



Vastakunnostettu B2737 London Transport Museumin edessä Covent Gardenissa kesäkuussa 2014. Kuva: Transport for London, London Transport Museumin kokoelmat.

## BUSSI B2737 – LONTOOSTA ENSIMMÄI- SEEN MAAILMANSOTAAN

Katariina Mauranen

Lontoon paikallisliikenteen historiaan erikoistunut London Transport Museum on kunnostanut vuonna 1914 rakennetun, ensimmäiseen maailmansotaan osallistuneen bussin käyttökuntoon. Kesäkuussa 2014 valmistunut bussi on kesän aikana ottanut osaa erilaisiin tapahtumiin alkuperäisissä London General Omnibus Companyn (LGOC) väreissä. Syyskuussa bussi maalattiin uudelleen armeijan khakinvihreäksi kunnianosoituksena niille julkisen liikenteen työntekijöille, jotka osallistuivat ensimmäiseen maailmansotaan. Syksyn kiertue vei bussin takaisin Länsirintamalle, Belgiaan ja Ranskaan, sellaisille paikkakunnille, joissa Lontoon bussien tiedetään olleen käytössä sodan aikana.

### B-TYYPIN BUSSI

1900-luvun alussa Lontoon julkinen liikenne oli lähinnä hevosvetoisten omnibussien ja metron varassa. Erilaisia moottorilla kulkevia busseja toki kokeiltiin niin Lontoossa kuin muuallakin. Lontoon oloihin sopivaa, luotettavaa moottoribussia ei kuitenkaan tahtonut löytyä. Osittain syynä olivat Lontoon alueen liikennettä koskevat poliisimääräykset ajoneuvojen koosta, varustuksesta ja nopeudesta. Monet busseja valmistaneet yhtiöt eivät olleet kiinnostuneita Lontoon markkinoista, sillä rajoitukset olivat niin tiukat. Niinpä LGOC, Lontoon omnibussiliikenteen suurin toimija, otti ohjat omiin käsiinsä ja ryhtyi kehittämään nimenomaan Lontoota varten tarkoitettua moottoribussia. Näin syntyi B-tyyppin bussi, joista ensimmäiset aloittivat liikennöinnin lokakuussa 1910.

B-tyyppin bussi oli ensimmäinen menestyksekkäs massatuotantona valmistettu lontoolaisbusi. Se oli riittävän luotettava ja lujatekoinen kestääkseen pääkaupungin vilkkaassa ja kaoottisessa liikenteessä. Puo-

lessatoista vuodessa LGOC oli korvannut koko hevosbussikalustonsa B-tyyppin busseilla. Samoin kuin LGOC:n hevosbussit, B-tyyppin bussi oli kaksikerroksinen ja väriltään punainen – aivan kuten Lontoon bussit vielä tänäkin päivänä. Matkustajia mahtui mukaan 34 – 16 alakerran pehmustetuille istuimille ja 18 avonaiseen yläkertaan sään armoille. Poliisimääräysten mukaan bussin maksiminopeus oli 12 mailia, eli noin 19 kilometriä, tunnissa. Sileiden, umpikumisten renkaiden takuu määritteli maksiminopeudeksi 13 mailia tunnissa. AEC:n valmistaman 30 hv:n moottorin kanssa bussin teoreettinen maksiminopeus oli noin 16 mailia tunnissa (25km/h).

London Transport Museumin kunnostama bussi, runkonumeroltaan B2737, aloitti liikennöinnin tammikuussa 1914 linjalla 9 Barnesista Liverpool Streetin asemalle. Matkaa kertyi noin 16 kilometriä, ja tähän oli aikataulussa varattu aikaa 67 minuuttia. Elokuussa 2014 kunnostettu B2737 palasi vanhalle reitilleen. Nykypäivän Lontoon lii-

kenteessä matkaan kului satavuotiaalla bussilla kolme tuntia.

### LONTOON BUSSIT ENSIMMÄISESSÄ MAAILMANSODASSA

LGOC ilmoitti B-tyyppin bussit valtion vapaaehtoiseen puolustusohjelmaan. Tämä merkitsi sitä, että puolustusvoimat saattoivat ottaa käyttöönsä tarvitsemansa määrän busseja kolmen päivän varoitusajalla. Kun Britannia liittyi ensimmäiseen maailmansotaan 4. elokuuta 1914, oli ensimmäiset bussit jo toimitettu laivastolle. Luovutus käsky oli tullut kolme päivää aikaisemmin. LGOC:n bussikannasta kolmannes, noin 1000 bussia, otettiin sodan aikana puolustusvoimien käyttöön. Busseja käytettiin etupäässä Flanderissa ja Pohjois-Ranskassa, mutta osa päättyi jopa Kreikkaan asti.

Busseja tarvittiin rintamalla monenlaiseen käyttöön. Suuri osa muutettiin kuorma-autoiksi yksinkertaisesti sahaamalla kori kahtia. Osaa busseista käytettiin ambulans-

Flanderin mutaisilla teillä. Kuva: Transport for London, London Transport Museumin kokoelmat.







Vas.: 100 vuotta aikatalulusta myöhässä, B2737 Liverpool Streetin asemalla elokuussa 2014.

Oik.: Muutosprosessin jälkeen Covent Gardenissa. Kuvat: Transport for London, London Transport Museumin kokoelmat.

seina tai työpajoina, muutamista tehtiin jopa liikkuvia kyyhkyslakkoja kirjekyyhkysten kuljettamiseen. Yksi Lontoon bussien keskeisimmistä tehtävistä oli kuitenkin joukkojen kuljettaminen rintamalle ja takaisin. Tätä tehtävää varten bussien ikkunat laudoitettiin kiinni ja bussit maalattiin khaki-vihreiksi. Sisäosiin ei kuitenkaan tarvinnut tehdä juuri muutoksia, koska kyseessä oli matkustajaliikenteeseen tarkoitettu ajoneuvo. Näihin ”taistelubusseihin” mahtui 25 sotilasta täydessä varustuksessa. Myös B2737 luovutettiin puolustusvoimien käyttöön. Tarkkaa tietoa siitä, missäussia käytettiin ei ole, mutta on luultavaa, että se palveli joukkojen kuljetustehtävissä.

## LGOC:N HENKILÖSTÖ SODASSA

Monet kuljettajat ja mekaanikot rekrytoitiin bussiensa kanssa. Heidän taitonsa ja kokemuksensa olivat rintamalla tarpeen. Olosuhteet olivat kuitenkin hyvin erilaiset. Flanderin ja Sommen alueen maalaisteita ei ollut rakennettu kovaan käyttöön. Ne olivat kapeita, mutaisia ja menivät nopeasti huonoon kuntoon. B-tyyppien bussien sileät umpikumirenkaat olivat liukkaat ja tekivät

ajamisesta vaikeaa. Huomattava osa bussin kärsimistä vaurioista johtuikin ankarista olosuhteista ja kovasta käytöstä.

Vaikka busseja ei etulinjassa käytettykään, joutuivat ne kuitenkin myös hyökkäysten kohteeksi. George Gwynn, LGOC:n kuljettaja, joka rekrytoitiin bussiinsa mukana, kertoo, että hyökkäyksiä oli jatkuvasti: ”Sellaista tapahtui joka yö, tulitus oli jatkuvaa. Kerran edessäni olevaaussia ajanut kuljettaja sai surmansa.”

Myös kotirintamalla tapahtui muutoksia. Miesten ollessa sodassa oli LGOC:n turvaututtava naisten työvoimaan ensimmäistä kertaa. Vuodesta 1916 alkaen, asevelvollisuuden astuttua voimaan, LGOC palkkasi naisia konduktööreiksi. Naiset työskentelivät myös metroasemilla, varikoilla ja erilaisissa kunnossapitotehtävissä. Kaikkein näkyvin rooli oli kuitenkin konduktööreillä. Kuvaavaa on, että heitä varten oli suunniteltava kokonaan uudet univormut. Tärkeää oli, etteivät hameet paljastaneet liikaa konduktöörin kulkien bussin takaosassa olevia portaita yläkerrokseen rahastamaan. ”Hameet ja pitkät saappaat näyttivät kyllä hienoilta, mutta niissä oli raskas kulkea päivät pitkät” eräs sota-ajan konduktööri kuvailee.

## SODAN JÄLKEEN – PALUU LONTOOSEEN

LGOC:n sotaan lähteneistä busseista noin puolet palasi rintamalta Lontooseen. Tästä kalustosta ne jotka voitiin, kunnostettiin ja otettiin jälleen käyttöön Lontoon kaduilla. Busseista oli kuitenkin suuri pula, ja osa paremmin säilyneistä busseista jätettiinkin askeettiseen, khakinvihreään asuunsa ”hätäbusseiksi”. Näitä käytettiin ylimääräisenä kalustona kaikkein ruuhkaisimmilla reiteillä siellä, missä niitä kulloinkin eniten tarvittiin. Myös B2737 oli tällaisessa käytössä.

B-tyyppin bussit olivat käytössä Lontoossa vuoteen 1927 saakka. Tällöin vii-

meisetkin B-tyypit myytiin tai romutettiin ja korvattiin uudemmilla K-tyypin busseilla. Busseja myytiin eri puolille maata, ja jonkin verran myös muualle: esimerkiksi 33 bussia vietiin Australiaan. B2737 ja 47 muuta busseja myytiin National Omnibus and Transport Companylle (NOTC) matkustajaliikenteeseen Lontoon ulkopuolelle.

## MUSEOBUSSI B2737

London Transport Museum halusi kunnostaa B-tyypin bussin viettääkseen ensimmäisen maailmansodan 100-vuotista muistoa. Tarkoituksena oli kunnostaa busseja sen sotaajan asuun. Varhaisessa vaiheessa tehtiin

Lontoon busseja sodan repimässä kaupungissa Länsirintamalla. Kuva: Transport for London, London Transport Museumin kokoelmat.



kuitenkin päätös, että bussi kunnostetaan ensin sen rauhanajan punaiseen asuun, ja sitten maalataan uudelleen syksyllä 2014 sota-ajan asuun, kuten sota-ajan busseille tehtiin sata vuotta sitten.

Museo osti bussin rungon ja korin vuonna 2013 yksityiseltä keräilijältä, joka oli kunnostanut sitä joitakin vuosia. Bussin runkonumeron selvittäminen oli varsinaista salapoliisityötä. Sen avulla bussin vaiheet on kuitenkin voitu selvittää vuoteen 1922 asti, jolloin se myytiin NOTC:lle. Runkonumero selvitettiin rajaamalla pois mahdolliset vaihtoehdot ja päättämällä numero rungossa olevien reikiä sijainnin perusteella. Lopulta tutkijat olivat yksimielisiä siitä, että vain numero B2737 sopi rungon reikiin molemmilla puolilla.

Bussin moottori on yksi harvoista säilyneistä B-tyypin moottoreista maailmassa. Se löytyi yhdestä niistä 33 bussista, jotka myytiin sodan jälkeen Australiaan. Sen vaihdelaatikko on koottu useamman B-tyypin vaihdelaatikon osista. Koska kyseessä on ensimmäinen massatuotettu bussi, osat ovat ainakin periaatteessa keskenään samanlaisia. Kunnostuksessa on pyritty käyttämään niin paljon alkuperäisiä B-tyypin osia kuin mahdollista. Joitakin osia on myös täytynyt valmistaa erikseen kopioimalla.

Museon ystävien ja Heritage Lottery Fundin tuella LGOC:n punaiseen ja kerma-valkoiseen asuun kunnostettu ja linjanumerolla 9 varustettu B2737 aloitti toimintansa kesäkuussa 2014. Kesän aikana se osallistui 14 yleisötapahtumaan, joihin se on lähes jokaiseen ajettu 100-vuotiaan moottorinsa voimin. Useimmat tämän ikäiset busset osallistuvat kenties yhteen tai kahteen tapahtumaan vuodessa. London Transport Museum on tietoisesti pyrkinyt näyttämään uljasta punaista bussia mahdollisimman suurelle yleisölle ennen sen muuntamista sota-ajan tunnuksiin ja väreihin.

Syyskuussa 2014 B2737 teki viimeisen matkansa rauhanajan punaisessa, kun

se ajettiin museon näyttelytilaan Covent Gardeniin, Lontoon keskustaan. Täällä se muunnettiin yleisön silmien ja kameroiden edessä linja-autosta numero 9 taistelubussiksi. Sata vuotta vanhat mainoskilvet, niistä tehdyt kopiot, ja määränpääkytöt irrotettiin ja vietiin talteen, bussin ikkunat ja ulkoseinät maalattiin khaki-vihreällä, ja ikkunat laudoitettiin. Lopuksi bussin kylkiin maalattiin sota-ajan tunnuksat.

Kolme kuukautta lanseerauksen jälkeen kuvankaunis B2737 oli muunnettu askeettiseksi sotabussiksi. Sekä lyhyt aika että bussin huolella ja rakkaudella maalattu alkuperäinen punainen pinta korostavat menetyksen kokemusta. Näin museo on pyrkinyt pieneltä osin toisintamaan ensimmäisen maailmansodan bussien tarinaa.

## BATTLE BUS – LONTOOSTA LÄNSIRINTAMALLE

Osana ensimmäisen maailmansodan muistojuhlallisuuksia, B2737 teki 18.–29.9. kymmenpäiväisen kiertueen sellaisille Länsirintaman keskeisille paikoille, joissa Lontoon bussien tiedetään olleen käytössä. Kiertueen aikana bussi vieraili sota-ajan hautausmailla ja muistomerkeillä, joille museon tai Lontoon liikennelaitoksen edustajat laskivat seppeleen kunnioittaakseen sodassa kaatuneiden liikennetyöntekijöiden muistoa.

Bussin mukana seurasi liikkuva näyttely, joka kertoi kuljettajien ja Lontoon naispuolisten konduktöörin roolista sota-aikana. Näyttelyssä oli myös esillä kuvia Lontoon busseista rintamalla, ja etenkin niillä paikkakunnilla, joille kiertue suuntautui. B2737:n matkaa pystyi myös seuraamaan reaaliaikaisena Twitterissä ja museon nettisivuilla. Yleisö lämpesi bussin Twitter-tilille nopeasti. Näyttelyn ja Twitter-tilin tavoitteena oli kokeilla uudenlaista tulkintatapaa käyttökuntoisille, liikkuville museokulkuneuvoille.

Kirjoittaja työskentelee London Transport Museumissa Battle Bus -projektin kuraattorina.