

KAJAANIN KUORMA-AUTOILIJAT RY

1948 - 1998

50 v.



Sisällysluettelo

Puheenjohtajan tervehdys	4
Suomen Kuorma-autoliiton tervehdys	5
Lääninyhdistyksen tervehdys	6
Osittain muistinvaraista historiikka Kainuun ammattimaisen kuorma-autoliikenteen sodan jälkeisiltä vuosilta	8
Puukaasun aikaa	15
Vanhoja kronikoita (pätkiä) kuorma-autoilijoiden taipaleelta	16
Kajaanin kuorma-autoilijat ry:n toimintaa 1960-luvulta eteenpäin	17
Soranajotaksat	19
KTK:n johtajat vuodesta 1945 yhtiön lopettamiseen saakka	22
Kajaanin kuorma-autoilijat ry:n puheenjohtajat 1948 - 1998	22
Kajaanin kuorma-autoilijoiden 50-vuotis historiikin ja -juhlan tukijat	23
Nyt tarvitaan laatujärjestelmäkoulutettuja kuorma-autoilijoita	24
Kaupan- ja metsäteollisuuden sopimuskuljetuksia	25
Kuvia yhdistyksen jäsenten kuljetuskalustosta vuosien varrelta	26
Kajaanin kuorma-autoilijat ry:n jäsenet 3.10.1998	29
Kajaanin Katsastusasema	30
Kainuun Autokatsastus: Muutosten aika 90-luvulla	30
Ansiomerkit	31

Jouko Huusimäki
3.10.1998.

SKAL
SUOMEN KUORMA-AUTOLIITTO



KAJAANIN KUORMA-AUTOILIJAT RY.

Perustettu 10.10.1948.

Puheenjohtajan tervehdys

Kajaanin kuorma-autoilijat ry:n täyttäessä kunnioitettavat viisikymmentä vuotta, on Kajaanissa ehtinyt tapahtua järjestörintamalla valtavasti asioita, joihin ammatikseen liikennettä harjoittavat kuljetusyrittäjät ovat voineet vaikuttaa tai antaa lausuntonsa eri viranomaistahoille. Niin kuin voimme teoksemme sisäsivuilta lukea, menneitten vuosikymmenien tärkeimmät lausunnot ovat olleet liikennelupiin annetut lausunnot. Vielä 1980-luvun vaihteessa käytiin kuljetustaksoista neuvotteluja pienissä työryhmissä, joissa päätettiin kuljetushinnat kaikkien autoilijoiden puolesta. Niin liikennelupalausunnot kuin takaneuvottelutkin tahtoivat kuluminoitua samoille ihmisille, mikä aiheutti ylimääräistä painetta omien ajojen hoitamiseen.

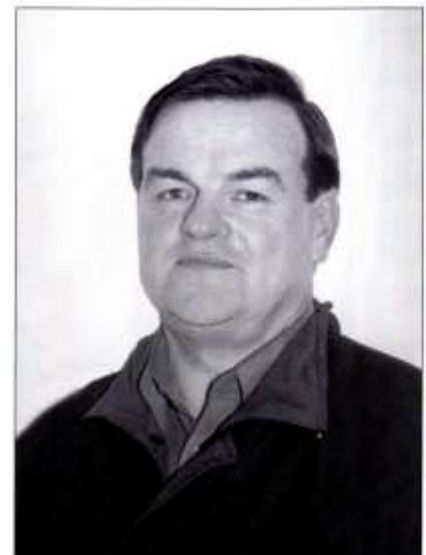
1990-luvun alussa liikennelupapolitiikka muuttui täydellisesti. Tarveharkinta poistui käytöstö ja siirryttiin soveltuvuusharkintaan, mikä samalla poisti paikallisyhdistykselle erittäin tärkeän ja merkittävä työn, liikennelupalausuntojen tekemisen. Soveltuvuusharkinnan voimaantulo ei mielestäni osunut alalle sopivaan ajankohtaan, aja-

teltuna alan kovaa kilpailua. Ylikapasiteetti lisäsi myös omalta osaltaan lamavuosina epätervettä kilpailua.

Yhdistyksemme perustamisvuoden aikana oli kuorma-auton kokonaispaino kymmenen tonnin tienoilla, kun yhdistyksemme nyt viettäessä 50-vuotisjuhliin on kuorma-auton kokonaispaino viisiakselisella nuppi-autolla 38 tonnia ja yhdistelmän kokonaispaino 60 tonnia. Kokonaispaino on noussut keskimääräisesti noin tuhat kiloa vuodessa kuluneiden vuosikymmenien aikana.

Yhdistyksemme juhluvuonna jäsenmäärämme on 58. Ammatimaiseen tavaraliikenteen harjoittamiseen oikeuttavia liikennelupia on Kajaanin kaupungissa yhteensä 162, joista 135 on hankittu kuorma-autoille ja 21 pakettiautoille. Yhteisölupia, jotka oikeuttavat kuljettamaan tavaraa ulkomaanliikennettä harjoitettaessa, on tällä hetkellä 21.

Suhteessa nykypäivän kuljetusmääriin vastaa olemassa oleva kalusto hyvin tarpeisiin, paitsi maansiirtoautojen osalta. Maansiirtoautojen työt ajoittuvat yhä pienentyneiden tiemää-



rärahojen johdosta muutamien kesäkuukausien tehokkaisuuden työjaksoihin. Kuljetusalan kehitys on 1990-luvulla ollut erittäin voimakasta, maantiekuljetukset ovat säilyttäneet hyvin markkinaosuutensa johtavana tavarankuljetusmuotona Suomessa.

Hyvin merkittävään osaan on tullut myös yritysten koulutus, niin laadun kuin ympäristön osalta. Tähän meidän kuljetusyrittäjien täytyy kiinnittää entistä suurempi huomio, sillä koulutus tulee olemaan erittäin merkittävä asia myös lähivuosina. Laadukas ja ympäristön huomioitava kuljetusyrittäjä omaa taidot myös kustannuksien seurannassa, mikä säilyttää mielenkiinnon tähän mahtavaan luvanvaraiseen ammattiimme.

Yhteistyö paikallisten tahojen ja liikeyritysten kanssa toimii Kajaanissa erittäin hyvin. Kiitokset heille monista erittäin miellyttävistä koulutus- ja vapaa-ajantilaisuuksien järjestämismahdollisuuksista.

Lopuksi toivotan menestyksellisiä ja työtäteisiä vuosia kuljetusyrittäjille sekä yhteistyökumppaneillemme.

Pauli Ripatti

Suomen Kuorma-autoliiton tervehdys

Kuorma-autokuljetukset ovat elinkeinoelämällemme välttämättömät. Luotettavat ja monipuoliset tavarakuljetukset ovat kuin verenkierto, joka pitää yhteiskunnan toimintaa yllä. Kuljetukset palvelevat jokaista suomalaista riippumatta siitä, asuuko hän kaupungissa tai maaseudulla, etelässä vai pohjoisessa.

Jokaisen kuljetuksen onnistumisen ratkaisee ihminen. Yrittäjä ja kuljettaja, tavaran lähettäjä ja vastaanottaja sekä tavaran myyjä ja ostaja vaikuttavat kukin osaltaan siihen, että tavara tulee määränpäähän osana nykyaikaista logistista ketjua. Tuote voi olla raaka-ainetta tai pitkälti jalostettua "haitekkia".

Suomalaisten kuljetusyritysten ammattitaitoa on aina kiitelly. Kuljetusyritysten lähtökohtana ovat asiakaslähtöiset palvelut, jotka räätälöidään kuljetustarpeiden pohjalta.

Kuorma-autoyrittäjät ovat kohdanneet työssään nopeasti muuttuvan elinkeinoelämän

vaatimukset. Asiakkaiden esittämiin vaatimuksiin on kyetty useimmiten tarjoamaan käyttökelpoinen kuljetusratkaisu.

Alan menestymisen edellytyksiä kiristyneessä kilpailussa ovat joustavuus ja nopea reagoitokyky markkinoiden muutoksiin. Laatu-koulutus on viime aikoina laajentunut yrityksiin kunnioitusta herättävässä laajuudessa.

Uskon alamme yritysten kulkevan eturivissä myös kestävä kehityksen hengessä kuljetusalalla toteutettavassa ympäristöhallintajärjestelmien kehittämisessä. Siihen tullaan kansainvälisesti ja kansallisesti kiinnittämään yhä enemmän huomiota lähivuosina. Sillä tulee olemaan myös kuorma-autoliikenteen ulkoisen kuvan kannalta entistä keskeisempi merkitys.

Tulevaisuus on nähtävä haasteena, johon kuljetusyrityksemme tarttuvat tavoitteenaan entistäkin paremmat kuljetuspalvelut. Kuljetusten kansainvälisty-



misestä ja kilpailun kiristymisestä huolimatta suomalainen kuljetusyrittäjä tuntee tulevaisuudessaakin parhaiten Suomen kuljetusolosuhteet.

Esitän Suomen Kuorma-autoliiton kunnioittavat kiitokset jäsenyrittäjillenne ja yhdistyksellenne vuosikymmenten yhteistyöstä. Samalla onnittelen 50-vuotiaasta Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:tä ja toivotan menestystä johtavan tavarankuljetusmuodon ja SKAL-organisaation tärkeänä osana.

*Seppo Sainio
toimitusjohtaja*

Lääninyhdistyksen tervehdys



Ensimmäiset kuorma-autot ilmestyivät Kainuuseen 1910-luvulla ja vielä 20- ja 30-luvuilla kuorma-autokalusto oli alueella suhteellisen harvinainen kuljetusväline. Tuohon aikaan suoritettiin merkittävin osa kuljetuksista rautateitä, vesistöreittejä ja hevosia hyödyntäen. Kuorma-autojen todellinen läpimurto ajoittuu Suomessa vasta kolmekymmentä luvulle, jolloin kalustomäärä alkoi lisääntyä voimakkaasti. Jo 30-luvun lopussa oli koko maassa rekisteröitynä yli 10 000 kuorma-autoa. Vielä tuolloinkin oli kuorma-autokaluston määrä Kainuussa ja koko Oulun läänissä suhteellisen pieni, mutta vahvasti kasvussa.

Sotien jälkeen alkoi maamme voimakas jälleenrakentaminen. Tehtaiden, voimalaitosten, asuntojen ja teiden rakentaminen antoivatkin merkittävästi työtä myös kuorma-autoilijoille. Ajo-neuvot olivat pääosin sodassa mukana olleita, osin hyvinkin heikkokuntoisia. Kun samalla varaosat ja renkaat olivat kortilla, kuormakoot pieniä ja lastausmenetelmät lähinnä lihasvoimaan perustuvia, olivat tuon ajan autoilijat apumiehineen to-

della kovilla.

Jo noihin aikoihin syntyi tarpeita pyrkiä vaikuttamaan myös alueellisesti oman ammattikunnan asioihin. Kun maantielikenne oli kasvanut koko Suomessa yhä merkittävämpään rooliin, kaipasivat myös viranomaiset niin valtakunnallisella kuin paikallisellakin tasolla tukseen eri osapuolten mielipiteitä. Tällöin ryhdyttiin aktiivisesti perustamaan ammattiautoilijoille omia paikallisyhdistyksiä.

Paikallisyhdistysten rooli kuorma-autoliikenteen järjestötoiminnassa on kaiken aikaa ollut tärkeä ja hyvin keskeinen. Paikallisyhdistykset toimivat lähellä jäsentä ja etenkin tarvehankintaisen lupajärjestelmän ja hyvinkin suppeiden liikennöintialueiden aikana, voitiin myös omaa edunvalvontaa tehdä merkittävästi. Myös viranomaistahot kokivat tärkeäksi selvittää oman päätöksentekonsa helpottamiseksi, jo alalla toimivien autoilijoiden näkemykset mahdollisista lisälupatarpeista. Näin paikallisyhdistys saattoi osaltaan olla vaikuttamassa, kuin paljon hyvinkin erilaisina työtilisyysaikoina luvanvaraista kalustoa tulisi olla.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana on paikallisyhdistysten rooli voimakkaasti muuttunut. Lausunnonanto liikennelupahakemuksiin on poistunut tavara-liikennelain voimaantulon jälkeen. Sen ei kuitenkaan ole tarvinnut merkitä sitä, etteikö paikallisyhdistyksillä voisi olla edelleenkin oma merkittävä roolinsa. Yhdistyksen tehtävät ovat nykyisin yhä selvemmin kohdistuneet jäsenten välisen yhteishengen kohentamiseen ja koulutukseen. Lisäksi paikallisyhdistykset voivat edelleen vaikuttaa alansa asioihin, pitämällä tiiviitä yhteyksiä omiin paikallisiin viranomaisiinsa, päättäjiin, yrityksiin ja muihin yrittäjäjärjestöihin.

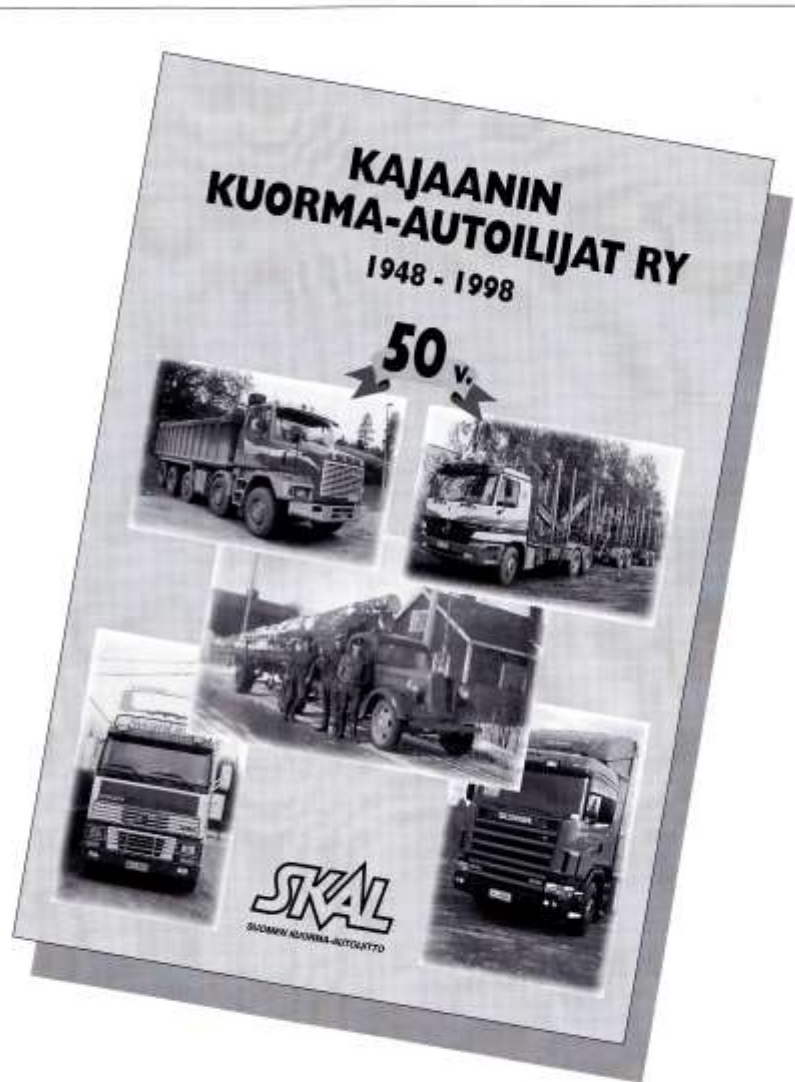
Kajaanin Kuorma-autoilijat ry on ollut vaikuttamassa myös omien edustajiensa kautta laajemminkin koko läänin ja valtakunnankin tason kuorma-autoliikenteeseen liittyviin asioihin. Yhdistyksen edustajia on ollut runsaasti sekä lääninyhdistyksen että Kuorma-autoliiton hallituksessa. Myös tällä hetkellä toimii Kajaanin yhdistyksen puheenjohtaja myös yhdistyksemme SKAL Oulun lääni ry:n puheenjohtajana ja edustaa samalla lää-

niämme keskusjärjestömme Suomen Kuorma-autoliiton hallituksessa.

Positiivista on ollut myös havaita, että Kajaanin yhdistyksen jäsenmäärä on viime aikoina lähtenyt merkittäväällä tavalla nousuun. Toivottavasti trendi jatkuu ja myös muut läänimme yhdistykset ottavat esimerkiksi tavan, miten Kajaanin yhdistys pyrkii toimimaan kuorma-autoliikenteen edunvalvojana alueellaan.

SKAL Oulun lääni ry kiittää Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:tä sen tekemästä aktiivisesta järjestötyöstä, tavoitteena kuljetusalamme toimintaedellytysten kohentaminen ja yrittäjien oman yhteenkuuluvaisuuden lujittaminen. Samalla onnittelemme yhdistystä ja kaikkia sen toiminnassa viiden vuosikymmenen aikana mukana olleita jäsenyrittäjiä, jotka ovat tehneet ja tekevät arvokasta ja merkittävää työtä talouselämän ja koko yhteiskuntamme pyörien pyörittäjinä.

*SKAL Oulun lääni ry
Heikki Huhananntti
toiminnanjohtaja*



Kansilehden kuvissa: Volvo FH12, Sisu SR-260 CA-AKH, V8 Ford (ks. s. 8), Mercedes Benz 2648 6x4 Actros ja Scania R124 GB 6x2 NZ.



Kajaanin Kuorma-autoilijat ry

Vastaava toimittaja
Pauli Ripatti

Toimituskunta
Mauri Tartia
Ville Tikkanen
Jorma Huovinen
Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n
johtokunta

Sivunvalmistus ja paino
Koti-Kajaani, offsetpaino 1998

Osittain muistin varaista historiikka Kainuun ammattimaisen kuorma-autoliikenteen sodan jälkeisiltä vuosilta

Ammattikuorma-autoilijoiden sotien jälkeisen järjestäytyneen yhteistoiminnan voidaan katsoa alkaneeksi silloin, kun ammattiautoilijat vuoden 1944 loppupuolella päättivät perustaa koko Kainuun maakunnan laajuisen Kainuun Ammattiautoilijat -nimisen yhdistyksen. Siihen liittyivät jäseniksi kaikki ammattimaista liikennettä harjoittavat niin kuorma- kuin taksiautoilijatkin.

Kuvat niinä aikoina käytössä olleesta autokalustosta:



BB m. Ford vuosimallia 1934, polttoaineena koivupilkkeet ja voiteluaineena tervaskannoista suodatettua tervaöljyä. Kuljettaja Olavi Tartia vaimonsa kanssa. Purolan maisemat taustana.

GMC 10-pyörän edessä Matti Karvinen perheineen, Volvon vuosimallia 1942 edessä Olavi Tartia vaimonsa kanssa ja Ford vuosimallia 1936 vierellä Mauri Tartia vaimonsa kanssa. Purolan maisemat taustana.



V-8 Ford vuosimallia 1936 puoliperävaunulla. Polttoaineena bensiini. Sotevan kuljetuksissa olevat tukit menevät sotakorvausproomujen kölipuiksi. Kölipuiden keskikoko oli yli 40 kuutiojalkaa. Kuljettaja Mauri Tartia ja apumiehet Onni Oikarinen sekä Pauli Ruotsalainen. Purolan maisemat taustana.

Koko maakuntaa kattava yhteistoiminta ei voinut kuitenkaan jatkua kovin pitkään. Noin vuoden toimittuaan kajaanilaiset erosisivat siitä ja perustivat oman, paremmin kajaanilaisten tarpeita palvelevan Kajaanin Ammattiautoilijat yhdistyksen, johon kaikki kajaanilaiset autoilijat liittyivät jäseniksi.

Toiminnan näin paikallistuesssa autoilijain rouvat ottivat myös vastuuta ammattikunnan asioista perustamalla yhdistyksen

alaisen naisjaoston. Sen toiminta suuntautui pääasiassa hivi- ja virkistystoimintaan. Jaosto järjesti yhdistyksen tukemana mm. pikkujoulujuhlat ja ohjelmallisissa tanssitilaisuuksissa ns. iltoja eri puolilla maakuntaa. Silloisen harvojen tilaisuuksien ja vähäisen ohjelmatarjonnan aikana, tilaisuudet nauttivat suurta suosiota ammattikunnan keskuudessa, myös ulkopuolista yleisöä oli tilaisuuksissa runsaasti.



**Osittain muistin varaista historiikka Kainuun ammattimaisen
kuorma-autoliikenteen sodan jälkeisiltä vuosilta**

Kajaanin seudun yhdistystoiminta jatkuikin näin, kunnes KTK:n toiminta alkoi esittää lähes pääosaa yhdistystoiminnassa. Vuoden 1948 kuluessa tapahtuikin jälleen, että taksi- ja kuorma-autoilijat erosivat ja perustivat kumpikin omat yhdistyksensä. Perustetun Kajaanin Kuorma-autoilijat yhdistyksen nimissä ja liitännäisenä jatkui myös KTK:n toiminta.

Kaupallisen toiminnan yhä lisääntyessä, yhdistyksen KTK tilat Brahenkatu 18:sta kävivät ahtaiksi. Toimiston sijainti oli myös esteenä mm. polttonesteiden myynnin aloittamiselle. Näistä syistä yhdistys alkoikin etsiä sopivampia toimitiloja.

Tavaratoimiston läheisyydessä VR:n hallinnassa vapaana oleva alue kiinnosti, sijaintikin oli tarkoitukseemme sopiva.

Monien neuvottelujen jälkeen sopimuskin alueen vuokraamisesta syntyi. Rakentaminen lai-



Kajaanin Ammattiautoilijat ry:n naisjaosto vuonna 1945. Alarivi: Elina Vuorenmäki, Rouva Huotari, Sirkka Lappeteläinen ja Rouva Kettunen Yläriivi: Saimi Haarus, Toini Kääriäinen, Kaarina Lappeteläinen, Meeri Salonen, Rauha Karvinen, Aira Tartia ja Saara Nyysönen.

tettiin pikavauhtia käyntiin ja pikavauhtia se myös valmistui. Pienen omakotitalon kokoinen toimitalo tyydytti täysin silloisen tarpeen, siinä oli vähän varastotilaa, keittiö ja autoilijoille

oleskelutilaa.

Näissä tiloissa alkoi myös poltto- ja voiteluainekauppa ym. tarvikkekauppa Oy Teboil Ab Kajaanin konttorin kanssa. Maininnan ansaitsee KTK:n kaupallisen toiminnan kehittämissä toimenkin, kokeilumielessä aloitettu toiminta. Sairaankuljetusautoja ei nimittäin silloin ollut koko maakunnassa. Niinpä KTK päätti hankkia umpipaketiauton, joka varustettiin ambulanssiksi. Autoa kuitenkin tilattiin odotettua vähemmän. Kannattavuutta ajatellen, autoa oli alettava tarjoamaan muihinkin kuljetuksiin. Auto soveltuikin erinomaisesti esim. pikkuporsaiden kuljetuksiin. Ne tapahtuivat aikaisin keväällä ja edellyttivät myös lämmintä kuljetusta. Kun porsasagenteille tuli lähetys asemalle, laitettiin porsaat ambulanssiin ja siitä vaan lähdettiin maakuntaan, talosta taloon porsaita myymään. Silloin auto ei ollut sairaankuljetuksiin



Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n naisjaosto vuonna 1948. Alarivi: Kerttu Huovinen, Saimi Haarus, Rouva Sinermaa, Senja Lappalainen, Ida Kärrnä, Rouva Härkönen. Yläriivi: Annikki Vuottilainen, Aili Lämsä, Raakel Tikkanen, Eila Tartia, Helli Tolonen ja Elli Mustonen. Naisjaoston toiminta jatkui nyt Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n alaisena, jäsenet olivat muutoksen jälkeen ainoastaan kuorma-autoilijain rouvia.

Osittain muistin varaista historiikka Kainuun ammattimaisen
kuorma-autoliikenteen sodan jälkeisiltä vuosilta



Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n KTK - autoilijat ja yhdistyksen naisjaosto, ensimmäisen oman KTK- toimipaikan avajaistilaisuudessa 1948. Alarivi: Rouva Sinermaa, Raakel Tikkanen, Aili Lämsä. Toinen rivi: Elli Mustonen, Annikki Voutilainen, Helli Tolonen, Kerttu Huovinen, Saimi Haarus, Senja Lappalainen, Rouva Härkönen, Eila Tartia, Elina Tartia ja Ida Kärnä. Kolmas rivi: John Karjalainen, Ville Tikkanen, Vilho Lämsä, Hannes Voutilainen, Matti Mustonen, Veikko Lappalainen, Toivo Haarus, Mauri Tartia, Niilo Sinermaa, Väinö Kärnä, Erkki Tolonen. Neljäs rivi: Voitto Kataja, Arvid Linjala, Sakari Huovinen, Matti Roiha, Johannes Härkönen ja Veikko Lappalainen.

käytettävissä, mikä ei suinkaan asiakkaalta jäänyt huomaamatta. Tästä kokeilusta ei sen kum-

mempia tappioita tullut. Auto myyntiin ostohintaan huomattavasti kalliimmalla hinnalla ta-

kaisin myyjälle, Blomqvistin Autoliikkeelle.

Noin pari vuotta yhdistyksen



Kajaanin KTK:n ensimmäisen oman toimipaikan avajaistilaisuus vuonna 1948. Yhdistyksen johtokunta: Veikko Lappalainen, Matti Mustonen, Matti Roiha, Voitto Kataja, Sakari Huovinen, Väinö Kärnä, Johannes Härkönen, toimistonhoitaja Niilo Sinermaa ja Hannes Voutilainen.

Osittain muistin varaista historiikka Kainuun ammattimaisen kuorma-autoliikenteen sodan jälkeisiltä vuosilta

toimittua tällä paikalla ja tiloissa, VR osoittautuikin sikäli epäluotettavaksi sopimuskumppaniksi, että sopimusehtoihin viitaten teki tontin vuokrasopimuksesta irtisanomisilmoituksen. Lyhyessä irtisanomisajassa rakennukselle ei löytynyt uutta sijoituspaikkaa, eikä lautarakenteisen rakennuksen purkaminen ja siirtäminen olisi mikään mieluinen vaihtoehto ollutkaan. Rakennus oli siis myytävä paikan päälle. Pitkin hampain rakennusta tarjottiin tontin omistajalle VR:lle, saatu hinta oli tuskin tarvikkeiden hinta.

Hyvin toimivan toimipaikan menetys oli ammattikunnan yhteistoimintahenkeä pahasti horjuttava takaisku. Pian voitiin havaita syykin VR:n menetteilyyn, kun toimistotilaa vailla oleva Pohjolan Liikenne sijoitui rakentamiimme tiloihin. Yhdistyksen KTK:n toiminta joutui taivasalle, alkoi ns. kanakoppivaihe, joka päättyi vasta päästyämme Teboilin rakentaman uuden huoltamon tiloihin. Ajo-tilaustoiminnan ja tarvikekaupan yhä lisääntyessä todettiin, että yhdistysmuotoinen liikkeenhoito tuottaa pidemmälle päälle ylivoimaisia hankaluuksia.

Edellä mainituilla perusteilla syntyi päätös kaiken kaupallisen toiminnan muuttamisesta Osakeyhtiömuotoiseksi. Osakeyhtiön nimestä ei syntynyt erimielisyyksiä "Kuljetus", joka virallisesti kuului Kajaanin Kuljetus Osakeyhtiöön, tuntui luontevalta. Perustettavan yhtiön osakepääoma 750 000 (7 500) markkaa oli realistinen.

Kajaanin Kuljetus Osakeyhtiön perustava kokous pidettiin



KTK:n toimipaikka, jonka ympäristö silloin oli vaarallisen upottavaa savikkoa.



KTK:n ja huoltamon henkilökuntaa uuden toimipaikan mittarikentällä. Keskellä toimitusjohtaja Erkki Nisula, siitä oikealla (tilapäisesti huoltamon esimies) Mauri Tartia, toimistonhoitaja Inkeri Tervo. Huoltomies Rauno Miettinen vasemmalla ja kaksi huoltomyyjää taustalla, heidän edessään Jorma Huovinen.

18.10.1950. Kokouksessa vahvistettiin yhtiöjärjestyssääntö, osakepääoman suuruus ja valittiin yhtiön hallitus. Ensimmäiseen hallitukseen valittiin autoilijat Sakari Huovinen, Ville Tikkanen, Mauri Tartia, Arvi Rusanen ja Kalle Lämsä. Varajäseniksi valittiin Voitto Kataja, August Rusanen ja Erkki Tolonen.

Edellä mainituilla toimenpiteillä Kajaanin Kuorma-autoilijat ry. vapautui yhdistykselle kuuluvien tehtävien hoitamiseen.

Kajaanin Kuljetus Osakeyhtiön ylläpitämä KTK koki varsinaisen kehityssysäyksen syksyllä 1952, kun KTK Kajaanin Kuljetuksen mukana pääsi siirtymään Oy Teboil Ab:n raken-

Osittain muistin varaista historiikka Kainuun ammattimaisen kuorma-autoliikenteen sodan jälkeisiltä vuosilta



Liittokokouksen Kainuun edustajat juhlaillallisella. Pöydän vasemmalla puolella: Sakari Huovinen, Erkki Nisula, Ville Tikkanen, Mauri Tartia ja Haverinen Kuhmosta. Oikealla puolella mm. Neiti Piirainen, Matti Piirainen Kuhmosta, Osmo ja Rouva Kähkönen Kuhmosta.



Ammattiautoliiton liittokokous Helsingissä vuonna 1953. Pöydän oikealla puolella mm. Aimo Korhonen Sotkamosta, Sakari Huovinen Kajaanista ja Arvo Vuopala Rovaniemeltä. Vasemmalla puolella: Mauri Tartia Kajaanista ja Reino Reunanen Oulusta.

nuttaman ja omistaman huoltamon asianmukaisesti toimitiloihin.

Ammattiliikenteen palvelujen tarjonta ja laatu kehittyivät myönteiseen suuntaan uusissa

toimitiloissa. Se näkyi kuljetuspalveluja käyttävän elinkeinotoiminnan ja suuren yleisön taholta, kuin myös KTK:lta palveluja saavien autoilijoiden taholta tulleesta myönteisestä pa-

lautteesta.

KTK suoritti vuosien 1961-1967 välisenä aikana kaiken ajovälitystoiminnan, laskuttamisen ja perimistoimet ilmaispalveluna jäsenautoilijoille. Jä-



Ammattiautoliiton liittokokouksesta Helsingissä 1953. Puheenjohtajiston takana ammattimaisen kuorma-autoilun patriarkka Kaarlo Aitamäki. Vasemmalla olevan erillisen pöydän takana vasemmassa reunassa toiminnanjohtaja Toivo Ruotsalainen, myöhemmin toimitusjohtaja.

**Osittain muistin varaista historiikka Kainuun ammattimaisen
kuorma-autoliikenteen sodan jälkeisiltä vuosilta**

senautoilijoilla oli lisäksi yksin-oikeus kaikkiin yhtiön suorittamien sora- ja kiviainestoimituksien kuljetuksiin, yhtiön omistamalla ja vuokraamalla sora-mailta.

Kuorma-autoilijoiden työllisyys koko 50-luvulla oli heikohkoa. Kuljetuskapasiteettia oli tarjolla runsaasti yli todellisen tarpeen. Kaikenlainen rakentaminen vuosikymmenen lopulla

oli täysin pysähdyksissä myös kuljetusalalla oli haudan hiljais-ta.

Tämän piinaavan hiljaiselon laukaisi lopuksi Puolustusministeriön vuonna 1959 syksyllä aloittamat rakennustyöt Kajaanin Hoikankankaalla. PLM:n rakennustöiden käynnistyttyä alkoi Kajaanissa kuorma-autoilijoilla pitkä, täyden työllisyyden kausi.

Kajaanin Kuljetus Oy:n ylläpitämä KTK onnistui silloin markkinoimaan kaiken kuljetustoiminnan, hiekan ja kiviainestoimitukset sekä kaikki maankaivu- ja maansiirtotyöt kuljetuksineen Kainuun Prikaatin rakentamistyömaalla.

Lähes täyden työllisyyden aika jatkuikin aina Kostamuk-sen rakennustyön päättymiseen saakka, kesään 1985.



Autoilijoiden vapaa-ajan harrastukset liittyivät usein myös autoiluun. Tässä eräs liikennekilpailujen palkintojenjakotilaisuus Kajaanin Seurahuoneella. Liikennekilpailussa kilpailtiin neljässä sarjassa: oikein ja liikkensääntöjen mukaisessa ajamisessa, auton hallinnassa ja oikeassa käsittelyssä. Tässä voittajiksi sijoittuneiden luettelo:

Henkilöautojen sarja:

1 palkinto Eino Kääriäinen
45 virhepistettä

Kuorma-autojen sarja:

1 palkinto Mauri Tartia

2 virhepistettä

Moottoripyörät:

1 palkinto Pauli Tartia

65 virhepistettä

Kiertopalkinnot joutuivat seuraavien haltuun:

Henkilöautojen sarjan kiertopalkinto:

Eino Kääriäinen

Kuorma-autosarjan kiertopalkinto:

Mauri Tartia

Moottoripyöräsarjan kiertopalkinto:

Pauli Tartia

Parhaalle Moottorikerhon, Ammattiautoilijain tai auto-

teknikoiden jäsenelle tuleva kiertopalkinto:

Eino Kääriäinen.

Parhaalle Autoklubin yksityisajajalle tuleva kiertopalkinto:

Jouko Lappalainen

Kilpailut oli järjestänyt Autoklubi, Moottorikerho, Kajaanin Ammattiautoilijat yhteistyössä Kajaanissa 13.5.1951.

Kilpailujen vastaavat: Di. P. Rekola, V. Kannas, E. Parviainen ja Eero Haataja.

Yhdistyks
sumalla samalla
kouksen laillisuus
heenjohtajaksi sen ava
tarkastajiksi T. Sivon

Luettiin vuo
ja myönnetti
tä toimii

Ent
puheenjor
jaksi valitu
tia.

Muiksi johtokunn
tonen, P. Mustonen, M.
varsinaisiksi ja A. Repo
Varsinaisista tuli erovuor
S. Huovinen ja V. Tikkanen.

- 5 §. Yhdistyksen sihteeriksi ja rahastonhoitajaksi valittiin Ville Tikkanen.
- 6 §. Puhevaltuuskunnan puheenjohtajaksi valittiin T. Sivon ja S. Huovinen.
- 7 §. Tilintarkastajiksi valittiin T. Sivon ja K. Jänäh.
- 8 §. Mitään erikoisia toimikuntia ei valittu, vaan huvi-yh. toimikuntina toimii johtokunta.
- 9 §. Kokoukset pidettiin ilmoittamalla Kainuun Sanomissa tai ilmoituksella yhdistyksen toimiston ilmoitustaululla.
- 10 §. Jäsenmaksut pidettiin pyyryssä erillisinä, liitoille varsinaisten lisäksi yhdistykselle jäähän mk.100:- vuodessa.
- 11 §. Jäsenmaksujen keräilyksi yhdistyksen toimiston lisäksi valittiin sihteeriksi, S. Huovinen ja M. Tartia.
- 12 §. Varsinaisten vuosikokouksiin jälkeen keuhkuvuorokauden aikana sekä yhdistyksen ammattitaitoilua koskevista, taann-ym. asioista sekä yhdistyksen sihteeriksi valittiin S. Huovinen ja V. Tikkanen.

aksaa palkkiota mk.
johtokunnan jä-

leen
hta-

Tar-

nen, M. Mus
ja V. Tikkanen

niksi.
a vuonna P. Mustonen,

Pöytäkirja Kainuun Kuorman
vuosikokouksesta
Ravintola
Yhdistyksen

1 §.
Yhdistyksen puheenjohtaja Ville Tikkanen avasi kokouksen lausunnalla samalla osuutensa ja puhevaltuuskunnan laillisuutta. Puhevaltuuskunnan puheenjohtajaksi sen avasi, sihteeriksi T. Sivon ja tarkastajiksi T. Sivon ja S. Huovinen.

2 §.
Kokouksen puheenjohtaja Ville Tikkanen avasi kokouksen lausunnalla samalla osuutensa ja puhevaltuuskunnan laillisuutta. Puhevaltuuskunnan puheenjohtajaksi sen avasi, sihteeriksi T. Sivon ja tarkastajiksi T. Sivon ja S. Huovinen.

3 §.
Puhevaltuuskunnan puheenjohtaja Ville Tikkanen avasi kokouksen lausunnalla samalla osuutensa ja puhevaltuuskunnan laillisuutta. Puhevaltuuskunnan puheenjohtajaksi sen avasi, sihteeriksi T. Sivon ja tarkastajiksi T. Sivon ja S. Huovinen.

4 §.
Kokouksen puheenjohtaja Ville Tikkanen avasi kokouksen lausunnalla samalla osuutensa ja puhevaltuuskunnan laillisuutta. Puhevaltuuskunnan puheenjohtajaksi sen avasi, sihteeriksi T. Sivon ja tarkastajiksi T. Sivon ja S. Huovinen.

5 §.
Kokouksen puheenjohtaja Ville Tikkanen avasi kokouksen lausunnalla samalla osuutensa ja puhevaltuuskunnan laillisuutta. Puhevaltuuskunnan puheenjohtajaksi sen avasi, sihteeriksi T. Sivon ja tarkastajiksi T. Sivon ja S. Huovinen.

Puukaasun aikaa

Sodanjälkeisinä vuosina 1945-46 oli pula kaikesta. Bensiinipula kosketti autoilijoita ja yleensä tieliikennettä. Ammatimainen autoliikenne joutui turvautumaan puukaasuun. Puun käyttö autojen polttoaineena oli pula-ajan merkittävä keksintö. Koivusta sahattiin ja pilkottiin noin 10 sentin mittaiset pilkkeet, pudotettiin pönttöön, jossa pilkkeistä kehittyi palavaa kaasua. Se johdettiin putkistoa myöten moottoriin. Pilkkeitä voitiin valmistaa vain koivusta tai lepästä. Tuohi ja puun kuori oli tarkoin poistettava ennen pilkkomista. Havupuu ei siihen kelvannut, koska siitä olisi kehittynyt teravaa. Pilkkeet olivat noin hehdon (70 litraa) kokoisessa paperisäkinissä ja se riitti noin 50 kilometrin matkaan.

Silloisten moottoreiden hevosvoimamäärät liikkuivat automerkistä riippuen 85-95 hevosvoimaisena. Puukaasua käytettäessä teho aleni vielä noin 20 prosenttia. Pakkasyön jälkeen ei käynnistäminen ajoon lähtiessä ollut vain starttaaminen, vaan sitä ennen oli sytytettävä puukaasuttimeen tulet ja kehitettävä pilkkeet siellä palavaksi kaasuksi. Moottori ja sen öljyt lämmitetään yleensä hiiliahjolla. Sitä varten oli kullakin mukana "hiililaatikko". Vasta koneen käynnistyttyä voitiin täyttää jäähdyttäjää vedellä. Vesi jäähdyttäjistä ja koneesta oli aina yöksi laskettava pakkasella pois.



Autoilijailtamat 1950-luvulla. Kuvassa vasemmalta Sakari Huovinen, Ville Tikkanen, Ville Lämsä ja Yrjö Jokelainen.

Jäähdytysnesteitähän ei ollut.

Autojen akut olivat yleensä 6 voltia. Moottorin käynnistyminen edellytti hyvää lämmittämistä ja hyvin usein koneen käynnistys jouduttiin suorittamaan kampikäynnistyksellä.

Viihde ja yhteistyö

Ammatinharjoittajien keskinäiseen toimintaan ja kanssakäymiseen liittyivät oleellisesti erilaiset yhteiset tilaisuudet. Niihin kuuluivat varsinaisten kokousten ohella pikkujoulut ja muut vastaavat kokoontumiset.

Omasta keskuudesta pyrittiin saamaan ohjelmaa. Merkittävä osuus oli naistoimikunnalla, joka huolehti tilaisuuksien tarjoiluun liittyvistä toimenpiteistä. Kaikki sellainen oli tarpeellista ja myös tarkoituksenmukaista autoilijoiden yhteishenkeä kohentavana toimintana.

Yhdistystoimintaa varten kerättiin varoja muun muassa järjestämällä myös muulle yleisölle maksullisia viihdetilaisuuksia eri puolille Kainuuta. Perustettiin viihdytyskiertueyritys, joka

kehitti ohjelman ja järjesti "kupletti-iltamia" ja tansseja. Toiminnat oli talkootyötä ja tilaisuuksia järjestettiin Suomussalmelle, Kuhmoon, Sotkamoon jne. Niin "taiteilijat" kuin muunkin rekvisiitta lastattiin kuorma-autoon ja matkaan.

Se oli kuitenkin menestyksellistä varojen hankintaa yhdistyksen toimintaan, sillä nämä tilaisuudet siihen aikaan vetivät väkeä poikkeuksetta "tuvan täyteen". Musiikista huolehtivat Sinipojat, tai pieni ryhmä Veikko Karjalaisen johdolla.

Tanssitilaisuuksissa oli maksettava huviveroa valtiolle 50 prosenttia lipputulosta, mutta ohjelmalliset iltamat, joissa sai olla puolitoista tuntia tanssia, olivat verovapaat. Tuo määräys edellytti vähintään kaksi - kolme tuntia ohjelmaa. Tämä ohjelma suoritettiin omin voimin.

Ville Tikkanen

**Vanhoja kronikoita (pätkiä)
kuorma-autoilijoiden taipaleelta**

*Automiesten tilipussit
ei oo samanlaiset
on toisilla ne paksummat
ei vaivaa huolet maiset.
Vekseleitten kanssa toiset
kilvan saapi ajaa
toisen kuorma täysi on,
ja toisen vähän vajaa.*

★ ★ ★

*Ajoja ei paljon ollut
KTK:ssa silloin,
jouten olon katteeksi
käy korttipeli illoin.
Johtokunta, niin ja akat
siitä kiellon antoi,
ja Sinermaa jo korttipöydän
kartanolle kantoi.*

★ ★ ★

*Karvis-Matti liho vaan
ja vatsa kasvaa yhä.
Kotonansa kellistelee
joka ainut pyhä.
Rahamiesten röhinää
ei kaada maamme mahti
ja tunnetusti halvempaa
on Matin autorahti.*

★ ★ ★

*KTK:hon jäseneksi
pyrki hevosmiehet
Ei johtokunta ottanut,
kun kuormat on niin pienet.
Sinermaakin asiaan
jo kovin kourin puuttui
ja hevosmiehet päätöksestä
johtokuntaan suuttui.*

*Huovis-Sakun autoon pantiin
kerran nestekippi.
Siitä syntyi pankkiin sillä
aikamoinen vippi
Kuormat alas hurahtaa,
kippi auttaa uurastajaa.
Herrat eivät huomaa kuormaa,
onko täysi se vai vajaa.*

★ ★ ★

*Pilkkeitä kuin sirkkelillä
häkäpönttöön tehtiin,
ja koivikoista suuret pinot
hakattiin mehtiin.
Puusta tehdään nykyaikaa
autoon polttoaine,
ja käsivoimin pumpataan
myös renkaan ilmanpaine.*

★ ★ ★

*Rehjan jäätä soran ajo
kohta jälleen alkaa,
Hoppa ei kun vinkuu taas
kun kaasun painaa jalkaa.
Nyyssös-Lassi kipakamman
vauhdin usein otti
ja hopassansa hällä oli
kolmen hengen koppi.*

★ ★ ★

*Ambulanssi ostettiin
me KTK:lle kerran.
Lupa siihen viimein saatiin
Kansanhuolto-Herran.
Riita syntyi kaupasta
myös aikamoinen kai,
kun meidän auton Lunkalta
tuo Kainuun Valo sai.*

Ville Tikkanen

Kajaanin kuorma-autoilijat ry:n toimintaa 1960- luvulta eteenpäin

Kun lähdemme seuraamaan yhdistyksen toimintaa vuodesta 1960 nykyhetkeen. On mielestäni yhtärintaa käsiteltävä jäsenistön työllisyys sekä autokaluston kehitys. Kuten aikaisemmin on käynyt ilmi pyöritti Kajaanin Kuorma-autoilijat ry. KTK:n toimintaa vuoteen 1950. Tämän jälkeen KTK muuttui erilliseksi osakeyhtiöksi. Tämän kymmenen vuoden aikana ovat selkeästi muodostuneet ne asiat ja tehtävät, jotka kuuluvat yhdistyksen hoidettavaksi. Alkuaikoina monen autoilijan käsitykset yhdistyksen ja Kajaanin Kuljetus Oy:n tehtävien jaosta oli erittäin hämärä. Yhdistykselle kuului taksankorotusanomukset ja liikennelupalausuntojen antaminen pyydettyä. Lisäksi neuvottelut työnantajien kanssa, jotka käsittivät jäsenautoilijain etujen valvomista. Myös perinne jatkui kilpailujen ja erilaisen huvitilaisuuksien kuten kevätempauksia ja pikkujouluja järjestämällä. Pikkujoulut järjestettiin perinteisesti 5.12. joko Työväentalolla, joka on jo nyt purettu, tai Kaupungintalolla (nykyinen teatteri). Talkoohenki oli silloin hyvä. Pöydät ja penkit keräsimme eri puolilla

kaupunkia sijaitsevilta työmaaruokaloista ja salin koristelussa olivat mukana naisjärjestön rouvat. Näin porukalla virittäydymme pikkujoulujuhlan viettoon. Seuraava päivä olikin ankeampi, kun sali oli siivottava ja pöydät ja penkit palautettava. Yleensä sovittiin, että joku johdokunnan jäsen, joka epäili olevansa ajokunnossa tuli autolla ja muut olivat apumiehinä. Tällä lailla niistäkin talkoista selvitettiin.

Siirryttäessä 1960-luvulle oli jäsenistön keskuudessa herännyt toiveikkuutta työllisyyden paranemisen johdosta. Prikaatin rakennustyöt oli aloitettu edellisen vuosikymmenen lopulla ja lisäksi Kajaani Oy aloitti rakentamaan PK 2. Tämä aiheutti sen, että jäsenistö pystyi uusimaan ajokalustoaan, joka oli vanhaa ja osittain vielä bensiinikäyttöistä. Koska valtaosa jäsenistöstämme oli KTK:n autoilijoita, oli kalusto maansiirtoautoja sekä KTK:n kuljetuksiin sopivia. Kalustosta pääosa oli Bedford J.6-J.5- ja Ford Traatermallisia. Nämä kun olivat hinnaltaan edullisempia kuin esimerkiksi Sisu, Vanaja, Volvo, Mercedes ja Scania.

Silloisten autojen akselipaino oli 8,0 tonnia ja telipaino 13,0 tonnia. KA 2-akselinen kokonaispaino oli 12,5 tonnia ja teli-auton kokonaispaino 17,5 tonnia.

Silloin Kajaanissa oli verrattain helppo saada liikennelupa. Kun osti uuden auton ja ajoi poliisilaitoksen eteen niin, että poliisimestari Raimo Pitkänen pystyi toteamaan, että auto oli uusi, sai kansliasta itselleen liikenneluvan. Parhaimmillaan Kajaanissa oli 200 liikennelupaa. Kun huomioimme sen, että asukkaita oli n. 10 000, oli automäärä suuri.

Onneksi tästä käytännöstä luovuttiin Kalervo Mannisen tullessa poliisimestariksi. Hänen aikanaan oli yksinomaan liikennetarpeeseen perustuva tarvehankinta liikenneluvan saannin edellytys.

Ajotaksojen korotuksen neuvotteli Kuorma-autoliitto, hintaja palkkaminstriön kanssa. Taksat tulivat voimaan vahvistuspäivämääränä koko maassa paitsi kaupungeissa, joissa ne oli anottava maistraatista. Yhdistys

Jatkuu seuraavalla sivulla

anoi maistraatista taksankorotusta samoilla papereilla, mitkä Kuorma-autoliitto ja hintaministeri olivat sopineet. Lisäksi maistraatti pyysi lausunnon kaupungilta, TVH piiristä ja muutamilta muilta työnantajilta. Tämä kierros vei helposti 1-2 kuukautta. Yhdistyksen puheenjohtajaa ja sihteeriä tahdottiin muistuttaa siitä, milloin korotukset tulevat voimaan, jotta taksat saataisiin vahvistettua. Useimmiten kiireisempiä olivat sellaiset autoilijat, jotka eivät olleet yhdistyksen jäseniä. Vähitellen opimme maistraatin menettelyn kankeuden ja hommasimme tarvittavat lausunnot itse taksankorotusanomuksen liitteeksi. Tällä tavoin saimme taksat vahvistettua jopa kahdessa viikossa. Siinä oli iso työ yhdistyksen sihteerillä ja puheen-

johtajalla.

On huomattava se, että 60-70-luvulla oli inflaatio vuositasolla 10-20 prosenttia, minkä vuoksi taksoja nostettiin vähintään 1-2 kertaa vuodessa. Tämä käytäntö jatkui vielä pitkälle 70-luvun puolelle.

Edelleen kun olemme 1960-luvulla ja tarkastelemme Kajaanin kaupungin kehitystä ja koko Kainuun kehitystä, kasvu oli valtavaa. Tämä näkyi myös yhdistyksen jäsenien kalustossa. Kajaanissa rakennettiin Keskussairaala, tiestö uusittiin ympäristökunnissa ja lisäksi Kajaani Oy aloitti vuonna 1967 paperikone 3 (PK 3) rakentamisen. Töitä oli paljon ja koska elimme säännöstely-yhteiskunnassa oli hintakilpailu vähäistä.

Vuosi 1967 oli monessa suhteessa miellinpainuva. Silloin

käytiin Lähi-idässä sota ja sen seurauksena polttoaineiden ja öljyjen hinta nousi huomattavasti.

Hyvä työllisyyskehitys toi yhdistyksen johtokunnalle lisää töitä. Liikennelupa-anomusten määrä, joihin pyydettiin lausunto oli 40-60 kpl. Tämä tiesi sen, että jouduttiin pitämään paljon kokouksia, joissa annettiin lausunto liikennetarpeesta. Lisäksi laitton liikenne sen aikaisten lakien ja asetusten tulkintojen mukaan lisääntyi. Tästä johtuen poliisiviranomaisille teimme epäillyistä laittomanliikenteenharjoittamisesta tutkintapyyntöjä. Nämä johtivat joskus syytteisiin ja vaikeuttivat siltä osin laittomanliikenteen harjoittamista



Kuorma-autoliiton ansiomerkkien saajat "pikkujouluissa" vuonna 1965 Kajaanin Työväentalolla. Kuvassa vasemmalla Taavetti Lappeteläinen, Sakari Huovinen, Jukka Haapamäki, Matti Hyyryläinen, Väinö Kärnä, Tauno Suorsa (puhumassa) ja Jussi Mustonen.

Soranajotaksat

Kajaanin Kuljetus Oy:n Mustikkamäenmontuilta.
(Hyväksytty yhtiökokouksessa 28.9.1963)

1. KOMIAHO

rajoittuu, Lentokentänt. haara - Pohjantie - Eino Leinontie 3,50 mk/m³

2. TEPPANA - KUURNA

rajoittuu Teppana kokonaisuudessaan - Kuurna Kätöntien risteykseen 3,75 mk/m³

3. KÄTÖNTIE - KUURNANTIENJATKO

rajoittuu Kätöntie silloin kun ajetaan Kuurnan kautta, Kuurnantien jatko kokonaan. 4,00 mk/m³

4. KESKIKAUPUNKI

rajoittuu Kajaanijoki - Kajaani Oy:n raide - VR:n raide Shell Oy:n varastolle 4,00 mk/m³

5. PUROLA - PUISTOLA

rajoittuu Pyykönpuro - VR:n raide 4,25 mk/m³

6. LEHTIKANGAS

rajoittuu Postiautovarikko - Sotkamontien + Lehtikankaantien risteys - Lehtikankaantien
+ Sivukadun risteys 4,25 mk/m³

7. PETÄISENNISKA

rajoittuu kokonaan 4,50 mk/m³

Hintoihin lisätään kulut kuormauksesta ja sorasta, ajomatkan jatkuessa alueen ulkopuolelle lisätään hintoihin 0,25 mk/ m³ km.

Kun huomioimme liikennelupa-anomusten määrän ja taksan-
korotusanomusten ja siihen liit-
tyvien lausuntojen hankinnan
työnantajilta, oli yhdistyksen
sihteeri ja puheenjohtaja täysin-
työllistettyjä. Toisinaan tuntui
siltä, että ei jouda varsinaista
ammattiaan harjoittamaan.

Onneksi tämä huomattiin
KAL:ssa, joka yhdessä Läänin-
yhdistyksen kanssa järjesti kurs-
seja yhdistyksen johtokunnan
jäsenille. Näillä kursseilla ope-
tettiin liikennelupalausuntojen
laatimista ynnä muiden yhdis-
tyksen toimintaan liittyvien asi-
oiden hoitamista. Kajaanin
Kuorma-autoilijat ry. koulutti

myös monta johtokunnan jäsen-
tä näillä kursseilla.

Lähestyttäessä 1970-luvun
vaihdetta, oli havaittavissa alka-
va muutos kuljetuskalustossa.
Muutamassa vuodessa autot
muuttuivat teliautoiksi raskais-
sa puutavara- ja maansiirtokul-
jetuksissa. Muutos oli sen aikai-
sessa tilanteessa raju, kun kevy-
et Bedfordit sekä muut vastaa-
vat autot muuttuivat 18 tonnin
kokonaispainoisiksi teliautoiksi.
1970-luvun alkuvuosina Kaja-
nissa oli vanhempia autoilijoi-
ta, jotka eivät hankkineet telika-
lustoa ja heistä useita kymme-
niä lopettikin toimintansa am-
mattimaisessa liikenteessä.

Jälkikäteen tarkastettuna on
todettava, että 1970-luku on ol-
lut paras työllisyyden suhteen
Kajaanilaisten autoilijain histo-
riassa. Silloin rakennettiin Ka-
jaanissa paljon kerrostaloja ja
omakotitaloja (yhtenä keväänä
aloitettiin 120 omakotitalon ra-
kentaminen). Teollisuutta myös
rakennettiin esimerkiksi Finlay-
sonin kehräämö rakennettiin
vuonna 1974. Silloin oli Kaja-
nissa elämisen meininki.

Sitten alkoi Kostamus-kau-
pungin rakentaminen. Se aloi-

Jatkuu seuraavalla sivulla

tehtiin vuonna 1974 tekemällä Kontiomäestä rata Kostamukseen. Se toi 10 vuodeksi töitä Kainuulaisille autoilijoille ja ympäri Suomea tullee yrittäjille. Siellä oli töissä myös paljon Kajaanin Kuorma-autoilijoiden jäseniä. Töitä tuli paljon myös yhdistyksen johtokunnalle. Liikennelupa-anomusten määrä parhaina vuosina tuplaantui. Parhain tai pahin vuosi oli, kun 78 liikennelupa-anomusta oli Kajaanin kaupungissa Kostamus työn aikana. Tämä ryntäys Kostamukseen johtui siitä, että lehdet kirjoittivat kuinka paljon rekka-autoja tarvitaan tavaramäärän kuljettamiseen Kostamukseen. tämän vuoksi myös Lentiirantie levennettiin. Muistan erään tiedotustilaisuuden Kajaanissa, jossa esitettiin kalvot ja laskelmat siitä, että joka kymmenes minuutti lähtee rekka kohti Kostamusta vieämään tavaroita. Lisäksi tietoomme saatettiin, että työvoimatoimistossa kehoitettiin hakemaan liikennelupia. Onneksemme se yhteistyö, mitä olimme tehneet Kajaanin poliisiviranomaisten kanssa ja heidän asiantuntemuksensa kuljetussektorilla takasi sen, ettei liikennelupien määrä Kajaanissa noussut Kostamuksen aikana.

Kun vielä vuonna 1975 nousi akselipaino 10 tonniin ja auton telipaino 16 tonniin, kokonaispainot vastaavasti 16 ja 22 tonniin ja perävaunuyhdistelmä 42 tonniin, voitiin hyvin perustella sitä, ettei liikennelupia tarvinnut lisätä, autojen parantuneella teholla kuljetusten suorittamiseen.

Näinä vuosina alkoi Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n jäseneksi liittyä myös kaupan- ja teollisuuden kuljetuksia suorittavia autoilijoita. Tämä oli mielestämme hyvä asia, sillä tähän asti

ymmärrettävistä syistä KTK:n autoilijat olivat yksinomaan olleet yhdistyksen jäseniä. KTK autoilijain runsas yhdistyksen jäsenyys selittyi sillä, että Kajaanin Kuljetus Oy:n suorittamia ajojen välityksen kuljetuksia ei päässyt suorittamaan kuin Suomen Kuorma-autoliiton jäsen.

Vuosikymmenen loppupuolella alkoi keskustelu Läänin hallituksen myöntämien tilausliikennelupien liikennealuejaosta. Siitä alkoikin melkoinen kädenväntö eri intressipiirien kesken. Tähän liittyi myös KTK:n väki ja heidän edut. Siinä olikin aiheet lihavalle riidalle ja sen seurauksena kariutuivat monet ihmissuhteet.

Kajaanin Kuorma-autoilijat ry sai lausuntokierroksella olevan esityksen tulevasta liikennealueista. Siinä oli esitetty Oulun läänin kaksi liikennealuetta. Oulun kaupunki oli oma liikennealue ja muu osa lääniä muodosti toisen liikennealueen. Tämä esitys ei tyydyttänyt Kajaanin Kuorma-autoilijoita ja me organisoimme Kajaanin Kauppakoululle maakunnallisen Kuorma-autoilijain kokouksen.

Kokouksessa Kajaanin Kuorma-autoilijat ry. esitti, että Kainuun talousalueesta muodostettaisiin oma liikennealue. Muut kainuulaiset autoilijat kannattivat esitystä. Kokous esitti Kainuun liikennealueeksi Hyrynsalmea, Kajaania, Kuhmoa, Puolankaa, Ristijärveä, Sotkamo, Suomussalmea, Vaalaa ja Vuolijokea. Kokouksessa päätettiin lähettää Liikenneministeriöön lähetystö, johon valittiin Tauno Suorsa Kajaanista ja Eero Rautio Suomussalmelta. Tarvitavat asiakirjat ja kokouksen pöytäkirjat järjesti Kajaanin

Kuorma-autoilijat ry. Helsingissä lähetystöä opasti ja avusti kansanedustaja Ville Tikkanen. Liikenneministeri Veikko Saarto otti lähetystön vastaan ja lupasi perehtyä asiaan.

Päätöstä asiasta saatiin odotella, mutta 15.1.1980 päätös vihdoin tuli. Kainuusta oli tullut oma liikennealue. Sen aikaisen tilanteen ja ajattelutavan huomioiden olimme helpottuneita tästä päätöksestä. Se turvasi selustamme ja antoi varmuuden siitä, että Kainuun alueen työt tekee paikalliset autoilijat. Oman liikennealueen saantia helpotti olennaisesti se, että silloin tehtiin työtä myös oman Kainuun läänin saamiseksi.

Liikennealueen saaminen avasi luottavaisissa tunnelmissa 1980-luvun. Kajaanissa oli vuonna 1980 poliisilaitoksen alueella liikennelupia 183 kpl. Jäseniä samalla ajanjaksolla 119 kpl. Kun huomioimme sen, että liikenneluissa on Pohjolanliikenne, Posti ym. liikkeitä oli ammattiautoilijain järjestäytyminen kiitettävää.

Niin kuin edellä on kerrottu Kostamus aiheutti kovan paineen liikennelupamäärän lisääntymisessä Kajaanissa. Sen vuoksi olimme erittäin huolestuneita siitä, ettei liikennelupien määrä kasvaisi työmaan aikana. Sen vuoksi Kajaanin Kuorma-autoilijat ry. esitti muille liikennealueen yhdistyksille, että perustettaisiin koko liikennealuetta kattava yhdistys. Esitys sai kannatuksen ja uuden yhdistyksen nimeksi tuli Kainuun Liikennealueyhdistys. Sitä ei rekisteröity sen vuoksi, kun KAL ja Lääninyhdistys näkivät asian tarpeettomana. Kainuun Liikennealueyhdistys täytti alkuun sille asetetut vaatimukset ja toiveet. Yhdistyksen avulla

saatiin liikennelupalausuntoihin koko liikennealuetta kattava näkemys, joka meidän mielestämme antoi lausunnolle lisää painoarvoa. Yhdistyksen säännöt tehtiin sellaisiksi, että kaikilla kymmenellä jäsenyhdistyksellä oli yksi ääni. Säännöt olivat erittäin demokraattiset. Kun Kajaanin Kuorma-autoilijat ry. halusi yhdistyksen toimimaan uskoimme, että näillä säännöillä yhdistys pystyy toimimaan puolueettomasti.

Kostamus työmaa loppui vuonna 1984. Yhdistys jatkoi toimintaa vielä 1990-luvun puolelle. Osittain senkin takia, kun silloin oli Kainuun lääni hanke kovasti esillä. Tarkoitus oli, että jos saamme oman läänin, niin Liikennealueyhdistys jatkaisi Lääninyhdistyksenä. Säännöt muodostuivat myöhemmässä vaiheessa Kajaanin kuorma-autoilijoille epäedullisiksi. Meillä oli jäseniä n. 130 enemmän kuin mitä muilla yhdistyksillä oli yhteensä. Siksi henkilövalinnoissa ja monessa muussa yhteydessä Kajaanin Kuorma-autoilijat ry. joutui tyytymään mielestämme huonoihin päätöksiin. Yhdistys loppui siihen, kun Liikennealueyhdistyksen rahastonhoitaja - sihteeri kavalsi yhdistyksen varat. Tämän jälkeen jäsenyhdistykset päättivät yksimielisesti purkaa Liikennealueyhdistyksen.

Autokalustossa siirryttiin 1980-luvulla edelleen suurempiin yksiköihin. Sora- ja maa-ainekuljetuksiin hankittiin täysperävaunuautoja ns. kasetteja. Toinen muutos oli neliakseliset autot. Nosturiautoihin hankittiin yhä suurempi tehoisia nostureita.

Kostamus työmaan loppuminen oli käännekohta Kajaani-laisten ja myös koko liikenne-

alueen autoilijain elämässä. Etenkin ne jäsenautoilijat, jotka suorittivat maa-ainekuljetuksia, huomasivat töiden vähentyneen. Tässä vaiheessa Kajaanin Kuorma-autoilijain jäsenistä monta lopetti ja moni siirtyi jopa Etelä-Suomeen muihin töihin. Niin kuin muistamme kasvoi autojen koko Kostamus työmaan aikana. Se aiheutti sen, että tarjonta oli huomattavasti suurempaa kuin mitä työmaat pystyivät työtä tarjoamaan. Siitä seurasi kova hintakilpailu. Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n jäsenten mielestä oli käsittämätöntä, että TVL:n taksoja piti tarkistaa alaspäin. Se oli huono merkki autoilijan tulevaisuutta ajatellen. Yhdistyksen toiminnassa tämä näkyi liikennelupanomusten vähenemisenä miltei olemattomiin. Toisaalta taasen laitonta liikennöintiä ilmeni huomattavasti enemmän kuin aikaisemmin. Se oli selitettävissä sillä, että Kostamukseen oli hankittu autoja, joissa ei ollut liikennelupia. Oikeuskäsittelyssä joutuivat todistajina kuultaviksi myös Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n puheenjohtaja ja sihteeri.

1980-luvun loppupuolella työllisyys parani ratkaisevasti. Silloin alettiin elää yhteiskunnassa ns. hulluja vuosia. Niistä ajoista lasku lankesi maksettavaksi 1990-luvulle. Autoilijain määrä supistui tuolloin Kajaanissa nykyiselle tasolle. 1980-luvullahan jäseniä oli 119 ja liikennelupia 183, kun nyt autoilijoita esimerkiksi KTK:ssa on alle 50 ja kun siihen lisätään sopimusautoilijat, on pudotus suuri. Jälkikäteen tarkastettuna oli paras aika jäsenautoilijoilla 1960-1984. Silloin rakennettiin koko Kainuu, niin asuntopuoli, virastot, teollisuus kuin tiestö-

kin. Autoilija sai työstään taksan, joka perustui todelliseen kustannusvastaavaisuuteen. Työ oli mielekästä, koska siitä jäi kate, jolla pystyi elämään ja ammattiaan pyörittämään.

Kaikki toiminta vaatii rahaa niin myös Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n toiminta. Kokousmatkat, taksakirjojenpainatus, leimamerkit, toimistomateriaalit, jäsenten virkistystilaisuudet ja niissä tilaisuuksissa tapahtuva edustus. Meitä sponsoroivat kiitettävästi kajaanilaiset autoliikkeet sekä rengasliikkeet. Kaikista suurimman tuen saimme A-Vakuutukselta ja Kajaanin Kuljetus Osakeyhtiöltä. Kiitos heille vielä jälkikäteen, vaikka kaikki tukijamme eivät olekaan enää kuvioissa mukana.

Jorma Huovinen



Kuvauspaikka näkyy kyltissä tämä oli yhdistetty työ- ja turistimatka. Sakari Huovinen käytti Haaparannassa Kajaanin Kuljetus Oy:n Gat. pillarin teloja tapitettavana ja tullessa hän kävi Rovaniemellä. Kuva otettiin silloisen Napapiirin majan kohdalla olevalla kyltillä v. 1958. Kuvassa matkassa olleet turistit: Kerttu, Jukka ja Jouni Huovinen. Auto: Kontio Sisu v. 1957.

KTK:n johtajat vuodesta 1945 yhtiön lopettamiseen saakka

Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n ylläpitämä KTK.

01.06.1945 - 15.12.1947	John Karjalainen	2 v	3,5 kk
16.12.1947 - 30.12.1950	Niilo Sinermaa	2 v	0,5 kk

Kajaanin Kuljetus Osakeyhtiön ylläpitämä KTK.

01.01.1951 - 05.03.1951	Leona Kemppainen		2,0 kk
06.03.1951 - 15.07.1951	Sakari Huovinen		4,5 kk
15.07.1951 - 30.07.1952	Niilo Sinermaa	1 v	0,5 kk
01.08.1952 - 15.07.1958	Erkki Nisula	5 v	11,5 kk
16.07.1958 - 30.11.1967	Mauri Tartia	9 v	4,5 kk
01.12.1967 - 30.10.1970	Tatu Paaso	2 v	11,0 kk
01.11.1970 - 31.12.1970	Risto Karjalainen		2,0 kk
02.01.1971 - 01.05.1974	Ossi Heikkinen	3 v	11,0 kk
01.05.1974 - 30.03.1978	Kari Hyttinen (Jorma Huovinen)	3v	11,0 kk 4,0 kk)
01.04.1978 - 30.08.1980	Jouko Jokinen	2 v	5,0 kk
01.09.1980 -	toiminnan päättämiseen saakka Heikki Nenola		

Kajaanin Kuorma - autoilijat ry:n puheenjohtajat 1948 - 1998

Toivo Haarus
Voitto Kataja
Mauri Tartia
Matti Karvinen
Sakari Huovinen
Ville Tikkanen
Tauno Suorsa
Jorma Huovinen
Pauli Ripatti



Yhdistyksen puheenjohtajat koontuivat yhteiskuvaan 50-vuotisjuhlan kynnyksellä 11.9.1998. Kuvassa vasemmalta nykyinen puheenjohtaja Pauli Ripatti, hänen vierellään Jorma Huovinen, Ville Tikkanen ja Mauri Tartia.



Kajaanin kuorma-autoilijoiden johtokunta kokouksessa 31.08.1998 Kuljetus Kainuun toimistolla. Kokouksessa päätettiin muun muassa yhdistyksen 50-vuotisjuhliin liittyvistä asioista. Kuvassa vasemmallä takarivissä Sakari Mustonen, Matti Huurinainen, Vilho Mustonen, Jorma Lappeteläinen sekä Pekka Itkonen. Pöydän ääressä istumassa vasemmalla Tauno Suutari, joka hoiti kokouksessa sihteerin tehtäviä tilapäisesti, vakituisen sihteerin Kauko Parkkisenniemen ollessa estynyt työkiireiden vuoksi. Yhdistyksen puheenjohtaja Pauli Ripatti keskellä ja hänen vieressä yhdistyksen varapuheenjohtajan tehtäviä pitkään hoitanut Mauno Mustonen.

Kajaanin kuorma-autoilijoiden 50-vuotishistoriikin ja -juhlan tukijat

Autokatsastus, Kajaani
 Oy Scan Auto Ab
 Pajakulma Oy
 Oy Veho Ab
 Wetteri Oy
 A-Vakuutus
 Oy Esso Ab
 Kuosmanen Ky
 Automaalaamo Majuri
 Keskinäinen Vakuutusyhtiö Ilmarinen
 Tilitoimisto Terttu Tolonen
 Kainuun Kumikorjaamo Oy
 Lohja Rudus Oy Ab
 Ykkösmetalli Oy
 Kuljetus Polar Oy
 Kuljetus Kainuu Oy

Kainuun Laakerikeskus Oy
 Säästöpankki Optia
 Tilitoimisto Korhonen
 Merita Pankki Oy
 Isko Oy
 Kainuun Kone ja Laakeri Oy
 Kainuun Autokatsastus Oy
 Kainuun Osuuspankki
 Yrittäjäin Fennia
 Teboil Oy Ab
 Oy Shell Ab
 Neste Markkinointi Oy
 Iveco Finland Oy
 Kesko Oy Konekesko Man-myynti
 RS Hansa-auto Oy
 Suomen Kuorma-autoliitto

Nyt tarvitaan laatujärjestelmä-koulutettuja kuorma-autoilijoita

Kainuulaiset toimeksiantajat vaativat nyt vuosituhannen lopulla yhä useammin laatujärjestelmä-koulutettuja liikenteenharjoittajia palvelukseensa. Kajaanin Kuorma-autoilijoiden puheenjohtaja, liikenteenharjoittaja Pauli Ripatti sanoo, että uudet haasteet on otettu asiallisesti ja innostuneesti vastaan. Tämä näkyy muun muassa lyhentyneinä tyhjäkäyntiaikoina. "Lisäksi jäsenautoilijamme käyttävät ajoneuvojensa hydraulijärjestelmissä ympäristöystävällisiä öljyjä."

Kajaanin Kuorma-autoilijoissa on tällä hetkellä 58 jäsentä. Mukana ovat puutavara-, maansiirto-, nosturi-, turve-, hake- ja elintarvikeautot.

Ripatti lisää, että suurin osa jäsenistä on yhden auton yrittäjiä. Ripatti luokittelee yhdistyksen edunvalvontajärjestöksi. "Tämä tuli selkeästi ilmi muun muassa vuonna 1996, jolloin Kajaanin Kuorma-autoilijat teki lääninyhdistyksen kautta kuorma-autoliitolle verokevennyksesityksen. Liitto viestitti yhdistyksemme kannan edelleen valtiovalle", muistelee Ripatti.

Liikennelupakäytäntö muuttunut

Kuorma-autojen liikennelupakäytäntö on vuosien aikana muuttunut rajusti. Nyt uusi yrittäjä pääsee ammatinharjoittajaksi, kun hän on suorittanut alan koulutuksen; on siis alalle soveltuva. Lisäksi vaaditaan taloudellinen vakavaraisuus.

Kajaanin kaupungin alueella on kaikkiaan 162 kuorma-auton liikennelupaa. Määrä on huomattavasti suurempi kuin nyt juhli van yhdistyksen. Ripatin kertoman mukaan tämä johtuu osin siitä, että Kajaanissa harjoittavat kuorma-autoliikennettä myös Transpoint ja Posti.

Kajaanissa on myös yhteisöliikennelupia. Nämä luvat oikeuttavat ajamaan EU-maihin kaksisuuntaista tavaraliikennettä.

Ripatti kertoo, että tämän vuosikymmenen alussa kaupan ja teollisuuden palveluksessa olleiden jäsenliikennöitsijöiden työllisyys oli vakaa.

"Maansiirto- ja nosturiautojen työllisyys oli vuosikymmenen alussa heikko", harmittelee Ripatti.

Heti perään hän kuitenkin kiittää, että Kajaanin tunnelivoimala työllisti hyvin maansiirtoautoja. "Tunnelivoima oli suurin alan työllistäjä Kajaanissa tällä vuosikymmenellä."

Uusia yrittäjiä löytyy jatkajiksi

Liikenteenharjoittaja Pauli Ripatti sanoo, että autoilijan ammatti kiehtoo edelleen. Ala voi vetää uusia yrittäjiä myös siksi, että tarveharkintalausunto poistui vuonna 1990. Vielä kymmenen vuotta sitten Kajaanin Kuorma-autoilijat oli yksi lausunnonantajaelin.

"Kajaanissa on suuri joukko kurssin käyneitä henkilöitä, jotka voivat hyvinkin pienellä varoitusaajalla ryhtyä liikenteenharjoittajiksi."

Ripatti jatkaa heti perään, että liikenteenharjoittajien lapsia on tässä sakissa sittenkin aika vähän.

Puheenjohtaja kiittää Suomen metsäteollisuutta siitä, että se on tuonut selkeän kannan puutavara-autoilijoiden ansiotasoon. "Metsäyhtiöillä on tarve pitää ajoissaan luotettavat liikenteenharjoittajat."

Kun Kauko Karhu ajaa, niin työhaalari on hohtavan valkoinen

Kajaanilainen Kauko Karhu on

elintarvikealan liikenteenharjoittaja. Hänen yrityksellään on kuusi elintarvikeautoa ja yksi maansiirtoauto. Elintarvikeautoilla on työalueena koko Suomi.

Karhun ajoneuvoihin tulee kuljetuslämpötila vuodenaikojen mukaan: tavaratilaan pukataan lämmitä, kylmää tai sitten jopa pakkasta. Karhu sanoo, että liha-kuljetuksissa puhtaus on ehdoton. Valkoiset takit, housut ja päähineet ovat tietysti työasuina.

Autojen varustus on huippuluokkaa. Elintarvikeautojen kuljetuslämpötilojen seurantaliuskat ovat tallessa vuoden ajan. Vaikka Karhulla on seitsemän auton letka liikenteessä, eivät hallinnolliset työt vie miestä kokonaan puhelimen ja faksin ääreen neljän seinän sisälle. "Viime kesänä ajoin kaksi kuu-kautta ihan yhtä soittoa", mies hymyilee.

Se, että suuren automäärän omistava liikenteenharjoittaja pääsee itse ratin taakse, johtuu varmasti siitä, että yrityksen pyörittämisessä ovat tiiviisti mukana myös vaimo ja poika.

Karhun ja monen muun yrittäjän ajoneuvoyhdistelmän suurin pituus on nykyisin 25,25 metriä. Tämä on alan mielestä nykyoloihin riittävä pituus. Karhun ajoneuvojen ongelma voi syntyä tavaratilan hyötykorkeudesta. Jotta autot saisivat tarpeeksi hyötykorkeutta, niissä on normaalia pienemmät erikoisrenkaat.

Puheenjohtaja Ripatti sanoo, että yhdistys on esittänyt kaupungille raskaan liikenteen terminaalien rakentamista. "Se voisi olla aidattu alue, jossa olisivat riittävät sähköpistokkeet."

Ripatti toistaa, että kasvava Venäjän liikenne voi tarvita terminaalialuetta hyvinkin pian.

Kaupan- ja metsäteollisuuden sopimuskuljetuksia

Kuljetusliike A. Parkkinen Ky on jatkoa edesmenneen Olli Flöjtin vuonna 1974 perustamalle, Kuljetusliike O Flöjt & K:n -nimiselle yhtiölle. Vuonna 1993 yrityksen omistuksen siirtyessä kokonaan Aarne Parkkisen omistukseen päätettiin muuttaa yhtiön nimi nykyiseen muotoon. Kuljetus Parkkinen Oy on samoin jatkoa vuonna 1970 perustetulle Oulu-Rahti Oy -nimiselle osakeyhtiölle. Yritykset työllistävät yhteensä kolmisenkymmentä henkeä. Yrityksillä on yhteensä 8 raskasta yhdistelmää, 1 nuppiauto. Ajoneuvoihin kertyy vuodessa noin 1,8 miljoonaa

kilometriä. Kilometri suoritteet vaihtelevat ajotehtävästä riippuen 40 000 kilometristä 330 000 kilometriin vuodessa autoa kohti.

Kuljetusliike A. Parkkinen Ky on keskittynyt metsäteollisuuden kuljetuksiin. Yksi yhdistelmä kuljettaa UPM-Kymmene Oy:n Kajaanin tehtailta paperia Etelä-Suomen kirjapainoille ja satamiin. Paluukuormana tuodaan sellua joko Joutsenosta tai Lappeenrannasta Kajaaniin. Yksi yhdistelmä ajaa Kajaanista Yhtyneet Sahat Oy:ltä teollisuushaketta Joutsenoon tai Lappeenrantaan, joista tulevat pa-

luukuormana tuotavat sellukuormat. Kolme hakeyhdistelmää kuljettavat mäntyhaketta Kajaanista Pietarsaareen, josta tuodaan toisinaan kuusihaketta paluukuormana Kajaaniin. Kuljetushuippujen tasaamiseen käytetään alihankintaa.

Kuljetus Parkkinen Oy hoitaa pääasiassa kaupan sopimuskuljetuksia. Kaksi yhdistelmää tuopäivittäin Kajaanista Ämmänsaaren suunnan kappaletavarakelun. Yksi nuppiauto jakaa Kajaanissa päivittäin Valion maitotuotteita kauppoihin ja laitoksiin.



Kuvia yhdistyksen jäsenten kuljetuskalustosta
vuosien varrelta

Kuvia kuorma-autoilun alkua ajoilta sodan päätyttyä



Ville Tikkasen ensimmäinen auto ostettiin Pohjolan Liikenne Oy:n huutokaupasta 16.6.1946. Citroen m/42.



10.5.47 Chevrolet m/40 - 8.8. 1948 saakka. Silloin rakennettiin Jylhämän voimalaitosta ja maansiirtotyöt hoidettiin käsikivillä vääntäen.



20.8. 1948. -24.8.1951 Ford m/40.



Veikko Karppinen vuonna 1948 lähdössä viemään ihmisiä juhannusjuhlille. Auto vuosimallia 1946 Ford Thames.



1951 - 1952 jälleen Ford m/40. Pullin Väinö ajaa sitä ja on nestekippikin.



Dodge "Köykky" 1955. Ensimmäinen diesel. Vaihtui Kontio-Sisiuun 1956.



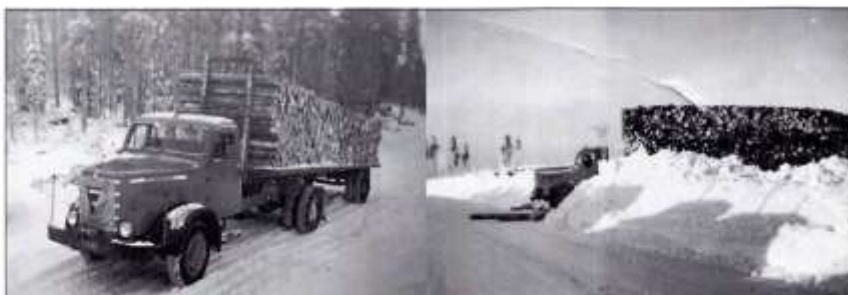
Dodge 1952 kuvattu Otanmäen työmaalla. Auton omisti Tuure Karjalainen.



Teräsmies 3-4. Teräsmies 5/8 5-tie työmaalla Mainualla vuonna 1956. Autot Ford Hames ja kermanokka Ford.



16.10.1954 - 10.4.1955 Bedford ja belgialainen nestekippi.



Kuvissa Erkki Anttosen Kontio Sisu vuosimallia 1957. Erkki ajoi puutavaraa Kajaani Oy:lle yli kolmekymmentä vuotta. Hän toimi yhdistyksen johtokunnassa useita vuosia. Kuvat on otettu Härmänmäen maastossa vuonna 1958.



Kuvassa apumies Esko Heikkinen ottaa maitoja Mainualla Leväjoen maitolaiturilta. Maitoja on paljon, koska tonkat on jouduttu laittamaan kahteen kerrokseen. Kuvan on ottanut auton omistaja Sakari Huovinen vuonna 1956. Auto on Mercedes-Benz vuosimallia 1954.

Kuvia yhdistyksen jäsenten kuljetuskalustosta vuosien varrelta



Kuvassa Jorma Huovinen Työkalunsa vieressä. Auto on maansiirtoauto Volvo N7 vuosimallia 1975. Jorma Huovinen hoiti yhdistyksen puheenjohtajan tehtäviä vuodesta 1981 vuoteen 1986 sekä yhdistyksen sihteerin tehtäviä vuosina 1965-1980 ja 1992-1996. Hän oli mukana lääninyhdistyksen johtokunnassa vuosina 1967-1975 ja Suomen Kuorma-autoliiton hallituksessa vuodet 1987-1989.



Kuljetus Ripatti Oy:n auto odottamassa vuonna 1995 abiturientteja penkinpajaisajelulle. Auto Volvo F 16, 8x2.



Scania 92 M vuosimallia 1985. Kaksiakselinen vetoauto ja kaksiakselinen perävaunu. Auton omistaja Tauno Suutari on ollut itsenäisenä kuljetusyrittäjänä vuodesta 1962 lähtien. Hän suorittaa edelleen elintarvikekuljetuksia Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Savon T-kauppiaille. Kuvassa Tauno Suutari on purkamassa kuormaa Kuhmon Härmänkylällä, Hiltusen kaupalle.



Kuva A



Kuva B

Nykyaikaista kuljetuskalustoa raakapuun kuljetukseen. Autot ajavat puuta Kajaanin UPM Kymmene tehtaalle. Molemmat autot omaavat kuudenkymmenen tonnin kokonaispainon. Kuvan A Sisu on Kuljetusliike Alpo Jokelaisen ja kuvan B Mercedes Juhani Malisen.



Maansiirtoauton kokokin on muuttunut merkittävästi vuosien varrella. Kuvan auto on Kuljetusliike Reijo Ohtosen viisiakselinen Sisu SR 260 10x2, jonka kokonaispaino on 38 tonnia, lavan kuutiotilavuus on 18, kantavuus 22,500 kilogrammaa ja auton pituus noin 10 metriä.

Kuvia yhdistyksen jäsenten kuljetuskalustosta vuosien varrelta



Kuvassa nykyinen yhdistyksen sihteeri Kauko Parkkiseniemi ja hänen autonsa Volvo N 12 8x2. Kuva on otettu Kuljetus Kainuun toimiston parkki-alueella 11.9.1998.



Kuvassa Vilho Mustonen poseeraa työkiireidensä lomassa Kuljetus Kainuun toimiston parkki-alueella 11.9.1998.



Kuvassa "johtotähden" eli Mercedes Benzin vierellä on Rauno Kemppainen poikansa Tommin kanssa Kuljetus Kainuun toimistolla Timperintie 18:sta 11.9.1998.



Yhdistyksemme jäsenet ovat osallistuneet hyvällä menestyksellä Kuorma-autoliiton järjestämiin hirvi- ja haulikkoammunnan SM-kilpailuihin. Kuva on otettu Kajaanissa järjestetyissä kilpailuissa vuonna 1989. Paavo Sihvonen (kuvassa vasemmalla) on osallistunut kisoihin vuodesta 1977 lähtien joka vuosi. Viimeisimmän mestaruuden hän voitti tänä vuonna järjestetyissä Sipoon SM-kisoissa. Kuvassa Paavo Sihvosen vieressä Kauko Karhu ja Eemeli Moilanen . Taustalla Veli Schroderus, joka oli yksi kilpailujen toimitsijoista.



Yhdistyksen puheenjohtaja Pauli Ripatti ja sihteeri Jorma Huovinen luovutti perinteiden mukaan Kuorma-autoliiton viirin 60-vuotisonnitelukäynnillä autoilija Lassi Nyysöselle hänen kesäasunnolla 25.7.1994.



Kallion rusnausta Paltamon Kivesvaaralla vuonna 1985. Kuvan auto on Volvo N 12 vuosimallia 1982. HIAB 2070 -nosturi on sähköisellä kaukohallintalaitteella varustettu. Auton omistaja Mauno Mustonen on ollut yhdistyksen varapuheenjohtaja vuodesta 1986 lähtien.



Pakettiautoilija Heikki Nissinen viemässä muuttokuormaa Helsinkiin Liisankadulle vuonna 1990. Pakettiauto on Mercedes Benz 309D.

Kajaanin kuorma-autoilijat ry:n jäsenet 3.10.1998

	Liittynyt jäseneksi		
ANTTONEN ESKO ANTERO	01.01.1989	LAPPETELÄINEN JORMA	01.01.1978
EDUSTUSLIIKE KYLLÖNEN KY/ Kyllönen Heikki	01.01.1996	LOKKA HANNU KARI ANTERO	01.01.1987
HEIKKINEN OSMO KY/ Heikkinen Osmo	26.03.1994	LÄHDESMÄKI M & POJAT KULJETUSLIIKE/ Lähdesmäki Kari	01.01.1974
HUURINAINEN OY/ Huurinainen Matti	01.01.1989	MALINEN EINO JUHANI	23.07.1968
HÄMÄLÄINEN T. KULJETUSLIIKE OY/ Hämäläinen Tauno	01.01.1972	MALINEN SEPPO OSMO ILMARI	01.01.1984
JOKELAINEN ALPO MATTI ANTERO	01.01.1973	MIKKONEN V & E OY/ Mikkonen Veijo	01.01.1989
JUNTUNEN J KY/ Juntunen Jouko	01.01.1990	MOILANEN E KY/ Moilanen Esa Antero	01.01.1984
KAINUUN AUTO JA VARAOSA OY/ Mannelin Jorma	18.01.1996	MUSTONEN MAUNO JOHANNES	23.07.1968
KAINUUN KURIIRI OY/ Tikkanen Raimo Kalevi	20.08.1989	MUSTONEN SAKARI JARMO	01.01.1971
KAJAANIN HV-KULJETUS OY/ Vilmi Vilho	01.01.1997	MUSTONEN VILHO UOLEVI	01.01.1972
KANANEN ASKO JUHANI	01.10.1991	MÄKÄRÄINEN J KY KULJETUSLIIKE/ Mäkiräinen Jaakko	10.03.1962
KANANEN PENTTI	28.08.1970	MÄKÄRÄINEN JUHA	09.03.1960
KARHU KAUKO OY/ Karhu Kauko	01.01.1989	NISSINEN HEIKKI	01.01.1975
KARHU YRJÖ ANTERO	01.01.1982	NYSSÖNEN LASSI TILAUSKULJETUS	01.07.1975
KEMPPAINEN HANNU MIKAEL	01.01.1989	OHTONEN REIJO OY KULJETUSLIIKE/ Ohtonen Reijo	01.01.1978
KEMPPAINEN KAUKO	04.02.1998	PAJARI PERTTI	01.01.1988
KEMPPAINEN PASI ANTERO	01.10.1990	PARKKINEN A KY KULJETUSLIIKE/ Parkkinen Aarne Jaakko	01.01.1972
KEMPPAINEN RAUNO MATIAS	01.01.1973	PARKKISENNIEMI KY/ Parkkisenniemi Kauko Juhani	01.01.1978
KEMPPAINEN TIMO KY/ Kempainen Timo	19.03.1998	PELTONEN VEINI KY/ Peltonen Veini	13.03.1969
KERÄNEN MIKKO	03.06.1998	PIKKARAINEN JAAKKO	04.09.1997
KERÄNEN VEIKKO	01.01.1984	PUUSTINEN HEIMO JUHANI	01.09.1974
KINNUNEN ERKKI KULJETUSLIIKE OY	01.01.1973	RAUTIAINEN MATTI	23.01.1998
KINNUNEN JUKKA OSSIAN	01.07.1987	RIMPILÄINEN ARI JOHANNES	01.01.1991
KORHONEN REIJO J	01.07.1975	RIPATTI PAULI OLAVI	01.07.1975
KORTELAINEN MIKKO	01.01.1977	SILTALA KAI	01.01.1998
KURKINEN PAULI ARMAS	01.01.1980	SIMILÄ ESKO YRJÖ	01.01.1962
KYLLÖNEN JOUNI OLAVI	24.02.1992	SUUTARI TAUNO OLAVI	01.01.1972
KÄRKI JORMA	01.01.1995	TOLONEN JUHA TAPANI	01.01.1998
LAPPALAINEN PENTTI	01.01.1978	UTRIAINEN AKU & EETU OY/ Utrianen Eetu	23.01.1998

Tiedot annetaan siinä muodossa kuin ne esiintyvät Suomen Kuorma-autoliitto ry:n ylläpitämässä SKAL-organisaation jäsenrekisterissä. SKAL-organisaatioon paikallisyhdistyksenä kuuluvan Kajaanin Kuorma-autoilijat ry:n jäsenmäärä on yhteensä 58.



Kajaanin Katsastusasema

Katsastustoimi ja luvanvarainen kuorma-autoliikenne on kulke-
neet hyvin tiiviissä yhteistyössä
juhlihan yhdistyksen toiminnan
ajan. Kajaanissa katsastusasema
on toiminut 1920-luvulta alkaen.
Jo 50 vuotta sitten katsastusase-
malla otettiin vastaan kuljettajan-
tutkinnot, niin kuin tänäkin päi-
vänä. Ajokoe otetaan nykyisinkin
vastaan siten, että tutkinnonvas-
taanottaja istuu vierellä ja arvioi
ajon siitä. Kuljettajantutkinnon
teoriakoe on tuolloin ollut suulli-
nen. Nykyisin teoriakoe otetaan
vastaan siten, että kokelas istuu
mikrotietokoneen äärellä ja vas-
taa esitettyihin väitteisiin kahta
nappia käyttäen.

Tärkein yhteistoimintamu-
otomme eli katsastus on kokenut
viidenkymmenen vuoden aikana
suuren mullistuksen, niin kuin
ajoneuvotkin. 1948 katsastus su-
oritettiin säiden armoilla paljaan

taivaan alla niin kesällä kuin tal-
vellakin. Tarkastus suoritettiin
tuolloin ilman tarkastuslaitteita.
Tänä päivänä raskaankaluston
katsastukseen kuuluu tietokoneel-
la varustettu jarrudynamometri,
välysterit, pakokaasupäästöjen
savutusmittarit, ohjauskulmien-
tarkastuslaitteet jne.

Kuluneen viiden vuosikymme-
nen aikana on ollut useita paino-
jen ja mittojen korotuksia, jotka
ovat tiivistäneet mukavasti katsas-
tusmiesten ja liikenneyrittäjien
yhteistyötä.

90-luku on tuonut mukanaan
suuria muutoksia, niin liikenne-
yrittäjille kuin katsastustoimelle-
kin. Molemmat alat ovat kokeneet
vapautumisen avoimelle kilpailul-
le. Tässä uudessa tilanteessa mo-
lemmat alat ovat kokeneet tär-
keäksi kilpailukeinoksi laadun
laajassa merkityksessä. Molem-
milla aloilla laatu järjestelmät ovat



Kyösti Tervo.

käytössä yhä laajenevassa määrin.

Kajaanin katsastusasema halu-
aa toivottaa mitä parhaita onnea
ja menestystä 50-vuotiaalle Ka-
jaanin kuorma-autoilijat ry:lle.

Kajaanin katsastusaseman pääl-
likkönä on toiminut seuraavat
henkilöt:

Kalle Mannermaa	1922-1935
T. Pykäläinen	1935
Niilo Anttila	1936-1939
Tauno Salmi	1946-1970
Jaakko Sarlin	1970-1995
Kyösti Tervo	1996-

Muutosten aika 90-luvulla!

Ajoneuvojen katsastustoiminta
vapautui valtion monopolista
vuonna 1994.

Kainuun Autokatsastus Oy
aloitti toimintansa 2.1.1995 en-
simmäisenä yksityisenä vapaan
kilpailun katsastusasemana Suo-
messä.

Aiemmin maaliskuussa 1994
aloitti rajoitetun kilpailun katsas-
tusasema Joutsassa Veikko Raja-
lan toimesta. Näillä, ja noin kah-
dellakymmenellä muulla vuoden
1995 toimintansa aloittaneella
yksityisellä katsastusasemalla,
Suomessa saatiin aikaan sellainen
ihme, että yli viikon pituiset va-
rausajat katsastuspalvelun saami-

seksi ovat nyt historiaa.

Yksityisinä yrittäjinä olemme
pyrkineet palvelemaan ammatti-
maisia liikenteenharjoittajia siten,
että katsastuspalvelun saaminen
ei aiheuta tarpeetonta työajasta
poissaolemista.

Kainuun Autokatsastus Oy on
yksityisenä palvelun tuottajana
pyrkinyt tarjoamaan tällaista
"herkkua" kuin ajoneuvojen kat-
sastusta myös iltaisin, lauantaisin
ja jopa sunnuntaisin. Tätä palve-
lua kainuulaiset kuorma-autoili-
jat ovat myös käyttäneetkin.

Vuosikymmen on muutenkin
ollut muutosten ja uudistusten ai-
kaa koskien uusia määräyksiä niin



mittojen, massojen sekä kiristy-
neiden päästö- ja melurajojen
muodossa. Nämä kaikki jäävät
historiaan vuosituhannen vaihtu-
essa ja eurojen tullessa lompakoi-
himme.

Lopuksi Kainuun Autokatsastus
Oy toivottaa onnea jo aikuisen
ikään ehtineelle Kajaanin kuor-
ma-autoilijat ry:lle.

Kaikille yhdistyksen jäsenille
toivotamme menestyksellistä jat-
koa ja hyvää syksyn aikaa.

Yhteistyöterveisin

*Keijo Turunen
toimitusjohtaja*

Kajaanin Kuorma-autoilijat ry. viettää 50-vuotisjuhliaan 3.10.1998, Hotelli Kajaanissa, Leiripolku 2:ssa. Juhliin on kutsuttu kaikki jäsenet, veteraaniautoilijoita ja yhteistyökumppanit. Mukana ovat myös Lääninyhdistyksen ja Suomen Kuorma-autoliiton edustajat. Juhlassa iacetään Ammattiautoliiton myöntämät ansiomerkit seuraaville henkilöille:

Erityisansiomerkki

1414	Huovinen Jorma
1415	Lähdesmäki Mauno
1416	Malinen Eino Juhani
1417	Mustonen Mauno
1418	Mustonen Sakari
1419	Mustonen Vilho
1420	Mäkäräinen Jaakko
1421	Nyysönen Lassi
1422	Similä Esko
1423	Suutari Tauno

Kultainen ansiomerkki

9023	Hämäläinen Tauno
9024	Itkonen Pekka
9025	Jokelainen Alpo
9026	Kananen Pentti
9027	Kinnunen Erkki
9028	Korhonen Reijo
9029	Kortelainen Mikko
9030	Lappalainen Pentti
9031	Lappeteläinen Jorma
9032	Moilanen Esa
9033	Nissinen Heikki
9034	Ohtonen Reijo
9035	Parkkisenniemi Kauko
9036	Puustinen Heimo
9037	Ripatti Pauli

