LAPPEENRANNAN KULJETUS OY

PALVELUKSESSANNE

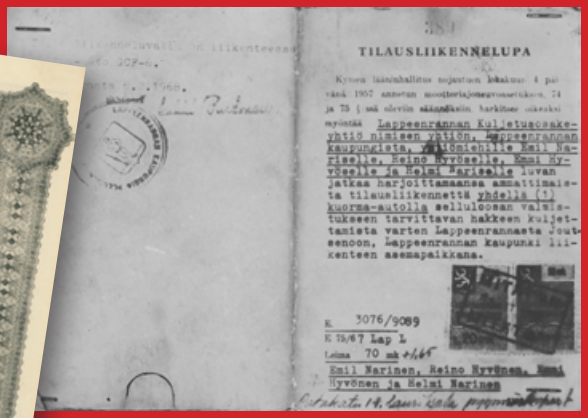
80 VUOTTA

1945 - 2025

SODAN JA RAUHAN MIEHET, ALKU

Perjantaina 9.3.1945 merkittiin kaupparekisteriin yritys nimeltä **Lappeenrannan kuljetusosakeyhtiö.** Perustajina ja omistajina oli kaksi veljesparia: **Reino ja Erkki Hyvönen sekä Vilho ja Emil Narinen**. Osakkeet jaettiin tasaosin, joten jokaisella oli osakekannasta neljännes. Toimitusjohtajaksi rekisteriotteessa oli kirjattu Erkki Hyvönen. Kuljetusliikkeen osoite oli Lauritsalan kauppalan Urheilukatu 13 Urheilukentän vieressä, nykyinen Kuntokatu. Aluksi yritys oli aito autotallifirma, Urheilukadun tontilta löytyi sen verran tuulensuojaa, että autoja pystyttiin myös huoltamaan. Kaikki tärkeimmät toiminnot tapahtuivat sananmukaisesti tässä Emilin ja hänen vaimonsa Helmi Narisen omakotitalossa: keittiössä koneremontit ja kammarin puolella kirjanpito, laskutus ja palkkojen maksut. Lieden äärellä Helmi kokkaili työmiehille perinteistä voimaruokaa läskisoosia keitellen tarvittaessa myös kahvit samalla kun moottorit korjattiin kuntoon. Tiivis yhteistyö oli pakon sanelemaa, sillä keittiö oli ainoa riittävän lämmin paikka tarkkuutta vaativille ja hankalimmille remonteille.

Toiminta laajeni nopeasti, ja vuonna 1948 tontille valmistui kahden auton talli, jonka jälkeen remontti- ja huoltotyöt voitiin siirtää autotallin puolelle. Yrityksen nimessä on pieni yllätys. Miksi Lappeenrannan kuljetusosakeyhtiö, vaikka yrityksen osoite on aina ollut Lauritsalan puolella ja Nariset ovat nimenomaan lauritsalalaisia? Niin kaukonäköinen ei kukaan voinut olla, että vuoden 1967 kuntaliitoksen olisi ennakoinut. Kenties Lappeenrannan käyttö oli tunnettavuusasia, kaupunki oli suomalaisille tutumpi, Lauritsalan kauppala vasta vuonna 1932 perustettu. Yksi selitys voisi olla se, että Reino ja Erkki Hyvönen asuivat Lappeenrannan puolella, joten toimipaikka kirjattiin näin. Kaupparekisteri-ilmoituksen laatijoille asuinpaikka oli yritykselle aika luonteva valinta. Päteviä miehiä paperitöissään Hyvöset kiistatta olivat. Perustamispaperit toimitettiin Lappeenrannan maistraattiin ja liikennelupahakemus Kymen lääninhallitukseen Kotkaan nopeasti. Yritys merkittiin kaupparekisteriin alle puolessa vuodessa.



1. Ruotsalainen Scania oli Emil Narisen luottoauto yrityksen alkuvuosina.

2. Aina ei selvitty kolhuitta

3. Liikennöintilupa

Lappeenrannan kuljetusosakeyhtiön perustaminen ja toiminnan alkuvuodet liittyvät aivan suoranaisesti käytyihin sotiin ja niiden seurauksiin. Talvi 1941 on ollut alku. Emil Narinen oli kuljettanut välirauhan aikana Kuhmosta ostamallaan Fordilla ensin panssarintorjuntakiviä Salpalinjan rakennustyömaalle ja jatkosodan kesäkuussa 1941 sytyttyä rintamalle lentopommeja ja muita sotatarpeita. Sodan oloissa syntyneet ihmissuhteet olivat usein lujia. Emil Narinen oli tutustunut rintamaoloissa Reino Hyvöseen, toiseen automieheen. Hyvösellä oli enemmän herrakuljetuksia, upseereiden ja merkkihenkilöiden ajeluttamista esikunnista rintamille ja takaisin. Emil oli kertomansa mukaan ehdottanut "Hyvösen pojalle", että eiköhän perusteta sodan jälkeen kuljetusliike. Ajatus oli rohkea, mutta hyvin järkevä. Rohkeutta oli se, että vielä yrityksen rekisteröimispäivänä Lapin sota jatkui ja veriset taistelut Saksassa olivat saavuttamassa kulminaatiopisteensä. Järkevyyttä ja kaukonäköisyyttä puolestaan oli se, että miehet olivat nähneet sodan tuhoisat seuraukset. Lappeenranta oli yksi pommitetuimmista kaupungeista, ja esimerkiksi perustamispäivänä 9.3.1945 Helsingin Sanomat julkaisi jutun toisen pahoin pommitetun kaupungin Kotkan tilanteesta otsikolla *"Vilkasta rakennustoimintaa Suomen pahiten pommitetussa kaupungissa"*. Terävä mies ymmärsi kyllä, että jälleenrakentamista riittäisi, ja tavaraa pitäisi varmasti kuljettaa monenlaisiin paikkoihin, korpeenkin. Asuntopula oli ankara, ja se näkyi myös Naristen kotitalossa: Yläkerran huoneessa majaili Taisto Valtosen täti. Taistosta puolestaan tuli myöhemmin kuljetusliikkeen kuorma-autonkuljettaja. Tuolloin kansakunta puhalsi yhteen hiileen.

Rintamalla oli ase tarpeen.

Kaasunaamari oli vihollista, ei pakokaasuja varten.

Suomi jälleenrakentaa.

SUOMEA JÄLLEENRAKENTAMASSA, LIIKETOIMINTA VAKIINTUU

Uusi kuljetusliike auttoi osaltaan korjaamaan sotien jälkiä. Toipuminen kansallisesta kriisistä henkisesti ja fyysisesti sekä lähes puolen miljoonan evakon asuttaminen oli valtava urakka, joka oli hoidettava keskitetysti. Tehtävää johti kansanhuoltoministeriö. Kävi kuten Lappeenrannan kuljetusosakeyhtiön perustajat olivat ennakoineet. Kuorma-autoja tarvittiin, koska tavaran oli liikuttava.

Maaseudulle, taajamiin, kyliin ja syrjäisemmillekin paikoille kuljetettiin lähinnä tiiltä ja sementtiä ja sellaisia rakennustarpeita, joita ei jokaisesta kaupungista saanut tai niitä oli raskas kuljettaa. Tyhjillä autoilla ei paljon ajettu. Paluukuormissa maaseudulta tuli suuret määrät halkoja, Lappeenrannassa kuten muissakin kaupungeissa kodit lämpenivät tuolloin haloilla. Ja toki esimerkiksi Uudenmaan rakuunarykmentin rakuunoillekkin piti ainakin hiukan lämpöä riittää. Tekivätpä Hyvöset ja Nariset omaakin halkokauppaa. Jonkin aikaa yrityksellä oli myös oma autokoulu. Kansanhuoltovaihe loppui vuonna 1950, kun olot olivat vakiintumassa. Kansanhuoltoministeriö lakkautettiin. Tähän 1940- ja 1950-lukujen taitteeseen ajoittuvat myös tukin ja propsin ajot Pohjois-Karjalassa Lieksan seuduilla. Alueella oli suuria savottoja. Ilmeisesti yrittäjät tutkailivat, olisiko Pohjois-Karjalassa hyviä ajoja.

> ***Nopea jälleenrakennus on Euroopan maiden taloudellisen ja poliittisen itsenäisyyden ehdoton edellytys ja samalla vapauden ja rauhan paras tae.***
>
> Julkilausuma 8.2.1948 (HS)

Vilho Narinen, yrittäjä, automies, huoltomies, työmies.

Häkäpönttö oli tarpeen sotavuosina.

Scania on 1950-luvun luotettava työjuhta. Kuljettajat arvostivat autoa.

MARKKINA-ALUEENA ETELÄ-KARJALA

Liiketoiminnan perusta löytyi lopulta kotinurkilta: Lappeenrannasta, Lauritsalasta ja Joutsenosta. Lappeenranta oli sahojen kaupunki, joista Pikisaaren ja Lamposaaren sahat suurimmat ja Lauritsalassa iso Kaukas Oy:n Lauritsalan Saha. Lappeenrannan kuljetusosakeyhtiöstä tuli yksi ratas puutavaran vientiin perustuvassa Suomen taloudellisen nousun vetoakselissa. Puutavaraa myymällä Suomi sai äärimmäisen arvokasta länsivaluuttaa. Lauta- ja lankkutavaraa vietiin tämänkin yrityksen pyörillä pääasiassa lähimpiin vientisatamiin Kotkaan ja Haminaan moninaisia standartteja. Tämä kuljetustoiminta loppui 1960-luvun alussa. Lankkuautojen aika saatettiin päätökseen niin sanotusti luonnollisen kuluman kautta eli autot ajettiin loppuun. Yritys keskittyi tämän jälkeen lähes täysin hakekuljetuksiin. Hakkeen, purun ja kuoren kuljetuksesta tuli Lappeenrannan kuljetusosakeyhtiölle satamaliikenteen loputtua liiketoiminnan kivijalka.

Rauma-Repola Oy:n Pikisaaren sahalta kuoret ja hakkeet kuljetettiin Joutsenoon Pulpin sellutehtaalle poltettavaksi tai sellun raaka-aineeksi. Sama tehtiin Lamposaaren sahalta jääneelle purulle, hakkeelle ja kuoriainekselle. Talvisin ajettiin tukkeja Pikisaaren sahan altaaseen.

Pelkän puun varassa yritys ei ollut. Tukkukauppa Sunille haettiin 1950-luvulla kerran kuukaudessa Turun Saippua Oy:ltä rekkalastillinen saippuaa ja jos tilaa oli, kyytiin otettiin muutakin Sunin tukkuliikkeen kauppaamaa tavaraa. Suni Oy oli Lappeenrannassa iso toimija. Tarvittaessa sekä kalustotilanteen salliessa tehtiin ainakin tutunkauppana vaikka muuttoreissuja. Chymos Oy:n perustajan, kauppaneuvos Wäinö Tammenoksan muuttokuorman kuljettaminen Helsinkiin oli varmasti viisas päätös. Näiden valintojen myötä alkoi kehkeytyä kuljetusyhtiö toiminnan ideologia, strategia. Jos työtä oli jossain tiedossa, siihen tartuttiin heti. Mitään kuljetustehtävää ei väheksytty. Tästä periaatteesta ei ole luovuttu nykypäivänäkään.

Talvisin ajettiin tukkeja Pikisaaren sahan altaaseen. DAF jaksoi kuljettaa.

OMISTUSJÄRJESTELYJÄ JA DAF

Omistussuhteissa tehtiin muutoksia 1950-luvun alussa. Erkki Hyvönen siirtyi Turun Saippua Oy:n myyntimieheksi ja myi osakkeensa Reino-veljelleen. Samoihin aikoihin Vilho Narisen osakkeet siirtyivät Emilille. Reino Hyvönen ja Emil Narinen omistivat tämän jälkeen yrityksen tasaosuuksin.

Kalustopuolella aloitettiin edelleen jatkuva yhteistyö vasta sotien jälkeen kuorma-autotuotantonsa aloittaneen hollantilaisen DAF-yrityksen kanssa. Yrityksen autot olivat olleet tätä ennen kotimaisia Sisuja ja eritoten ruotsalaisia Scanioita, hyviä ja luotettavia kuljetuspelejä. Yhdellä Scanialla rymisteltiin huumorimielellä sanottuna Suomen kuoppaisia teitä 400 000 kilometriä vaikka ilman moottoria. Eipä sentään, mutta niin hyvin yritys autonsa huolsi, että Suomen Scania Emil Narisen työstään palkitsi. Kuopiossa Hallmanin kauppahuoneella oli vuonna 1952 autonäyttely ja Scanioita kaupan. Hallmanit olivat tuskastuneet autoihinsa, savolaiset eivät keksineet kolmeakseliselle kiinteäteliselle autolle käyttöä varsinkaan jääteillä. Emil Narinen keksi. Scaniat kulkivat uskollisesti väliä Lappeenranta-Joutsenon Pulp. Tarvittiin vain pukki ja propsi. Piti vain olla nokkela. Teliakseli peruutettiin pukin päälle, ja rungon väliin työnnettiin propsi, jolloin teliakseli saatiin ilmaan.

Hollantilainen DAF oli tullut kuvioihin olympiavuonna 1952, kun Emil Narinen niin sanotusti tarkisti kantaansa tähän merkkiin. Taustalla häämötti myös yhteistyö DAF:n maahantuojan Wihurin WI-auton kanssa.

Scanian palkintatilaisuus luotettavan huollon johdosta.

Joukolla ihmetellään autoa. Kuvassa Reino Hyvönen, Emil Narinen, Reijo Söderberg, Jukka Tyster, Reino Kirves ja DAF-tehtaan edustaja.

DAF, LAKU:n luottomerkki edelleen.

”

Vuonna 1951 ensimmäinen DAF, silloin marginaalimerkki. Hollannissa tiedetään Lappeenrannan Kuljetus. Toimitukset ovat nopeita, Eindhovenista tulee auto kolmessa viikossa. LAKU on siellä kovassa maineessa.

ÄLÄ MYY, ANNA MIE YRITÄN...

Yritys kasvoi vakaasti. Tilaa tarvittiin ja sitä hankittiin vuonna 1959 Lauritsalan Ratakadulta, nykyiseltä Maijankadulta. Sinne rakennettiin tallit ensin kahdelle, pian kahdeksalle autolle. Yrityksen liiketoiminta jatkui hakkeen ja purun kuljettamisen varassa aina 1980-luvun loppuun. Tuo 1980-luku oli isojen päätösten vuosikymmen. Emil oli tehnyt työtä oikeastaan tauotta 40 vuotta, ja yrityksestä oli saatu ostotarjous. Emil Narinen harkitsi vaihtoehtoja. Tilannetta pohdittiin vuonna 1981 Naristen kotitalon keittiön pöydän ääressä tarkasti. Paikalla oli myös Emilin tyttärenpoika Jukka Tyster, juuri armeijasta päässyt nuorukainen. Jukka Tyster vetosi pappaansa:"Älä myy, anna mie yritän. Mie olen papan kanssa pienestä pojasta asti taistellut." Emil Narinen omisti tuolloin yrityksen yksin.

Erinäisten vaiheiden jälkeen päädyttiin järjestelyyn, jossa Jukka Tyster pyöritti yritystä ja Emil Narinen omisti. Siinä oli nuorelle miehelle näytön paikka. Tässä kohdin Narisen nimi katosi yrityksen johtopaikoilta, mutta samoja Narisia Jukka tietysti on. Emil Narinen omisti yrityksen kuolinvuoteelleen asti, jonka jälkeen omistus jakautui perillisten Eila Wihlmanin, Terho Narisen sekä heidän sisarenpoikien Matti ja Jukka Tysterin kesken. Perinnönjaon jälkeen Jukka osti tätinsä ja enonsa osakkeet elämäntyötä jatkaakseen.

Yksi tekninen muutos tehtiin. Kaupparekisteriotteessa 12.7.1984 yrityksen nimeä oli hienosäädetty. Ennen vuotta 1984 nimi oli Lappeenrannan kuljetusosakeyhtiö, sen jälkeen Lappeenrannan Kuljetusosakeyhtiö isolla K-kirjaimella. 1990-luvulla siirryttiin käyttämään markkinointinimenä Lappeenrannan Kuljetus Oy:tä.

Pikisaaren Saha lopetti toimintansa vuonna 1987, joten Lappeenrannan Kuljetusosakeyhtiön liiketoiminnan perusta katosi. Jukka Tyster kertoo, että yrityksen tulevaisuuden ratkaisi mieletön työhalu. Uudet markkinat löytyivät Fazerin kuljetustoiminnasta. Yrityksen maine oli hyvä ja henkilösuhteet viranomaisiin sekä vaikuttajiin mainiot. Kaiken lisäksi Fazerilla oli ollut hiukan ongelmia kuljetuspuolella. Elintarvikkeiden kuljettamisessa aikatauluissa pysyminen oli ja on ehdottoman tärkeää, mätä kurkku tai jäätynyt paprika ei ole oivallinen kauppatuote. Yrityksellä oli kokemusta elintarvikealalta sen verran, että vuodesta 1981 oli ajettu Fazerin omistaman Oululaisen leipomon leipää ensin yhdellä ja vuonna 1987 neljällä pakettiautolla sekä samana vuonna runkolinjaa yhdellä yhdistelmäajoneuvolla. Pikisaaren ajojen aikaan saatiin myös sopimus Keskon kanssa, tarkka päivämäärä ensimmäiselle sopimusautolle oli 1.1.1988. Keskon alueterminaalitoiminnot Lappeenrannan Kuljetusosakeyhtiö otti vastuulleen vuonna 1994 pilottihankkeena. Terminaali oli Meijeriltä vuokratussa rakennuksessa. Tavaraa alkoi kulkea Lappeenrannasta Helsinkiin ja takaisin. Pian muuallekin Itä-Suomeen. Keskon ajot eivät olleet kelvanneet kenellekään, Lappeenrannan Kuljetus Oy:lle kyllä. Nyt yrityksellä on Keskon kanssa viisi sopimusautoa.

1990-luvulla kuljetustoimintaa laajennettiin myös rakennusteollisuuden tarpeisiin, jolloin betonia ajettiin kolmella autolla ja maa-aineksia ajettiin kahdella kasettiyhdistelmällä. Kun Fazer osti Chymoksen makeistuotannon vuonna 1993. Fazer-yhteistyö mahdollisti myöhemmin kuljetukset Lappeenrannan makeistehtaalta.

Mie yritän... Oikealla Emil Narinen, pieni mies hänen tuleva seuraajansa Jukka Tyster ja vasemmalla kuljettaja Tersa.

Silloisen Lauritsalan Ratakadun toimitilat hankittiin vuonna 1959, pieneksi jäivät nekin aika pian.

Haketta, purua ja kuorta ajettiin paljon. Mersukin kelpasi.

Kesko on ollut hyvä asiakas vuodesta 1988, taustalla yrityksen oma terminaali.

Muutakin kokeiltiin. Vuonna 1994 yritys oli hetken Venäjän markkinoilla. Suomalaisen yrityksen toimeksiannosta kuljetettiin tuotteita suomalaisten omistamaan keskusvarastoon Pietariin. Levoton Venäjä ei ollut hyvä toimintaympäristö. Autojen sieppausyritykset, luodinreiät autossa ja yleinen rauhattomuus riittivät vakuuttamaan Jukan, että itänaapurista ei kultakaivosta löytyisi, ei ainakaan tavarakuljetusten puolelta.

Saksalainen kauppayritys Lidl puolestaan oli Lappeenrannan Kuljetusosakeyhtiölle menestys. Lidlin tulosta Suomeen Jukka Tyster oli kuullut hyvissä ajoin ja hän neuvotteli pitkään ja perusteellisesti saaden kauppaketjun yrityksen asiakkaaksi. Niin outo uusi tulija oli, että Jukka kävi oikein paikan päällä Hampurissa katsomassa, millaisesta yrityksestä oli kyse. Myöhemmin Jukalla oli Suomessa Lidlin kanssa jonkin verran konsultin töitä, kauppojen lastauslaiturit tuppasivat olla liian pieniä. Rekka ei sopinut kuorman purkupaikalle. Isommat tehtiin. Mutta olisi Jukka voinut vihjaista, että kaupan kassan jälkeen olisi pitänyt jättää asiakkaalle reilusti pakkaustilaa. Sen puutteen saksalaiset ymmärsivät korjata itse.

Vuodenvaihteessa 1997/1998 Jukka Tyster osti paremmat toimitilat Viistokadulta. Tässäkin nousee esille Narisen suvun perinteinen luonne suhteessa kaupankäyntiin ja yrittämiseen. Lähes 40 vuotta yrityksen kotipaikkana olleet Maijankadun toimitilat olivat osa vaihtokauppaa Viistokadulle siirryttäessä. Jukka laittoi itsensä likoon remontoiden yrityksen palvelutarvetta vastaamaan muiden muassa kylmävarastotilaa, ja kalustomäärän sekä ajoneuvoyhdistelmien kasvaessa oli tarvetta myös pihatilan laajentamiselle. Korjaamotoimet hoidettiin edelleen pääosin itse mekaanikon voimin, ja seuraavan yrittäjäsukupolven pojankollit hallin nurkilla jo kurkistelivat.

Uuden vuosituhannen taitteessa yrityksen neljättä sukupolvea edustanut Jukan vanhin poika Emppu sai ajokortin ja aloitti leipäjakelun. Jukka halusi pitää kaikki kolme poikaansa Empun, Eetun ja Eeron poissa pahanteosta opettaen jokaiselle kädestä pitäen reippaan ja työtä pelkäämättömän kulttuurin. Jokainen pojista on saanut putsata hallin lattiat, pestä ja korjata autoja, hoitaa varasto- ja lastaus sekä toimistotöitä.

Siirtymisessä hakkeenajosta elintarviketuotteiden kuljettamiseen oli yksi seuraus savupiipputeollisuuden hiipumisesta ja palveluyhteiskunnan voimistumisesta. Tähän muutokseen Jukka Tyster vastasi taidolla. Kuten nykyinen toimitusjohtaja Emppu Tyster toteaa: *”Fazer on isossa osassa ja kun sieltä sen lanka rupesi kestämään, se on vienyt yritystä ihan valtavasti eteenpäin*.” Isä-Jukan resepti on arkisempi: *”Työtä, työtä, työtä.”* Työtä Jukka Tyster totisesti teki pelastaessaan perheyrityksensä.

Venäjän markkinoita testattiin, mutta kokemukset olivat huonot.

Pikisaaren saha lopetti toimintansa 1987, hake jäi, elintarvikkeet tulivat tilalle. Ja kaluston koko kasvoi.

Jukka Tyster Pikisaaren sahan loppumisesta ja Fazerista:

”Ilman Fazer-yhteyttä se olisi ollut loppu. Se hiuksenhieno yhteys oli Lahdessa sijainneeseen Oululaisen tehtaaseen, jonka Fazer omisti, syntyi yhden pakettiauton kautta.”

Fazer-leipomoiden ajoon hankittua uutta kalustoa Harapaisissa vuonna 2009.

EMPUN, EETUN JA EERON AIKA ALKAA 2023

Vuonna 2006 yrityksen palvelutarpeet muuttuivat, jolloin Jukka päätti jättää Viistokadun toimitilat. Lappeenrannan Harapaisiin perustettiin maahantuojan toimesta DAF-merkkikorjaamo, ja samasta osoitteesta löytyi Lappeenrannan Kuljetus Oy:lle uudet toimitilat. Jukka halusi opettaa pojilleen uusia eväitä työelämästä, ja seuraavat opit käytiin myynnin ja markkinoinnin kautta. Eräänlainen markkinarako löytyi taas. Kuljetustoiminnan rinnalle tuotiin Saksasta viikoittain kuorma-auton renkaita. Emppu pääsi ajamaan ulkomaanreiteille ja rengaskiertueille halki Suomen aina Kittilään saakka.

Vuonna 2011 oltiin jälleen muutosten edessä, kun asiakkaita varten tarvittiin lisää varastotilaa. Sopivat tilat löytyivät loistavien kuljetusyhteyksien varrelta kuutostien välittömästä läheisyydestä toimintansa lopettaneen Osuuskunta Karjaportin rakennuksista Lappeenrannan Selkäharjusta. Nyt asiakkaiden käytössä oli kelvollista varastotilaa yli 5 000 neliömetriä. Yrityksen roolia palveluyhtiönä korostui entisestään.

Aikansa kutakin, tämä oli myös Jukka Tysterin päätös. Uuden vuosituhannen alkaessa yritys oli taloudellisesti vahva, kalusto kunnossa ja asiakaskunta vakaa. Vuonna 2018 Lappeenrannan Kuljetus Oy muutti oikeastaan juurilleen Lauritsalaan nykyiseen toimipaikkaansa Jukolankatu 4:ään. Tässä vaiheessa Emppu siirtyi hiljalleen ratin takaa toimiston puolelle operatiivisiin johtotehtäviin. Sukupolvenvaihdos toteutettiin hyvin valmistellen ja pitkän kaavan mukaisesti. Apuna oli pätevä konsultti. Kiistoja ei ollut näköpiirissä eikä niitä tullut. Jukka sai ansioidensa mukaisesti korvauksen työstään ja pojat kilpailukykyisen yrityksen. Liiketoiminnan operatiivinen vastuu siirtyi Emppu Tysterille. Kaikki veljekset olivat olleet aikanaan yrityksessä töissä, mutta elämä oli vienyt Eetun ja Eeron muihin töihin, kuljetusalaa sivuaviin kuitenkin. Emppu on melkein kasvanut rekan nupissa. Jukka muisteli miehenalun olleen reissussa jo kaksivuotiaana, ja jos vahinko oli sattunut kuten tuon ikäiselle usein käy, roiskeet pyyhkäistiin jossain metsälammen rannassa ja taas mentiin. Semmoinen mies tämä Emppu.

Sukupolvenvaihdos oli valmis lopulta vuonna 2023. Osakkeet jaettiin veljesten kesken lähes tasan kolmeen osaan, yksi osake pysyi erään talossa pitkään työskennelleen henkilön hallussa. Sovun ja rauhan toteutumisen syy on yksinkertainen: luottamus. Emppu oli oikeastaan kasvanut kuljetusliikkeen johtajaksi, ja veljet olivat samaa mieltä. Toisaalta Emppu kertoo nimenomaan halunneensa, että nuoremmat veljet ovat mukana.
Ihannetilanne.

”Kun Pikisaari loppui, minä olin perso työlle, ja jos jossain työtä oli, niin sillä työllä ja luotettavuudella on kaikki tehty. Emppu on samanlainen, joskus on pitänyt hakea pois töistä.”

Yrityksen toinen biokaasuauto ja Emppu kuljetusmessuilla vuonna 2023.

SUURTEN MUUTOSTEN VUOSIKYMMEN 2015 - 2025

Yhteiskunnan ja yritysten toimintatavat ovat olleet jatkuvassa muutoksessa. Tämän oli oivaltanut Emil Narinen sotien jälkeen ja Jukka Tyster pakon edessä. Uudella vuosituhannella tekninen kehitys vei pois polttomoottoreista. Ympäristö ja saasteettomuus, ne vihreät arvot, olivat isoja asioita. Dieselin käry oli katoamassa yrityksen pihalta. Lähdettiin ennakkoluulottomasti kohti uutta. Ennakointi ja avoin asenne uusille asioille kulkee suvussa.

Vuonna 2017 saatiin tarjous perävaunun prototyypistä, jossa pyörien energia siirtyy generaattorin kautta lämmönsäätäjälle. Emppu kiinnostui asiasta heti, vaikka tämä hollantilainen keksintö, ei sentään DAF:n, oli vähän raakile ainakin Suomen oloihin. Emppu Tyster arvioi silti, että kyseessä olisi selkeä kilpailuetu. Liiketoiminnallisesti tulos ei olisi välttämättä paljon parempi, mutta asiakkaiden säilyttämistä ajatellen uudistus olisi varmasti hyvä. Niin sanottu Vihreä siirtymä oli jo todellisuutta. Ensimmäiset sähköiset perävaunut tulivat Jukolankadulle vuonna 2020.

Nyt ei puhuttu pikkusummista, ja samalla yritys hyödynsi vuonna 2019 tapahtuneeseen rekkaliikenteen säännösten vapautumisen. Yhdistelmäajoneuvot saivat olla entisen 25 metrin sijaan 34,5 metrisiä, vetoautojen koko sai kasvaa 12 metristä 13 metriin. Tällaisia rekka-autoja hankittiin kaikkiaan kuusi kera sähköisen viilennyslaitteiston. Tai saa laite toki lämmintäkin tuottaa, olihan kyse elintarvikkeiden kuljettamisesta. Investointi oli kannattava, laskennallisesti neljällä rekalla pystyi siirtämään entisten mittojen mukaisesti viiden rekan tavarat. Uusien autojen etuna olivat myös vähäisemmät korjauskustannukset. Vähemmän remonttia ja nopeampi tahti maksaa lainat pois. Kustannustehokkuutta. Vähintään yhtä tärkeä seikka oli laitteiden toimintavarmuus, kalusto ei saanut olla jatkuvasti pajalla.

Kun kuljetetaan elintarvikkeita, tuoreita tai muita, tavara on pystyttävä kuljettamaan juuri silloin ja sinne, missä tarvetta oli. Tämä on yksi Lappeenrannan Kuljetus Oy:n kilpailuetu, aikatauluista ei lipsuta kuin korkeintaan asiakkaan toivomaan suuntaan. Kun soitto tulee, Jukolankadulta lähtee auto.

Vuonna 2020 Lappeenrannan Kuljetus Oy sai uudenlaisen haasteen aivan alan ulkopuolelta. Sen nimi oli koronavirus, jonka seurauksena Suomi meni sekaisin. Muutamat alat kuuluivat kriisin aiheuttamien rajoitusten vuoksi taloudellisesti voittajiin. Kuljetusala, ainakin elintarvikkeisiin keskittynyt, oli hyötyjä. Ihmiset ostivat valmisruokia tai raaka-aineita ja valmistivat ruokaa kotona. Työt tehtiin etänä eli kotona, ja Suomi oli kiinni. Tavaraa kulki tehtailta kauppoihin. Lappeenrannan Kuljetus Oy:ssä tehtiin vähän yllättävä havainto, että korona-aika vaikutti eniten S-ryhmään ja Lidliin, ei niinkään K-ryhmään. Yksi ilmiö oli venäläisten ostosmatkailijoiden väheneminen ja katoaminen lopulta kokonaan. Eräiden kauppakeskusten valtavat bussiparkit ovat nyt tyhjiä.

K-Citymarket otti käyttöönsä myös kotiinkuljetukset. Lappeenrannan Kuljetus Oy ei uutta tehtävää vieroksunut, sillä näin laajennettiin entisestään tuttujen asiakkaiden palveluvaihtoehtoja. Kalustopuolella nesteytetyllä biokaasulla kulkeva rekka oli seuraava vaihe. Vaikka Suomen Kuljetus- ja Logistiikka-alan tilastojen mukaan biokaasurekkojen määrä on vielä pieni, kasvuvauhti on kova. Jukolankadulle ensimmäinen biokaasurekka ostettiin vuonna 2021. Kuljettajanvaihtoliikenne oli tuolloin kokonaan sähköistä. Tätä kirjoitettaessa biokaasulla toimivia HCT-rekkoja (High Capacity Transport) on kolme, tilauksessa lisää.

Lappeenrannan Kuljetus Oy järjestää työtekijöilleen myös työtyytyväisyystapahtumia. Etelä-Karjalassa luontevaa toimintaa on tietysti karjalanpiirakoiden valmistus. Kuvassa vasemmalta lähtien: Jussi Maunu, Joni Ruottinen, Kari Savolainen, Timo Muhonen

Euroopan teiltäkin haettiin oppia vuonna 2006.

Maaliskuussa 2025 jo 80-vuotiaan Lappeenrannan Kuljetusosakeyhtiön tulevaisuus on valoisa. Elintarvikkeita kuljetetaan vähäpäästöisesti ympäri Itä-Suomea. Yrityksellä on omat varastonsa ja terminaalitoimensa. Varastosta tavara lähtee asiakkaan ilmoitusten jälkeen nopeasti ja varmasti. Kalusto modernia ja uutta hankitaan tarpeen mukaan. Yritys työllistää yli 40 ihmistä. Työsuhteet ovat pitkiä ja talon maine hyvä. Tästä on Tysterin veljesten hyvä jatkaa kohti satavuotisjuhlia. Emppu Tyster korostaa, että tärkeintä on ylläpitää ja tehostaa toimintaa, jotta pystytään vastaamaan nykyisten asiakkaiden tarpeisiin, mitä he nyt haluavatkin. Mutta tavoitteen saavuttaminen vaatii työtä, työtä ja työtä. Tämä Jukka Tysterin oppi on edelleen tärkein viesti. Ei saa jäädä tuleen makaamaan. Uskomme, että samat opit tulevat jatkumaan kenties yrityksen seuraavallekin sukupolvelle, ja yrityksen 100-vuotisjuhlien järjestelyvuorossa mukana lienee jo viides sukupolvi.

Ilman hyviä työntekijöitä yritys ei menesty.

Tämä on erikoinen kuljetusliike. Täällä ei asuta kopissa, täällä ei syödä kupista ja tauot pidetään ajallaan. Täällä lähdetään kotoa, tehdään työt ja mennään kotiin. Henkilöstö on ymmärtänyt palveluasenteen ja joustavuuden. Kun tulee äkkilähtö, mennään. Siitä saa palkan, oikean kokoisen ja oikeaan aikaan.

Emppu ja Jukka

Vuonna 2011 Selkäharjusta hankittua uutta varastotilaa.

Tätä päivää. Kylmän vihreästi -perävaunu. Sähköä ja biokaasua, päästöt nolla

Lappeenrannan kuljetus-osakeyhtiö perustettiin

Reino Hyvönen ja Emil Narinen omistajiksi

Uudet tilat Lauritsalan Ratakadulta, nykyiseltä Maijankadulta

Hakekuljetusten vuosikymmenet

Jukka Tyster yrityksen johtoon

Elintarvikekuljetukset alkavat

Uudet toimitilat Viistokadulta

5000m² varastotilat Selkäharjusta

Emppu Tyster mukaan yrityksen johtoon

Ensimmäinen biokaasurekka

Sukupolvenvaihdos

80 vuotta kuljetuksia

1945	1950	1959	1960 - 1980	1981	1987	1998	2011	2018	2021	2023	2025
Suomen jälleenrakennus			Sahatavaraa satamiin ja hakekuljetuksia		Liiketoiminnan muutos		Kasvun aikaa		Puhtaalla energialla tulevaisuuteen		

Historian tutkimus ja teksti
Historietti / Juha Pohjonen
Visuaalinen suunnittelu ja taitto
Mainostoimisto Viima

www.lakuoy.fi