



WELTSU MERIKO

TAKSIN- KULJETTAJA

TAMMI

Weltsu Meriko

TAKSINKULJETTAJA



TAMMI

HELSINKI



1. painos

© Weltsu Meriko ja Tammi 2025

Tammi on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä

Lönnrotinkatu 18 A, 00120 Helsinki

ISBN 978-952-04-7670-0

Painettu EU:ssa

Tuoteturvallisuuteen liittyvät tiedustelut:

tuotevastuu@tammi.fi

Sisällys

Alkusanat.....	7
Taksiurani alku.....	9
Yökukkuja	42
Juoksutakseja ja rahattomia	69
Autoilijaksi	79
Invataksin ratissa	95
Tapahtuu vain taksialalla.....	114
Taksinkuljettaja morjestaa	143
Kyytejä ja kyydittäviä	157
Pantteja ja löytötavaraa	194
Tarinoita työntekijöistäni	202
Muiden yritysten työntekijöitä	241
Taksiautoilijoita.....	255
Arjen kommelluksia.....	282
Juhlalumua.....	294
Nurjaa puolta	304

Syvämpää asiakkuutta	323
Autoja ja autonvaihtoja	330
Yritys kasvaa	337
Vuoden 2018 taksiuudistus	353
Viimeiset taksivuoteni	363

Alkusanat

TÄMÄ KIRJA sisältää muistoja, tarinoita ja seikkailuja taksiuraltani sen ensimmäisistä päivistä loppuun saakka, yhteensä 14 vuoden ajalta. Osa on kirjoitettu hiukan alkuperäistä tarinaa muuttaen, jotta taksinkuljettajan vaitiolovelvollisuus ei rikkoutuisi eivätkä asiakkaiden henkilöllisyydet paljastuisi.

Taksityö oli minulle enemmän kuin työ, johon mennään kahdeksaksi tunniksi ja jossa viimeinen tunti kärsitään, kun ei enää jaksettaisi olla. Uteliaisuuteni takia avasin jokaisen eteeni tulleen oven, joiden takana arvelin odottavan jonkinlaisen seikkailun.

Avoimen asenteeni vuoksi ajauduin usein yllättävien tapahtumien äärelle ja kohtasin mitä ihmeellisimpiä tilanteita työssäni. Taksiurani alkuajoista lähtien kirjoitin kaikki mielenkiintoisimmat tarinat pääpiirteittäin puhelimeni muistioon. Aluksi se oli muinainen Nokian Communicator. Puhelimelta sitten pikkuhiljaa siirsin juttuja tietokoneelle ja kirjoitin puhtaaksi.

Lähdin päivittäisiin työvuoroihin ajatuksella, että edessä on seikkailuja, mukavia ihmiskohtauksia ja mahtavia tapahtumia, joissa mukana olostani vielä maksetaan. Taksiurani alussa olin paljon yövuoroissa, joiden aikana tuntui kuin olisi ollut itse ulkona yöelämässä. Kuljetin juhlivia porukoita, ja autossa soi hyvä musiikki laadukkaista kaiuttimista.

Osa tarinoista on tapahtunut ollessani taksinkuljettajana eli työntekijänä taksin ratissa, ja osa ollessani taksiautoilijana eli

taksiyrityksen omistajana. Kaikkia tarinoita en ole kertonut kronologisessa järjestyksessä, vaan eri vuosien sattumukset ovat iloisesti sekaisin keskenään.

Kaikki tarinat, joissa liikutaan lain suhteen harmaalla alueella, ovat tapahtuneet niin kauan sitten, että oikeudellinen vanhentumisaika on jo mennyt.

Taksiurani alku

Rekkakuskihan minusta piti tulla

ISTUIN KAHDEN yläasteen kahdeksannen luokan päättäneen tytön kanssa donitsikahvilassa vuonna 1998. Itse olin juuri saanut käteeni peruskoulun päättötodistuksen. Kerroin, että minusta tulee rekkakuski. Olin hakenut yhdistelmäajoneuvonkuljettajalinjalle, koska olin haaveillut aina rekkakuskin ammatista. He sanoivat näkevänsä minussa enemmän taksinkuljettajan ja toivoivat minulle sitä ammattia senkin takia, että heillä olisi joku luotettava kaveri, jolle voisivat soittaa kyytiä tarvitessaan. Rekkakuskin ammatti oli vielä tuohon aikaan nuorten miesten unelma-ammatti. Nykyäänhän kuljetusalalle on vaikea saada väkeä.

Olin ollut huono koulussa, koska koulu ei yksinkertaisesti kiinnostanut minua. Työläisperheessämme ajateltiin, että riittää, kunhan johonkin pääsee töihin ja pystyy elättämään itsensä ja mahdollisen perheensä ilman sosiaalitoimiston apua. Perheemme ei ollut millään lailla kansainvälinen, emme tunteneet ketään vieraan kulttuurin edustajaa. Muistan jopa kuulleen perheessämme lauseen, että eihän englannin kieltä tarvita yhtään missään. Meillä ei ollut ymmärrystä Suomen alkavasta kansainvälistymisestä. Osittain elimme myös pimennossa maailman trendeistä, koska lestadiolaisuutemme takia meillä ei ollut aina televisiota. Kun meille lopulta tuli televisio, oli hyvin rajoitettua, mitä me lapset

saimme katsoa. Joskus englanninkielistä ohjelmaa katsoessamme pyysin ääntä kovemmalle, mutta sitä ei nostettu, koska hehän puhuivat englantia, jota me emme ymmärrä. Perheessämme ei osattu ajatella, että lapsi olisi saattanut oppia televisiosta vierasta kieltä.

Odotin yhdeksännen luokan jälkeen kovasti kuljetusalan opintoihin pääsyä. Kesäkuu mateli hitaasti kuun puoleen väliin. Silloin sain kirjeen, jossa kerrottiin, etten huonon todistukseni vuoksi ole tullut valituksi toivomaani koulutukseen. Toisena valintanani oli ollut kauppaoppilaitos ja kolmantena autoasentajalinja. Kesän myötä minulle tuli ilmoitus valinnastani autoasentajalinjalle, joka todellisuudessa ei kiinnostanut minua ollenkaan. Samaan aikaan joku sanoi minulle, että saatan olla varasijalla kauppaoppilaitoksessa. Soitin kauppaoppilaitokseen kuullakseni olevani neljännellä varasijalla. Viikon päästä soittaessani olin noussut jo kolme pykälää ylöspäin. Päätin odottaa tätä koulupaikkaa ja innostuin merkonomin tutkinnosta yhä enemmän.

Lapsena olimme kylällämme leikkineet kauppaleikkejä, joissa metalliset pullonkorkit olivat tietyn arvoisia ja niillä käytiin kaupaa pihapiirissä olevilla maalaiskiinteistöillä. Valuuttaa tuli markkinoille valtavasti aina, kun joku tuttu tai tutuntuttu kävi kosteissa juhlista, josta oli meidän pyynnöstämme kerätty kaikki metalliset pullonkorkit talteen. Kesä oli kuin Monopoly-peli, kiinteistöjen hinnat nousivat pilviin aina kesän loppua kohden.

Paras ystäväni Mika oli jo saanut paikan kauppaoppilaitoksesta, ja olin innoissani samaan kouluun pääsemisestä. Soitin taas kanslian sihteerille, joka kertoi lähettäneensä valintapaperin edellisenä päivänä. Niin aloitimme Mikan kanssa samalla luokalla.

Myöhemmin täysi-ikäistyttyä aloimme pyörimään Mikan kanssa eri porukoissa. Mikan porukoissa käytettiin paljon päiheteitä, ja lopulta hänen elämänsä päättyi oman käden kautta vain 18-vuotiaana. Olen aina sanonut, että omaa lähtöään suunnitte-

levan tulisi yrittää katsoa viiden vuoden päähän: mitä ihanaa elämässä saattaakaan odottaa, kun ensin taistelee itsensä sillä hetkellä käsillä olevista ongelmistaan vapaaksi.

Kauppaoppilaitoksessa olin aluksi aivan ATK-nörtti, mutta mennessäni tokalla luokalla työharjoitteluun Sonera-ketjun Päämies-matkapuhelinmyymälään kiinnostukseni siirtyi matkapuhelimiin. Suurin unelmani täysi-ikäisyyden korvilla oli saada ajokortti ja päästä ajamaan autolla. Maaseudulla asuessamme olin ostanut 16-vuotiaana jo oman peltoauton, jolla saimme maaseudun tiet nimismiehen kiharalle, jota jouduimme kavereideni kanssa aina haravalla tasoittamaan. Opin metsä- ja peltoteillä ajaessani hyväksi auton käsittelijäksi, mistä on myöhemmin ollut apua taksinkuljettajan urallani sekä autoillessani lähes kaikissa Euroopan maissa sekä Pohjois-Amerikassa. Hurjimmat paikat aloittelijalle ovat Venäjän ja Espanjan kaltaiset maat, joissa ajaessa ajatellaan vain itseä.

Minulle ei kuitenkaan missään vaiheessa donitsikahvilassa istumisen jälkeen tullut ajatustakaan, että minusta olisi voinut tulla taksinkuljettaja.

Matkapuhelinalalla tapahtui suuri muutos, kun yhtäkkiä operaattoria pystyi vaihtamaan ilman, että täytyi vaihtaa itselleen uutta numeroa. Siirryin armeijan jälkeen kauppakeskusten käytäville myymään eri operaattoreiden puhelinliittymiä, koska siellä pystyi tienaamaan enemmän, jos ei pelännyt kylmiä kontakteja. Jokaiselle asiakkaalle piti mennä erikseen juttelemaan niitä näitä ja siinä sivussa asiakkaan huomaamatta saada hänet vaihtamaan puhelinoperaattoria. Tuolloin olivat tulleet puhepakettiliittymät, ja moni kaipasi edelleen aiemmin tarjouksissa ollutta ilmaista puheaikaa ja kaikenlaisia kylkiäisiä, plussia ja bonuksia. Ei auttanut, vaikka avasi asiakkaan laskun rivi riviltä ja kertoi muutoksen saavan hänelle 50 % edullisemman puhelinlaskun. Ilmaista puheaikaa oli saatava, ja vaikka kerroin liittymässä olevan puheaikaa hurjan

määrän enemmän, laskussa olisi pitänyt olla ”ilmainen puheaika” eriteltynä. Me suomalaiset olemme tällaisia, että haluamme saada kylkiäisiä, vaikka maksaisimmekin niistä välillisesti enemmän.

Kauppakeskusten käytävillä sattui välillä tilanteita, joissa joko asiakkaalla tai minulla menivät hermot. Ollessani täysin puhejudoa osaamaton saatoin sanoa asiakkaalle todella rumastikin sen jälkeen, kun minua oli loukattu. Lopulta erään asiakaspalautteen jälkeen kauppakeskuksen johtaja tuli hakemaan minut huoneeseensa ja käski pakkaamaan omaisuuteni. Olin käytökseni takia tervetullut hänen taloonsa enää asiakkaan roolissa. Työnantajani olisivat halunneet säilyttää parhaan myyjänsä palveluksessaan mutta eivät voineet mitään.

Tilanne oli aivan katastrofi. Asuimme rantakaksiossa vuokralla, meillä oli osamaksulla ostettu muutaman vuoden vanha Audi A6 -farmari ja ensimmäinen lapsi juuri syntynyt. Jäin lopulta työttömänä kotiin kahdeksi vuodeksi, aina toisen lapsemme syntymään asti. Oli tietysti antoisaa olla läsnä lasten kasvaessa ja kehittyessä, mutta taloudellisesti oli tiukkaa.

Työttömyyteni aikana minua pyydettiin taksinkuljettajaksi invataksiin, mutta silloinen puolisoni oli nähnyt omalla asuinpaikallaan pienessä kylässä, kuinka kaikilla taksinkuljettajilla oli huono maine. Hänen näkemyksensä mukaan kaikki taksinkuljettajat olivat juoppoja ja kyytien maksut hoidettiin usein luonnossa. Hän ei halunnut minun viettävän sellaista elämää.

Työttömyysaikana rahat olivat aina vähissä, ja yritin keksiä kaikenlaisia liiketoimia, jotta saisimme rahaa ruokaan ja automme osamaksueriin. Myin jopa Tupperware-astioita menestyksekkäästi sekä pesin ihmisten ikkunoita. Miespuolinen Tupperware-myyjä oli erikoisuus, joka sai kutsut täyttymään uteliaista asiakkaista. Nämä olivat ensimmäisiä yrityselämän harjoitteitani.

Taksikurssille

Vuonna 2006 kyllästyin kädestä suuhun -elämään. Taksiala tuli yllättäen vastaan, kun eräs tuttavani tuli hakemaan minua autolla. Hän olikin tietämättäni alkanut ajamaan taksia, ja istuin nyt hänen työautossaan. Tuttavani kertoi taksialalla olevista avoimista työpaikoista. Innostuin taksialasta enkä enää välittänyt puolisoni vastustelusta. Hän oli itsekin jo sitä mieltä, että olisi hyvä, jos olisi edes jokin työpaikka. Liiton päivätkin alkoivat olla jo lopussa, eikä ikkunoiden pesu ja Tupperware-tuotteiden myynti enää innostanut.

Soitin paikalliseen taksikeskukseen, josta sanottiin, ettei kurseja ole vielä, mutta puolen vuoden päästä voisi ehkä ollakin. Puolen vuoden päästä taksikurssi sitten alkoi ja maksoi 400 euroa. Olin säästänyt osan rahoista, ja tuttavaperheeni halusi maksaa kurssistani pienen osuuden. Taksikurssi kesti noin kuukauden, jonka jälkeen oli taksinkuljettajan koe, jossa piti osoittaa taitavansa taksilaitteiden käyttö sekä todistaa paikallistuntemus katukokeessa. Katukokeessa piti osata tietty määrä katuja, sairaaloita, kouluja ja muita julkisia rakennuksia ja kertoa niiden sijainti esimerkiksi tarkentamalla, mitä viereisiä katuja tai muita paikkoja kysyttävän kohteen vieressä oli tai kertoa reitti kohteeseen jostain läheltä. Koe oli lopulta aika helppo, ja pääsin siitä läpi hyvin arvosanoin.

Vaikka navigaattorit olivat tuolloin juuri tulleet markkinoille, täytyi kuljettajalla olla paikallistuntemus kunnossa, jotta kuljettajalla ei mennyt sormi suuhun asiakkaan ilmoittaessa määränpänsä. Perustietämys piti tulla kuin apteekin hyllyltä, sillä asiakas ei luota kuljettajaan, joka ei tunne reittejä keskeisille paikoille.

Nyt oikein naurattaa, kuinka tuon ikäisenä on jännittänyt kaikki uusi todella paljon. Minulla oli unelma päästä ajamaan kaiken

merkkisiä uusia autoja, ja se unelma kyllä toteutuikin työskennellessäni useiden eri taksiryitysten palveluksessa.

Myöhemmin harmitti, kun en ollut aiemmin hakeutunut ajamaan taksia, koska olin kuitenkin heti ajokortin saatuani ajanut pari vuotta toririnkiä ihan vain ajamisen ilosta. Taksinkuljettajana-kin sai ajaa koko ajan, mutta ajamisen ilon lisäksi siitä sai rahaa.

Työnhaku

En tiennyt, mikä olisi oikea kanava työllistyä taksiryitykseen, enkä saanut taksikurssilta mitään listaa työnantajista, jotka etsivät työntekijöitä. Toisin kuin nykyään, vapaista taksinkuljettajan työpaikoista ei tuolloin ilmoitettu internetin rekrytointi-ilmoituksissa, vaan taksiala oli erittäin pienen piirin hallinnassa ja työpaikat jaettiin ainoastaan puskaradion kautta. Internetin noususta huolimatta se ei ollut vielä tuolloin pääkanava työpaikkojen haussa. Tämä päti erityisesti taksialaan. Työpaikkoja ei mainostettu julkisesti. Pikemminkin niistä tiedotettiin taksitolpilla tai huoltoaseman kahvipöydissä. Siinä missä nykypäivän työnhakuun liittyvät hakukoneet, LinkedIn-profiilit ja nettisivustot, tuolloin avainsana oli ”verkostoituminen”, ja se tarkoitti suoraa yhteydenottoa ja kasvotusten tapaamista.

Olin aina kuvitellut taksialan olevan ihan kuin muutkin alat. Olin väärässä. Taksiala oli kuin omalaatuinen kulttuuri, jossa vallitsivat omat säännöt ja menneistä ajoista muistuttavat tavat. Vanhat koulukunnat määrittivät pelin henkeä, ja monet kuljettajat näyttivät olevan samasta puusta veistettyjä kuin ne murahtelevat rautakauppiat, joista olin kuullut tarinoita.

Kuljettajien keskuudessa vallitsi samanlainen solidaarisuus kuin vanhoissa ammattikunnissa. Kuten vanhat kauppiat, jotka tiesivät jokaisen tuotteen sijainnin myymälässään, nämä tak-

sinkuljettajat tunsivat jokaisen kadun, sokkelon ja lyhyen reitin kaupungissa kuin omat taskunsa. He olivat maanläheisiä, karuja, mutta samalla ylpeitä ammatistaan. Keskinäisiä kirjoittamattomia sääntöjä kutsuttiin herrasmiessäännöiksi.

Näin heidän silmissään tuon saman palon, joka minullakin oli. Heidän tarinansa, jotka kertoivat vuosikymmenten kokemuksista, vaikeista asiakkaista, pitkistä öistä ja odottamattomista käänteistä, inspiroivat minua. Jokainen heistä oli kuin elävä historiankirja, joka avasi minulle ovia menneeseen. Heidän kertomuksensa olivat eläviä muistutuksia siitä, kuinka paljon maailma oli muuttunut, mutta samalla kuinka jotkut asiat pysyivät samoina vuodesta toiseen.

Olin halunnut jo heti alussa olla osa porukkaa ja löytää oman porukan, mutta uutena alan ulkopuolelta tulevana se oli hankalaa. Vasta kun oli omien tarinoidensa myötä ansainnut omat kannuksensa, muut kuljettajat alkoivat tervehtimään.

Minulla oli jo kiire päästä taksin rattiin, joten menin kaupungin vilkkaimmaksi tietämälleni taksitolpalle ja koputin jokaisen taksin ikkunaa, esittelin itseni ja kysyin avoimia työpaikkoja. Tietysti nuorta miestä jännitti koputuksen jälkeinen vastaanotto, koska oletin kuljettajien luulevan minun kyselevän kyytiä. Tiesin, että tämä ei ollut tavanomainen tapa hakea töitä, mutta olin valmis ottamaan riskin, jossa joku vihainen ikkunan avaaja olisi sanonut minulle jotain rumaa. Jokaisen ikkunan takana istui erilaiset kasvot ja erilainen elämäntarina.

Jotkut katsoivat minua hämmentyneenä, toiset taas jopa hie-man ärsyyntyneinä, mutta jatkoin sinnikkäästi. Odottelin aina uusia taksiautoja tolpaalle ja kyselin vapaista työpaikoista.

Viimein noin kahdenkymmenen koputuksen jälkeen sain vinkin huoltoaseman kahvipöydässä kuullusta tiedosta, jonka mukaan eräässä taksiyrityksessä saattaisi olla avoin työpaikka. Sain myös yrityksen omistajan puhelinnumeron. Soitin tähän numeroon heti ja sain kutsun haastatteluun.

Jo haastattelussa minulle selvisi, että saisin tämän työpaikan, joka oli yllätyksekseni vakituinen. Tuohon aikaan aloitteleva taksinkuljettaja joutui yleensä aluksi tuuraamaan useita muita kuljettajia tai taksiryttäjiä. Työsopimuksen kirjoittamispäivää kysellessäni sain kuulla, ettei taksialalla kukaan koskaan kirjoita työsopimuksia, vaan kaikki asiat sovitaan suullisesti.

Ensimmäinen työvuoroni

Ajoin ensimmäisen vuoroni sunnuntai-iltapäivänä. Sunnuntait ovat tunnetusti taksinkuljettajille rauhallisempia, joten minulle kerrottiin sunnuntain olevan täydellinen päivä aloittaa harjoittelu. Oli myös ensimmäinen kerta, kun pääsin ihan uuden E-sarjan Mercedes-Benzin rattiin. Olin jo aiemmin ajanut lähes kaikkia automerkkejä ollessani 17-vuotiaana autokaupassa kesätöissä vaihtoautojen puunaajana.

Lähdin kurvailemaan innoissani taksitallilta lähimmälle tol-palle. Kyytitarjous piippasi melkein heti tol-palle kirjautuessani ja johdatti minut läheiselle ostoskeskukselle. En ollut vuosiin ajanut automaattivaihteista autoa enkä enää muistanut, että sitä pitäisi ajaa yhdellä jalalla, kun manuaalivaihteista autoa ajetaan aina kahdella jalalla. Ensimmäistä asiakasta hakiessani pihaan tulo oli näyttävä, kun painoin vasemmalla jalalla jarrua ja auto pysähtyi kuin seinään. Asiakas repesi täysin, koska hän luuli minun pelleilevän. Kerroin häpeissäni olevani ensimmäistä päivää töissä.

Uuskalsin heti ensimmäisen vuoroni alussa mennä samalle tol-palle, josta olin työpaikkavinkinkin saanut. Lähestyin erästä vanhempaa kuljettajaa, joka seisoi autonsa vieressä ja poltti tupak-kaa. Hänellä oli harmaat hiukset, syvät uurteet kasvoillaan ja katse, joka kertoi kokemuksesta. Menin varovasti tervehtimään häntä mutta ensin en saanut minkäänlaista kontaktia.

Hetken päästä kuljettaja murahti: ”Tiedän. Olet se uusi tyyppi.”

Porukkaa kertyi tolपालle, ja minua arvioitiin päästä varpaisiin. He olivat huoltoaseman pöydässä kuulleet jonkun uuden olleen jotenkin outo etsiessään työpaikkaa, ja nyt he kohtasivat tuon oudon tyypin kasvotusten.

Taksialalla selvästikin sanottiin asiat suoraan, eikä tuntemuksia peitelty. Sain heti puhuttelun, jossa minulle kerrottiin, ettei taksiauto ole mikään lentokone. Minun haluttiin palvelevan asiakkaita sillä arvokkuudella, jolla hekin olivat vuosikymmenet palvelleet. He eivät halunneet, että joku nuori tyyppi tulee romuttamaan heidän vuosia rakentamansa maineen ja brändin.

Muutaman ensimmäisen vuoden aikana jouduin muutaman kerran vanhempien kollegojeni puhuttelun kohteeksi, kun vauhti kiihtyi yövuoroissa ei-sallittuihin lukemiin. Tuohon aikaan ajateltiin yleisesti, että sai ajaa noin 10 km/h yli nopeusrajoituksen, ja viranomaiset jakoivat muistutuksia vasta, kun ajettiin tästä yli. Kun nopeus nousi yli maagisen kympin, vauhdin hurma otti vallan liikennevalottomilla ja hiljaisilla teillä.

Valituksia ei kuulunut koskaan asiakkailta, koska asiakas kyydissä kaasujalka oli kevyempi ja vasta paluumatkalla taksitolpalle nopeus nousi korkeammaksi. Nyt melkein parikymmentä vuotta myöhemmin olisin itsekin puhuttelijoiden joukossa, mutta parikymppisenä sitä luulee olevansa kuolematon, jolle ei voi sattua mitään.

Jonkin aikaa ajettuani alkoivat löytymään sujuvimmat reitit, joita pitkin kyyti kulki luistavimmin. Opin pikkuhiljaa, mitkä liikennevalot toimivat keskenään vihreässä aallossa ja millä reiteillä liikennevaloissa oli aina punainen aalto. Kun oikeanlaisen vihreän aallon löysi, pystyi koko kaupungin menemään läpi lähes pysähtymättä. Parhaat vihreät aallot oli rakennettu linja-autojen reittejä ajatellen, jottei linja-autojen tarvitsisi seistä punaisissa valoissa. Muistan monien asiakkaiden haukkuneen kaupungin liikenne-

valojärjestelmiä, mutta kun avasin heille logiikkaa tarkemmin, he yllättyivät itsekkin niiden toiminnan suunnitelmallisuudesta. Jos mahdollista, oli myös vältettävä reittejä, joissa käännytään useista risteyksistä, koska näin vihreä aalto usein katkesi, ellei kyseessä ollut linja-auton käyttämä reitti. Paikallistuntemus oli tätäkin eikä vain osoitteiden osaamista.

Ensimmäinen työpaikkani oli vähän paremman luokan taksiyrittäjä, jonka autoilla ajettiin usein lentokentälle yritysasiakkaita. Firman omistajan vaimo oli tunnettu suorasukaisuudestaan, joten aina virheen tehdessäni sain välittömän palautteen. Taksitallissamme säilytettiin myös toisen yrityksen autoa, ja työskentelimme sen kanssa yhdessä. Vaikka muitakin työmahdollisuuksia olisi ollut saatavilla heti alusta alkaen, muut tarjolla olevista paikoista olivat osa-aikaisia.

Tajusin nopeasti valtavan vastuun, joka minulle annettiin, kun sain avaimet käteen ja astuin ”pakasta vedetyn” auton ohjaamoon. Se ei ollut vain kulkuneuvo; se oli omistajalleen arvokas investointi ja usein heidän ylpeytensä aihe. Auton sisältä leijui uuden auton tuoksu, ja tunsin selvästi, kuinka omistaja odotti, että palauttaisın auton aina yhtä kiiltävänä ja virheettömänä kuin se oli ollut ottaessani sen haltuuni. Yritys tunnettiin siitä, että sen autot olivat jokaista asiakasta hakiessaan kuin autopesusta tulleita ja juuri siivottuja. Ne pestiin ja hinkattiin jokaisen työvuoron jälkeen viimeistä piilossakin olevaa roskaa myöten. Ensimmäisessä työpaikassani opin kaiken auton siistinä pitämisestä.

Taksi-alan yllättävin piirre oli se, ettei uusille kuljettajille annettu laajaa perehdytystä. Saatuaan kurssin päätökseen omistaja ojensi avaimet, antoi lyhyet ohjeet polttoainekortista ja autonpesuperinteistä ja toivotti onnea matkaan.

Se ei ollut aina helppoa. Opin nopeasti, että monet yrittäjät eivät olleet jatkuvasti tavoitettavissa, jos sattui pieniä tai suuria kommelluksia. Kun kerran rengas puhkesi kesken vuoron, jouduin

turvautumaan omaan nokkeluuteeni ja selvittämään tilanteen yksin.

Tein parhaani välttääkseni samat virheet omassa yrityksessäni. Pidin aina puhelimeni päällä, kun työntekijäni olivat työvuorossa, koska tiesin, kuinka arvokasta on olla tukena silloin, kun sitä eniten tarvitsee.

Myös asiakkaiden kanssa oli opittava tulemaan toimeen. Työ ihmisten äärellä kasvatti minusta, joka nuorempana ärhentelin ja saatoin sivaltaa asiakkaita sanallisella miekalla, sosiaalisen ja mukavan, kaikenlaisten persoonien kanssa toimeentulevan ihmisen.

Joka kaupassa luullaan henkilökunnaksi

Kun olin päässyt taksikurssista läpi, oli ensimmäisenä hankintana työvaatteet. Taksialalla pukeutuminen oli pitkään tarkkaan säädeltyä, ja kuljettajan siisti ulkoasu oli olennainen osa ammattiylpeyttä. Taksikursseilla korostettiin, että jos et huoltoasemalla saa kahvista taksinkuljettajan alennusta pyytämättä, on pukeutumisessasi jotain pielessä. Lausahdus kiteytti hyvin, miten tärkeää oli erotautua siistillä ja ammattimaisella ulkoasulla.

Asiakas muodostaa mielikuvan palvelun laadusta jo ennen kuin kyyti on alkanut, ja se mielikuva voi riippua täysin siitä, miltä kuljettaja näyttää. Meidän taksiyhtiössämme pukeutumisen laiminlyönti ei ollut mikään leikin asia. Vääränlaisesta pukeutumisesta saattoi tulla ”datakieltoa” siksi aikaa, että kuljettaja kävi vaihtamassa asianmukaiset vaatteet päälle. Datakielto tarkoitti sitä, että joutui mustalle listalle eivätkä kyytitilaukset tulleet auton mittarille.

Pukukoodi oli selkeä: tummansiniset suorat housut, sininen kauluspaita ja tummansininen takki. Miehillä suositeltiin kravattia

ja naisilla oli vaihtoehtona housujen sijasta tummansininen hame. Takki saattoi olla myös musta nahkatakki, ja siinä sai olla taksiin tai yritykseen liittyvä logo tai teksti.

Kun olin juuri ja juuri saanut taksikurssin maksetuksi, oli taksinkuljettajan vaatteisiin sijoitettava vielä yli puolet taksikurssiin sijoitetun rahan määrästä, eikä se sisältänyt kenkien hintaa. Ostin vaaleansinisen kauluspaidan, tummansinisen kravatin, suorat housut ja tyylikkään vyön. Rahattomana kädestä suuhun -eläjänä huomasin sääntöjen sallivan sandaalien käytön, joten käytin samoja sandaaleja vielä talven ensilumien sataessa maahan, koska pankkitilini ei antanut myöten uusien työkenkien ostamiselle. Tuohon aikaan työnantajat eivät ostaneet työntekijöilleen vaatteita, vaan kaikki oli rahoitettava itse.

Kun vihdoinkin sain talven tultua ostettua laadukkaat työkenkät, tunsin, kuinka puku teki miehen. Olin aiemmin pitänyt jonkin verran pukuja päällä, ja minusta puvun housut tuntuivat epämu-kavilta jalassa. Työvaatteiksi suunnitellut laadukkaat kulmahousut olivat täysin toista luokkaa. Ne päällä olisi voinut vaikka lenkkeillä, niin mukavat ne olivat.

Nuorena taksinkuljettajan komeaan uniformuun pukeutu-vana sai myös huomiota muilta ihmisiltä. Se nosti itsetuntoakin. Asulla oli myös hauskoja sivuvaikutuksia. Mennessäni ostoksille työvuoron jälkeen luulivat asiakkaat minua myyjäksi ja kyselivät, missä mikäkin tuote on, tai suosituksia. Palvelualttiina kerroin aina ensin parhaani mukaan, mikäli minulla oli tietoa asiasta, ja lopuksi kerroin, etten työskentele täällä vaan olen taksinkuljettaja. Joskus jopa jossain pikkukaupassa asiakas, jota olin juuri auttanut, kertoi olevansa menossa kassalle ja tarvitsevänsä taksikyytiä. Näin sain auttamisesta heti pienen bonuksen.

VIIHDYTTÄVÄ NÄKÖKULMA ALAAN, JONKA ARKEA HARVA TODELLA TUNTEE – MATKA IHMISYYTEEN, TAKAPENKIN TARINOIDEN KAUTTA.

Taksialan värikkäät käänteet heräävät eloon kirjassa, joka yhdistää huumorin, aidot kokemukset ja yhteiskunnalliset ilmiöt ainutlaatuisella tavalla. Kirja on kokoelma tositarinoita, jotka vievät lukijan kuljettajan penkiltä aina takapenkille saakka – kohtauksiin, joissa nauru, oivallukset ja traagisetkin hetket nivoutuvat yhteen.

Tarinoissa kohtaavat elämän absurdius ja sydämellisyys: tuhkauurna takapenkillä, kadonneet vihkisormukset, erikoiset löytötavarat ja ihmiskohtalot, jotka koskettavat yllättävällä tavalla. Samalla kirjassa tarkastellaan taksialan historiallisia muutoksia, yrittäjän arkea ja alan käänteitä taksialan vapautumisen jälkeen.



Weltsu Meriko on toiminut taksinkuljettajana ja taksiyrittäjänä vuosina 2006–2022. *Taksinkuljettaja* on hänen esikoiskirjansa.



9 789520 476700

www.tammi.fi

99.1

ISBN 978-952-04-7670-0