

Tänä vuonna tulee kuluneeksi 75 vuotta siitä, kun Maanmittaushallitus julkaisi ensimmäisen Autoilijan tiekartan. Vuosikymmenten aikana tuote on vakiintunut suomalaisten karttojen bestselleriksi,



jonka nimen tuntee lähes jokainen autoilija maassamme. Kartan ensimmäisen painoksen ilmestyessä vuonna 1927 liikenneolot Suomessa olivat vielä kovin erilaiset kuin tänä päivänä.

Jussi Iltanen

# Ikinuori 75-vuotias

## AUTOILIJAN TIEKARTTA SYNTYI KAURAMOOTTOREIDEN SUOMEEN

**A**utoilijan tiekartan ensimmäiset painokset julkaistiin kirjasena, jossa oli seitsemän haitaritaittoista karttalehteä. Pitkät ja kapeat karttalehdet ulottuivat maan läpi itä-länsisuunnassa; viisi eteläisintä lehteä olivat mittakaavassa 1:750 000 (1 cm kartalla = 7,5 km maastossa), kaksi pohjoisinta 1:1 000 000 (1 cm kartalla = 10 km maastossa). Tiekartan lisäksi kirja sisälsi 39 silloisen kaupungin yleissilmäyskartat sekä muutamia mainoksia.

### Autot ja hevoset kilpasilla

Tiekartalla kuvattiin punaisella värillä päätiet sekä etäisyydet suurimpien risteysten välillä. Tiet oli luokiteltu kolmen tasoiseksi: hyvä, keskinkertainen ja huono auto liikenteen tie. Huonojakin teitä esiintyi kartalla Helsingin seutua myöten; esimerkiksi ainoat tiet Sipoon eteläosaan sekä Tuusulan ja Nurmijärven välinen maantie olivat kunnoltaan huonoja. Parhaatkin tiet olivat kuitenkin melko kapeita, mutkaisia ja päällystämättömiä.

Vasta muutamaa vuotta aiemmin oli aloitettu ensimmäisten maanteiden auraus talvisin. Au-

tojen kulkua auraus luonnollisesti helpotti, mutta eduskuntaa myöten käytiin keskustelua aurauksen vahingollisuudesta; reki ei tahtonut pysyä suunnassa liukkaalla ja lumettomalla tiellä. Hevos- ja autoliikenteen yhteiselo ei muutenkaan kovin auvoisaa ollut; hevoset saattoivat usein pelästyä kovaäänisesti ohittavia autoja, vaikka autojen tulikin antaa äänimerkki varoitukseksi hevosta lähestyttäessä.

### Uusia maanteitä rakennetaan

Autoilu toi tullessaan suuren tarpeen rakentaa uusia maanteitä. Teiden kunnossapito oli siirtynyt tienvarren talonpojilta valtiolle vuonna 1918, minkä johdosta syntyi kokonaan uusi tienrakentajien ammattikunta. Etelä-Suomessa autoliikenne kulki vanhoja kärrypolkuja pitkän, ja vain suurten kaupunkien vilkaasti liikennöityjä ulosmenoteitä uusittiin 1920- ja 1930-luvuilla. Merkittävimpiä väyliä saatettiin leventää ja koventaa sepelöimällä. Kestopäällystettyä tiet eivät yleensä vielä saaneet, ja esimerkiksi vuonna 1931 maassa oli vaivaiset 34 kilometriä päällystettyjä teitä. Yksi merkittävimmistä kestopäällystekoikeiluista tehtiin 1920-luvun lopulla Terijoella, jossa vilkas lomaliikenne kulutti maantien nopeasti huonoon kuntoon. Helsingin kaupungin ja Malmmin hautausmaan tienhaaran välinen maantie puolestaan päällystettiin vuonna 1928 betonilla, joka oli aluksi asfaltin kanssa tasavertainen päällystevaihtoehto.

Pohjois- ja Itä-Suomen tiettömillä taipaleilla



tienrakennus oli vilkasta 1920-luvulta lähtien. Kaikkein merkittävin hanke oli Jäämerentie, joka kulki Rovaniemeltä Sodankylän ja Ivalon kautta Petsamon Liinahamariin. Ensimmäisen Autoilijan tiekartan mukaan osa matkasta oli kuljettava vielä vesiteitse, sillä tie valmistui kokonaisuudessaan vasta vuonna 1931. Nähtävyyksien myötä Liinahamari kohosi kansainvälisestäkin kiintoisaksi turistikohteeksi Valamon, Kolin ja Imatrankosken rinnalle. Moni muu Lapin paikkakunta oli kuitenkin huonommassa asemassa: esimerkiksi Utsjoelta etelään kulki ainoastaan polku, jota oli taivallettava jopa sata kilometriä päästäkseen lähimmän tien päähän. Jäämerentien lisäksi Lappiin kulki ainoastaan Tornion–Muonionjokivarren tie Enontekiön Hettaan sekä Ounasjokivarren tie Kittilään ja Sirkkaan.

Maantiesilloista valtaosa oli puisia; kartan ilmestymisvuonna rakennettiin vielä yli 40 uutta puusiltaa maanteille. Monissa paikoissa maantie kulki samaa siltaa kuin rautatie. Suuri pulonkaula muodostui jo autoilun alkuvuosina Pohjois-Savoon, kun Kuopiosta pohjoiseen Kallaveden yli pääsi vain junalla tai laivalla. Vuonna 1922 aloitettiin autojunaliikenne, ja autot kuljetettiin

Kuopiosta pohjoiseen junanvaunuissa veden yli. Ruuhkat muodostuivat kuitenkin nopeasti kohtuuttomiksi, ja vuonna 1931 hankalasta järjestelmästä voitiin luopua, kun Kallaveden maantie avattiin liikenteelle.

### Ensimmäiset liikennemerkit ja ajokortit

Autoilu oli 1920-luvulla uusi asia, joka toi tullessaan monia muutoksia myös lainsäädäntöön. Autojen rekisteröinti ja katsastus tulivat pakollisiksi vuonna 1922. Tämän jälkeen autoa ei saanut enää ajaakaan kuka tahansa, vaan katsastusmies antoi todistuksen autoilijan kelpoisuudesta. Kuljettajan tuli olla perehtynyt auton rakenteeseen, hoitoon ja kuljettamiseen. Hänen piti olla tunnettu raittiina, säännöllisenä ja luotettavana henkilönä, jolle oli kertynyt ikää vähintään 18 vuotta.

Vielä 1920-luvulla valtaosa autoilijoista oli ammattikuljettajia. Vaikka autojen määrä 15-kertaistui vuosina 1922–

28, kulki yksityisautoja teillämme lähinnä vasta 1930-luvulta lähtien. Linja- ja kuorma-autojen lisäksi vuokra-autoja eli takseja liikkui paljon, ja vuokra-autolla saatettiin lähteä jopa nähtävyyksiä katselemaan. Ennen yksityisautojen aikakautta liikkuvissa ammateissa työskentelevät saattoivat hankkia kuitenkin käyttöönsä moottoripyörän, jolla lyhyet matkat taittuivat kätevästi. Esimerkiksi lääkäreillä, nimismiehillä ja kauppiaila oli usein moottoripyörä allansa. Nuorilla miehillä oli harvoin varaa hankkia moottoripyörää, mutta tarve liikkua oli välttämätön. Säästöt riittivätkin polkupyörän hankintaan, ja pyörällä poljettiin jopa sadan kilometrin matkoja.

Yksityisiä henkilöautoja oli Autoilijan tiekartan ilmestyessä maassamme alle 10 000. Näistäkin valtaosa oli suurissa kaupungeissa ja Helsingin ympäristökunnissa. Sen sijaan muutamissa Pohjois-Suomen kunnissa ei autoja ollut vielä lainkaan edes 1930-luvun puolivälissä.

Autojen ilmestyessä maanteille myös



© Mobilian kuva-arkisto, www.mobilia.fi

ensimmäisten liikennemerkkien pystyttäminen oli tarpeen. 1920-luvulla teiden varsilla näkyi jo yleisiä varoitustauluja, valkoisista laudoista rakennettuja kolmioita. Vuonna 1922 Suomi lähti mukaan kansainväliseen sopimukseen liikennemerkeistä, mutta uudet liikennemerkit eivät vakiintuneet käyttöön sen enempää kotimaassa kuin ulkomaillaakaan. Autoilijan tiekartan toisessa painoksessa esiteltiin sen ajan liikennemerkit, joita oli vain muutama. Ensimmäiset varsinaiset liikennemerkit saatiin kaupunkeihin vasta vuonna 1930 ja maaseudulle seitsemän vuotta myöhemmin.

Rautatiet ja autot toivat maahan myös yhtenäisen ajan: vuonna 1921 koko maassa noudatettiin samaa kellonaikaa, jotta junien ja linja-autojen aikataulut voitiin laatia toimiviksi.

### Junat ja laivat jäämässä autojen varjoon

Vaikka kyseessä oli Autoilijan tiekartta, olivat rautatiet merkittävässä osassa kar-

talla. Rautatiet kuvattiin mustalla paksumalla viivalla, ja asemien nimet oli kirjoitettu suuraakkosin. Rautatiet olivat 1920-luvulla Suomen maaliikenteen selkäranka, mutta niiden merkitys oli kuitenkin nopeasti vähenemässä. Maan itenäistyessä ¼ maaliikenteestä kulki kiskoilla, mutta vuonna 1934 autoliikenteen määrä ohitti rautatieliikenteen.

Suurimmista menetyksistä kärsi kuitenkin sisävesien laivaliikenne, jota ei enää Autoilijan tiekartassa esitetty lainkaan. Laivaliikenne oli kasvanut aina 1920-luvulle saakka, mutta bussireittien laajentuessa kauas rautatiettömille alueille korvautuivat laivat ympärivuotisilla bussiyhteyksillä. Linja-autot toivat kuoliniskun myös kestikievari- ja kyytilaitokselle. Pääteiden kestikievarit hävisivät jo sotien välisenä aikana ja viimeiset lakkautettiin vuonna 1955.

Lentoliikenne sen sijaan oli vasta lapsenkengissään. Finnairin edeltäjä Aero Oy oli aloittanut ensimmäiset lentonsa Tallinnaan ja Tukholmaan vuonna 1924,

mutta kuljetusmäärät pikkuruisissa koneissa olivat hyvin vähäisiä. Maassa ei ollut vielä yhtään lentokenttää, vaan lentoterminaalit sijaitsi Helsingin Katajanokan rannassa. Kesällä lentokoneet nousivat vesitasoilla meren pinnasta, talvella

suksilla jäältä. Ensimmäiset lentokentät rakennettiin vasta kun Autoilijan tiekartta oli lähes kymmenvuotias.

**Kirjoittaja on kartografi ja kustannustoimittaja Genimap Oy:ssa, sähköposti: jussi.iltanen@genimap.fi.**

**Genimap Oy julkaisee touko-kesäkuun vaihteessa juhlikirjan *Autoilijan Tiekartta 75 vuotta 1927 \* 2002*, jossa on rinnakkain nähtävissä vuosien 1927 ja 2002 tie- ja kaupunkikartat.**

**Lisää tieliikenteen historiasta teoksessa Masonen, Jaakko et al. (toim.): *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Tielaitos, Edita, Helsinki 1999.**