



Kylmää kyytiä vuodesta 1937

80

Kuljetusliike Järvimäki Oy

Alkusanat

Sain tehtäväkseni kirjoittaa kunnioitettavan 80 vuoden iän saavuttaneen Kuljetusliike Järvimäki Oy:n historiikin. Aikataulu oli kohtalaisen tiukka, sillä alle kuukauden kuluttua toimeksiannosta historiikin päätössanat painautuivat paperille.

Ensimmäisessä tapaamisessa syyskuun alussa olivat paikalla Tapio ja Aulis Järvimäki sekä Ari ja Kari Järvimäki. Ensitapaaminen venyi neljän tunnin mittaiseksi, kun keskustelu ajautui kauas historiaan ja sen mielenkiintoisiin yksityiskohtiin. Oli kiehtovaa kuunnella Tapion ja Auliksen vuosikymmenten takaisia tarinoita ja nähdä Arin ja Karin antaumuksellinen suhtautuminen yrittämiseen.

Silmissä vilisivät 50- ja 60-luku, kuorma-autojen kylmät hytit, huonokuntoiset tiet, huoltoasemilla nauhitut höyrymakkarat ja nuoret Järvimäet hiekoittamassa jäisiä ylämäkiä matkalla Helsinkiin. Vein kotiini valokuvia, lehtileikkeitä, muutaman puhelinumeroa, C-kasetin sekä runsaasti päivän aikana nauhoittamiani tarinoita. Olin täynnä inspiraatiota, joka kumpusi halusta hypätä vuoteen 1937 Järvimäkien kuorma-auton kyytiin ja matkustaa sieltä mutkainen ja jännittävä tie vuoteen 2017.

Lähtiessä katselin Järvimäki Oy:n valkoisten, modernien ajoneuvojen liukumista yrityksen pihamaalle.

Eipä nuori Urho Järvimäki 30-luvulla varmaankaan aavistanut, millaisen menestystarinan Järvimäki-en suku rakentaa siitä ensimmäisestä kuorma-autosta, jonka hän osti matkalla Oulusta Kurikkaan 10. helmikuuta vuonna 1937.

Suuresti onnea 80-vuotiaalle yritykselle!

Pipsa Havula,
toimittaja

Sisältö

5	1930-luku: Yritys perustetaan – Ainoa auto takavarikoidaan sodan ajaksi
10	1940-luku: Sotien jälkeen toiminta elpyy
13	1950-luku: Luvanvarainen linjaliikenne alkaa – Talvet palellaan, kesät hikoillaan
19	1960-luku: Valion ajo alkaa
23	1970-luku: Perikunnasta avoimeksi yhtiöksi – ”Järvimäki hoitaa”, Valiolla sanotaan
25	1980-luku: Henkilöstömuutosten vuosikymmen – Ensimmäiset suvun ulkopuoliset työntekijät – ”Maailman paras työpaikka” – Omistajasuhteet muuttuvat
31	1990-luku: Kasvua ja tunnustusta – Terminaalin ostaminen Sinebrychoffilta – 60 vuotta tien päällä
37	2000-luku: Kilpailu kiristyy – Teknologian tahdissa – Kolmas polvi vastuuseen
40	2010-luku: Järvimäet muutosten keskellä – Kansainvälistyminen muuttaa toimintakenttää – Syksy 2017: Komeat 80-vuotisjuhlat



Amalia, Urho ja Aarre Järvimäki 1930-luvulla.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi

1930-luku

Yritys perustetaan

“ *Auton luovutuspäivä oli
10. helmikuuta 1937.
Sinä päivänä perustettiin
Kuljetusliike Järvimäki.* ”

Suomi oli 1930-luvulla noin kolmen ja puolen miljoonan ihmisen asuttama maatalousyhteiskunta. Aikaa leimasivat poliittinen epävakaus ja jyrkät vastakohtaisuudet, mutta myös etenkin vuosikymmenen loppua kohden kiihtynyt talouskasvu.

1930–1950-luvuilla Kurikka oli kohtalaisen kehittynyt kaupunki: oli lakkitehtaita, vaatevalmistamoja, ajokalutehtaita, sahoja, puusepänerstaita ja tiilitehtaita. Siitä huolimatta vuonna 1903 Ahonkylään syntynyt Urho Järvimäki ei tuntunut löytävän Kurikasta töitä, ja tuttavien ehdotuksen myötä tie veikin Ouluun linja-autokuskiksi. Peltotyöt eivät kiinnostaneet, vaan työ ratin takana veti puoleensa.

1920-luvulta lähtien linja-autoliikenteen määrä kasvoi Suomessa räjähdysmäisesti. Linja-autoliikenteestä tuli lyhyessä ajassa maan merkittävin joukkoliikennemuoto; vuonna 1937 se ohitti rautatieliikenteen henkilökuljetussuoritteen. Kasvavan linja-autoliikenteen myötävirrassa Oulusta linja-autokuskin töitä löytyikin nopeasti. Järvimäki jäi kaupunkiin kahdeksaksi vuodeksi Oulun Linjat Oy:n palvelukseen. Järvimäen ajama linja-auto kulki Oulussa Heinätorilta Koskelankylään. Heinätori oli yksi Oulun kolmesta torista, joilla ympäröivien maalaiskuntien asukkaat saivat myydä tuotteitaan.

Urhon ja Amalia Järvimäen poika, Aarre Järvimäki, oli vuoden vanha, kun perhe muutti Kurikasta Ouluun. Oulussa syntyivät lapset Anneli ja Antti Järvimäki. Myöhemmin, perheen muutettua takaisin Etelä-Pohjanmaalle, syntyivät Annikki, Aulis ja Tapio.

1930-luvulla ja vielä pitkään sen jälkeenkin varsinainen aurasautokalusto oli Suomessa vain utopiaa, joten runsaslumisina talvina autojen kulku saattoi olla pysähdyksissä jopa kuukausia. Suomen maantieverkko oli rakennettu lähinnä hevoslilikenteen tarpeisiin, eikä vuonna 1936 koko maassa ollut päällystettyä tietä kuin 160 kilometriä – nekin pääasiassa kaupunkiseudulla. Vuonna 1938 Suomen tieverkon pituus oli runsaat 33 000 kilometriä, kun nykyisellään se on kaikkiaan yli 450 000 kilometriä. 1930-luvulla Suomen teitä kehitettiin kuitenkin vauhdilla: teitä höylättiin, kaarteita kallistettiin, jyrkimpiä mäkiä madallettiin ja heikkoja siltoja vahvistettiin. Samaan aikaan myös autojen tekniikka kehittyi. Moottoreista rakennettiin voimakkaampia ja taloudellisempia. ^[1]

Vietettyään Oulussa lähes vuosikymmenen Urho Järvimäki perheineen alkoi kaivata takaisin synnyinseuduille Etelä-Pohjanmaan lakeuksille. Kokemusta ja säästöjä oli kertynyt sen verran, että kotimatalla Järvimäki osti Raahesta konkurssiin menneen sahalaitoksen pihamaalta Chevrolet-merkkisen kuorma-auton. Auton luovutuspäivä oli 10. helmikuuta 1937. Sinä päivänä perustettiin Kuljetusliike Järvimäki, joka tuolloin aloitti toimintansa nimellä U. Järvimäki.



Oulun Linjat Oy:n linja-autoja 1930-luvulla.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Urho Järvimäki ajoi Oulussa linja-autoa kahdeksan vuotta
ennen ensimmäisen kuorma-autonsa ostamista.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi

Ainoa auto takavarikoitaan sodan ajaksi

Vuonna 1922 moottoriajoneuvot oli määrätty Suomessa rekisteröinti- ja katsastusvelvollisuuden alaisiksi. Tuolloin rekisterissä oli 623 kuorma-autoa. Samoihin aikoihin katsotaan kuljetusyrittäjyyden – siinä mielessä kuin se nykyisin ymmärretään – saaneen alkunsa. Ammattimainen kuorma-autoliikenne alkoi järjestäytyä vuonna 1936 ^[2], eli samoihin aikoihin kuin Urho Järvimäki aloitti oman, aluksi pienimuotoisen liikennöintinsä. Vuonna 1936 Suomen teillä kulki ajoneuvorekisterin mukaan jo 13 000 kuorma-autoa.

Urho Järvimäki oli teurastajan poika, ja myös hänen veljensä työskenteli teurastajana. Niinpä Urhon Kurikkaan ostamaa kuorma-autoa tarvittiin elävän karjan kuljettamiseen pitkin mutkaisia metsäteitä. Usein karjaa haettiin Parkanosta saakka, josta matka Kurikkaan kesti jopa päiviä.

Karjan lisäksi ajettiin mitä milloinkin tarvitsi: hiekkaa, halkoja ja ihmisiä. Chevroletiin rakennettiin koppi ihmisten kuljettamista varten. Tuohon aikaan myös vainajia kuljetettiin kirkkoon kuorma-autolla, jonka reunoille nostettiin ruumiskuljetuksen merkiksi kaksi kuusta. Näitäkin ajoja Chevroletilla ja myöhemmin myös Järvimäkien muilla autoilla tehtiin tarpeen vaatiessa.

Konepörssi-lehdessä (3.3.1997) kuvailtiin aikaa seuraavin sanakääntein:

”Chevroletin lavalle nostetussa, pienillä ikkunoilla varustetussa puisessa kopissa, matkasivat ajan mukaan joustavasti ja edullisesti myös näytelmäryhmät ja orkesterit sekä nuoret tansseissa, kun siihen aikaan oli linja-autoja maaseudulla vähän eivätkä muutkaan vaatimukset olleet kovin tiukkoja.”

Ennen talvisotaa Chevrolet vaihtui puukaasu-Fordiin, mutta pitkään ei Urho ehtinyt uudella amerikkalaisella kuorma-autollaan ajella, kun talvisota syttyi marraskuussa 1939. Puolustusvoimat otti sotaan sekä miehet että autot, ja myös Urho Järvimäen ainoa auto lähti. Koko Suomessa otettiin siviilikäytöstä rintamalle yhteensä 35 000 ajoneuvoa. Urho ei itse mennyt sotaan huonon terveydentilansa vuoksi, vaan hän palveli isänmaata ajamalla tukkipuuta vieraan palveluksessa.

Järvimäen Ford oli mukana sekä talvi- että jatkosodassa. Urho Järvimäki sai autonsa takaisin pian jatkosodan jälkeen, vaikka auton löytyminen ei ollutkaan itsestäänselvyys. Oli suorastaan ihme, että auto ylipäätään saatiin takaisin, sillä sotaa varten takavarikoitujen ajoneuvojen löytäminen ei ollut useinkaan helppoa, minne ne oli takavarikoitu.

Jatkosodan päätyttyä Järvimäet saivat vihiä, että heidän autonsa olisi piilotettuna metsään Karjalaan Lappeenrannan lähelle. Auto oli tunnistettu, sillä sen kyljessä luki ”U. Järvimäki”. Järvimäet arvelivat, että auto oli piilotettu metsään sen vuoksi, että kyseiseltä huoltamolta myytiin autojen renkaita ja muita varaosia mustan pörssin kautta, sillä tuohon aikaan kaikista varaosista oli huutava pula.



Vasemmalla Järvimäkien ensimmäinen kuorma-auto Chevrolet.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Ford palasi rintamalta ehjänä.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi

Urho Järvimäki matkusti poikansa Aarren kanssa Itä-Suomeen hakemaan Fordia. Samalla reissulla tuotiin myös kurikkalaisen Rinta-Kannon sotaa varten takavarikoitu linjuri. Autoja ei luovutettu takaisin Järvimäille noin vain, vaan niistä täytyi tapella mustan pörssin kauppaa käyvien huoltamomiesten kanssa.

– Huoltamomiehet olivat pahalla päällä, kun autoja tultiin hakemaan. Aarre oli tullut isän mukana sinne ja pumpannut ilmaa renkasiin, sillä Fordin renkaat olivat tyhjäät. Auto piti hinata juna-asemalle, ja lopulta se huoltamomies, joka auton hinasi, lähti hinaamaan sitä niin kiiruulla, että pumppukin jäi kiinni venttiiliin, Aulis Järvimäki kertoo.

Fordin moottori oli ajettu loppuun, mutta tehdasuusi vaihtomoottori saatiin ostetuksi kurikkalaiselta ammattiveljeltä, joka oli joutunut vaihtamaan taksikuskiksi haavoituttuaan ja invalidisoiduttuaan sodassa.

– Antti kehui joskus, että silloin jostain mustasta pörssistä ostettiin Fordiin myös uudet takarenkaat. Niillä piti heti ajaa kurapellossa, ettei kukaan näe, että sellaiset on hankittu. Olisi joutunut pian kiipeliin, jos joku olisi saanut niistä tietää, Aulis muistelee.

Ajoneuvon takaisin saamisen jälkeen Urho Järvimäen ja hänen kasvavien poikiensa kuljetustoiminta alkoi pikkuhiljaa elpyä.



*Järvimäen Ford oli mukana sekä talvi-
että jatkosodassa. Urho Järvimäki sai
autonsa takaisin pian jatkosodan
jälkeen, vaikka auton löytäminen ei
ollutkaan itsestänselvyyys.*



1940-luku

Sotien jälkeen toiminta elpyy

Sotavuodet verottivat autokantaa, ja esimerkiksi henkilöautokanta laski Tilastokeskuksen mukaan sotavuosina 29 000:sta vain 6 230:een. Vuodesta 1945 lähtien henkilöautojen määrä alkoi kuitenkin jälleen kasvaa, vaikka maahantuonti olikin säännösteltyä ja tuonti luvanvaraista aina vuoteen 1962 saakka. Koko 1940-luvun ajan Suomessa oli enemmän kuorma- kuin henkilöautoja. 1940-luvun lopulla Kurikassa 29 yrittäjää harjoitti kuorma-autoliikennettä kaikkiaan 37:lla autolla. ^[3]

Ennen sotia ostettu Ford palveli Järvimäkiä vielä muutaman vuoden sodan jälkeen, mutta uudelle autolle kasvoi nopeasti kova tarve. Sotavuosina ja niiden jälkeen Suomessa oli huutava pula aivan kaikesta, joten kesti aikansa ennen kuin esimerkiksi bensiinin korvikkeeksi sodassa asennetut häkäpöntöt voitiin riisua pois autoista. Heti saatuaan autonsa kuntoon sodan jälkeen Urho Järvimäki alkoi poikiensa kanssa kuljettaa jälleenrakennettavan Suomen rakennustyömaille maa-aineksia ja teille soraa. Lisäksi kerättiin eläimiä pienteurastamoilta, joita oli Kurikassa ja lähikunnissa runsaasti. Sora-auto ei kovin pitkään sopinut liha-autoksi, joten Järvimäkien seuraava kulkupeli ostettiin vuonna 1949. Se oli ”hätävarana” hankittu ranskalainen, Hercules-dieselillä varustettu Ford. Aulis ja Tapio olivat silloin lapsia, mutta muistavat kulkupelin hyvin.

– Se oli ihmeellinen auto, kun siinä ei ollut lainkaan nokkaa. Talvella sitä ei saanut käyntiin kuin vetämällä. Hytin sisällä ei ollut mitään verhoiluja. Se oli sisältä kuin lato. Moottorikoppa lämmitti sitä sisältä päin, ja talvella kun hytti lämpisi, satoi vettä niskaan. Kyllä siinä pysyi virkeänä, veljekset muistelevat.

1900-luvun alkupuoliskolla Kurikassa toimi useita meijereitä, ja Kurikka olikin tunnettu karjatalouspitäjänä. ^[4] Järvimäkien ensimmäinen elintarvikeasiakas oli oman kotikylän meijeri, Luovan Osuusmeijeri, vuodesta 1949 lähtien. Luovan Osuusmeijeri oli aiempina vuosikymmeninä palkittu kahdesti korkealuokkaisesta voin laadusta. ^[5]

Kuljetusyrittäjä-lehdessä (9/2006) kirjoitetaan: ”(...) Urho Järvimäki muiden ajojen ohella ryhtyi kuljettamaan kotiseudun meijereissä kirnuttua voita ja pienjuustoloissa valmistettuja juustoja. Aluksi rahat suuntautuivat vain Kurikan rautatieasemalle, mutta pian myös Vaasaan, josta paluurahdiksi otettiin kaikenlaista tavaraa kotiseudun kauppaliikkeisiin.”

Vuonna 1949 Järvimäkien varsinainen linjaliikenne alkoi Hercules-Fordilla, jolla kuskattiin voikuormia paikallisilta meijereiltä Turkuun. Aulis muistaa yhden ensimmäisistä Turun-matkoista hyvin.



*Se oli ihmeellinen auto,
kun siinä ei ollut lainkaan nokkaa.
Talvella sitä ei saanut käyntiin kuin vetämällä.
Hytin sisällä ei ollut mitään verhoiluja.
Se oli sisältä kuin lato.*



– Sen muistan siitä Ranskan Fordista, että kun olin varmaan seitsemän tai kahdeksan vanha, pääsin Aarren kanssa käymään Turussa. Sinne ajettiin Karvian, Kankaanpään, Porin ja Säskylän kautta, sillä Raumantietä ei vielä ollut. Kun tulimme takaisin, Tapio sanoi, että hänenkin pitäisi päästä moiselle reissulle. Minä sen sijaan nakkasin repun nurkkaan ja totesin, että minä en ainakaan lähde sinne enää ikinä. Siellä ei näy muuta kuin metsää!

Töittensä ohella Urho Järvimäki ehti vuonna 1947 olla perustamassa Kurikan Ammattiautoilijat ry:tä, jonka puheenjohtajana hänen poikansa Tapio Järvimäki vuosia myöhemmin toimi. Kovin pitkään Urho ei kuitenkaan järjestön toiminnassa ollut mukana, sillä vuonna 1949 hän kuoli vain 46-vuotiaana. Sisaruskatraan vanhin, Aarre, oli juuri silloin armeijassa. Hän keskeytti palveluksensa ja palasi jatkamaan isänsä yritystoimintaa.



Vanajan nokassa istuvat Juhani Tuomikoski ja Aulis Järvimäki.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Leyland Cometin rinnalla seisovat Aarre Järvimäki ja Mauno Harjunen.
Valio Kalevankatu Helsinki. Kuva: Järvimäkien kotialbumi

1950-luku

Luvanvarainen linjaliikenne alkaa

Suomessa teiden laajamittainen päällystäminen alkoi vähitellen 1950-luvulla, jolloin tiet olivat vielä mutkaisia ja mäkisiä soratietä. 1950-luvun puolivälissä esimerkiksi Turun ja Helsingin välinen valtatie oli vasta osittain kestopäällystetty, ja seuraavalla vuosikymmenelläkin suurin osa pääteistä oli vielä öljysorapäällysteisiä. Aina 1960-luvulle saakka öljysorapäällysteen rinnalla oli myös pitkiä sora- tieosuuksia, kuten kantatie 66 Virtain ja Lapuan välillä ja kantatie 67 Seinäjoelta Uuteenkaarlepyyhyn.^[6] Suomen ensimmäinen moottoritie valmistui vuonna 1962 Helsingin ja Espoon välille.

1950-luvulla tieliikenneonnettomuudet olivat yleisiä. Vuonna 1955 liikenteessä tapahtui poliisin tietojen mukaan noin 4 900 loukkaantumiseen johtanutta ja 476 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Vuonna 1955 kuorma-autojen ajonopeus korotettiin 50 km:stä 60 km:iin tunnissa.^[7]

Tiet olivat huonoja ja liikenneonnettomuudet todellinen riesa, mutta oli 1950-luvussa kuorma-autokuljettajan näkökulmasta hyvääkin. Kuljettajan mukavuus nousi 1950-luvulla nopeasti tärkeäksi kehityskohteeksi, ja pian kuorma-autoissa alkoikin näkyä monia kuljettajan mukavuutta lisääviä ominaisuuksia. Merkittäviä parannuksia olivat ääni- ja lämpöeristyksen parantaminen sekä jousitetut, ergonomisesti suunnitellut penkit. Myös ensimmäiset makuuhytit tulivat kuorma-autoihin 1950-luvulla; aikaisemmin autossa oli nukuttu penkillä ja vaihdekepin vieressä lattialla. Todella merkittävä mukavuustekijä oli niin ikään ohjaamon ja rungon välisen vaimennuksen kehittäminen ja myöhemmin tämän vaimennuksen korvaaminen siirtämällä hytti jousitetuksi.

Vuonna 1955 Ammattiautoliitto ry:n alaisuuteen perustettiin Suomen Kuorma-autoliitto ry. Siitä muodostui sittemmin EU-Suomen kuljetusalan edunvalvoja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, jonka luottamustehtävissä Tapio Järvimäki vuosikymmeniä myöhemmin toimi.

Järvimäkien kannalta 1950-luvun vaihtuminen tarkoitti työnkuvan monipuolistumista ja töiden lisääntymistä. Vuosikymmenen taitteessa yrityksen kalusto kasvoi yhdellä Leyland Cometilla.

Vuonna 1951 Järvimäet tekivät sopimuksen Valion kanssa, ja luvanvarainen linjaliikenne alkoi välillä Vaasa – Turku ja Vaasa – Helsinki. Järvimäet kiersivät hakemassa tavaraa Ilmajoelta, Laihialta, Kauhajoelta, Alahärmästä, Lapualta ja Isostakyröstä. Kuorma-autoissa kuljetettiin yhä enenevässä määrin elintarvikkeita: voita, juustoa ja hedelmiä. Paluukuormina tuotiin kattohuopaa.

Sotien jälkeen valtiolta suhtautui pitkään jopa kielteisesti tavaralinjaliikenteeseen ja siksi jarrutti anottujen liikennelupien myöntämistä. Ministeriössä tiedettiin, että tavaralinjaliikenteen tyyppistä



Mercedes-Benzin päällä poseeraavat Anneli ja Annikki Järvimäki.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Monissa paikoissa vielä 1960-luvulla hautajaiskuljetukset hoidettiin kuorma-autolla. Näitä kuljetuksia myös Järvimäet tarvittaessa hoitivat. Kuva: Järvimäkien kotialbumi

liikennettä hoidettiin usein laittomasti alueliikenneluvilla, mutta tarkastuksista huolimatta tilanne jatkui ennallaan. Kun liikenne kuitenkin kasvoi jatkuvasti ja liikennelupien tarkastaminen kävi mahdottomaksi, katsottiin tavaralinjaliikenne lopulta elinkelpoiseksi ja se laillistettiin myöntämällä kymmeniä uusia tavaraliikennelupia 1950-luvulla. Ministeriön uusi asennoituminen vapautti ja tervehdytti Suomen kuljetuselämätilannetta merkittävästi, ja tavaralinjaliikenteen kehitysmahdollisuudet paranivat.^[8]

Vanhin veli Aarre siirtyi Urhon kuoleman jälkeen yrityksen liikenteestä vastaavaksi henkilöksi. Veljekset jatkoivat isänsä yritystoimintaa perikunnan nimissä. Toiseksi vanhin veli Antti auttoi Aarrea 50-luvun alkupuoliskolla, mutta päätyi sitten perustamaan oman yhtiön lihakuljetuksia varten, ja myöhemmin hän siirtyi kokonaan toiselle alalle. Kuormia ajoivat Järvimäkien lisäksi myös satunnaiset apulaiset. Perheen kahdesta tyttärestä Annikki ryhtyi postivirkailijaksi, mutta Anneli päätti lähteä mukaan yrityksen ympäröihin.

Aulis ja Tapio olivat 50-luvun alussa vielä nuoria, mutta autoivat Aarrea ja Anttia minkä pystyivät. Veljekset muistavat ajaneensa kuorma-autoa jo 13-vuotiaina, ja rippikoulun jälkeen he olivat töissä täyspäiväisesti. Muita uravaihtoehtoja ei tuolloin edes ajateltu, vaan kuljetusalalle kasvettiin.

– *Olen jälkeinpäin ajatellut, että kyllä se Aarre-veli ihmeesti luotti meihin*, Aulis sanoo viitaten siihen, että he ajoivat Tapion kanssa autoa jo niin nuorina.

1950-luvulla ajomatka Pohjanmaalta Helsinkiin kesti kellon ympäri, sillä tiet olivat huonokuntoisia ja talvisin täytyi usein pysähtyä hiekoittamaan jyrkkiä ylämäkiä. Pahimpina aikoina matkalla Helsinkiin ja takaisin piti pysähtyä hiekoittamaan viisi rinnettä. Vaarallisimmat mäet löytyivät Hämeenkyröstä. Jyrkissä mäissä piili myös toinen ongelma: joskus auton moottorin teho loppui kesken pitkän ylämäen. Silloin ainoa keino matkan jatkamiseksi oli kuorman osittainen purkaminen ja kuorman kantaminen mäen päälle.

– *12–13 tuntia meni Kurikasta Helsinkiin, jos hyvin meni. Jos oli kylmä talvi, niin mäkiä sai hiekoittaa, eikä ollut varmaa, pääseekö ollenkaan perille*, Aulis kertoo.

– *Kun oli kelirikon aika, niin tiekarhu hinasi autoja Parkanossa tietyn välin. Se aina vei toisia ja haki toisia, kun tie oli ihan velliä ja savilitkua. Silloin oli muutama viikko niin, että tavarat piti panna junaan, kun mitään kautta ei päässyt Helsinkiin*, Tapio sanoo.

Veljekset muistavat erään hauskan tapauksen, kun jäistä ylämäkeä oli pysähdetty hiekoittamaan. Kilpailevan yrityksen kuorma-auto sattui samaan aikaan paikalle, mutta ei pystynyt pysähtymään avuksi huonojen jarrujen ja liukkaan tienpinnan vuoksi.

– *Ei siinä ollut mitään varaa pysähtyä. Auto vain pyyhälsi ohi, ja kuski huusi ikkunasta: ”Se on talvi nyt!”*

Junavaunu siirrettiin Kurikan juna-asemalta Koskuen leirintäalueelle. Projekti kesti monta päivää, sillä vaunun saaminen lavetin päälle oli haastavaa. Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Talvet palellaan, kesät hikoillaan

Vaikka kuorma-autojen mukavuutta alettiinkin parantaa 1950-luvulla, oli hyteissä silti edelleen talvisin kylmää ja tuulista. Kun nukuttiin, auto jätettiin käyntiin, mutta aina sekään ei pitänyt lämpimänä. Koska tiivisteet puuttuivat, välillä varsinkin Leylandin hyttiin satoi lunta niin, että sylit olivat valkoisina. Jotkut sulloutuivat vyötäröä myöten paperipusseihin pitääkseen itsensä lämpiminä.

– Sitten keksittiin sellainen, että kun se moottorikoppa tuli puoliksi sisälle, niin siihen tehtiin aukko ja vahva kenno, jossa kiersi se jäähdyttävä vesi. Kyllä sitten tuli lämmin, mutta myös noki tuli sisään, Aulis ja Tapio muistelevat.

Talvisin kuorma-auton hytti oli kuin pakastin, mutta ei ajaminen ollut miellyttävää kesälläkään; kuumana kesäpäivänä auton ohjaamo muistutti olosuhteiltaan saunaa. Autojen keinoahkapenkit, ohjauspyörä ja metalliset kahvat muuttuivat auringonpaisteessa polttavan kuumiksi. Kuumina käyviä moottoreita piti jäähdyttellä jatkuvasti, samoin kuin renkaita, jotka kesähelteillä räjähtelivät herkästi.

Kuskin vieressä istui aina apumies. Kun kuorma-auto pysäytettiin mäen hiekoittamista varten, piti apumiehen juosta ulos lyömään kapula renkaan taakse, jottei auto lähtenyt liukumaan takaperin. Aulis muistelee, että varsinkin Aarre kehotti usein hyppäämään kuorma-auton kyydistä jo kovassakin vauhdissa pois, jotta kapula ehdittiin laittaa renkaan taakse ajoissa.

– On ihme, ettei kukaan jäänyt sinne auton alle, kun kokoajan piti juosta vetopyörän vieressä. Mutta Aarre oli siinä oikeassa, että kyllä sen kapulan piti olla pyörän takana heti siinä vaiheessa, kun auto pysähtyy. Jos se pääsi liukumaan, oli turha mitään kapulaa laittaa.

50-luvulla Järvimäkien autokalusto vaihtui tiuhaan. Ensin ajettiin samanaikaisesti Hercules-Fordilla ja Leylandilla: Fordilla elintarvikkeita ja Leylandilla hiekkaa. Vuonna 1952 ostettiin Mercedes-Benz-kuorma-auto ja toinen Leyland Comet, joiden myötä Hercules-Fordilla ajaminen loppui. Pian hankittiin myös Vanaja ja Volvo. Vuosikymmenen puolivälissä Järvimäillä oli niin ikään jonkin aikaa venäläinen Moskvits eli kansanomaisesti Mosse, jolla varsinkin alaikäiset Tapio ja Aulis tykkäsivät ajella.

– Muistan, että silloin ennen kuin minullakaan oli kortti, meillä oli se Mosse. Bensa oli silloin tosi halpaa, joten ajoimme usein Mossella kilpaa Auliksen kanssa. Haimme sillä vuoronperään vettä Riskun kaupan takaa Oppaanmäeltä. Sitten ajettiin pellolle lumihankeen ja katsottiin, saako sen sieltä pois. Antti-veli oli aina pahalla päällä, kun tyhjäsimme tankin, Tapio kertoo.

Toisen Leyland Cometin perään hankittiin talon ensimmäinen puoliperävaunu, jonka erikoisuus oli avattava katto. Se mahdollisti tavaroiden noston yläkautta suoraan kyytiin. Ominaisuus oli hyvä, sillä yhä useampi Pohjanmaalla tehty kuorma vietiin Helsinkiin asti, josta paluukuormat otettiin usein suoraan satamasta. Paluukuormat olivat pitkää matkaa ajavalle yritykselle tärkeä toiminnalliseen tulokseen vaikuttava tekijä.

Jo 1950-luvun alusta alkaen Järvimäillä oli Helsingissä Pikku Robertinkadulla toimistoaan pitänyt oma yhteismies, Erik Wikman, joka järjesti Pohjanmaalle tuotavaksi muun muassa hedelmiä. Wikman välitti kuormia myös muille kuljetusalan toimijoille.

Aulis sai ammattikortin vuonna 1958 ja Tapio vuonna 1960. Molemmille liikenneministeriö myönsi kortit erivapaudella jo 18-vuotiaina. Tavallisesti ammattikortin sai suorittaa vasta 20 vuoden iässä.



Nuoret Tapio ja Aulis Järvimäki Jyry Sisun vierellä.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Antti Järvimäen poika, Reijo Järvimäki, syömässä omenaa
Jyry Sisun nokalla. Kuva: Järvimäkien kotialbumi

1960-luku

Valion ajo alkaa

Urho Kekkonen oli Suomen presidenttinä 1960-luvulla jolloin, ihminen kävi kuussa, televisiokuva oli mustavalkoinen ja radio televisiota yleisempi vempain suomalaistekniikassa. Ennen 1960-lukua autojen määrä Suomessa oli ollut alhainen ja autokanta keskittynyt pääasiassa Etelä-Suomeen. Vielä 1950-luvun alussa oli yhtä autoa kohden 150 suomalaista. Vuosina 1950–1962 henkilöautojen määrä kuitenkin kymmenkertaistui: vuonna 1962 oli enää 17 suomalaista autoa kohden. Vuonna 1965 Suomessa rikottiin ensi kerran sadantuhannen rekisteröidyn auton raja.^[9] Vuoden 1960 alussa sallittiin 18 metrin pituiset täysperävaunuyhdistelmät, jotka yleistyivät tavaralinjaliikenteessä nopeasti.^[10]

Yhteiskunnan sosiaalinen ja taloudellinen muutos oli poikkeuksellisen rajua 1960-luvulta alkaen. Tunnusomainen piirre oli voimakas muuttoliike maalta kaupunkeihin ja samalla pohjoisesta etelään ja idästä länteen, aina rajan yli Ruotsiin saakka. Maaseudulla maitolaiturit katosivat vähitellen maisemasta, ja tilojen ja viljelijäväestön määrä supistui. Tilakoot kasvoivat ja tuotanto teknistyi ja tehostui.

Vuonna 1962 Osuuskunta Maitojaloste perustettiin Seinäjoelle. Siihen liittyi kaikkiaan 42 eteläpohjalaisista osuusmeijeriä. Maitojalosteen synty oli seurausta Valion meijerikeskityksistä, joiden eteneminen oli erityisen vaivalloista Etelä-Pohjanmaalla. ”Erkki Aholan mukaan Etelä-Pohjanmaan meijeriväki piti tiukimmin kiinni vanhasta pienimuotoisesta meijeritoiminnasta. Kun osuusmeijerit eivät suostuneet yhdistymään, maakuntaan syntyi omaperäinen ratkaisu, toisen asteen osuuskunta Maitojaloste, jonka piirissä pienet osuusmeijerit saattoivat jatkaa toimintaansa hankintaosuuskuntina.”, kerrotaan Valion historiikissa. Vuonna 1965 Maitojalosteen tuotannollinen toiminta päästiin aloittamaan, ja 1970-luvulta alkaen se olikin Suomen suurin maidonjalostuskeskus sekä maitomäärältään että liikevaihdoltaan. Maitojaloste sai pian perustamisensa jälkeen lisänimen Lakeuden Sampo.

Aluksi Maitojalosteessa kirnuttiin voita ja hieman myöhemmin aloitettiin maitojauheen kuivaaminen. Järvimäet veivät Maitojalosteelta haettuja kuormia yhä enenevässä määrin Helsinkiin ja Turkuun.

Työ oli ruumiillisesti raskasta, sillä kaikki lastaustyöt tehtiin käsivoimin. Maitojalosteelta haettiin 25 kiloa painavia teollisuuteen tarkoitettuja voipaketteja, joita siirrettiin yhden auton kyytiin noin 15 000 kiloa. Pakettien lastaamiseen tarvittiin useita apukäsiä, joten apumiehiä palkattiin linjojen päätepisteisiin, joissa heidät ohjattiin purkamaan ja lastaamaan kuormia. Myös usean kymmenen kilon painoisia juustotahkoja vieritettiin auton kyytiin esimerkiksi lavaa vasten nostettua kakkosnelosta pitkin.

Aulis ja hänen vaimonsa Terttu Järvimäki.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Veikko Tekoniemi, Antin poika Reijo
Järvimäki sekä Antti Järvimäki.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Meijeritoiminnan keskittyessä Seinäjoelle Järvimäkien kuormien ja autojen koko kasvoi. Kuljetusliikkeen toiminta laajeni myös lavettikuljetuksiin, joissa siirrettiin muun muassa kaivinkoneita.

Vuonna 1961 Järvimäkien autokalusto kasvoi yhdellä suomalaisvalmisteisella Jyry Sisulla, joka sai peräänsä 9-metrinen perävaunun. Vuonna 1963 ostettiin ensimmäinen Scania, jonka myötä kuljettajan mukavuus otti viimein suuren harppauksen eteenpäin. Hymy nousi Järvimäkien kasvoille, kun Leyland Cometista päästiin eroon ja tilalle tuli moderni Scania.

Järvimäet tekivät töitä lähes kellon ympäri. Vain lauantaisin levättiin, mutta silloinkin täytyi yleensä huoltaa kuorma-autoja. Tavallisimmin ongelmia oli auton moottorissa, tukirakenteissa sekä renkaissa. Pitkää päivää ajaville miehille väsy iski välillä tien päällä, ja silloin keinot olivat monet: joskus otettiin pienet torkut autossa tai mentiin kesken matkan ongelle. Kerran Aulis kokeili kofeiinitabletteja, kun silmäluomet kävivät turhan raskaiksi matkalla Helsingistä Poriin.

– Kyydissä tuli yksi kurikkalainen lomille silloin. Minulla ei yhtään pysynyt silmät auki, joten kyytiläinen sanoi hakevansa Lohjan apteekista kofeiinitabletteja ja lupasi, että niillä pysyy hereillä. Söin ensin yhden, mutta ei se auttanut yhtään. Tuli melkein kovempi väsy. Sitten kehoitettiin ottamaan vielä kaksi lisää. Sen jälkeen tiellä rupesi näkymään hevoskuormia, joita siellä ei oikeasti ollut. Totesin, että nyt tämä on siinä mallissa, että on pakko pitää muutaman tunnin tauko, Aulis kertoo.

Suomessa huoltamoita oli alettu rakentaa 1920-luvulla, mutta pieniä kahviloita ilmaantui huoltoasemien yhteyteen vasta 1960-luvulla. Siihen saakka huoltoasemilla oli voinut haistaa ainoastaan bensa- ja öljyn – nyt ilmassa leijailivat myös kahvin, lihapiirakan ja höyrymakkaran tuoksut. Kolmostien eteläpäässä Vanajan Esso oli Tapion ja Auliksen mukaan ensimmäisiä, joihin tuli yöbaari. Sitä ennen muita yöpaikkoja matkan varrella ei ollut, vaan kuljettajat olivat nukkuneet milloin missäkin ja syöneet matkalla kotona tehtyjä eväitä.

Vuosikymmenen loppupuolella, vuonna 1967, syntyi Aarren poika Ari Järvimäki, ja vuotta myöhemmin Auliksen poika Kari Järvimäki.



Avoimen yhtiön yrittäjät Aulis, Tapio ja Aarre Järvimäki.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Aulis, Tapio ja Scania Vabis.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi

1970-luku

Perikunnasta avoimeksi yhtiöksi

Suomeen tulivat 1970-luvulla turvavyöpakko, ajovalopakko ja yleiset nopeusrajoitukset. Raskaan kaluston ajopiirturi tuli Suomessa käyttöön 1970-luvun lopulla. Ajopiirturipakko tuli ensin uusiin perävaunun vetoautoihin ja vuoden päästä tästä uusiin kuorma- ja linja-autoihin. Ajopiirturiin tuli merkitä ajo-, työ- ja lepoajat sekä ajomatka ja nopeus. Se aiheutti harmaita hiuksia erityisesti omistajakuljettajille, kuten Aulikselle, Tapiolle ja Aarrelle, jotka olivat tottuneet tekemään töitä vuorokauden ympäri. Kävi kuitenkin niin, että ajopiirturin oli määrä olla jokaisessa raskaan kaluston autossa, mutta meni vielä monta vuotta ennen kuin kiekkoja alettiin varsinaisesti valvoa ja tarkistaa.

Aiemmin A. Järvimäki -nimellä toimineen yrityksen nimeksi vaihdettiin 5.12.1975 Kuljetusliike Veljekset Järvimäki. Samalla perikunta muuttui avoimeksi yhtiöksi.

Vuoden 1973 öljykriisi nosti polttonesteiden hintaa Suomessa voimakkaasti. Tammikuussa 1974 raskaan polttoöljyn hinta nousi yhdessä yössä 2,8-kertaiseksi, kevyen polttoöljyn hinta 1,8-kertaiseksi, dieselöljyn hinta 1,4-kertaiseksi ja bensiinin hintakin neljänneksellä. Maailmanlaajuisista mullistuksista huolimatta Järvimäkien autot kulkivat Etelä-Suomeen ja takaisin Valion tuotteet kyydissä. 70-luvulla Järvimäet alkoivat kuljettaa Maitojalosteen tuotteita neljällä Scanialla, joiden akselit lisääntyivät vuosi vuodelta. Samalla vuosikymmenellä myös Valion maalaukset ja myöhemmin tarrat ilmaantuivat Järvimäkien autojen kylkiin.

Etelä-Pohjanmaan meijereissä omien tuotteiden valmistaminen väheni pikkuhiljaa 70-luvun kuluessa. Valio keskitti toimintaansa, ja pian maakunnan meijereistä ainoastaan kuljetettiin maitoa Seinäjoelle Maitojalosteen tehtaalle. Nykypäivästä tarkasteltuna erikoista oli se, että vaikka voita ajettiin ympäri Suomea, ei autoissa ollut lämpötilasäädelyjä vaunuja. Usein oli niin, että kun Maitojalosteelta haettiin voikuorma kuumana kesäperjantaina, voit pakattiin eristettyihin koreihin, minkä jälkeen auto ajettiin viileään ja varjoiseen autotallin nurkkaan. Kuormaa saatettiin lähteä kuskaamaan Etelä-Suomeen vasta sunnuntai-iltana, mutta voi pysyi silti laadukkaana.

”Järvimäki hoitaa”, Valiolla sanotaan

Vuonna 1967 Meijerikoulusta valmistunut Raili Karjanlahti siirtyi Lapuan Osuusmeijeriltä Seinäjoelle Maitojalosteelle töihin vuonna 1973. Siitä lähtien hän on ollut Valion suunnalta Järvimäkien kanssa tekemisissä lähes päivittäin: aluksi varasto- ja lähettämöhoitajan ja myöhemmin varastovastaavan ominaisuudessa. Raili on ollut tyytyväinen Järvimäkien kanssa tehtyyn yhteistyöhön.

– Olen tykännyt Valiosta työpaikkana, mutta siihen on auttanut myös työkaverit ja kuljetusliikkeet, joista Järvimäki kuuluu ykkösiin. Jos on ollut jotain, mitä pitää sovitella, niin se on varmasti onnistunut, jos asia on mahdollisuuksien rajoissa. Voin sanoa, että Järvimäkien kanssa kaikki on aina onnistunut, Karjanlahti sanoo.

Hyvän ja toimivan yhteistyön myötä Seinäjoen Valiolla kehittyikin sanonta ”Järvimäki hoitaa.”

– Se tuli siitä, että jos oli kysymysmerkki, että kuinka saadaan tavara lähtemään, niin Järvimäille on soitettu ja sieltä on asia aina hoidettu, Raili kertoo.

Hän on nähnyt 1970-luvulla kuinka Järvimäkiä ja apumiehiä saapui iso konkkaronkka Maitojalosteelle hakemaan valtavia 25-kiloisia teollisuusvoipaketteja sekä maitojauhetta.

– Se oli alkuun niin käsipeliä, että nyt kun oikein ajattelee, niin vaan naurattaa. Siinä piti olla armeija miehiä kun tulivat tekemään kuormaa.

Sellaista Karjanlahti ei muista, että Järvimäkien jälkiä olisi koskaan tarvinnut korjailla.

– Ei voi sanoa, että asioita olisi jätetty ikinä levälleen. Jos jotain on mokattu, niin Järvimäet ovat sen itse paikanneetkin.

– Sen sanon, että kyllä Järvimäet ovat luotettavia. He ovat asiakaspalvelijoita. Omalla työsarallani siihen työn onnistumiseen sillä on tietysti ollut suuri merkitys. Koen, että olen onnistunut työssä ja työkavereiden kanssa, ja siihen minun pitää nostaa tosi korkealle Järvimäen kuljetusliike, Karjanlahti kiittelee.

Sen yli 50 vuoden aikana, kun Järvimäet ovat kuljettaneet Valion tuotteita, on kuljetusyrietyksiä tullut ja mennyt. Karjanlahti uskoo, että Valion Seinäjoen tehtaan on ollut hyvä pitää Järvimäistä kiinni kuljetusten toimivuuden kannalta.



*Sen sanon, että kyllä
Järvimäet ovat luotettavia.
He ovat asiakaspalvelijoita.*



1980-luku

Henkilöstömuutosten vuosikymmen

Suomessa elettiin voimakasta taloudellista nousukautta 1980-luvulla. 80-luku oli Suomessa varsinaista hyvinvointivaltion kulta-aikaa, sillä muun muassa lapsilisiä, työttömyyskorvausta ja eläkkeitä korotettiin. Yleisradion vuonna 2013 tekemän kyselyn mukaan suomalaiset pitävät 1980-lukua vuosikymmenenä, jolloin Suomi on ollut parhaimmillaan. ^[11]

Kuljetusalalla 1980-luku tarkoitti voimakasta keskittymistä ja kilpailun merkittävää kiristymistä. Kuorma-autokanta oli Suomessa suurimmillaan juuri 1980-luvulla, sillä vuonna 1984 rekisterissä oli 52 622 kuorma-autoa. Yleisimpiä merkkejä olivat Volvo, Scania, Mercedes-Benz, Sisu ja Ford. ^[12]

Kuorma-autojen kehitys painottui 80-luvun myötä entistä enemmän turvallisuuden parantamiseen; silloin muun muassa esiteltiin alleajosuojat, jotka estivät henkilöautojen ajautumisen kuorma-autojen alle. Markkinoille tulivat myös ensimmäiset kuorma-autoihin tarkoitetut levyjarrut. Ensimmäisen raskaaseen kalustoon tarkoitetun lukkiutumattoman jarrujärjestelmän esitteli vuonna 1981 Mercedes-Benz. Perinteisten teräsajousien rinnalle esiteltiin uusi, pehmeämmin käyttäytyvä ilmajousitus, jonka johtavat merkit, Volvo ja Scania-Vabis, ottivat pian käyttöönsä.

Sama vuosikymmen merkitsi niin ikään kannettavien laitteiden syntymää: silloin yleistyivät muun muassa VHS-videonauhuri, mikroaaltouuni, kotitietokoneet ja korvalappustereot. Radioteknologian kehittymisen ja halpenemisen seurauksena käytännössä jokaisesta kuorma-autosta löytyi 1980-luvulla LA-puhelin, kansanomaisesti lälläripuhelin.

1980-luvulla ihmisille alkoi nousta huoli teknologiasta: pelättiin, että tietokoneet ja automaatio vievät ihmisten työt, minkä vuoksi työaikaa haluttiin lyhentää ja jakaa. ^[13] Työajan lyhennysvapaista syntyi sana ”pekkaspäivät”, sillä työajan lyhentämiseen tähtääviin päätöksiin osallistui ratkaisevasti valtioneuvoston kanslian tulopoliittinen selvitysmies Matti Pekkanen. Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT on yksi niistä, joiden työehtosopimukseen pekkaspäivät kuuluvat edelleen.

Ensimmäiset suvun ulkopuoliset työntekijät

Järvimäen kuljetusliikkeessä 1980-luku alkoi raskaasti. Aarre Järvimäki kuoli vuonna 1981 ollessaan vain 52-vuotias. Silloin Aulis ja Tapio jäivät yrityksen kanssa kaksin. Tapio nimitettiin Aarren jatkajaksi yrityksen liikenteestä vastaavaksi henkilöksi. Kolmesta Scania-autosta yksi jäi vaille kuljettajaa, joten heti samana vuonna Järvimäet palkkasivat vakituisen työsuhteeseen ensimmäisen suvun ulkopuolisen työntekijän, Antti Hakalan. Aiemmin Järvimäkien kuljetuksia olivat kyllä hoitaneet monet tarvittaessa



Scania 141 kiittää maantiellä 1980-luvulla.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Scania 142 H.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi

työhön kutsuttavat kuljettajat, mutta vaikean tilanteen edessä ulkopuolinen työntekijä tuli tarpeeseen. 80-luvulla lukiossa opiskelleet Ari ja Kari Järvimäki ajoivat nupilla muun muassa Oltermanni-juustoa Tampereelle iltaisin ja öisin. Aamuksi ehdittiin takaisin koulun penkille vain vaivoin. Sekä Ari että Kari tekivät autojen huoltohommia iltaisin ja viikonloppuisin, ja lomat he olivat jo lapsesta asti viettäneet apukuskeina. Rippikouluiässä he ryhtyivät Järvimäillä varsinaisiin palkkahommiin.

Kuljetukset koostuivat edelleen pääasiassa Valion tuotteista, kuten voista ja juustoista, joita vietiin Helsinkiin, Turkuun, Tampereelle, sekä pienemmässä määrin myös muualle. Paluukuormina tuotiin muun muassa kattohuopaa, elintarvikkeiden pakkauksia sekä eläinten nahkoja. 80-luvulla perävaunujen lämpötilasäätely alkoi kehittyä, minkä myötä kuljetuksista tuli entistä laadukkaampia.

Vuonna 1984 Järvimäet palkkasivat toisenkin suvun ulkopuolisen työntekijän, kurikkalaisen Matti Sivulan. Sekä Sivula että Hakala siirtyivät Järvimäille Nyholmilta.

”Maailman paras työpaikka”

Kurikkalainen Antti Hakala tunsu Järvimäet lapsuudesta, ja jo 13-vuotiaana hän istui silloin tällöin Auliksen kyydissä apukuskina. Vuonna 1977 Hakala sai ammattikortin ja aloitti itse rekkakuskin työt. Ensimmäiset vuodet hän työskenteli Nyholmilla, jossa sadat autot kuljettivat kaikkea maan ja taivaan väliltä ympäri maata ja Eurooppaakin. Hakalan mieli teki kuitenkin vaihtaa Järvimäille, sillä se vaikutti työpaikkana mukavalta ja sijaitsi lähempänä kotia kuin Vaasassa pääpaikkaansa pitänyt Nyholm.

– Oli olevinaan komeaakin olla töissä Nyholmilla, ja se oli hyvä talo. Siellä oli silloin yli 200 autoa ja 450 henkilöä töissä. Kyllä kun vuonna -81 vaihdoin Järvimäille, mietin pariin kertaan, että onkohan vikatikki tulla tällaiseen pieneen firmaan, Hakala muistelee.

Vuosien mittaan kuitenkin osoittautui, että Järvimäillä työskentely oli mielekästä ja kotoisaa. Erityisen lämpimästi sekä Hakala että vuonna 1984 Järvimäille siirtynyt Matti Sivula muistelevat niin sanottua Annelin baaria, jossa käytiin aina työpäivän päätteeksi.

– Aina kun tuli reissusta etelästä, oli kaffeet, vohvelit ja lätyt siellä valmiina. Urhon vaimo Amalia oli alkuun siellä myös, ja hänellä olikin sellainen vanha tapa, että kun miehet tulivat reissusta, niin kahvipannujen piti olla aina kuumana, Sivula ja Hakala kertovat.

Vaikka Anneli Järvimäki mielellään laittoi miehille pöydän koreaksi, niin aina hän ei jaksanut kuljettajien juttuja kuunnella.

– Välillä Anneli suuttui meille kun puhuimme ihan mahdottomia. Hän sanoi, että ottakaa ja lähtekää nyt pois, Sivula muistelee hymyillen.

Varsinkin 80-luvulla, kun Järvimäillä olivat kuljettajina vain Tapio, Aulis, Matti Sivula ja Antti Hakala,

olivat työntekijöiden päivät hyvin vapaita ja valvomattomia. Paluukuormista sai usein sopia itse, eivätkä Järvimäet kyselleet perään, kunhan hoiti työnsä kunnialla ja palautti tuntiaput ajoissa. Muutoinkaan Aulis ja Tapio eivät käyttäytyneet johtajan elkein, vaan tekivät töitä ahkerasti ja suhtautuivat muihin ihmisiin nöyrästi. Firmaa pyöritettiin pääasiassa ratin takaa.

– *Jos menimme baariin Auliksen ja Tapion kanssa, niin melkeinpä meitä puhuteltiin johtajiksi,*
Matti Sivula vahvistaa.

1980-luvulta Sivula ja Hakala muistavat erityisen kirkkaasti sen, että Järvimäille tuli Vaasan läänin ensimmäinen ABS-jarruilla varustettu auto. Se oli 142-sarjan Scania.

– *Ennen vanhaan, kun oikein lujaa pötkötti jarrua niin, että jäi henkselin kuvat selkään, niin sitten vasta paloi jarruvalo, mutta vauhti ei vielä hiljentynyt,* Sivula muistelee ABS-jarruja edeltävää aikaa.

Lukkiutumattomat jarrut olivat valtava helpotus, sillä siihen saakka huonot jarrut olivat aiheuttaneet jatkuvasti vaaratilanteita liikenteessä. ABS-jarruista maksettu lisähinta tulikin Järvimäillä heti kuitattua, sillä niiden ansiosta vältettiin onnettomuus Pirkkalassa Rajasalmen sillalla. Sillalle oli jäänyt piippuun pieni henkilöauto, ja vain ABS-jarrujen ansiosta Aulis oli onnistunut pitämään peilijäisellä tiellä yhdistelmän kasassa niin, ettei perävaunu lähtenyt heittelemään.

”Tavallisilla jarruilla olisin löytänyt itseni ja yhdistelmän järvestä – muualle ei ollut mahdollisuutta väistää.”, Aulis kommentoi myöhemmin Kuljetusyrittäjä-lehdessä (9/2006).

Hakalan ja Sivulan muistelmissa 80-luku on jäänyt mieleen idyllisenä aikana, jolloin kuljettajan työ oli vapaata ja työyhteisö pieni mutta mukava. Tavarat sai itse kuljettaa paikasta A paikkaan B ilman välikäsiä ja terminaaleja. 80-luvulta miesten mieleen on jäänyt myös katovuosi 1987, kun Suomessa oli pitkän aikaa niin kylmä, että autojen kanssa piti takuta jatkuvasti. Kuljettajat olivat itse melko neuvokkaita korjaamaan autonsa, mutta välillä vikojen etsimiseen ja korjaamiseen upposi koko päivä.

Hakala ja Sivula ovat seuranneet vierestä Auliksen ja Tapion vähittäistä väistymistä pois yrityksen johtotehtävistä, ja uuden sukupolven, Arin ja Karin, siirtymistä heidän tilalleen. Ajan ja uusien tuulien mukana on tullut kova kasvu, kiire ja kymmenet uudet työntekijät sekä työntekijäpalaverit, infotilaisuudet ja direktiivikoulutukset. Tapion ja Auliksen lisäksi myös Ari ja Kari saavat kuitenkin pelkkää kiitosta molemmilta luottokuljettajilta.

– *Ei niilläkään mikään helppo homma ole, kun ala on tänä päivänä niin kilpailtua. Arilla ja Karilla on molemmilla hyvä paineensietokyky, ja he osaavat tehdä nopeita ratkaisuja. En tiedä, hermostuvatko he ikinä,* Hakala ja Sivula miettivät.

Vuonna 2017 Antti Hakala on edelleen Järvimäällä töissä. Matti Sivula jäi eläkkeelle vuonna 2008. Molemmilla miehillä on selkeä mielipide Veljekset Järvimäestä työpaikkana.

– *Kyllä se on maailman paras työpaikka*, Sivula toteaa.

Omistajasuhteet muuttuvat

1980-luvun loppupuolella omistajasuhteet muuttuivat Veljekset Järvimäessä. Vuonna 1987 Ari Järvimäki osti sisaruksensa pois Aarren kuolinpesästä ja siirtyi isänsä yhtiöosuudella firman omistajaksi. Vuonna 1989, armeijan jälkeen, Ari Järvimäki hankki ammattikortin. Tuolloin Järvimäällä oli kaikkiaan kuusi autoa ja saman verran suvun ulkopuolisia työntekijöitä.

Vuosikymmenen vaihteessa Järvimäkien historiassa kääntyi uusi lehti, joka toi mukanaan ulkomaanliikenteen, valtavan terminaalin, Alkon kuljetukset ja EU:n loputtoman säädösviidakon.



*Molemmilla miehillä on selkeä mielipide
Veljekset Järvimäestä työpaikkana.
Kyllä se on maailman paras työpaikka.*





Järvimäkien kuljetuskalustoa 1990-luvulla.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Kuljetusliike Veljekset Järvimäki Ay valittiin Kurikan vuoden yrittäjäksi vuonna 1994. Kuvassa vasemmalta ylhäältä Juha Järvimäki (Antin poika), Pekka Kivelä, Kari Järvimäki, Ari Järvimäki ja Pentti Sivula. Vasemmalta alhaalta: Matti Sivula, Aulis Järvimäki, Tapio Järvimäki, Antti Hakala.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi

1990-luku

Kasvua ja tunnustusta

Yksi Suomen historian pahimmista talouskriiseistä oli 1990-luvun alun lama. Sillä oli suuri vaikutus muun muassa työllisyyteen, politiikkaan ja yleiseen ilmapiiriin. Laman aikana bruttokansantuote laski 13 prosenttia ja työttömyys nousi rajusti. Marraskuussa 1991 tehtiin suuri markan devalvaatio, joka nosti ulkomaisia lainoja ottaneiden valuuttavelkoja. Kymmenet tuhannet yritykset menivät konkurssiin ja perheet jäivät varattomiksi. Yritysten kaatuminen sekä heikko taloustilanne aiheuttivat suurtyöttömyyden. Pankit joutuivat mittaviin vaikeuksiin, mistä seurasi pankkikriisi. Samaan aikaan Suomen valtion budjettivaje oli useita prosentteja bruttokansantuotteesta ja Suomen luottoluokitus aleni.

Lamavuosilla oli vaikutusta myös liikenteeseen. Sekä henkilö- että kuorma-autojen määrä romahti 1990-luvun alussa. Muutamassa vuodessa kuorma-autojen määrä laski 55 000:sta 45 000:een, ja muiden alojen tavoin myös kuljetusalalla kilpailu kiristyi ja yrityksiä meni konkurssiin. Samaan aikaan toteutettu liikennelupien vapauttaminen toi myös uusia yrittäjiä kilpailemaan jatkuvasti pienenevistä markkinoista. Liikennelupien vapautuminen tarkoitti tarveharkinnasta luopumista ja soveltuvuusharkintaan siirtymistä. Vuonna 1990 ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaismassa korotettiin 42 tonnista 60 tonniin, mikä osaltaan johti markkinoiden kutistumiseen entisestään. Silloin kun Urho Järvimäki perusti yrityksen vuonna 1937, oli kokonaismassan maksimipainoraja 9 tonnia.

Kuljetusalan vaikeuksien ja konkurssien seurauksena vuonna 1991 Veljekset Järvimäki Ay sai asiakkaakseen Alkon. Alkoholijuomia alettiin kuljettaa paluukuormina Pohjanmaalle Etelä-Suomesta Rajamäeltä ja Salmisaaresta sekä myöhemmin myös Turusta. Alkon tuotteiden ajaminen oli tuottoisaa, joten lisää väkeä palkattiin ja kalustoa lisättiin. Elintarvikkeita kuljettaneiden Järvimäkien yritystoimintaan lama ei siis varsinaisesti vaikuttanut.

Heti vuosikymmenen vaihteessa Järvimäet ostivat ensimmäisen kaksitasoisen, saksalaisvalmisteisen perävaunun, joka mahdollisti entistä suurempien kuormien kuljettamisen. Siitä lähtien kaikki Järvimäille uutena tullut kalusto on järjestäen ollut kaksitasoista.

Vuonna 1991 Kari Järvimäki palasi takaisin Kurikkaan ja töihin kuljetusliikkeeseen. Sitä ennen hän oli käynyt armeijan ja kouluttautunut kuljetusteknikoksi Jyväskylän ammattikorkeakoulussa.

Kuten aina ennenkin, Järvimäet ajoivat muiden kuljetusten ohella edelleen myös Valion tuotteita. Tapio ja Aulis muistelevat, että vähän väliä Järvimäkien autot aiheuttivat muissa ihmisissä kummastusta, kun Alkon eteen parkkeerattiin Valion mainoksilla koristeltu auto.



Ari, Kari, Sami, Tomi, Tapio ja Aulis Järvimäki sekä joulupäivänä 1997 Seinäjoen terminaalille koolle saatu kalusto. Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Tapio ja Aulis Järvimäki sekä Seinäjoen Scania myyntipäällikkö Oiva Kapela ovat tulleet tutuiksi vuosien varrella. Kuva vuodelta 1997. Kuva: Järvimäkien kotialbumi

– Eräänkin kerran joku tuli minulta kysymään, että etkö sinä nyt peruuta väärään laituriiin. Sanoin, että etkö ole kuullut, että Alko myy nykyään maitoakin. Mies oli ihmeissään, ja kummasteli, että eihän se voi pitää paikkaansa, Aulis kertoo hymyillen.

1990-luvun alkupuolella Valio keskitti jälleen toimintaansa, joten maidon pakkaaminen lopetettiin Seinäjoella. Järvimäkien kannalta se tarkoitti käytännön tasolla sitä, että Seinäjoelle ei tullut enää lämpötilasäädelyä tavaraa, vaan sitä vain lähti. Seinäjoen tehtaalta vietiin pois päin rahkaa, piimää, raejuustoa ja voita, ja paluukuormina tuotiin pakkaustarvikkeita.

– Kustannuspaineitten kasvaessa oli haettava kaluston erikoisominaisuuksia hyödyntävää paluukuormaa pakkausmateriaalin rinnalle. Sen vuoksi samoilla autoilla alettiin ajaa vuodesta 2002 lähtien myös Arlaa eli silloista Ingmania. Tarve nostaa kalliin kaluston käyttöastetta ymmärrettiin hyvin keskenään kilpailevien asiakkaiden piirissä, Ari Järvimäki kertoo.

Pian Alkon kuljetusten saamisen jälkeen Järvimäet laajensivat reviiriään myös ulkomaanliikenteeseen. Ari Järvimäki kävi ulkomaanliikenneyrittäjäkurssin, joka oli vaatimus ulkomailla ajamiselle.

– Olin ajellut neljä vuotta Helsingin ja Lappeenrannan linjoja, ja maa alkoi polttaa jalkojen alla. Oli halu päästä ulkomaille, Ari muistelee.

Vuonna 1993 linjaliikenne Eurooppaan päästiin aloittamaan, vaikkakin melko heikosti varustellulla kulkupelillä; yrityksen vanhemmat omistajat Tapio ja Aulis eivät olleet aivan vakuuttuneita ulkomaanliikenteen järkevyydestä, joten ulkomailla ajettiin aluksi vaatimattomammalla autolla.

Yhdessä Kari ja Ari ajoivat samalla Scanialla vuoroviikoin juustoja Belgiaan ja Ranskaan. Vuonna 1995 yrityksen pitkäaikaisin ulkopuolinen työntekijä, Antti Hakala, aloitti ulkomaanliikenteen toisella autolla. Osa matkoista vei Italiaan saakka, ja matkassa oltiin välillä samaan aikaan kahdella autolla. Paluukuormina Euroopasta tuotiin pääasiassa hedelmiä: kiivejä, nektariineja ja omenoita. Ari muistaa, ettei Itävallan kautta uskaltanut yleensä ajaa, sillä siellä ylikuormarajoitukset ovat erityisen tiukat. Jos tavaraa oli vähänkään liikaa, auto pysäytettiin heti rajalle, ja ylikuormalle täytyi hankkia toinen kyyti.

Vuonna 1994 Kuljetusliike Veljekset Järvimäki Ay valittiin sekä Kurikan vuoden yrittäjäksi että Vaasan läänin vuoden liikenteenharjoittajaksi. Kurikan vuoden yrittäjä -palkintoa perusteltiin sillä, että Kuljetusliike Veljekset Järvimäki on pystynyt huonosta ajasta ja kovasta kilpailusta huolimatta työllistämään oman väkensä lisäksi myös monta muuta ihmistä. Lisäksi perusteluissa keuhuttiin, että Veljekset Järvimäki Ay on jatkuvasti pitänyt kuljetuskalustoaan ajan tasalla.

Vuoden liikenteenharjoittajan kunniaa Tapio Järvimäki kommentoi tuolloin lehdessä nöyryn sanakäantein: ”Palkinto on tietysti mukava vastaanottaa, vaikka olemmekin aina keskittyneet työntekoon emmekä ole pyrkineet näkymään”, Tapio sanoi lehtihaastattelussa. ^[x]

Vuonna 1994 ei vielä täysin tiedetty, mitä EU tuo tullessaan, joten muun muassa sitä Aulis ja Tapio pohtivat vuoden yrittäjä -haastattelussa Kurikka-lehdessä 21.11.1994: ”EU:n säädökset ovat niitä asioita, joita Järvimäillä pohditaan nykyään harva se päivä. Suomalais- ja ruotsalaisrekathan ovat 1,5 kertaa EU-maiden rekkoja suurempia. Täkäläisillä rekoilla pääsee Ruotsiin asti - muualle mennään eurorekoilla. – Jos unioni puuttuu maan sisäiseen liikenteeseen, se tietää kuljetusfirmoille katastrofia. Mekin joutuisimme vaihtamaan kalustomme ja hankkimaan kaksi autoa ja samalla väkeä lisää, jotta pystyisimme liikuttamaan samanlaista tavaramäärää kuin tällä hetkellä, toteaa Tapio Järvimäki. ETA-jäsenyys on Arin mukaan tosin parantanut ulkomaanliikenteen sujuvuutta huomattavasti. Jäsenyydellä on hyvät ja huonot puolensa; yksi pelonaihe on se, miten käy elintarviketalouden ja samalla -kuljetusten.”

Samassa jutussa myös kerrotaan Järvimäkien korkeasta työmoraalista. ”Järvimäkien veljekset eivät tunne työaikoja; he ovat jo lapsena rasvarin hommissa tottuneet siihen, että hommaa riittää joka päiväksi. Viikonloppuisinkin autojen kanssa piisaa ”nassaroomista”.

– Vierailut jäävät vähäisiksi, eikä matkasuunnitelmia tehdä kovin paljoa etukäteen. Kesälomaa pidetään korkeintaan viikko, sanoo Aili.” Samassa jutussa mainitaan vielä Järvimäkien runsaasta puhelimenkäytöstä. ”Toimitusjohtajan töitä isännät hoitavat tien päällä puhelimitse. Koko kööri on samaa mieltä siitä, että puhelin on mahtava keksintö. Aili tosin huomauttaa keksinnön näkyvän myös puhelinelämyksessä.”

Tilastokeskuksen tavarakuljetustilastoista ilmenee, että kuorma-autojen kuljetussuorite ja kuljetettu tavaramäärä ovat lisääntyneet ammattimaisessa liikenteessä jatkuvasti vuodesta 1995 lähtien. Kasvu on näkynyt siten, että tieliikenteen tavarakuljetuksen toimialalla tuotannon määrä on lisääntynyt 1990-luvun laman jälkeen nopeammin kuin bruttokansantuotteen kasvu. Vuonna 1995 Suomessa oli noin 11 000 kuljetusalan yritystä, jotka työllistivät kaikkiaan 27 500 ihmistä.

Terminaalin ostaminen Sinebrychoffilta

Voimakkaan kasvun myötä vuonna 1995 Veljekset Järvimäki Ay osti Seinäjoelta Sinebrychoffin terminaalin, sillä lähestyvän 2000-luvun haasteet edellyttivät asiakasyritysten tavaroiden varastointi-, käsittely- ja jakelukokonaisuuksia. Terminaalin arveltiin helpottavan tulevien ja lähtevien lähetysten väli- ja uudelleenkuormauksia. Koffilta ostetussa terminaalissa oli varastotilaa 1 500 neliötä sekä noin 300 neliötä toimisto- ja muuta tilaa. Puolet tiloista tuli Järvimäkien käyttöön, toiselle puolelle jäi vuokralle Koff. Terminaalin sisälle Järvimäet rakensivat noin sadan neliön kokoisen kylmiön.

Terminaalin elintarvikekäsittely alkoi Halpa-Hallin kanssa tehdystä sopimuksesta. Hollannista haettiin muun muassa omenoita, ja maakunnasta kerättiin muita elintarvikkeita: meijerituotteita, lanttua, porkkanaa, perunaa ja pakasteita. Terminaalissa tavarat kasattiin myymäläkohtaisiin eriin, joita jaettiin

kaikkiin Halpa-Halliketjun kauppoihin Keminmaata ja Iisalmea myöten. Jakelun ajatuksena oli alusta alkaen se, että kaikki tavarat yhdistetään samaan kuormaan, jottei monen eri auton tarvitse kulkea samojen kauppojen takapihoilla. Vaikka yrityksen kotipitäjänä pysyi edelleen Kurikka, kasvoi Seinäjoen terminaalista kaluston liikenteellinen keskipiste.

60 vuotta tien päällä

Vuonna 1997 Veljekset Järvimäki täytti 60 vuotta. Tuolloin Järvimäillä työskenteli neljä omaa kuljettajaa, yhdeksän ulkopuolista kuljettajaa sekä muutama konttorityöntekijä. Kalustoa oli kymmenen Scanian verran, ja juhlavuoden kunniaksi hankittiin yksi auto lisää. 60-vuotissyntymäpäivistä kirjoitettiin tuolloin useassa eri sanomalehdessä, muun muassa Kurikka-lehdessä, Pohjalaisessa ja Kuljetusyrittäjä-lehdessä. Jutuissa Kuljetusliike Veljekset Järvimäki Ay:ta tituleerataan Etelä-Pohjanmaan vanhimmaksi suvun omistuksessa olevaksi kuljetusyritykseksi. Lehtiartikkeleiden mukaan suurin osa yrityksen kalustosta oli syntymäpäivänä 10. helmikuuta tien päällä, mutta maanantaina tarjottiin kahvit terminaalin tiloissa.

60-vuotisjuhlien kukkarahat ja tervehdykset Järvimäet pyysivät suuntaamaan pankkitilille tallinnalaisen Nömmen lastenkodin kunnostamisen hyväksi. Tilille kertyi 12 000 markkaa, jotka käytiin luovuttamassa juhlallisesti ja toimittajan kera lastenkodille kesän alussa. Lastenkodissa kerrottiin, että osa rahoista käytetään tietokoneeseen, jonne kaikki lapsia koskeva tieto voidaan tallentaa. Nömmen lastenkoti valikoitui hyväntekeväisyyskohteeksi Tapion vaimon Inga Järvimäen ansiosta. Nömmen lastenkodin johtaja Maaja Vabrit oli Ingan lapsuudenaikainen kirjeenvaihtostävä.

Järvimäkiä jututti 60-vuotisjuhlien kunniaksi myös toimittaja Heikki Tuomikoski, jonka tekemä haastattelu on osittain säilynyt Järvimäillä C-kasettina. Haastattelussa Tuomikoski kysyy, miten yritys saadaan menestymään, johon Tapio ja Aulis vastaavat: ”Kovalla työllä. Ei saa laskea tunteja.” Yrityksen tulevaisuudesta tiedusteltaessa Aulis esittää toiveen, ettei yritys kasvaisi enää nykyisestä kovinkaan paljoa.

Kuljetusyrittäjä-lehdessä (2/97) julkaistussa Tuomikosken kirjoittamassa artikkelissa Ari Järvimäki kertoo, että yrityksen menestyksen kannalta kuljetuskalusto on tärkeää, mutta yhtä tärkeää on myös kuljettajien hyvä ammattitaito. Samaisessa artikkelissa esitetään myös kritiikkiä muiden yritysten toimintatapoja kohtaan. ” – Suomessa kulkutaudin tavoin levinnyt yritysten tapa maksattaa aika ajoin velkansa pankeilla ja ne puolestaan veronmaksajilla, ei ole hyväksyttävää, korostavat pohjalaisyrittäjät. Heidän mielestään ei ole oikein, että yritykset keikauttavat velkansa muille ja aloittavat heti puhtaalta pöydältä. Nämä veromarkat kerätään tervein liikeperiaattein hoidettavilta yrityksiltä ja muilta veronmaksajilta.”

Kuljetusalalla on ollut lukuisia esimerkkejä muun muassa konkurssikeinottelusta, joissa yritys on haettu konkurssiin, mutta toimintaa jatkettu uudella nimellä.



Scania 143M lähdössä matkalle.
Kuva: Järvimäkien kotialbumi



Järvimäkien nykyiset autot ovat vähäpäästöisiä ja mukavuudeltaan aivan toista luokkaa kuin 80 vuotta sitten. Kuvassa vuoden 2017 kalustoa: Scania R500 ja Scania S450.
Kuva: Pipsa Havula

2000-luku

Kilpailu kiristyy

Suomi oli 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä runsaan viiden miljoonan ihmisen asuttama jälkiteollinen yhteiskunta. Vuosikymmentä leimasi talouskasvu, joka päättyi vuonna 2008 finanssikriisiin. Internetin ja matkapuhelinten yleistymisen oli 2000-luvun alun ilmiö, ja samaan aikaan Suomi myös kansainvälistyi sekä taloudellisesti että kulttuurisesti. Suomen EU-jäsenyys oli astunut voimaan tammikuussa 1995, ja euro oli otettu Suomessa käyttöön vuonna 1999. Vielä vuoteen 2002 saakka markka kelpasi kuitenkin käteisvaluuttana.

Vuosikymmenen alussa henkilöautoja oli Suomessa noin 2,1 miljoonaa, ja vuosikymmenen lopussa lähes 2,8 miljoonaa. Nopeasti lisääntyneestä ajoneuvojen lukumäärästä ja alati kasvavista liikennemääristä huolimatta liikenneturvallisuus kuitenkin koheni 2000-luvulla. Tieliikennekuolemien lukumäärä vähentyi vuosikymmenen alun yli 400:sta vuosikymmenen loppuun mennessä alle 300:aan.

Tilastokeskuksen tilastoista selviää, että helmikuussa 2003 litra dieseliä maksoi 0,86 euroa, litra bensiiniä 98E:tä 1,18 euroa ja 95E:tä 1,16 euroa. Vuonna 2001 Suomessa oli tavarakuljetusalan yrityksiä kaikkiaan noin 11 400, ja ne työllistivät 36 900 ihmistä.

Tilastokeskuksen Tietoaika-lehti kuvaili kuljetusalan kannattavuuskehitystä vuonna 2003 seuraavasti: *”Kiristynyt kilpailu ja ylikapasiteetti on näkynyt kuljetusalalla kannattavuuden heikkona kehityksenä. Alan konkurssien määrässä ei ole myöskään tapahtunut 1990-luvun lamavuosien jälkeen olennaista muutosta. Myös verohallinnon yritysriskikartoituksen mukaan alan yrityksistä neljännes kului kohonneen tai suuren riskin yrityksiin vuonna 2002. Heikko kannattavuuskehitys on johtanut siihen, että tehokkaiden kuljetus- ja logistiikkajärjestelmien kehitys on hidastunut. Samanaikaisesti toimialalle on kasautunut uusia kustannuspaineita. Esimerkiksi kuorma-autoalan uudet työaikasäädökset ja työehtosopimuksen muuttuminen yleissitovaksi lisäävät työnantajien kustannusrasitusta.”*^[14]

Teknologian tahdissa

2000-luvun alussa yhteiskunta muuttui ja kehittyi monin tavoin, eikä Veljekset Järvimäki jäänyt siitä kehityksestä ulkopuolelle. Muun muassa digitalisaatio ja EU ovat tuoneet yritykselle sekä uusia mahdollisuuksia että haasteita.

Vuonna 2002 Järvimäet saivat asiakkaakseen Ingmanin, joka sittemmin muuttui Arlaksi. Nykyisellään

Arla ja Valio muodostavat yhdessä noin puolet yrityksen liikevaihdosta. Myös ulkomaille ajamista jatkettiin 2000-luvulla edelleen. EU-jäsenyyden myötä keikat helpottuivat, kun kaikenlainen rajoilla pyöritetty byrokratia väheni. Liikennesuuntina olivat 2000-luvun alkupuolella Ruotsi ja Manner-Eurooppa. Euroopan liikenne kehittyi lähinnä Ranskan voiviennin ehdoilla.

Vuonna 2006 Järvimäällä oli kalustoa parinkymmenen auton verran sekä niihin mukautettu määrä puoli- ja täysperävaunuja. Palkkalistoilla oli noin 30 henkilöä, ja Kurikassa yrityksellä oli pieni korjaamoyksikkö, jossa yksi mies huolsi kalustoa.

Kuljetusyrittäjä-lehdessä (9/2006) Tapio Järvimäki totesi kiireen ja monenlaisten valvonnallisten asioiden yhteensovittamisen osittain vieneen pois aidon yrittämisen ilon:

” – Työ-, ajo- ja lepoaikojen järjesteleminen nimenomaan niin, että sovitut kuljetukset voidaan hoitaa suunnitellulla tavalla, vaatii melkoista osaamista. On siis äärimmäisen tärkeää, että kuljettaja lähtee liikkeelle juuri oikeaan aikaan voidakseen ajaa määrätyn lenkin oman laillisen työvuoronsa rajoissa. Paradoksaalista on se, että kun näin tehdään, ”nukkumatauko” onkin pidettävä jossain lenkin kannalta epäedullisessa paikassa. Ja se taas tarkoittaa sitä, ettei kuljettaja välttämättä ollenkaan ”levännyt” siinä mielessä kuin mitä lainsäädännöllisesti ja työsuojelullisesti on ajateltu.”

Samassa haastattelussa Tapio ja Aulis toivoivat, että kuljetusalan arvostus nousisi sekä julkisuudessa että viranomaisten silmissä. He totesivat, että asioista pitäisi saada päättämään ihmisiä, jotka tuntevat alaa ja tunnustavat sen vallitsevat realiteetit. Tien päällä virkavallan kanssa asioidessa tuli tunne, että olet rikollinen kunnes toisin todistat.

Kaksitasoiset perävaunut kuuluivat yhä oleellisesti Järvimäkien kalustoon 2000-luvun alussa. Teknologian kehittyessä myös tämä ominaisuus otti edistysaskeleita: Valion vaunuihin tehtiin vuosittuhannen alussa hydrauliset tasot, joiden myötä tavarankuljetus tehostui entisestään. Yhden uuden kuljetusyksikön eli täysperävaunuyhdistelmän kuljetuskapasiteetin on arveltu olevan hydraulisten tasojen ansiosta 55 prosenttia suurempi kuin vetoauton sisältävän täysperävaunuyhdistelmän. Itse perävaunun kuljetuskapasiteetti on 84 prosenttia tavallista perävaunua suurempi. Uusi kalusto säästää sekä kuljetuskustannuksia että ympäristöä, minkä vuoksi Valiolla oli vuonna 2005 käytössään jo 18 kaksitasoista vaunua. Teknologian kehittyminen muutti alaa monin tavoin: esimerkiksi vuonna 2007 käyttöön otettu digitaalinen piirturi vei viimeisenkin mahdollisuuden työaikojen kanssa pelaamiseen. Paperikiekoissa olivat olleet samat säädökset kuin digitaalipiirtureissa, mutta paperisten kiekkojen kanssa pystyi vielä jonkin verran säätämään.

– Digitaalipiirtureilla oli valtava merkitys työnteon rytmiin. Nyt jos työaika menee kymmenen minuuttia pitkäksi, sekin rikos säilyy siellä pitkään. Se on vaikuttanut tähän alaan paljon, Ari Järvimäki sanoo. Vuon-

na 2009 Järvimäet menettivät yhä tiukentuvan hintakilpailun myötä Alkon kuljetukset. Se oli Järvimäille kova kolaus, jota ei onnistuttu aivan heti paikkaamaan. Samana vuonna Koffilta ostetun terminaalin kylmätiloja kasvatettiin: kylmätilaa laajennettiin sadasta neliöstä viiteensataan ja pakastetiloja rakennettiin 300 neliötä.

Kolmas polvi vastuuseen

Tapio Järvimäki jäi eläkkeelle vuonna 2007, mutta on edelleen syksyllä 2017 yrityksen omistajana. Eläköityessään Tapio luopui myös 2000-luvun vaihteessa alkaneesta puheenjohtajuudestaan SKAL ry:ssä. Vielä vuonna 2017 Tapio toimii kuitenkin SKALissa vertaistukihenkilönä.

Kuljetusliike Veljekset Järvimäkien yhtiömuoto vaihdettiin vuonna 2009 avoimesta yhtiöstä osakeyhtiöksi. Nimi muutettiin Kuljetusliike Järvimäki Oy:ksi. Ari Järvimäestä tuli yrityksen toimitusjohtaja, Kari Järvimäestä hallituksen puheenjohtaja ja Tapion pojasta Tomi Järvimäestä hallituksen jäsen. Kari Järvimäki osti vuonna 2009 yrityksestä neljä vuotta aiemmin eläköityneen isänsä Auliksen osuuden.



*Tapio ja Aulis toivoivat,
että kuljetusalan arvostus nousisi
sekä julkisuudessa
että viranomaisten silmissä.*



2010-luku

Järvimäet muutosten keskellä

Vuonna 2008 alkaneen finanssikriisin jäljiltä Suomen talouskasvu on edelleen 2010-luvun puolivälissä heikkoa. 2010-luvulla talouden suurimmat ongelmat johtuvat viennin ongelmista ja rakennemuutoksen jälkeisestä työttömyydestä. Vuonna 2013 Suomen yritysrekisterissä oli 10 200 yritystä, joiden toimiala on tieliikenteen tavarankuljetus. Henkilöstöä näissä yrityksissä oli kaikkiaan 34 500.

Vuonna 2011 Järvimäet ostivat JH-kuljetus Oy:n elintarvikekaluston, kaikkiaan kolme autoa ja kuusi perävaunua. JH-kuljetuksen elintarvikekaluston mukana tuli myös töitä: Tuoretietä, Juustoportin ajoa, Jepuan Perunaa, sekä muun muassa Kuehne & Nagel.

– Tuntui, että tavaranoja vähän hiipui, kun Alkon ajo loppui. JH-kuljetuksen kaluston ostamisen myötä liikevaihtomme suurin piirtein tuplaantui. Se oli se ajatus, joka siitä teki mielenkiintoisen ja toteuttamiskelpoisen. Osoittautui kuitenkin vaikeammaksi haasteeksi sulauttaa se tähän, mikä näkyi tuloksessakin heti vuonna 2012. Mutta se oli sellainen merkittävämpi kasvun askel määrällisesti, Ari sanoo.

Järvimäkien autoista suurin osa on nykyisin valkoisia: yritysten logoja ja mainoksia ei siis teipata jokaiseen autoon.

Suomi asetti Venäjälle pakotteita vuonna 2014. Niillä oli vaikutusta Valioon ja sitä kautta jonkin verran myös Kuljetusliike Järvimäkeen. Pakotteiden seurauksena Järvimäkien Valion kuljetukset Pohjanmaalta Lappeenrantaan loppuivat. Kari Järvimäki kommentoi tuolloin Ilkka-lehdessä (9.8.2014) – *Viemme Lappeenrantaan Venäjälle menevää tavaraa suunnilleen kolme kertaa viikossa. Nämä kuljetukset loppuvat nyt toistaiseksi, Järvimäki toteaa. Hän arvioi Valion (Lappeenrannan) kuljetusten olevan noin 0,4 prosenttia yhtiön liikevaihdosta.*

Syksyllä 2016 Järvimäet menettivät terminaalin pitkäaikaisen vuokralaisen Koffin. Vapautuneeseen lisätilaan remontoitiin lisää kylmiötilaa siten, että nykyisellään kylmiö- ja pakastetilaa on kaikkiaan tuhannen neliön verran. Tiloissa kerätään muun muassa Arlan ja Meira Nova Oy:n tuotteita, jotka yhdistellään muualta tullessiin tuotteisiin. Kevästä 2017 lähtien Juustoportin tuotantoa alettiin siirtää Järvimäkien terminaaliin bulkkina.

– Illan ja yön aikana Seinäjoen terminaali toimii keruuterminaalina ja reitittämistilana, ja jos kaikki menee putkeen, terminaali on aamulla tyhjä. Sitten taas ruvetaan keräämään uutta tavaraa runkokuormiin, Ari Järvimäki kertoo.

Yrityksen 80-vuotishaastattelussa Ilkka-lehdessä (22.9.2017) Ari Järvimäki kertoi, että hänen mukaansa parasta ympäristöpolitiikkaa on pitää autojen täyttöasteet korkeina. *”Järvimäen mukaan se (kuljetusten mahdollisimman suuri täyttöaste) on myös keskeinen yrityksen kilpailuetu. – Yhdistelemme eri asiakkaiden pieniä tavaravirtoja samoihin kuljetuksiin. Näin pystymme toimimaan tehokkaasti, pitämään kaluston täyttö- ja käyttöasteen korkeana ja hinnan järkevällä tasolla, Järvimäki selvittää.”*

Järvimäkien kuljetusautot ovat 2010-luvulla moderneja. Kuljetusten laatua pystytään seuraamaan kätevästi etänä, sillä autoihin asennetuista paikantimista näkee muun muassa kuljettajan ajotavan, sijainnin, nopeuden ja kuljetuksen lämpötilan. Nykyiset vakionopeussäätimet tuntevat maaston korkeusvaihtelut ja osaavat siksi esimerkiksi kiihdyttää ylämäkeen itsekseen. Autot myös jarruttavat automaattisesti tarvittaessa, mikä toisaalta saattaa aiheuttaa myös vaaratilanteita. Mukavuuspuolella on tultu pitkä matka kylmistä hyteistä, joihin lumi tuli talvisin sisälle. Ajoneuvojen makuutilat ovat viihtyisät ja niissä on esimerkiksi taukoilmastointi.

Kansainvälistyminen muuttaa toimintakenttää

”Dieselpommi räjähti bensa-asemille - tällaisia hintoja ei ole nähty”, otsikoi Ilta-Sanomat verkkouutisensa 1.1.2012. Vuoden 2012 veronkorotus nosti dieselin litrahinnan korkeammaksi kuin se oli ollut koskaan aiemmin koko 2000-luvulla.

Ilkka-lehti (23.2.2012) haastatteli helmikuussa 2012 Ari Järvimäkeä veronkorotuksista. Tuolloin kaavailtiin vasta tehdyn korotuksen lisäksi energiaverodirektiiviä, joka poistaisi dieselin ns. käyttövoimaveron ja samalla nostaisi reippaasi dieselpolttoaineen hintaa, jopa 1,8 euroon litralta. Ilkka-lehden artikkelin otsikko oli: ”Kuljettaja maksaa maitoasi.” Jutussa kirjoitetaan: *”Maitolitrin hinta ei seuraa dieselin hintaa kaupan kylmäkaapissa. Dieselin kallistumisen maksaa kuljetusyrittäjä. (...) Järvimäen autoista kaksi kulkee Euroopassa. Pitkään jatkunut kustannusten nousu on kurittanut tätä osaa liiketoiminnasta. (...) Euroopan reissun onnistuminen on kiinni siitä, minkä hintaista tavaraa palatessa on kyydissä. Menomatalla tehdään tappiota. (...) (Ari) Järvimäki laskee, että kolmen vuoden aikana Euroopassa ajaminen on kallistunut 50 prosenttia, jollei enemmän. Esimerkiksi lauttahinnat ovat korkealla. Tällaiseen rakoon dieselveron nosto koko Euroopassa ei Järvimäkeä miellytä.”* Vuoden 2012 jälkeen dieselin hinta on kuitenkin tullut jälleen alaspäin.



Skal Pohjanmaa – Osterbotten ry palkitsi Kuljetusliike Järvimäki Oy:n vuoden 2017 kuljetusyrittäjänä yrityksen 80-vuotisjuhlissa.
Kuva: Pipsa Havula



Järvimäki Oy:n pitkäaikaisin suvun ulkopuolinen työntekijä Antti Hakala piti 80-vuotisjuhlissa pienen puheen ansioristien jaon jälkeen.
Kuva: Pipsa Havula

Muun muassa dieselin hintakehitystä Ari Järvimäki pähkäili myös syksyllä 2017 Ilkka-lehden (22.9.2017) 80-vuotishaastattelussa. Hän kuvaili vaihtoehtoisten polttoaineiden kiinnostavan, mutta suunnitelmien kaatuvan viimeistään infraan. ”– *Kalustoa olisi jo saatavilla, mutta polttoaineen jakeluverkosto puuttuu. Kaasurekan toimintasäde riittäisi jakelureiteillemme. On se ollutkin mielessä, että voisi olla meidän juttu.*”

Samaisessa haastattelussa Järvimäiltä oli tiedusteltu kuljetusalan nykyhaasteita. Artikkelissa Ari Järvimäki arvelee alaa kiusaavan tällä hetkellä etenkin teiden huono talvikunnossapitotaso, joka johtaa usein vaaratilanteisiin ja viivästyksiin. Toiseksi vaivaavaksi liikenneasiaksi Ari ja Kari Järvimäki nimeävät Suomen ja Ruotsin välisen lauttaliikenteen, josta on tullut kesä kesältä rasittavampi pullonkaula. Asia haittaa liiketoimintaa, sillä vuonna 2017 Järvimäkien ulkomaanliikenne painottuu Skandinaviaan ja Baltian maihin. Myös hyvien ja luotettavien kuljettajien löytäminen on käynyt vuosi vuodelta vaikeammaksi. Alan kansainvälistyminen tuo paitsi mahdollisuuksia niin myös lisää kilpailua. Toukokuussa 2017 Euroopan komissio ehdotti osana laajaa tieliikennepakettia, että ulkomaisella kalustolla tehtävän rahdiliikenteen sääntöjä vapautettaisiin nykyisestä. Niin sanotut kabotaasisäännöt määrittelevät sen, millä ehdoilla toisesta EU-maasta tulevalle rekalle saa ajaa esimerkiksi Suomen sisäisiä kuljetuksia. Rekkaliikenteen avautuminen ulkomaisille yrityksille Suomessa on herättänyt huolta kuljetusyrittäjiä edustavassa SKAL ry:ssä, sillä se pelkää valvonnan vaikeutuvan.

SKAL ry on tänä vuonna esittänyt huolensa myös toisesta kuljetusalaan liittyvästä haasteesta. Tukholman terrori-iskun jälkeen SKAL lähetti jäsenyrityksilleen tiedotteen, jossa annettiin ohjeet mahdollisia kaappaustilanteita varten. Jäsentiedotteessa korostettiin kuljettajan huolellisuutta ja reagointia kaikkeen ympärillä tapahtuvaan normaalista poikkeavaan. Huomiota kehoitettiin kiinnittämään myös ohjaamon lukitukseen, avaimien paikkaan ja taukopaikkoihin sekä reittien valintaan, mikäli mahdollista.^[15]

Kuljetuskaluston päivittämisestä on tullut vuosi vuodelta tärkeämpää. On kannattavampaa pitää kalusto uutena sen sijaan, että maksaisi autoista kovia korjaushintoja. Myös leasing-sopimukset ovat tulleet jäädäkseen. Kun ennen vanhaan autojen ongelmat liittyivät yleensä moottoriin, tukirakenteisiin ja renkaisiin, ovat nykyiset viat paljon monimutkaisempia. Tavallisesti ne liittyvät esimerkiksi pakokaasun puhdistusjärjestelmään, hiukkassuodattimeen tai erilaisiin sähkövikoihin. Nykyisin korjaamot pystyvät tarkistamaan ja jopa korjaamaan tietyt viat etänä.

Syksy 2017: Komeat 80-vuotisjuhlat

Syksyllä 2017 Järvimäkiä on yrityksessä töissä useampi. Arin ja Karin lisäksi yrityksen omistajana on edelleen Tapio Järvimäki. Tapion pojat Sami ja Tomi Järvimäki ovat firman palkkalistoilla ja Tomi lisäksi hallituksessa. Arin poika Joel suorittaa Järvimäillä parhaillaan logistiikan perustutkintoa oppisopimuksella. Hän valmistuu yhdistelmäajoneuvokuljettajaksi. Myös Tapion vävy Pekka Kivelä on yrityksessä töissä.



80-vuotisjuhlissa jaettiin Suomen Yrittäjien ansioristit pitkäaikaisille, arvostetuille työntekijöille. Kuva: Pipsa Havula



Ari, Tomi, Aulis, Sami, Kari ja Tapio Järvimäki syksyllä 2017.
Kuva: Marko Haanpää

Järvimäellä on syksyllä 2017 palkkalistoilla kaikkiaan 74 henkilöä, joista 55 on kuljettajia. Kalustoa on 34 auton verran ja lämpösäädelyjä perävaunuja noin 40. Autoista suurin osa on Scanioita, mutta mukaan mahtuu myös Volvoa, Mercedes-Benziä, DAFia ja Ivecoa. Kuljetuskalusto on suunniteltu nimenomaan elintarvikekuljetuksia silmälläpitäen, vaikka tarvittaessa kalusto sopii muidenkin tuotteiden kuljettamiseen. Yrityksen erikoisosaamista ovat muun muassa monilämpökuljetukset, joissa kuormatila voidaan jakaa jopa neljään eri lämpötila-alueeseen.

Valtaosa Kuljetusliike Järvimäki Oy:n liikenteestä on edelleen Pohjanmaa – pääkaupunkiseutu -runkoliikennettä ja siihen liittyvää jakelutoimintaa. Ulkomaanliikenne painottuu Tanskaan, Ruotsiin ja Baltian maihin. Kuljetuskalusto liikkuu vuositasona noin 4,5 miljoonaa kilometriä, joista noin 70 prosenttia kuljetaan vähäpäästöisimmillä EURO 6 tai EURO 5 -luokan autoilla. Suurimmat asiakkaat ovat Valio, Arla, Tuoretie, Juustoportti, Jepuan Peruna, Meira Nova, Heinon Tukku, Posti, Kuehne & Nagel ja Bring. Liikevaihto oli vuoden 2017 maaliskuussa päättyneellä tilikaudella yli 11 miljoonaa euroa.

Tulevaisuudessa yrityksen toiminta-ajatus on edelleen keskittyminen lämpösäädelyihin elintarvikekuljetuksiin. Vaativalla alalla pärjäämisen takeina ovat korkea laatu ja joustavuus. Oman terminaalien kautta pystytään tarjoamaan laajempia palvelukokonaisuuksia kilpailukykyiseen hintaan. Alalla tapahtuvat yhä suuremmat yrityskaupat synnyttävät jatkuvasti uusia kilpailutilanteita, mutta toisaalta ne tarjoavat Järvimäen kaltaiselle joustavalle ja ketterälle toimijalle myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia.

16. syyskuuta 2017 Järvimäet viettivät komeat 80-vuotisjuhlat Seinäjoella OmaSp-stadionilla. Juhlissa SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry palkitsi Kuljetusliike Järvimäki Oy:n vuoden 2017 kuljetusyrittäjänä. Valinnan kriteerit olivat esimerkillinen yritystoiminta ja kehitystyö, työ tavarankuljetusalan arvostamisen parantamiseksi sekä asiakaslähtöisyys yritystoiminnassa. Se oli mieluisa tunnustus sitkeälle pohjalaisyrittäjälle, joka on onnistunut tarpomaan eteenpäin vaikeinkin aikoina.

80-vuotisjuhlissa muistettiin myös yrityksen työntekijöitä. Suomen Yrittäjien ansioristit jaettiin kaikkiaan 25 kuljettajalle. ”Kuten alussa totesimme, yritys ei menesty ilman koko yrityksen väen saumatonta yhteistyötä ja yhteishenkeä. Kun tähän vielä lisätään korkea ammattitaito sekä tahto ja taito palvella asiakasta parhaalla mahdollisella tavalla, ollaan alan huipputekijöitä”, lausui juhlissa puhunut Etelä-Pohjanmaan Yrittäjien toimitusjohtaja Heikki Risikko. Vieraiden viihtyvyydestä vastasivat juhlissa stand-up-koomikot Mikko Vaismaa ja Ville Myllyrinne, ja musiikillisesta nautinnosta Antti Railio & The Band.

Ari Järvimäen mukaan parasta kuljetusalalla yrittämisessä on sopiva annos uusiutuvaa tekniikkaa, vaihtuvia tilanteita sekä erilaisia ihmisiä, joiden kanssa saa yllättyä joka päivä. Ilkka-lehden 80-vuotishaastattelussa Ari ja Kari Järvimäki nimesivät syyn siihen, miksi yritys on pysynyt pystyssä 80 vuotta: kekseliäisyys on pitänyt Järvimäet tiellä kaikki nämä vuodet.

Yrityksen koko henkilökunnan ja omistajien vakaana tarkoituksena on se, että jatkossakin voidaan täydellä syyllä sanoa: ”Järvimäki hoitaa!”

Lähdemateriaali

Heikki Tuomikosken haastattelunauha vuodelta 1997

Ilkka-lehti 23.2.2012

Ilkka-lehti 9.8.2014

Ilkka-lehti 22.9.2017

Konepörssi-lehti 3.3.1997

Kuljetusyrittäjä-lehti 2/97

Kuljetusyrittäjä-lehti 9/2006

Kurikka-lehti 21.11.1994

Pohjalainen 1.6.1997

Jari Kurkinen: Kaukokiito. Suomalainen – 50 vuotta

Osmo Rinta-Tassi: Kurikan Historia I: Esihistoriasta Suomen sotaan

Touko Perko: Valio ja suuri murros

Henkilökohtaiset haastattelut: Ari Järvimäki, Kari Järvimäki, Tapio Järvimäki, Aulis Järvimäki, Raili Karjanlahti, Matti Sivula, Antti Hakala sekä Reetta Hakala.

Lähdeviitteet

[1] Kaukokiito, s. 14

[2] Levä (toim.), 1996, s. 51-53

[3] Kurikan historia, s.599

[4] Kurikan historia, s. 348-351

[5] Kurikan historia s. 351

[6] <http://www.mattigronroos.fi/Tiet/Verkonrakennus.htm>

[7] Kaukokiito s. 74

[8] Kaukokiito s. 24

[9] <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2013/01/11/aikamatka-arkeen-autoilu>

[10] Kaukokiito, s. 127

[11] <https://yle.fi/uutiset/3-7003811>

[12] Rahtarit ry:n jäsenlehti 2/2006 s. 42

[13] <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2016/09/14/pekkaspaivien-taustalla-matti-pekkanen-ja-teknologiapaniikki>

[14] http://www.stat.fi/tup/tietoaika/ta_10_03_kuljetukset.html

[15] <http://www.ess.fi/uutiset/kotimaa/art2363725>

x. Tietoa ei ole säilynyt siitä, mistä lehdessä kyseinen haastattelu ja siitä säilynyt lehtileike ovat

Ansioimerkit

Tapio Järvimäki

06.12.1999 Suomen Leijonan ansioristi

17.11.2007 Suomen yrittäjäristin suurristi

21.04.2009 Ammattiautoliiton hopeinen ansioristi

Aulis Järvimäki

v. 1990 Suomen yrittäjien kultainen ansioristi

08.11.2000 Suomen yrittäjäristin timanttiristi

Sertifikaatit



Korkea laatu ja asiakastyytyväisyys ovat olleet toimintamme perustana koko yrityksen pitkän historian ajan. Käytössämme on PKY-LAATU- toimintajärjestelmä joka perustuu **laadunhallintajärjestelmä-standardiin ISO 9001:2008** **ympäristöjärjestelmästandardiin ISO 14001:2004**



***Lämmin kiitos työntekijöille
ja yhteistyökumppaneille!***