



Marko Paavola Luottaa keltaiseen

Visuri & Paavola oy operoi Kalajoella pyöräkuormaajilla, kurottajilla ja trukeilla erilaisissa palvelutehtävissä. Pääasialliset työt edellä mainituille koneityypeille löytyvät sataman yrityksistä. Myös Junnikkalan saha on trukkikaluston merkittävä työllistäjä. Talvikunnossapitoa tehdään muun muassa kau-pungille ja rivitaloyhtiöille. Hieman harjoitetaan myös maa-ainesten myyntiä. Konekaupoissa luotetaan pitkäjänteiseen suhteeseen JCB-maahantuojan kanssa ja keskittämällä pääosin yhteen merkkiin taataan palvelun taso sekä työlaitteiden ris-tiinkäyttö.

■ OLLI PÄIVIÖ

Yrityksen nykyinen toimitusjohta-ja on Marko Paavola ja perustaja on edesmennyt Markon appi Timo Visuri.

Toiminimellä alkanut yrittämi-nen ulottaa juurensa 80-luvun puo-liväliin. Maatalon poikana traktorin puikoissa konekokemusta hankki-nut, vuonna 1970 syntynyt Marko kävi yrityksessä ensimmäistä kertaa kuskina jo 90-luvun alussa. Kalus-tossa oli tuolloin yksi liukuohjattu Bobcat-pienkuormaaja ja Lund-berg-merkinen runko-ohjattu pyö-räkuormaaja. Tie vei armeijan kautta muihin töihin ja comeback Timon töihin koitti vuonna 1997.

”Ajattelin silloin, että ajelen koneita vähän aikaa ja sillä tiellä ollaan edelleen. Osakeyhtiö Visu-ri & Paavolan perustimme Timon kanssa vuonna 2001 eli silloin aloin appeni yhtiökumppaniksi. Tuolloin kävimme palvelemissa eri raken-nusyhtiöitä ja myös lumityöt sekä

hiekoitukset olivat tuolloin paletis-a”, aloittaa Marko Paavola.

”Kurottajatyöt Kalajoen sa-tamassa sijaitsevalle konepajalle alkoivat jo 90-luvun alussa ja siitä saakka olemme olleet siellä eri teh-tävissä yhtäjaksoisesti.”

Satamassa JCB-kurottajista otettiin jo tuolloin niin sanotusti ”kaikki irti”. Kurottaja oli 30 vuotta sitten vielä melko tuntematon laite Pohjanmaallakin. Visurilla oli näke-mystä ja uskoa ketterälle sekä ulot-tuvalle koneityypille.

”JCB:n tehtaan miehet kävivät tuolloin satamassa, tarkoituksenaan tehdä artikkeli suomalaisesta ura-koitsijasta. Katselivat hetken aikaa työnteoamme ja sanoivat, ettei tä-tä voi missään julkisesti esitellä. Sen verran suurilla kuormilla ja konei-den ääriarjoilla kun tehtiin hommia”, nauraa Paavola.

Timon menehtyminen sair-auskohtaukseen vuonna 2009 oli kova paikka koko perheyteisölle. Eläkehommiakin jo suunnittelelta

yrittäjältä ja vanhan kansan kovalta työmieheiltä jäivät joutopäivät viet-tämättä.

”Meillä oli tuolloin molemmil-la omat asiakkaamme. Useita Timon vastuulla olleita en ollut ikinä edes nähnyt. Työntekijöille annan kaiken kunnian tuon ajanjakson läpiviemi-nessä. He ottivat työmailla lisävas-tuuta hienosti ja homma saatiin jatkumaan.”

Nykyisin Marko ei enää juu-rikaan koneiden ohjaamoon ehdi nousemaan. Aika kuluu olemassa olevien töiden pyörittämiseen ja työmaiden hankintaan. Kovaa ko-ko ikänsä työskennellyt appi ei juuri lomailemaan ehtinyt, Marko tekee tietoisesti toisin.

”Voin kyllä tästä lähteä parin viikon lomallekin, työntekijät pyö-rittävät jokapäiväiset hommat hie-



Marko Paavola on luotsannut Timo Visurin 80-luvulla perustamaa yri-tystä nousujohteisesti eteenpäin. Yksi merkittävä rooli töiden ja työ-maiden menestyksekkäällä hoitamisella on osaavan henkilöstön lisäksi luotettavalla kalustolla. Sekä pyöräkuormaajissa että kurottajissa on JCB vakiintunut käyttöön.



▶ Visuri & Paavola oy:n kuljettaja Mikko Ojala lastaa joulukuun 2018 puolivälissä JCB 437 HT -pyöräkuormaajalla (14,5–17,8 t/136 kW) Ari Harmaalan ajamaan Marive oy:n täysperävaunun yhdistelmään 50 tonnia rypsirouhetta Kalajoen satamassa. Rouhe on siirretty traktoreilla laivasta varastoon sisälle halliin. Lavan laita-korkeus on noin neljä metriä. Satamassa on käytössä useita kärkipippaavia kauhoja tilavuuksilla 5–8 kuutiometriä. Kuorma lähtee kohti Ylivieskassa sijaitsevaa rehutehdasta. Käsiteltävät raaka-aineet pölyävät ja koneiden jatkuva pesu sekä ilmansuodattimien ja jäähdytinkenttien puhdistus on ensiarvoisen tärkeää.

▼ Sataman halleissa bulkkivarava pyritään varastoimaan mahdollisimman korkeisiin kasoihin. Markon pikkuveli Tomi Paavola työntää JCB 457 -pyöräkuormaajalla (19,6–24,6 t/193 kW) ja korttaispuomin avulla kauraa kasaan. Eri bulkkivaravaille pitää olla omat työvälineensä, jotta sekoittumista ei tapahdu. Käsiteltäviä nimikkeitä on useita rehuraaka-aineista kasvaturpeeseen. Paavolan JCB:t ovat yhtä poikkeusta lukuun ottamatta kuormaajan joystick-hallinnalla.

nosti. Eivät edes lähetele loman aikana whatsapp- tai muita viestejä. Laskutus on se, mikä alkaa ensimmäisenä tökkimään”, toteaa Marko korostaen loman merkitystä henkisen ja fyysisen jaksamisen kannalta.

Yhteensä vakituista henkilö-kuntaa on Paavolan palveluksessa 15 ja edellisen tilikauden liikevaihto oli noin 1,3 miljoonaa euroa. Päätyvälle kaudelle kasvu tulee olemaan noin 20 prosenttia. Konekanta käsittää 25 yksikköä, niistä peräti 11 kappaletta on JCB:tä. Ja tämä luku kasvaa edelleen, tusina on tulossa täyteen lähiaikoina.

Leppälä hoitaa

Visuri & Paavola on tehnyt yhden ja saman miehen kanssa konekauppaa jo 31 vuotta. Kun henkilökoh-tainen kemia on ollut kohdallaan, ja kaikki asiat hoidettu esimerkillisen nopeasti sekä asiallisesti, ei ole ollut syytä hötkyillä puoleen ja toiseen.

Pohjois-Suomesta vastaava, Mateko oy:n Harri Leppälä myi ensimmäisen Bobcatin Timolle vuonna 1987 ja ensimmäiset, tuolloin Ekströmin koneliikkeen edustuksessa olleet JCB:t tulivat taloon 90-luvun alussa. Siitä lähtien JCB:n keltaista väriä onkin Pohjois-Pohjanmaalla tunnustettu uskollisesti.

Mekaanisesti kestäviksi koetut englantilaiskoneet saavat Paavolalta kiitosta. Miehen mielestä koneissa yleistynyt, yltiöpäinen sähkön ja sähkökomponenttien käyttö on JCB:ssä järkevällä tasolla.

”JCB:n pyöräkuormaajat ja kurottajat ovat osoittautuneet luotettaviksi koneiksi, joista kuljettajakin pitävät. Leppälän Harri on myös sellainen henkilö, jonka kanssa on helppo tehdä kauppooja. Toki koneiden hinnoilla ja ominaisuuksilla on painoarvoa, mutta suurin merkitys on henkilöllä, joka niitä myy. Osal-



la kauppiaista on liian päällekyvä tyyli. Messuillakin kun juttelee eri kauppamiesten kanssa, niin aika nopeasti huomaa kohtaavtko kemiait ollenkaan”, valistaa Paavola.

Samaan hengenvetoon Marko toteaa toki seuraavansa markkinoita ja tarjontaa laajasti ja päivittävänsä tietoutta muistakin merkeistä muun muassa ammattilehtiä lukemalla.

”JCB:n sortimentti on myös meille sopiva. Englantilaisvalmistaja pystyy tarjoamaan lähes kaikki konetyypit ja kokoluokat mitä me tarvitsemme, isoja teollisuustrukkeja lukuun ottamatta.”

Mielenkiinnolla Marko kertoo odottavansa Brexitin vaikutuksia esimerkiksi koneiden hintoihin.

Satamassa ja sahalla

Visuri & Paavola on tehnyt Kalmarin trukeilla urakointia 60-luvulla perustetulla, Junnikkalan isoihin tukkeihin keskittyvällä sahalla Ka-

lajoella yli 10 vuotta. 12 ja 15 tonnin trukeilla puuniput siirtyvät tuotannosta välivarastoon tai kuivaamoon sekä kuivaamosta varastoon. Isompi trukki vie neljäänkin valmista nippua kerralla. Tukkikentän operointi on toisella urakoitsijalla.

”Työt täällä pyörivät kahdessa ja joskus kolmessakin vuorossa. Trukkien koko kasvaa vuosi vuodelta, kun tehokkuutta haetaan lisää. Täältä viedään puuta muun muassa useaan Euroopan maahan sekä Kiinaan ja Japaniin, joten nippuja riittää siirrettäväksi”, sanoo Paavola.

1960-luvulla avatussa Kalajoen satamassa liikkuu sitten runsaasti Visuri & Paavolan keltaisia koneita, joiden hetkellinen tarve vaihtelee tietenkin lastattavana tai purettavana olevien laivojen mukaan. Miehiä on yleensä alueella töissä kahdeksan. Jutun teon hetkellä satamassa oli töissä neljä pyöräkuormaajaa ja kaksi kurottajaa. Satamassa teh-

dään runsaasti maatalouteen liittyvää bulkkitoimintaa.

”Täällä olemme työskennelleet lähes koko yrityksen toimintajan erilaisia konepalveluita tarjoten. Vuonna 2007 toiseksi satamaoperaattoriksi tuli vaasalainen oy Blomberg Stevedoring ab ja siitä lähtien olemme toimineet heidän konepalveluysikkönään. Teemme rehuraaka-aineiden kuten rypsin ja melassileikkeiden käsittelyä. Tavarat tulee laivoilla bulkkina, operaattorin omat Mantsiset purkavat sen kahmarilla traktoreihin ja ne vievät sen varastohalleihin. Me lastaamme pyöräkuormaajilla tavaraa sitten varastoista autoihin vietäväksi rehutehtaille. Valmiita rehuja käsitellään vientiin. Nykyään täältä lastataan myös kuitupuuta vientiin ja sekin kasvatti meidän toimintaamme täällä”, kertoo Paavola sataman työnkuvasta.

”Muutama vuosi sitten tänne laivattiin tuulimyllyjä, joiden osien käsittelyssäkin olimme mukana.”



Tuomas Tolonen etualan 12 tonnin Kalmarin trukissa käsittelee kuivaamoon menevää tavaraa. Yksi yrityksen nuorimmista kuljettajista eli Konsta Nikula 15-tonnisen puikoissa vie valmiita paketteja varastoon odottamaan lastausta. Jokaisen nipun paikka näkyy koneiden ohjaamon tietokonenäytöltä, minkä mukaan kuljettajat tekevät siirrot. Yrityksen kuljettajien keski-ikä on 30–40 vuoden välillä. Pysyvyys on ollut hyvä ja vaihtuvuus pientä.

Suomalaiset turvetuotantoyritykset laivaavat Kalajoelta kasvuturvetta vientiin ja sitä käsitellään myös Visuri & Paavolan JCB-kalustolla. Viljan vastaanotto ja lastaus laiturille ajaviin traktoreihin kuuluvat nekin yrityksen vastuulle.

”Yksi laiva ottaa viljaa keskimäärin kolme miljoonaa kiloa. Lastaus kestää sellaiset 8–10 tuntia. Toinen urakoitsija siirtää viljaa kolmella traktorilla ja kippaa sen metalliseen kehikkoon, josta Mantsinen sitten las-

taa tavarain laivaan. Sateella ei näitä hommia voi tehdä, ja pahimmillaan laiva joutuu odottamaan laiturissa sään poutaantumista päivien ajan.”

Halleihin eri materiaaleja kortataan korkeaan kasaan pyöräkuormaajaan kiinnitettävällä korttauspumilla, jonka päässä on pus-kulevyä muistuttava työlaite. Jokaiselle materiaalille on oma korttauslaitteensa, sillä puhtausta on ensisijaisen tärkeää. Materiaalit eivät saa sekoittua keskenään.

Erikoistyölaiteita on muitakin. Esimerkiksi säiliöautojen lastaukseen on käytössä suppilokauhut hydraulisella luukulla.

Kalusto kasvoi kerralla

Blomberg Stevedoringin töiden lisäksi konepalveluita tarjotaan kaikille sataman toimijoille.

”Kalajoen kaupunki osti taannoin konepajakiinteistön ja samalla myyntiin tuli SSAB:n satamassa käytössä ollutta kalustoa yhtenä paket-

JCB:n pyöräkuormaajat ja kurottajat ovat osoittautuneet luotettaviksi koneiksi.

tina. Minä tein kaupat, johon kuului muun muassa trukkeja, kaksi vetomestaria, saksilavoja ja kuukulkijoita. Ja erikoisuutena iso Valmetin 52 tonnin nostokyyvin omaava trukki. Tätä armeijaa on työllistetty täällä satamassa eri töissä. Ab A. Häggblom oy on vuokralla vanhassa konepajakiinteistössä. He kunnostavat siellä raskaita komponentteja, kuten kaivoskoneiden kauhoja ja kiviautojen laivoja. Avustamme vetomestareilla tarpeen mukaan niiden siirtämisessä.”

Satamassa on myös paljon muitakin toimijoita kuten SYKE (Suomen ympäristökeskus), jonka öljyntorjuntakalustossa on siirtämistä ja lastamista tarpeen ilmaantuessa. Myös palolaitoksella on alueella varastoja.

Samaan kiinteistöön kunnostetaan parhaillaan yritykselle niin ikään kaupungilta vuokrattua 800 neliömetrin hallitilaa.

”Saadaan enemmän kalustoa katon alle. Nykyiset AdBlue-laitteet eivät pane pahakseen lämpimistä starttaamista”, virnistää Markko.

”Huoltoja ja korjauksia tehdään myös Meinalan teollisuusalueella sijaitsevalla hallillamme. Moni kuljettajamme omaa erittäin hyvät taidot myös korjaamalla, joten vaativiakin remontteja pystymme tekemään. Tosin nykkykoneissa tarvitaan välillä sitä läppärimiestä. Silloin turvaututaan tietenkin maa-hantuojiin omiin huoltoihin”, päättää Paavola.



Yrityksen suurin kauha on Reko-koneen valmistama, ja sen tilavuus on huppeat 15 kuutiometriä. Sitä käytetään muun muassa kasvuturpeen lastauksessa laivoihin, mutta se käy myös suurmalle osalle rehuja. Täyteen lastattuna paino on noin 9–10 tonnia. Pääosin sitä käytetään 457:ssä, mutta joskus myös 437-mallissa. Peräpunttia ei kummassakaan ole kasvatettu. Isomman koneen perä ei edes nouse, pienemmän koneen takarenkait ovat sen sijaan jo välillä ilmassa. Kahdessa vuorossa kahdella pyöräkuormaajalla käsitellään yksi laivalastillinen eli noin 10 000–15 000 kuutiota Pohjois-Pohjanmaan soilta peräisin olevaa kasvuturvetta.



Yrityksen vanhin kurottaja on vuodelta 2004 peräisin oleva JCB 540-140. Noin 14 metriin nostava, Timo Visurin nimeä kantava kone pysyy Paavolan mukaan ikiaikaisesti yrityksen kalustossa. Se on edelleen kohtuu täydessä käytössä satamassa. ”Tämä on viimeinen kone, jonka Timo ennen menehtymistään yritykseen osti. Sillä on siis tunnearvoa”, valistaa Markko Paavola.