

Harakan ensimmäiset palstat, kehitysvaiheita ja tarinoita

- Osa 7: Ajurit ja bussiliikenne

Bussiliikenteen alkamisesta Harakassa tuli 2025 kuluneeksi 100 vuotta. Mistä ja miten kaikki alkoi ja mihin on tultu?

*Leppävaaran
kansalaismuisti-ilta,
5.11.2025
Markku ja Arja Salmi*



Leppävaaran bussi kaartaa Mannerheimintieltä Rautatientorin päätepysäkille 1936.
Kuva Helsingin kaupunginmuseo

LEPPÄVAARAN BUSSILIIKENNE
1925-1971



Kuva Maija Lehtonen

Juhani Kinnusen suurtyö

Juhani Kinnunen teki laajoja arkistotutkimuksia ja julkaisi niiden tuloksena kansalaismuisti-piirin käyttöön seuraavat, perustavaa laatua olevat selvitykset:

- *Palstatilojen muodostuksia ja omistusolojen muutoksia Bergansin perintötilan metsäpalstalla Lintuvaarassa n. vuosina 1907-1935 (2008)*
- *Hajatietoja Oy ALBERGAN SÄHKÖ Ab:n taipaleelta 1918-1981 (2006)*
- *Leppävaaran bussiliikenne 1925-1971 (2008)*

Juhani sai 2017 Suomen Kotiseutuliiton ansiomerkin panoksestaan Harakan historian selvittämiseen.

Harakan bussit ja liikennöitsijät: Vuosisadan alku

- Junaliikenne avattiin Helsinkiin 1904
- Harakan asuttaminen alkoi 1905
- 1920 Harakassa asui jo runsaat 2 000 asukasta
 - Perä-Harakasta on pari kilometriä asemalle
- Ensimmäiset bussit tulivat Harakkaan 1920-luvulla



Bussi Valtatiellä 1950-luvulla, vasemmalla Rantasen talo, oikealla Ekebomin talli. Kuva Maria Alberti, Lese

Harakan hevosajurit

Ennen autoja kuljettiin hevosen vetämällä rattailta tai reellä.

Harakassakin oli kymmenkunta hevosajuria.



Hevosajuri Vidgren Valtatiellä. Kuva Seppo Veromaa

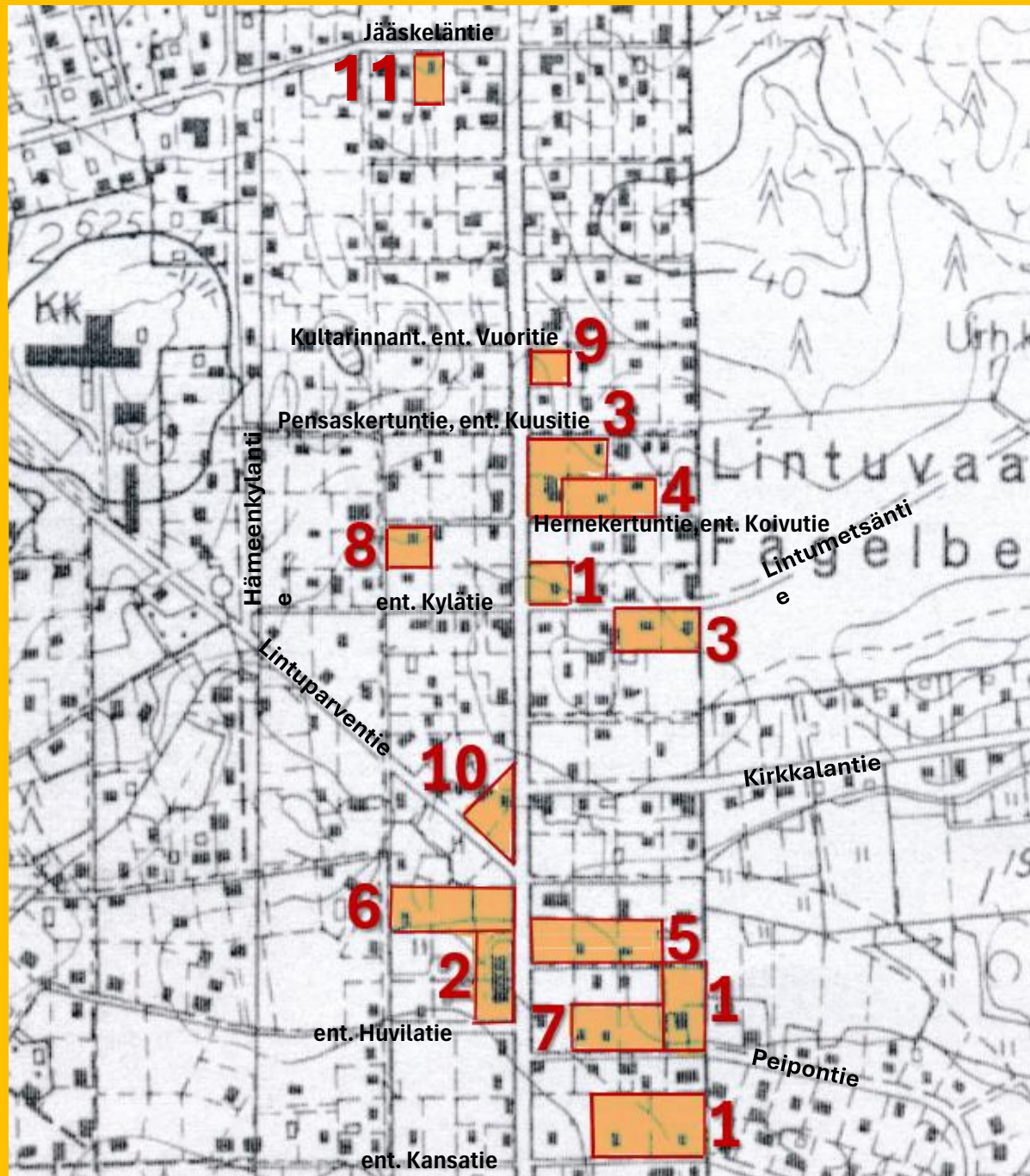
Harakan ajureita 1910-luvun alusta 1950-luvulle

Ajurit ja heidän omistamansa palstat



- 1** A. J. Löfman
- 2** K. Vidgren
- 3** E. Lehtinen
- 4** J. V. Rönqvist
- 5** A. Lindholm
- 6** Svenskberg
- 7** E. Luoto
- 8** J. F. Lindfors
- 9** E. Lindqvist
- 10** R. Rantanen
- 11** Kutilainen

Lähteenä Juhani Kinnusen ja Y.P.I. Kailan keräämät tiedot Bergansin palstoista ja niiden omistajista ammatti-nimikkeineen. Pohjakarttana on peruskartta 1965. Karttapiirros: Arja Salmi 2025.



Ajuri Anders Julius Löfman

Y.P.I. Kaila haastatteli 1980-luvulla Löfmanin poikaa Jarlia ja tytärtä Hjördistä. Aiheena oli erityisesti vuosien 1917–18 tapahtumat, mutta mukana myös Jarlin kuvausta isästään, kun hän oli hevosineen mukana kunnostamassa Valtatietä. Kailan nauhoituksissa Paula Saarinen kertoo, että Löfmanien hevosta saivat naapuritkin vuokrata ja lainata.

Löfmaneilla oli kaikkiaan neljä lasta, Jarlin ja Hjördiksen lisäksi poika Gösta ja tytär Svea. Perhe oli ruotsinkielinen. Kaikkineen Paula luonnehtii Löfmannin perhettä ”*vilkkaana ja kuuluisana*”.

Erytyisesti Paula muistaa perheen vapaana juosseen mustavalkoisen koiran, joka oli koko naapuruston lasten lemmikki. Samaa pentuetta oli toisellakin naapurilla.

Kuvassa vasemmalta Anders Löfman, lapset Jarl ja Hjördis sekä rouva Emilia Löfman Kansantien talonsa edessä.



Kuva Pertti Hurmerinta, LeSe



Löfmanien palstat Kansan- ja Huvilatiellä kartalla nrolla 1

Taksit aloittivat liikennöinnin ennen busseja

Kustaa Aalto ajoi Helsingissä taksia jo 1910-luvulla.

Hella ja Sulo Wuolijoki kertoivat mustelmissaan joutuneensa käyttämään rämisevää taksia päästäkseen myöhään illalla Helsingistä Albergaan. On mahdollista, että he ottivat kyydin leppävaaralaiselta Aallolta.

Kustaa Aalto oli 1920-luvulta lähtien Leppävaaran bussiliikenteen kantavia voimia.



Kustaa Aalto Kaivopuistossa. Kuva Maija Lehtonen

Palstanomistajat perustivat Albergan Auto Oy:n 1925

”Yhtiön tarkoituksena oli hoitaa henkilö- ja kuljetusliikennettä Helsingin kaupungin ja Albergan huvilayhdyskunnan välillä”.

Mukaan lähti seitsemän osakasta, kaikki yhtä suurella osuudella (10 000 mk).



Pääte pysäkki, Valtatie 42, Salosen palstan edessä. Kuva Maija Lehtonen

Albergan Auto Oy:n osakkaat 1925-1927

Vihtori Haataja

- Suurmaanomistaja
- Omisti Harakassa 132 palstaa Punarinnantieltä pohjoiseen
- Asui itse Walhelminmäellä

Jalo Salonen

- Sahanomistaja, sarjayrittäjä
- Omisti Albergan halko- ja puutavaraliikkeen yhdessä Emil Nojosen kanssa
- Asui Valtatie 42:ssä
- Kuoli 1928

Johannes Talvio

- Bussikuski, Leppävaara

Frans Isak Kurikka

- Toimitusjohtaja, Helsinki
- Omisti ”Asuntolan Albergassa” (Kurikan kasarmi) yhdessä Salosen ja Nojosen kanssa

Heikki Halmela

- Liikkeenharjoittaja, Helsinki

Paul Mikael Saarinen

- Tekn. johtaja, Helsinki

Harakan bussiliikenne 1925-35

Bussitallit ja/ tai liikennöitsijän asuin- ja muut keskeiset toimipaikat

(Juhani Kinnusen keräämät tiedot 3.4.2008)

Bussitalli ja/tai liikennöitsijän asuinpaikka



1 Jalo Juho August

3 Talvio Johannes ja Siiri

3 Sandström Frans

Muut toimipaikat

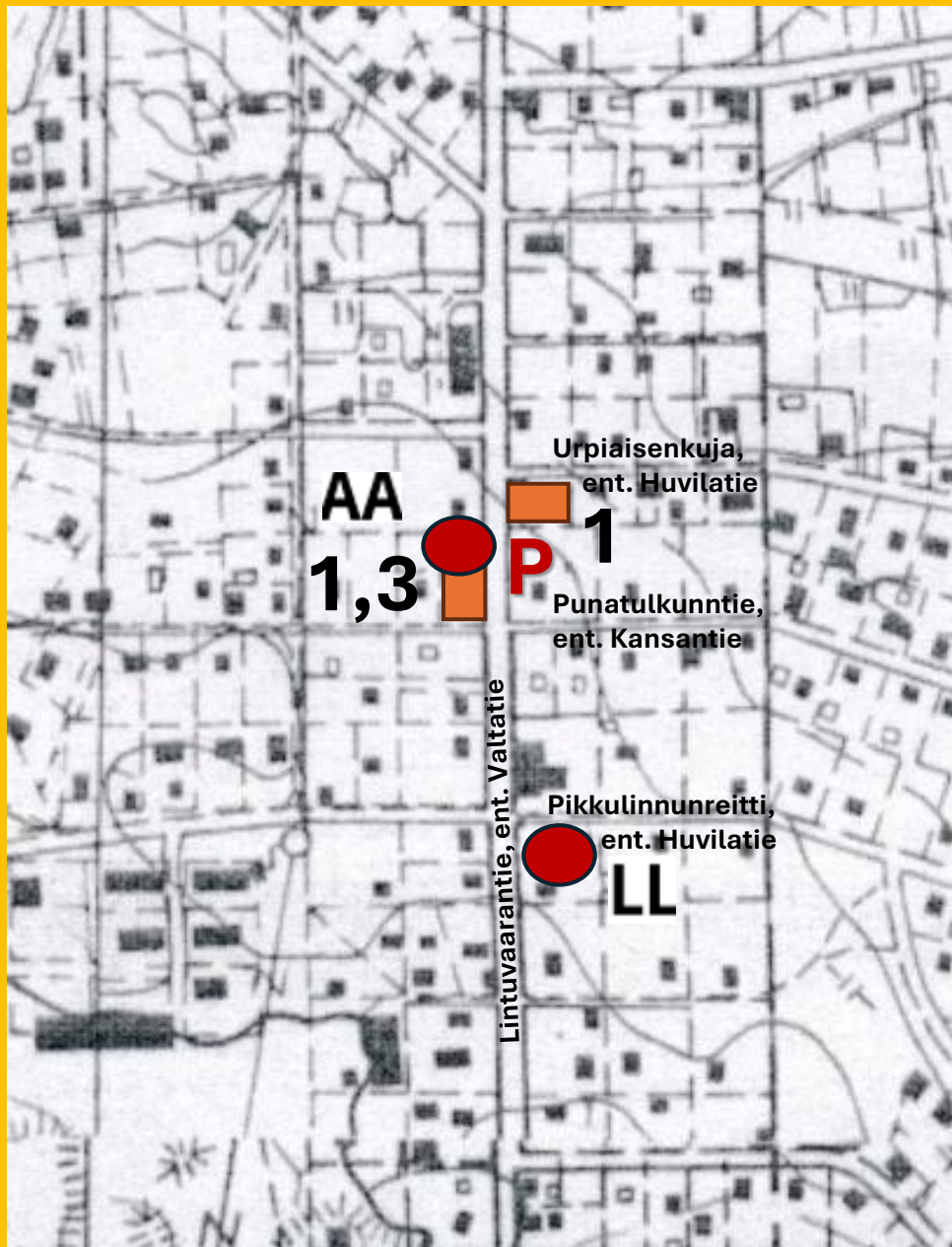


AA Albergan Auto Oy, toimipaikka

LL Leppävaaran Liikenne Oy *(1957-1971)*



P Ensimmäinen päätepysäkki



Pohjakarttana on peruskartta 1965.

Karttapiirros: Arja Salmi 2025

Albergan Auto Oy

- Yhtiöllä oli käytössään Brockway- merkkisiä busseja
- Autoissa oli myös rahastajat
- Autot pysähtyivät tarvittaessa, pysäkit tulivat myöhemmin
- Reitti: Harakasta Turuntielle, josta jatkettiin Strömbergin sivuitse Talin portille, siitä Wardin puutarhan ohi Haagan Elannolle ja Tilkan mäelle. Edelleen Heikin-katua Kaivokadulle ja Rautatien-torille hotelli Grandin eteen.
- Yhtiön toiminta oli tappiollista ja se loppui vararikkoon 1927.



August Jalon ja Kustaa Aallon Brockway Valtatie 42:n kohdalla 1926. Vas. August ja Elsa Jalo, Alexandra, Kustaa ja Maija Aalto. Kuva Maija Lehtonen o.s. Aalto.

Albergan Auton toimipaikat

Albergan Auton bussien pääteasema oli Valta- ja Kansanteiden risteyksen tuntumassa palstalla 66, jonka osoite oli Valtatie 42.

Palsta oli hankittu jo 1923 Albergan halko- ja puutavaraliikkeen Nojonen & Salonen nimiin.

Palstalla oli tallirakennus, johon mahtui ainakin kaksi bussia ja ilmeisesti ”bussikonttori”. Rakennukset oli todennäköisesti rakennettu jo puutavaraliikkeen tarpeisiin. Asuinrakennusta ei vielä tässä vaiheessa ollut.

Iso palsta oli jo v. 1924 jaettu kolmeen osaan, joista yksi oli myyty pois ja kaksi oli jäänyt puutavaraliikkeen omistukseen. Liikennöitsijät Talvio ja Sandström asuivat palstalla myöhemmin.

Yhtiön lakkauttamisen jälkeen palstat päätyivät Jalo Salosen omistukseen.

Lähde Juhani Kinnunen



Bussi Nojosen ja Salosen palstan edessä Valtatie 42. Kuva Maija Lehtonen



Kuva Maija Lehtonen



Siiri Talvio
Kuva Tarja Stoor



Aleksanda Aalto. Kuva Maija Lehtonen

Naapureiden muistoja Valtatie 42:stä

Koivusten palsta oli aikoinaan lohkottu Albergan halko- ja puutavaraliikkeen palstasta ja Soile Tammisto kertoi hiljattain Kansalaismuistin facebookissa muiston 1950-luvulta:

”Isovanhempieni talo, jossa minäkin asuin lapsena ja sittemmin kävin kansakoulun IV-luokan siellä asuen oli Valtatie 40:ssä. Aidan takana oli iso autotalli ja siellä kai Rankku eli Ragnar Sandström piti linjuriaan. Siirille kävin laskemassa kolikoita, se oli kivaa puuhaa. Isoäidin kaffeseuraa olivat rouvat Jalo ja Maija Aalto. Aallon Sandran heiluvat kultaiset korvakorut jäivät ikuisesti tämän tytön mieleen.”

Paula Saarisen haastattelu kertoo, että *”Jalo Salonen oli sairas mies ja kuoli jo 1928, mutta vaimo ja poika asuivat pitkään palstalla”*.

Tiedossamme ei ole, missä vaiheessa Valtatien palstat siirtyivät Jaloilta Talvioille. Johannes Talvio oli jo Albergan Auton kuljettaja ja tilalle tuli kuvioihin ”Rankku” eli Ragnar Sandtröm.

Terho Jousi on myös muistellut, kuinka Albergan Auton varikon paikalla Valtatie 42:ssä oli vielä pitkään rakennusten kivijalka näkyvässä.



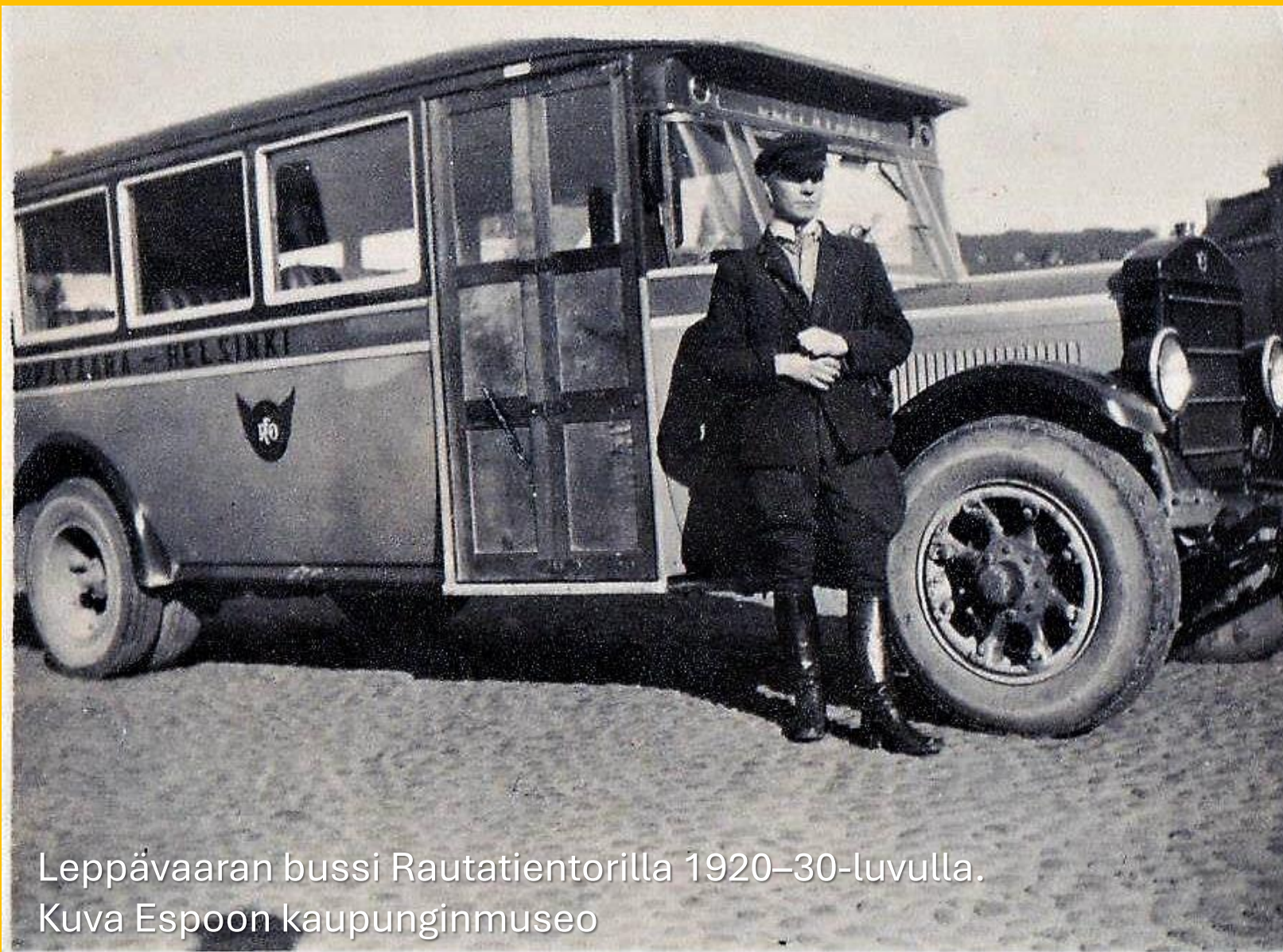
Liikennöitsijät vas. Johannes Talvio, August Jalo ja Kustaa Aalto. Auto oli Jalon ja Aallon yhteinen Brockway. Kuva Maija Lehtonen

Kustaa Aallon ja Jalo Salosen Brockway
Valtatiellä, takana Ekebomin talli.
Kuva Maija Lehtonen.



Yhtiöttömän ajan alku

Eeli Granit-Ilmoniemi asui Harakassa nykyisellä Sepelkyyhkyntiellä. Hän kirjoitti artikkelissaan 1929 :
”Helsingistä välittää liikennettä tänne Harakkaan kokonaista 9 linja-autoa, jotka pysähtyvät noin kahden kilometrin päähän asemalta. Sen sijaan ei Turuntien eteläpuolelle ole mitään autoliikennettä järjestetty, vaan kävelevät enimmäkseen varakkaat huvilan omistajat asemalle.”

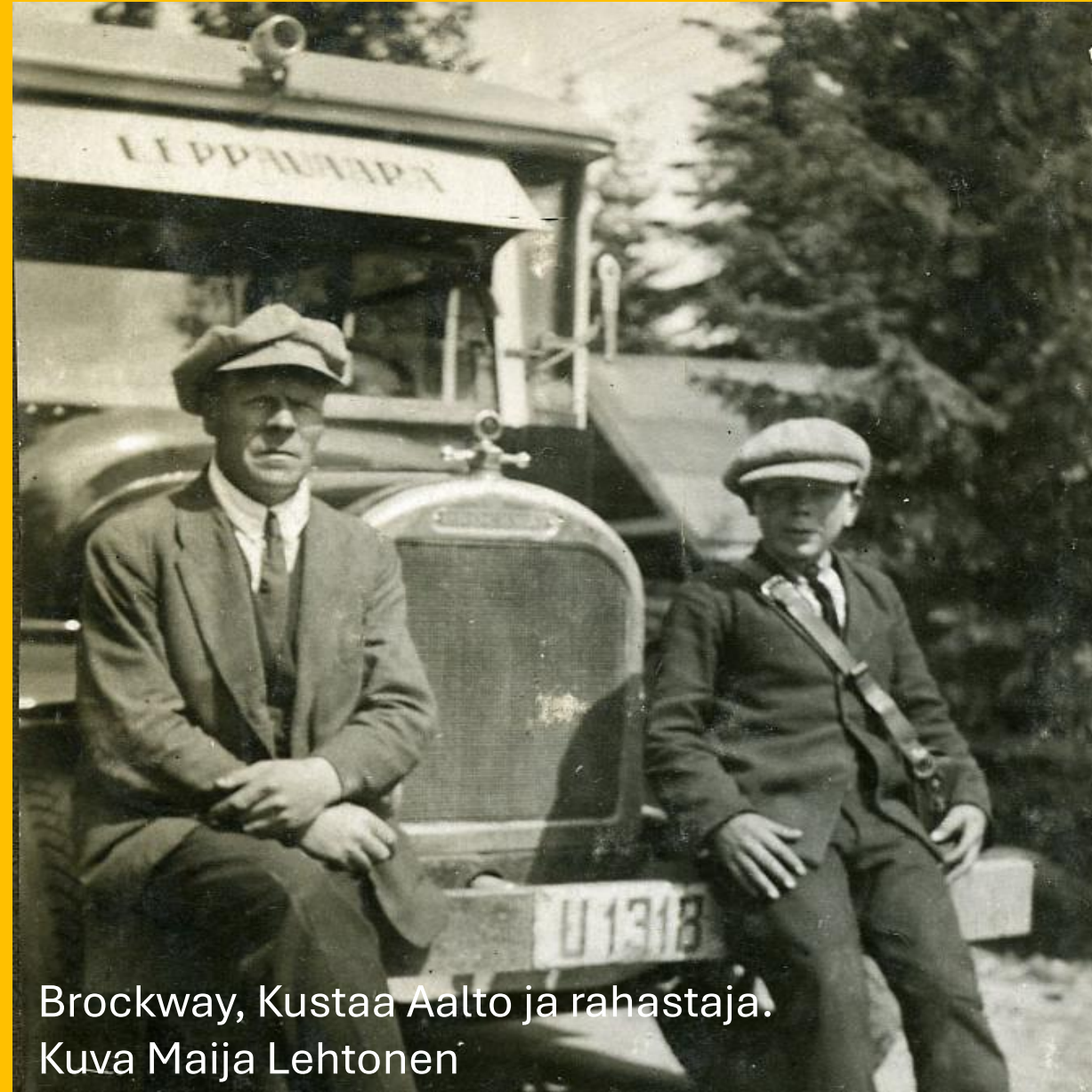


Leppävaaran bussi Rautatientorilla 1920–30-luvulla.
Kuva Espoon kaupunginmuseo

Yhtiötön aika 1928–1935

Albergan Auton vararikon jälkeen osakkaat ja kuskit jatkoivat liikennöintiä omilla autoillaan ja liikenneluvilla:

- Kustaa Aalto
- Karl Björkman
- Johan Ekebom
- Juho Jalo
- Juho Katajisto
- Vilho Laakso
- Anna Lehmustola
- Emil Nyqvist
- Johannes Talvio



Brockway, Kustaa Aalto ja rahastaja.
Kuva Maija Lehtonen

Yhtiötön aika 1928–1935

Leppävaaran
bussi Rauta-
tientorilla
1933–1935,
Fennian talon
kulmalla.

Toinen
vasemmalta
Einar Nyqvist,
muita
kuljettajia ei
ole
tunnistettu.



Kuva Espoon kaupunginmuseo

Yhtiötön aika 1928–35

Albergan Auton jälkeen kukin liikennöitsijä jatkoi omalla autolla ja omilla luvilla.

Aikataulujen yhteen sovittaminen oli vaikeaa, koska parhaita lähtöjä ei riittänyt kaikille.

Paisuva byrokratia koettiin myös raskaaksi, luvat haluttiin keskittää yhdeksi yhtiön luvaksi.



Maija Walhelm poseeraa Leppävaaran bussin vierellä,
Kuva Inkeri Holopainen, 1930-luku.



Katajiston pihassa kahden sukupolven liikennöitsijöitä: Paavo ja Tuovi Katajisto sekä Maija ja Aleksandra Aalto. Kuva Maija Lehtonen o.s. Aalto



Leppävaaran liikenteen päätepäyskillä Valtatiellä. Juomatauko Luodon kioskillä päätepäyskin vieressä. Kuvat Tarja Stoor.



Leppävaaran Liikenne Oy 1936–71

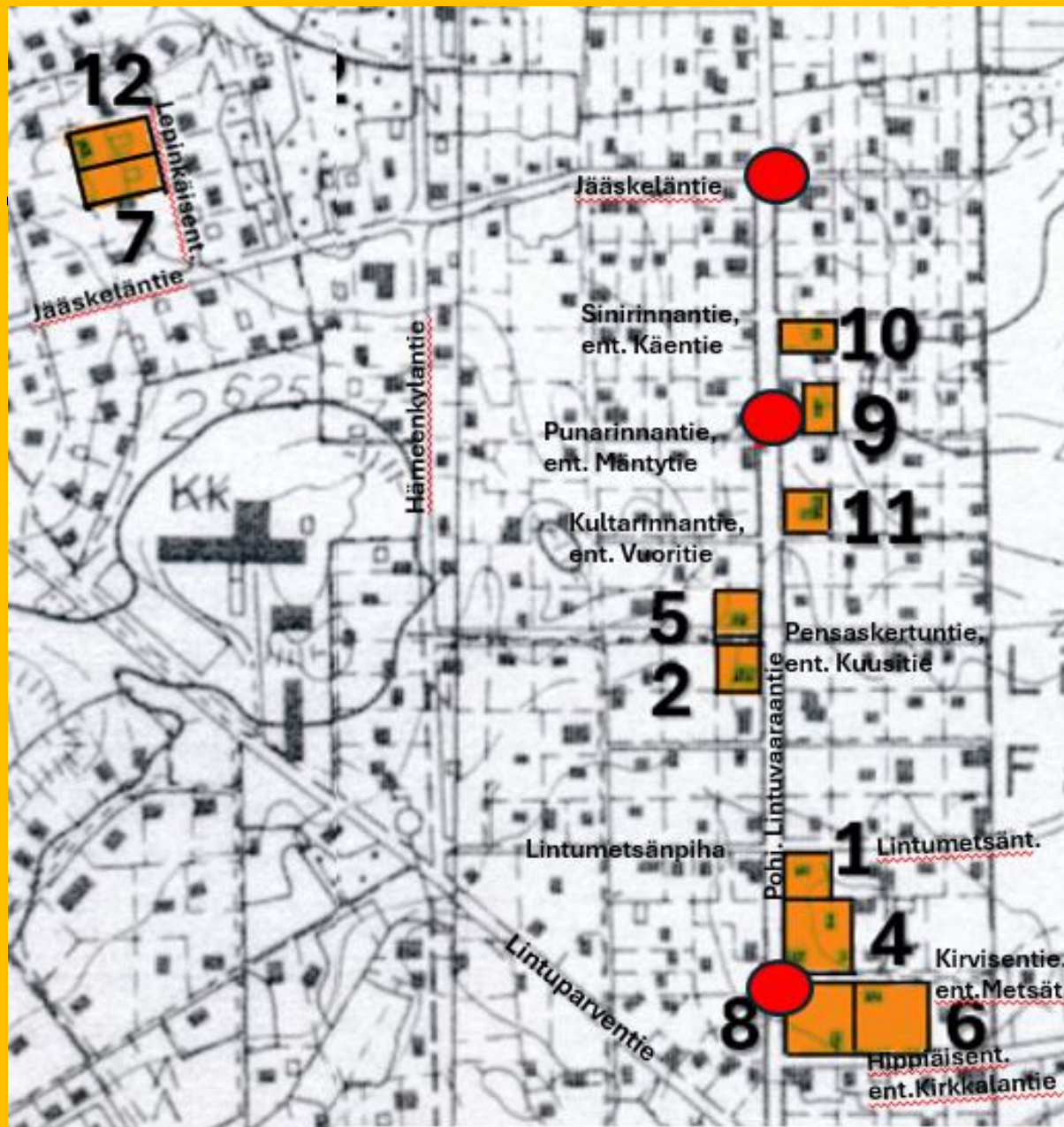
Liikennöitsijät kyllästyivät riitoihin aika-tauluista ja kilpailuun parhaista reiteistä. Siksi he perustivat uuden yhtiön, johon tulivat osakkaaksi:

- Karl Björkman
- Johan Ekebom
- Juho Jalo
- Thor Joensuu (Kustaa Aalto)
- Juho Katajisto (Tuovi Katajisto)
- Vilho Laakso
- Anna Lehmustola
- Emil Nyqvist
- Johannes Talvio

Yhtiö ei hankkinut alussa omia autoja. Kullakin osakkaalla sai olla yksi auto, myöhemmin useampia.



Päätepysäkki Rantasen talon kohdalla 1936, takana Ekebomin talli. Vas. kuljettaja Adamsson, Kustaa Aalto ja NN. Kuva Maija Lehtonen



Pohjakarttana on peruskartta 1965. Karttapiirros: Arja Salmi 2025

Harakan bussiliikenne 1936-71 Bussitallit ja/tai liikennöitsijöiden asuinpaikat (Juhani Kinnusen tiedot 3.4.2008)



- 1** Jalo Juho August
- 2** Nyqvist Emil ja Kalle
- 4** Ekebom Emil ja Fanny
Björkman Karl ja Anni
- 5** Björkman Hilding ja Fanny
- 6** Katajisto Juho ja Tuovi
- 7** Katajisto Paavo / **Laakso** Vilho
- 8** Lehmustola Anna
- 9** Joensuu Thor (**Aalto** Kustaa)
- 9** Aalto Aleksandra
- 10** Nevomaa Väinö, Lempi ja Kullervo
- 11** Ekberg R. ja Gerda
- 12** Leander Väinö
- 10** Elers Lars ja Leena, **Liikenne Oy** M. Kaivonen
- 11** Brunou Veijo ja Eeva / **Tyllilä** Kauko ja Taimi
- 11** Brunou Eeva / **Tyllilä** Kauko ja Taimi



Päätepysäkki (siirtyi asutuksen myötä pohjoiseen)

Bussinkuljettajia

Kuljettaja
Väinö
Riihimäki ja
liikennöitsijä
Aleksandra
Aalto
Kustaa
Aallon
Citroenin
vieressä.



Kuva Maija Lehtonen

Terho Jousi on aikoinaan listannut Leijona-Sanomissa Harakan bussikuskeja, joista hänen mieleensä olivat jääneet seuraavat:

Väiski Leander, joka ajoi Sisullaan 2 milj. km, **Lavinto**, **Salmisen Eino**, **Mikki**, **Henry**, **Trog**, **Gunnar Valenius eli Snadi**, **Sulo Heino**, **Märkö Topi**, **Jussi Ekroos**, **Salosen Jaska**, **Ahlbladit**, **Emil Luoto**, **Paavo**, **Vilho ja Toivo Katajisto**, **Nalle Lindelöf**, **Rankku**, **Nevomaa**, **Hilding Björkman**, **Leinosen Masa**, **Erkki Aalto**, **Unto Laine**, **Henri**, **Ralf**, **Niilo Leppänen**, **Keijo Heilin**, **Elers**, **Barmanin veljekset**, **Henri Björkman**, **Rönnqvistin Olkku** ja **Ekberg**.

Otto Favén on muistellut kuskién lempinimiä:

50-luvun kuskeja: Rankku: ei säästellyt pahemmin ronskejakaan sanomisia. **Joulupossu:** oli lihava, lyhyt ja punakka. **Eikka:** oli asiallinen ja ystävällinen lapsillekin, **Skula:** oikea nimi Kullervo Nevomaa, oli nätti poika, ja tyttöjen suosikki. **Leander:** Ystävällinen ja fiksu kuljettaja, oli osakkaana yhtiössä ja hänellä oli omia linja-autoja. **Soppaluu:** pitkä ja laiha mies, **Pave Katajisto**, yhtiön osakas, omia busseja, rauhallinen ja ystävällinen.

60- luvun kuljettajia: Väinö ja Jukka, Katajisto ja Rauski.

LEPPÄVAARAN
LIIKENNE OY.

35

mk

Lippu säilytettävä
tarkastusta varten.

152630

Bireka

LEPPÄVAARAN
LIIKENNE OY.

35

mk

Lippu säilytettävä
tarkastusta varten.

152630

Bireka

LEPPÄVAARAN
LIIKENNE OY.

Bussimuistoja ja sanontoja:

- **Veivari:** ajoi omalla autolla ja luvalla yhtiön ajoja
- **Veivaaminen:** Ajettiin reittiä ”luovasti”, että saatiin putsattua Turuntien pysäkkien asiakkaat omaan autoon ennen Espoon Autoa.
- **Ookata:** Päästä kyytiin ilmaiseksi parin pysäkin matkalle
- **Peesata:** Roikkua bussin takapuskurissa liukkaalla kelillä
- **Pusupenkki:** Penkki kuskin takana
- **Nivelhantaaki:** Isot pojat pääsivät auttamaan kuljettajaa avaamalla ja sulkemalla bussin oven käsikäyttöisellä nivelellä
- **Bireka:** Kyytimaksu pudotettiin kuljettajan tai rahastajan laukkuun ja asiakkaalle annettiin rullalta Bireka-kuitti tarkastajaa varten
- Joku onnistui myymään Leppävaaran busseihin isot kassakoneet konekopan päälle. Hyvästi pusupenkki.
- Pakokaasut kärysivät sisällä ja lapset spyttasivat jo Tilkan mäessä. meetwursti auttoi, ainakin minulle.
- **Päijänteän hauki:** Yhtiön pitkänokkainen Volvo 1936
- **Meloni:** Aallon Citroen
- **Puukenkä:** Jalon bussi, johon rakennettiin puukori sodan jälkeen

Terho Jousi muistelee:
*”Pikkupojatkin
pääsivät välillä
ookaamaan
suosikkikuskinsa
kanssa. Illalla he saivat
siivota auton ja kerätä
lattialle pudonneet
pikkurahat taskuihinsa.*

*Kuljettajat olivat kovia
veivaamaan. Yritettiin
saada kuorma täyteen
Turuntiellä ennen kuin
Espoon Erkki tai muut
ehtivät korjata
asiakkaat kyytiinsä.”*



Bussi Turuntiellä Mäkkylän puistotien risteyksessä 1960-luvulla.
Kuva Antero Westerlund

Oma poltto- ainepumppu

Yhtiö harjoitti myös polttoainejakelua. Bussien pääte-
pysäkillä oli Gulfin
polttoainepumppu.

Bensiini ja polttoöljy
oli tehty virolaisesta
palavasta kivistä ja
se haisi pahalle.



Gulfin Polttoainepumppu Leppävaaran Liikenne Oy:n bussien
pääte-
pysäkillä Valtatiellä 1939. Kuva Espoon kaupunginmuseo

Pääseeks ookaan?

Monen lapsen koulumatka Perä-Harakasta Puukoululle oli pitkä eikä rahaa bussilippuun ollut. Sinikka Luja muistelee ”Kyttäilimme bussin tuloa pysäkille ja kyselimme: Pääseeks ookaan? Jos ei päästy, kiljui koko penskakuoro: ”Rämä rukki, rämä rukki!” Jotkut kuljettajat päästivät meidät kyytiin, muistan erityisesti Väinö Leanderin, joka pysyi pitkään idolinamme, veljenpojatkin halusivat olla leikeissään Väiskejä.”



Väinö ja Reino Leander sekä Nyqvistin Reo Valtatiellä 1946.
Kuva Espoon kaupungin museo

Autotalleja

Nyqvistin talli
ja autot
Valtatien ja
Kuusitien
risteyksessä.



Kuva Espoon kaupunginmuseo

Autotalleja

Aleksandra
Aallon

Scania Vabis

ja autotalli

Punarinnantie

13.



Kuva Maija Lehtonen

Autotalleja

Ekebomin ja
Björkmanin
yhteinen
autotalli
Valtatien ja
Metsätien
risteyksessä.

Myöhemmin
Espoon Raudan
varasto.

Kuva vuodelta
1982.



Kuva Markku Salmi, Lese

Autotalleja

Nevomaan talo ja autotalli Valtatien ja Sinirinnantien risteyksessä.

Liikennöinnin päätyttyä talliin otti käyttöönsä hinausliike Lindroos, joka toimii siinä edelleen 2025.



Kuva Espoon kaupunginmuseo

Autotalleja

Liikennöitsijä
Nevomaan tallin
huolto-
korjaamossa
hitsataan.

Oikealla Kullervo
Nevomaa,
hitsaaja
tuntematon.



Kuva Espoon kaupunginmuseo

Bussit sodassa

Busseja tarvittiin sodassa haavoittuneiden siirtämiseen pois rintaman läheisyydestä. Niistä poistettiin penkit jotta saatiin tilaa paareille.

Nyqvistin Reo tuli sodasta ilman penkkejä, jotka onneksi löytyivät autokomppanian ullakolta.

Nyqvistin Reo sodassa, edessä kersantti Väinö Leander.
Kuva Lasse Leander





Nyqvistin REO sodassa, oikealla Väinö Leander
Kuva Lasse Leander

Bussit siviiliin

- Kaikki Leppävaaran linja-autot otettiin sotaan ambulansseiksi kolmeksi vuodeksi
- Bussit saivat sodassa osumaa, mutta ne saatiin kunnostettua
- Sodan jälkeen ajettiin pitkään häkäpönttö-autoilla
 - Häkäpöntön käynnistäminen oli työlästä, mutta kun auton sai käyntiin, se kävi iltaan asti



Bussit siviiliin

Kustaa Aallon Sisu pääsi kohtuullisen hyvässä kunnossa sodasta kotiin.

Jalon bussin kori oli sen sijaan palanut rintamalla ja koska pellistä oli pulaa, kori tehtiin ponttilaudasta.

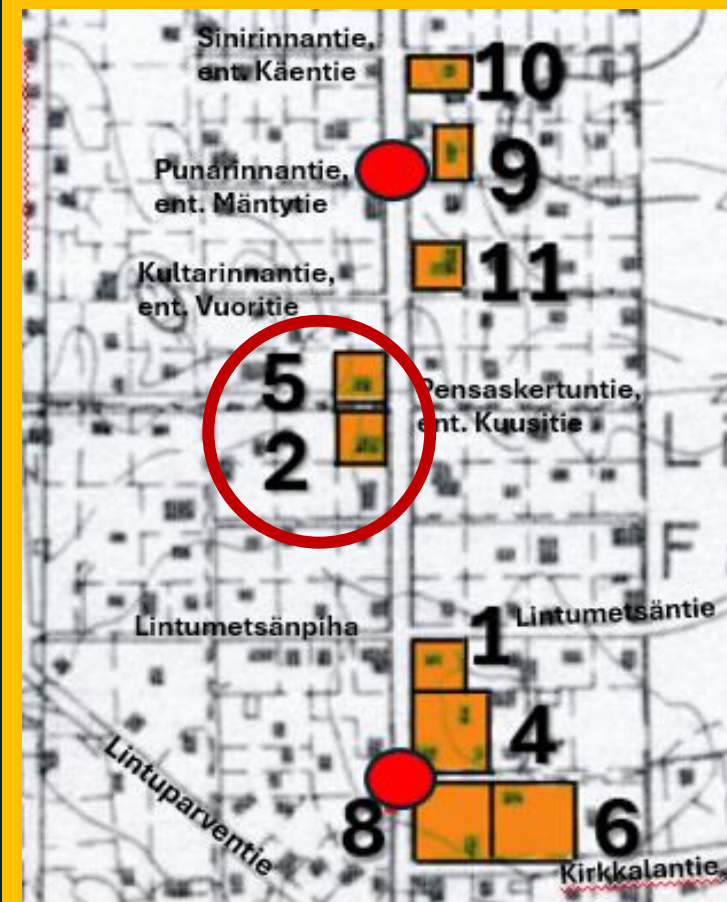
Auto tunnettiin lempinimellä ”Puukenkä”.



Kustaa aallon Sisu Rantasen talon kohdalla 1949.
Kuva Maija Lehtonen

Hilding Björkmanin talli tehtiin Malmin huvilan paikalle

Kartalla Björkmanin talli on kohde 5, Nyqvistin tallin pohjoispuolella, kohde 2.



HS 12.8.1951

”Puuhuvila poroksi eilen Leppävaarassa. Kolme perhettä asunnottomaksi

Kolme perhettä menetti eilen asuntonsa Leppävaarassa kaksikerroksisen puuhuvilan palaessa lyhyessä ajassa perustuksiaan myöten. **Rakennuksen omisti rva Helmi Malm.** Palokuntien saapuessa paikalle klo 18:15 aikaan oli huvilan yläkerros jo kokonaan liekkien vallassa. Tästä ja vedenpuutteesta johtuen oli sammutustyö keskitettävä lähistöllä olevien muiden asumusten varjelemiseen tulelta, missä onnistuttiinkin. Palo sai alkunsa todennäköisesti liedestä. Ensimmäisenä palokunnista saapui paikalle **Valtatien ja Kuusitien kulmaan** Leppävaaran VPK. Lähimmät kaivot tyhjenivät melko nopeasti paloruiskujen syytäessä liekkien sekaan vettä. **Vedensaanti saatiin turvatuksi vasta sitten, kun oli saatu letkut vedetyksi 350 metrin päässä palopaikalta sijaitsevaan palokaivoon.**

Sammutustyö näytti kuitenkin toivottomalta, sillä tuli oli heti alussa saanut hämmästyttävän suuren vallan. Sammutusapua saapui pian Kauniaisten, Haagan, Munkkiniemen ynnä muiden lähiseutujen palokuntien muodossa. Myös Helsingin pääpaloasemalta lähetettiin paikalle vaunu.

Koska palopaikka sijaitsi keskellä tiheää huvila-asutusaluetta, oli pelättävissä tulen leviäminen laajemmalle alalle, varsinkin kun paikalla puhalteli voimakas tuuli kuljettaen kipinöitä sinne tänne. Tulen leviäminen saatiin palokuntien yhteisponnistuksin onneksi estetyksi. **Rva Helmi Malmin huvilansa sijaan paloi poroksi irtaimistoinen.**

Tulen alkusyy samoin kuin vahinkojenkin suuruus on toistaiseksi selvittämättä. Paikalla esitettiin olettamuksena, että palo oli **syttynyt spriiräjähdyksestä.** (myöhemmin selvisi että palon aiheutti päälle jäänyt silitysrauta).

Rakennuksessa oli palon alkuvaiheessa yläkerroksessa yksi ja alakerroksessa kaksi henkilöä. Kaikki ehtivät pelastua ajoissa pihamaalle. Irtainta omaisuutta he eivät saaneet mukaansa.

Rakennuksessa asui yhteensä kahdeksan henkilöä, nimittäin rva Malm miehensä kanssa ja yläkerroksessa rva Amanda Forss tyttärensä ja tämän miehen kanssa sekä toisessa huoneessa rva Aino Lönnberg veljensä ja tyttärensä kanssa.

Jälkisammutusta jatkettiin myöhään yöhön. Leppävaaran poliisi tutkii asiaa.”

Uusia osakkaita

Vuonna 1952 pidettiin Leppävaaran Liikenne Oy:n ensimmäinen ylimääräinen yhtiökokous.

Kokouksessa hyväksyttiin osakepääoman korotus sekä kolme uutta osakasta:

- Hilding Björkman
- Paavo Katajisto
- Väinö Leander



Paavo Katajisto ja Leppävaaran Liikenteen Laajalahden auto Kampiin linja-autoasemalla. Kuva Maija Lehtonen

Yleislakko 1956

Lakkovahdit
kovistelevat
rikkurikuljettaja
Leppävaaran
Liikenteen bussien
päätepysäkillä
Harakassa.



Kuva: Otto Aaltonen, Lese

Huippuvuodet

- 1950-luvulla Leppävaarassa asui jo 10 000 asukasta ja asutus oli levinnyt kauas asemalta joten busseihin riitti matkustajia pitkin päivää
- Bussit olivat lähes aina täynnä eikä istumapaikasta kannattanut päätepysäkin jälkeen edes haaveilla
- Suosituimmat vuorot ajettiin kahdella peräkkäisellä bussilla
- Virkavalta pyrki valvomaan ylikuormia, mutta kuljettajat valitsivat väistöreittejä, kun sana ratsioista levisi



Bussi Veteraanitiellä Nybackassa

Kuva Leena Sipponen

Leppävaaran Liikenne Oy:n kulta-aika

1950-luvulla yhtiö liikennöi reiteillä:

- Hki – Harakka – Hämevaara
- Hki – Kirkkalantie
- Hki – Frisbacka
- Hki – Laaksolahti
- Hki – Pitäjänmäki – Mäkkylä
- Hki – Laajalahti (Elfvik)

Runsas 200 vuoroa suuntaansa päivässä! Vilkkaimmilla reiteillä 10 minuutin vuorovälein ja kahdella bussilla peräkkäin



Kuva: Laajalahti-seura



Leppävaaran liikennöitsijöitä kahvikutsuilla: Hilding Björkman, Juho Jalo, Karl ja Anni Björkman sekä tuntematon. Kuva Olavi Janatuinen



Paavo Katajiston syntymäpäivillä vasemmalta tuntematon, Viljanen
Hilding Björkman, Väinö Leander, Voitto Sutinen ja Ristola.
Kuva Lasse Leander



Herrat kutsuilla, vasemmalta Paulakoski, Sutinen, Sandström, Nevomaa ja Leander.
Kuva Lasse Leander



Leppävaaran Liikenne Oy:n 1957 hankkima palsta Lintuvaarantie 39, jolla sijait्सivat yhtiön tallit, huoltoasema ja toimisto. Toimisto oli takana näkyvässä Kallion huvilassa. Bussien huoltotilat ja kuljettajien taukotilat parakissa, jonka yhtiö rakensi. Kuva Markku Laine 1980-luku

Uusia osakkaita

Leppävaaran Liikenne Oy:n yhtiökokous päätti v. 1957 korottaa suunnatulla annilla yhtiön pääomaa.

Uusiksi osakkaiksi tulivat Liikenne Oy M. Kaivonen ja Frans Ragnar Sandström.

Yhtiökokous pidettiin ensimmäistä kertaa yhtiön omalla tontilla Lintuvaarantie 39.



Alexandra Aallon Volvo noin 1960, takana Lehtosen talo Punarinnantie 13. Kuva Maija Lehtonen

Leppävaaran Liikenne Oy 1960-luvulla

Autot ja kuskit
”paraatikatselmuksessa”
Leppäsuon kentällä
Helsingissä. Yhtiön logo
näkyi bussin kyljessä.

Edessä vasemmalta
tj Laaksonen, Väinö
Leander, Ragnar
Sandström, NN ja
kuljettaja Viljanen.



Kuva Espoon kaupunginmuseo 1962-1963

Leppävaaran Liikenne Oy:n lopun alku

- Veijo Brunou hankki 1962 omistukseensa Ekbergin osakkeen
- Samoihin aikoihin Katajisto, Leander, H. Björkman ja Sandström hieroivat kauppoja Lohjan Liikenteen kanssa
- Brunou käytti osakkaan etuosto-oikeutta ja hankki 1968 omistukseensa 10 yhtiön 12 osakkeesta
- Pari vuotta myöhemmin kesällä 1971 Leppävaaran Liikenne Oy sai liikenneministeriöltä huomautuksen huonokuntoisista autoista ja ajamattomista vuoroista



Kuva Oy Lohjan Liikenne Ab

Leppävaaran Liikenne Oy:n loppu

- Liikenneministeriö perui 9.12.1971 liikenneluvat ja antoi ne Paikallisliikenne Oy:lle ja Espoon Auto Oy:lle
- 1972 Leppävaaran linjat siirrettiin
- Suomen Turistiautolle ja Pohjolan Liikenteelle.
- Vuonna 1976 linjat siirtyivät taas Espoon Auto Oy:lle



Kuva Markku Salmi

Leppävaaran Liikenne Oy:n loppu

Hiljaista on.

Leppävaaran
Liikenteen bussit
yhtiön tyhjällä
varikkotontilla.

Busseista on jo
viety rekisteri-
numerot.



Kuva Jarmo Oksanen

100 vuotta Leppävaaran bussiliikennettä 1925-2025

- Albergan Auto Oy 1925-1927
- Villi yhtiötön aika 1928-1935
- Leppävaaran Liikenne Oy 1936-1971
- Espoon Auto Oy ja Pai 1971-1972
- Suomen Turistikallisliikenne auto ja Pohjolan Liikenne Oy 1972-1975
- Espoon Auto Oy 1976-1978
- YTV :n seutuliikenne 1978-2010
- HSL:n seutuliikenne 2010-

