

Kun minusta tuli mikkeliläinen.

Niin siitähän on jo yli 50 vuotta, kun heinäkuun kauniina kesäamuna pysäköin autoni Mannerheimin tien varressa olevan kerrostalon pihaan. Yhtiön toimisto sijaitsi silloin tuon asuintalon alimmassa kerroksessa. Sisään päästyäni minua on odottamassa yhtiön toimitusjohtaja Jorma Koponen, hallituksen puheenjohtaja Toivo Hynninen ja Mikkelin läänin autoilijoiden toiminnanjohtaja Kalle Juutilainen. Neljä mies oli vastaanottotilaisuudessa urakoitsija Erkki Gråsten. Hänen henkilökohtainen panoksensa yhtiön kehitystyössä oli suorastaan korvaamaton. Hän keskitti kaiken liiketoimintansa yhtiön kautta laskutettavaksi ja näytti tällä tavalla esimerkkiä kuinka osakkaiden tulisi suhtautua perustamaansa yhtiöön.

Mikkeli ei ollut minulle juurikaan tuttu paikka vaikka olin käynyt Savon Prikaatissa varusmiespalveluni, kun tuo aika kului Karkialammilla ja sen ympärillä olevassa maastossa harjoitellessa sotilastaitoja.

Vinkin Läänin Tilausliikenne oy: n työpäällikön paikasta olin saanut Kuopion tiepiirin työmaan vastaavalta mestarilta Aatu Kokkoselta, kun vasta perustetun yhtiön puheenjohtaja Hynninen oli kysellyt, tietäisikö hän heille hyvää työpäällikköä. Aatu oli välittömästi todennut, että hänen työmaallaan on juuri sellainen insinööri, jota Te olette hakemassa.

Hynninen oli tiedustellut: ” Mistä tuon insinöörin voisi tavata? ”.

Kokkosen Aatu oli neuvonut, että, kun nyt on ruokatunti, niin Jussi on varmasti nostamassa painoja Kämärin punttisalilla.

Olin juuri vetelemässä viimeisiä rinnalle vetoja, kun painonnostosalin ovi raottuu ja mies kurkistaa sisään ja kysyy: ” Onko täällä insinööri Oksman?”

”Kyllä on. Voitteko odottaa yhden minuutin, kun minulla on vielä yksi vetosarja tehtävänä.”

Kääntelen 130 kilon rautaa kolmenvartin kyykkyyn kolmen sarjana rinnalle ja pudotan lopuksi romut lavalle. Muutaman minuutin keskustelun jälkeen Hynninen kertoi, että työmaan vastaava mestari oli antanut hyvän kuvan minusta. Hynninen pyysi laittamaan hakemuksen Mikkeliin ja käymään esittäytymässä myös toimitusjohtaja Kuposelle.

Jälkeenpäin Hynninen on kertonut, että hänelle selvisi sillä hetkellä kuka valitaan yhtiön työpäälliköksi, kun minä kääntelin rautaa rinnalle.

Sitten asiat etenivät nopeasti, kului pariviikkoa ja sain tiedon, että minut oli valittu Läänin Tilausliikenne oy: n työpäälliköksi. Muutto Mikkeliin oli edessä. Minä muutin ensin ja Mari tuli pojan kanssa syyskuun alussa, kun oli päässyt Kansallispankista irti.

Heti ensimmäisenä työpäivänäni joudun matkustamaan Pieksämäen maalaisiskuntaan Viiperon öljysora – asemalle, missä Kestotie teki päällystetöitä ja Läänin Tilausliikenne oy: n autoilijat olivat siellä ajossa. Sain heti tuntumaa, mitä tuleva työnteko Mikkeliissä tulee olemaan. Matkustamista ympäri Mikkelin lääniä pitkää päivää tehden.

Yhtiön alkutaival oli hankala, kun Mikkelin alueella oli kolme KTK – yritystä ja jokainen varjeli reviirejään mustasukkaisesti. Yhteistyö askeleet Savonlinnassa

eivät edenneet yrityksistämme huolimatta.

Tiepiirin suhtautuminen oli alussa välitystoimintaamme hyvin pidättyväinen.

Yhtiömme onneksi työpäällikkö insinööri Iiro Toiviaisen myötävaikutuksella saimme kuljetusten välitystoiminnan käyntiin hänen työmailla Savonlinnassa Aholahdessa ja

Sulkavan tiellä. Merkittävä työ vuoden 1968 syksyllä oli yhtiöllämme

Kangaslammilla, missä rakensimme Härmäniemen yksityistien paikallistieksi.

Mäntyharjun autoilijat toimivat myös aktiivisesti laajalla rintamalla ja saimme

välitystoiminnan käyntiin Tiepiirin Poitti – Tiilikkala tiellä. Saimme vuokrattua kaksi sora – aluetta, joista aloitimme sorantoimitukset.

Vuoden 1969 vuoden alussa jäi yhtiö minun vedettäväksi, kun toimitusjohtaja

Koponen siirtyi Paraisten Kalkin palvelukseen.

Kun yhtiö oli toiminut yhden vuoden, niin alkoi näyttää lopultakin siltä, että työni

Mikkelissä tulee jatkumaan. Tappiollinen alku oli kääntymässä voitonpuolelle. Nuori insinööri oli selvinnyt tulikokeestaan. Minusta alkoi kasvaa mikkeliäinen.

Juhani ”Jussi” Oksman