

Suomen Autoteknillisen Liiton Itä-Suomen piirin syysopinto- ja virkistysmatka 19–20.10.2012

Tällä kertaa, ajan hengen mukaisesti tutustuimme Suomalaiseen huippu osaamiseen teollisuudessa. **Nokian rengastehtailla** olivat pysytelleet kehityksen huipulla ja tekevät nykyisin renkaita maailman parhain menetelmin. Tehtaille ei nykyisin oteta juuri vierailijoita, mutta me onneksaasti renkaista jotakin jo ymmärtävänä ryhmänä sinne pääsimme. Meillä olikin ilo saada hyvä opastus reunalangasta aina markkinointiin saakka. Suuret kiitokset isännillemme aluepäällikkö Keijo Kivinen, aluepäällikkö Risto Iijanen ja aluepäällikkö Pertti Koivuoja. Aluksi kertosimme Suomalaisen renkaan teon kehityksen tärkeimmät vaiheet kautta aikojen. Nykyään renkaita tehdään noin 6 miljoonaa kappaletta vuodessa Nokialla ja noin 12 miljoonaa Pietarin lähellä olevassa tehtaassa Venäjällä. Henkilökuntaa renkaan teossa on noin 1200 Suomessa ja saman verran Venäjän tehtaalla. Laatu on hintaa tärkeämpi, niinpä renkaat ovat hyvin pärjänneet autolehtien rengasteisteissä ja niitä viedään lähes 40:een maahan. Renkaista Nokialta lähtee vientiin 75 % ja kotimaahan loput noin 25 %. Renkaan valmistus tapahtuu lähes kokonaan koneellisesti. Vain harvinaisia kokoja ja pienempiä sarjoja tehtäessä ihminen on kokoonpano koneen käyttäjänä. Muuten ihmistyötä tarvitaan vain raaka- aineiden asentamiseen koneiden saataville ja loppu tarkastuksessa jokainen rengas tarkastetaan ihmis- silmin. Myyntiin menee vain Priimaa ja tarkastuksessa hylätyt renkaat, menee heti kierrätykseen Suomen Rengaskierrätykselle. Henkilöauton renkaat ovat päätuote, mutta Nokialla valmistetaan myös työkoneen renkaita. Laatu on tärkein. Tavoitteena on että rengas kestää yhtä kauan kuin kone muutenkin! Kotimaan markkinointi hoituu Vianor tai Nokian logon alta, riippuen kustakin jälleenmyyntipaikasta. Tehdas avustaa esillepanossa ja esittelyssä. Kävimme myös terminaalissa, josta tehtaan tekemät renkaat lähtevät eri puolille maailmaa. Jo rakennus oli vaikuttava, 540 x 116 metriä, ylimmät lavatasot 9 metriä korkealla. Lavoja liikutellaan trukeilla. Logistiikka hoituu niin että nopeiten kiertävä tavara on lähinnä lastausovia, joita niitäkin on 36 kpl.

Uudistunut Sokos Hotel Villa on vanhaan viljamakasiiniin rakennettu, lähellä rautatieasemaa, yliopistoa ja Tampere-taltoa majoitti meidät mukaviin huoneisiin.

Iltapäivän kohteenamme oli Työväenmuseo Werstas ja siellä **Höyrykonemuseo** asiansa osaavan ja taitavan oppaan Vilina Julkusen opastamana. Finlaysonin tehtaalla voimanlähteenä käytetty Sulzer-höyrykone on edelleen alkuperäisellä paikallaan. Vuonna 1900 käyttöön otettu konejättiläinen on pohjoismaiden suurin höyrykone. Sen teho on ollut 1650 hevosvoimaa ja vauhtipyöräkin halkaisijaltaan yli 8 metriä. Kone oli käytössä päivittäin vuoteen 1926 asti, minkä jälkeen se toimi vielä varavoimalaitoksena 1950-luvun puoliväliin saakka. Höyrykone on nimetty tehtaan omistajasukujen päämiesten vaimojen mukaan Heleneksi ja Marieksi. Koneen valmisti Sulzerin tehdas Sveitsissä vuonna 1899. Kone otettiin seuraavana vuonna käyttöön Finlaysonin tehtaalla samoihin aikoihin rakennetun kehräämö Siperian kehruukoneiden ”moottoriksi”. Koneen voima on siirretty ”moniurahinnan” tavoin toimivien puuvilla köysien avulla valta-akseleihin, joilla se on siirtynyt eri tehdasrakennuksiin. Höyry kehitettiin konehuoneen vieressä sijainneessa pannuhuoneessa höyrykattiloilla. Polttoaineena käytettiin halkoja. Polttopuut kuljetettiin tehtaalle Näsijärven rannalta Santalahden varastolta kapearaiteista rautatietä pitkin. Radalla liikennöi Pässiksi kutsuttu sähköveturi. Savupiippu on edelleen olemassa ja kohoaa 60 metrin korkeuteen keskellä Finlaysonin tehdasaluetta. Höyrykonemuseossa on Sulzer-koneen lisäksi nähtävillä koneen käyttöön liittyneitä työkaluja, laitteita ja muita Finlaysonin tehtaan voimantuotantoon liittyviä esineitä. Kaikkiaan on ollut käytössä 15 erikokoista höyrykonetta eri tarkoituksiin. Samassa kokonaisuudessa on monia muitakin museoita, joten lomareissulla siellä riittäisi ihmettelemistä enemmänkin.

Iltaohjelma tapahtui sitten ilman ohjausta kunkin mielikuvituksen virittämänä.

Aamupalan jälkeen suuntana oli **Mobilia**, tieliikenteen valtakunnallinen erikoismuseo, sen perustamisesta lähtien mukana olleen Martti Piltzin opastuksella. Ensin puhuttiin museotoiminnasta yleensä. Se ei ole kannattavaa toimintaa sinänsä. Mobiliankin budjetista pääsylipputulot kattavat vain 6 %. Siis muuta pitää keksiä. Mobilia toimii tiiviissä yhteistyössä kaupungin sekä muiden museoiden kanssa. Ravintola toiminta oli hyvin silmiinpistävä laajaa. Onhan sijainti kauniilla paikalla ja häät ym. perheen juhlat on helposti järjestettävissä tavallisesta poikkeavassa ympäristössä. Mobilia myös varastoi ja säilyttää muiden museoiden tavarakokoelmia, kunnostaa museoesineitä, pitää kirjastoa mm tielaitoksen tekemistä silloista ja kanavista löytyy piirustukset 1800- luvulta alkaen. Myös museoesineiden vuokraus ja asiakkaiden museoesineiden säilytys- ja näyttelytilan vuokraus on bisnestä. Ja myytävää tavaraa on paljon. Ja elämyksiä, etenkin lapsille, kun lapsi haluaa museoon, maksava aikuinenkin tulee aina mukana! Me tutustuimme myös varastoihin, eli kokoelmia on yllättävän laajasti. Kerrallaan esillä on vain pieni osa

tavarasta, ne kootaan teemoittain vuosittain niin että mielenkiinto säilyy ja annos on sopiva kertakäynnin katseluun.

Veho-niemen Automuseo oli lauantain toinen pääkohde. Museoemäntä Leila Suutarinen suoritti esittelyn. Täällä myös oli rento meininki. Ensimmäisenä vastassa oli museokoira Milla. Sitten kahvilaan sämpyläkahville. Kokoelma koostui erilaisista käyntikuntoisista vanhoista autoista, jotka emäntä värikkäästi esitteli. Täälläkin tärkein oli tarina esineen taustalla, kuka sen on omistanut, milloin jne. Taas museon kaunis sijainti, hyvä kahvila ja välitön ilmapiiri pysäyttää matkailijan enemmänkin kuin tarve katsella vanhoja autoja, jotka toki nekin olivat hyvin esillä.

16 matkailijaa palaili onnistuneesta reissusta lauantai-iltana. Kiitämme kaikki itseämme sillä saimmehan viettää vuorovaikutteisen viikonlopun toistemme seurassa. Erityiskiitokset ansaitsevat KATY:n puuhamiehet: Antti Kovanen joka toimi juontajana ja siirtymätaipaleilla nukkumakiellossa ollut Tommi Suhonen. Matkaa taloudellisesti tukivat Wihuri Oy Tekninen Kauppa, Tecalemit Oy ja Vesa Roponen.

Matkakertomuksen kirjoitti Unto Mähönen, muistitukenaan Antti & Tommi.

Lisätietoa kiinnostuneille osoitteista:

Nokian renkaat <http://www.nokianrenkaat.fi/>

Vianor <http://vianor.fi/>

Työväenmuseo Werstas <http://www.werstas.fi/>

Mobilia <http://www.mobilia.fi/>

Vehoniemen automuseo <http://www.automuseo.com/>

Wihuri Oy Tekninen Kauppa http://www.wihuri.fi/toimialat/fi_FI/tekninen_kauppa/

Tecalemit Oy <http://www.tecalemit.fi/>

Vesa Roponen <http://www.mantruckandbus.fi/fi/index.html>

Matkakuvia KATYn sivuilta:

<http://www.katy.fi/albumi/matkat/syysopinto-javirkistysmatka2012tamper/>