



Ennenkin oli hevivarastot aika ajoin täynnä. Kuorman purkua jouduttiin odottamaan joskus koko päivä. Tässä ollaan Hakkilassa vuonna 1995, ajokkina F12.

Oliko ammattikuljettajalla arki ennen parempaa? Valikoiva muisti on tärkeää nostalgian nousuhumalassa. Oli vaivansa ennenkin, vaikka sitä kaiholla muistellaan. Kuten kaikkien päihteiden kanssa, nostalgiaa kannattaa nauttia kohtuudella. Muuten päädytään helposti katkeruuteen.

Useasti kun törmätään johonkin kuljetusalan epäkohtaan, sanotaan usein, että asiat olivat ennen paremmin. Tällä tarkoitetaan enimmäkseen siitä, että ”vapautta oli enemmän”.



Ruotsin ajoa vuonna 1994. Ketterä yhdistelmä, mutta joskus haasteellinen perävaunun akselipainojen kanssa.

Looginen ristiriita tulee siinä, että asiat voisivat muka mennä ikuisesti huonompaan suuntaan. Usein unohdetaan, että vapaudella on aina hintansa. Ja valikoiva muisti on tärkeä osa nostalgian nousuhumalaa.

E

NNENKIN OLI EPÄREILUA KILPAILUA

Ulkomaanliikenteen ”vanhoilta hyviltä ajoilta” palautuu helposti mieleen asioita, jotka eivät taatusti olleet ”paremmin ennen”. 70- ja 80-luvulla oli samoja merkittäviä ongelmia kuin nytkin eli epäreilu kilpailu, heikko kannattavuus ja pula motivoituneista kuljettajista.

Ennen se hinnanpolkija vain saattoi olla tuttu liikennöitsijä, jonka kanssa oltiin asiakkaan luona neuvoteltu ajotaksasta yhteisesti. Kollega sitten sattui ”unohtamaan hattunsa” palaveriin ja palasi myöhemmin yksin asiakkaan puheille tarjoamaan kuljetuspalvelujaan sovittua halvemmalla.



Kun vuorokausilepo oli lyhyt, alkoi usein aamuyöstä väsyttää. Tässä seuraukset Ylimarkussa 1970-luvun alussa.

AUTOLAUTAT Kuljettajan työ on muuttunut melkoisesti vuosikymmenten saatossa. Näin on tapahtunut erityisesti ulkomaanliikenteessä. Kun autolauttaliikenne Ruotsiin ja Saksaan alkoi toden teolla 1960-luvulla, kuljettajia kohdeltiin kuin neljännen luokan matkustajia. Hytit olivat usein meluisaa yhteismajoitusta ja verovapaista tuomisista kiskottiin autonkuljettajilta ns. laituriveroa. Myöhemmin tuli tullikirja käyttöön, johon merkkamalla ja tullissa leimauttamalla sai ostaa yhden tuomiset kuussa.

Kuljettajien 1970-luvulla perustama etujärjestö Rahtarit sai aikaan parannuksia moniin näistä syrjivistä käytännöistä.

Laivamatkoihin liitetään myös runsas alkoholin käyttö, joka joskus johti myöhästymisiin ja ”ryypyn päälle jäämisiin”. Syynä oli usein huvittelun halpa hinta ja pitkien odotusten puute järkevästä tekemisestä. Alkoholia työssä ei silloin pidetty yhteiskunnassa niin pahanasiana kuin nyt.



Ennen turvaohjaamoja ulosajon seuraukset olivat aina vakavia. Tässä maalahtelainen puusepäntyö on tuhoutunut 1960-luvun alussa. Kuljettajan kohtalo on tuntematon.

AIKATAULUT JA TYÖOLOJAT Kuljetusten aikataulut riippuivat ennen paljon muun muassa tullien ja firmojen aukioloista. Toisaalta Pohjoismaiden liikenteessä reilun työpäivän ajosuorite saattoi olla jopa tuhat kilometriä, varsinkin jos kierrettiin Tornion kautta.

Nukkumiseen ei jäänyt paljoa aikaa. Sitä söivät huonojen teiden vaatimat alhaiset keskinopeudet ja rajanylitysmuodollisuudet.

Säännöllistä vapaaviikkoa ei ollut monella, joten vuosituntimäärät saattoivat olla huikeita. Säännöllinen viikkolepo oli usein alle vuorokauden mittainen, vaikkapa perjantai-illasta lauantain iltalaivan lähtöön. Tuskin edes alan konkari venyisi enää sellaiseen.

Siitä, että kuljettajan työtä voidaan tänä päivänä pitää ammatin harjoittamisena eikä elämäntapana, voimme kyllä kiittää tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä. Ja kun ennen oli käytössä paperikiekkopiirturi, sitä oli helpompi huijata eikä se ollut tarkkuudessa digipiirturin tasoa.

Toisaalta, koska liikenne on kasvanut ja ajosuoritteet laskeneet, olemme saaneet tilalle huutavan pulan taukopaikoista. Ennen oli helpompaa löytää parkkipaikka tauon ajaksi ja joskus sellaista tarvittiin moneksi päiväksi, kun ”iski ventta päälle”.



Kaatuneen kuorman pelastusoperaatio 1970-luvun alussa.

Kuorman purun jälkeen maanantaina aamuna saatettiin soittaa huolitsijan paikalliselle vientiliikenteen hoitajalle. Hän sanoi ”soita iltapäivällä” joka päivä perjantain aamuun asti. Silloin tarjottiin iltapäivällä lastausta, jos sattui olemaan kuorma Suomeen. Jos ei viikon odotuksen jälkeen ollut paluukuormaa, silloin siirryttiin mahdollisesti tyhjänä sinne, mistä se sitten löytyisi. Usein tämä viikon viimeinen siirto tapahtui optimistisella aikataululla ja lastauksen jälkeen paluu Suomeen suunniteltiin ikään kuin auto olisikin seissyt sen viikon lastauspaikan vieressä.

KALU

STO TEMPPUILI

Ennen sopiva pohjakoulutus kuljettajalle oli auton asentajan oppi, sattuneesta syystä. Kalusto-ongelmia oli merkittävästi enemmän kuin nykyisin.

Esimerkiksi rengastöitä tehtiin liki viikoittain Skandinavian liikenteessä, koska renkaat olivat monesti kehoja. Huonosti ja heikoille rungoille pinnoitettuja renkaita käytettiin yleisesti. Rengaspaja oli siis ulkoistettu tien päälle. Tosin ylikuormillakin oli jotain tekemistä asian kanssa.

Pitkät päivät, pitkät ventat

Kirjoittanut Ajolinja
20.03.2020 06:20



TULAA AJOLINJA!