

Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén historiikki

Tomi Lehmussaari

Opinnäytetyö
Toukokuu 2014
Liiketalouden koulutusohjelma
Yritystoiminta

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Liiketalouden koulutusohjelma
Yrittäjyys

LEHMUSSAARI, TOMI:

Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén historiikki

Opinnäytetyö 38 sivua, josta liitteitä 12
Toukokuu 2014

Tämä opinnäytetyö sisältää Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén historiikin. Tarkoituksena oli kirjoittaa korjaamon historian tärkeimmät tapahtumat sen 25-vuotisesta historiasta vuodesta 1989 vuoteen 2014.

Opinnäytetyö toteutettiin toiminnallisena opinnäytetyönä, joka koostuu kahdesta osasta. Ensimmäisenä on teoreettinen osa, joka sisältää tietoa historiikin kirjoittamisesta, autojen ja koneiden historiasta, huoltoasemien ja korjaamoiden historiasta ja lopussa on menetelmäkuvaus historiikin kokoamisesta ja siihen liittyvää pohdintaa. Toiminnallisena osana on Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén historiikki.

Teoreettisen osan lähteinä käytettiin historiikkien kirjoittamista käsitteleviä teoksia ja autojen, koneiden, huoltoasemien ja korjaamoiden historiaa käsitteleviä teoksia. Toiminnallinen osa eli historiikki koottiin haastatteluista ja lehtiartikkeleista. Historiikkista pitäisi tehdä kirja, jotta korjaamon historia säilyisi jälkipolville, eikä jäisi vain perustajien muistiin.

.

ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampere University of Applied Sciences
Degree Programme in Business Administration
Entrepreneurship

LEHMUSSAARI, TOMI:
Chronicle of Padasjoki Car and Machine Repair shop Mäkinen & Kaurén

Bachelor's thesis 38 pages, appendices 12 pages
April 2014

This bachelor thesis includes a chronicle of Padasjoki Car and Machine Repair Shop Mäkinen & Kaurén. The aim was to write about the main facts in the history of the 25-year-old repair shop from 1989 to 2014.

This thesis was an empirical study consisting of two parts. The first part is theoretical and includes information on writing a chronicle, on the history of cars and machines and of gas stations and repair shops, as well as the methods used in this thesis and some considerations of writing the thesis. The chronicle of Padasjoki Car and Machine Repair Shop Mäkinen & Kaurén is the empirical part.

The sources of the theoretical part were literature on writing chronicles and literature on the history of cars, machines, gas stations and repair shops. The empirical part was accomplished by carrying out interviews and studying old newspaper articles. The chronicle should be published as a book, so the history of repair shop would be maintained to next generations and not just live on in memories of the founders.

Key words: car repair shop, machine repair shop, chronicle

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	MITÄ TARVITAAN HISTORIIKKIIN?	6
2.1	Historiikki	6
2.2	Historiikin teko yksin vai ryhmässä?	6
2.3	Historiikin suunnittelu	7
2.4	Historiikin lähteet.....	8
2.5	Historiikin teko	11
2.5.1	Otsikoiden teko	11
2.5.2	Diagrammien käyttö.....	12
2.5.3	Lähdeviittausten tekeminen	12
2.5.4	Lähdeluettelo ja liitteet.....	13
3	AUTOJEN JA KONEIDEN HISTORIA	14
3.1	Autojen historia.....	14
3.1.1	Ensimmäiset autot Suomessa	14
3.1.2	Autokanta Suomessa 1914-1962.....	15
3.2	Koneiden historia	17
4	HUOLTOASEMIEN JA KORJAAMOIDEN HISTORIAA	18
4.1	Huoltoasemien historia	18
4.1.1	Huoltoasemien tarjonta	18
4.1.2	Huoltoasemien sijoittuminen	19
4.2	Korjaamoiden historia.....	19
5	NÄIN TEHTIIN AUTO- JA KONEKORJAAMO MÄKINEN & KAURÉN HISTORIIKKI.....	22
6	POHDINTA.....	24
	LÄHTEET	26
	LIITTEET	27

1 JOHDANTO

Opinnäytetyö toteutettiin toiminnallisena opinnäytetyönä, joka koostuu teoreettisesta ja toiminnallisesta osasta. Ensimmäisenä on teoreettinen osa, joka sisältää tietoa historiikin kirjoittamisesta, autojen historiasta ja koneiden historiasta, huoltoasemien ja korjaamoiden historiasta. Toiminnallisena osana on auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén historiikki, jonka 25-vuotinen historia on koottu lehtiarkistoista ja haastatteluista.

Luvussa 2 käydään läpi historiikin kirjoittamisen vaiheita ja siitä löytyy tärkeää tietoa historiikin kirjoittajalle. Luku 3 käsittelee ensimmäisten autojen ja koneiden valmistusta maailmalla ja luvussa myös kerrotaan milloin ensimmäisiä autoja alkoi saapumaan Suomeen. Luvussa 4 annetaan tietoa huoltoasemien ja korjaamoiden historiasta, luvussa myös selviää mitä korjauksia kyläsepät ovat tehneet autoihin. Luku 5 kertoo siitä, että historiikkia tehdessä käytin apunani lehtiarkistoa ja toisen korjaamon perustajan haastattelua. Luvussa 6 on omaa pohdintaa tämän opinnäytetyön tekemisestä. Liitteenä on Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén historiikki.

Tarkoituksena oli koota korjaamon historia talteen haastateltavien muistista niin, että tieto saataisiin kansien väliin korjaamon hyllylle. Yritin tehdä historiikista mielenkiintoisen ja helppolukuisen, jotta vanhat ja tulevat työntekijät ja asiakkaat voivat tutustua korjaamonsa menneisyyteen lukemalla korjaamonsa historiasta.

2 MITÄ TARVITAAN HISTORIIKKIIN?

2.1 Historiikki

Merkkipäivät tarjoavat yleensä hyvän tilaisuuden ja tarkastelukohdan historiaan syventymiselle. Usein yhtenä virkkeenä historiaan perehtymiselle on myös inhimillinen uteliaisuus: mistä olemme tulleet tähän päivään, millaista ennen oli. Historian avulla kykenemme ymmärtämään tapahtumankulkuja, kehitystä, näkemään pitkiä linjoja ja sen, ettemme ole ensimmäisiä yhteiskunnallisessa uudistustyössä. (Tuomisto 1981, 6.)

Suunniteltaessa historiikin valmistamista tai arvioidessa historiikkia on hyvin tärkeä selvittää mitä historiikki on ja mitä se ei ole, koska näin voidaan asettaa historiikin rima sopivaksi. Siitä ei voi vaatia tieteellisen tutkimuksen tarkkuutta, mutta kuulopuheiden perusteella tehtyä lehtistä ei pitäisi kutsua historiikiksi. Historiikki on suorasanainen esitys, jossa on käytetty useita lähteitä hankittaessa tietoa. Sen laajuus voi vaihdella muutamasta sivusta pariin sataan sivuun (Katajala 1990, 18-19).

2.2 Historiikin teko yksin vai ryhmässä?

Jos historiikki annetaan yhdelle kirjoittajalle, toivotaan hänellä olevan aiempaa kirjoituskokemusta. Pelkkä innostus ja kova halu kirjoittamiseen eivät takaa hyvää lopputulosta, vaikka ovatkin tärkeä osa historiikin valmistuksessa. Työskentelyn pitäminen jännettävänä, työn jaksottaminen sekä aikataulusta kiinni pitäminen on yhdelle kirjoittajalle helpompaa kuin ryhmässä työskenneltäessä, he joutuvat sovitteluun yhteen useamman eri henkilön kiireitä. Yksin kirjoittava voi jäsentää esityksensä mielensä mukaan, kun taas ryhmässä yksimielisyyteen pääsy voi olla hankalampaa. Yhden kirjoittajan teksti pysyy tyyliltään samanlaisena koko historiikin, mutta kirjoittajaryhmän jäsenten kirjoitustavat voivat poiketa toisistaan huomattavasti. (Katajala 1990, 14.)

Jos kirjoittajalla on varoja käytettävissä paljon mutta ei aikaa, niin lopputuloksena ei ole kovin laaja tai perusteellinen tutkimus. Hankkeen onnistumisen kannalta on tärkeää aloittaa ajoissa. Usein kirjoittaja tekee itselleen liian kovan aikataulun, jota ei pysty toteuttamaan. Ohjeessa annetaan määräksi 16 painosivua kuukautta kohti (Tuomisto 1985, 14-15).

Historiikka omasta tai läheisten menneisyydestä tehdyistä teoksista on huomattu, että epämieluisia tapahtumia kaunistellaan tai jätetään kokonaan kertomatta. Menneisyyden tutkimisesta kirjoitetaan rehellisesti ja hienotunteisesti. (Katajala 1990, 15.)

Ryhmätyössä voi jakaa tehtäviä useammalle henkilölle. Jollakin on kuitenkin oltava kokonaisvastuu julkaisun tuottamisesta, koska ryhmän jäsenten tekemästä osasta tehdään yksi iso teos. Yhteisiä kokoontumisia kannattaa järjestää, koska niissä pystyy esimerkiksi vertaamaan aikaansaannoksia ja kuulla ryhmänjäsenten ongelmat. (Tuomisto 1985, 15.)

Itse tein tämän opinnäytetyön yksin, koska tämä on pieni opinnäytetyö josta ei riitä tekemistä parille tai ryhmälle. Olen tottunut tekemään itse kaikki tehtävät, joten en edes halunnut ketään tekemään kanssani tätä opinnäytetyötä.

2.3 Historiikin suunnittelu

Pientäkään historiikkaa tai kronikkaa ei kannata ryhtyä laatimaan ilman etukäteissuunnittelmaa. Ja mitä laajemmasta työstä on kysymys, sitä tärkeämpää on suunnitelmallisuus. Toisaalta on todettava myös se, että joskus uudet tiedot pakottavat muuttamaan alkupe-
räistä suunnitelmaa, johon ei siis ole syytä jäykän kaavamaisesti sitoutua. (Tuomisto 1985, 23.)

Historiikin tilaajilla on aina tietty mielikuva lopputuloksesta. Jos historiikki tehdään ryhmässä, niin jäsenillä on aika usein eri käsitys tavoitteesta. Monet tekijät saattavat vaikuttaa muuttamaan työsuunnitelmaa. Historiikkia suunniteltaessa lähdeaineistoon viitataan monesti hyvin epämääräisesti. Suunnittelussa on otettava huomioon käytettävissä olevat resurssit kun hahmotellaan historiikin kohdetta, rajausta ja kokoa. Tärkeimpänä osana resursseja on historiikin rahoitus, jolla voidaan kattaa kirjoittajan palkka tai palkkio, juoksevien kulujen korvaukset, painatuskulut ja mahdollisen tarkistusluennan kulut (Katajala 1990, 20-22).

Suunnitelman laatiminen on monella tavalla hyödyllistä. Siitä on apua myös varsinaisen tutkimustyön aikana. Laajan aineiston läpikäyminen saattaa hajottaa sekä ajatuksia että muistiinpanoja niin, että hankkeen keskeinen juoni uhkaa kadota käsistä. Alkuperäisen suunnitelman läpikäyminen ja sen ajatusten seuraaminen auttaa pysymään oikealla tiellä. Suunnitelmaa seurattaessa ja työtä sen mukaan toteutettaessa pitää olla samanaikaisesti sekä riittävän tiukka että joustava. (Tuomisto 1985, 24.)

Jokaisen historiikin kirjoittajan on kysyttävä itseltään: kuinka paljon aikaa käytän historiikkihankkeessa? Jos kirjoittaja panee historiikin pöytälaatikkoon, niin teoksen valmistuminen venyy tai jää kokonaan tekemättä. Lähdeaineiston etsiminen ja teoksen kirjoittaminen on aikaa vievää mutta usein mielenkiintoista, kun saa lisää tietoa teoksestaan. (Katajala 1990, 21.)

Ensikertalainen saa hirveällä työllä tehtyä viidestä kymmeneen sivua, kun taas kokeneempi tekee kohtuullisessa ajassa kahdestakymmenestä kolmeenkymmeneen sivua. Kokemuksen määrällä ja historiikin aiheella on helppo arvioida työn kokoa (Katajala 1990, 21-22).

2.4 Historiikin lähteet

Henkisiä lähteitä ovat perinne ja muistitieto. Perinteelle ominaista on, että se kulkeutuu sukupolvelta toiselle. Muistitieto on tietoa tapahtumista, joihin kertoja on itse osallistunut. (Katajala 1990, 25.)

Yksi tärkeimmistä lähteistä ovat kuvalliset lähteet, joihin kuuluvat yleisimmin valokuvat mutta myös sinetit ja tunnuskuviot. Tärkeä kuvallisiin lähteisiin kuuluvista lähderyhmistä ovat erilaiset kartat ja piirustukset. (Katajala 1990, 25.)

Tuomiston (1981, 16) mukaan paikallinen tai alueella ilmestynyt sanomalehti tai tilapäisjulkaisu saattavat olla hyödyllisiä lähteitä historiikkaa kirjoitettaessa.

Erilaiset paperille kirjoitetut asiakirjat, kirjeet ja muistiinpanot ovat tärkein lähdekokoisuus historiikkaa rakentaessa, siksi näitä kutsutaankin kirjallisiksi lähteiksi. Useimmat historiikeissa lähteinä esiintyvät asiakirjat ovat tilojen omistusta osoittavia asiakirjoja, viranomaisten päätöksiä, kokousten pöytäkirjoja ja muita tärkeitä asiakirjoja. (Katajala 1990, 26.)

Haastattelu

Haastattelussa saadaan kerättyä tietoa tapahtumista, jotka haastateltava on saanut itse kokea tai sitten perinteistä, jotka kulkevat sukupolvelta toiselle ja ne saattavat kertoa kaukaisista menneisyyden tapahtumista. (Katajala 1990, 41.)

Muistitieto on aina tästä päivästä menneeseen sijoittuvaa tapahtumien kerrontaa. Haastatteluja tehdessä on tarkkailtava, kertooko haastateltava omista kokemuksistaan vai kuulemistaan asioista. Omat kokemukset ovat aina luotettavampia tiedon lähteitä kuin kuulopuheet tai perinteet. Haastattelujen yksi useimmin ilmentyvä ongelma on kerrottavien tapahtumien ajoitus, koska haastateltavat kertovat tarkkoja vuosilukuja jopa tarkkoja päivämääriä mutta kuitenkin heidän muistiinsa ei aina voi luottaa, koska vuosiluku saattaa olla aineiston mukaan eri kuin haastateltavan (Katajala 1990, 42-43).

Haastattelut tulisi tehdä haastateltavan kotona rauhallisessa huoneessa, jotta haastateltava tuntee olonsa turvalliseksi. Huoneessa ei saisi olla muita kuin haastattelija ja haastateltava, jotta haastateltava uskaltaisi kertoa kaiken tietämänsä, eikä häiriintyisi ulkopuolisista. (Wahlroos 2000, 70.)

Henkilökohtainen haastattelu on paras ja luotettavin haastattelumuoto, koska ihmiset uskaltavat kertoa kotonaan enemmän kuin puhelimesta tai kirjeitse ja samalla haastattelusta jää parempi mieli niin haastateltavalle kuin haastattelijalle. (Katajala 1990, 46.)

Haastatteluja varten tulisi hankkia erillisellä mikrofonilla varustettu nauhuri. Nauhurilla kannattaa tehdä koehaastatteluja ennen varsinaista haastattelua. Kaikki haastattelut äänitetään, jotta niitä voi kuunnella ja samalla kannattaa kirjoittaa muistiin kaikki äänitteet. (Wahlroos 2000, 68.)

Haastattelun tietoa on syytä käyttää varovaisesti ja tarkistaen sekä verraten niitä muihin saatavissa oleviin tietoihin. Hyvästä tahdosta huolimatta harvalla ihmisellä muisti on kuin erehtymätön filminauha. (Tuomisto 1981, 18.)

Valokuvat

Kuvia usein käytetään historiikin kuvituksena tai jopa varsinaisena lähteenä. Kuvituksella tarkoitetaan historiikin tekstin elävöittämistä ja antaa lukijalle kuva tapahtumasta tai historiikin eri työvaiheista. Lähteenä valokuvaa voidaan käyttää kun tutkitaan työmenetelmiä tai tapahtumaa, jonka havainnollistamiseen kuva on täydellinen vaihtoehto. Vanhoja kuvia keräämällä saadaan todella arvokasta tietoa menneisyydestä. Julkaistavan kuvan yhteyteen on laitettava, mistä kuva on saatu historiikkiin (Katajala 1990, 67-71).

Hyvin valittu kuva kertoo havainnollisesti ja joskus jopa enemmän kuin monet lauseet. Kuvitus lisää myös luotettavuutta tarjoamalla tekstin lomaan katkoja, hengähdystaukoja. Parhaassa tapauksessa hyvät kuvavalinnat houkuttelevat lukemaan sellaisiakin, joille lukeminen ei välttämättä ole intohimo. Valokuvien kuvatekstien avulla voidaan kertoa monta sellaista tarinaa, mitä ei muuten saada historiikkiin mahtumaan (Tuomisto 1985, 41, 46).

Arkisto

Sanalla arkisto on kolme eri päämerkitystä. Ensimmäisenä arkistolla voidaan tarkoittaa instituutiota, joka säilyttää asiakirjoja. Toisena arkisto voi merkitä rakennusta tai huonetta, jossa säilytetään asiakirjoja, kuten viraston arkistihuone tai tilat joissa maakunta-arkisto toimii. Kolmanneksi arkistolla voi viitata jonkin laitoksen, järjestön tai henkilön asiakirjoihin. (Katajala 1990, 76.)

Asiakirjoja voi tutkia arkistoissa, joka tapahtuu tutkijoille varatussa tutkijasalissa, johon tilatut asiakirjat tuodaan. Arkistomakasiineihin, joissa asiakirjoja säilytetään, ei tutkijoita pääsetä kovinkaan usein. (Katajala 1990, 80.)

2.5 Historiikin teko

Historiikin tekeminen on luovaa työtä, jossa jokainen sitä tekevä laittaa osan omaa itseään esitteille. Se on hyvä tapa itsensä kehittämiseen ja opettaa varmasti paljon tiedon hankinnan vaikeudesta. Historiikki voi vastata ihmisen ainaiseen tarpeeseen tietää, miten asiat ovat ja miten ne ovat ennen olleet. (Katajala 1990, 157.)

Vuosi kerrallaan etenevää kronikkaan ei yleensä kannata tyytyä, vaan on pyrittävä asettamaan yrityksen toimintaa laajempiin yhteyksiin ja laadittava kokoavampi esitys. Laajemmissa ja perusteellisemmissä töissä pyritään kuvaamisen lisäksi myös selittämään tutkimuksen kohteena olevan yrityksen toimintaa. (Tuomisto 1981, 19.)

2.5.1 Otsikoiden teko

Esipuhe on kirjan avain. Esipuheen otsikko voi olla esimerkiksi ”Alkusanat”, ”Johdanto” ja ”Lukijalle”. Vierasperäisiä otsikoita ei pidä käyttää. Esipuhe tulisi laittaa kirjan aukeaman oikealle puoleiselle sivulle. Esipuheen alussa kerrotaan lyhyesti kirjan sanoma, mitä kirja käsittelee ja mihin se perustuu. Tässä voidaan mainita missä kohde sijaitsee. Esipuheen viimeisessä kappaleessa voidaan kiittää henkilöitä, jotka ovat osallistuneet teoksen tekemiseen. (Wahlroos 2000, 85.)

Otsikoiden keksiminen on historiikin kirjoittajan ensimmäinen esitystekninen ongelma. Asiaotsikossa kerrotaan lyhyesti ja ytimekkäästi sisältö mutta asiaotsikko voi myös sisältää kysymyksen, johon luvussa sitten vastataan. Yhden sanan otsikot ovat hyvin heikkoja otsikoita. Hyvän otsikon on tarkoitus kertoa luvussa käsiteltävien asioiden sisältö. (Katajala 1990, 131.)

Vapaamuotoiset otsikot pyrkivät saamaan kevyttä tunnelmaa historiikkiin, siksi ne ovatkin usein sitaatteja tai mukaelmia lauluista, runoista tai tunnetuista sananparsista. Tällaisten otsikoiden käytössä on omat ongelmansa, koska lainattavan lausahduksen on oltava sellainen, että suurin osa lukijoista tuntee sen. Työstä annetaan liian räikeä ja keveä kuva lukijalle, jos historiikin kaikki otsikot ovat sitaatteja. Tekstissä ei saa suoraan viitata otsikkoon. Kuitenkin otsikko voi hyvin olla poimittu tekstissä esiintyvistä lauseista (Katajala 1990, 131-132).

2.5.2 Diagrammien käyttö

Hyvin tehdystä kuvioista näkee esitettävän asian ensisilmäyksellä, eikä sitä tarvitse katsoa kyllästymiseensä asti. Yksikertaisin ja jokaiselle lukijalle paras tapa on esittää numerotietoa esittävä kuvio viivadiagrammina. Tarkat diagrammin aineistona olleet luvut on hyvä laittaa tilastona liitteeksi historiikin loppuun. Vuosittaiset vaihtelut voivat aiheuttaa harhaanjohtavia poikkeamia, jolloin kannattaa ottaa vain joka viidennen vuoden mukaan kuvioon helpottamaan ja selkeyttämään kuvion lukemista. Jokaisella kuviolla on oltava oma oltava oma otsikko vaikka kuvio selitettäisiin myös tekstissä. Esimerkiksi väestöluvut kannattaa esittää diagrammeissa prosenttilukuina. Tällainen prosenttilukujen diagrammi on paras esittää ympyrädiagrammina (Katajala 1990, 133-134).

Historiikki, joka on täynnä graafisia esityksiä, näyttää lukijalle jo ensisilmäyksellä vaikealukuiselta, tylsältä ja monelta jää tällainen historiikki lukematta. Taulukossa esiintyvät ryhmät on oltava selkeästi esillä ja jaoteltuina, jotta taulukosta tulisi selkeä ja helposti luettava. (Katajala 1990 136.)

2.5.3 Lähdeviittausten tekeminen

Jos historiikkiin tehdään lähdeviitoitus, on tärkeää että sitä käytetään samalla tavalla. Varsinkin jos historiikkia kirjoitetaan ryhmässä, on lähdeviittausten tekotapa sovittava yhdessä, koska jokainen tekee oman tyyllisen lähdeviittauksen ja sen jälkeen kukaan ei halua muuttaa omaansa. Lähdeviitteessä on käytävä ilmi mikä asiakirja, haastattelu tai kuva on kyseessä, mahdollinen päivämäärä tai numero missä arkistossa asiakirjaa säilytetään. Kirjallisuuteen viitattaessa helpoin tapa on ilmoittaa kirjailijan sukunimi, painovuosi ja sivu, jolta tieto on otettu. Sanomalehdestä ilmoitetaan sanomalehden nimi, päivämäärä ja numero myös kirjoittajan nimi tai nimimerkki (Katajala 1990, 136-139).

2.5.4 Lähdeluettelo ja liitteet

Lähdeviitteet ilmoitetaan tarkemmin teoksen lopussa olevassa lähdeluettelossa. Lähdeluetteloon otetaan lähdeviitteissä mainittujen arkistojen, asiakirjojen ja teosten täydellinen nimi. (Wahlroos 2000, 89.)

Vaikka lähdeviittauksia ei tehtäisi, niin lähdeluettelo on tärkeä osa teosta, koska siitä lukija näkee kuinka montaa eri lähdettä teoksessa on käytetty. Lähdeluettelo sijoitetaan kirjan loppuun ennen liitteitä. (Wahlroos 2000, 89.)

Liitteet sijoitetaan teoksen loppuun. Liitteiksi luetaan esimerkiksi diagrammit, joista on kerrottu jo teoksen tekstissä. Mitään turhaa lisäkettä ei kannata laittaa liitteeseen, koska siinä pitää olla selvä yhteys tekstiin. Liitteessä usein myös ilmoitetaan tarkat luvut diagrammeihin, jotka ovat tekstin joukossa. (Katajala 1990, 141.)

3 AUTOJEN JA KONEIDEN HISTORIA

3.1 Autojen historia

Tulesta saatavan energian käyttämistä kulkuneuvojen voimanlähteenä kokeiltiin jo 1600-luvulla. Pekingiläinen jesuiittamunkki isä Verbiestille rakensi höyryn voimalla liikkuneen nelipyöräisen leikkiauton vuonna 1665. (Stolze 1983, 5.)

1820-luvulla alkoivat ensimmäiset höyrybussit liikennöidä Englannissa. 1880-luvulla höyrymobiili oli tarpeeksi kehittynyt, myös yksityiskäyttöön sopivaksi ja erilaisia malleja tuli markkinoille useita. Samalla vuosikymmenellä niille tuli kilpailijaksi polttomoottorilla varustettu automobiili. (Stolze 1983, 5.)

Ensimmäiseksi maantiellä liikkuneeksi polttomoottorilla varustetuksi ajoneuvoksi kerrotaan olleen englantilaisen Samuel Brown'in, joka rakensi valokaasulla toimivalla moottorilla varustetun vaunun vuonna 1826. (Stolze 1983, 5.)

Gottlieb Daimlerin ensimmäiseksi autoksi luokiteltava kulkuneuvo valmistui vuonna 1886 ja Karl Benzin vuonna 1885, mutta jotkut asiakirjat mainitsevat vuosiluvuksi 1887. Erilaisia autoja oli valmistettu huomattavasti aikaisemmin, mutta esimerkiksi itävaltalaisen Sieqfrid Marcuksen auto ei vastoin yleistä käsitystä kuulu näihin. Sen on väitetty valmistuneen vuonna 1873. Tosiasia kuitenkin on, että Marcuksen auto valmistui vasta vuonna 1888. (Blomberg 1991, 61.)

3.1.1 Ensimmäiset autot Suomessa

Ensimmäisen auton hankki Suomeen kamariherra Hjalmar Linder vuonna 1900 ja autonä oli Renault AP. Suomen ensimmäiset autot rakennettiin yksinkappalein ja harrastelijatyönä 1910-luvulla (Stolze 1983, 8, 28).

Korvensuu oli suomalaisten ensimmäinen itse rakentama auto, joka valmistui Mynämäellä vuonna 1913. Auto valmistettiin sisulla ja kovalla työllä ja sitä kutsuttiinkin Korvensuun Sisuksi. Autoa rakensi 9 henkisen työryhmän, joka sai auton valmiiksi muutamassa kuukaudessa. (Blomberg 1991, 68.)

Oldsmobilea valmistettiin vuonna 1902 runsaat 2000 autoa mutta Suomeen merkki tuli vuonna 1905. Kun ensimmäiset autot tulivat Suomeen, Oldsmobile valmisti jo 9-hevosvoimaista loistomallia. Siihen sai vielä yhden hevosvoiman lisää erikoistilauksella (Stolze 1983, 10-11).

Vuonna 1909 Helsingin palokunta osti sähköllä toimivan paloauton. Ladattavat akut aiheuttivat suurimman esteen sähköauton kilpailukyvyille, koska ne eivät kestäneet kovin pitkiä matkoja. Saksalaiset autot, varsinkin Opel ja Adler, alkoivat yleistyä maassamme 1910-luvun alussa (Stolze 1983, 14-15).

Oy Yhteissisu Ab keskittyi jo aivan alusta alkaen hyötyajoneuvoalalle. Ensimmäiset Sisu-merkkiset autot valmistuivat heinäkuussa vuonna 1932 ja olivat oikeastaan lisensivalmisteisia Volvo – kuorma-autoja. (Blomberg 1991, 72.) Vuonna 1933 Oy Suomen Autoteollisuus Ab valmisti Sisun, josta tuli Suomen kuuluisin linja-auto, koska se lähti pitkälle turistimatkalle Euroopan eteläosiin. Mutta matka katkesi ja he joutuivat palaamaan takaisin Varsovasta rahavaikeuksien vuoksi ja vuonna 1940 auto muutettiin Tammelan VPK:n paloautoksi. (Mäkipirtti 2010, 13.)

Tampereella valmistettiin johdinautoja, jotka ovat samannäköisiä kuin linja-autot mutta toimivat sähköllä kuin raitiovaunut. Ensimmäinen johdinauto valmistui vuonna 1948 ja niitä valmistettiin kaikkiaan 29 kappaletta vuosina 1948-1959. (Katajisto 2011, 110.)

3.1.2 Autokanta Suomessa 1914-1962

Ensimmäiseen maailmansotaan mennessä Suomeen oli tuotu noin 900 autoa. Ensimmäisen maailmansodan (1914-1919) ajan autokauppa oli kokonaan pysähdyksissä ja suurin osa autoista myytiin Venäjälle. (Blom 2001, 6.)

Sodan jälkeen Suomeen ostettiin autoja vauhdilla. Tienpito meni valtion vastuulle. Autoilun kärkimaista, lähinnä USA:sta riitti autoja vientiin. Automyynti muuttui koko maan kattavaksi ja kaikkiaan koko maan kattavia myyntiverkkoja Suomessa oli 13 automerkillä. Autoistumista hidastivat osamaksukaupan vaikeudet kieltolain (1919-1932) vuoksi ja käyttövaikeudet lähinnä polttoainehuollon vuoksi. Autokannan kasvu katkesi 1920- ja 1930-luvun vaihteessa lamaan, mutta virkistyi välittömästi nousukauden alettua (Blom 2001, 6-7).

1930-luvun autoista yli puolet oli pakettiautoja muistuttavia halpoja Ford- ja Chevrolet -kuorma-autoja. Tilanne paheni vuosikymmenen loppuun niin, että vuonna 1939 USA-kuorma-autoja oli yli 85 %, Volvoja 3 % ja Sisuja 2 %. Rakenteeltaan Sisut olivat kuitenkin maailman huippuluokkaa. (Mäkipirtti 2010, 10.)

Marraskuussa 1939 mahdollistettiin autojen pakko-otto valtiolle. Talvisodan alussa (30.11.1939) Suomen Puolustuslaitoksella oli noin 300 autoa, pakko-otoilla sen autokantaa lisättiin noin 6 000 autolla. Talvisodan aikana saatiin vain vähäisiä lisäyksiä lahjoituksina. Fordilta ostetut 4 400 kuorma-autoa eivät ehtineet maahan ennen talvisodan loppua. (Blom 2001, 7.)

Välirauhan (14.3.1940-25.6.1941) ja jatkosodan (26.6.1941-5.9.1944) aikana Puolustuslaitoksen autoistumiseen panostettiin mm. korjaustoiminta organisoitiin ja kalustohankintoja lähinnä Saksasta. Jatkosodan aikana Puolustuslaitoksella oli käytössä 20 000-22 000 autoa. Autoja tuotiin vuosina 1941-1945 yhteensä noin 7 000 kappaletta ja Suomen autokanta väheni sodan aikana 5 000-10 000 autolla lähinnä sotatoimissa tuhoutuneina. (Blom 2001, 8.)

Suomen autokanta oli vuonna 1946 33 129 kappaletta ja kasvu samana vuonna peräti 129 %. Seuraavina vuosina kasvuprosentit olivat 19-67 % ja vuoden 1962 lopussa autoja oli jo 314 784 kappaletta. Häkäpönttöjen käyttö lakkasi vuonna 1947 ja bensiinikäyttöisten henkilöautojen käyttökielto purettiin vuonna 1948. Kuorma- ja linja-autojen tuonti vapautui vuonna 1957 ja henkilöautojen vuonna 1962. (Blom 2001, 8.)

3.2 Koneiden historia

1940-luvulla kehitys oli heikkoa ja Suomeen tuotiin vain 30 moottorisahaa vuosikymmenen aikana. 1950-lukua voidaan pitää puunkorjuun koneellistumisen aikakauden alkuna, jolloin syntyi käsite metsäkoneurakoitsija. 1950-lukua kuvataan usein teloilla kulkevien maataloustraktoreiden, peräkärrien, mekaanisten kuormaimien ja vinssien vuosikymmeneksi. Tämä oli myös pienkorjaamoiden, verstaiden ja kyläseppien työllisyyden kulta-aikaa. 1960-luku diesel-moottorin, voimansiirtojärjestelmien ja hydrauliiikan kehittyminen olivat tärkeitä teknisiä kehityksiä, jotka auttoivat metsäkoneita toimimaan ja kestämään paremmin. Tässä suuret korjaamot näkivät tuottoisaa tulevaisuutta (Lepola 1999, 157-158).

Samaan aikaan kun Henry Ford mullisti Yhdysvaltojen autoteollisuuden kokoonpanolinjansa avulla, alkoi Benjamin Holt valmistaa polttomoottorikäyttöisiä leikkuupuimureita. Ensimmäinen leikkuupuimuri valmistettiin vuonna 1886, koneen voimansiirto oli tehty pyöriin kiinnitettyjen nivelhihnojen avulla. Vuonna 1891 valmistui leikkuupuimuri, jonka ansiosta pystyttiin korjaamaan viljaa rinteiltä. Vuonna 1911 Holt muutti yrityksen nimen Holt Caterpillar Company, joka tunnetaan nykyään nimellä CAT. Samana vuona hän valmisti ensimmäisen leikkuupuimurin, jossa oli polttomoottori (Ketola 2013, 114-115).

4 HUOLTOASEMIEN JA KORJAAMOIDEN HISTORIAA

4.1 Huoltoasemien historia

Huoltoasemien palveluodotukset ovat perustuneet 1940–1960-luvulla toteutettuun öljy-yhtiöiden järjestämään koulutukseen, jossa asiakaspalvelu on ollut keskeistä. Opetus tapahtui kuvien avulla, joilla vahvistettiin henkilökunnan käsitystä oikeista työtavoista ja asiakaspalvelun laadusta. (Laitinen 2011, 16.)

Huoltoasemien lukumäärä oli alussa varsin vaatimaton, koska vuoden 1949 tiedoissa huoltomahdollisuuden tarjosi vain 166 asemaa. Vuonna 1954 huoltotöitä tehtiin jo 308 asemalla. Huoltoasemien rakennuskausi 1950- ja 1960-luvulla nosti Suomen huoltoasemaverkoston lähes 2000 asemaan. Huoltoasemien lukumäärä maaseudulla pysyi ymmärrettävästi alhaisena autoistumisen käynnistyessä kaupungeissa. (Laitinen 2012, 8.)

Suomalaiset perustivat Neste-nimisen öljy-yhtiön vuonna 1948. Osakkaina toimivat Suomen valtio, Oy Alkoholiliike Ab ja Imatran voima Osakeyhtiö. Ensimmäiset jalostamot Suomeen rakennettiin Naantaliin vuonna 1957 ja Porvooseen vuonna 1965. Ensimmäiset Nesteen väreissä olleet huoltoasemat nähtiin vuonna 1991. (Laakso 1999, 168.)

4.1.1 Huoltoasemien tarjonta

Huoltoasemat palvelivat 1960-luvulla myös yöaikaan. Maaseutuasemilla yöpalvelu tarkoitti usein sitä, että kauppiaan tai aseman henkilökunnan tavoitti soittokellolla. (Laitinen 2012, 12.)

Vuonna 1965 huoltoasemien myyntivalikoiman laajuus käsitti poltto- ja voiteluaineiden lisäksi renkaat, akut ja monet autotarvikkeet. Polttoainepistoolin lukittava kahva antoi bensapojalle aikaa puhdistaa samalla auton tuulilasin ja tarkastaa öljyn, jäähdyttäjäneste ja tuulilasinpesuneste. (Laitinen 2011, 306.)

Vuonna 1968 alettiin autoihin tehdä katsastushuoltoja. Tällaisessa huollossa tarkistettiin kaikki ne teknilliset kohteet, joihin katsastusviranomaiset joutuvat kiinnittämään huomiota. Katsastushuoltoon kuului noin 40 toimenpidettä, ja sen tarkisti erikoiskoulutuksen saanut ammattimies. (Laitinen 2011, 306.)

Liikenneturvallisuustarkastukseen kuului noin 50 kohdetta, joissa kiinnitettiin huomio liikenneturvallisuuden ja ajoneuvon varman käynnin kannalta tärkeisiin ominaisuuksiin. Mukana olivat valot, sähköjärjestelmä, jarrut, ohjausjärjestelmä, etuakselisto ja monia muita. Molemmat uudet palvelumuodot Tampereen Bensiinikauppiat ry suunnitteli yhteistyössä viranomaisten kanssa, ja taustalla oli vastaava kehitystyö Ruotsissa. (Laitinen 2011, 306.)

4.1.2 Huoltoasemien sijoittuminen

1970-1980-luvulla kun moottoriteitä ja ohikulkuteitä rakennettiin, silloin monet huoltoasemat jäivät syrjään mutta teollisuuden ja kaupan rakentaminen säilyttivät toimintamahdollisuudet muutamilla syrjäisellä asemilla. Uudet huoltoasemat ovat sijoittuneet pääväylien varteen, ohikulkuteiden risteyskohtiin ja taajamien suurimpiin liikenteellisiin paikkoihin, kuten Market-alueille. (Laitinen 2012, 10.)

Huoltoasemat muuttuivat kaupunkien keskustoissa kylmäasemiksi. Sellaiset asemat, jotka ovat omistajakauppiaiden asemia, ovat olleet vähemmän muuttumassa tai poistumassa, koska omistajat ovat kehittäneet toimintaansa enemmän markkinoiden ehdoilla ja toimintaansa sopeuttamalla. (Laitinen 2012, 11.)

4.2 Korjaamoiden historia

Huoltoasemien toimintaan kuuluneet huoltohallit vakiintuivat 1950-luvulla ja 1960-luvulla elinkeinolle tyypillisiksi yksiköiksi. Korjaamoiden rakentamiseen investoitiin myös siitä syystä, että tämä oli huoltoasematoiminnassa luonteva laajenemistie, jota myös öljy-yhtiöt kannattivat. (Laitinen 2011, 305.)

Yhden korjaamon miehitys oli alkuun viisi asentajaa, joista kaksi teki pelkästään rasvaushommia. Parhaimpina aikoina, kun toiminnassa oli myös automaalaamo, asemalla ja korjaamolla oli kaikkiaan 32 henkeä, mukaan luettuna kolme rasvaria ja seitsemän asentajaa. (Laitinen 2011, 320.)

Sepätkin työskentelivät pajoillaan autojen parissa. Auton alkuvuosina maantiet olivat asfaltoimattomia sorateitä ja kaupungeissakin muhkuraisia kiviakatuja oli paljon. Autojen jouset olivat kovalla koetuksella kuluneilla kuoppaisilla teillä. Yleisin jousityyppi oli hevosajoneuvoista periytynyt lehtijousi erimuotoineen. Kyseinen jousityyppi toimii samalla akselin kiinnittämisessä auton runkoon ja jo sen keskitapin katkeaminen vaikeuttaa auton ohjattavuutta. Sepät nostivat auton rungon tunkilla korjattavalta kohdalta ylös, jousi irrotettiin ja vietiin pajan puolelle purettavaksi. Palvelun nopeutta auttoi se, että eri automerkkejä ja vuosimalleja varten oli jousen päälehti ja sen kanssa yhtä pitkä vahvikelehti aina valmiiksi tehtynä, jolloin jousipakka päästiin nopeasti uusimaan tarvittavilta osilta. Pajat tekivät myös henkilöautojen huolto- ja korjaustoimintaa heillä oli taito pitää korroosio poissa auton peltiosista ja he osasivat tehdä autoihin aivan alkupe räisen näköisiä peltiosia (Blom 2001, 20-21).

Seppiä pajoille hankittiin kaasuhitsauslaitteita vuonna 1932, jolloin he alkoivat hitsata autojen lokasuojien reunoihin vahvistelankoja ja he myös jonkin verran pystyivät korjaamaan jousia. He alkoivat vuonna 1950 valmistaa ja korjaamaan kuorma-autojen lavoja, myös maansiirtokoneiden korjauksia ja erilaisia hitsauksia tehtiin (Blom 2001, 41-43).

Voimansiirtolaitteiden, eli kytkimen, akseliston, vaihteiston ja ohjauslaitteiden sekä diesel-laitteiden korjaustyöt luokiteltiin huoltoasentajien palkkauksessa alusta alkaen korkeimman vaativuustason tehtäväksi. Rengas-, voitelu-, pakoputki- ja auton koriin liittyvät huoltotyöt puolestaan olivat asentajien perustöitä. Autoliikkeet huolehtivat pääsääntöisesti uusien autojen huolloista merkkikorjaamoillaan vähintään muutaman vuoden takuuajan, joka tavallisilla 15 000-20 000 km ajosuoritteilla tuli täyteen yleensä ennen kilometrirajoitusta. Tämän jälkeen asiakkaat siirtyivät vähitellen huoltoasemilla toimivien merkkikorjaamoiden ja yleiskorjaamoiden asiakkaiksi. (Laitinen 2011, 308.)

Yleiskorjaamoiden eli monimerkkikorjaamoiden toimintamahdollisuuksia varaosien tukkumyyjän ja jälkimarkkinoiden toimijan näkökulmasta kuvataan hyväksi. Uusi kehittyneempi jälkimarkkina kehittyi korjaamokoon kasvun kautta, jolloin niiden palvelukyky paranee. Monimerkkiosaaminen on kilpailuetu, jolla valinnan mukaan voi kehittää toimintaansa. (Laitinen 2011, 310.)

Yleiskorjaamoiden vahvuudet merkkikorjaamoihin verrattuna ovat edullinen hintataso, jolla saadaan asiakkaita. Läheinen sijainti, joka on asiakkaille parempi kun ei tarvitse ajaa kauas, jotta saisi auton kuntoon. Asentajien ammattitaito on parempi, koska yleiskorjaamoiden asentajat korjaavat kaikkia autoja. Mahdollisuus keskustella työstä suoraan asentajan kanssa, koska merkkikorjaamoissa tilataan aika korjaamolle. Korjaamoiden palveluhalukkuus ja ystävällisyys, koska yleiskorjaamot saavat pidettyä asiakkaat kun he ovat palveluhalukkaita ja tulevat jopa ystävällisesti korjaamaan tien päälle autot. Merkkikorjaamoiden näistä erottuvat vahvuudet ovat automerkin erikoistuntemus ja merkin omien varaosien käyttäminen. (Laitinen 2011, 310.)

5 NÄIN TEHTIIN AUTO- JA KONEKORJAAMO MÄKINEN & KAURÉN HISTORIIKKI

Opinnäytetyö toteutettiin toiminnallisena opinnäytetyönä, joka koostuu teoreettisesta ja toiminnallisesta osasta. Ensimmäisenä on teoreettinen osa, joka sisältää tietoa historiikin kirjoittamisesta, autojen historiasta ja koneiden historiasta, huoltoasemien ja korjaamoiden historiasta. Toiminnallisena osana on auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén historiikki, joka löytyy liitteestä. Kirjoittamisen lähteinä käytettiin lehti artikkeleita, kuvia ja korjaamon perustajien haastatteluja.

Haastattelu

Haastattelut tehtiin viikonloppuisin korjaamolla, koska tuolloin se oli rauhallisin paikka. Haastattelussa olivat vain yrityksen perustajat Ismo Mäkinen ja Kimmo Kaurén. Haastattelut kertoivat sen mitä halusivat ja sitten he vastasivat minun lisäkysymyksiini. Kun haastattelut saatiin tehtyä, ne kirjoitettiin puhtaaksi. Puhtaaksi kirjoittamisen jälkeen mietin lisäkysymyksiä ja raakaversio annettiin omistajien luettaviksi ja he saivat antaa mielipiteensä ja he saivat kertoa, jos heille oli tullut mieleen jotain uutta tärkeää tietoa jonka haluavat yrityksensä historiikkiin.

Lehtiartikkeli

Artikkeleita löytyi 3 kappaletta korjaamolta ja käytin niitä historiikissa. Artikkelit käsittelevät vuoden yrittäjä palkintoa, korjaamon aloittamista ja korjaamon työntekijöitä. Artikkelit ovat hyvin kirjoitettuja ja ne kuuluvat historiikkiin. Artikkelit ovat muistoja vuosien varrelta ja ne pysyvät paremmassa kunnossa historiikissa kuin korjaamon seinällä. Artikkelit tosin on kirjoitettu historiikkiin, koska ne eivät näyttäneet hyviltä skannattuna. Historiikissa käytetyt kuvat ovat myös lehdistä otettu ja ne tuovat korjaamon tunnelman mukavasti lukijan silmiin.

Historiikin sisältö

Historiikin sisältö on jaettu 8 eri lukuun. Luvussa 1 on kirjoittamani esipuhe, jossa kerrotaan korjaamon sijainnin. Luku 2 käsittelee yrityksen perustamisen ideasta valmiiseen yritykseen. Luvussa 3 on kerrottu korjaamon tiloista ennen ja jälkeen laajennuksen. Luvussa 4 kerrotaan laman vaikutuksista korjaamoon ja korjaamon mainostamisesta. Luku 5 käsittelee vuoden yritys -titteliä. Luku 6 kertoo korjaamon erikoisuuksista, haasteista ja palveluista. Luvussa 7 kerrotaan vanhoista ja nykyisistä työntekijöistä ja lopuksi ovat loppusanat, joissa toivotan yritykselle hyvää jatkoa.

6 POHDINTA

Aloin miettimään joulukuussa 2013, että pitäisi aloittaa opinnäytetyö. Mietin pari viikkoa eri vaihtoehtoja ja päätin, että olisi hienoa kirjoittaa historiikki. Menin sitten tammikuussa 2014 kysymään yhdestä yrityksestä olisiko heillä historiikin tarvetta, koska olin ollut tässä yrityksessä työharjoittelussa peruskoulussa. Mutta harmikseni heillä oli jo historiaa kirjoitettu eivätkä he pitäneet historiikki-ideastani.

Sitten mietin mikä olisi kiinnostava aihe ja kuulin, että yhdellä tutulla korjaamolla tulee kuluneeksi maaliskuussa 25 vuotta yrityksen perustamisesta. Menin Ismo Mäkisen luo, Mäkinen on toinen korjaamon perustajista ja kerroin hänelle opiskelevani ammattikorkeakoulussa ja haluaisin tehdä historiikin heidän yrityksensä. Iloitsin kun Ismo Mäkinen oli todella innostunut ideastani.

Aihe on mielenkiintoinen, koska olenhan jo pienestä asti ollut autoja korjailemassa ja tälle korjaamolle ei ole tehty mitään historian kirjoittamiseen liittyvää aikaisemmin paitsi, että heillä on lehdistä leikattu kirjoituksia heidän korjaamostaan. Korjaamo, josta tein historiikin, on paikka jossa saa mielestäni kunnan palvelua, pienet korjaustyöt tehdään heti ja isommat tehdään heti kun ehditään.

Ensimmäiseksi aloin etsimään lähteitä teoreettiseen osaan. Lähteitä on kaikkiaan 10 eri teosta. Lähteitä lukiessani tein muistiinpanoja, jotka käytin opinnäytetyön teoreettisen osan tekemiseen. Teoreettisen osan kirjoittaminen oli mielestäni mukavaa kun sai etsiä tietoa ja jäsenellä kappaleet niin kuin halusin.

Toiminnallisen osan eli historiikin tekemisen aloitin skannaamalla lehtileikkeet koneel-
leni ja haastatteleamalla yrityksen omistajia Ismo Mäkistä ja Kimmo Kaurénia. Haastat-
teleminen oli ihan uutta minulle ja tuntui kuin olisin ollut tekemässä haastattelua lehteen
tai televisioon. Haastattelu sujui hyvin ja sain heiltä paljon tärkeää tietoa heidän yrityk-
sensä historiasta ja nykypäivästä. Historiikin yritin tehdä yrityksen perustamisesta ny-
kypäivään, halusin myös tuoda esille heidän yrityksensä palvelutarjonnan. Käytin myös
jotain lehtiartikkeleita, jotka tuovat mukavan sysäyksen tekstiin. Kävin korjaamolla
tapaamassa Mäkistä ja Kaurénia ja näytin heille historiikkia, jotta he voisivat sanoa mie-
lipiteensä historiikin sisällöstä ja saisin tietää jos he haluaisivat lisätä vielä jotain tai
tehdä jotain toisin kuin mitä olin tehnyt.

Tämän opinnäytetyön tekeminen oli mielestäni mukava kokemus enkä olisi saanut tästä
enää paljoa parempaa, vaikka olisin tehnyt tätä pitemmän aikaa. Aikaa käytin tähän
opinnäytetyöhön hieman yli pari kuukautta ja mielestäni aika oli sopiva, koska tavoit-
teet piti asettaa huolellisesti, jotta en pääse stressaantumaan. Aikaa ei myöskään ollut
laittaa tätä opinnäytetyötä sivuun joten se ei päässyt unohtumaan.

Aion painattaa historiikin korjaamon hyllylle, jotta perustajat voivat muistella nuoruut-
taan ja omaa korjaamoaan. Valitsin myös tämän aiheen historiikkiin, koska halusin
näyttää niin opinnäytetyöni kuin pelkän historiikin lukijoille kuinka pieni korjaamo on
pärrjännyt jo 25 vuoden ajan.

LÄHTEET

- Blom, T. 2001. Tampereen autoliikkeiden ja autokorjaamoiden historiaa. Tampere: Domus-Offset Oy.
- Blomberg, O. 1991. Höyryvaunusta kymppipyörään. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Katajala, K. 1990. Historiikin kirjoittajan opas. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Katajisto, J. 2011. Eilispäivän liikennettä. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.
- Ketola, V-P. 2013. 50 konetta jotka muuttivat maailmaa. Kiina.
- Laakso, J. 1999. Niin ajat kuin elät. Hämeenlinna: Karisto Oy.
- Laitinen, H. 2011. Veijo Esson jäljillä. Lahti: Markprint Oy.
- Laitinen, H. 2012. Tankki täyteen Tampereella, nääs! Lahti: Esa Print Oy.
- Lepola, J. 1999. Metsänhoitajia ja mettämiehiä. Tampere: Tampereen yliopistopaino Oy.
- Mäkipirtti, M. 2010. Sisu ajoneuvot Suomessa. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy.
- Stolze, R. 1983. Automobiili-vuosisatamme kuvajainen. Kouvola: Kouvolan Kirjapaino.
- Tuomisto, T. 1981. Perusjärjestön historiikin laatimisopas. Joensuu: Kansan Voima Oy.
- Tuomisto, T. 1985. Kyllä ennen urheiltiin. Lappeenranta: Etelä-Saimaan Kustannus Oy.
- Wahlroos, L. 2000. Opas historiikirjan tekijälle. Saarijärvi: Saarijärven Offset Oy.

LIITTEET

Liite 1.

**Padasjoen auto- ja konekorjaamo
Mäkinen & Kaurén historiikki
1989-2014**

”Korjaamme kaikkea perämoottoreista puimureihin”

SISÄLLYSLUETTELO

Historiikin lukijoille	3
Korjaamon perustaminen	4
Korjaamon tilat ja laajennus	5
1990-luvun lama ja korjaamon mainostaminen	6
Vuoden yritys	7
Korjaamon erikoisuudet, haasteet ja palvelut	8
Korjaamon vanhoja ja nykyisiä työntekijöitä	10
Loppusanat	12

HISTORIIKIN LUKIJOILLE

Tämä historiikki kertoo Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurénista. Historiikki kertoo yrityksestä, jonka työntekijät eivät välttele työtä vaan pyrkivät tarttumaan aina uusiin joskus jopa haastavimpiin työtehtäviin. Heillä on kokemusta jo usean vuoden ajalta, joten he pystyvät korjaamaan melkein mitä vain. Tämän historiikin tarkoituksena oli koota auto- ja konekorjaamon historia yrityksen perustamisesta tähän päivään. Historiikin valmistuksessa on käytetty lehtiartikkeleita ja haastatteluita yrityksen perustajilta Ismo Mäkiseltä ja Kimmo Kaurénilta.

Korjaamo on toiminut jo 25 vuoden ajan Taulun teollisuusalueella. Vuosien varrelle on mahtunut paljon erilaisia muistoja. Yrityksen tilat ja henkilökunta on muuttunut. Omistajat jatkavat vielä pitkään yrityksensä johdossa ja tekevät suurimman osan korjaamon töistä.

Toivon, että tämä historiikki jää kertomaan korjaamon historiaa perustamisesta tähän päivään asti ja auttamaan korjaamon seuraavaa historiikkia, joka tehdään 25 vuoden päästä. Haluan myös kiittää Ismoa ja Kimmoa kun antoivat minun tehdä heidän yrityksestään historiikin ja auttoivat minua kaikin mahdollisin keinoin.

Kiittäen,

Tomi Lehmussaari

KORJAAMON PERUSTAMINEN

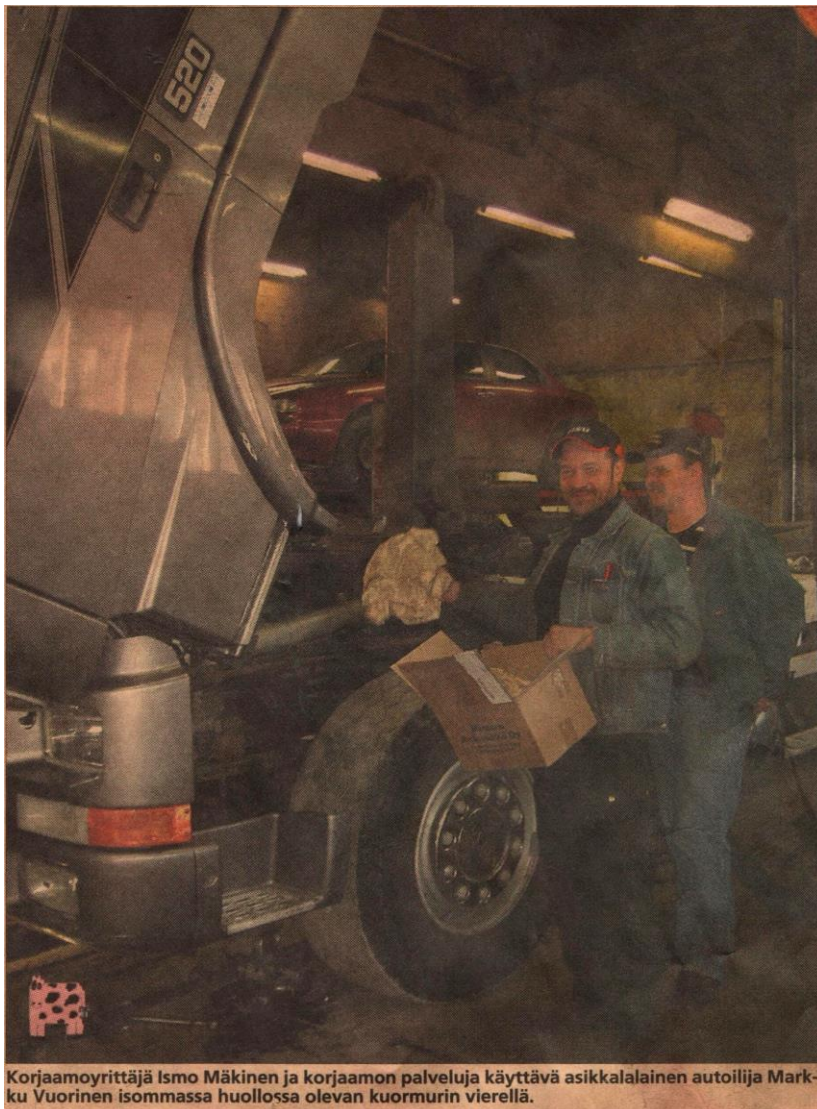
Ismo Mäkinen oli töissä kuorma-auto asentajana Ky Lehti Oy:llä Lahdessa noin 5 vuotta ammattikoulun jälkeen. Kimmo Kaurén oli armeijan jälkeen pari vuotta rakennustyömailla töissä paikallisella yrittäjällä. Ismo ja Kimmo ovat olleet kavereita jo yläasteelta asti.

Kerran he olivat porukalla istuneet Ismon kotona ja joku oli maininnut, että Padasjoen Sanomissa oli ollut ilmoitus, jossa vuokrattiin teollisuustilaa Taulun teollisuuskylästä. Ja sitten joku keksi, että perustetaan korjaamo. Tästä asia laitettiin mietintään ja ei kauan kestänyt, kun elinkeinoasiamieheltä oli asiaa kyselty ja kaikki tarvittavat asiapaperit tehty. Teollisuustila oli ollut Taulun autolla, jossa Ismo on ollut työharjoittelussa ja kesätyössä 1980-luvun alussa.

Heidän yrityksensä perustettiin valmiiseen korjaamohalliin, koska edeltävä yritys Taulun auto oli lopettanut ja sen takia tila jäänyt tyhjilleen. Mäkinen irtisanoi itsensä Lehten-korjaamolta ja maaliskuussa 1989 he virallisesti aloittivat Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurénin. Ismo ja Kimmo muistelivat Pekka Ahosen kuorma-auton olleen ensimmäinen auto, joka oli hallissa ja siihen tehtiin jarruremontti. Ensimmäisen pilarinosturin he ostivat heti alussa helpottaakseen autojen ylösnostamista ja nosturi toimii vielä nykyäänkin.

KORJAAMON TILAT JA LAAJENNUS

Ismo ja Kimmo vuokrasivat Padasjoen kunnalta noin 200 neliön toimitilan. Vuonna 1994 he ostivat toimitilan itselleen ja laajensivat toimitilaansa noin 200 neliöllä. Rakennuksessa oli ollut myös muita yrityksiä, jotka muuttivat yrityksensä muualle. Kun rakennuksen muut yritykset olivat poistuneet, pystyivät Mäkinen & Kauren ostamaan koko rakennuksen omaan käyttöönsä, joten heillä on käytössään noin 800 neliön toimitala. Sinne rakennettiin toimistotilat ja kahvio myös varastotilaa alkoi olla reilusti, mikä on korjaamotyössä tarpeen. Varastotiloihin alkoi kertyä erilaisia vanhoja käyttökelpoisia varaosia, joita ei voi heittää pois, koska niitä saattaa joskus vielä tarvita. Kun he ostivat koko rakennuksen, he myös saivat tontin itselleen kaupan mukana, koska tontti kuului mukaan rakennukseen.



Korjaamoyrittäjä Ismo Mäkinen ja korjaamon palveluja käyttävä asikkalainen autoilija Markku Vuorinen isommassa huollossa olevan kuormurin vierellä.

Etelä-Suomen sanomat 11.4.2007

1990-LUVUN LAMA JA KORJAAMON MAINOSTAMINEN

Alussa Ismo ja Kimmo aloittivat helpoilla töillä ja sitä mukaan kun kokemusta on tullut lisää, niin on pystytty ottamaan vaikeampia töitä. Töitä on aina riittänyt, ei ole hiljaista aikaa löytynyt kun aina on ollut joku remontti tekeillä. Luppoaika korjaamolla on todella vähäistä ja lomallakin voi olla ainoastaan viikon ja yksi työntekijä kerrallaan eli vähintään kolme on koko ajan töissä korjaamolla. Koskaan ei ole tarvinnut ketään irtisanoa tai lomauttaa. 1990-luvun lama ei vaikuttanut heihin työllisesti, mutta lainojen korot olivat korkealla, joten lainan takaisinmaksu oli kovempaa. Alalla on töitä myös laman aikaan, koska ihmiset korjauttavat autojaan enemmän kuin ostavat uusia.

Mainostaminen on ollut hyvin satunnaista ollut alusta lähtien, koska heidän ei tarvitse mainostaa töiden takia. Koskaan ei ole tarvinnut mainostaa monta kertaa peräkkäin ja jos asiakkaat haluavat mainoksen niin, he antavat korjaamolta mukaan mainoksen. Heidän mainoslauseensa on ”korjaamme kaikkea perämooottoreista puimureihin”, joka on myös heidän iskulauseensa.

VUODEN YRITYS

Vuoden yrittäjäpalkinto tuli vuonna 2001 ja se oli todella suuri yllätys koko yrityksen henkilökunnalle. ”Ei tuollaista osaa odottaa ja ilmeisesti päättäjät katto, että on jotain saanu aikaan.” Mäkinen totesi. Jokaisesta vuoden yrittäjästä on tehty aina pieni video ja niin myös Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurénista tehtiin video, jonka he olivat katsoneet yrittäjäjuhlissa.

Mäkisen ja Kaurénin autokorjaamosta Vuoden yritys

Päähänpistosta menestyvä liikeyritys

Elettiin kevättä 1989, kun 22-vuotiaat Ismo Mäkinen ja Kimmo Kaurén päättivät pistää pystyyn oman yrityksen. Alavalinta oli itsestäänselelyvyys, kun molemmat olivat innokkaita autoihmisiä. Salmen veljesten jäljiltä tyhjentyneeseen halliin Taulun teollisuusalueelle perustettiin siis Auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén.

- Pähänpistohan se lähinnä oli. Mutta kun oltiin nuoria ja hulluja, ei osattu pelätä, kertaavat Mäkinen ja Kaurén yrityksen taustoja.

Pojat tutustuivat yläasteella. Kimmo oli armeijan jälkeen pari vuotta rakennus-hommissa paikallisella yrittäjällä, Ismo taas asentajana ja varaosamyyjänä Lahdessa. Lisäksi molemmat olivat enemmän ja vähemmän mukana rallitouhuissa.

Töitä on riittänyt siihen malliin, että miehet ovat itsensä lisäksi työllistäneet yhden vakituisen työntekijän ja yhden oppisopimusopiskelijan. Vakituisesti korjaamolla on

töissä Kaj Lindgren ja Lasse Rajala aloitti oppisopimus-koulutuksensa viime viikolla. Firman laskuliikennettä hoitaa Kimmon äiti Aira Kaurén.

Korjaamoalalla ei erityisiä sesonkeja esiinny, vaan erilaiset autot ja koneet rikkoutuvat tasaisesti pitkin vuotta. Yrittäjät painavatkin pitkää päivää, arkisin yleensä lähes kellon ympäri ja usein osan viikonlopuistakin.

- Kyllähän sitä joskus ajattelee, että helpommalla voisi selvitä vieraalla, tunnustaa useammassa luottamustehtävässäkin häärivä Mäkinen.

Yrittäjävuosiensa aikana miehet ovat lunastaneet hallin kunnalta omakseen. Reilun parinsadan neliön hallia laajennettiin kaksi vuotta sitten lähes kaksinkertaiseksi. Korkea laajennusosa helpotti huomattavasti työskentelyä, nyt katon alle mahtuu useita ajoneuvoja kerralla.

Korjattavaa tulee paitsi Padasjoelta myös Asikkalasta, Kuhmoisista, Lahdesta ja Viilähteeltä. Korjaamolla on



Autokorjaamoa Taululla pyörittävät Kimmo Kaurén (keskellä) ja Ismo Mäkinen (oikealla) ovat vuoden yrittäjiä Padasjoella. Pajalla työskentelee myös Lasse Rajala.

useita vakioasiakkaita, esimerkiksi Tielaitoksen Padasjoen ja Asikkalan kalusto kunnostetaan Mäkisen ja Kaurénin pajalla. Kesällä asiakkaina on myös mökkiläisiä.

Vuoden yrittäjät aikovat jatkaa pitkälti samalla konseptilla jatkossakin. Jossakin vaiheessa olisi tarkoitus laittaa kasaan jarrutestilaitte, joka hankittiin jo pari vuotta sitten.

- Tälläkin lailla saa leipänsä ja vähän jotain leivän päällekin. Lomia ei kyllä juuri-kaan ole ehditty pitää, joskus viikon verran vuorotellen on oltu pois työmaalta.

Padasjoen Sanomat 23.8.2001

KORJAAMON ERIKOISUUDET, HAASTEET JA PALVELUT

Raskaskalusto on ollut Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurénin erikoisuus alusta lähtien, koska lähiseudulla ei raskaankaluston korjaamoita ole. Lähimmät raskaankaluston korjaamot ovat Lahdessa, Hämeenlinnassa ja Jämsässä. Asiakkaita käy ympäri Suomen jopa Helsingistä asti, asiakaskanta on todella hyvä ja pysyvä. Asiakaskunta käsittää raskaankaluston yrittäjiä ja kevyttä kalustoakin on huollettu, mutta kevyiden kalustojen korjaamoita on Padasjoella muutamia.

Korjaamon haasteita on jokainen uusi työ. Mutta korjaamotyö on tasaista työntekoa, joten ei ole ehtinyt kohtaamaan suurempia haasteita, eikä suurempia haasteita aiota myöskään ottaa. Korjaamotyö on asiakaspalvelua ja sitä tehdään päivä kerrallaan. Kauas tulevaisuuteen ei kannata katsoa tällä alalla, koska silloin pettyy pahemmin. Sitä mukaan kun tulevaisuus muuttuu, niin Ismo ja Kimmo yrittävät sopeutua siihen niin hyvin kuin pystyvät.

Yrityksen palveluihin kuuluvat kaikki autoihin liittyvät korjaustyöt, esimerkiksi kuorma-auton koneremontit, vaihdelaatikot ja perät. Yrityksen työntekijät eivät ole koskaan työtä pelänneet ja he pyrkivät ottamaan kaikki työt vastaan mitä vain on tarjolla.

Auto- ja konekorjaamo 20 vuotta toiminnassa

Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurén tarjosi maanantaina asiakkailleen 20-vuotistäyttekakukukahvit. Ismo Mäkinen ja Kimmo Kaurén olivat vasta 22-vuotiaita yrittäjiksi ryhtyessään.

- Pojat oli aina Mäkisen autotallissa jotakin remonttia tekemässä, muistelee Kaurénin äiti Aira, joka on alusta lähtien vastannut yrityksen rahoituksesta.

Yrityksen perustaminen tuli ajankohtaiseksi, kun Taulun teollisuusalueelta vapautui hallitilaa Salmen veljesten lopetettua korjaamonsa. Auto- ja konekorjaamo oli vuosia kunnan vuokralaisena kiinteistön toisessa päädyssä, mutta vuonna 2000 se laajensi toimintaansa rakennuksen kaikkiin noin 800 neliöön. Kolmisen vuotta siten kiinteistö siirtyi kokonaisuudessaan yrityksen omistukseen.

Nuorten yrittäjien ura sai heti alussa pahan takaiskun, kun varkaat puolen vuoden toiminnan jälkeen iskivät korjaamolle ja veivät laitteet mennessään. Töitä on kuitenkin riittänyt jo kahden vuosikymmenen ajan.

- Lama on ehkä hiukan vaikuttanut, varsinkin metsäkonepuolella, arvioi Kimmo Kaurén.

Meneillään oleva taloudellinen taantuma on korjaamoyrittäjien toinen. 1990-luvun alun lama ei korjaamotoimintaan vaikuttanut. Nytkin miehillä on vankka usko siihen, että autoja ja muitakin koneita riittää jatkossakin korjattavaksi – ja ehkä enemmänkin nyt, kun uutta ei niin hana-kasti osteta.

Mäkisen ja Kaurénin korjaamolla laitetaan kuntoon kaikenlaisia ajoneuvoja, jos-

kin viime vuosina toiminta on painottunut raskaaseen kalustoon kuten kuorma-autoihin. Itse työ ei vuosien mittaan ole juurikaan muuttunut:

- Elektroniikkapuoli vain on lisääntynyt, toteaa Mäkinen.

Vuonna 2001 Vuoden yrittäjinä palkitut korjaajat työllistävät itsensä lisäksi kolme paikkakuntalaista. Kaj Lindgren on ollut firmassa töissä 10 vuotta ja Jukka Halme kaksi vuotta. Lasse Rajala tuli taloon oppisopimuksella suoraan peruskoulun penkiltä.

Korjaamon ensimmäinen asiakas 20 vuoden takaa, maanrakennusyrittäjä Pekka Ahonen oli ensimmäisiä onnittelijoita korjaamolla maanantaina. Kiireiselle koneyritykselle hyvä korjaamo kotinurkilla on kullarvoinen asia:

- On ensiarvoisen tärkeää, että paikkakunnalla on oma korjaamo. Jos jokaisen pikkujutun takia joutuisi ajamaan kauemmas, palaisi kallista aikaa ja rahaa, tuumii Ahonen ja kiittelee myös korjaamon palvelualltiutta.

Yläasteelta asti toisensa tunteneet yrittäjät ovat tottuneet pauskimaan pitkää päivää, eikä vapaapäiviäkään ole liiemmin pidetty. Kunto miehillä pysyy korkealla hiihdon ja mm. moottoripyöräilyn ansiosta.

KORJAAMON VANHOJA JA NYKYISIÄ TYÖNTEKIJÖITÄ

Jouni Hyvönen on heillä vuokralla ollut jo yli 9,5 vuotta. Hänellä on yhden miehen yritys, jossa hän hoitaa korjaamon sorvaus- ja koneistustyöt ja hän myös käyttää henkilöautoja ja kuorma-autoja katsastuksessa.



Etelä-Suomen Sanomat 11.4.2007

Ismo ja Kimmo tekivät korjaushommia aluksi kahdestaan jonkun aikaa. Ensimmäinen ulkopuolinen työntekijä Kaj Lindgren tuli oppisopimuksella korjaamolle töihin vuonna 1999, hän oli myös ollut heillä työharjoittelussa. Vuonna 2001 töihin tuli Lasse Rajala, hänkin oppisopimuksella. Alusta asti konttoritöitä hoiti Kimmon äiti Aira Kaurén. Lasse lähti Lahteen autoasentajaksi muutama vuosi sitten. Jouni Topsala oli muutaman vuoden heillä töissä, kunnes lähti metsäkonetöihin Nastolaan. Jukka Halme oli töissä 4 vuotta, mutta hän joutui jäämään työkyvyttömyyseläkkeelle henkilökohtaisista syistä. Lasse Rajalan tilalle otettiin Janne Roslund, joka on käynyt autoasentajakoulutuksen. Tällä hetkellä korjaamon henkilökuntaan kuuluu Ismo ja Kimmo työntekijöinä ja omistajina, Kaj ja Janne työntekijöinä.



Padasjoen Sanomat 5.3.2009

LOPPUSANAT

Tällainen oli Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kauren. Asiat kerrottiin vain pintapuoleisesti. Hienoa, että yrityksen toiminta on saanut jatkoa tähän päivään saakka ja saa jatkoa yhä, toivottavasti monta vuotta.

Onnea 25vuotiaalle Padasjoen auto- ja konekorjaamo Mäkinen & Kaurenille! Menestystä myös tuleville vuosille.