

Matti Peltonen

Hollikyydillä ja häkäpöntöllä – maantieliikenteen pitkä murrosvaihe hevosliikenteen väistyessä

Esityksessä hahmotellaan miten ja missä tahdissa hevosliikenne Suomessa väistyi uusien liikennemuotojen tieltä. Käsiteltävä aikakausi on noin 100 vuotta 1800-luvun puolivälistä 1950-luvun alkuun. Hevosliikenne oli pitkään keskeinen kuljetusmuoto. Sen väistyminen oli hidasta, vaikka hevosliikenteen organisaatio oli alkukantainen ja hevoskuljetukset kalliita. Lopulta tie oli kuitenkin puhdas auton tuloa varten.



Hevospelien kulta-aika

Ennen kuljetustenkin suhteen oltiin omavaraisia. Ammattimaisia liikenteenharjoittajia oli vähän. Vasta teollistumisen ja kaupungistumisen myötä yhteiskunnallinen työnjako loi uusia kuljetusammattajeja.

Erityisesti hevosliikenne säilyi pitkään ei-ammattimaisena kuljetusmuotona. Varsinkin maaseudulla talonpojat vastasivat itse kaikista kuljetuksistaan. Maataomistavat talonpojat huolehtivat henkilökuljetuksesta kestiekievarijärjestelmän eli hollikyydin avulla. Tämän lisäksi maanomistajat vastasivat pääosin uusien teiden rakentamisesta ja täysin niiden ylläpidosta. Kartanot ja suurimmat

maatalot hoitivat tilan ulkopuolisetkin kuljetuksensa alustalaistensa päivätöillä, jotka tarkkaan oli määritelty torppakontrahdeissa. Kauppiat ja teollisuudenharjoittajat värväsivät kuljetustehtäviinsä lähiseutujen talonpoikia, joille rahdinajo muodosti eräin paikoin erittäin keskeisen tulonlähteen.

Eräiden suurimpien kaupunkien (Turku, Helsinki) hevosomnibussiyhtiöitä lukuunottamatta ei Suomessa hevosliikenteen pohjalta syntynyt yksityistä yritystoimintaa, joka olisi tarjonnut säännöllisesti ylläpidettyjä kuljetuspalveluksia. Muutamia yrityksiä tähän suuntaan kylä oli.

Kilpailijoita ilmestyy kuvaan

Erityisesti 1860-luvulta lähtien alkoivat uudet kuljetusmuodot kilpailla hevosliikenteen kanssa henkilökuljeksissa. Höyrylaivat ja juna tarjosivat uusia kokemuksia ja uusia mukavuuksia. Alkuaikoina niiden suosiota kuitenkin rajoittivat korkeat kuljetusmaksut ja höyrylaivojen osalta myös alhainen matkustusnopeus.

Vaikka uusien kuljetusmuotojen, erityisesti rautateiden, eteneminen olikin vaikuttavaa, jatkui hevosliikenne silti sitkeänä. Kuvaavaa kehitykselle onkin, että kovinta iskuja kyytilaitoksen suosion vähenemiseen ei antanut muitten kuljetusmuotojen kilpailu, vaan kyytimaksun raju korotus vuoden 1885 alusta lukien. Tällöin kyytimaksu kaksinkertaistettiin ja kyytilaitoksen organisaatiota uudistettiin siten, että kunnille tuli mahdolliseksi antaa kyydinpito urakalle. Kyytien määrä romahti lähes kolmanneksen entisestään 1880-luvun loppupuolella. Vähitel-

len kestiekievarikyydin suosio kuitenkin jälleen alkoi kasvaa.

Kilpailutilanne monimutkastui

Ennen rautateiden tuloa oli tavarankuljetuksissa kolme keskenään kilpailevaa vaihtoehtoa. Tavarat oli kuljetettava hevosella, laivalla tai uittamalla. Laivaliikennettä oli sekä rannikolla että sisämaan järville. Uittaminen (lauttaaminen) oli myös yleistä kautta maan jo ennen höyrysaahojen aikakautta. Uittoväylät olivat tuolloin huonokuntoisia ja perkaamattomia ja uittoetäisyydet jäivät kovin lyhyiksi. Uittamalla kuljetettiin sahatukien lisäksi myös valmista puutavaraa, polttopuuta sekä tervatynnyreitä.

Rautatieliikenteen alkamisen jälkeen kilpailutilanne monimutkastui. Kehityksen kulkua voidaan havainnollistaa käytämällä apuna tietoja Suomen kaupankäynnistä Venäjän kanssa. Tilastojen laattimistavan takia voidaan määritellä eri kuljetustapojen käyttö.

Rautatiet haukkasivat Suomen venäjänkaupan kuljetuksista 1870-luvulla huomattavan osuuden: yli 50 % sekä viennin että tuonnin arvosta. Vienti hoidettiin aiemmin puoliksi alus- ja puoliksi maantiekuljetuksiin. Nyt niille kummallekin jäi vain noin 20 % osuus. Tuonnissa hevosliikenne väistyi vielä enemmän.

Rautateiden tulon aiheuttaman muroksen jälkeen tilanne selvästi vakiintui. Talviliikenteen alkaminen merenkulussa vahvisti 1890-luvulla hieman sen asemaa. Huomionarvoista on, että hevoskuljetukset, varsinkin viennin osalta, säilyttivät hyvin pitkään 10–20 % osuuden

huolimatta siitä, että ne tällä kuljetussuunnalla joutuivat tiukasti kilpailemaan uusien tehokkaampien ja ylivoimaisesti halvempien liikennemuotojen kanssa.

Kun koko kaupankäynnin volyymi tänä aikakautena (1860–1913) kasvoi yli seitsenkertaiseksi, ei hevosliikenteen absoluuttisessa määrässä itse asiassa tapahtunut kovinkaan suurta taantumaa.

Autokuljetukset ohittavat hevosliikenteen

Maanteiden tavaraliikenteessä autokuljetukset ohittivat hevoskuljetusten määrän jo 1930-luvun alkuvuosina. Tällöin Suomessa oli vain noin 10 000 kuorma- ja pakettiautoa, mutta yli 300 000 täysikasvuista hevosta. Varsinaisia maantieliikenteen tavarakuljetustilastoja on Suomessa alettu kerätä vasta 1980-luvulla, joten joudumme arvioimaan tilanteen kehitystä pelkästään liikennelaskentojen antaman varsin epätäydellisen kuvan perusteella.

Hevosliikennettä ei aluksi huomioitu lainkaan liikennelaskennoissa, joten kilpailutilanteen alkuvaiheen kehitystä ei voida seurata. Selvää kuitenkin on, että autokuljetukset olivat ohittaneet hevosliikenteen jo ennen 1930-luvun puoliväliä. Kuorma-autojen kantavuus ja kuljetusten keskimääräinen pituus sekä ennenkaikkea kuorma-autojen määrä kasvoi ripeästi koko 1930-luvun. Autokuljetukset olivat jo yli kahdeksankertaiset maanteiden hevoskuljetuksiin verrattuna 1930-luvun lopulla. Sodan aikana ja sodan jälkeen hevosliikenne vilkastui, mutta ei enää muodostanut kymmenesosaakaan autokuljetuksista 1950-luvun alussa.

Hevosliikenteessä autokuljetusten eteneminen oli ehkä nopeinta. Autoliikenne ohitti rautateiden matkustajaliikenteen määrän jo 1930-luvun alussa. Tavaraliikenteen puolella auto voitti junan vasta 1950-luvulla.

Näissä oloissa, erityisesti linja-auto liikenteen kehityksen ollessa voimakasta, ei matkustus hevospelillä liene enää ollut vilkasta. Tilannetta kuvanneekin se, että 1930-luvun lopulla hollikyydeistä lähes 30 % tehtiin – autolla!

Häkäpöntön aika

Seuraava vuosikymmen, 1940-luku oli sodan ja säännöstelyn aikaa. Autoliikenne osoittautui nyt erityisen haavoittuvaksi ja heikoksi kuljetusmuodoksi. Polttoaine-, varaosa- ja rengaspula pakotti poistamaan melkoisen osan (40 %) henkilöautokannasta liikenteestä. Kuorma- ja linja-autoista suuri osa otettiin kenttäarmeijan käyttöön. Valtavan merkkikirjauuden takia autojen kunnossapito oli vaikeaa.

Polttoaineupulan takia autoihin asennettiin puukaasuttimet, häkäpöntöt, joiden ansiosta polttoaineena voitiin käyttää puuta (pilkkeitä). Häkäpönttöjen käyttö vaati paljon työtä ja vaivaa. Samalla autojen tehot ja nopeudet laskivat.

Hevosliikenne sai suuren merkityksen varsinkin kotialueen kuljetuksissa. Keskeisiä olivat puutavaran kuljetukset sekä metsässä että maanteilla. Henkilöliikenteen alalla paine kohdistui kuitenkin yksin rautateihin.

Miksi hevosliikenne jatkui niin pitkään

Edellä on hahmoteltu hevosliikenteen loppuvaiheita Suomessa. Hevosliikenne oli pitkään keskeinen kuljetusmuoto. Sen väistyminen oli hidasta. Hevosliikenteen organisaatio oli alkukantainen. Samalla hevoskuljetukset olivat kalleimpia kuljetuksia.

On siis vastattava kysymykseen miksi alkukantaisesti organisoitu ja hinnaan kilpailukyvytön hevosliikenne jatkui niin pitkään. Kahta seikkaa voidaan korostaa. Ensinnäkin uudet kuljetusmuodot yleistyivät hitaasti ja kattoivat ensi vaiheessa vain maan tiheimmin asutut seudut. Maantiet muodostivat vielä vuosisadan alussa maan tärkeimmän liikenneverkon, noin 70 % kaikista kuljetustoiminnan väylistä ja yli 90 % kaikista maaliikenteen väylistä.

Toiseksi on korostettava sitä merki-

tystä, mikä sekä hevosliikenteen että hevosliikenteen aikaisen tienpidon alkukantaisella organisaatiolla oli. Molemmat oli järjestetty siten, että huomattava osa kustannuksista ei langennutkaan kuljetuksen antajan vaan talonpoikien maksettaviksi.

Kyytilaitoksen ja yleisten teiden ylläpito oli osana talonpoikien verotusta. Näiden velvollisuuksien suorittaminen muodosti 1800-luvun loppupuolella noin neljänneksen maatalousväestön kohdistuvasta verotaakasta.

Tärkeimmässä elinkeinossa maataloudessa kuljetuksista huolehdittiin torppareiden päivätöiden avulla. Seurauksena oli, että maataloudessa yleensä ja torpparitalouksissa erityisesti pidettiin yllä enemmän hevosia kuin mitä varsinaisen maanviljelyksen tarpeet vaativat. Juuri tämä seikka johti siihen, että esimerkiksi kyytilaitoksen rasitus vain kasvoi samalla kun kyytien määrä väheni.

Sekä hevosliikenteen että yleensäkin maantieliikenteen kannalta keskeiseksi murrosvaiheeksi voimme edellä esitetyn valossa määritellä vuoden 1918. Silloin voimaan saatetut reformit veivät pohjan pois vanhakantaiselta hevosliikenteeltä. Vuonna 1918 valtio otti kyytilaitoksen kustannukset vastattavakseen. Samoin vuoden 1918 tielaki vapautti maanomistajat yleisten töiden ylläpidosta. Edelleen vuonna 1918 alkantu torpparivapautus lopetti alustalaisten päivätöiden käytön maatielojen kuljetuksissa.

Tie oli puhdistettu auton tuloa varten.

Suurta mielenkiintoa herätti Tekniikan museopäivien yhteydessä järjestetty tieliikennekulttuurin kehitystä kuvaava kirjanäytely.

