

Taksin katolla vilkkuu, yön ainoa valopilkku

Taksi tarkoittaa yksittäiseen, lyhytaikaiseen käyttöön vuokrattavaa kulkuneuvoa ja kuljettajaa. Kuljettajaa kutsutaan puhekielessä taksikusiksi. Toiminnan tarkoituksena on etukäteen sovitusti siirtää yksi tai useampi henkilö matkatavaroineen paikasta toiseen korvausta vastaan. Taksin tunnistaa auton katolla olevasta taksikyltistä, autossa olevasta taksamittarista ja kuljettajan hallussa olevasta taksiluvasta. Näin kertoo taksista Wikipedia, vapaa tietosanakirja.

Isäni Orvo Johannes ”Jussi” Ritari s. 3.6.1929–13.8.2003, aloitti ammattimaisen taksitoiminnan 1950 luvun alussa. Autokoulu oli käyty Vaasassa ja taksilupa oli hankittu. Suomessa taksitoiminta on luvanvaraista, joten pelkkä auto ja ajokortti eivät yksin riitä ammatin harjoittamiseen.

Ensimmäinen auto oli amerikkalainen neliovinen Studebaker. Silloin ei ollut tietenkään vielä niin suurta valikoimaa autoista kuin nykyisin. Neuvostoliittolainen Popeda, jota kutsuttiin myös ”Siperian Mersuksi”, viidelle henkilölle rekisteröity neliovinen auto, oli suosittu taksiauto koko Suomessa ja myös Ylistarossa, jossa oli yhtä aikaa toistakymmentä Popedaa. Suosio johtui ehkä siitäkin, että länsiautojen tuonti oli vähäistä ja Popeda oli siihen aikaan edullinen. Vuonna 1957 Popeda maksoi ”vain” 796 000 mk, kun monet länsiautot maksoivat 835 000 – 1 640 000 mk. Autoa käytettiin joka päivä, joten kilometrejä kertyi ja muutaman vuoden välein se oli pakko vaihtaa uuteen.

Neuvostoliittolainen Volga oli Suomessa yleinen taksiauto 1960 luvulla ja isälläni niitä oli useita. Paljon oli liikenteessä myös saksalaisia Mercedes Benz-merkkisiä autoja, jota sanottiin ”Mersuksi” johtotähti kaikille teille, kuten mainos kertoi. Ylistarossakin niitä on ollut paljon takseilla, myös meillä.

Taksilla ajettiin kaikenlaisissa olosuhteissa, kaikkina vuorokauden ja vuoden aikana. Maalla taksien kyydit olivat huviajaja erilaisten yleisötilauksien yhteydessä, kuten esimerkiksi tanssimatkat.

Tärkeitä asiakasryhmiä olivat lääkärit, eläinlääkärit, kättilöt, papit, sairaalaan kuljetukset, koulukyydit, jne.

Myös kaikenlaista tavaraa kuljettiin mukana, jopa polkupyörä saattoi olla kyydissä. Sitä varten autoissa oli usein valmiiksi laitettu pyöräkoukku, johon polkupyörä nostettiin kuljetuksen ajaksi.

Asiakkaat olivat yleensä hyvin käyttäytyviä, osa tietenkin tuttuja tai

tutuksi tulleita mutta myös väkivallan uhka kuului kuvaan niin kuin tänäkin päivänä.

Onneksi isälleni ei koskaan vakavampaa sattunut, vaikeista tilanteista oli selvitty rauhallisella puhumisella, poliisia oli joskus tarvittu, kun asiakas ei muistanut, missä asui.

Tänä päivänä turvallisuus autossakin on jo parempi ja yhteyden saa hätäkeskukseen nopeasti, mutta kuitenkin ikäviä takseihin kohdistuvia väkivallan tekoja sattuu jatkuvasti.

Taksit näkevät ja kuulevat matkan aikana kaikenlaista mutta parasta kuitenkin pitää asiat omana tietonaan, eikä levitellä eteenpäin juoruja, myös takseilla on vaitiolovelvollisuus.

Auton hyvä kunto ja siisteys oli isälleni aina tärkeä asia. Se piti olla puhdas sekä ulkoa, että sisältä. Huoltoasemalla pestiin auto, vaihdettiin renkaat ja huollettiin. Tosin joskus me lapset jouduimme pesuhommiin. Sitä sanottiin ”viiden markan pesuksi”, koska se oli nopeasti hoidettu homma, ei niin perusteellinen, kuin huoltoasemalla ja tehtiin vain rahasta.

Isän en koskaan itse nähnyt tekevän autolle mitään, hänen mielestään, huoltoasemat olivat sitä varten, että siellä henkilökunta osaa hommansa. Toisin kuin nykyään, huoltoasemalta saa hädin tuskin polttoainetta, sen sijaan kaikkea muuta löytyy!

Taksiautoilijoilla oli myös asiaankuuluva vaatetus. Pussihousut, pusero, joka oli vyötärömallinen, kiiltävät saappaat ja koppalakki kokardeineen.

Ylistaron keskustassa oli taksiasema, johon suurin osa kirkonkylän takseista kerääntyi ajoja odottamaan.

Usein taksi tilattiin myös soittamalla kotiin, jolloin saatiin varmasti se haluttu taksi.

Matkapuhelimia ei vielä silloin ollut käytössä. Äitini vastaili kotona puhelimeen ja otti

kyytejä vastaan. Yrittäjäys on hyvin kiinnipitävää hommaa, jos aikoo menestyä, Siinä ei tunneta 8 tunnin työpäivää ja 4-5 viikon kesälomia vaan aina on oltava valmiina, kun puhelin kilahtaa ja lähdevä matkaan, oli vuorokauden aika mikä tahansa.

Autoilijalta vaaditaankin paljon, pitkää pinnaa, rauhallisuutta, ystävällisyyttä, toisen huomioon ottamista, nopeuttakin joskus, ammatti on vaativa.

Isä oli paljon poissa kotoa, kun olimme lapsia, mutta kuitenkin sunnuntaisin usein lähdimme autoilemaan ja tutustumaan lähikaupunkeihin kuten Pietarsaareen, Kokkolaan ja Kaskisiin.

Talvisin isä osallistui jäärata-ajoihin silloin, kun niitä vielä sai järjestää ja menestyikin hyvin, pokaaleita kertyi kotiin. Myös urheiluseuratoiminta kiinnosti, YKV järjesti Joutopäivämarkkinoita, joita isäkin oli puuhaamassa, samoin Bingon vetäminen kuului melkein jokaviikkoiseen ohjelmaan.

Eläkkeellä ollessaan tuli ohjelmaan veteraaniseurassa toimiminen, olihan isä sotaveteraani ja sotainvalidi, loukkaannuttuaan sodassa kaksi kertaa.

Isän jäädessä ansaituille eläkepäiville, taksitoimintaa jatkoi vanhin veljeni Reijo Ritari, joka jatkaa edelleen. Myös nuorin veljeni Rauno toimii toisinaan ”taksirekinä” ja ajaa veljeni autoa.

Taksitoiminta ei ole hiipumassa ainakaan täällä maalla, koska julkista liikennettä ei ole tarpeeksi. Suomessa vallitseva lama tietenkin vaikuttaa mutta takseja tarvitaan aina.

Terttu Ala-Nikkola o.s. Ritari



Jussi Ritari kotopihalla.



Orvo Johannes "Jussi" Ritari



Kirkonkylän taksiasema.