

LAMPPU LAAMANEN

TONNEJA  
TAKANA

The title 'TONNEJA TAKANA' is rendered in a large, bold, sans-serif font. The letters are filled with a landscape photograph showing a paved road with a yellow center line curving through rolling green hills under a bright, hazy sky at sunset or sunrise. The sun is low on the horizon, creating a strong glow.

REKKAKUSKIEN PARHAAT JUTUT

LAMPPI LAAMANEN

**TONNEJA  
TAKANA**

REKKAKUSKIEN PARHAAT JUTUT

JOHNNY KNIGA • HELSINKI

Tätä kirjaa ovat tukeneet Suomen tietokirjailijat ry ja Taiteen edistämiskeskus Taike sekä WSOY:n kirjallisuussäätiö Edinburghin residenssillään.

Copyright © Lamppu Laamanen ja Johnny Kniga 2023

Kuvaliitteen kuvat: Hannu Heinonen

Kirjassa on siteerattu Juha Tapanisen Esa Niemisen sävellykseen tekemää sanoitusta *Rekkamies* sivuilla 5, 9, 41, 43 ja 196.

Muut tekijät on mainittu tekstissä aina sitaatin yhteydessä.

Graafinen suunnittelu: Maria Mitrunen

Johnny Kniga

An imprint of Werner Söderström Ltd

ISBN: 978-951-0-48934-5

Painettu EU:ssa.



# LÄHTÖ

*”Mä oon rekkamies, keikalla alas,  
tonneja takana, rautaa alla.”*

”Kun ajoin äsken tänne satamaan, niin ajattelin että ei hitto, pitäisi kuitenkin olla pojan kanssa kotona”, Ismo miettii. ”Olisihan niitä helpompiakin tapoja elää mutta kun kohta ajan laivaan ja muistan ja tiedän Espanjan auringon odottavan niin... jess, si, bueno!”

Ismo kävi tunti sitten hakemassa lastiin liittyvät asiakirjat ja kulkuluvat Gatehouseessa toimivasta palvelupisteestä, joten kaiken pitäisi olla kunnossa. Niillä pääsee laivaan, laivalla hyttiin ja ruokailemaan: paketti sisältää kaksi illallista seisovasta pöydästä ja meripäivän aamiaisen ja halutessa myös brunssin.

Vartiokopin mies katsoo rekan paperit, toivottaa hyvää matkaa ja nostaa puomin. Ismo ajaa rekkansa tuttuun paikkaan ja jää odottamaan laivaan pääsyä.

”Kerran mun papereihin oli saatu yhden merkin virhe rekisterinumeroon. Ei auttanut kuin kääntyä ympäri ja mennä hakemaan uudet paprut mutta eiköhän tuo ole täysin ymmärrettävää. Kunhan laivaan ehtii...”

Laiturissa odottaa M/S Finnmaid, ei mikään Wonder of the Seas, asiansa hoitava rahtilaiva kylläkin, jolla noin kolmenkymmenen tunnin matka Itämeren yli Saksan Travemüнден sujuu yllättävän mukavasti ilman pallomertakin.

Lähtö lähenee kuten se aina täälläkin tekee, muttei se min-käänlaista matkakuumetta aiheuta. Tässä tilanteessa on tullut oltua useamman kerran. Kaikki menee nyt vanhan kaavan mukaan, mutta Travemündesta eteenpäin ei mitään varmaa – vanhaa tai uutta – kaavaa sitten olekaan.

Ismo ajaa kohta rekkansa, 16,7-metrisen Volvo FH 460 -vetopöytäauton kärkeineen M/S Finnmaidin sisuksiin. Kuormana on 23 731 kiloa arkitettua kartonkia Espanjan uusille Picassoille ja Cervanteseille. Tai sitten siitä tehdään pahvimu-keja. Rahtarin ei ole pakko tietää kuormansa täydellistä tar-koitusta, riittää kunhan se on laillinen.

Valencian lähellä paperi vaihtuu lähes samaan määrään mandariineja tai klementiinejä, ainakin johonkin oranssiin, joka on uusi paperi.

Sellaista hedelmää kuoriva suomalainen tuskin ajattelee, kuinka se sitrus hänen käteensä päätyi.

Jos kysytään, niin kaupan laarista tuli kassan kautta.

Nyt on kuitenkin aika vielä tarkastaa, että kaikki on kun-nossa. Paperit vielä kerran ja sitten kuljettajan ja apukuskin penkkien välissä lattiatasolla olevan pienen, ulosvedettävän jääkaapin tsekkaus. Ismo aukaisee sen ja näkee kaiken tarvit-tavan: kaksi lihapiirakkaa, makkarapihvejä ja energiajuomaa. Ne hän vetää sisuksiinsa jossakin kohtaa matkaa – kylminä. Apukuskin puolella, tuulilasin yläpuolella olevaa mikroaalto-uunia hän käyttää tuskin koskaan.

Kun kentällä odottavan rekan luo ajaa henkilöauto ja sen kuski vinkkaa, Ismo painaa varovasti kaasua. 40 500 kiloa pai-nava yhdistelmä lähtee hitaasti liikkeelle ja alkaa kivuta ramp-pia, joka johtaa laivan viidennelle kannelle.

Sieltä löytyy erittäin kapealta näyttävä tila, jonka läpi rekka pitää mahduttaa.

Jo näin varhaisessa vaiheessa pitkää matkaa näkyy rahtarin ja tavallisen kuljettajan ero: normi toyotakuski ajattelisi, ettei tuollaiseen rakoon yksinkertaisesti voi niin isolla vehkeellä edes yrittää, mutta sinne se menee peilit melkein laivan sisäseiniä ja toisia rekkoja liipaten.

Kun yhdistelmä on omalla paikallaan, Ismo ottaa laivakassin ja hyppää alas kuin nuori orava. Toisin kuin henkilöautojen ovet, rekkojen ovet jätetään turvallisuussyistä lukitsematta.

”Kun rekan ajaa laivaan niin sitä pyöritellään ja käännetään niin monta kertaa ettei välttämättä olekaan selvää missä päin laivaa se kuljetin tarkalleen on. Ja kun on kiire hyttiin, kaljalle, messiin, suihkuun, saunaan ja syömään niin ei oikein kanna huolta.

Sitten satamassa äijät juoksee ja mutisee: ’Minne vittuun mä sen jätin!’

Siellä on sata rekkaa monessa rivissä toisissaan kiinni... ja oma pitäisi löytää ettei jää tulpaksi. Sellaista nimittäin tapahtuu ja kuski saa kuulla siitä ainakin puoli vuotta että ’katos, katos, sinähän se silloin...’

Niittä ja kuittia tulee saletisti. Kun sen kerran tekee niin toista kertaa ei tee.”

M/S Finnmaid on rakennettu Italian Anconassa vuonna 2006 ja jos sille ajetaan pelkkiä rekkoja ja peräkärryjä, niitä mahtuu 280. Kansilta 7, 8 ja 9 löytyy 205 hyttiä, joissa köllä ja katsoa televisiota – Itämerta harva rahtari jaksaa ainakaan talvella ihaila.

Vuosaaren ja Travemünden väliä sahaa myös toinen samanlainen, Finnmaidin sisaralus M/S Finnlady. Ei ole mitään väliä, kummalla matkan taittaa. Sillä mennään, joka on oikeaan suuntaan menossa.

Hissi vie Ismon yhdeksänteen kerrokseen ja laivakassi lentää hytin punkalle, siis toiselle niistä. Laivalla on yleensäkin rahtareille tilaa ja nytkin Ismolla on käytettävissä kahden hengen ikkunallinen hytti.

Ikkunasta tulee tähän aikaan vuodesta jonkin verran valoa, mutta maisemia ei siis jäädä katselemaan. Ismonkin mielessä kiiluu Espanjan aurinko hänen suunnatessaan perinteensä perään: matka alkaa aina oluella baarin nurkkapöydässä, ikkunan vieressä, kännykkää räpläten.

Mutta mitä helvettiä! Ismon pöydässä on joku saksalainen mies!

---

**Kun olet ekalla  
reissullasi  
istunut baariin tai  
illallispöytään, se on  
sinun paikkasi.**

Ei auta kuin istua viereiseen pöytään ja kun saksalainen lähtee hakemaan kahvia, Ismo pomppaa omalle paikalleen kuin näppärä orava oksalta oksalle. Saksalainen palaa kuppinsa kanssa ja jää istumaan kymmenen

metrin päähän. Ei edes mulkoile. Ei uskalla.

Kirjoittamaton sääntö sanoo, että kun olet ekalla reissullasi istunut baariin tai illallispöytään, se on sinun paikkasi. Sääntöhän tuo sääntö ei tietenkään ole.

Sosiaalisen median statuspäivitys enteilee ikkunasta näkyvän harmauden, lumen ja meren jääpeiton vaihtuvan joksikin aivan muuksi jo muutamassa vuorokaudessa.

”Hola, mie lähen Epsanjassa piipahtamaan, ensin kuitenkin tuo aina niin ihana Itämeren risteily!”

Kuusikymppisen jäntevän nuoren miehen pitkät vaaleat rastat keinuvat, kun hän alkaa puhua. Aivan alkuun hän sanoo aivan kuin selitykseksi, että hänellä on ADHD, sitten hän siirtyykin lapsuuteensa.

*”Jo poikana päätin, mä oon rekkamies,  
vaikka moni saa puuronsa helpommalla.”*

”Mä sanoin viisivuotiaana mutsille että musta tulee rekkaukko. Oltiin kesät Simpeleellä ja kun naapurissa olevan maalaistalon pihalla pärähti Valmet käyntiin niin juoksin sinne. Että pääsiskö ajamaan. Kun heinänteko aika tuli niin ne oikein odotti tuleeko Ismo ja tietysti menin, mä olin aivan liekeissä. Jumalauta kun oli hienoa! Seitsemänvuotiaana ajoin seipäiden välejä ja opettelin peruuttamaan traktorin peräkärriä!”

Ismon perhe asui tuohon aikaan Mikkelin maalaiskunnassa, isä oli Vehmaskylän koulun opettaja. Maaseutua kun seutu oli ja on, teillä liikkui paljon tukki- ja sora-autoja.

”Ja meikäläinen lapa pystyssä! Kuskit kääntyi sitten koulun kentälle ja otti mut kyytiin. Ja minä imin silmillä sitä kaikkea, kaikki vivut ja systeemit tuli tutuiksi. Mä osasin joka vivun alle kymmenvuotiaana ja ne kuskit – ne oli mulle jumalia.”

Eiköhän se ollut määrätty jo tuossa, ainakin yksi Ismon amma-teista, kun kerran jumalatkin saatiin mukaan. Olisiko rekkakuskeilla sama kuin roudareilla, heilläkin voisi olla oma geeninsä, jota ei vain vielä ole löydetty? Niin usein rahtariksi päätyneellä ei ole tuntunut olleen muuta mahdollisuutta kuin hypätä ison auton rattiin ja työntää sukka syyliäriin.

Sukka syyliäriin?

Kyseessä on Ismon rekkakuskiystävän Vesan lanseeraama sanonta, joka korvaa jalka suoraksi -sanonnan. Jalka suoraksihan tarkoittaa samaa kuin vanhakantainen kaasuhajuaan, plattan pä mättä.

Mutta miksi sukka eikä kenkä: Ismo ajaa aina sukkasillaan, jaloissaan paksut villasukat, varsinaiset ajosukat. Hän ei ole



perinteinen puukenkämies, jollaiseksi rahtari niin usein mielletään.

Siis sukka syyläriin ja odottamaan, kunnes nopeusmittari näyttää huimat 88 kilometriä tunnissa!

”Metsätöissä pyöri paljon isoja traktoreita ja mä kävelin niiden metsätraktoreiden perässä kaikki vapaa-ajat, tuntikaupalla koulun jälkeen ja viikonloppuisin. Kaiken kaikkiaan satoja kilometrejä. Kuskit tuli juttelemaan kun tajusivat että oon oikeesti konefriikki ja mä söin sitten niiden eväitä kun tarjosivat.”

On aika käydä tupakalla M/S Finnmaidin peräkannella, joka on jäätävän liukas. Ismo luistelee takakaiteen luo ja katsoo alas. Kansilaivaus sääkannelle on valmis ja avokansi on täynnä vetoautottomia irtoperiä, joita odotetaan Travemündessa. Sieltä niiden matka jatkuu jonnekin, usein suomalaisen kuljettajan perässä. Hurjat CEMT-kuskit ajavat nimittäin kuukausiakin Travemünden ja Espanjan tai Portugalin väliä putkeen.

---

**CEMT** on Euroopan liikenneministereiden konferenssin tarkoittama kuljetuslupa kahdessa eri jäsenvaltiossa olevan kuormaus- ja lastauspaikan välillä. Lupa tarvitaan, kun ajoneuvo kuormataan tai kuorma puretaan kolmannessa valtiossa. Kun suomalainen rekka ottaa kuorman vaikkapa Espanjasta ja jättää sen Saksan Travemündeeseen, siihen tarvitaan CEMT-lupa.

---

”Tästähän lähdetään. Käytännössä aina”, Ismo katsoo Vuosaaren satamaa. ”Ja jos ei tietäisi niin voisi luulla että tuokin

satama on ollut tuossa aina mutta kyllä ennen vanhaan näille reissuille lähtivät lähinnä Sörnäisten Sompasaaresta...”

Vuosaaren satama sijaitsee itäisen Helsingin Niinisaaressa ja sen rakentaminen aloitettiin tammikuussa 2003, avajaiset pidettiin vuonna 2008.

Olipa helppoa.

Oikeasti Helsingin keskustan läheisistä Länsisatamasta ja Sörnäisten satamasta haluttiin eroon jo 1950-luvulla ja sitä silmällä pitäen maalaiskunta sai luovuttaa Vuosaaren Helsingin kaupungille vuonna 1966.

Jos valtamerilaiva kääntyy hitaasti, niin hitaita ovat jotkin muutkin merenkulkuun liittyvät asiat: Vuosaaren satamaa kaavoiteltiin 1980–1990-lukujen vaihteessa ja yleiskaavava-raus tehtiin 1992. Tutkimuksia ja suunnitelmia, kokouksia ja pähkäilyjä, vääntöä ja twistiä, vastustusta ja kannatusta kunnes joulukuussa 2002 eduskunta myönsi rahat – mutta vain sataman liikenneyhteyksiä varten.

Näin se homma etenee ja ensimmäisenä Vuosaaren satamaa käyttäneeseen alukseen – M/S Noraan – lastattiin helmikuussa 2007 ruoripotkurilaitteita, jotka painoivat 200 tonnia kappaleelta.

Eli tuossa se nyt on, Suomen ulkomaankaupan pääsatama, 240 hehtaaria logistiikkaa, varastointia, ahtaamista ja kaikkea sitä, mitä valtavan tavaramäärän sujuvaan liikutteluun tarvitaan.

Ja siellä Sompasaaresta asutaan uusissa kerrostaloasunnoissa.

Kameli on vedetty ja Ismo siirtyy ikkunapöytänsä, ei muistaakseen ikkunan toisella puolella olevan maiseman, vaan unohtaakseen sen ainakin reiluksi viikoksi.

Eviva España!

Palataan kuitenkin vielä hetkeksi viidenkymmenen vuoden takaiselle maaseudulle, jonka hiekkateitä pölysyttävät puu- ja sorakuormureiden lisäksi myös maitoautot. Ja talvella pölyyää lumi. Yksikään noista kuorma-autoista ei yksinkertaisesti voi päästä ohi Ismon huomaamatta.

”Mahtavaa kun suomalainen Jyry-Sisu keräsi maitotonkkia maitolaitureilta! Kuski alkoi ottaa mua kyytiin, kun tarpeeksi kinusin. Mä menin siis Mikkeliin maitoautolla ja jos oli rahaa niin tulin bussilla takaisin mutta monta kertaa kävelin tai lif-tasin sen kahdeksantoista kilsaa. Sisu käytti Fullerin suoraa vaihdelaatikkoa ja sillä oli vaikea ajaa, oli vipuja ja vaikka mitä mut mä osasin ulkoa jokaisen niistä vivusta ja osasin ajaa sillä Jyry-Sisulla – mielessäni. Mä olen syntynyt rekkakuskiksi.”

Ismo on rekkakuski kuten Vesa, Pirkko, Kalle, Matit, Juha, Silvia, Jokke, Tommi, Tom, Janne, ZZ, Proffa, Jari, Janni, Juccis, Jeggu, Seppo, Kaitsu ja jo edesmennyt Kaitsu eli Kaj, Olli, Pasi, Paul, Hannu, Antit, Anders ja tuhannet muut.

Nämä tässä kirjassa etunimillään kulkevat kuljettajat eivät pidä meteliä itsestään, vaikka on oikeasti kumma, kuinka vähän heidän tärkeä työnsä otetaan huomioon. Jos Suomi elää metsästä, se kulkee pyörillä, rekan pyörillä.

Toisaalta, itsestäänselvyyksiähän ei huomata, jos ne eivät jotenkin oudosti häviä jonnekin. Kun jotain ei ole, se nähdään.

Kukaan ei siis ajattele, mitä reittiä se mandariini käteen päätyi. Harvalla moiseen ajatteluun on syytäkään, mutta joskus voisi vaikka huvin vuoksi miettiä mandariinin matkaa ja miksei munakoisonkin, jopa paprikan.

Kuinka ne päätyivätkään juuri minun kotiini sieltä jostain?

Joku ne toi.

Mutta kuka?

*Kuskien kutsumanimet ovat aina olleet  
mielikuvituksellisia: Hamppi, Nöösi, Lankkikenkä ja  
Partasuti, Kultakutri ja Krokotiili-Dundee, Ameriikan  
Hessu, Pappa-Jokke ynnä Porno-Pena sekä Asterix  
ja Ristihuuli. Miljonääri-Laakso, Silkkipaita, Tähti,  
Täyskaato, Mutkatukka, Milliviiksi ja Taivaanvuohi  
sekä Koirankesyttäjä, josta tuli myöhemmin  
Leijonankesyttäjä.*

Edellä mainittiin, että rekkailu on yksi Ismon kokemista amma-  
teista. Menneisyydestä löytyykin ADHD:lle sopiva lista, jos-  
ta tässä muutamia: hän on toiminut kokkina siellä sun tääl-  
lä, esimerkiksi Glasgow'ssa, Lontoossa, Jamaikalla ja si-  
sävesilaivalla ja on ajanut Sielun Veljiä, Smackia ja Flash  
Backslidersia keikoille. Hän on yrittänyt myydä vettä Sau-  
di-Arabiaan ja miltei onnistunut. Hän miltei onnistui myös  
kilpamoottoripyörätallin osakkaana, jonka läpilyönti kaatui  
kuskin kaatumiseen tämän harjoittellessa juuri ennen kisaa.  
Lepakon jalkapallojoukkueen Zulujen ja useamman muun-  
kin puulaakisakin maalivahtina hän pärjäsi myös varsin mal-  
likkaasti. Tuosta johtuen Jukka Virtanen pyysi Ismon Levy-  
raatiin ja esitteli näin: "Hän on kulkenut Lepakkoluolasta  
Jamaikan kautta Simpeleelle yrittäen välillä myydä vettä  
arabeille."

"Ajoin viisi vuotta Suomessa, hyvä duuni, siistiä mutta kui-  
tenkin olin kärsimätön. Olin myös ajanut Euroopassa muu-  
taman keikan 1990-luvulla. Sitten frendi osti oman auton ja  
kyseli mua hommiin, sanoin että ajat on muuttuneet mutta  
jos joku tarttee tuuraajaa niin soita.

Heitin sitten keikan Espanjaan, se meni maaliin vaikka oli-  
kin paskakeikka, omillaan piti mennä. Prepaidissa navigaattori,

oli aika tuskallista pyöriä Paternassa ja etsiä purkupaikkaa mutta kun pääsen keskitalven auringonlämpöön niin varmasti taas tuntuu että tämä on se juttu.

Tästä pitää olla ylpeä mutta ei pidä ylpistyä ja ylpistellä. Kukaan ei ole paras eikä kenenkään tarvitsekaan olla. Tämä on

---

**Mitä ihmiset tekisi  
jouluna jos niillä ei olisi  
yhtään klementiiniä!  
Mitä espanjalaiset  
tekisi jos niillä ei olisi  
paperia? ISMO**

rakkaudesta lajiin -hommaa. Ja mitä ihmiset tekisi jouluna jos niillä ei olisi yhtään klementiiniä! Mitä espanjalaiset tekisi jos niillä ei olisi paperia?"

**Mitä espanjalaiset  
tekisi jos niillä ei olisi  
paperia? ISMO**

Tuoppi on tyhjentynyt ja Ismo siirtyy laivan messiin, jonne hänen ystävänsä Vesakin saapuu. Kaverukset ovat ajaneet usein peräkkäin Espanjaan ja

joskus peräkkäin myös takaisin – johtoauton vaihdella.

Rekkakusien omaan messiin kuuluva sauna on aina lämmin ja automaatista saa kahdella eurolla olutta ja lonkeroa.

Tämä matka Espanjaan ei ala kuitenkaan saunomalla ja olutta messissä ottamalla: Vesa ja Ismo olivat lähteneet jo aamu-yöstä puoli kolmelta Imatralta paperikuormiansa hakemaan. Kummankin määränpää on Paterna Valencian lähellä.

"Ja sitten saunaan!" – näinhän Pähkähullu Suomi -elokuvassa huudahdeltiin jo vuonna 1967.

Saunominen on suomalaiselle kuitenkin niin tavanomaista, että sitä on turha alkaa tässä selostamaan – samanlaista se on merillä kuin maissakin. Vettä kiukaalle ja sitten huuhdellaan – vähän niin kuin tulevatkin paskat.

Puhtaana poikana moni jää messiin höpöttämään, se on se mesta, jossa viimeisimmät kuulumiset ja tiedot vaihdetaan näin alkuun. Lähes jokaisella on jotain sanottavaa, hiljaisena

istuu tuskin kukaan. Samalla odotellaan kello puoli seitsemää, jolloin koko remmi siirtyy illalliselle laivan ravintolaan.

Messikeskustelu käydään kuitenkin aina ensin, se on vilkasta ja – sori – palaamme ainakin vielä tämän kerran Ismon rastoihin, jotka tuntuvat kiinnostavan samanikäistä Seppoa, jonka hiukset ovat varsin normaalit.

Kun Ismo vietti aikoinaan talven Jamaikalla kokkihommissa, niin hän ajatteli rastejen olevan ihan jees. Myöhemmin ne olivatkin pisimmillään vyötärölle asti, mutta yksi kesä sisäve-silaivan keittiössä pätkäisi ne: hygienian takia kun hiukset piti pitää kiinni julmasti kuristavalla kuminauhalla.

”On useita tapoja hankkia rastat”, Ismo selittää konkarikuljettaja Sepolle.

Seppo, joka oli vielä vähän aikaa sitten kahden veljensä kanssa rekkafirman omistaja, ajaa ja hoitaa edelleen muitakin yrityksen asioita, ainakin vielä pari vuotta ennen eläkkeelle jäämistään. Sutinaa kuulemma on edelleen aivan riittävästi, mutta eläkkeelle jäämisen jälkeen saattaa alkaa sormien pyörittely... mitäs nyt?

On kuskeja, jotka eivät pääse tai eivät päästä irti usein vuosikymmeniäkin jatkuneesta rekkaelämästään eläkkeelle jäätyäänkään, vaan jatkavat niin kauan kuin kunto kestää ja monella se kestää yllättävän kauan. Moinen voi kuitenkin johtaa totaaliseen pysähdykseen: jokin aika sitten suomalainen veteraanikuski putosi rekkansa yläportaalta ja loukkaantui niin, että hänet piti lennättää ambulanssilentokoneella Suomeen – ura loppui siihen. Näin voi siis käydä kokeneelle, kymmeniäkin vuosia ajaneelle kuljettajalle.

Jotkut jopa lähtevät ajokengät jalassa.

Ajaako Ismo siksi sukkasillaan?

Jokainen kuljettaja toki tietää, että varovainen pitää olla, mutta jokainen tietää myös sen, ettei onnettomuuksia voi täysin välttää.

Sepon ja hänen kahden veljensä entisessä yhtiössä on kaksikymmentäkolme autoa, mikä olisi melkomainen convoy yhdellä reitillä, mutta sellaista ei voi nähdä. Nämä rekat jakautuvat lähes tasakolmanneksiin Suomen, Ruotsin ja Manner-Euroopan kesken.

Rastahomma pitää kuitenkin saada nyt valmiiksi, joten Ismo jatkaa vielä tämän kerran ja saa jutun loppumaan monen miehen mielestä tärkeään päätelmään...

”Jamaikalaisilla on karkeammat hiukset kuin meillä Pohjolan pojilla. Ne menevät helposti takkuun kun niitä pyörittelee, toisin kuin meidän silkkihiukset. Sitten kun on tarpeeksi pyöritellyt niin siitä se jatkuu ihan itsestään, mitä nyt mehiläisvahaa voi lisäillä. Mun syntyi niin että ex-vaimo pyöritteli tuppoja puolisen vuotta. Jos tällaisesta haluaa päästä eroon niin rastat pitää leikata mutta eihän se kannattaisi: mulle on sanottu että jos rastat lähtee niin en enää saa.”

Samaan aikaan viereisessä pöydässä istuva vauhdikas hollantilainen on tutustumassa Vesaan, mutta suomalaiselle niin helpon nimen lausuminen ei mene aivan putkeen: ”Vessa? Vessa?”

Vesa voisi näyttää sormellaan saunan suuntaan – siellä suunnalla se on – mutta tuollainen voisi sekoittaa hollantilaisen ajatusmaailmaa entisestään.

Ystävällismielinen, erittäin veljellinen vittuilu näyttää kuitenkin kuuluvan asiaan. Pitää vain tietää, kenen kanssa moista voi harjoittaa. Nenän punoittuminen on kuitenkin varsin harvinaista.

”Tuo nyt on tollanen kusimato joka kulkee ovistakin sarana-  
puolilta”, Vesa, isokokoinen, parrakas ja pitkähiuksinen HD-  
mies heittää hoikasta ADHD-miehestä.

”Jos on avaimet unohtunut niin kumpi meistä pääsee sisään?”  
Ismo kysyy.

”Mä meen ovesta läpi”, Vesa vastaa.

Seuraavaksi käydäänkin läpi, kuinka rosvot pääsevät uuteen  
Volvoon lattaraudalla ja jonkinlaisella koukulla niin, ettei jäl-  
kiä jää. Samalla pääsevät suihkuttamaan tainnutuskaasua  
koppiin, mutta siitä lisää myöhemmin.

Vesaa ja Ismoa ei voi vielä kutsua konkareiksi, vuodet ei-  
vät riitä – rekkojen hyteissä istuu nimittäin äijiä, jotka ovat  
pyörittäneet rattia vuosikymmenien ajan. Monen mittariin on  
kertynyt miljoonia kilometrejä.

”Vuosaari–Travemünde-laivan messissä mennään AINA  
ensin saunaan ja sitten käydään tuttuja kanssa jutut läpi”,  
konkarikuski Olli sanoo. ”Että mitä  
kuuluu. Ja illallisella jatkuu. Iltaa is-  
tutaan välillä pitkäänkin ja jopa nau-  
reskellaan että kaikilla menee hyvin...  
jos jollakin menee huonommin niin  
lohdutellaan.

Kyllä suomalaiset on pääosin kaik-  
ki kavereita keskenään, jokaista aute-  
taan. Aika mukava ympyrä se on, ei  
siellä riitoja ole. Joillekin nuoremmille pojille pitää toki antaa  
välillä ohjeita. Ja hyvä kun ne nuoret miehet kehtaa vielä ky-  
syä. Kyllä minäkin niitä ohjeita sain kun ekan kerran lähdin  
viemään rautaa Raahesta Osloon. Ei ollut edes karttoja muttei  
kysymällä tieltä eksy.”

---

**Kun ekan kerran  
lähdin viemään rautaa  
Raahesta Osloon  
ei ollut edes karttoja,  
muttei kysymällä  
tieltä eksy. OLLI**



Seuraava konkari on Raaseporin Tenholassa sukutilallaan asuva Karl eli Kalle, joka on erikoistunut avustuskuormien perille saattamiseen.

Kallen ajamaan yli viiteensataan avustuskuormaan liittyy kymmenittäin hengenvaarallisia tilanteita, litroitain kyyneliä ihmiskohtaloiden näkemisestä, mutta tietysti myös iloa.

”Avustusjutun olen saanut äidinmaidon mukana”, yli kahdeksankymppinen Kalle aloittaa. ”Sodan jälkeisessä puutteessa äitini antoi kaiken pois jos joku tarvitsi sitä yhtään enemmän kuin hän itse. Sitten hän oli tyytyväinen eikä hän kertonut koskaan kenellekään että auttoi muita vaikka oli köyhä. Kun puhutaan empatiasta ja altruismista hän oli niiden esikuva.

Äitini ei opettamalla opettanut minua avun antamiseen vaan kasvoin siihen. Meillä oli usein vaikkapa mustalaisia syömissä. Mun äiti ja isä eivät osanneet ruotsinkielisinä yhtään suomea mutta aina tulivat toimeen.”

Kerran Tenholan talolle saapui romaniperhe pienillä hevosrattailla, kuusi lasta ja seitsemäs äidin vatsassa. Oli marraskuu ja perheen äidillä oli yllään vain ohut villapaita. Kallen äiti kysyi, eikö tällä ole minkäänlaista takkia. Nainen vastasi, että ei ole mitään – että he istuvat päällekkäin.

”Äitini oli poiminut marjoja, myynyt ne torilla ja niillä rahoilla ostanut hienon ulsterin”, Kalle kertoo ääni hieman väristen. ”Äitini ojensi ulsterin naiselle joka kieltäytyi aluksi mutta äitini vaati häntä ottamaan sen eikä edes ajatellut antaa vanhaa joka jäi hänelle itselleen.

Kotona söimme perunaa ja kalaa ja välillä veimme kalasaliin bussilla torille myytäväksi. Niillä rahoilla ostimme muuta ruokaa viikoksi kerrallaan.

Kerran tullessamme ruokakassien kanssa kävimme läheisellä kartanolla jonka työväellä oli sodan jälkeen pahoja ongelmia,

oli henkisistä traumaista kärsiviä jotka ryyppäsivät ja tappelivat paljon. Siellä oli yksi perhe jolla oli seitsemän pientä lasta ja äiti raskaana. Menimme sisään ja äitini kysyi miten siellä menee. 'Than hyvin meillä menee...', vastaus kuului. Kun äitini kysyi miten he OIKEASTI voivat, perheen äiti alkoi itkeä ja näytti tyhjän ruokakaapin.

Äitini jätti kaikki ruokakassit heille ja meillä oli paljon helpompi kävellä kolmen kilometrin matka kotiin."

Konkarikuskit ovat kovia ammattilaisia, jotka eivät meinaa suostua eläkkeelle ja hyvä niin. Ossi on seitsemänkymmentä, mutta vauhti ei tunnu hiljenevän. Alun trukki on vain kasvanut isommaksi ja isommaksi.

"Mä päädyin rekkakuskiksi Koffilta Hietalahdesta jossa olin trukki-kuski. Siellä oli Vainion autoja ja kun 1971 sain hommattua ammattikortin eli nykyisen yhdistelmäkortin ja sain luvan ajaa rekkaa niin ajamaanhan minä läksin. Sillä tiellä olen vieläkin.

Silloin Merihaan paikalla oli Wärtsilän ulkovarasto jossa siirrehtiin paperikoneen osia kentältä halliin ja Järvenpään tehtaalle. Paperikoneen teloja sinne, sellaista tuntiajoa lähiseudulla.

Seuraavaksi ajoin elementtejä kun Hakunilaa, Perkkaa ja Kivenlahtea rakennettiin. Nythän ne on jo vanhoja asuin-alueita. Välillä tuli ajettua kalja- ja limurekkaa pitemmällekin ympäri Suomea kunnes 1978 aloin ajaa YIT:n ajoja Saudi-Arabiassa, siis ihan maan sisäistä liikennettä. YIT:llä oli Lähi-idässä valtavat määrät työmaita.

Laskeskelin ihan sillä lailla että 3,5 miljoonaa kilometriä on tullut mittariin mutta olenhan minä pelannutkin näiden

---

**Konkarikuskit ovat kovia ammattilaisia, jotka eivät meinaa suostua eläkkeelle ja hyvä niin.**

autojen kanssa jo yli 50 vuotta. Siinä on kalustokin muuttunut toisen näköiseksi.”

Kun on ajanut kauan ja on aina ottanut muut huomioon, niin voi käydä kuin vuonna 1940 syntyneelle konkarikuski Jokelle. Finnladyn naiskapteeni tulee hakemaan hänet hytistä kahville ja kertoo siinä sivussa hänelle myönnetyistä Asiallinen kuljettaja -lausunnosta.

Taitaa olla, että konkarit pitävät Suomen pyörillään.

”Kotona Pohjanmaan Kannuksessa velipojalla oli jo lavettivehkeet kun sain ajokortin vuonna 1958. Pääsin 1962 ajamaan yhtä Vähälän yhdeksästä lyhytperävaunullisesta autosta linjalla Helsinki–Rovaniemi. Ajettiin lähinnä Poutun katto-riipputeuraita Helsinkiin. Noihin aikoihin piti lähteä moneen mukaan, ajoin myös linja- ja säiliöautoa. Silloin linja-autot oli aina täynnä väkeä, asiat on noista ajoista muuttuneet huomattavasti.”

Matti P. ei ole hänkään mikään nöösipoika. Hän jäi eläkkeelle 63-vuotiaana vuonna 2008, mutta ei, eläkkeestä huolimatta hänkään ei ole vielä eläkkeellä.

”Kyllä mä olin automies ihan lapsesta lähtien, kaikki oli ihan selvää: autohommiin pitää päästä”, Matti P. sanoo äänellä, johon on pakko uskoa. ”Mää aloitin vuonna 1965 omalla autolla, sorahommissa.”

Neuvostoliitto tuli ulkomaista alkuun tutuksi, sen jälkeen Matti P. alkoi rahdata rakennustarvikkeita Irakiin ja Saudi-Arabiaan.

Oliko hauskaa?

Ei aina, mutta kyllä muutama erikoiskuorma nostattaa vieläkin hymyn Matin huulille.

”Olen vienyt Suomesta kaksi sellaista kuormaa Saudi-Arabiaan ettei moni usko. Hiekkaa! Täysi kuorma hiekkaa Rudukselta Saudi-Arabiaan ja jopa kahdesti.

Mehän mentiin aina TIR-Carnet’lla jossa on siis lommi eli sinetti jota ei saa avata. Jugoslavian tulli ei uskonut että mulla on hiekkaa Suomesta Saudeihin ja avasivat vaikka minä huusin ja mekastin.

Sitten ne nauroivat ja sanoivat että olen hullu!

Totuushan on ettei Saudeista löydy sopivaa hiekkaa esimerkiksi tiettyihin suodattimiin.”

Kalle kertoo vielä, kuinka kaikki aivan alkujen aluksi hänen kohdallaan alkoi. Selväksi tulee, että tämäkin mies on tehnyt töitä koko ikänsä, eikä halua lopettamiselle ole.

”Mun työura alkoi 13-vuotiaana metsätöissä. Puusta tehty pokasaha oli alussa mutta kun sain ekan tilin niin ostin aivan raudasta tehdyn pokan, se oli kuin nykyään saisi käsisahan tilalle moottorisahan. Kaksi mottia piti päivässä tehdä.

Vuonna 1965 aloin yrittäjäksi ja ostin vanhan maalaistraktorin, jolla ajoin metsässä monta vuotta. Ensimmäinen kuorma-auto tuli 1969 ja ajoin sillä maansiirtoa yötäpäivää, myöhemmin minulla oli iso Sisu-lavettiauto jolla kuljetin kaivinkoneita jopa Lapista.

Ensimmäinen avustuskuormanani oli Gdanskin kirkkoon Puolaan 1983. Yhteyshenkilöni siellä oli Henryk Jankowski joka oli paavin oikea käsi.”

Avustuskuorman päämäärä oli Brigida-kirkko. Lastina oli vaatteita ja hygieniatarvikkeita katulapsille, mutta kun

---

**Olen vienyt Suomesta kaksi sellaista kuormaa Saudi-Arabiaan ettei moni usko. Hiekkaa!** MATTI P.

Puolan hallituksen mukaan maassa ei ollut katulapsia niin ei tarvittu avustustakaan. Kaiken lisäksi Jankowski oli määritellyt valtakunnan viholliseksi katolilaisuutensa ja Solidaarisuusammattiyhdistysliikkeen vuoksi. Hänet oli yritetty murhata monta kertaa.

Henryk Jankowskin ystävä paavi Johannes Paavali II oli tuossa entiseen kotimaahansa ja tilanne oli jännittynyt: toisella puolella olivat katolilaiset ja toisella kommunisti Wojciech Jaruzelskin väki.

---

**Virkamies käski ampumaan "tuon hullun suomalaisen". Nuori sotilaspoika poisti varmistimen konepistoolista ja painoi piipun Kallen rintaan.**

Ja tuohon ragoon vaaralliseksi katolilaiseksi lasketun Kallen piti kielletty avustuskuorma ujuttaa.

Tullissa meni tunteja ja Kallea autamaan tullut Isä Jankowski vietiin poliisiautolla pois. Kallellekin alettiin raivota ja hänen käskettiin palata satamaan ja ajaa Suomen-laivaan. Kun

Kalle ei tuohon suostunut, eräs virkamies huusi lähimmälle sotilaille ja käski ampumaan "tuon hullun suomalaisen".

Nuori sotilaspoika oli kauhusta ja kaikesta muustakin punainen, poisti varmistimen konepistoolista ja painoi sen piipun Kallen rintaan.

Kallelle ei jäänyt muuta vaihtoehtoa kuin lähteä peruuttamaan, hän peruutti koko puolen kilometrin matkan satamaan, jossa odotti Helsinkiin lähtävä Pomerania.

Passiin isketty ei-toivottu henkilö -leima aiheutti sen, että Puolan katulapsille tarkoitettu avustuskuorma päättyi hieman myöhemmin Romaniaan.

# Rekkakuskit

ovat ruostumatonta terästä  
– ja niin ovat jututkin.

Rekkakuskin työ vaatii liikkuvaa luonnetta, pitkää pinnaa ja kykyä toimia yksin. Kuskit ovatkin persoonia, joita ei toimistopöytien takana näe.

Viisikymppinen Pirkko on kovempi kuin moni äijä, hän suihkuttaa kylmällä vedellä saunavuoron vieneet miehet pihalle.

Tommi vei Saddam Husseinille saunan ja opetti miehen saunomaan. Matti kuskasi Suomesta hiekkaa Saudi-Arabiaan.

Muun muassa nämä tyypit sanovat työnsä olevan hienointa, mitä tietävät.

Rekka on isokokoinen ja hyvätapainen  
– kuin mekaanisen maailman irlanninsusikoira.

Kannattaa hypätä kyytiin!

**LAMPPU LAAMANEN** on tuottelias tietokirjailija, joka on kirjoittanut muun muassa kehitun tietokirjan *Roudarit*, jossa siinäkin liikuttiin paljon tien päällä. *Tonneja takana* -teosta varten Laamanen on paitsi haastatellut kymmeniä rekkakuskeja, myös istunut useita halki Euroopan kulkeneita matkoja rekkojen kyydissä.

	
<a href="http://www.johnnykniga.fi">www.johnnykniga.fi</a>	99.26 978-951-0-48934-5