

PALVELUT PYÖRILLÄ

LIKKUVIEN PALVELUJEN KEHITYSVAIHEITA

Jussi Lehtonen

Autosta asiakkaille tarjottavat palvelut eivät ole uusi keksintö. Maassamme on ajanut myymäläautoja jo yli 70 vuotta, pankkiautoja runsaat 50 vuotta, ja uusinkin tulokas, kirjastoauto, on jo yli 40-vuotias. Lisäksi pankkiautojen kanssa varsin samantapainen liikkuva palvelu, autopostitoimisto, on sekin aloittanut toimintansa jo 1960-luvun alussa. Näiden lisäksi kirjoitan tässä artikkelissa 1990-luvun lopulla alkaneesta monipalveluautotoiminnasta, johon on yhdistetty monien eri tahojen palveluja.

Käsittelen liikkuvien palvelujen teknistä kehitystä ja ajoneuvojen välineistössä tapahtunutta muutosta 1930-luvulta aina 2000-luvun alkuun. Osittain kaikissa palveluautoissa on ollut käytössä samoja innovaatioita, osin kukin palvelu on kehittänyt omiin tarkoituksiinsa sopivia toimintatapoja ja välineitä. Lopuksi pohdin teknisen kehityksen mukanaan tuomia mahdollisuuksia sekä yhteiskunnan muutoksesta johtuvia uhkia.

Artikkelin pääasiallisena lähteenä olen käyttänyt kenttätöillä keräämääni haastatteluaineistoa sekä vuonna 1999 toteuttamaani myymäläauto-postikyselyä. Haastattelut¹ ovat käsitelleet liikkuvia kauppoja, kirjastoja, pankkeja ja posteja. Informantteina toimineet ovat työskennelleet tai työskentelevät parhaillaan liikkuvissa palveluissa; osa on toiminut myös esimerkiksi neuvontatehtävissä ja koritehtailla. Myymäläautoja käsitellyt postikysely *Suomalainen myymäläautokulttuuri* vuodelta 1999² käsittelee sekä asiakkaiden että henkilökunnan myymäläautotyöhön ja myymäläautoissa asioimiseen liittyviä kokemuksia. Näiden lisäksi olen käyttänyt jonkin verran lähteenä myös kauppojen ja pankkien omia lehtiä; kirjallisuutta aiheesta on saatavana hyvin vähän.

MYYMÄLÄAUTOT KEHITTYIVÄT NOPEASTI

Osuusliike Elanto perusti Suomen ensimmäisen liikkuvan kaupan Helsinkiin vuonna 1932.³ Mallia toiminnalleen osuusliike haki ulkomailta; esimerkiksi Ruotsissa, Englannissa ja Sveitsissä myymäläautoja oli liikennöity jo 1920-luvulla.⁴ Myymäläautojen määrät pysyivät Suomessa pitkään hyvin vähäisinä, kunnes 1950-luvulta lähtien kauppautojen määrä lähti voimakkaaseen nousuun. Tähän vaikuttivat tiestön ja ajokaluston kehittyminen, mutta ennen kaikkea kuitenkin se, että paikasta toiseen liikkuva kauppa koettiin hyväksi kilpailuvaltiksi. Huippuvuonna 1970 maassamme ajoikin yli 1200 myymäläautoa. Tuolloin kauppaautojen levinneisyys kattoi koko maan. Sittenkin liikkuvien kauppojen määrä on kääntynyt jyrkkään laskuun.⁵ Nykyisin niitä on jäljellä enää noin 60 kappaletta, ja määrä vähenee edelleen. Lisäksi autot keskittyvät nykyisin yhä enemmän taajamien ja kaupunkien liepeille, jossa asuu maaseutua enemmän ihmisiä. Muualta maailmasta myymäläautot ovat hävinneet jo aikaisemmin⁶.

Elannon ensimmäinen myymäläauto 1930-luvulla oli rakennettu linja-autoon.

Osuusliikkeen omalla höyläämöllä autoon rakennettiin hyllyt, palvelutiskit ja esimerkiksi tavaravarastot.⁷ Koska kaupankäynti perustui monissa kiinteissäkin myymälöissä vielä 1970-luvulla palveluun, oli myymäläautoakin suunniteltu siten, että tiski erotti toisistaan asiakkaat ja henkilökunnan. Myymäläautot tehtiin täydellisiksi pieniksi kauppoiksi punnusvaakoineen, lihakirveineen ja -pölkkyineen sekä varastokoppeineen.⁸

Monet kauppiat tekivät myymäläautonsa itse aina 1960-luvun alkupuolelle – huolimatta siitä, että Kausalassa toimiva Kiitokori oy rakensi jo vuonna 1954 ensimmäisen tehdasvalmisteisen kauppa-auton.⁹ Paikallinen puuseppä tai kauppias saattoi nikkaroida autoon hyllyt ja palvelutiskit vanerista ja puusta. Joidenkin autojen sisärakenteista tuli niin heikkoja ja huonosti kulutusta kestäviä, että myyjien piti pysäkkien välillä seistä myyntitilassa tukemassa auton hyllyjä.¹⁰ Usein maaseudun pienet kaupat varustivat myymäläautonsa pakettiautoon, sillä se oli suhteessa edullinen ostaa ja sopivan pieni kapeille teille. Palveluun perustuvassa, pakettiautoon rakennetussa myymäläautossa ei ollut yhtään ylimääräistä tilaa asiakkaiden eikä henkilökunnankaan puolella tiskiä. Jotkut kauppiat ratkaisivat tilanpuutteen siten, että erityisesti kesäisin palvelu hoidettiin suoraan ulos pihalle, joko avattavien takaovien tai erillisen palveluluukun kautta.¹¹

Jos kauppias ei päätenyt syystä tai toisesta isoon linja-autoon, mutta koki pakettiauton kuitenkin liian pieneksi, hän saattoi ostaa kuorma-auton alustan ja tehdä sen päälle myyntitilan alusta alkaen itse. Puurakenteinen kori, joka kuorma-auton alustalle rakennettiin, oli varsin tilava. Huonona puolena tällaisen myyntikopin käytössä oli, ettei kauppatilaan pääsyt ohjaamosta sisäkautta. Linja- ja pakettiautoissahan ohjaamosta oli tavallisesti ovi suoraan kaupan puolelle.¹² Tämä tarkoitti sitä, että kuorma-autoon tehdyssä kaupassa henkilökunta – eli kuljettaja

ja yhdestä kahteen myyjää – joutuivat siirtymään myyntitilaan aina ulkokautta, säällä kuin säällä. Hyvänä puolena kuorma-auton lavalle rakennetussa myymälässä oli sen tarjoama mahdollisuus ajoneuvon muunteluun. Tarpeen vaatiessa kauppa saatettiin näet nostaa kuorma-auton päältä alas ja käyttää ajoneuvoa kaupan muihin tavarankuljetuksiin.¹³ Loppuun ajettu auto saatettiin myös vaihtaa uuteen, mutta kori – eli kauppatila – voitiin pitää entisellään.

Myymäläautojen moottorit olivat usein hyvin tehottomia. Koska auto oli hyvinkin kallis hankinta pienelle maaseutukauppiaille, säästöä saatettiin hakea ostamalla pienempitehoinen moottori. Bensiinikäyttöiset ja tehottomat moottorit kuuluivat hyvin nopeasti loppuun, kun kauppa tehtiin kuutena päivänä viikossa lähes kellon ympäri. Jatkuvat moottoriremontit aiheuttivat katkoksia myyntiin ja kaupan tulos laski. Sittenmyin myymäläautojen moottoritehot ovat parantuneet ja dieselmoottoareiden käyttöikä parantunut huomattavasti. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin edelleen se, että autolla ajetaan vain lyhyitä matkoja, ja varsinkin kesäaikaan, kun lämmitystä ei tarvitse pitää päällä, moottori sammutetaan aina pysäkillä tultaessa. Tehottomista moottoreista ja ylilastatuista kuljetuksista aiheutuivat myös monet ongelmat autojen jäädessä talvisin kiinni lumivalleihin ja kesällä vähänkin isompiin maantien kuoppiin.¹⁴

Aina 1950-luvun loppupuolelle myymäläautoissa voitiin käyttää kattotelineitä tavarankuljetukseen. Tämä oli suorastaan välttämätöntäkin, sillä asiakkaille toimitettiin ruokatavaroiden lisäksi kaikkea mahdollista eläinten rehuista rakennustarvikkeisiin. Kattotelineiden käyttö kuitenkin päättyi kattoikkunan keksimiseen 1950-luvulla. Riihimäen Autokoritehtaalla tuolloin käyttöön otettu menetelmä mahdollisti tiiviin valoa läpäisevän kattorakenteen tekemisen puukoriseenkin autoon.¹⁵ Koska sisätilojen valaistus katsottiin tarpeellisemmaksi kuin

lisätavaran kuljettaminen, kattoikkunat levisivät nopeasti käyttöön. Ennen nykyisenkaltaisia kattoikkunoitakin oli autoissa valo antamassa ikkunoita katon ja seinän taitekohdassa. Ne eivät estäneet kuljettamasta tavaraa auton katolla.

Myymläautojen asiakkaiden ja henkilökunnan puheenaiheena on kautta liikkuvan kaupan historian ollut kylmälaitteiden tehokkuus. Vielä 1950-luvulla niin kauppa-autoissa kuin monissa kiinteissäkin myymälöissä kylmätilojen jäähditys hoidettiin jäällä. Myymäläautoissa tämä tarkoitti sitä, että henkilökunnan hyvin raskasta työpäivää räsitti kaikkien muiden töiden ohella varhain aamulla tapahtunut jään haku kaupan jäävarastosta. Lohkottu jää hakattiin pienemmiksi paloiksi ja sijoitettiin erityiseen kennostoon, johon laitettiin vuorotellen jäätä ja merisuolaa. Jää sulii karkean suolan vaikutuksesta hitaammin, ja näin lämpötila pysyi kylmätiloissa kauemmin alhaisena. Kovalla kesähelteellä jää-jäähditys ei aina toiminut reitin loppuun asti, jolloin asiakkaille jouduttiin myymään ”pilaantunutta maitoa ja limais-

ta makkaraa”.¹⁶ Kaikissa myymäläautoissa ei edes ollut kylmäkalusteita. Tällaisissa autoissa myynnissä olleet lihat ja makkarat saatettiin kuitenkin pakata voipaperiin ja laittaa kylmälaukkuun.¹⁷ Kun kotien kylmäsäilytys sotien jälkeen alkoi sähköjääkaappien myötä tehostua, myös myymäläautojen kylmälaitteille tuli enemmän tarvetta. Vähitellen kaikkiin liikkuviin kauppoihin tulikin jonkinlainen kylmäsäilytysjärjestelmä.

Kaikissa tehdasrakenteisissa myymäläautoissa oli jo sähkökäyttöinen jäähditysjärjestelmä. Vuodesta 1954 alkaen, jolloin Kiitokori oy rakensi ensimmäisen myymäläauton, jää-jäähdytteiset kylmätiskit alkoivat vähitellen väistyä ja joihinkin autoihin uskallettiin ottaa myyntiin jäätelöäkin. Säh-

Raja-Karjalan Osuusliikkeen myymäläauto kootaan kaupan pihamaalla Nurmeksessa 1950-luvulla. Rungossa näkyvät katon ja seinien taitekohdassa olevat kaarevat ikkunat, jotka ennen kattoikkunoiden tuloa antoivat valoa sisätiloihin. Kuva: Eino Hakkarainen. TYKL/vk/34164.



köllä ladattavat kylmälaitteet toimivat siten, että yön aikana auton kylmätilojen rakenteet varasivat itseensä kylmää. Päivällä reitin aikana kylmä sitten karkasi ennemmin tai myöhemmin ennen reitin loppumista, mutta siitä huolimatta parannus jäällä toimiviin kylmälaitteisiin oli mullistava.¹⁸ Pelkästään henkilökunnan työmäärän väheneminen oli merkittävä parannus entiseen. Jos auto poikkesi kesken päivän kaupalle vaikkapa hakemaan tavaratäydennystä, kylmälaite kytkettiin sähköverkkoon lyhyeksikin ajaksi jäähtymään.

Tekninen kehitys lähinnä kylmälaitteiden osalta sekä kaupan kentässä tapahtuneet muutokset saivat aikaan suuria muutoksia myymäläautojenkin rakenteessa 1970-1980-luvuilla. Itsepalvelun yleistyttyä maassamme ryhtyivät kaupat 1960-luvulta alkaen poistamaan tiloistaan palvelutiskijä.¹⁹ Myymäläautoissa muutokset olivat hitaampia, sillä autoja uusittiin harvakseltaan. Vähitellen kuitenkin kaikki liikkuvatkin kaupat siirtyivät itsepalveluun. Tämä mahdollisti, ajoneuvojen koon samalla kasvaessa, kauppatalan mittavan suurentamisen vuosien kuluessa. Samalla henkilökunnan määrä väheni yhteen työntekijään.

Nykyisin ison linja-auton kokoinen myymäläauto on täydellisesti varusteltu kauppa. Tehokas kylmälaitteisto, joka perustuu erilliseen polttoainekäyttöiseen sähkömoottoriin, voi olla toiminnassa myös pysäkeillä. Tämä takaa kylmyyden ankarimmillakin hellesäillä – autojen kylmälaitteet ovat jopa tehokkaammat kuin joidenkin kiinteiden myymälöiden. Lisäksi autojen hyllyrakenteet ovat vaihtuneet puuhyllyistä ja metallikoreista erilaisiin profiloituihin viistohyllyihin, joista tavarat eivät putoa helpposti kovassakaan keikutuksessa ja jotka on helppo pitää puhtaina.²⁰

Tultaessa kohti nykyaikaa on erilaisten sähkölaitteiden käyttö lisääntynyt myymäläautoissa. Kassakoneen ja tehokkaiden sisävalojen lisäksi sähköä kuluttavat erilaiset

tuulettimet ja esimerkiksi sähkövaa'at. Akkujen riittävyys on aina ollut liikkuvan kaupan ongelma, mutta nykyisillä latauslaitteilla akut saavat tarvitsemansa virran lyhyelläkin pysäkkien välisellä ajomatalla.²¹

Kylmälaitteiden vastapainoksi huolta ovat aiheuttaneet pitkään myös kauppa-autojen lämmityslaitteet. Monissa autoissa lämmitys toimi talvella aluksi ns. pakoputkilämmityksenä. Tämä tarkoitti, että pakoputki kiersi auton sisätiloissa ja luovutti tasaisesti lämpöä koko ajan. Seuraavassa vaiheessa alkoivat yleistyä Vebasto-lämmittimet eli erillisen moottorin avulla toimineet laitteet; niitä käytetään edelleenkin. Lämmittimien rikkoutumiset talvisin ovat aiheuttaneet myymäläautoissa suurta tuhoa, kun esimerkiksi limonadipullot ovat jäätyessään räjähdelleet rikki.²² Myös muunlaisia lämmittimiä autoissa on kokeiltu. Jotkut myymäläautokauppiat lämmittivät autonsa kaasulla. Tämä aiheutti toisinaan vaaratilanteita:

”Myös auton käynnistyksessä kokeiltiin kaasua. Tämä koituikin auton tuboksi. Taka-osassa oleva kosankaasuputki vuosi ja lämmityspatterissa oli pieni avoliekki ja niin auto roihabti tuleen. Vain hyttiosa säästyi ja me ehdimme ulos. Kiitos ylämäen ja välioven joka oli kiinni.”²³

PANKKIAUTOT JA AUTOPOSTI-TOIMISTOT MYYMÄLÄAUTOJEN JALANJÄLJISSÄ

Käsittelen tässä luvussa pääasiassa pankki-autoja, mutta sivuan myös autopostitoimistoja. Molemmat palvelut ovat toimineet pitkälti samalla konseptilla – sillä erotuksella, että autopostitoimistossa on ollut mukana postin palveluja. Pääasiassa asiakkaat ovat autopostitoimistojen palveluvalikoimasta käyttäneet kuitenkin Postipankin palveluja, vaikkakin esimerkiksi postilähetysten nouto ja postittaminen olivat varsin merkittävässä osassa.



Forssan-Tammelän Säästöpankin pakettiautoon rakennettu pankkiauto peltojen keskellä 1980-luvulla. Sisäänkäynti autoon tapahtui takaosassa näkyvästä ovesta. Konttorinhoitaja istui lähempänä auton etuosaa. Kuva: Timo Sutinen. TYKL/dg/355.

Ensimmäinen suomalainen pankkiauto aloitti siis toimintansa 1952, myymäläauton tapaan sekini Helsingissä. Pankkiautojen sisustus oli aluksi hyvin arvokas ja juhlallinen, kuten kiinteissäkin pankkikonttoreissa. Helsingin Työväen Säästöpankin pankkiautossa 1950-luvulla oli ikkunoissa verhot, lattialla kumimatot ja kalusteina tuoleja ja pankkitiski, jonka takana virkailija istui.²⁴ Auton oli valmistanut tampereläinen autokoritehdas Kaipio Oy, alusta ja 100 hv:n dieselmoottori olivat Volvolta Ruotsista.²⁵ Tätä varhaisemmissa liikkuvissa pankeissa, esimerkiksi Englannissa 1910-luvulla, asiakkaat hoitivat asiansa pienen luukun läpi kiinteiden pankkikonttorien tapaan.²⁶ Suomessa sellaisia ei liene ollut käytössä, vaan pankkiautojen tiskit ovat aina olleet avoimia. Jo 1950-luvulla näyttää kuitenkin siltä, että pankit pyrkivät tietoisesti madaltamaan asiakkaiden kynnystä tulla pankkiasioita hoita-

maan. Tällaisessa asiakaslähtöisessä toiminnassa ja pankin markkinoinnissa pankkiauto oli omiaan.

Pankkiautojen määrät eivät maassamme ole milloinkaan ylittäneet suuriin lukuihin. Tilastoja liikkuvista pankeista ei ole olemassa ja saatavat tiedot ovat hyvin hajanaisia. Lienee kuitenkin realistista arvioida, ettei pankkiautojen määrä ole milloinkaan noussut yli 50:n. Esimerkiksi vuoden 1969 loppupuolella Säästöpankkien pankkiautoja oli liikenteessä yhteensä 34 kappaletta.²⁷ Pankkiautoja on käytetty pääasiassa Säästöpankki-ryhmässä. Autojen kulta-aikaa olivat 1960- ja 1970-luvut, sillä tuolloin pankit kilpailivat asiakkaista ja toisaalta erilaiset sähköiset pankkipalvelut eivät vielä olleet käytössä. Nykyisin aikataulun ja reitin mukaan liikkuvia pankkiautoja ei tietojeni mukaan ole enää liikenteessä; niiden toiminta loppui viimeistään 1990-luvun kuluessa.

Sen sijaan pankkiautoja saatetaan käyttää siirrettävän konttorin ominaisuudessa esimerkiksi urheilukilpailujen kisapankkina.²⁸ Kustannustekijät, sähköiset pankkipalvelut (internet) ja erityisesti huonontunut turvallisuustilanne – yhteiskunnan muuttuminen levottomammaksi – pakottivat pankkiauto-toiminnan loppumaan.²⁹

Pankkiauto on ajoneuvona ollut tavallisesti varsin erilainen kuin myymäläauto. Koska tilaa itse tuotteelle – tässä tapauksessa palveluille ja rahalle – ei juurikaan tarvittu, kelpasi tarkoitukseen pienempikin ajoneuvo. Vaikka ensimmäinen maamme pankkiauto olikin linja-autoon rakennettu, ovat pankkiautot toimineet useimmiten pakettiautoissa, joskus jopa henkilöautoissa tai matkailuperävaunuissa.³⁰ Pieneenkin autoon saatiin kaikki tarvittava mahdollinen mukaan: palvelutiski ja laatikostot sekä kassalipas ja laskukone auton työntekijälle, istuimet ja mahdollisesti pieni odotustila asiakkaille.³¹

Pankkiauto on sisustukseltaan ollut hyvin tarkoituksenmukainen ja yksinkertainen. Eräs Hämeessä ajanut pankkiauto uusittiin kolme eri kertaa sen olemassaolon aikana; auton toiminta loppui 1990-luvun alkupuolella. Viimeinen auto oli rakennettu isoon pakettiautoon. Sisälle ajoneuvon nousitiin perästä, jonne oli rakennettu seinän vieriin penkit. Tässä odotustilassa oli tarjolla myös joitakin lehtiä lukemista varten. Odotustilan jälkeen oli itse ”pankkisali”, jossa oli istuin asioitaan hoitavaa asiakasta varten sekä pöytä, jonka takana konttorinhoitaja istui. Odotustilan ja palvelutilan välissä ei ollut lainkaan seinää, vaan siinä roikkui toisinaan jonkinlainen oviverho, myöhemmässä vaiheessa myös liukuovi oli käytössä. Näin ollen äänet kuuluivat puolin ja toisin varsin hyvin – suuria salaisuuksia ei siis voinut virkailijan kanssa hoitaa ilman, että naapurit pääsivät osallisiksi asiasta.³²

Pankkiautot itsessään eivät juurikaan muuttuneet vuosien kuluessa. Eräaseen

pankkiautoon tehtiin 1980-luvulla komeat ulkomaalaukset – setelien ja pankin entisen pääkonttorin kuvia – sillä auto koettiin erinomaiseksi markkinointivälineeksi.³³ Sen sijaan auton varustetaso muuttui paljon tullessa 1950-luvulta 1990-luvulle. Aiemmin käytössä olleet käsikäyttöiset laskimet (kaikissa autoissa ei tosin ollut sellaisiakaan) korvautuivat sähköisillä laskukoneilla ja samalla autojen sisätilojen valaistusta parannettiin. Lämmitys hoidettiin useimmiten, kuten myymäläautoissakin, Vebasto-lämmittimillä.³⁴ Koska sähkölaitteiden määrä autossa kasvoi huomattavasti, monien autojen akut joutuivat kovalle koetukselle. Tästä syystä joillekin pysäkeille saatettiin asentaa sähköpistoke, johon auto liitettiin sen ollessa pysähdyksissä. Tämä oli usein helppo ratkaisu, sillä pankkiautojen pysäkit olivat tavallisesti kylien keskustoissa esimerkiksi kauppojen pihoilla. Näin asiakkaat saivat hoidettua sekä pankki- että kauppa-asiansa samalla kertaa.³⁵

Pankkiautojen turvallisuus on asia, joka on mietityttänyt aika ajoin myös autojen henkilökuntaa. Mitään vakavampaa ei ilmeisesti ole koskaan sattunut, mutta pieniä vaaratilanteita on ollut satunnaisesti. Monissa pankkiautoissa ei ole ollut minikäänlaisia turvavälineitä siitä huolimatta, että käteistä rahaa on saattanut olla mukana huomattaviakin summia. Vielä 1950-luvulla on eräessä lahtelaisessa pankkiautossa ollut lehtitietojen mukaan kuljettajan käytössä revolveri,³⁶ mutta näistä lienee luovuttu nopeasti. 1990-luvulla pankkiautossa on kuitenkin saattanut olla pankkivirkailijan tai konttorinhoitajan³⁷ turvana kaasusumute mahdollisia ryöstäjiä varten. Lisäksi joihinkin autoihin asennettiin aikalukot, jotka estivät auton ”kassakaapin” avaamisen ennen aikojaan. Monissa autoissa rahat pidettiin kuitenkin pelkässä kassalippaassa, jonka olisi voinut napata mukaansa käytännössä kuka tahansa.³⁸ Pankkiautoissa työskenteli lähes aina vain yksi ihminen kerrallaan.

Koska autojen reitit olivat käytännön syistä varsin syrjäiset, ei auton pysäyttäminen ja ryöstäminen olisi vaatinut kovinkaan kummallisia toimenpiteitä:

”Siis mun asiakkaathan niin, tuolla on yks metsäkulma, missä on metsää kaks kilometriä. Niin siellä muun muassa siellä kahden kilometrin päässä ne ihmiset aina odotti että nyt tähän kellonaikaan mun pitäis tulla. Elikä ne piti huolta että tulinko mä sen metsätaipaleen vai onko mut ryöstetty. Elikä sillon oli näitä kovia ryöstäjiä liikkeellä, vaikka niitä oli vähemmän kuin nykyään. Että siellähän ei olis tarvinnu kun, niinkun aina kaikki suunnitteli, että yks puu kaataa siihen auton eteen ni se olis ollu siinä se ryöstö. Ei olis mitään tarvinnu tehdä muuta!”³⁹

Pankkiautojen tekniikka kehittyi myös muuten kuin vain laskentalaitteiden ja turvavälineiden osalta. Aluksi liikkuvan pankkikonttorin henkilökunta saattoi tehdä tarvittavat nostot asiakkaan tililtä niin sanotusti ”pimeässä”, sillä heillä ei ollut tietoa asiakkaan tilin todellisesta tilanteesta. Kun radiolähetimet alkoivat kehittyä 1960-luvulla, parani myös pankkiautojen reaaliaikainen palvelu. Autossa työskennellyt henkilö saattoi radiopuhelimen avulla ottaa yhteyden pääkonttoriin ja tiedustella asiakkaan tilitietoja tai muita tarpeellisia asioita. Asiakkaan ei siis enää tarvinnut välttämättä odottaa joitakin tietoja auton seuraavaan ajokertaan, vaan konttorinhoitaja pystyi antamaan tiedot asiakkaalle heti.⁴⁰ Ainakaan toistaiseksi tiedossani ei ole, että autopostitointoimistoissa olisi ollut käytössä radiopuhelinlaitteita. Näin ollen autossa asiointi vaati aina pankkikirjan ja varsinainen tietojen tarkistus ja täsmäys tehtiin vasta ajon päätyttyä Postipankin konttorilla.⁴¹

1960-luvulla pankkiautoissa käytetty Storno-radiopuhelinjärjestelmä maksoi pääkonttorin kiinteän laitteen ja autolähettimen osalta noin 600 000 silloista markkaa. Mikäli pankilla oli useampia autoja, selvittiin

kuitenkin vain yhdellä kiinteällä laitteella, jolloin hankinnasta tuli suhteessa edullisempi. Koska toisinaan pankkiauton virkailijan saattoi olla tarpeellista keskustella kiinteän konttorin kortistonhoitajan kanssa asiakkaan kuulematta, voitiin laitteeseen asentaa puhelimen luuri ja ottaa kaiutin pois käytöstä. Ainakin kymmeneen kilometriin asti Storno-järjestelmän kuuluvuus oli Säästöpankki-lehden mukaan erinomainen.⁴² Kun radiopuhelinjärjestelmät yleistyivät ja pankit saivat niistä kokemusta, yhteydenpitovälineet hankittiin luultavasti lähes kaikkiin maamme pankkiautoihin.

Suurin ero pankkiauton ja autopostitointon välillä oli se, että liikkuva postikonttori kuljetti mukanaan sekä postia ja Postin toimintoja että Postipankin palveluvalikoimaa. Lisäksi autopostitointoimistot oli poikkeuksetta rakennettu linja-auton alustalle, eli ne olivat isoja ajoneuvoja. Pankkiautosta poiketen autopostitointoimisto ajoi joka päivä saman reitin ja jakoi samalla päivän postin nk. jakolaatikoihin. Käytännössä tämä tarkoitti, että autosta heitettiin – vauhdissa, pysähtymättä – reitin varrella oleviin avonaisiin laatikoihin postiniput. Määrätyillä pysäkkipaikoilla auto palveli kuten pankkiautokin ja postiniputkin voitiin kantaa jakolaatikoihin.⁴³ Autopostitointoiminta on loppunut maastamme 1980-luvun aikana, jonka jälkeen liikenteeseen jäi vielä suppeammalla palveluvalikoimalla varustettuja, pienikokoisia postipalveluautoja.

KIRJASTOAUTOSTANDARDI OHJEISTAA AUTON VARUSTELUSSA

Tässä artikkelissa käsittelemistäni, yhteen asiaan keskittyvistä liikkuvista palveluista on viimeisenä Suomeen rantautunut kirjastoauto. Huolimatta siitä, että jo 1900-luvun alussa liikkui alkeellisia kirjastoautoja esimerkiksi Yhdysvalloissa,⁴⁴ ei tämä palvelumuoto saavuttanut maastamme varsinaisesti

ennen kuin vuonna 1961. Ensimmäinen kirjastoauto aloitti tuolloin toimintansa Turussa.⁴⁵ Kirjastoautojen määrä nousi varsin nopeasti runsaaseen kahteensataan autoon. 1990-luvun alun lamassa autojen määrä kuitenkin hieman laski; nykyisin liikkuvia kirjastoja ajaa maassamme runsaat 190.⁴⁶ Aluksi kirjastoautoja käytettiin lähinnä kuljettamaan kirjoja asiakkaiden luo, eli ne olivat käytännössä lattiasta kattoon kirjahyllyillä peitettyjä, liikkuvia kirjavarastoja. Nykyisin halutaan yhä enemmän tarjota myös silmäniloa. Kirjamäärää vähentämällä on voitu panostaa enemmän esimerkiksi näyttävämpään kirjojen aseteluun hyllyille sekä erilaisiin erikoiskirjastoautoihin.⁴⁷

Kirjastoautojen tulevaisuus verrattuna esimerkiksi myymäläautoihin näyttää hyvältä. Yksityisen sektorin kauppa-auton toiminta on uhattuna, jos yritys ei tuota tarpeeksi. Kirjastoauto sen sijaan saa rahoituksensa julkiselta sektorilta, eikä sen ole edes tarkoitus tuottaa mitään taloudellista. Tästä syystä kunnan syrjäkylillä saattaa ajaa kir-

jastoauto, vaikka ruokatarvikkeet ihmisten pitää hakea kaukaa kirkonkylän kaupasta myymäläauton lopetettua toimintansa.

Kirjastoautojen tekniikka ja rakenne on ollut alusta alkaen varsin kehittynyttä, johtuen esimerkiksi koritehtaiden pitkästä rakennuskokemuksesta myymäläautojen parissa. Myymälä- ja kirjastoautojen sisätilat ovat pitkälti rakentuneet eri tavoin, johtuen julkisen sektorin järjestäytymisestä ja yksityisen sektorin vapaasta valinnasta. Suomen Kirjastoseuran kirjastoautotoimikunta on näet 1970-luvun loppupuolelta alkaen kehittänyt Suomeen nk. kirjastoautostandardia. Siinä on määritelty se vähimmäisvarustetaso, joka kirjastoautossa pitää olla, jotta se toimisi hyvin ja olisi käyttökelpoinen. Kunnat noudattavat kirjastoautostandardia tavallisesti varsin tarkkaan, kun uusia autoja tilataan. Siksi sillä on suuri merkitys, mitä toimikunta päättää standardiin kirjata.⁴⁸

Tärkein laite kirjastoautoissa on pitkään ollut lainauskone. Aluksi toimittiin käsin Detroit-järjestelmällä ja edelleen lainauska-



Syrjälän kyläkaupan myymäläauto Urjalassa. Auto on tehty 1980-luvun loppupuolella. Kuva: Jussi Leh-tonen/ kirjoittajan oma arkisto.

meralla, sitten siirryttiin monissa autoissa nykyisin käytössä olevaan atk-pohjaiseen lainausjärjestelmään 1980-luvulta alkaen. Reaaliaikaisuus on nykyisissä autoissa käytännössä hyvinkin toimiva asia, kun kaikkien kunnan kirjastojen kokoelmat saattavat näkyä auton asiakaspääteeltä. Joissakin autoissa voi myös hoitaa esimerkiksi Kelan nettipalveluja tai käyttää pankkien sähköisiä asioimismuotoja.⁴⁹

Liikkuviin kirjastoihin on kirjastoauto-standardin myötä tullut yhä enemmän sähköä vaativia laitteita. Osa niistä on määritelty standardissa, osa on laitteita ja välineitä, jotka kunta tai kaupunki on halunnut syystä tai toisesta autoon asentaa. Monissa kirjastoautoissa on jo pitkään ollut henkilökunnan käytössä wc, vesipiste ja mikroaaltouuni ruuan lämmittämistä varten. Joissakin pitkiä matkoja ajavissa autoissa on ollut myös nestekaasuliesi ja jääkaappi.⁵⁰ Myymäläautoista tällaisia hienouksia ei tapaa, vesipistettä ehkä lukuun ottamatta. Kaikkiin kirjastoautoihin ei kuitenkaan ole tehty esimerkiksi käymälää, sillä auton reitit saattavat noudattaa linja-autojen päätepyssä. Näin ollen kirjastoauton henkilökunta voi tarvittaessa asioida bussinkuljettajien mukavuuslaitoksissa.⁵¹

Autojen lastaus on hyvin merkittävä asia kirjastoautoista puhuttaessa. Useimmat maamme liikkuvat kirjastot pitävät pääpaikkanaan kunnan pääkirjaston pihamaata. Kirjat kannetaan autoihin ulkokautta kasseilla tai koreilla, ja sadesäällä kirjat ja ihmiset saattavat tietysti kastua. Jopa suurissa kaupungeissa kirjastoautojen lastaus on usein hoidettu varsin puutteellisesti. Vaikka autolla saattaakin olla oma kokoelma ja oma toimipaikka kaupungilla, lastaus hoidetaan silti vanhaan malliin.⁵²

Poikkeuksiakin kuitenkin on. Eräaseen kaupunkiimme tilattiin jokin aika sitten uusi kirjastoauto, jossa kirjojen lastaus oli kehitetty nykyajan vaatimalle tasolle ja tehokkuusasteelle. Aiemmin kaupungin kirjasto-

autot oli lastattu virittämällä pitkä kulkusilta kirjastoauton oven ja kirjaston ikkunan välille. Tätä oli kuitenkin hankala käyttää – jo pelkästään siksi, että kirjavaunuja autoon työntävä henkilö ei auton oviaukosta kulkiessaan mahtunut ongelmitta sisään. Portaathan nousevat alhaalta ylös, mutta kirjasilta kulki suoraan vaakatasossa, joten oven yläkarmi tuli vastaan.⁵³

Uuteen kirjastoautoon kehitettiin täysin uusi lastaussysteemi, joka siirsi myös asiakkaiden palvelemisen uudelle tasolle. Kaupunki tilasi kirjastoauton takaseinään erillisen oven, jonka kautta kirjavaunut siirrettiin autoon. Uuteen kirjastotaloon puolestaan tehtiin lentokoneen matkustajaputkia muistuttava lastaussilta, joka napin painalluksella saatiin tiiviiksi auton takaosaa vasten kumikarmien painuessa oven ympärille. Näin ollen kirjavaunut pystyttiin siirtämään varaston ja auton väliä aina kuivissa ja lämpimissä olosuhteissa. Samalla kirjastoauton palvelua voitiin tehostaa vaihtamalla useammin kirjakokoelmien sisältöä enemmän reittiä vastaavaksi. Kirjahyllyjen alaosa on pyörillä varustettuja, joten niitä on helppo liikutella. Toisille reiteille kyytiin viedäänkin enemmän lastenkirjallisuutta, toisille esimerkiksi dekkareita. Auton takaseinässä olevan oven häirtäpuolena on sen osin puutteellinen vesitiiviys. Pahoilla sadekeleillä auton taakse syntyy ajettaessa pyörre, jolloin vettä saattaa tihkua vähäisiä määriä auton sisätiloihin.⁵⁴

LIKKUVIEN PALVELUJEN TULEVAISUUS

Tekniset seikat eivät nykyisin ole estämässä liikkuvien palvelujen kehitystä maassamme, sillä koritehtaat pystyvät tekemään autoihin lähes minkälaisia ratkaisuja tahansa. Sen sijaan taloudellinen tilanne on varsinkin myymäläautoilla hyvin vaikea ja hankaloittaa uuden kehitystä ja vanhankin tekniikan



Vanha, linja-autoon rakennettu puukorinen myymäläauto 1950–1960-luvun vaihteesta. Kuva: Jussi Lehtonen/ kirjoittajan oma arkisto.

ylläpitoa. Pankkiautojen ja autopostitoimistojen aika puolestaan on auttamatta ohitse, sillä turvallisuusvaatimusten kohoaminen ja yhteiskunnan rauhattomuuden lisääntyminen estävät liikkuvan pankkikonttorin ylläpitoa. Lisäksi erilaiset itsepalveluna hoidettavat sähköiset pankkipalvelut vähentävät konttorien tarvetta. Autopostitoimistojen käyttöä rajoittaa myös se, että postit eivät enää tarjoa pankkipalveluja; pelkän liikkuvan postin ei katsota tulevan tarpeeksi kannattavaksi. Kirjastoautojen tilanne on kaikista artikkeleissa käsitellyistä palveluista paras, sillä se on yhteiskunnan rahoittama

palvelu, eikä näin ollen joudu taistelemaan tuottavuuden ja kulujen ristiaallokossa.

Hahmottelemani maaseudun palveluja ylläpitävään monipalveluautoon voisi yhdistää monia eri palveluista saatavia toimintoja. Tekniikka ei ole ongelma, kun mietitään esimerkiksi palvelujen tarjoamista ajoneuvosta käsin. Pelkästään langattomien tietoverkkoyhteyksien avulla on mahdollista saada käyttöönsä valtava määrä tietoa ja palveluja. Eri asia tietysti on, miten esimerkiksi monet syrjäisellä maaseudulla asuvat vanhuksat osaavat käyttää sähköisiä asioimismuotoja. Tällaisissa tapauksissa monipalveluauton

henkilökunnalla olisi suuri palveluvastuu.

Monipalveluauton ajatuksena olisi tarjota maaseudun harvaan asutuilla alueilla erilaisia alueen tarpeen mukaisia palveluja. Näitä voisivat olla esimerkiksi kirjasto-, kauppa-, posti- ja pankkipalvelut sekä erilaiset valtion ja kuntatason lomakepalvelut. Parhaimmillaan monipalveluauto voisi joillakin reiteillä pitää sisällään myös esimerkiksi terveydenhoitajan vastaanoton. Vastaanottotilaksi voitaisiin myymäläauton kokoisen ajoneuvon takaosaan järjestää pieni huone, jossa terveydenhoitaja voisi ottaa verinäytteitä, tehdä erilaisia pieniä tutkimuksia ja vaikka verenpaineen ja -sokerin mittauksia.

Suomessa ajaa toistaiseksi vasta yksi monipalveluauto, Kulkuriksi nimetty Kemi-järveltä käsin operoiva ajoneuvo. Sen etuosa on normaaliin tapaan toimiva kirjasto, mutta auton perältä löytyy useita tietokoneita, joissa voi langattoman verkkoyhteyden avulla käyttää esimerkiksi pankkien palveluja. Lisäksi kuljettaja mittaa tarvittaessa asiakkaiden verenpaineen. Toisinaan reitille on saatu mukaan myös sairaanhoidonopiskelijoita, jotka ovat ottaneet esimerkiksi verinäytteitä.⁵⁵

Monipalveluauton mahdollisuudet ovat rajattomat. Norjassa ajaa erittäin moderneja terveydenhuoltoautoja, jotka on rakentanut suomalainen koritehdas. Tällaisen ison auton kori on napin painalluksella levitettävissä, ja se pitää sisällään hyvät laboratorio- ja tutkimusvälineet. Toisaalta samainen koritehdas on jo 1980-luvulla tehnyt parturikampaamoautoja Neuvostoliiton laajojen syrjäalueiden palvelutarpeeseen.⁵⁶

Suomessakin kulkee edelleen esimerkiksi mammografia-autoja ja myös liikuteltavia röntgenlaitteita on olemassa. Ainakin vielä joitakin vuosia sitten myös hammaslääkärit ovat ottaneet potilaitaan vastaan matkailuautoissa ja -perävaunuissa esimerkiksi Varsinais-Suomen saaristoalueella.⁵⁷ Mahdollisuudet ovat siis laajat ja tarjontaa

voi kehittää ja muokata kunkin alueen oimien tarpeiden mukaan. Toimivan monipalveluauton rakentaminen edellyttäisi kuitenkin hyvää julkaisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä. Paras ratkaisu lienee se, että tällainen ajoneuvo olisi yhden tahon omistuksessa, ja muut palvelun tarjoajat vuokraisivat siltä tilat ja toimihenkilön. Esimerkiksi kirjastoautojen käyttöä pohdittaessa on jo useita vuosia sitten ehdotettu tällaista toimintamallia, vaikkakaan se ei koskaan toteutunut.⁵⁸

Jos ajatellaan nykyisin toimivia liikkuvia palveluja – lähinnä siis myymälä- ja kirjastoautoja – voidaan löytää joitakin teknisiä parannusehdotuksia. Erityisesti myymäläautot, joista monet ovat parikymmentäkin vuotta vanhoja, voisi toimintaratkaisultaan ajanmukaistaa, jos autoja vielä pystytään taloudellisessa ahdingossa uusimaan. Kirjastoautojen tekninen kehityshän on kautta aikain seurannut viimeisimpiä mahdollisuuksia, erityisesti kirjastoautostandardista johtuen.

Myymläautojen eräs suuri ongelma ovat auton korkeat portaat, joita sekä lasten että vanhusten on vaikea nousta. Matalalattiamyymläautossa menetettäisiin kuitenkin korin alaosassa olevat varastointi- ja jäädytysjärjestelmätilat, joten kehittämisen arvoista on käytännössä vain autoon nousemien helpottaminen, ei niinkään auton madaltaminen. Koska maaseudun seniori-ikäinen väestö on kauppa-autojen yksi suurimmista käyttäjäryhmistä, autoihin voitaisiin asentaa esimerkiksi hissi. Se mahdollistaisi myös pyörätuoli- ja rollaattori-asiakkaiden nousemisen autoon. Kirjastoautojen kohdalla tästä on saatu sekä hyviä että huonoja kokemuksia. Pyörätuolilla liikkuneet vammaisasiakkaat ovat ottaneet hyvin vastaan kirjastoautoon tehdyn nostolaitteen. Sen sijaan vanhemmat asiakkaat eivät useinkaan suostu myöntymään hissin käyttöön, sillä sen käyttäminen osoittaisi heidän toimintakykynsä rajallisuuden ja näin ollen

painottaisi käyttäjän ikää.⁵⁹

Eräissä varsin uudessa myymäläautossa on auton takaosaan tehty erillinen ulosvedettävä taso. Kiireisimmillä reiteillä, kun auton mukana kulkee myös myyjä, asiakkaille leikataan tuon tason päällä makkaroituja ja juustoja.⁶⁰ Näin ollen myymäläauto antaa yhä enemmän myös sellaista palvelua, jota saa lähikaupasta tai marketista. Monet liikuvat kaupat toimivat kuitenkin edelleen valmispakkauksiin perustuen. Näissä autoissa esimerkiksi tomaatit on pakattu valmiiksi muovikelvopaketteihin. Kun asiakas ei pääse itse valitsemaan ostamia tuotteita ja kohtaa pakettia avatessaan esimerkiksi alaostastaan pilaantuneen tomaatin, voi luottamus auton tuotteisiin mennä kerralla.

Monipalveluauton tarkoituksena ei ole sitoa ihmisiä maaseudulle niin, etteivät he ”pääse” sieltä koskaan käymään kaupungissa tai kirkonkylällä asioitaan hoitamassa. Palvelujen tuominen ihmisten luokse lisäksi kuitenkin maaseudun kiinnostavuutta asuinpaikkana myös nykyisten kaupunkilaisten keskuudessa. Tieto siitä, että jokaista maitopurkkia, postilähetyistä tai särkylääkepakettia varten ei tarvitse lähteä pitkänkin matkan päähän keskustaan, on varmasti motivoiva tekijä, kun mietitään mahdollisuuksia asua maaseudulla tai muuttamista sinne.

¹ Haastatteluiden tunnukset lähdeviitteissä ovat MA (myymäläautot), KI (kirjastoautot), PA (pankkiautot), APT (autopostitoimistot ja postipalveluautot) ja MPA (monipalveluautot).

² Turun yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos, Kansatieteen TYKL-arkisto: TYKL/b/33. Kyselyyn vastanneisiin henkilökunnan jäseniin viitataan tunnuksella Hlö.

³ Perttilä 1981, 1; Elanto – Osuuskaupallinen lehti, 10/1932, 1.

⁴ Kauppias 1/1961, 46.

⁵ Lehtonen 2000.

⁶ Lehtonen 2000, 41-42.

⁷ Elanto - Osuuskaupallinen lehti, 10/1932, 1.

⁸ Lehtonen 2000; TYKL/b/33.

⁹ MA9.

¹⁰ Hlö:44.

¹¹ Lehtonen 2000.

¹² Lehtonen 2000.

¹³ Hlö:24; Hlö:35.

¹⁴ TYKL/b/33.

¹⁵ MA8.

¹⁶ Esim. MA2; MA12.

¹⁷ Hlö:15.

¹⁸ MA9; TYKL/b/33.

¹⁹ Home 1977, 46-47; ks. myös Hentilä 1999, 305-307.

²⁰ MA4; MA5; MA6.

²¹ Esim. MA4; MA9.

²² MA8; MA9; MA10.

²³ Hlö:8.

²⁴ Liiketalous 5/1955, 15.

²⁵ Säästöpankki 4/1952, 72.

²⁶ Säästöpankki 3/1960, 104 < Säästöpankki 3/1910.

²⁷ Säästöpankki 11/1969, 426.

²⁸ Koivunlehti 3/2001.

²⁹ Esim. PA1; PA2; PA3.

³⁰ Esim. Säästöpankki 11/1969, 426; Kuusterä 1997, 98.

³¹ PA2; PA7.

³² PA1; PA2; PA5; PA7.

³³ PA1.

³⁴ PA1; PA2; PA3; PA8.

³⁵ PA5.

³⁶ Säästöpankki 4/1958, 124.

³⁷ Pankkiautoista osa on ollut sivukonttoreita ja osa palvelupisteitä. Palvelupisteet ovat olleet tietyn konttorin toiminnan jatke, ja auton tilit ovat olleet kiinteän konttorin tilikannassa. Sivukonttorina toiminut pankkiauto on sen sijaan ollut oma yksikkönsä pankin hierarkiassa, kuten mikä tahansa muukin sivukonttori. Sillä on ollut konttorinhoitaja (auton kuljettaja) ja esimerkiksi oma tilikanta.

³⁸ PA1; PA2; PA3; PA8.

³⁹ PA2.

⁴⁰ Esim. Säästöpankki 12/1960, 397; PA3.

⁴¹ APT1, APT2, APT3.

⁴² Säästöpankki 12/1960, 397.

⁴³ APT1, APT2, APT3.

⁴⁴ Sarkola 1969, 2-3.

⁴⁵ Esim. Sarkola 1975, 45-46 ja 312; Kl1.

⁴⁶ <http://tilastot.kirjastot.fi/>; Kl2.

⁴⁷ Kl1; Kl2. Erikoiskirjastoauto voi olla esimerkiksi lastenkirjastoauto tai vanhuksille suunnattu kirjastoauto.

⁴⁸ Kl2.

⁴⁹ Kl2; ks. myös Sarkola 1975, 188-190; Helsingin Sanomat 17.8.2002, B4.

⁵⁰ Sarkola 1975, 197; Kl2.

⁵¹ MA8; MA9; Kl1; Kl2.

⁵² Kl1; Kl2.

⁵³ Kl2.

⁵⁴ Kl2.

⁵⁵ MPA1; MPA2; MPA3.

⁵⁶ MA9.

⁵⁷ Suullisia tiedonantoja esimerkiksi Suomen sairaanhoitopiireiltä.

⁵⁸ Sarkola 1975, 245-247.

⁵⁹ Kl2.

⁶⁰ MA4; MA5; MA6.

LÄHTEET:

Tekijän hallussa oleva haastattelumateriaali:

Tullaan arkistomaan Turun yliopiston Kansatieteen oppiaineen TYKL-arkiston käsikirjoituskokoelmaan:

- Pankkiautohaastattelut 2003-2004: PA1, PA2, PA3, PA5, PA7, PA8. Kerääjä: Jussi Lehtonen.

- Kirjastoautohaastattelut 2002, 2004: Kl1, Kl2.

Kerääjä: Jussi Lehtonen.

- Autopostitoimistohaastattelut 2004: APT1, APT2, APT3. Kerääjä: Jussi Lehtonen.

- Monipalveluautohaastattelut 2004: MPA1, MPA2, MPA3. Kerääjä: Jussi Lehtonen.

Lehdet:

Elanto - Osuuskaupallinen lehti 10/1932.

Helsingin Sanomat 17.8.2002.

Kauppias 1/1961.

Koivunlehti 3/2001.

Liiketalous 5/1955.

Säästöpankki 4/1952, 4/1958, 3/1960, 12/1960, 11/1969.

Internet:

<http://tilastot.kirjastot.fi/>. Luettu 7.12.2004.

Arkistomateriaali:

Turun yliopisto, Kulttuurien tutkimuksen laitos, Kansatieteen TYKL-arkisto.

- Lehtonen Jussi, 2000: "Viettelyksen vaunu".

Kulttuurianalyttinen tutkielma suomalaisista myymäläautoista. Kansatieteen pro gradu -tutkielma.

Käsikirjoituskokoelma. TYKL/kk/2067.

- Myymäläautohaastattelut 1999-2000: MA2, MA4, MA5, MA6, MA8, MA9, MA12. Käsikirjoituskokoelma. Kerääjä: Jussi Lehtonen. TYKL/kk/2130-2139.

- Myymäläautokysely 1999: henkilökuntavastaukset Hlö:8, Hlö:15, Hlö:24, Hlö:35, Hlö:44. B-kyselyvastauskokoelma. Kerääjä: Jussi Lehtonen. TYKL/b/33.

- Pankkiauto. Digitaalikuvienväestökokoelma. Kuvaaja: Timo Sutinen. TYKL/dg/355.

- Myymäläauto. Valokuvakokoelma. Kuvaaja: Eino Hakkarainen. TYKL/vk/34164.

Kirjallisuus:

HOME, Niilo. Kyläkaupasta supermarketiin. Vähittäiskaupan sopeutuminen yhteiskunnan rakennemuutokseen vuosina 1952-1972. Oy Gaudeamus Ab. Helsinki. 1977.

KUUSTERÄ, Antti. Oman tiensä kulkija. Lammin Säästöpankki 120 v. Lammin Säästöpankki. Lammi. 1997.

PERTTILÄ, Eino. Kauppa-autotoiminnan historiaa. Kesko. 1981. Käsikirjoitus kirjoittajan hallussa.

SARKOLA, Sirkka. Kirjastoautotoiminta Suomessa. Suomen Kirjastoseura. Helsinki. 1969.

SARKOLA, Sirkka. Kirjastoautokäsikirja. Suomen Kirjastoseura. Helsinki. 1975.

FM Jussi Lehtonen on tutkija, joka tekee väitöskirjaa Turun yliopiston kansatieteen oppiaineessa aiheesta *Maaseudun liikkuvat palvelut. Autoissa toimivat kaupat, kirjastot pankit ja postit.*

jussi.lehtonen@utu.fi

<http://www.utu.fi/hum/kansatiede/jussi.html>