

## NYSSE TULEE, ENTÄ SITTEEN?

Timo Lehtonen, Kimmo Pyrhönen. Tampereen siniset bussit. Gummerus Kirjapaino Oy, 1998. 128 s.

Tampereen kaupungin liikennelaitos perustettiin viisikymmentä vuotta sitten. Juhlan kunniaksi on julkaistu myös liikennelaitoksen käyttämiä autoja käsittelevä teos, jonka tarkoituksena on valaista sinisten bussien omaa historiaa. Teoksen kirjoittajat ovat diplomi-insinööri Timo Lehtonen ja linja-autonkuljettaja Kimmo Pyrhönen. Teoksen taustalla ovat Tampereen kaupungin liikennelaitos ja Kaupunkiliikennehistoriallinen seura ry. Esipuheen on kirjoittanut Juhani Valanto.

Sinisiä busseja pidetään helposti sellaisina itsestäänselvyyksinä, että niiden todelliseen luonteeseen harva kiinnittää huomiota. Tämä tietenkin todistaa ajoneuvojen onnistuneesta suunnittelusta, matkustajan kannalta bussin käyttö on suhteellisen vaivatonta. Onko asia todella ollut näin?

Tämä näkökulma on joko alan ammattilaisten tai autoista täysin piittaamattomien ihmisten näkökulma. Tavallisen bussinkäyttäjän mielikuva kyseisestä kulkuneuvosta saattaa olla aivan toisenlainen. Pysäkillä värjöttelevä matkustaja kokee tämänkin teknillisen järjestelmän edut ja haitat suoraan nahhoissaan. Busseja ei ole rakennettu tavarankuljetusta, vaan joukkoliikenteen, ihmisten kuljetustarpeen hoitamiseksi.

Lehtosen ja Pyrhösen kirja on kaikkien bussiharrastajien teknillinen perusteos. Kirja esittelee sääntillisesti Tampereen kaupungin liikennelaitoksen käytössä olleet ajoneuvot yksittäisten autojen tarkkuudella. Teoksen dispositio rakentuu liikennelaitoksen numerointiin. Jokainen bussiyksilö klooneineen on saanut oman sivun, jolla on yleensä hyvin valaiseva kuva ajoneuvosta,

sen valmistajan logo ja selostus bussin teknillisestä historiasta. Lisäksi tekstiin on liitetty joitain kommentteja bussityypin luonteesta sekä rekisteröinti- ja myyntipäivämäärät.

Mutta entä sitten? Sinisten bussien ystävä saa kirjasta tarpeelliset teknilliset tiedot onnikoiden olemassaolosta. Vai saako? Tekstissä mainitaan välillä asioita, jotka herättävät valtavasti erilaisia kysymyksiä. Kun kerran kirjassa puhutaan akselipainojen kasvusta, moottoreiden tehoista ja matkustajamäärien kasvusta, miksei saman tien ole asiaa käännetty ymmärrettävämpään muotoon? Tavallinen periaatteessa autotekniikkaan perehtymätön lukija ei välttämättä kylmistä numerotiedoista saa mielikuvaa siitä, mitä bussityypin kehitys on konkreettisesti merkinnyt. Kun kadulla joskus näkee 1950-luvun bussin asianharrastajien kyyditämänä, ajoneuvo kerää yleensä katseita kuin mikäkin kummastus. Joukkoliikennevälineiden ilmiäsu on muuttunut salakavalasti varsin yllättävällä tavalla. Sinänsä nyt käsillä olevan kirjan loistavista valokuvista on vaikea saada käsitystä esimerkiksi ajoneuvojen fyysisten mittasuhteiden kehityksestä. Bussiliikenteen yhteiskunnalliset vaikutukset on ilmeisesti selvitetty toisessa julkaisussa, eivätkä ne välttämättä kuulu tämän kirjan yhteyteen, mutta edes muutama muutosten peruslinjoja selittävä kaavio olisi ollut hyödyksi. Entä oliko tietyillä autotyypeillä omia linjojaan?

Esimerkiksi käytössä olleiden bussien määrän ja liikennelaitokselta vaaditun kuljetuskapasiteetin suhde on todella mielenkiintoinen kysymys. Asiaa sivutaan esimerkiksi Hetku-Scanioiden historian yhteydessä, jolloin todetaan uusien lähiöiden aiheuttama kuljetustarpeen kasvu. Kirjaa tarkastelemalla selviää nopeasti, että tietyt bussityypit palvelivat kaupunkilaisia todella pitkään. Mutta miten kokonaiskuljetuskapasiteetin muutosvaatimuksiin vastattiin, ja minkälaista politiikkaa vanhenevien bussityyppien käytön suhteen harjoitettiin?



Kun teoksesta on rakennettu bussien teknillisen historian aapista, miksi tekstissä mainittuja teknillisiä uudistuksia ja erikoisia ratkaisuja ei ole selitetty havainnollisin piirroksin? Kuvahan kertoo enemmän kuin tuhat sanaa, tässä tapauksessa voisi sanoa että kaksi tuhatta. Mikäli sopivia teknillisiä yleispiirroksia ei ole olemassa, olisi kai löytynyt valokuvia. Tai mielenkiintoisimmat laitteet olisi voinut jopa piirtää uudelleen.

Muistan itse Tampereen liikennelaitoksen bussit 1960-luvun lopulta ja 1970-luvun alusta, kun joukko Tampereen reaalilyseon oppilaita kulki bussilla Tesoman ja Pyyrikintorin väliä. Arkipäivä olisi ehkä helppo unohtaa, mutta todellisuus oli valitettavasti tarua ihmeellisempi. Busseissa oli välillä niin ahdasta, että käsivaihteistolla varustetun auton heilahtelu yllytti pojat ”lainehdintaan” ja villiin huutoon käytävällä ja takasillalla – kuljettajilla ja kanssamatkustajilla on täytynyt olla todella hauskaa. Pispalan valtatiellä vallitsi välillä niin raskas pakokaasujen käry, että poistuinkin joskus ennen aikojaan bussista alkavan pahoinvoinnin karkottamiseksi. Osittain tätä selittää Lehtosen ja Pyrhösen kirjan välittämä tieto, että osassa autoista oli pakokaasulämmitys. Tiettyjen bussityyppien rakenteeseen kuuluva rahastajan paikka massiivisine tiskeineen herätti jatkuvaa ihmetystä. Rahastajan paikalle oli yleensä niin hankala nousta, etteivät koululaisten kanssa samaan aikaan liikkuneet vanhukset viitsineet edes yrittää paikalla istumista, joten rahastajan virkaa toimitti pari kolme lyseolaista. Kirkkaina pakkaspäivinä bussien ikkunoista ei kannattanutkaan yrittää katsoa ulos, ne olivat pakkassa jäässä. Ikkunaan lämmitettiin kohmeisin sormin muutama pieni reikä, joista ulos tirkistelemällä yritettiin kurkistella, koska ulospääsyn takaavaa kelloa piti soittaa. Joidenkin bussityyppien ovien tapa jäädä auki ajon aikana herätti suoranaista kauhua auton liikkua 60 km/h, pakkasen paukuksessa ulkona.

En kyllä muistanut viimeksimainittuja asioita ennen kuin ne sattumalta palautuivat mieleeni hyvin konkreettisesti lähinaapurimaan liikennelaitoksen kyydissä jokin aika sitten. Lehtonen ja Pyrhönen ovat ainakin oikeassa siinä, että menneiden bussityyppien

kokemuksista on opittu, ja teknillinen kehitys on ollut nopeaa. Vaikka Tampereen kaupungin liikennelaitoksen bussien historian suurin aukko on nyt kiitettävästi täytetty, bussien sosiaalishistoria on kuitenkin edelleen kirjoittamatta. Asian olisi ehkä alunperin voinut ratkaista kirjoittamalla selkeästi kaksi eri teosta, joista toisessa olisi paneuduttu tarkemmin tilastotietoihin ja tekniikan historiaan, toisessa kuvattu eri bussityyppien luonteeseen kuuluneita asioita.

Panu Nykänen

