



Ulla-Maija Sornikivi

KULJETTAJAKOULUTUS - itseopiskelusta autokouluopetukseen

Kuljettajakoulutus
- itseopiskelusta
autokouluopetukseen

Ulla-Maija Sornikivi

Kuljettajakoulutus - itseopiskelusta autokouluopetukseen

Taitto:Ulla-Maija Sornikivi
Kansikuva: Mobilia, Auto- ja tiealan valtakunnallinen erikoismuseo

© Ulla-Maija Sornikivi 2014

Kustantaja:
BoD - Books on Demand, Helsinki, Suomi,
Valmistaja: BoD - Books on Demand, Norderstedt, Saksa
ISBN: 978-952-286-976-0

SISÄLTÖ

1.	JOHDANTO	8
1.1	Liikenteen säätely alkoi Helsingistä	12
2.	OPETUSYMPÄRISTÖ	15
2.1.	Opetustilat	17
2.1.1	Ensimmäinen autokouluhanke Helsingissä	17
2.1.2	Autokauppa panostaa ajoharjoitteluun	22
2.1.3	Ajoharjoittelu viedään muun liikenteen joukkoon	25
2.1.4	Vapaaehtoinen koulutus loi raamit pakolliselle autokouluopetukselle	29
2.1.5	Autokoulut korjaamojen yhteydessä	32
2.1.6	Katsastusmiehet määrättiin valvomaan opetusvälineitä ja -tiloja	36
2.2	Opetusauto	39
2.2.1	Opetusauton tunnistaminen	39
2.2.2	Varustus opettajaa varten	42
2.2.3	Opetusautojen määrä autokouluissa	43
2.2.4	Fordia varten oma ajokortti	45
3.	OPETTAJIEN KOULUTUS	46
3.1	Opetusoikeus hakumenettelyllä	47
3.2	Opetusoikeus tutkintolautakunnalta	49
3.3	Opetusoikeus kouluttautumisella	52
3.3.1	Koulutuksen sisältö	52
3.3.2	Opettajien aikaisempi ammatillinen tausta	54

4.	AUTONKULJETTAJIEN OPETUS	56
4.1	Naisilla erilaiset vaatimukset	60
4.2	Opetuksen sisältö ja kesto	61
4.2.1	Autokoulusta saatu todistus	65
4.2.2	Viipurista alkoi autokouluopetuksen yhdenmukaistaminen	66
4.2.3	Viisi kertomusta kuljettajaopetuksesta 1918-1930	68
4.3	Huonoksi arvioitu opetus johti opetusluvan peruuttamiseen	73
4.4	Oppikirjat otettiin käyttöön 1920-luvulla	75
4.5	Ajokortti mahdollisti uuden ammatin	80
5.	KULJETTAJANTUTKINTO	85
5.1	Kuljettajantutkinnosta kolmivaiheinen Helsingissä	86
5.2	Teoriakokeeseen joutuminen synnytti riidan Helsingissä	89
5.3	Katsastusmiehille harkintavalta tutkinnon toimeenpanemisessa	96
5.4	Määräys pakollisesta kuljettajantutkinnosta	97
5.5	Täsmälliset ohjeet koeajon toimeenpanemisesta	100
5.6	Kuljettajantutkinto Viipurissa	103
6.	AJOKORTTI	115
6.1	Poliisi jokortin myöntäjäksi	117
6.1.1	Ikä- ja mainetodistus	120
6.1.2	Todistus raittiudesta	122
6.1.3	Todistus luotettavuudesta	123
6.1.4	Lääkärintodistus	125
6.2	Raittiusvaatimusta kritisoitiin 1920-luvulla	127

7.	KULJETTAJAOPETUS VUOSINA 1943-1964	133
7.1	Autokouluopetus oppilaan näkökulmasta	133
7.2	Kuljettajaopetus yksityisoppilaan näkökulmasta	149
7.3	Autokouluopetus naisen näkökulmasta	155
7.4	Opetus autokoulun näkökulmasta	159
8.	AUTONKULJETTAJIEN ULKOISET TUNNUSMERKIT	167
9	LAINATTUJA VAIKUTTEITA OMAAN KULTTUURIIN SOVITETTUINA	174
9.1	Vaikutteita imetään naapurimaista – yksilöllisiäkin eroja jää	174
9.2	Viipuri ja Helsinki kulttuurin levittäjinä	179
9.3	Kuljettajaopetus eriytyy itsenäiseksi toiminnaksi	182
9.4	Kuljettajaopetuksen ja –tutkinnon vaatimukset lähentyvät toisiaan	185
9.5	Ajokoe teoriakoetta tärkeämpi	188
9.6	Päätösvalta siirtyy paikallistasolta ministeriölle	190
9.7	Ajoluovasta määräaikaiseksi ajokortiksi	192
9.8	Ongelmallisia suhteita – oliko niitä	195
9.9	Lopuksi	197
	<i>Lähdeviitteet</i>	199
	<i>Lähdeluettelo</i>	210
	<i>Muistiinpanoja</i>	216

1. JOHDANTO



Kuva: Liikenneturva

Helsingin keskustan valtaväylä Heikinkatu eli nykyinen Mannerheimintie ajalta, jolloin autoja ei kaduilla vielä liikkunut. V.Tanner oli parikymppinen nuori mies tuohon aikaan ja muistaa hyvin, miltä kaupunki näytti ennen autojen ilmestymistä.

”Kun ensimmäiset autot tämän vuosisadan puolella ilmestyivät kaupunkiin, töllisteltiin niitä kuin mitäkin ihme-eläviä. Ajurit olivat varsin pilkallisia. Jos auto jossakin sattui pysähtymään, kerääntyi sen ympärille heti ajureja tarjoamaan autolle kauroja. Eivät aavistaneet poloiset, kuinka vaarallinen kilpailija oli tulossa ja että ajurien ammatti pian saisi veisata viimeisiään.”

Näin kuvaili Väinö Tanner hevosajurien suhtautumista autoihin kirjassaan ”Näin Helsingin kasvavan.” (1)

Auto tuli Suomeen 1890-luvulla. Ensimmäisten autojen tuloa maahamme voidaan lähestyä kahdesta eri tarkastelukulmasta: toisaalta autojen liikkumisen ja toisaalta auton omistamisen näkökulmasta. Perimätietona puhutaan autojen liikkumisesta maamme teillä jo vuoden 1895 tienoilla, mutta tietoihin ei näytetä löydettävän erillisten yksilöimättömien lehti uutisten lisäksi

vahvistusta (2). Kysymyksessä ovat olleet ”Nobelin yhtiön” autot tai ulkomaisten liikkujien, lähinnä venäläisten käyttämät autot. Ruotsiin oli ensimmäinen auto tuotu jo 1891 pidettyyn autonäyttelyyn (3), joten sinänsä ei ole ihme, jos yksittäisiä autoja liikkui Suomenkin teillä jo tuolloin.

Ensimmäiset tarkasteltavissa olevat tiedot autojen liikkumisesta Suomessa ovat vuodelta 1899. Torstaina 17. päivänä elokuuta mainittuna vuonna kirjoitettiin Helsingissä ilmestyneen Hufvudstadsbladetin pikku-uutisessa seuraavasti: Moottorivaunun on viime päivinä nähty liikkuvan kaupungin kaduilla ja aiheuttavan yleisön keskuudessa uteliasta mielenkiintoa. Tämän ensimmäisen moottorivaunun on tuonut maahamme myyntiä varten tšekäläinen Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdasosakeyhtiö. Mainittu yhtiö on saanut Suomeen ja Venäjälle tanskalaisen Partia-nimisen yrityksen agentuurioikeudet. Ne käsittävät mainitun yhtiön ja ranskalaisen Phoebus-nimisen yrityksen autojen maahantuonnin. Samana vuonna myös Viipurin Uutissanomat kertoi seuraavasti: ”Automobiilivaunu on nähty kiitävän hyvää vauhtia kaupungin kadulla.” (4) Kenen autosta oli kyse, sitä uutinen ei kerro.

Vuosien varrella on käyty monia keskusteluja siitä, kuka oli ensimmäinen automobiilinomistaja Suomessa, ja minkä merkkisellä autolla hän ajoi. Jussi Juurikkala kirjoitti vuonna 1984 Vehoniemen automuseon lehdessä seuraavasti: ”Tapahtumat ja asiatiedot unohtuvat, vain legendat ja kertomukset jäävät. Varma asiatieto on, että Suomeen on joskus tuotu ensimmäinen auto, muistitieto kertoo sen omistajan ja ostajan olleen milloin rakennusmestari Levin, johtaja Ollonquist tai kamariherra Linder. Ensimmäisen auton merkiksi otaksutaan milloin mitäkin, useimmiten sen sanotaan olleen Renault tai Mercedes. Ja yhtä paljon erilaisia käsityksiä on tuonnin tapahtuma-ajasta. Olettamukset vaihtelevat vuosien 1895 ja 1902 välillä. Suomen ensimmäistä henkilöautoa ja sen omistajaa on pohdittu lehdissä ja kirjoisakin moneen kertaan. Tällä hetkellä käytävissä olevan tiedon perusteella vaikuttaa melko varmalta, että sen omistaja on kuin onkin ollut kamariherra Hjalmar Linder, mutta siihen todennäköisyys päättyykin. Hankintavuosi ja auton merkki ovat arvailujen varassa. ---” (5)

Maamme vanhin autoteknikko, aikanaan autoteknikkojen grand old man’inä tunnettu Akseli Backberg on muistellut vuosisadan alkua ja Hjalmar Lin-

derin auton näkemistä seuraavasti: ”Olin kuullut, että kamarijunkkari Linder oli ostanut itselleen Ranskasta auton ja minua halutti kovasti nähdä tuo päätön hevonen. Siihen minulla näyttikin avautuvan oivallinen tilaisuus. Vaimoni oli näet Kytäjältä kotoisin, ja kamarijunkkari omisti Kytäjän kartanon. Vaimoni oli vanhempiensa luona käymässä - tämä tapahtui muistaakseni v. 1902 - ja niinpä minäkin istuin eräänä päivänä pyöräni selkään ja ajaa karautin Kytäjälle. Kiertelin pari päivää kartanon lähetyvillä nähdäkseni edes vilahdukselta tuon ihmeellisen vehkeen, mutta ei - se oli visusti piilossa lukkojen takana. Vihdoin eräänä päivänä olivat tallin ovet avoinna ja minä pujahdin sisään, mutta mikä pettymys - auto oli huolellisesti piilossa valkoisen peitteen alla, ja peitteeseen ei ollut koskemista; alustalaisia oli kielletty ankarasti koskemasta autoon! Alustalaisten keskuudessa oli kuitenkin muutamia, jotka saattoivat kerskua koskeneensa siihen. Nämä alustalaiset olivat eräänä päivänä olleet maantien viereisellä pellolla työssä ja auto oli mennyt - ranskalaisesta kuljettajastaan huolimatta - heidän kohdallaan ojaan. Kamarijunkkari oli määrännyt miehet nostamaan autoa ylös ojasta, mutta nostamista ei saanut toimittaa paljain käsin, vaan oli kartanosta haettava pyyheliinat sitä varten.

Minulta jäi sillä kertaa vehje näkemättä, joten sain palata takaisin Kytäjältä yhtä viisaana kuin olin sinne lähtenytkin, mutta uteliaisuuteni tuli pian sen jälkeen tyydytetyksi. Kamarijunkkari oli tullut autolla Helsinkiin ja paikoittanut autonsa Eläintarhaan Alppilan ravintolan edustalle - eivät olleet uskaltaneet ajaa kaupunkiin, kun kaikki liikenne oli silloin vielä hevosliikennettä ja hevoset olisivat saattaneet pahanpäiväisesti pillastua. Korjailin parhaillaan polkupyöriä Stockmannin korjaamossa. Verstaaseen tuli S.Nikolajeff, joka palveli siihen aikaan nuorempana kauppa-apulaisena Stockmannilla. Nikolajeff ilmoitti, että nyt se auto on Alppilassa ja ehdotti, että ajaisimme pyörillä sitä katsomaan. Tuumasta toimeen. Perille päästyämme näimme vehkeen tien vieressä. Kone käydä jyskytti hiljakseen - se oli jätetty käymään siitä syystä, että ihmiset saisivat sitä katsellessaan kuunnella sen jyskytystä. Ja paljon sinne oli uteliaita kertynytkin jo ennen meitä. Vihdoin onnistuimme kuitenkin tunkeutua sen viereen. Nikolajeff osasi hyvin saksaa ja kun kuljettaja osasi myös sitä, niin keskustelu luisti hyvin ---.” (6)

Uteliaisuuden siivittäminä ryhtyivät ensimmäiset autot liikkumaan Suomen teillä. Tuskin silloin vielä osattiin edes uneksia siitä, minkälaisen sijan autot

tulisivat saamaan niin suomalaisessa kuin yleismaailmallisessakin kulttuurissa vajaan sadan vuoden kuluessa. Suomen Kuvalehdessä vuonna 1921 oli artikkeli ”Kun meillä kaikilla on oma auto”, jossa yritettiin visioida autolle tulevaisuutta: ”Jos oletamme, että autojen käyttö esimerkiksi puolen vuosisadan jälkeen meillä Suomessa on vain niinkin suuri kuin nykyään Amerikassa, tulisi Suomen maanteillä pyörimään noin 2-300,000 autoa ja yksinomaan Helsingissä niitä kai olisi parikymmentätuhatta. Silloin eivät vain rikkaat kaupunkilaiset käytä autoja, vaan myös maalaiset, sekä tilanomistajat että talolliset. Pankkivirkamies ajaa autollansa katsomaan jalkapallo-ottelua, torikauppias vie tavaransa torille autolla - jos torikauppa silloin ylipäänsä enää on käytännössä - ja kauppa-apulainen, konttoristi, vieläpä käsityöläinenkin voi sunnuntaisin perheineen lähteä pienelle huviajelulle autollansa. - Eihän sellainen muuten nytkään taida olla aivan tuntematonta. Mutta jos kehitys todella vie siihen, että kaikki hiukankin varakkaamat ihmiset omistavat auton, syntyy samalla useita vaikeasti ratkaistavia kysymyksiä. --- Miten on esimerkiksi katuliikenne järjestettävä, jotta onnettomuuksia ei tapahtuisi. Nytkin on vaarallista kävellä keskellä vilkasliikenteistä katua, ja vastaisuudessa, kun monet tuhannet autot yhtäaikaa ajavat samaa katua, tulee sellaisesta leikistä varmasti olemaan seurauksena hengen menetys.” (7) Tällaisen vision esittäjä ei osannut aavistaakaan, kuinka suureksi autojen määrä viidenkymmenen vuoden aikana todella nousi, ja minkälaisia ongelmia autot tulisivat aiheuttamaan. Vuonna 1972 autoja oli Suomessa noin miljoona, ja samana vuonna liikenneonnettomuuksissa kuolleita oli enemmän kuin koskaan aikaisemmin tai on ollut tuon vuoden jälkeen eli 1172 ja loukkaantuneita yli 150 000 (8). Ajokortin yksi merkkipylväistä sattuu myös samaan ajankohtaan. Tuolloin Suomessa luovuttiin ajokortin uusimisesta viiden vuoden välein. Nykyään se uusitaan vasta silloin, kun henkilö täyttää 70 vuotta.

Autojen ilmestyminen maanteillemme vuosisadan vaihteen tienoilla toi mukanaan monia kulttuurisia muutoksia: mm. uusia ammatti-, koulutus- ja teollisuuden aloja; uusia ulottuvuuksia niin maantieteellisesti kuin myös ajallisesti. Syntyi uusia statussymboleita ja arvon mittareita. Pikkuhiljaa pystyttiin myös asemakaava-arkkitehtuurissa siirtymään aivan uusille linjoille, kun työpaikat voitiin täysin erottaa asuinympäristöistä jne. Tuskin usein tullaan ajatelleeksi myöskään sitä, kuinka paljon liikkumisen lisääntyminen on

muuttanut suomalaisten maailmankuvaa. Vanhoille ihmisille saattaa vieläkin olla käsittämätöntä, että sitä voidaan lähteä satojenkin kilometrien päähän viikonloppuna sukulaisia tapaamaan, mökille tai erilaisten harrastusten pariin. Vanhemmalle ihmiselle matkalle lähtö on suuri ponnistus, jota suunnitellaan pitkään - ja silti se saattaa olla ylivoimainen toteuttaa. Nuoremmille vapaa liikkuminen on itsestäänselvyys. Ajattelutapa on muuttunut, ja auto on tehnyt sen mahdolliseksi. (9)

1.1 Liikenteen säätely alkoi Helsingistä

Liikenne, autot ja ajaminen muodostavat keskeisen osan suomalaista elämänmuotoa nykyisin. Autoilua on tutkittu monin tavoin ja monilta eri näkökannoilta, ja autoilun historiallinen kehitys on pääpiirteissään tunnettu. Vähemmän huomiota on sen sijaan kiinnitetty siihen, miten autoilu 1900-luvun alkukymmeninä niveltyi osaksi urbaanin elämänmuodon ehdoilla jäsentyvää ja organisoituvaa suomalaista yhteiskuntaa. Nyt käsillä olevassa historiassa pyritään asioita valottamaan tästä näkökulmasta. Tarkastelemalla autonkuljettajien koulutuksen kehittymistä vapaaehtoisesta pakolliseen opetukseen, joudutaan ajallisesti liikkumaan Suomen autonomian ajasta 1930-luvulle.

Autonkuljettajille asetettuja vaatimuksia ja kuljettajaopetuksen sisältöä ryhdyttiin varsin pian autojen ilmestymisen jälkeen säätelemään säännöin, laein ja asetuksin. Tässä historiassa koulutukseen liittyviä asioita on lähdetty tarkastelemaan sieltä, missä niitä ensimmäisenä on ryhdytty säätelemään viranomaisten toimesta eli Helsingistä. Muun muassa Automobiilihistoriallisen klubin lehdessä on kerrottu, että ensimmäinen Suomessa annettu ajokortti olisi myönnetty Viipurissa ja vieläpä naiselle (10). Tässä lähtökohdaksi asiaa ratkaistaessa on kuitenkin otettu se ajokortti tai ajolupa, jonka myöntäminen on perustunut virallisiin järjestyssääntöihin. Viipurin merkitystä uudistusten levittäjänä lainkaan väheksymättä on todettava, että siellä autoliikennettä säätelevät järjestyssäännöt annettiin kuitenkin useita vuosia myöhemmin kuin Helsingissä.

Helsingin kaupungissa vahvistettiin ensimmäiset autoliikennettä koskevat

järjestyssäännöt vuoden 1907 kesällä. Jo edellisenä vuonna kaupungin v.t. poliisimestari C.W.Malm oli laatinut järjestyssääntöehdotuksen ja lähetti sen maistraatille käsiteltäväksi. Sääntöjä ei sellaisenaan vahvistettu, mutta kyseisiä määräyksiä noudatettiin kuitenkin vuoteen 1907 asti. (11)

Kuinka monta autoa Helsingissä vuonna 1907 sitten oli, siitä ei ole löytynyt mitään tietoa. On siis mahdotonta selvittää tarkalleen sitä, montako autoa tarvittiin pääkaupunkiin ennen kuin autoliikennettä varten laadittiin ja vahvistettiin omat järjestyssäännöt. Jonkinlaisen apuvälineen arvion tekemiseksi saa Kaarlo Aitamäen antamista tiedoista vuoden 1905 autokannasta koko Suomessa ja toisaalta Helsingin poliisilaitoksen pitämästä yksityisautoluettelosta vuodelta 1909. Aitamäki on arvioinut vuonna 1905 koko Suomessa olleen neljä autoa (12) ja Helsingissä oli vuonna 1909 76 yksityisautoa ja 60 vuokra-autoa (13). Edellä oleviin tietoihin perustuen autoja voisi arvioida pääkaupungissa olleen vuonna 1907 muutamia kymmeniä. Helsingin jälkeen muun muassa Lahti sai omat autoliikenteen järjestyssäännöt vuonna 1908 (14) ja Turku 1910 (15). Viipuri sai ensin väliaikaiset määräykset vuonna 1911 (16), mutta jo vuonna 1912 annettiin pysyväismääräykset (17). Ennen valtiollisen lainsäädännön voimaantuloa Helsinki ehti uusia omia autoliikenteen järjestyssääntöjään vielä kahdesti: vuonna 1911 (18) ja 1914 (19). Vuonna 1922 annettiin vihdoin asetus automobiililiikenteestä (20), ja sen jälkeen autoliikennettä koskevat määräykset ulottuivat koskemaan koko valtakuntaa. Merkittävimmät määräykset ajopetuksen pakolliseksi saattamisen kannalta olivat kuitenkin vasta vuosina 1926 ja 1929 annetut asetukset moottoriajoneuvoliikenteestä.

Tässä historiassa seurataan sitä, minkälaista opetusta autonkuljettajaksi aikoville annettiin vapaaehtoisen ja toisaalta pakollisen koulutuksen aikana ja minkälaisia välineitä opetuksessa käytettiin. Toisaalta ihmisten muistelmista saatujen tietojen perusteella tarkastellaan, miten kuljettajakoulutuksesta koko maahan annetut määräykset vaikuttivat käytännön opetukseen. Aiheen rajausta edellyttää liikkumista sekä kunnallislainsäädännön aikaisessa Helsingissä että 1920-luvulta eteenpäin koko silloisen valtakunnan alueella.

Tässä historiassa utonkuljettajien koulutus on käsitetty laajasti. Yksinkertaisimmillaan sillä on ymmärretty sitä opetusta, jonka kuljettaja on tarvinnut

ennen kuin hän on uskaltanut auton ohjaimiin. Yhtä hyvin sillä tarkoitetaan myös sellaisten taitojen saavuttamista, joiden perusteella viranomaiset ovat myöntäneet luvan ajaa autoa. Autonkuljettajien koulutukseen on siis sisällytetty myös nykytermeillä ymmärretty kuljettajantutkinto, joka on suoritettu katsastusmiehen luona. Toisaalta koulutus on ulotettu koskemaan vain ns. yleistä ajo-opetusta eli opetusta, joka on ollut kaikkien kansalaisten saatavilla - yleensä rahasta.

2. OPETUSYMPÄRISTÖ



Kuva: Ulla-Maija Sornikivi

Opettelu autolla-ajoon oli alussa sitä, että oppi tuntemaan “koneen” ja huoltamaan sitä, jos siihen tuli vika kesken matkaa. Tässä kuvassa opetetaan kuljettajaa vaihtamaan auton renkas. Tuohon aikaan renkaat menivät helposti ajon aikana rikki, kun tiellä oli paljon hevosenkengistä tippuneita nauloja.

Vuosisadan ensimmäisen vuosikymmenen alkupuolella, siis ennen Helsingin kaupungissa vuonna 1907 voimaan tulleita järjestyssääntöjä, opetus autolla ajoon merkitsi yleensä samaa kuin tutustuminen ajokkiin. Tällaisessa tilanteessa opettajana toimi usein auton myyjä, ja opetus tapahtui auton vierellä mukautettuna sisällöllisesti oppilaan aikaisempiin taitoihin ja tietoihin. Ennen kuin auton myyjä kuitenkaan saattoi opettaa asiakkaitaan, oli hänen itsensä saatava oppi. Sergei Nikolajeff juniorista, Suomen autokaupan ”isästä” kerrotaan, että hän olisi saanut ajo-opetusta Pietarissa. (1) Opin saatuaan hän pystyi puolestaan opettamaan omia alaisiaan. Nikolajeffillä

mekaanikkona työskennellyt Akseli Backberg on kertonut siitä, minkälaisen opetuksen autolla ajoon hän itse sai. Nikolajeff oli juuri tuonut maahan ensimmäisen Northen-merkkisen autonsa Pietarista, ja rautatieasemalta se oli hevososen vetämänä hinattu Nikolajeffin vuokraamaan liiteriin Liisankatu 19:ään. Seuraavana päivänä Nikolajeff ja Backberg menivät katsomaan autoa ja ”Nikolajeff istui penkille ja otti esiin paperin ja rupesi kyselemään minulta: oliko renkaissa ilmaa, bensiiniä säiliössä, vettä jäähdyttäjässä ja miten oli öljyn laita. Kun ilmoitin tietämättömyyteni, otti Nikolajeff esille kuvan, johon oli merkitty, mihin mitäkin ainetta pannaan. Ja hyvä oli, että tarkastus suoritettiin, sillä matka olisi saattanut päättyä lyhyeen, kun bensiiniä ei ollut säiliössä kuin parisen litraa ja jäähdyttäjässä ei ollut ollenkaan vettä. Nikolajeff käski minun mennä apteekkiin ostamaan viisi litraa bensiiniä, mutta jälleen tuli pulma eteen: apteekissa kieltäytyivät antamasta Ihmettelivät, mihin niin suuren määrän bensiiniä tarvitsen. Kun selitin, että sitä tarvitaan autoon, niin sain lopulta tarvitsemani bensiinimäärän.

Kului kuukauden päivät. Nikolajeff ajeli autollaan melkein joka päivä, ja minä sain opetella sitä puhdistamaan ja rasvaamaan sekä panemaan siihen bensiiniä ja vettä. Toisinaan käytin pihalla moottoria ja kiertelin sillä ympäri pihaa, tosin ilman lupaa, ja niinpä opin sitä vähitellen aina paremmin käsittelemään. Osasin jo peruuttaakin, ja se oli mielestäni jo iso asia.” (2) Sittemmin Backbergin tehtäväkuvaan tuli kuulumaan Nikolajeffin tuottamien autojen korjaaminen - ensimmäiset maahamme tuodut autot olivat käytettyjä - ja asiakkaiden opettaminen ajamaan. (3)

Edellä kuvattu perusteellinen kouluttautuminen lienee ollut mahdollista vain harvoille. Auton ostaneet asiakkaat joutuivat tyytymään vähempään. Nikolajeffin alaisuudessa työskennellyt insinööri Guldbbrand on muistellut automonttöörikaudeltaan tapausta, jossa Tirvan Myllykivitehtaan omistaja insinööri Palmberg osti Nikolajeffilta auton: ”Vein auton perille ja opetin omistajan ajamaan. Jonkin ajan kuluttua soitti ins. Palmberg kuitenkin tänne ja kertoi huolissaan, ettei hän saa millään ihmeellä moottoria käyntiin.” Bensiiniä tankissa kuulemma oli ja kaikki tuntui olevan muutenkin kunnossa, mutta moottori ei vain ollut lähtenyt käyntiin. Guldbbrandin ei auttanut muu kuin lähteä pitkälle matkalle katsomaan, mikä autossa oli vikana. Matkaan tarvittiin junaa ja hevoskyytiä. Perille päästyään hän tarkasti auton ja huo-



Kuvaus 1900-luvun alkuvuosikymmenten liikenteestä kuljettajaopetuksen näkökulmasta.

Vuonna 1907 ensimmäisen kerran ryhdyttiin autoliikennettä säätämään kunnallisilla järjestyssäännöillä. Niissä määrättiin myös autonkuljettajan pätevydestä. Minkälaista opetus autonohjaajaksi oli, ja missä ja kuka sitä antoi? Onko maamme ensimmäinen auto-kolarikin tapahtunut ajoharjoittelun yhteydessä. Kuka oli kuljettaja ja kuka opettaja ja millä valmiuksilla?

Koko maassa autoliikennettä ryhdyttiin säätämään vuona 1922 yhtenäisellä valtiolisella automobiili liikenteestä annetulla asetuksella. Tämän jälkeen saatu ajokortti oli kelvollinen ja voimassa koko maassa - toisin oli ollut kunnallislainsäädännön aikaan. Vuodesta 1926 lähtien ajokorttia haluavan piti saada opetusta ja kolme vuotta myöhemmin määrättiin autokoulun käyminen pakolliseksi ajokortin saannin edellytykseksi.



Minkälainen oli Viipurin tutkintoajoreitti ennen sotia? Liian vaikea totesivat sikäläiset autokoulumiehet ja myös kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö. Helsingissä katsastusmiehet vaativat 1930-luvulla autokouluilta tiukempia otteita, ja Viipurissa autokoulumiehet puolestaan vaativat katsastusmiehiä löysäämään otettaan.

Helsinki ja Viipuri olivat uudistusten levittäjiä Suomessa. Mallia otettiin muista Pohjoismaista, ja luultavasti Viipuri sai vaikutteita Venäjältä. Kuinka nopeasti keskusjohtoisesti annettujen lakien ja asetusten määräykset otettiin käytäntöön? Se käy ilmi vuosina 1943 - 1964 oman ajokorttinsa suorittaneiden kertomuksista. Aihetta tarkastellaan autokoulun oppilaiden, yksityisellä opetusluvalla opiskelien ja naisten näkökulmasta. Kolme autokoulumiestä Väinö Sahari, Arvi Haavisto ja Ensio Itkonen kertovat, minkälaista ajo-opetus oli autokoulun omistajan ja opettajan näkökulmasta sodan jälkeen.

Viipurin kuljettajantutkintoa pidettiin niin haastavana, että kuljettajaksi haluavat menivät mieluummin hakemaan ajokorttinsa muulta paikkakunnalta.

