



70-vuotias Tilaushistoria- keskus nykyaikaa etsimässä

■ Vuoden 1933 alussa perustettu Paikallishistoriallinen toimisto, nykyinen Tilaushistoria-keskus, on 70 vuoden ajan toiminut historian neuvonta- ja työnvälitystoimistona. Se perustettiin aikanaan paikallishistoriallisen tutkimuksen edistämiseksi. Viime vuosina keskus on aikaisempaa enemmän keskittynyt palvelemaan kuntia, maakuntia, seurakuntia, yrityksiä ja muita yhteisöjä historian tutkimus- ja kirjoitushankkeissa.

Keskuksen jäsenjärjestöjä ovat Suomen historiallinen seura, Suomen kirkkohistoriallinen seura, Historiallinen yhdistys, Historian Ystävien Liitto, Suomen taloushistoriallinen yhdistys, Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura ja

Sukututkimusseura. Dosentti Kari Teräs on Tilaushistoria-keskuksen hallituksen nykyinen puheenjohtaja.

Tilaushistoriakeskuksella on läheiset suhteet naapurimaiden vastaaviin järjestöihin. Vuodesta 1973 lähtien on pidetty säännöllisesti paikallishistorian konferensseja. Viimeisin, kymmenes pidettiin 13.–16. elokuuta 2002 Seurakuntaopistolla Tuusulassa. Historian kirjoittaminen painottuu aikaisempaa selvemmin sotienjälkeiseen ajanjaksoon kaikissa pohjoismaissa, ja Tuusulan symposiuminkin aiheena oli 1960-lukua käsittelevä *Murros aika paikallista näkökulmasta*.

Parisenkymmentä tutkijaa esitteli ja keskusteli aktiivisesti muuttoliikkeestä, autoistumisesta ja vapaa-ajasta. Tutkijat ovat perinteisesti olleet yksimielisiä siitä, että 1960-luvun suuri murros vaikutti laajalti yhteiskunnalliseen kehitykseen. Tuusulan symposiumissa paneuduttiin siihen, miten tämä näkyi paikallisten yhteisöjen kehityksessä eri pohjoismaissa.

Yksi muutoksen mittari on autoilu. Varallisuuseroista johtuen autojen määrä on lisääntynyt eri tahtia, kuitenkin kaikissa pohjoismaissa suunta on ollut sama. Vilkasta keskustelua käytiin mm. Steffen Elmer Jørgensenin, Veikko Laakson ja Per Østbyn alustusten pohjalta autoilun kulttuurihistoriallisesta merkityksestä ja eroista eri pohjoismaissa. Vielä 1950- ja 1960-luvun alussa jälleenrakentamisesta toipuvassa pitkien matkojen Suomessa haaveiltiin omasta itäautosta, kun samaan aikaan Ruotsissa kansankodin arvon mittana oli kotimaassa valmistettu Volvo, johon mahtui koko perhe telttoineen ja campingvälineineen. Autoilun vaikutusta kaupunkikuvan kehitykseen valotti kiinnostavasti Christina Thunwall, jonka esittelemät Upsalan liikenekaavailut osoittavat, että ylimitoitettut suunnitelmat kaunistuttavine utopioineen eivät olleet vieraita Ruotsin sisämaan kaupungeissakaan.

Veikko Kallio