



## Harva asia syntyy äkisti ja tyhjästä. Linja-automuseosta on Suomessa puhuttu pitkään ennen kuin sellainen syntyi.

Museon syntymiseen tarvitaan kolmen asian kohtaaminen. Ensimmäkin tarvitaan joukko ihmisiä, joilla on kova halu vaalia jotakin katoamassa olevaa asiaa. Toiseksi tarvitaan sopiva paikka toiminnalle. Ja lopuksi tarvitaan aiheeseen liittyvä kokoelma.

### Halu perustaa museo

Viimeisen 15-vuoden aikana SLHS on ollut jollakin tavalla mukana ainakin kolmessa yrityksessä linja-autoihin liittyvän museon perustamiseksi. Pisimmälle edennyt hankkeista oli kansallisen linja-autokokoelman perustaminen Mobilian yhteyteen. Hankkeesta tehtiin 2000-luvun alkuvuosina hyvät suunnitelmat, mutta rahoitusta jota haettiin Mobilian, SLHS:n ja Linja-autoliiton yhteenliittymällä ei valtiiovallan taholta koskaan saatu.

Koriteollisuusyhdistyksen kanssa yritettiin seuraavaksi museoida vanhaa koritehdasta. Kyseessä oli V. Keto-Seppälän omistaman Lavian Autokorin alkuperäisenä säilynyt koritehtaan puuosasto, jonka kiinteistön silloinen omistaja Connex olisi mielellään luovuttanut museokäyttöön. Tämäkin hanke jäi toteutumatta. Myös Keski-Suomen tieliikennemuseon yhteyteen kaavailtiin pääosin kuntavetoista linja-automuseota. Tuo hanke jäi muistaakseni hienosti tehdyn esiselvityksen asteelle. Yritystä siis löytyi, mutta vielä eivät kuitenkaan olleet palaset loksahaneet paikoilleen.

### Museon paikka

Museotoiminnassa on monia koulukuntia. Eräs niistä uskoo, että museon paras sijainti on aidossa ympäristössä alkuperäisen materiaalin keskellä, vaikka sellaiset paikat harvoin ovat hyviä näyttelytiloja. Tämän mukaan parempaa paikkaa tallentaa linja-autoja ei ole kuin yhdistetty vanha linja-autotehdas ja liikennevarikko. Tällaisia paikkoja on aikoinaan ollut Suomessa monia, kuten Paunun koritehdas ja varikko Tampereen

Epilässä ja Kuopion Liikenteen vastaava Varkaudessa. Nämä paikat ovat kuitenkin hävinneet. Sen sijaan V. Keto-Seppälän koritehdas ja varikko Laviassa oli jäänyt historian pyyhkeumilta huomaamatta.

Linja-autojen historia tällä tontilla alkaa vuonna 1931, jolloin Kivimaa-niminen tontti lohkottiin Anttilan tilasta kaupparakennusta varten. Kauppatoiminta ei kuitenkaan menestynyt, vaan kauppa ja verotila Kivimaa joutuivat Kansallisosakepankin haltuun, jolta ne osti liikennöitsijä Väinö Keto-Seppälä. Hän halusi perustaa tuolloin tärkeään teiden risteyspaikkaan linja-autojen tukikohdan. Kaupan talosta tuli hyvä autoasema ja sen takana olevasta puisesta varastosta linja-autotalli. Tonttia laajennettiin 1937 ja 1940, jolloin autoaseman taakse kiviseen mäkeen rakennettiin pilketehdas tuottamaan häkäpönttöautoille polttoainetta. Suurikokoinen puurakenteinen pilketehdas on yhä pystyssä tontilla.

Sodan aikana joukko liikennöitsijöitä päätti perustaa oman koritehtaan ja näin sai alkunsa Ajokki Oy. Syystä, joka ei ole tal-

lentunut historiakirjoihin, ei Väinö Keto-Seppälää otettu mukaan tähän hankkeeseen. Tästä harmistuneena hän päätti perustaa oman koritehtaan Lavialle. Koritehtaan puurakenteinen puusepänpaja ja kivirakenteinen autotehdas valmistuivat vuonna 1948. Ne olivat alun perin erilliset rakennukset, mutta linja-autojen pituuden kasvassa puusepänerästä on jouduttu jatkamaan ja nykyisin se on rakennettu kiinni autotehtaaseen. Seuraavat suuret muutokset koitivat tontilla, kun linja-autotallina toiminut kaupan puuvaja paloi 1951. Sen tilalle rakennettiin uusi hieno maalaamo, joka valmistui 1953. Tämä onkin huoltoasemaluokan ottamatta tontin uusin rakennus.

Koritehtaan tuotanto pääsi vauhtiin 50-luvulla ja 50-luvun lopussa linja-autoja tehtiin myös ulkopuolisille mm. Artturi Anttilalle, Elli Saarikolle, Väinö Sooskarille, Kalle Rantasärkälle, Lauttakylän Autolle, Sulo Ylanderille, Eero Saloselle ja Matka-Autoille Turkuun. Vuonna 1966 kääntyi koritehtaalla uusi lehti, kun Suomen Autoteollisuudelle tehtiin 20 Leyland pikkukuorma-auton päällirakenteet. Tästä alkoi kuorma-autojen teko, joka jatkui kiivaana vuoteen 1975, jolloin oli tehty pitkälle toistasataa korityötä erilaisille kuorma-autoalustoille. Vuoden 1970 molemmin puolin rakennettiin myös umpikate 250:een armeijan GAZ 69 -maastoautoon ja pariin UAZiin.

1976 haudattiin haaveet uudesta koritehdasrakennuksesta ja loput ulkopuoliset korityöt tehtiin loppuun, mutta uusia ei otettu sisään. Lavian Autokori Oy:n toiminta erillisenä yhtiönä loppui ja kalusto sekä liiketoiminta siirtyivät V. Keto-Seppälä Oy:lle. Linja-autojen tuotanto ei loppunut, mutta nyt niitä tehtiin suoraan linja-autoyhtiön työnä. Viimeiset kolme uutta Scaniaa valmistuivat vuonna 1982. Ne olivat viimeiset Suomessa valmistetut uudet puukehäiset linja-autot.

Vaikka uusituotanto loppui, korjaaminen jatkui. Tietenkin myös linja-autovarikkotoiminta jatkui. Joulukuussa 1989 V. Keto-Seppälän omistajasuku myi yrityksensä Hautamäelle. Hautamäen aika varikolla kesti reilut kymmenen vuotta. 2002 Lavian varikon aika oli päästä kansainvälisen konsernin toimipisteeksi, kun Connex alkoi valloittaa Suomesta maita ja mantuja. Kaikki päättyi aikanaan ja nyt nimellä Veolia Transport West toimiva yhtiö myi osan liiketoiminnastaan ja Lavian varikon Satakunnan Liikenteelle 20.2.2011. Laviasta ei tullut Satakunnan Liikenteen keskuspaikok- ja kesällä 2012 päätettiin kiinteistö pistää myyntiin.



Linja-autoja on kuvattu pilketehdasta edessä kautta aikojen. Ylempi kuva on vuodelta 1952 ja alempi on nykypäivän tilanne. Vanhemmassa kuvassa on Scania-Vabis B 62V "Pläsi-Scania" Laviassa valmistetulla korilla rakentajineen.

Uudemmassa on ainoa linja-automuseon jäänyt Lavia-korinen linja-auto Scania B 110 vuodelta 1974. Vanha kuva: Juhani Kirjonen

## Museoautokokoelma

SLHS ei ole ainoa taho Suomessa, joka on kerännyt yli kymmenen museolinja-auton kokoelman. Eräiden liikennealalla hyvin tunnettujen yksityishenkilöiden lisäksi myös 1993 perustettu KLHS yhdistys on kerännyt kohtalaisen kokoelman linja-autoja. Tämä yhdistys ei ole lainkaan niin tunnettu kuin SLHS, koska KLHS ei ole koskaan keskittynyt yleiseen yhdistystoimintaan, vaan autojen kunnostamiseen ja ylläpitoon. Yli kahdenkymmenen toimintavuoden jälkeen oli ajatusta jonkinlaisesta autonäyttelystä kysytty niin kauan, ettei yhdistyksen autoja tarvinnut Laviaan paljoa houkutella.



## Linja-automuseo syntyy 2012

Kesän lopulla 2012 kaikki kolme museon syntyelementtiä kohtasivat samassa paikassa. Jäljelle jäi vain kysymys: löytyykö henkilöitä ottamaan kiinteistön hankinnasta ja ylläpidosta seuraava taloudellinen vastuu? Museotoiminta varsinkaan hieman syrjemällä suurista asutuskeskuksista ei ole kannattavaa toimintaa, mutta museo käynnistettiin siitä huolimatta osakeyhtiömuotoisena. Näin ainakin voidaan selvästi nähdä, mitä museotoiminta maksaa. Alussa myös päätettiin, että museota kehitetään ja rakennetaan kymmenen vuoden ajan ennen kuin arvioidaan, onko hankkeessa taloudellisessa mielessä mitään järkeä.

Tänä kesänä on menossa kolmas vuosi noista kymmenestä. Museo on yleisölle auki heinäkuussa sunnuntaisin kello 12-17 sekä ryhmille tilauksesta.

*Vuonna 1953 valmistuneen maalaamon päätyyn maalattiin Lavian Autokori -teksti. Nykyään talon pääty on suojattu ulkoverhouksella, mutta teksti lienee paikallaan sen alla. Yläkuvassa on maalaamon pääty vuonna 1959 ja alla vuonna 2012. Autot ovat Sisu B-72 SU Lavian korilla vuodelta 1959 ja Scania K 113 Ajokki Regal korilla vuodelta 1991. Uudempi Scania jäi museoautoksi – auton uraan kuuluu esiintymisen komediaelokuvassa "Hurmaava joukkoitsemurha". Vanha kuva: Lavian Autokori*

Tätä kirjoitettaessa museossa olevat linja-autot ovat:  
1937 International nokkabussi  
1949 Valmet JC, johdinauto  
1950 AEC Regal Mark III, Valmet  
1954 Scania-Vabis BF61, Ajokki  
1954 AEC RT, Weymann 2-kerroksinen lontoonbussi  
1955 Büssing 4500 TU, Emmelmann  
1957 Sisu B-73SP, Wiima  
1960 Vanaja VLB 5, Kutter (SLHS:n auto)  
1964 MAN 750 HO, Ajokki  
1967 Leyland Leopard PSU3, Lehto  
1967 Vanaja VLB-50, Lahden Autokori  
1974 Scania B110, Lavian Autokori  
1976 Scania BR145, Delta 400  
1985 Sisu BK190, Ajokki City  
1986 Volvo C10M, Wiima Finlandia Superman  
1991 Scania K113, Carrus (Ajokki) Regal



*Tapittaminen eli puuliitosten tappireikien ja kolojen tekeminen oli niin tärkeä työvaihe, että siihen oli oma koneensa. Vasemmalla tapituskone on käytössä Kutterin Panimokadun tehtaalla ja oikealla Lavian tapituskone tänään. Vanha kuva: SLHS/Kutter-arkisto*



*Ennen ja nyt: Kutterin Panimokadun koritehtaalla oli tunnelmaa 1930-luvulla, mutta tunnelma on tallella Lavian Autokorin kiinteistössä, jossa on miltei samat koneet kuin Kutterilla. Kuvassa vasarruskone, jolla muotoillaan peltiä. Vanha kuva: SLHS/Kutter-arkisto*



ESITTELY JA NEUVOTTELUT:  
LAVIA 177 — ☎ — 14554 PORI

**LAVIAN  
AUTOKORI OY**

**NETTIVIHJE:** Ilmo Hakala-Rahkon kirjoittaman Lavian kori-  
tehtaan ja V. Keto-Seppälän historian voit lukea ilmaiseksi e-kir-  
jana seuramme ylläpitämältä Suomen linja-automuseo -verko-  
sivulta:

[www.slamu.fi/digiarkisto.php/](http://www.slamu.fi/digiarkisto.php/)