLA—JOUTSA					
16.30	13.30	Lahti	X	X	8.40 11.05
16.55	14.00	Vesivahmaa	y)	8.15	10.35
17.40	14.40	Kalkkinen laast	y)	7.25	9.50
18.05	15.15	Nuoramoinen	y)	7.00	9.20
18.25	15.40	Sysmä kk	y)	6.40	9.00
18.00	16.25	Hartola kk	y)	6.05	8.30
—	16.50	Joutsen kk.	y)	5.40	—

HEINOLA—VÄÄKSY—ASIKKALA KK—LAMMI KK—HÄMEENLINNA			
7.30	Heinola	16.20	—
8.35	Vääksy	15.25	—
8.45	Asikkala kk	15.10	—
9.40	Lammi kk	14.20	—
—	Syrjäntaka	14.05	—
10.30	Hämeenlinna	13.30	—

V. Vesasen ja Heinolan Linjan Heinola-Vierumäki-Vuolenkoski-litti kk- Kausala-Kouvola-aikataulu 1961. Linjan aikataulu säilyi lähes muuttomattomana 1970-luvun alkupuolelle. Etelä-Suomen Sanomat 31.5.1961.

Vilho Vesasen Heinolan Linja ajoi 1967-68 yhden vuoroparin Joutsasta Heinolan ja Vuolenkosken kautta Kouvolaan ja kolme vuoroparia Heinolan, Vuolenkosken ja Kouvolan välillä. Aikataulu Antti Holmströmin kokoelmista.



HEINOLA—ONKINIEMI—SYSMÄ KK						KAUPPATORI—HEINOLA KK					
8.00	12.45	16.25	km	Heinola	11.45	16.15	19.00	Arkkip. ei lauant.	Lauant. ja pyh.	Sunnuntaisin	
8.35	13.20	17.00	26	Onkiniemi	11.10	15.40	18.25	K-tori Heinola kk	K-tori Heinola kk	K-tori Heinola kk	
8.45	13.30	—	33	Koilhon th.	11.00	15.30	18.15	5.10	5.20	12.15	12.25
8.55	13.40	—	39	Nuoramoinen	10.50	15.20	18.05	6.15	6.25	13.10	13.25
9.20	14.00	17.35	52	Sysmä kk.	10.30	15.00	17.45	8.10	8.25	14.15	14.30
								9.15	9.30	15.15	15.30
								10.15 <sup>1</sup>	10.30 <sup>1</sup>	16.15	16.30
								13.10	13.25	17.15	17.25
								13.45	14.00	18.15	18.25
								14.15	14.30	19.15	19.30
								14.40	14.55	20.15	20.30
								15.15 <sup>1</sup>	15.30 <sup>1</sup>	21.10	21.25
								16.15	16.30	22.15	22.30
								17.15 <sup>1</sup>	17.30 <sup>1</sup>	23.10	23.20
								18.15 <sup>1</sup>	18.30 <sup>1</sup>	—	—
								19.45 <sup>1</sup>	20.00 <sup>1</sup>	—	—
								21.10 <sup>1</sup>	21.25 <sup>1</sup>	—	—
								22.15 <sup>1</sup>	22.30 <sup>1</sup>	—	—
								23.10	23.20	—	—
								7.30**	7.30**	—	—

<sup>1</sup> yhteys Tampereelle

<sup>1</sup> = Kaivannon kautta  
<sup>2</sup> = " ja Pörnön tien kautta  
\* = ajalla 1.9.—31.5.

JOUTSA—HEINOLA—KOUVOLA			
6.40	km	Joutsa	19.25
7.05	20	Hartola	18.55
7.35	44	Onkiniemi	18.20
8.15	70	Heinola	17.45
8.45	—	Heinola	15.05
—	83	Urheilupuisto	—
9.20	98	Vuolenkoski	14.25
9.45	113	Kimola	14.00
10.05	127	Iitti kk.	13.40
—	Y	Voikka	13.10
10.30	141	Kuusankoski	13.00
10.45	154	Kouvola	12.45

Y = Ajetaan suoraan poikkeamatta Voikkaalta.

HEINOLA—VUOLENKOSKI—IITTI KK—KOUVOLA						
6.30	8.45	15.00	Heinola	11.40	15.05	19.50
6.45	—	15.15	Urheilupuisto	11.20	—	19.30
7.10	9.20	15.40	Vuolenkoski	11.00	14.25	19.10
7.30	9.45	16.00	Kimola	10.35	14.00	18.50
7.50	10.05	16.25	Iitti kk.	10.15	13.40	18.30
Y	Y	Y	Voikka	Y	Y	13.10 18.05
8.20	10.30	16.55	Kuusankoski	9.45	13.00	17.55
8.35	10.45	17.10	Kouvola	9.30	12.45	17.40

Y = suoraan Kymenrannasta poikkeamatta Voikkaalta. Kaikki vuorot ajavat Sairaalan mien kautta.



Rajalan "Lammilainen" eli yhtiön oranssi-kelta-vihreä vm. 1974 Scania BF 110-Kutter 8 (UBR-462). Rajala kilpaili 1960-63 Petmanin ja 1963-95 Lahden Liikenteen kanssa. Rajalan autot olivat laadukkaita, myös Petman ja Lahden Liikenne panostivat autoihinsa. Koiviston Auto-yhtymä osti 1992 Rajaloiden 1987 myymän Linjaliike Rajalan ja 1995 Lahden Liikenteen, näihin aikoihin loppuivat myös Vuolenkosken ja Ruuhijärven kylän linjat. Kuva: Hannu T. Pulkkinen.

Aikataulu					
Lahti-Vierumäki-Vuolenkoski- Jaala kk.-Selänpää					
1. 6. 48 alkaen:					
12.50	14.30	Lahti	↑	8.20	9.30
13.40	15.20	Vierumäki	↑	7.15	8.40
14.10	16.00	Vuolenkoski	↑	6.35	8.10
14.50	16.50	Jaala kk.	↓	5.50	7.30
15.20	—	Selänpää	↓	—	7.00
<b>CH. SORJANEN</b>					
Vahvoja erillaisia VIIJANNES- JA KUKKAKASVIEN <b>TAIMIA</b>					

Charles Sorjasen Selänpään ja Jaalan linjojen aikataulu 1948. Niilo Sorjanen (k. 1944) aloitti jo 1934 Jaalan linjan ja 1936 Selänpään vuoron, ne kulkivat Kimolan ja Ruuhijärven kautta Vierumäelle, mutta siirtyivät sotien jälkeen ajamaan Vuolenkosken kautta. Selänpään vuoro aloitettiin uudelleen 1948, kun puukaasulaitteista voitiin luopua ja autoihin alkoi saamaan varaosia, renkaita ja polttoaineita.

"Pikku-Sisun".

Selänpään linjalle tuli vm. 1952 Bedford SB-linja-auto (HN-516), jollainen oli Kauno Petmanilla. Pienikoneinen Scania-Vabis eli "Säksätin" tuli 1952, Lahden Autokori koritti ne, kuten vielä 1954 vm. 1939 kolarissa olleen nokka-Volvon. Sorjaselle ja Petmanille tuli 1956 keskikoon Mercedes-Benz OP 311:t. Ch. Sorjanen osti 1959 kaksi vm. 1949 nokka-Sisua Linjaliike Rajalalta.

### Kaksi kilpailijaa

Niilo ja Charles Sorjasen Jaalan ja Selänpään linjat olivat vanhempaa perua kuin Kauno Petmanin ilm. 1950-luvun lopulla sama Vuolenkosken linja. Kun Niilo Sorjasen "Jaalalainen" ajoi ennen sotia ja niiden jälkeen Vuolenkoskelta Ruuhijärvelle, Vierumäkeen ja Lahteen, niin "Jaalalaisessa" kulki myös ruuhijärveläisiä. He pääsivät Lahteen myös Kauno Petmanin seka-autolla.

Kun "Jaalalainen" ehkä jo 1940-luvun lopulla kulki Vuolenkoskelta suoraan Vierumäkeen, jatkui Petmanin ja Sorjasen kilpailu Vuolenkosken ja Uudenkylän matkustajista 1950-luvulla.

Petman ajoi Sorjosen "Jaalalaisen" jälkeen aamuvuoron Ruuhijärven kylästä Uudenkylän kautta Lahteen. Sen linja oli Järvesten- ja Uudenkylän ja Lahden välillä sama kuin Sorjosen "Jaalalaisella". Sorjonen näytti 1952 jatkaneen Vilho Laurennon Lahti-Uusikylä-Säyhtee-Mankala-linjan ajoa. Sitä jatkoi sitten osin Alarik Lehtimäki, jonka linja päättyi Nastolan Säyhteelle.

1950-luvulla Charles Sorjanen jatkoi Jaalan ja Selänpään linjojen liikennöintiä, Jaalaan kulki 1954 kaksi arkivuoroparia ja yksi pyhävuoropari. Näistä toinen arkivuoropari jatkoi Jaalasta Selänpäähän. Se kulki Vierumäen kautta Lahteen, mutta "Jaalalainen" kulki Lahteen Uudenkylän kautta. Sorjonen ajoi 1959 Selänpää-Lahti-linjalla yhden vuoroparin, mutta "Jaalalaisia" oli jo kolme ja molemmilla linjoilla kulki pyhävuoroparit.

Yksi Jaalan vuoro kulki Lahteen Uudenkylän ja kaksi Vierumäen kautta. Uudenkylän kautta 1959 ajettu Jaalan arkivuoropari lähti Jaalasta klo 6.45. Paluulähtö Lahdesta oli klo 14.20 ja Jaalassa oltiin klo 16.05. Jaalasta pääsi Lahteen ma-la myös klo 6.10, 8.20, klo 7.40 (Selänpään auto) ja 13.40 (ma-su) ja paluuvuorot Lahdesta lähtivät klo





vuoroparia kulki 1980 joka päivä Vuolencosken ja Vierumäen kautta Lahteen, niistä toinen palasi Uudenkylän ja toinen Vierumäen kautta Vuolencoskelle ja Jaalaan. Toinen Jaalan auto lähti aamuisin Jaalasta, jonne se palasi, ja toinen kulki Lahdesta Jaalaan palaten Lahteen.

Toinen pyhien vuoropareista kulki kesämökkiläisten takia iltaisin Jaalasta Vuolencosken ja Uudenkylän kautta Lahteen. Linjaliike Rajala ajoi 1984 joka päiväistä Jaala-Vuolencoski-Vierumäki-Lahti-linjaansa yhdellä vuoroparilla. Sen auto lähti arkisin klo 08.05 Jaalasta ja Lahdesta klo 17.30 Jaalaan, linjan auton kuljettaja oli jaalalainen.

Vuonna 1984 pyhäisin ajettiin vain yksi vuoro klo 12.00 Jaalasta Vierumäen kautta Lahteen, joka lähti klo 17.30 Lahdesta takaisin Jaalaan. Linjaliike Rajalan Jaalan vuorot palvelivat Vierumäen Urheiluopistoa, mutta myös Vuolencosken ja Jaalan väkeä.

Vuolencosken ja Lahden väli jäi 1980-luvulla vähitellen yhä enemmän Kauno Petmanin autot 1963 ostaneen Lahden Liikenteen hoitoon, joka ajoi hänen linjojaan 1990-luvun puoliväliin saakka. Lahden Liikenne supisti Vuolencosken vuorojaan, mutta silti vielä 1980 se ajoi neljä-viisi vuoroa Vuolencosken ja Lahden välillä, osa Pajulahden ja osa Uudenkylän kautta.

Yhdellä aamuvuoroista pääsi kello seitsemäksi töihin UPO tehtaille. Petmanin "isäntävuoro" ajettiin yhä arkisin Uudenkylän kautta, samoin pyhäpäivien päivä- ja iltavuoroparit. Autottomia kesämökkiläisiä siis löytyi Uudenkylän linjan varrelta. Vuolencosken keskiasteen koululaiset kulkivat Kausalaan ja Kouvolaan, ja kun henkilöautojen määrä kasvoi ja linja-automatkatustajat vähenivät, ei Vuolencoskellakaan enää kulkenut "linja-autoa tunnissa". ■

#### Kiitokset:

**Lämmin kiitos Antti Holmströmille linja-autotarinoista ja aikatauluista.**

**Lämmin kiitos Hannu T. Pulkkiselle hienoista valokuvista.**

**Lämmin Kiitos FM Ilmo Hakala-Rahkalle perustystä ja avusta Vuolencosken linja-autoliikenteen selvittelystä.**

Lahti — Nastola kk — Pajulahti — Ruuhijärvi — Järvinen — Vuolencoski — Koskenniska											
Arkisin											
Linja-autoasemalta laiturei n:o 6											
(1. 6.-31. 8.)						(1. 6.-31. 8.)					
X	X	X	X	X						X	X
8.30	11.50	14.05	16.50	21.20	Lahti	7.50	8.50	14.25	21.10		
8.55	12.15	14.30	17.15	21.40	Nastola kdk	7.25	8.25	14.00	20.45		
9.00	12.20	14.35	17.20	21.45	Pajulahti	7.20	8.20	13.55	20.40		
9.05	12.25	14.40	17.25	21.50	Kalkkola	7.10	8.15	13.50	20.35		
9.15	12.30	14.50	17.30	22.00	Salakkaniemi	7.05	8.05	13.45	20.30		
9.25	12.40	14.55	17.35	22.10	Ruuhijärvi	6.55	8.00	13.30	20.20		
					Järvinen	7.55	13.25				
					Vuolencoski	7.50	13.20				
					V Koskenniska	7.45	13.15				
Sunnuntaisin											
(1. 6.-31. 8.)						(1. 6.-31. 8.)					
					Lahti	8.50	11.35	16.00	19.00	21.10	
9.25	11.50	16.50	20.45	21.20	Nastola kdk	8.25	11.10	15.30	18.30	20.45	
9.50	12.15	17.15	21.10	21.40	Pajulahti	8.20	11.05	15.25	18.25	20.40	
9.55	12.20	17.20	21.15	21.35	Kalkkola	8.15	11.00	15.20	18.20	20.35	
10.00	12.25	17.25	21.20	21.50	Salakkaniemi	8.10	10.55	15.15	18.10	20.30	
10.05	12.30	17.30	21.25	22.00	Ruuhijärvi	8.00	10.45	15.00	18.05	20.20	
10.10	12.40	17.35	21.30	22.10	Järvinen	7.55	10.40	14.55	18.00		
10.20	12.50	17.45	21.40		Vuolencoski	7.50	10.35	14.50	17.55		
10.25	12.55	17.50	21.45		V Koskenniska	7.45	10.30	14.45	17.50		
10.30	13.00	17.55	21.50								

  

Lahti — Nastola — Upo Oy — Uusikylä — Arrajoki — Metsäkylä — Järvinen — Ruuhijärvi													
(AX) Upo Oy — Uusikylä — Järvinen — Koskenniska													
AX						AX							
—	11.55	15.40	16.15	11.00	17.45	Lahti	—	8.55	10.30	13.55	16.00	9.50	17.10
—	12.15	16.00	16.40	11.25	18.05	Nastola	—	8.30	10.05	13.30	15.35	9.25	16.45
6.55	12.20	16.10	16.45	11.30	18.10	Upo Oy	6.50	8.27	10.02	13.27	15.32	9.20	16.42
7.00	12.25	16.15	16.50	11.35	18.15	Uusikylä	6.45	8.25	10.00	13.25	15.30	9.15	16.40
7.15	12.35	16.25	17.00	11.45	18.30	Arrajoki	6.30	8.10	9.45	13.10	15.15	9.05	16.25
7.20	12.45	16.35	17.05	11.50	18.40	Metsäkylä	6.25	7.55	9.40	13.00	15.10	9.00	16.20
7.30			17.20	12.00	Järvinen	6.15		9.30		15.00	8.45		
—			17.30	12.10	Ruuhijärvi	6.10		9.25		14.55	8.40		
7.35					V Vuolencoski								
7.40					V Koskenniska								

  

Lahti — Nastola — Upo Oy — Uusikylä — Arrajoki — Metsäkylä — Koskenniska — Vuolencoski — Järvinen — Ruuhijärvi												
AX						AX						
11.55	15.40	16.15	11.00	17.45	Lahti	8.55	10.30	13.55	16.00	9.50	17.10	
12.15	16.00	16.40	11.25	18.05	Nastola	8.30	10.05	13.30	15.35	9.25	16.45	
6.55	12.20	16.10	16.45	11.30	18.10	Upo Oy	8.27	10.02	13.27	15.32	9.20	16.42
7.00	12.25	16.15	16.50	11.35	18.15	Uusikylä	8.25	10.00	13.25	15.30	9.15	16.40
7.15	12.35	16.25	17.00	11.45	18.30	Arrajoki	8.10	9.45	13.10	15.15	9.05	16.25
7.20	12.45	16.35	17.05	11.50	18.40	Metsäkylä	7.55	9.40	13.00	15.10	9.00	16.20
			17.20	12.00	Savio	7.45		12.55			16.10	
			17.30	12.10	Koskenniska	7.35					16.00	
					V Vuolencoski	7.30						
					Järvinen	7.25						
					V Ruuhijärvi	7.20						

X = arkisin  
S = sunnuntaisin

**Lahden Liikenne liikennöi yli kolme vuosikymmentä laatuautoillaan Kauno Petmanilta 1963 ostettuja Lahden, Ruuhijärven kylän ja Vuolencosken välistä linjoja. Lahden Liikenne jatkoi näiden linjojen ajoa, kunnes tämä miehen ikään vartunut eli 45-vuotias linjayritys 1995 myytiin Koiviston Auto-yhtymälle. Aikataulu Antti Holmströmin kokoelmista.**

#### LÄHTEET:

HEINOLAN MATKAOPAS 1933, SALMINEN, EEMELI [TOIM.]; ETELÄ-SUOMEN SANOMAIN KIRJAPAINO OY, LAHTI, 1933; TIEDOSTOSSA: [HTTPS://WWW.DORIA.FI/](https://www.doria.fi/)  
 LAHDEN MATKAOPAS 1933, SALMINEN, EEMELI [TOIM.]; ETELÄ-SUOMEN SANOMAIN KIRJAPAINO OY, LAHTI, 1933; TIEDOSTOSSA: [HTTPS://WWW.DORIA.FI/](https://www.doria.fi/)  
 LAHDEN OPAS JA KARTTA [1936], SALMINEN, EEMELI [TOIM.]; ETELÄ-SUOMEN SANOMAIN KIRJAPAINO OY, LAHTI, 1934; TIEDOSTOSSA: [HTTPS://WWW.DORIA.FI/](https://www.doria.fi/)  
 MATKAN VARRELTA LAHTI-HEINOLA-JYVÄSKYLÄ [1934], SALMINEN, EEMELI [TOIM.]; ETELÄ-SUOMEN SANOMAIN KIRJAPAINO OY, LAHTI, 1934; TIEDOSTOSSA: [HTTPS://WWW.DORIA.FI/](https://www.doria.fi/)  
[HTTP://WWW.SLAMU.FI/AIKATAULUT.PHP](http://www.slamu.fi/ai_kataulut.php)  
 KANSALLISARKISTO: KULKULAITOSTEN JA YLEISTEN TÖIDEN MINISTERIÖN AUTOASIAIN OSASTON LIIKENNELUPAKORTISTOT [BA 1-5]; NETTIQSIOITTEESSA: [DIGI.NARC.FI/DIGI/](http://digil.narc.fi/digi/)  
 HAKALA, RAHKO, ILMO: CHARLES SORJANEN - LAIVANLÄMMITTÄJÄSTÄ ASIKKALAN TOISEKSI MERKITTÄVIMMÄKSI LINJA-AUTOLIIKENNOITSIJÄKSI, 4/2004 JA 1/2005. HETKU-LEHTI, SLHS RY, LAHTI.  
 HYYTIÄ, TAUNO: VILHO LAURENTO JA POHJOIS-KYMENLAAKSON LINJA OY, 1986, HETKU-LEHTI 1-1986, SLHS RY, LAHTI.  
 KÖHLER, STUART: LIIKENNEMUISTELUKSIA HEINOLASTA, OSA 2; HETKU-LEHTI 2-2008, SLHS RY, LAHTI.  
 LAURENTO, IRMA: LIIKENNOITSIJÄ VILHO LAURENTO, IITTI, MANKALA, 1986, HETKU-LEHTI 1-1986, SLHS RY, LAHTI.  
 VIITANIEMI, MATTI: SUOMEN LINJA-AUTOLIIKENTEEN VAIHEET, 1978, LINJA-AUTOLIITTO RY, JYVÄSKYLÄ.

**M**ukavasti menneeseen löytyy jokaiselle kukaan vain, minne haluatte ja toivomuksia ryhmällänne on. Paras tarjous ja todetkaa itse, miten nopeasti edullista ja vaivatonta nyt on ottaa lähteä. Bussilla menee mukavasti!

**Oy Liikenne Ab:n  
sisarfirma  
Oy Sipoon  
Liikenne rynnisti  
tilausmarkkinoille  
tosissaan 1982.**

**mukavasti  
menee  
bussi**



## **OY SIPOON LIKENNE - SIBBO TRAFIK AB**

Viikintie 11, 00560 HELSINKI 56  
Puh. Tilausajot (90) 799 633 ja 176 300, 657 007

### Virran kapulalossi

Ennen Virran sillan valmistumista litin kirkolle kuljettiin lossilla Kymi-joen yli. Lossiin mahtui kerrallaan yksi linja-auto tai yksi kuorma-auto tai neljä henkilöautoa. Lossin edessä oli puomi, jonka lossinkuljettaja avasi. Linja-auto tyhjeni matkustajista. Kuljettaja ajoi autonsa varovasti lossille, mutta matkustajat siirtyivät sille kävellen. Lähdön jälkeen lossinkuljettaja irrotti kiinnityskettingit laiturista ja veti kartulla vaijeria. Näin lossi lähti liikkeelle. lossin kuljettaja antoi merkin kuljettajalle, että tämä peruuttaisi vähän linja-autoa. Lossinkuljettaja laittoi lankunpätäkän takapyörän taakse merkiksi, että auto pysähtyy siihen. Toimenpiteellä varmistettiin, että lossi pääsi rantautumaan hyvin, sillä lossin paino oli nyt sen takaosassa.

Erään kerran Virran lossinkuljettaja hermostui ensimmäistä kertaa lossille ajaneelle linja-autonkuljettajalle, joka ei tiennyt tarpeesta peruuttaa linja-auto lossilla taaemas, jotta lossi rantautuessaan nousi laiturissa ylemmäs ja linja-auto pääsi helpommin pois lautalta. Myöskään lossin kuljettaja ei touhuissaan huomannut muistuttaa linja-autonkuljettajaa. Mutta tästäkin selvittiin ja näin lossin- ja linja-autonkuljettaja olivat tässä asiassa viisaampia.

reunaan. Näin jatkettiin, kunnes lossi oli vastarannalla. Lossin lattialla oli purkki vaseliinia, jolla kartun vaijeriuraa voideltiin. Kartun vedossa lossilla oli vaarana se, että jos sitä ei saanut ajoissa irrotettua vaijerista, se saattoi viedä kartun vetäjän mensesään lossilta veteen.

Kohta oltiin vastarannalla. Joskus lossin liikkumiselle saattoi tulla viivästys. Noin 1,5 metrin korkeudella vedestä oli pingotettu vaijeri. Vaijeri oli veivattava alas tukkilauttaa vetävän hinaaja "Männyn" edestä ja sen mentyä taas veivattava ylös. Lossin edessä kummallakin puolella oli vahvat rautaiset pallotapit, joiden vastinkappaleet löytyivät myös rannan laiturista. Lossinkuljettaja kietoi vahvat kettingit kummankin vastakkaisen pallotapin ympärille. Lossi oli nyt tukevasti rannassa. Lossinkuljettaja avasi lossin edessä olevan varmuuskettingin sekä tien poikki olevan puomin. Auto pääsi rantaan ja matkustajat tulivat sisälle. Matka jatkui. Tulin kulkeneeksi Virran lossilla noin tuhat kertaa, kun 1960-luvulla kuljin Vuolenkoskelta viikonloppuisin Kuusankoskelle kesikouluun ja vielä lukioon.

### Lossilla syksystä 1959

Olimme liikkeellä Heinolan Linjan linja-autolla ja menossa Virran los-



# Muistoja Vuolenkosken autoista

Linja-auton miesmatkustajat ottivat usein kukin lossin lattialta kartun eli kapulan ja autoivat Virran lossinkuljettajaa vaijerin vedossa. Lossin lattialla oli useita noin 1,2 metrin mittaisia lankunpätkiä eli karttuja, joiden toinen pää oli pyörästetty käteen sopivaksi ja toiseen päähän oli veistetty ura. Karttu eli kapula laitettiin vaijerin päälle niin, että vaijeri kulkii hyvin kartun urassa. Karttua vedettiin ja se irrotettiin vaijerista niin, että karttua voitiin työntää eteenpäin. Sitten taas vedettiin ja vaijeri pureutui kiinni kartun uran

silla litin kirkon puoleisen laiturin: "Mitä ihmettä! Ei me päästykään perille asti." Laiturin ja lossin väliin oli jäänyt noin 35 senttimetrin rako. Lossinkuljettaja kirosi ja kiukutteli linja-autonkuljettajalle: "Tuollainen 20-vuotias pojankossi laitetaan ajamaan linja-autoa. Nyt ollaan sitten tässä, eikä päästä rantaan." Kuljettaja oli vähän aikaisemmin kertonut ikänsä lossinkuljettajalle, joka yritti kietoa kettingit tiukalle laiturin rautaisen pallopäättäjien ympärille, etteivät kettingit luistaisi tai löystyisi. Kuljettaja ajoi varovasti linja-autonsa

pois lossilta rantaan ja maantielle. Myöhemmin olen ajatellut, että ei kuljettaja ollut syyllinen siihen, ettei lossi päässyt kunnolla rantaan. Syyllinen oli lossinkuljettaja, joka ei ollut huolehtinut, että linja-auto olisi peruuttanut lossilla vähän taaksepäin laiturista lähdettyä.

### "Tynnyrin mäki"

Vanhan tien aikana pari kilometriä ennen Virran lossille tuloa oli jyrkkä ja vaikea "Tynnyrin mäki". Taisi olla 1940-luvun loppupuolella, kun linja-auto jäi puoleen väliin mäkeä.



**Viikinki-Volvo Hellnäsin salmen (Hellnässund) kapulalossilla Vöyrissä. Miehet vetävät kapulalossia puukapuloiden avulla kohti vastarantaa. Vöyrin saariston maidot kuljetettiin linja-autotakelineellä mantereelle Kaitsorin meijeriin. Auto on Haldin & Rose Ab no: 16 eli yrityksen suosimista 1950-luvun Boxer-Volvoista. Kuva: Svenska Litteratursällskapet i Finland. Kuvaaja: Erik Hägglund.**



**Haldin & Rose Ab 1960-lukuinen Volvo Hellnässundin lossilla. Auto on yrityksen no: 14 eli vm. 1959 Volvo Boxerin korilla (YV-164). Tässä ollaan ilmeisesti menossa aamusta saaristoon, kun takatelineellä ei vielä ole maitokannuja. Kuva: Svenska Litteratursällskapet i Finland. Kuvaaja: Erik Hägglund.**

Kuljettaja komensi kaikki ulos työntämään. Lapset saivat jäädä sisälle. En muista, oliko linjuri vielä "häkäpönttö" vai muuten heikkotehoinen. Lopulta se pääsi mäen päälle. Talvella lossipaikasta yli 100 metrin päässä oli tehty joen yli jäätie, jota lautturi kävi joka päivä tarkkailemassa ja jäädyttämässä. Jälle mentäessä kuljettaja komensi matkustajia aina ulos autosta kävelemään ja auto odotti heitä sitten vastarannalla.

Kerran oltiin Virran lossilla kello kahden aikoihin iltapäivällä. Losinkuljettaja Heimo Pohjola tokaisi tulijoille: "Aamulla maitoauto ajoi vielä jäitä pitkin. Nyt jäät lainehtivat jo. Tarkallehan meni!" Eräänä vuoden 1961 talvi-iltana oltiin lossilla pimeän aikaan noin varttia vaille seitsemän. Heinolan Linjan kuljettaja Sulo Meriheinä avasi linjurin ovet. Kukaan ei halunnut mennä ulos. Kuljettaja varttui vähän aikaa ja sanoi: "Jaaha, ristikää sitten kätenne ja lukekaa kaikki, mitä osaatte. Jätän oven auki." Toiselle puolelle päästiin kuitenkin onnellisesti.

### **Jatkuvaa naukkailua**

Pimeänä vuoden 1958 syysiltana juopunut mies naukkaili viinapullostosta Heinolan Linjan linja-auton peräkopissa. Kuljettaja Martti Tällanen seuraili peilistä tilannetta. Tällanen pysäytti auton ja kiiruhti



miehen luo sanoen: "Jos vielä otat pullosta, niin poistan sinut autosta!". Matka jatkui, mutta mies ei totellut. Tillanen pysäytti auton, veti suutuspäissään käsijarrun "kirskuen" kiinni, käveli ripeästi miehen luo ja talutti tämän ulos Iitin Kymentaan kylän kaupan kohdalla. Ehkä Tillanen tiesi ja tunsu miehen ja sen, että voi jättää samaan paikkaan, mistä mies oli aamulla autoon tullut.

### Seurakuntamme kanttori

Oli hämärä luminen iltapäivä talvella 1960. Heinolan Linjan auto tuli Heinolasta ja pysähtyi Iitissä Huutotöyryn kaupan luona noin puoli neljän aikoihin. Pitkä mies, paksu palto päällä tuli Piilahdentieltä juoksujalkaa ja vilkutti kuljettaja Sulo Meriheinalle, ettei tämä lähtisi vielä. Mies nousi autoon hikisenä ja

hengästyneenä. Hän meni linjurin peräosaan ja alkoi vaihtaa kuivia vaatteita päälleen ottaen salkustaan paidan ja housut. Autossa oli kaksi hienoa rouvaa, jotka menivät kysymään kuljettajalta: "Mikä tämä tällainen mies on?". Sulo sanoi: "Mies on seurakuntamme kanttori. Tuli kai lukukinkereiltä. Pelkäsi myöhästävänsä. Ei mitään pelättävää."

### Eväinä maitoa ja omenia

Sunnuntai-iltana syksyllä 1961 olin menossa Heinolan Linjan linja-autossa Kuusankoskelle. Jenkkikassini oli täynnä koulukirjoja ja kolmen litran maitohinkki täynnä maitoa. Autossa oli melko täyttä. Se tuli pysäkillä. Koitin tulla kantamuksieni kanssa keskikäytävän tungoksen läpi. Maitohinkki osui johonkin ja heilahti. Maitoa läikähti kannen alta

**1970-luvullakin linja-autoista näki usein perävalot, sen verran liukkaasti ne kulkivat. Kossilan Liikenne osti 1962 Toivo Laurenolta Pohjois-Kymenlaakson Linjan ja Kossilan autoista tuli tuttu näky myös Vuolenkoskella. Alusta uutena tullut vm. 1963 Titan-Volvo B 635 "Tynnyri"-Wiima M59-korilla, joka omasi erinomaisen pyöreät muodot etenkin takaosassaan. Kuva: Hannu T. Pulkkinen.**

erään mummon kengille: "Voi ei!" Minulla ei ollut aikaa eikä mahdollisuutta pyytää häneltä edes anteeksi.

Toinen samankaltainen komellus tapahtui seuraavana syksynä. Minulla oli pahvilaatikollinen kotoa otettuja omenia, jotka oli tarkoitettu syötäväksi läksyjen lukemisen yhteydessä. Laatikko hajosi ja levisi auton lattialle. Viimeinen näky oli

poistuessani autosta, kun matkustajat potkivat omenia sinne ja tänne.

## Kaksi samanlaista autoa

Ryhmä Koskenniskan kansakoulun alaluokkalaisia matkusti syksyllä 1953 Pohjois-Kymenlaakson Liikenteen Heinola-Kausala-Kouvola vuoron linja-autolla Kausalaan hammaslääkäriin erään oppilaan vanhemman valvonnassa. Hammaslääkärissä käynti onnistui hyvin. Helpottuneina ja iloisina menimme linja-autoon kotimatkalle. Saavuimme Iitin kirkolle ja sitten Virran lossille. Tulimme vastarannalle. Auto ajoi lossilta maantielle ja nousimme takaisin linja-autoon.

Olimme tulleet ehkä pari kilo-

laakson Liikenteen linja-autoon. Kausalasta tuli koululaisia jo melko täynnä olevaan bussiin. Minunkin viereeni istahti minua ehkä vuoden nuorempi viehättävä tyttö. Arkailin enkä uskaltanut puhua mitään, mutta tyttö aloitti keskustelun. Lopulta me molemmat juttelimme innokkaasti. Yhtäkkiä Mankalan Sitikkalassa Tuomisen Einon kaupan kohdalla auton valot sammuiivat ja moottori pysähtyi. Kuljettaja Martti Vehkajoki kiiruhti kauppaan soittamaan vara-autoa Kouvolaan. Sen tulo kesti onneksi yli tunnin. Me kaikki matkustajat istuimme pimeässä autossa. Ei minulla ollut mitään hätää. Ei kylmäkään tullut, kun nojasimme tytön kanssa toisiamme vasten. Vara-auto

ja tokaisin: "Mitä ihmettä! Tännehän tulee Rajalan linja-auto!". Menin ulos. Auto tuli aivan navetan oven eteen. Kuljettaja avasi auton oven. Eräs työmies hoiperteli paljon muutakin kuin pelkkää kansalaisluottamusta nauttineena linjurin keskikäytävällä pitäen kiinni istuimien selkämyksistä ja ovenkahvasta. Autoin lopulta hänet pois auton portailta ja maksoin hänen kyytinsä.

Tässä Rajalan autossa oli viitisen matkustajaa, jotka katselivat ikkunasta tätä mielenkiintoista tapahtumaa. Kiitin kuljettajaa muutakin kuin pelkkää kansalaisluottamusta nauttineen hyvästä huolenpidosta. Hän oli aamulla lähtenyt tällä samalla linja-autolla Lahteen ja



metriä, kun huomasimme, että Timo puuttui joukosta. Kamalia ajatuksia tuli mieleen. Timo oli varmaan tippunut lossilta veteen. Halusimme mennä etsimään häntä, mutta kuljettaja ei suostunut kääntymään takaisin, vaan vetosi aikatauluihin. Synkin mielin tulimme kotiin. Tapauksella oli kuitenkin onnellinen loppu. Kun olimme tulleet vastarannalle, samanlainen Pohjois-Kymenlaakson Liikenteen linja-auto oli lossirannassa menossa Kausalaan ja odotti lossille pääsyä. Timo ei ollutkaan tullut "omaan" linja-autoon, vaan meni Kausalaan menevään autoon. Loppu hyvin, kaikki hyvin!

## Mukavaa seuraa

Kouluviikon päätteeksi syksyllä 1961 astuin Kuusankoskella Vuolenkoskelle menevään Pohjois-Kymen-

tuli vihdoin, ja pääsimme jatkamaan matkaa.

## Poliisisaatossa

Toisen juhannuspäivän iltapäivällä 1963 matkustin Helsinkiin. Linjaliike Rajalan linja-auton kuljettajana oli Martti Ruohonen. Lahden linja-autoasemalta lähti 18 pikavuoroautoa peräkkäin pääkaupunkia kohti. Poliisiauto ajoi edellä vilkut päällä ja toinen auto tuli letkan perässä. Poliisit saattoivat meidät turvallisesti kaupungin läpi Hennalaan asti.

## Hyvää palvelua

Syksyllä 1969 menin aloittelemaan lypsyhommia navetalle puoli kolmen kahvin jälkeen. Olin menossa navetan vinttiin pudottamaan heiniä lehmille. Kuului ison auton moottorin ääni. Katsoin ulos ikkunasta

**Kossilan 1960- ja 1970-lukujen peruskalustoa, vas. yrityksen WiimaM59- ja oik. WiimaM64-koriset Volvo Kossilan talleilla. Vm. 1963 Viikinki-Volvo-Wiima M59 (GLD-97) tuli 1969 Espoon Autolta ja poistui vasta 1980. Oik. Wiima M64-korinen auto oli yksi monista Kossilan tämän korisista Volvoista. Vastaavillaa linja-autoilla Kossila hoiti mm. Kouvolan, Vuolenkosken ja Heinolan linjaa. Kuva: Hannu T. Pulkkinen.**

humaltunut kaupungissa niin paljon, ettei kuljettaja uskaltanut jättää häntä tienvarteen pakkaseen, vaan kääntyi linja-autoineen tälle kapealle, lumiselle 400 metrin pituiselle tilustielle. Hän toivoi varmasti, että pääsisi ympäri perillä. Tämäkin matka päättyi onnellisesti. ■