



Tekniikan Waiheita
 ISSN 2490-0443
 Tekniikan Historian Seura ry.
 43. vuosikerta: 3
 2025
<https://journal.fi/tekniikanwaiheita>

Mediataistelu hissitehtaasta

Ilkka Mäntyvaara

To cite this article: Ilkka Mäntyvaara, ”Mediataistelu hissitehtaasta” Tekniikan Waiheita 43, no. 3 (2025): 6–14. <https://doi.org/10.33355/tw.113272>

To link to this article: <https://doi.org/10.33355/tw.113272>



Tämä työ on lisensoitu Creative Commons
 Nimeä 4.0 Kansainvälinen -lisenssillä.

Mediataistelu hissitehtaasta

Ilkka Mäntyvaara¹

Talvella 2021 tuli kuluneeksi 35 vuotta siitä, kun Valmet Oy myi hissiliiketoimintansa amerikkalaiselle Otisille 1986. Kauppaa edelsi laaja ja kiihkeä lehtikirjoittelu, joka aiheutui siitä, että kilpailija Kone Oy pyrki estämään kaupan ja saamaan tehtaan itselleen. Tämä ei ollut yllättävää, sillä Kone Oy oli jo aikaisemmin pari kertaa yrittänyt saada Valmetin lopettamaan hissien valmistuksen. Kirjoittelun jakolinja kulki kotimaisen teollisuuden suojelijoiden ja kaupan vapauden kannattajien välillä. Tällainen mediataistelu oli niin poikkeuksellinen ilmiö, että sitä kannattaa muistella vielä 35 vuoden jälkeenkin. Sen taustojen ymmärtämiseksi palautetaan ensin mieliin Valmetin hissivalmistuksen eri vaiheita, joita on aikaisemmin kuvattu tarkemmin mm. *Tekniikan Waiheita* -lehden numerossa 2/11.

Valmetin hissien alkuvaiheet

Valmetin hissivalmistus oli alkanut v. 1953 Tourulan tehtaalla Jyväskylässä. Silloin oli periaatteena suunnitella ja valmistaa kaikki osat itse markkinoilta helposti saatavissa olevia osia lukuun ottamatta. Koneistot ja kojekaapit teetettiin Valmetin Rautpohjan tehtaalla, jolla oli ennestään kokemusta tämän tyyppisten laitteiden valmistuksesta. Vuonna 1956 koko hissien valmistus siirrettiin Rautpohjaan. Tekniikan osalta toiminta jatkui ennallaan. Tuotteet olivat enimmäkseen yksinkertaisia suoralla painonappiohjauksella varustettuja asuintalo- ja tavara-henkilöhissejä, joita myytiin tuotenimellä *Valmet*. Niiden nopeus oli enimmillään 1 m/s. Tehdas asensi hissit rakennuksiin itse ja harjoitti myös hissien huoltoa. Tuotanto oli 20–30 hissiä vuodessa. Jo tämä vaatimaton alku hermostutti monopolin tottunutta Kone Oy:tä, ja toimitusjohtaja Heikki Herlin lähti tapaamaan Valmetin pääjohtajaa vapaaherra Wredeä. Hän esitti, että Suomi on liian pieni maa kahdelle hissivalmistajalle. Nils G Björklund kertoo, että Wrede vastasi Herlinille olevansa samaa mieltä ja sanoi: ”Lopeta sinä”.²

Schlieren-yhteistyö ja muutto Tampereelle

Uusi vaihe hissivalmistuksessa alkoi, kun Valmet solmi v. 1959 hissejä koskevan lisenssi- ja edustus sopimuksen sveitsiläisen Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren-Zürichin kanssa, joka käytti tavaramerkkinään nimeä *Schlieren*. Seuraavana vuonna hissien valmistus siirrettiin Tampereelle Lentokonetehtaan yhteyteen ja hissejä alettiin myydä tuotenimellä *Valmet Schlieren*. Hissien mekaaniset osat valmistettiin edelleen itse, mutta ne tehtiin pienin muutoksin Schlierenin piirustusten mukaisesti. Kojekaapit ostettiin aluksi valmiina Schliereniltä, mutta muutaman vuoden kuluttua niitäkin alettiin tehdä Tampereella

¹ Kirjoittaja on diplomi-insinööri, joka toimi vuosina 1965–1986 Valmetin hissitehtaan tutkimusinsinöörinä ja suunnittelupäällikkönä.

² Björklund, 116.

Schlierenin releitä käyttäen. Nyt Valmetilla oli mahdollisuus tarjota käytännöllisesti katsoen kaikkia markkinoilla esiintyviä hissityyppisiä sekä liukuportaita.

1960-luvun puolivälissä Valmetin hissituotanto oli jo noin 200 hissiä vuodessa. Kone Oy alkoi nähdä Valmetissa vaarallisen kilpailijan. Toimitusjohtaja Pekka Herlin otti vuoden 1965 alussa yhteyttä Valmetin uuteen pääjohtajaan Olavi J. Mattilaan ehdottaen toimialarationalisointia. Tämä olisi käytännössä tarkoittanut Valmetin hissivalmistuksen lopettamista tai yhteisen yhtiön muodostamista Kone Oy:n kanssa. Tälle ajatukselle Herlin haki tukea myös presidentti Kekkoselta.³ Keskusteluja jatkettiin useamman vuoden ajan, mutta Valmet torjui lopulta nämä ehdotukset. Näin se antoi ehkä tahtomattaan Koneelle alkusysäyksen laajentaa toimintaansa ulkomaille.

Jolloinkin 1960-luvulla Schlierenin osake-enemmistö siirtyi suuremman sveitsiläisen hissiyhtiön Schindler AG:n omistukseen. Tämä vaikutti Valmetiin siten, että Schlierenin komponentteja alettiin vähitellen korvata Schindlerin komponenteilla. Tämä koski etenkin turvakomponentteja, kuten kuilun oven lukkoja ja tarraimiamia. Ulospäin muutos näkyi lähinnä painonapeissa ja merkkilampuissa. Kojekaappeja voitiin rakentaa edelleen Schlierenin releillä, koska Schlieren jatkoi toimintaansa omalla nimellään 1980-luvun alkuun asti. Hissit tehtiin edelleen nimellä *Valmet Schlieren*.

Hissitehdas ja yhteistyö Schindlerin kanssa

Vuonna 1976 Valmet Oy:n organisaatiota uusittiin. Hissiosasto yleni hissitehtaaksi, joka kuului kuljetusvälineryhmään yhdessä siirtokonetehtaan ja kiskokalustotehtaan kanssa. Hissitehdas käynnisti näihin aikoihin Schindlerin kanssa yhteistyön myös automaattisten kuljetus- ja varastojärjestelmien suunnittelussa ja myynnissä. Tämä johti siihen, että vuonna 1980 solmittiin Schindlerin kanssa uusi lisenssi- ja edustus sopimus, joka korvasi vanhan Schlierenin kanssa tehdyn sopimuksen. Uusi sopimus antoi Valmetin käyttöön maailman toiseksi suurimman hissiyhtiön Schindlerin teknisen tuen hissien, liukuportaiden sekä kuljetus- ja varastojärjestelmien osalta. Tämä antoi mahdollisuuden käyttää monimutkaisemmissa hisseissä Schindlerin kehittämiä mikroprosessoriohjauksia. Sopimuksen mukaan voitiin taas ottaa käyttöön tuotenimi *Valmet*.

Näihin aikoihin alkoi hydraulisten kysyntä Suomen markkinoilla kasvaa. Schindlerillä ei ollut niihin sopivia tuotteita. Tämän johdosta tehtiin vuonna 1978 ruotsalaisen Devehissar AB:n kanssa sopimus, jonka mukaan heiltä voitiin ostaa hydraulihissien koneikot ja sylinterit. Muut osat voitiin tehdä Valmetilla. Näin Valmet saavutti merkittävän osuuden hydraulisten hissien markkinoista.

Valmetin johto alkoi 1980-luvun puolivälissä harkita luopumista rakennusteollisuuden tuotteista. Pansion tehtaan teräsrakennetuotanto päätettiin lopettaa ja huoneilmastoinnin myyntiä United Technologies -yhtymään kuuluvalla lisenssikumppani Carrierille suunniteltiin. Kun Otis keväällä 1985 ilmoitti halukkuudestaan hissiliiketoiminnan ostamiseen, Valmet suhtautui asiaan myönteisesti, mutta halusi antaa etuosto-oikeuden vanhalle yhteistyökumppanilleen Schindlerille. Tämä piti Valmetin haluamaa hintaa liian kalliina eikä myöskään halunnut panostaa vientiin Suomesta. Näin ollen neuvotteluja jatkettiin Otisin kanssa.

³ Simon, 311.

Neuvottelut Otisin kanssa

Neuvottelujen alkaessa Valmetin hissitehdas oli osa kuljetusvälineryhmää ja se sijaitsi Tampereella Härmälän tehdasalueella rakennuksessa, joka oli aikaisemmin tunnettu Ilmavoimien varikkona. Sen vuotuinen liikevaihto oli v. 1985 noin 100 milj. mk. Siitä noin 20 % muodostivat automaattiset kuljetusjärjestelmät, jotka eivät olleet kaupan kohteena.

Otis oli tuolloin maailman suurin hissifirma. Se oli amerikkalaisen United Technologies Corporationin kokonaan omistama tytäryhtiö. United Technologies taas oli New Yorkin pörssissä noteerattu yhtiö, jonka liikevaihto oli Suomen valtion budjetin suuruusluokkaa. Otis oli jo pitkään etsinyt pääsyä Suomen markkinoille. Se ei onnistunut myyntiagenttien ja asennusurakoitsijoiden avulla, jotka Kone Oy yleensä osti heti, kun ne olivat muutaman hissien asentaneet. Vuonna 1982 Otis perusti Suomeen oman yhtiön Otis Hissi Oy:n ja osti v. 1985 Hissiyhtymä Oy:n, jolla oli huollossaan vähän yli 1000 hissiä. Pian kuitenkin havaittiin, että Otisilla ei ollut Suomen silloisille markkinoille sopivaa tuotetta. Asuintalojen yleisin hissi oli Aravan vaatimusten mukainen koriltaan normaalia suurempi neljän henkilön hissi, jonka korissa ei ollut ovea. Tällainen hissi oli useimmissa EEC-maissa kielletty eivätkä Otisin tehtaajat sellaista valmistaneet. Markkinoille pääsemiseksi tarvittiin siis omaa valmistusta Suomessa. Tämä oli tärkein syy, jonka takia Otisin Euroopan alueen johto käynnisti neuvottelut Valmetin johdon kanssa hissitehtaan ostamisesta.

Neuvotteluja käytiin hyvin salaisesti eikä niistä alkuun kerrottu edes hissitehtaan johdolle. Pääneuvottelijoina toimivat Valmetin puolelta varatoimitusjohtaja Hannu Vapaamies ja talousjohtaja Mauri Jaakonaho. Otisin puolelta neuvotteluja vetivät Euroopan alueen vara-johtaja Ian Reynolds ja talousjohtaja Pier-Luigi Foschi. Otis suhtautui periaatteessa myönteisesti hissien vientiin Neuvostoliittoon.

Syyskuussa 1985 tultiin tilanteeseen, jossa neuvottelijat eivät enää pystyneet vastaamaan kaikkiin Otisin kysymyksiin ja neuvotteluihin jouduttiin ottamaan mukaan kuljetusvälineryhmän johto sekä hissitehtaan johtaja Esko Häkkinen. Hänen jouduttuaan sairauslomalle loka-kuussa hissitehtaan yhdyshenkilöiksi tulivat markkinointipäällikkö Olli Pylvänen ja tämän kirjoittaja, joka tuolloin toimi hissitehtaan suunnittelupäällikkönä. Teknisiin keskusteluihin tuli mukaan myös Euroopan alueen tuotantojohtaja Pierre Labois. Niissä suunniteltiin mm. strategiaa ja tulevaa tuotantoa uudelle yhtiölle, josta tässä vaiheessa käytettiin nimeä NEWCO. Syksyn aikana Valmetin ja Otisin välillä tehtiin kaupasta aiesopimus, jonka mukaan Valmet ei saanut enää neuvotella kaupasta muiden kanssa. Kaikki sopimuksia varten tarvittavat tiedot saatiin kerätyksi ja tarvittavat sopimusluonnokset tehyiksi ennen joulua 1985. Siihen asti hanke oli pysynyt hyvin julkisuudelta salassa. Otis oli kuitenkin jo marraskuussa informoinut Konetta kiinnostuksestaan Valmetin hissitehtaaseen⁴, joten sen ei olisi pitänyt tulla yllätyksenä Koneelle.

Mediataistelu

Joulukuun 20 päivänä ilmestynyt *Insinööri-uutiset* oli saanut jostakin vihiä hissitehtaan myynti-aikeista. Niinpä kuljetusvälineryhmän johtaja Arjo Anttila joutui julkisesti kiistämään tämän huhun ko. lehdessä. Asiaa ei kuitenkaan voitu viedä eteenpäin ilman henkilöstön infor-

⁴ Simon, 317.

mointia, joka tapahtui 6.1.1986. Vaikka tilaisuudessa kovasti korostettiinkin asian salassapidon tärkeyttä, hissitehtaan myyntiaikeista voitiin lukea *Aamulehdestä* jo 8.1. Tästä käynnistyi kaikkien aikojen laajin ja osin dramaattinenkin hissiasioiden käsittely lehdistössä ja TV:ssä. Olihan sen aikaisessa Suomessa lähes ennen kuulumatonta, että valtion yhtiö oli myymässä osaa toiminnastaan amerikkalaiselle suuryhtiölle.

Tammikuun 9. päivänä (*Aamulehti*) Valmetin johto vahvisti hissitehtaan myyntiaikeet ja *Ilta-Sanomat* nimitti Valmetin pääjohtajaa vuorineuvos Kankaanpäää suorastaan maanpetturiksi. 10.1. Kankaanpää tuli julkisuuteen ja selosti myyntihanketta laajassa haastattelussa *Helsingin Sanomissa*. Samana päivänä Valmet Oy:n hallitus piti kokouksen ja otti monelta osin myönteisen kannan työntekijöiden YT-neuvotteluissa esittämiin vaatimuksiin. Sopimus Otisin kanssa päätettiin allekirjoittaa 14.1. Kuitenkin 13.1. Kone Oy:n johtaja Pekka Herlin ilmoitti TV-haastattelussa, että hän ei tosin tiedä, mitä Otis on tarjonnut, mutta Kone tarjoaa joka tapauksessa enemmän. Koneelta tulikin tarjous 14.1. (*Kauppalehti*) aamulla Valmetin hallintoneuvoston puheenjohtajalle ministeri Jermu Laineelle. Kauppa- ja teollisuusministeriön kansliapäällikkö Bror Wahlroos totesi, ettei amerikkalaisyhtiön tulo Valmetin kumppaniksi istu hänen filosofiaansa. Tämän johdosta Laine ilmoitti Kankaanpäälle, että sopimusta ei saa vielä allekirjoittaa.

Allekirjoitustilaisuus oli kuitenkin jo sovittu pidettäväksi 14.1. illalla Valmetin edustushuvilalla Villa Ruusuniemessä Vuosaarella. Sitä varten maahan olivat saapuneet Otisin Euroopan alueen pääjohtaja Pierre Fougeron sekä johtajat Reynolds ja Foschi. Tilaisuuteen oli kutsuttu myös Tampereen tehtaan johdon ja henkilöstön edustajat.

Kun sitten kaikki olimme saapuneet Ruusuniemeeseen, vuorineuvos Kankaanpää tuli sinne vähän myöhässä ja ilmoitti, että häntä oli kielletty allekirjoittamasta sopimusta. Tästä oli kuitenkin se hyöty, että Valmetin henkilöstöryhmien edustajat pääsivät rauhassa keskustelemaan Pierre Fougeronin ja Ian Reynoldsin kanssa vaatimuksistaan ja vakuutuivat siitä, että ne otetaan huomioon niin hyvin kuin mahdollista. Ian Reynolds vahvisti sovitut asiat kirjeessään henkilöstöryhmille 24.1. Hissitehtaan kauppa jäi nyt odottamaan Valmetin hallintoneuvoston kokousta 21.1. Valmetin toimiva johto ei voinut käsitellä Koneen tarjousta, koska se oli aiesopimuksessa sitoutunut neuvottelemaan vain Otisin kanssa. Koneen neuvottelukumppani oli siis Valmetin hallintoneuvosto. *Helsingin Sanomille* 16.1. antamassaan haastattelussa Pierre Fougeron arvioi, että kaupan lykkääntymisen takana on Kone, joka pelkää vapaata kilpailua. Koneella olikin tuohon aikaa paljon poliittista vaikutusvaltaa ja hyvät suhteet mm. kauppa- ja teollisuusministeriön kansliapäällikköön Bror Wahlroosiin.

Kaupankäynti hissitehtaasta alkoi herättää huomiota myös ulkomailla. *Financial Times* julkaisi asiasta artikkelin 20.1.1986 ja selosti asian siihenastiset vaiheet. *Helsingin Sanomat* referoi artikkelia seuraavana päivänä ja oli saanut haastattelun myös Otis Hissi Oy:n toimitusjohtajalta Kai Helmiseltä. *Kansan Lehti* kertoi 21.1., että Valmetin hallintoneuvosto käsittelee kauppaa tänään. Seuraavan päivän *Aamulehti* kertoi asian lykkääntyneen jälleen, mutta totesi työntekijöiden ja asiakkaiden olevan Otisin puolella. *Turun Sanomat* päätteli 22.1. lykkäyksen merkitsevän sitä, että Kone oli kiilaamassa Otisin ohi.

Valmetin hallintoneuvosto ei 21.1. kyennyt päättämään kaupasta, koska se oli saanut Koneelta uuden täsmennetyn tarjouksen. Asia lykättiin 4.2. pidettävään kokoukseen. Pierre Fougeron sai lykkäyksestä tiedon aikaisin seuraavana aamuna, kun Yleisradion uutistoimitaja herätti hänet puhelinsoitolla ja pyysi lausuntoa. Hän taisi vähän hermostua heräyksestä kesken unien ja suomalaisten temppuilusta ja tuli sanoneeksi, että Valmetin kaikki yhteistyö UTC:n kanssa voi kärsiä tästä esim. Carrier-ilmastoinnin ja Avtek-lentokonehankkeen

osalta. Samat asiat hän vahvisti *Helsingin Sanomien* haastattelussa 23.1. Tämä tulkittiin sitten suomalaisissa lehdissä uhkailuksi, mikä ei ollut asialle eduksi.

Ruotsalainen *Dagens Industri* julkaisi 23.1. teräväsanaisen artikkelin otsikolla Teollisuus-skandaali Suomessa. Se kirjoitti, että vapaakaupan makeita hedelmiä Suomi syö mielellään, mutta sen, mikä maistuu pahalta, se sylkää pois. Maanpetturi ei tässä yhteydessä ole toimitusjohtaja Matti Kankaanpää. Ne, jotka eniten vahingoittavat Suomen elinkeinoelämää, ovat ministeri Jermu Laine ja kansliapäällikkö Bror Wahlroos.

Demari oli 23.1. haastatellut työntekijöitä. Hissiasentajat kuuluivat Sähköliittoon ja heidän ammattiosastonsa näytti olevan Koneen puolella. Sen sijaan tehtaan työntekijät kuuluivat Metalliliittoon ja heidän luottamusmiehensä oli Otisin kannalla, koska epäili Koneen lopettavan tehtaan. Heillähän oli jo iso tehdas Hyvinkäällä. Otis oli sen sijaan luvannut jatkaa tehtaan toimintaa. Myös muut ammattiliitot kannattivat Otisia. *Hämeen Yhteistyö* kirjoitti 23.1. aiheesta suhteellisen neutraalin artikkelin.

Hufvudstadsbladet otti 23.1 pääkirjoituksessaan voimakkaasti kantaa Otisille myynnin puolesta. Siinä esitettiin vertauskuvallinen kysymys: ”Onko kova leipä pahaa hampaille?” Kova leipä tarkoitti tässä vapaata kilpailua. Artikkelissa viitattiin vuorineuvos Kankaanpään leimaamiseen maanpetturiksi ja kysyttiin: Onko suurta ja isänmaallista torjua taloudellisesti edullisin ulkomainen tarjous ja panna sen edelle vähemmän suotuisa kotimainen. Onko moraalisesti oikein mobilisoida viime hetkellä kaikki mahdollinen tuki tyyliin ”äl’ yli päästä perhanaa”, vaikka joutuu, kuten Sven Dufva, toimimaan vastoin olemassa olevia sääntöjä? Lehti vastaa ”ei ole. Kova leipä on hyvää hampaille.”

SKDL:n *Tiedonantaja* vastusti myyntiä Otisille jyrkästi. 24.1. se kertoi hämärästä lentokonehankkeesta (Avtek) ja Otisin uhkailusta sekä kuvasi United Technologies -yhtiötä sota-teollisuuden suuryhtymäksi, jonka yhteistyö Valmetin kanssa olisi vähintäänkin epäilyttävää.

Aamulehdessä oli 24.1. Koneen hissiryhmän johtajan Matti Matinpallon haastattelu, jossa hän lupasi Valmetin työntekijöille samat edut, mitä Otis oli luvannut ja lupasi myös jatkaa hissitehtaan toimintaa Tampereella. Koneen johto piti Valmetin työntekijöille myös erillisiä tiedotustilaisuuksia. Niistä jäi monille se käsitys, että hissitehdasta voitaisiin käyttää lähinnä Hyvinkään tehtaan kuormitushuippujen tasaamiseksi ja pitemmän tähtäimen työpaikkoja löytyisi ulkomailta. Niinpä Valmetin Tampereen tehtaan kaikki henkilöstöryhmät kannattivat Otisin kanssa tehtävää kauppaa ja ilmaisivat tämän kirjeessään ministeri Laineelle 27.1. Tämän kantansa he kävivät kertomassa myös eduskuntaryhmille. Myös hissitehtaan johto toimitti 3.2. vuorineuvos Kankaanpäälle muistion, jossa asetettiin selkeästi Otisille myymisen kannalle.

Uusi Suomi kirjoitti 24.1., että Kone lupaa säilyttää hissitehtaan työntekijöiden ja toimihenkilöiden työpaikat. Samassa uutisessa oli haastateltu SKP:n puheenjohtajaa Arvo Aaltoa, jonka mukaan Otisin tarjous pitäisi hylätä jo yksistään Otisin uhkailujen vuoksi. ”Painostuksella monikansallinen yhtiö osoittaa aidon olemuksensa.” Koneen toimitusjohtajaa Pekka Herliniä oli haastateltu *Helsingin Sanomiin* 26.1. Jutussa hän totesi maksavansa hissitehtaasta mitä vaan, vaikka ei ollutkaan koskaan nähnyt sitä. Hissitehtaan väkeä ei juuri ilahduttanut hänen haastattelussa ollut lausahduksensa: ”Ei se voi olla kovin nykyaikainen tehdas, kun katsoo, kuinka paljon siellä on väkeä ja kuinka vähän siellä saadaan aikaan”.

Tässä vaiheessa Otisin Pierre Fougeron tuli siihen tulokseen, että oli ollut virhe uhkaila Valmetia yhteistyön katkeamisella, jos kauppa ei toteudu. Hän ottikin sanojaan takaisin *Aamulehden* haastattelussa 26.1., jossa hän totesi, ettei hänen tarkoituksenaan ollut uhkailla ketään.



Nyt lehdistössä alettiin huomata myös taistelun humoristinen puoli ja 25.1 julkaistiin eri lehdissä useita pilakuvia aiheesta.

Kauppalehdessä 27.1. Kone siirtyi vuorostaan uhkauslinjalle ja ennusti Matti Matinpallon suulla hintakilpailua erityisesti Ruotsissa ja yleensä Pohjoismaissa.

Hallintoneuvosto ei saanut aikaan päätöstä myöskään kokouksessaan 4.2. Asiaa vauhditukseen hissitehtaassa työntekijät ja toimihenkilöt ylempiä toimihenkilöitä myöten järjestivät mielenosoituksen ja marssivat portista ulos kaksi tuntia ennen työajan loppua. TV2:n ajan-kohtaistoimitus oli paikalla kuvaamassa tapahtumaa.

Pekka Herlin teki vielä viimeisen ponnistuksen kaupan estämiseksi ja pyysi kirjeellään 10.2 Tasavallan Presidenttiä vaikuttamaan asiaan.⁵ Presidentti Koivisto ei ottanut kauppaan kantaa.

⁵ Simon s. 318.

Valmet-Otis Oy

Lehtikirjoittelu hiljeni vähitellen ja sopimukset allekirjoitettiin lopulta ilman suurempaa hälinää helmikuun 22. päivänä. Sopimuksilla perustettiin ensin uusi yhtiö Valmet Otis Oy, josta Valmet omisti 30 prosenttia ja Otis 70 prosenttia. Tälle yhtiölle Valmet sitten myi hissiliiketoimintansa. Pekka Herlin piti Simonin mukaan tätä kauppaa uransa suurimpana epäonnistumisena.

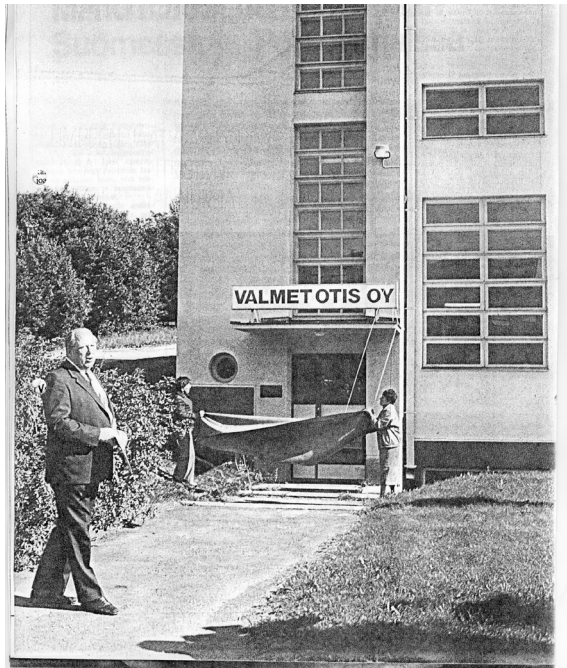
Valmet Otis Oy:n toimintaa ei voitu aloittaa heti, koska Valmetin ja Schindlerin välisissä sopimuksissa oli puolen vuoden irtisanomisaika. Yhtiön aloituspäiväksi päätettiin 1.9.1986. Yhtiön ensimmäiseksi toimitusjohtajaksi nimitettiin Esko Häkkinen. Hissijä alettiin myydä tuotenimellä *Valmet Otis*. Yhtiöön yhdistettiin myös Otisin ennestään omistamat Otis Hissi Oy ja Hissiyhtymä Oy.

Kaikkien näiden henkilöstö siirtyi Valmet Otisille vanhoina työntekijöinä, minkä lisäksi palkattiin muutama henkilö Tampereen tehtaiden yhteisestä henkilö- ja taloushallinnosta.

Hissiliiketoiminnan myynti merkitsi, että oli puoli vuotta aikaa muuttaa koko tuotanto. Otis-tekniikan myynti saattoi alkaa vasta 1.9. ja siihen asti oli myytävä vanhaan Valmetin ja Schindlerin tekniikkaan pohjaavia hissejä. Tämän takia oli kiireesti aloitettava tuotekehitystyö, jolla tuotteissa olevat Schindler-komponentit korvattaisiin Otis-komponenteilla. Lisäksi oli lakattava hyödyntämästä Schindlerin piirustuksia valmistuksessa. Tämä merkitsi, että oli lopetettava hissien koneistojen ja kojekaappien valmistus ja ostettava ne valmiina Otisin muilta tehtailta. Korien ja kääntöovien valmistusta katsottiin voitavan jatkaa Valmetin piirustuksilla, koska niissä oli aikojen kuluessa poikettu jo varsin paljon Schlierenin piirustuksista. Elokuun lopussa voitiinkin myynnille antaa ohjeet siitä, mitä tuotteita voitiin tarjota. Valmet-hissien keskeneräinen tilauskanta oli tuolloin noin 300 hissiä, joista viimeiset valmistuivat vasta vuoden 1988 puolella. Koko vuoden 1987 ajan ajettiin siis rinnakkain kahda eri tuotantolinjaa: Valmet-hissit ja Valmet Otis -hissit. Valmetin nimissä tehtiin 35 vuoden aikana yhteensä n. 7400 hissiä.

Lokakuun alussa järjestettiin henkilökunnalle uuden yhtiön aloitusjuhlat. Päivällä 11.10. pidettiin ensin Valmetin ruokalassa juhlatilaisuus, jossa puhui mm. Otisin pääjohtaja George David. Illalla oli sitten vastaanotto ravintola Hämeensillassa, jossa Otisin korkein johto oli myös mukana. Tarjoilu oli runsasta firman piikkiin. Johdon jo poistuttua asentajien tunteet kärjistyivät ja 12.10. *Aamulehdestä* voitiin lukea kuvaus hissitehtaan viimeisestä taistelusta.

Vuonna 1992 Valmet luopui omistuksestaan Valmet Otis Oy:ssä ja yhtiön nimi muutui muotoon Otis Oy ja hissien tuotenimeksi tuli pelkkä *Otis*. Yhtiö muutti pois Valmetin alueelta Härmälästä omaan rakennukseen Tesomalle, jossa valmistustoiminta vielä jatkui



muutaman vuoden. Suomen liittyttyä Euroopan Unioniin täällä tulivat voimaan eurooppalaiset hissistandardit, jotka kielsivät ovetoman hissikorin. Tämä merkitsi kuoliniskua omalle tehtaalle Suomessa ja valmistustoiminta siellä loppui vuosituhannen vaihteessa. Yhtiö alkoi myydä Otisin eurooppalaisia tuotteita ja mahdollisesti tarvittavat muutos- ja lisätyöt teetettiin alihankintana. Toimialaksi jäi hissien ja liukuportaiden myynti, asennus, huolto ja modernisointi.

Kirjallisuutta

Simon John: Koneen ruhtinas, Otava 2009.

Liittoa – Kiittoa – Siirtoa, Tampereen Lentokonetehtas 1936 – 2012, toim. Mari Lind ja Kimmo Antila, Cargotec 2013.

Björklund Nils G.: Valmet, Asetehtaiden muuntuminen kansainväliseksi suuryhtiöksi, Gummerus 1990.

Mäntyvaara Ilkka: Näsinneulan hissit – Valmetin vaativin hissitoimitus, Tekniikan Waiheita no 2, ss. 20–29, 2011.

Tekstissä mainitut sanomalehdet.