


Tekniikan Waiheita
ISSN 2490-0443
Tekniikan Historian Seura ry.
39. vuosikerta: 1
2021
<https://journal.fi/tekniikanwaiheita>



Moottoriajoneuvot museoajoneuvoina ja museo-objekteina

Teppo Moilanen

 <https://orcid.org/0000-0002-7500-5362>

To cite this article: Teppo Moilanen, ”Moottoriajoneuvot museoajoneuvoina ja museo-objekteina” Tekniikan Waiheita 39, no. 1 (2021): 44–57. <https://doi.org/10.33355/tw.103128>

To link to this article: <https://doi.org/10.33355/tw.103128>

Moottoriajoneuvot museoajoneuvoina ja museo-objekteina

Teppo Moilanen¹

Johdanto

Museoajoneuvoiksi entisöityihin vanhoihin moottoriajoneuvoihin liittyvä keskeinen pyrkimys on niiden toiminnallisuuden ylläpitäminen. Museokokoelmien objekteilla toiminnallisuus on yleensä toissijaista. Arvokkaimpana pidetään niiden käyttöhistoriaa ja autenttisuutta todisteina. Museo-käsitteen piiriin kuuluu materiaalista menneisyyttä, jonka merkitys muodostuu hyvin erilaisista lähtökohdista, ja vanhat moottoriajoneuvot museoajoneuvoina ja -objekteina onkin museokontekstissa ryhmittelynä mielenkiintoinen. On luotu museaalinen ajoneuvokategoria, jossa uuden näköisiksi kunnostetuista autovanhuksista ei löydy niitä pitkän käytön ja kulutuksen tuomia jälkiä, jotka museo-objekteissa ovat varjelluin kerrostuma.

Tässä tekstissä käsittelen moottoriajoneuvojen museaalisuutta. Museaalisuus, museaalinen arvo tai museoarvo voidaan ymmärtää tiedoiksi siitä, miten esine liittyy inhimilliseen toimintaan, miten esine on syntynyt, kuka sitä on käyttänyt ja missä ja miksi sitä on käytetty. Kuluminen ja muut käytön jäljet eivät vähennä esineen museoarvoa, päinvastoin. Tästä kirjoitan artikkelin loppupuoliskolla, mutta sitä ennen esittelen katsauksenomaisesti tieliikenteen valtakunnallisessa erikoismuseossa Mobiliassa säilytettävää Tie- ja vesirakennushallituksen hankinta-arkistoa ja Tiehallinnon kokoelmaa, joiden 1940- ja 1950-lukujen materiaalien parissa työskentelin pariin otteeseen. Hankinta-arkisto tarjoaa yksityiskohtaista tietoa tietyn tarkoituksen ohjaamasta inhimillisestä toiminnasta. Siellä säilytetään Tiehallinnon kokoelmaan kuuluvien koneiden ja laitteiden hankintadokumentteja. Museaalisesti nämä ovat siten arvokas kokonaisuus. Luvun tarkoituksena on kuvata tiettyä aikakautta aineiston valossa ja näin kontekstoida materiaalista menneisyyttä, tässä tapauksessa moottoriajoneuvoja.

Tekniikalle on ominaista käytettävyyteen liittyvä arvo, mikä vaikuttaa sen säilymiseen museaalisina esineinä. Epäonnistuneella, vanhanmallisella tai vaurioituneella teknisellä laitteella ei ole käyttöä. Se hylätään tai muuttuu uusien koneiden raaka-aineeksi. Onnistuneet ratkaisut voivat kadota yhtä hyvin, sillä ne käytetään ja kulutetaan loppuun. Toiminnan siirtyessä tai kokonaan loppuessa käyttöarvonsa menettänyttä koneistoa on siirrynyt museoihin. Materiaaliseksi perinnöksi menneisyydestä jää joukko kurioositeetteja ja menestystuotteita, joille konstruoidaan historia jokaisen näyttelyn yhteydessä aina uudestaan. Museonäyttelyiden toteutus perustuu osaltaan tarkoin valittuihin esineisiin menneisyyttä dokumentoivina todistuskappaleina, joita on asetettu esille olemaan yhteydessä johonkin. Esimerkiksi Finlaysonin Pikku-Pässistä ei esitellä sen sähkötekniikkaa, vaan veturi vaunuineen liitetään osaksi puuvillatehtaan materiaalivirtoja ja globaalia teollisuustuotantomarkkinaa.

Esineiden ja materiaalisuuden historia on oleellinen osa menneisyyden maailman ymmärtämistä, mutta museoissa on paljon materiaalista menneisyyttä, jota ei aina tunneta tai sen yhteiskunnallista merkitystä ei tunnisteta.² Menneiden vuosikymmenien kartuttamisen

¹ DI, FM, YTM Teppo Moilanen työskentelee tutkijana Tampereen museoiden kokoelmakeskuksessa.

² Koivunen & Syrjämaa 2016, 123–124; Objektien vajaat kontekstidiedot on yleinen ongelma, eikä se koske vain tekniikan kokoelmia. Viikuna 2009, 40.

jäljiltä tekniikkaan liittyviä museoesineitä on kertynyt paljon ja niitä sivuava keskustelu liittyy usein poistoihin ja vaillinaisiin kontekstietoihin.³ Tekniikkaan ja teollisuuteen liittyvässä koelma- ja museotyössä on avuksi se, että tekniikan käytössä on ollut kansainvälisiä yhteyksiä alusta saakka, että ideat ja vaikutteet ovat levinneet ja vakiintuneet useiden valmistajien ja käyttäjien tuotteisiin, että fyysikaalisen tiedon ja sen teknisten sovellusten yhteys on usein nähtävissä ja se, että tekniikka on funktionaalista. Siinä ei lähtökohtaisesti ole juuri turhia osia, ja sen materiaalisissa toteutuksissa on havaittavissa eräänlaista toimintaympäristön ja käyttötarpeiden ohjaamaa täydellistymistä.

Kadonneet ja säilyneet ajoneuvot

Tie- ja vesirakennushallitus oli Suomen taajamien ulkopuolisen julkisen maantie- ja osin vesitieverkon rakentamiseen ja hoitoon sekä lossiliikenteen ylläpitoon keskittynyt valtion keskusvirasto. Se toimi useilla eri nimillä, joista Tie- ja vesirakennushallitus oli käytössä vuosina 1925–1964.⁴ TVH:n ja sitä seuranneen Tiehallinnon kokoelma käsittävät sekä asiakirjoja että esineitä. Hankinta-arkiston asiakirja-aineisto kattaa vuosien 1926–1981 ja 1986–1989 kalustohankinnat. Moottoriajoneuvoja on kokoelmassa pääasiassa 1950-luvulta eteenpäin.⁵ Niiden hankintaan liittyvän aineiston voi jakaa kolmeen ryhmään:

1. Tilauksiin suoraan liittyvät asiakirjat kuten tarjouspyynnöt, tarjoukset, tilaukset ja tilausvahvistukset sekä tarjouksiin liittyvät tuote-esitteet ja katalogit.
2. Tie- ja vesirakennus- sekä tiemestaripiirien ja TVH:n keskushallinnon välinen kirjeenvaihto kalustotilanteesta sekä piirien välinen ja piirien ja keskushallinnon välinen kirjeenvaihto uusista hankinnoista ja arvioita olemassa olevan kaluston käytettävyydestä.
3. Keskushallinnon ja ministeriön välinen kirjeenvaihto, kuten hyväksynnät tilauksille, piirien ilmoitusten perusteella keskushallinnossa tehdyt kalustoluettelot ja -raportit sekä piirien ehdotuksien perusteella keskushallinnossa laaditut koneistontäydennysohjelmat.

1940-luvun alussa ajoneuvohankinnat olivat hyvin vähäisiä. Puu- ja puuhiilikaasuttimet olivat määrällisesti suurin hankinta-artikkeli. Puolustusvoimat oli ottanut sotaan suurimman osan ja kaikki uusimmat ajoneuvot. TVH:lle uusi kalusto koostui pääasiassa vähäisistä suomalaisista tuotteista, Ruotsista ja Saksasta silloin tällöin saatavista laitteista sekä sotasaaliina saaduista ajoneuvoista ja työkoneista, joihin puolustusvoimilla oli etuotto-oikeus.⁶

³ ”Jo nyt kirjastot, arkistot ja museot painivat tavattomien säilytysongelmien kanssa, sillä aineistojen karttunutta kehitys on ollut kestänyt, on sairastettu objektibulimiamia.” Viikuna 2009, 22; Moottoriajoneuvon poistaminen kokoelmasta ei ollut pelkkä hallinnollinen päätös, vaan prosessi. Merkittävänä ongelmana oli autojen menneisyyden epämääräisyys. Paavola 2016, 67–75.

⁴ Destia 2020a; Destia 2020b.

⁵ Juhkam 2020. Kävin läpi 1940-luvun tienhoitokalustohankinnat ja 1950-lukua niiltä osin, mitä arkistosta löytyi Mobiliassa säilytettävässä Tiehallinnon kokoelmassa kuuluvaan TVH:n tienhoitokalustoon liittyen. Viirasto on nykyään Väylävirasto, mutta kokoelma tunnetaan Tiehallinnon kokoelmaksi. Keskityin selvitystyössä ajoneuvoihin ja niiden lisälaitteisiin.

⁶ 1940 Fa121 7c–e.

Vuonna 1943 sota alkoi vaikuttaa kaluston kuntoon. Auraustehtävät lisääntyivät, mutta suuri osa kalustosta oli epäkunnossa ja odottamassa korjaamista. Tie- ja vesirakennuspiirit tarvitsivat ensisijaisesti kuorma-autoja ja auroja.⁷ Kalustopula aiheutti jopa pientä turhautumista, varsinkin Pohjois-Suomessa. Maahan tuotiin kuorma-autoja, mutta puolustusvoimat takavarikoi ne ja jätti siviilikäyttöön vähäisen määrän autoja.⁸ Kalusto-ongelmat vaivasivat kotirintamallakin. Suojeluskuntapiirien liikennetoimistojen ja lääninhallitusten aurasvastuita siirtyi TVH:lle. Uusien autosarjojen sijaan saatiin yksittäisiä sotasaalisautoja.⁹ Tammikuussa 1944 joihinkin tie- ja vesirakennuspiireihin ei ollut tullut yhtään uutta kuorma-autoa koko vuosikymmenellä.¹⁰

Vuoden 1944 aikana materiaallinen ahdinko alkoi vähitellen helpottaa, kun ajoneuvoja palasi rintamalta alkuvuodesta ja kesän jälkeen.¹¹ Syksyllä 1945 TVH ilmaisi kiinnostuksensa kansanhuoltoministeriön kalustohankintoihin Englannista. Se varasi ensi hätään 420 kappaletta erilaisia autoja ja 50 traktoria. Raskaiksi kuorma-autoiksi laskettiin teholtaan yli 100-hevosvoimaiset autot, joiden teho riitti talviauraukseen. Kevyitä kuorma-autoja taas tarvittiin maanteiden kesäkunnossapitoon, kuten soranajoon. Rekka-autoja tarvittiin pitkän puu- ja rautatavaran kuljettamiseen Pohjois-Suomen sillankorjaustyömaille, paketti- ja henkilöautoja töitä valvoville tiemestareille ja työpäälliköille.¹²

Keväällä 1946 TVH ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö sopivat Yhdysvaltojen armeijan Eurooppaan jätettyjen ylijäämlaitteiden ostamisesta. Ajoneuvoja ja työkoneita saapui Suomeen runsaasti.¹³ Muun muassa talviaurausta varten ostettiin toista sataa raskasta GMC-merkkistä kuorma-autoa ja työnvalvontaan kymmeniä Jeep-maastoautoja.¹⁴ Tämän jälkeen yhdysvaltalaisia raskaampia autoja ei tullut TVH:lle. Kalustoa pyrittiin ostamaan suomalaisilta yrityksiltä ja Saksasta. Tehokkaita ja laadukkaita MAN- ja Mercedes-Benz -merkkisiä kuorma-autoja arvostettiin talviaurauksessa.¹⁵ Ilmeisesti sodan jälkeisinä vuosina TVH:n sisällä yhdysvaltalaisia kuorma-autoja suosittiin ja Sisujen hankkimiseen suhtauduttiin jonkinlaisena velvollisuutena. Kolmas vaihtoehto olisi ollut neuvostoliittolaiset ZIS-merkkiset kuorma-autot. Niistä TVH kieltäytyi vedoten eri syihin, kuten siihen että määrärahat oli varattu Sisuihin, että ruotsalaiset Volvot olivat osoittautuneet käyttökelpoisiksi tai että TVH:ssa pyrittiin rajoittamaan merkkikirjavuutta muun muassa hankaloituvan varaosasaannin takia.¹⁶

Tammikuun 1948 laskennassa TVH:lla oli reilut 1400 autoa.¹⁷ Loppuvuoden hankintasuunnitelmassa oli kuorma-autoja Suomesta, Ruotsista ja Saksasta. Vanajaa oli hankittava, mutta ainakaan tässä vaiheessa TVH ei pitänyt sitä sopivana talviauraukseen, vaan maan-

⁷ Arvo Lönnrothin kirje kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle, 16.12.1943. T-2828, 1943 Fa121 10b.

⁸ Esim. ”Täällä on sotilashallinnolla nyt aivan uusia autoja jo halonajossa, joten tosiaan kummalta tuntuu, ettei talviauraukseen saada ostaa edes autoja.” Peräpohjolan tie- ja vesirakennuspiirin piiri-insinöörin kirje TVH:n pääjohtajalle 19.2.1943. To-281, 1943 Fa121 10a.

⁹ Hämeen tie- ja vesirakennuspiiriin kirje TVH:lle 29.11.1943. 1951/6163, 1943 Fa121 10b.

¹⁰ Tie- ja vesirakennushallituksen koneiston täydentäminen v. 1944. 1944 Fa121 11b.

¹¹ Uudenmaan tie- ja vesirakennuspiiriin kirjeet 26.1.1944, 131/547 & 5.1.1945, 31/107. 1944 Fa121 11b.

¹² TVH:n kirje kansanhuoltoministeriölle 19.9.1945. T-2743. 1945 Fa121 12b.

¹³ TVH:n kirje kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle 21.11.1946. T-3293. 1945 Fa121 12b.

¹⁴ TVH:n kirje kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle 19.6.1946. T-1712. Fa121 12b.

¹⁵ TVH:n kirje kansanhuoltoministeriön autotarviketoimistolle 19.3.1948. Ko-607. 1948 Fa121 15a.

¹⁶ Tulkinnanvarainen maininta: ”Amerikkalaisia autoja ei ole saatavissa. Sisu-autoja lienee pakko ottaa.” Ilmeisesti Ko-toimistolle osoitettu kirje 15.3.1948. 1948 Fa121 15a; TVH:n kirje kansanhuoltoministeriön autotarviketoimistolle 5.11.1948. T-3579. 1948 Fa121 15a.

¹⁷ Moottoriajoneuvojen luettelo. 1948 Fa121 15a.

Virakennushallitus	Tie- ja vesirakennushallitus	Tie- ja vesirakennushallitus	Tie- ja vesirakennushallitus
Tie- ja vesirekennushallitus	Tie- ja vesirekennushallitus	Tie- ja vesirekennushallitus	Tie- ja vesirekennushallitus
merkkinen	merkkinen	merkkinen	merkkinen
rek. n:o 125 moottorin n:o 125	rek. n:o Va-112 moottorin n:o 112	rek. n:o Va-56 moottorin n:o 56	rek. n:o Va-187 moottorin n:o 187
merkkinen Kaunus	merkkinen Hallan	merkkinen Pöytä	merkkinen Vaara
suoraavaksi:	suoraavaksi:	suoraavaksi:	suoraavaksi:
Moottori: Heikko	Moottori: Heikko	Moottori: Heikko	Moottori: Heikko
Konealusta: Heikko	Konealusta: Heikko	Konealusta: Heikko	Konealusta: Heikko
Fyörät: Heikko	Fyörät: Heikko	Fyörät: Heikko	Fyörät: Heikko
Jarrut: Heikko	Jarrut: Heikko	Jarrut: Heikko	Jarrut: Heikko
Etuakseli: Heikko	Etuakseli: Heikko	Etuakseli: Heikko	Etuakseli: Heikko
Ohjaukset: Heikko	Ohjaukset: Heikko	Ohjaukset: Heikko	Ohjaukset: Heikko
Takasilta: Heikko	Takasilta: Heikko	Takasilta: Heikko	Takasilta: Heikko
Jouset: Heikko	Jouset: Heikko	Jouset: Heikko	Jouset: Heikko
Vaihdelaatikko: Heikko	Vaihdelaatikko: Heikko	Vaihdelaatikko: Heikko	Vaihdelaatikko: Heikko
Jäähdytysjärjestelmä: Heikko	Jäähdytysjärjestelmä: Heikko	Jäähdytysjärjestelmä: Heikko	Jäähdytysjärjestelmä: Heikko
Polttoainjärjestelmä: Heikko	Polttoainjärjestelmä: Heikko	Polttoainjärjestelmä: Heikko	Polttoainjärjestelmä: Heikko
Elektroniikka, sähkölaitteet ja valot: Heikko	Elektroniikka, sähkölaitteet ja valot: Heikko	Elektroniikka, sähkölaitteet ja valot: Heikko	Elektroniikka, sähkölaitteet ja valot: Heikko
Lokasuojat ja asinlaudat: Heikko	Lokasuojat ja asinlaudat: Heikko	Lokasuojat ja asinlaudat: Heikko	Lokasuojat ja asinlaudat: Heikko
Ajettu yhteensä arvon mukaan n. Heikko	Ajettu yhteensä arvon mukaan n. Heikko	Ajettu yhteensä arvon mukaan n. Heikko	Ajettu yhteensä arvon mukaan n. Heikko
Yleiskunto: Heikko	Yleiskunto: Heikko	Yleiskunto: Heikko	Yleiskunto: Heikko
Korirakenne ja hytti: Heikko	Korirakenne ja hytti: Heikko	Korirakenne ja hytti: Heikko	Korirakenne ja hytti: Heikko
Kuormalava: Heikko	Kuormalava: Heikko	Kuormalava: Heikko	Kuormalava: Heikko
Työkalut: Heikko	Työkalut: Heikko	Työkalut: Heikko	Työkalut: Heikko
Ronkat kpl koko: Heikko	Ronkat kpl koko: Heikko	Ronkat kpl koko: Heikko	Ronkat kpl koko: Heikko
Kaasutinlaitte, merkki ja malli: Heikko	Kaasutinlaitte, merkki ja malli: Heikko	Kaasutinlaitte, merkki ja malli: Heikko	Kaasutinlaitte, merkki ja malli: Heikko

Kuva 1. TVH:n autokalusto oli sodan jälkeisinä vuosina kirjavaa ja kulunutta. Ajoneuvoja poistettiin suuria määriä. Kuva: Teppo Moilanen.

siirtoajoon.¹⁸ Vuonna 1949 TVH:ssa arvioitiin, että moottoriajoneuvojen ja työkonoiden taloudellinen käyttöikä oli noin kymmenen vuotta. Kuorma-autokannan uusiminen edellytti 120:a uutta autoa vuosittain, mutta määrärahat riittivät 75 autoon.

1940-luvun lopun poisto-ohjelmissa TVH myi ja romutti 1930-luvun ja 1940-luvun alun autonsa. Yleisin luonnehdinta autoista oli ”kunto heikko”. Autoissa oli tyypillisesti vaurioita rungossa tai voimalaiteryhmässä niin, että korjaaminen ei enää ollut kannattavaa.¹⁹

Vastuu maanteiden kunnossapidosta siirtyi kokonaan TVH:lle vuoden 1948 alussa. Sen suunnitelmana oli pitää tulevana talvena kaikki tiet liikennekelppoisina.²⁰ Vuonna 1951 kalusto oli edelleen kirjavaa, mutta vanhojen autojen poisto oli pienentänyt autokantaa. Kuorma-autoja oli 25:tä eri merkkiä, henkilöautoja oli 19:ää eri merkkiä ja pakettiautoja oli 11:tä eri merkkiä. Kenties olosuhteiden pakosta, siksi että kalustoa oli saatu vuosien mittaan vähän kerrallaan ja se oli aina jaettu eniten tarvitsevalle piirille, ajoneuvo- ja työkonemerkkejä oli jakautunut kaikille piireille. Esimerkiksi kuorma-autoja oli jokaisessa piirissä keskimäärin 11:tä eri merkkiä. Useita merkkejä oli vain muutama kappale piiriä kohden.²¹ Merkkipaljous merkitsi sitä, että varaosia ja tarvikkeita tarvittiin paljon ja käyttö- ja korjaushenkilökunnasta

¹⁸ TVH:n kirje kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle 14.6.1949. T-2462. 1949 Fa121 16a.

¹⁹ Esim. Savon piirin piiri-insinöörin kirje tie- ja vesirakennushallitukselle 2.5.1949. 516. 1949 Fa121 16b; Tie- ja vesirakennushallituksen kirje Kymen piirin piiri-insinöörille 5.9.1949. Ko-1693. 1949 Fa121 16b.

²⁰ TVH:n kirjeet kansanhuoltoministeriön autotarviketoimistolle 5.11.1948, T-3578, 1948 Fa121 15a & 29.6.1948, T-2054, 1948 Fa121 15b.

²¹ Tie- ja vesirakennushallinnon konetilanne ja uudet hankinnat. 1951 Fa121 18a.

kaikilla ei välttämättä ollut osaamista kaikkiin ajoneuvoihin ja työkoneisiin. Hankintoja keskitettiin, kun tarjonta alkoi palata normaaliksi. Vuoden 1951 hankintasuunnitelmassa uudet kuorma-autot olivat Sisuja ja Volvoja ja tiehöylät pelkästään Lokomon Teräskarhuja.²²

Kehitys kulki kohti monikäyttöisiä dieselmoottorisia kuorma-autoja. TVH tilasi Sisua ja Vanajaa melko tasapuolisesti. Pienet erikoisrakenteisten autojen sarjat tilattiin usein Vanajan autotehtaalta. Vuoden 1952 aikana TVH:ssa päätettiin tilata jatkossa kuorma-autot pelkästään dieselmoottorilla varustettuina. Syitä saattoi olla useampiakin, mutta TVH perusteli dieseliä edullisuudella bensiiniin verrattuna.²³ Kuorma-autojen kääntölavoja tilattiin ja asennettiin runsaasti 1950-luvulla.²⁴ Maa-aineksien siirto nopeutui, kun lavaa ei tarvinnut tyhjentää lihasvoimalla. Lumiauran hyvät heitto-ominaisuudet saatiin aikaan tehokkaan kuorma-auton nopeudella ja tuotekehityksellä, jota jouduttamaan järjestettiin pohjoismaisia talvitiepäiviä.²⁵ Helsingin uusi lentokenttä oli 1950-luvun suurhanke. Lentokenttärakentaminen vaati useita työkoneita, kuten maansiirtokoneita ja maantiivistyskoneita, mutta myös tehokkaan auras-kaluston.²⁶

Vuonna 1952 TVH:n käytössä oli reilut 500 aurasautoa, mistä määrästä suunniteltiin romutettavaksi 140 autoa täysin loppuun kuluneina.²⁷ Tie- ja vesirakennuspiirien toiveena oli saada TVH:lle kymmeniä uusia autoja jokaisena vuonna. Autokannasta kolmasosan ja tiekoneista puolet arvioitiin olevan huonokuntoisia.²⁸

Tekniikka ei ole eikä kehity erillään inhimillisestä toiminnasta. Vaikka TVH näkyi kansalaisille ensisijaisesti ajoneuvoina ja työkoneina, liikenneväylien rakentaminen ja kunnossapito edellyttivät suunnittelua, toimistotyötä ja esimerkiksi työttömyystöiden organisointia. 1940-luvulla tienhoitokalusto oli poikkeuksellisen kovassa käytössä, silloin moottoriajoneuvot ajettiin loppuun ja käyttökelpoiset osat hyödynnettiin muissa ajoneuvoissa. Näistä autoista on jäljellä vain paperidokumentteja. 1940-luvun kaluston poissaolo saa selityksen hankinta-arkiston aineistoista, mutta se kertoo muustakin, ennen kaikkea toiminnan materiaalisesta perustasta. Se tarjoaa mahdollisuuksia ymmärtää muun muassa tietyn aikakauden tekniikkaa, tienhoitopolitiikkaa, hankintapolitiikkaa ja kansallista teknillistä kehitystä. TVH:n hankinta-arkistossa on paljon kertomusluontoista aineistoa ja se selittää, mitä, miksi ja milloin hankittiin. Se kontekstoi Tiehallinnon kokoelmaa ja syventää tietoarvoltaan Suomen tieliikennehistoriaa.

²² Sama.

²³ TVH:n kirje kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle 10.11.1952. Ko-1667. 1952 Fa121 19b.

²⁴ Esim. Tie- ja vesirakennushallituksen kaluston täydentäminen. 1953 Fa121 20.

²⁵ Talvitiepäiviä järjesti Pohjoismaiden tieteknillisen liiton talviaukkipitojaosto. TVH:n kirje Lisenssitoimikunnalle 3.2.1948. T-354. 1948 Fa121 15a.

²⁶ Ko-1133. 10.8.1959. Fa121 34b; Ko-1617. 5.11.1959. Fa121 35a; Ko-1618. 5.11.1959. Fa121 35a; aurasautojen jako lentokentille: Ko-1775. 4.12.1959. Fa121 35a. Kaluston kunto: Kaluston täydentäminen, 7.3.1952. 1952 Fa121 19a.

²⁷ TVH:n pääjohtajan A. Kuusiston kirje Suomen pankin johtokunnalle 11.8.1952. Ko-1200. 1952 Fa121 19b.

²⁸ Ko-1133. 10.8.1959. Fa121 34b; Ko-1617. 5.11.1959. Fa121 35a; Ko-1618. 5.11.1959. Fa121 35a; aurasautojen jako lentokentille: Ko-1775. 4.12.1959. Fa121 35a. Kaluston kunto: Kaluston täydentäminen, 7.3.1952. 1952 Fa121 19a.

Museoiden kokoelmat ja oikeanlainen aitous

Kansainvälisen museoneuvoston ICOM:in mukaan museo on pysyvä, taloudellista hyötyä tavoittelematon, yhteiskuntaa ja sen kehitystä palveleva laitos, joka on avoinna yleisölle ja joka tutkimusta ja opetusta edistääkseen ja mielihyvää tuottaakseen hankkii, säilyttää, tutkii, käyttää tiedonvälitykseen ja pitää näytteillä aineellisia ja aineettomia todisteita ihmisestä ja hänen ympäristöstään.²⁹ Kokoelmien perusteella museot jaetaan kulttuurihistoriallisiin, luonnontieteellisiin ja taidemuseoihin. Museoliitto kuvaa kulttuurihistorialliset museot museoiksi, jotka tallentavat etenkin tyyppillisiä, tavallisia ja suurissa määrin esiintyviä objekteja esimerkkeinä ihmisen ja kulttuurin kehityksestä.³⁰ Viime vuosikymmenien aikana ICOM:in museomääritelmässä museoihin on alettu rinnastaa muutkin kulttuuri- ja luonnonperintö-instituutiot, kuten tiedekeskukset, eläintarhat ja luonnonsuojelualueet. Muistiorganisaatio on vakiintunut Suomessa tarkoittamaan arkistoja, kirjastoja ja museoita.³¹ Esimerkiksi Tampereen historiallisten museoiden museopalvelujen tehtävänä on ”hoitaa kokoelmien sisältämää kulttuuri- ja luonnonperintöä, kartuttaa sitä ja tehdä sitä tunnetuksi.” Museoon tallennettu materiaali on todistuskappaleita ihmisestä, muista eliölajeista, ilmiöistä ja tapahtumista eri aikoina. Museokokoelma on museon tulkinta tallentamisen arvoisista asioista menneisyudessa ja nykyajassa.³²

Museoiden tilojen täyttyessä ja poistoja mietittäessä huomio voi kiinnittyä suuriin esineisiin, kuten moottoriajoneuvoihin. Laajaa kartuntaa aikanaan harjoittaneet museot ovat laatineet kokoelmapoliittisia ohjelmia, joihin esimerkiksi autot eivät enää kuulu. Museon ulkopuolinen museoajoneuvomäärä sen sijaan kasvaa, kun autoja entisöidään. Kulttuurihistoriallisten museoiden kokoelmat karttavat lähinnä passiivisesti. Kartuttaminen on tarkkaan harkittua, mikä johtuu osittain aikaisempien vuosikymmenien suuresta esineiden vastaanottoasteesta. Suuria määriä näiltä ajoilta on vieläkin luetteloimatta.³³

On sanottu, että jos tekniikan epäonnistumisia ei näytetä, tarinalle tekniikan voittokulusta annetaan tilaa. Toisaalta menestynyt ja tarkoitukseen sopiva tekniikka tuottaa oman unohduksensa, koska se toimii niin hyvin.³⁴ Tekniikka arkemme mahdollistajana paljastuu vain kun siihen tulee vika. Eihän siitä uutisoida, että esimerkiksi kaukolämpö- tai sähköjärjestelmä toimii tänäänkin hyvin. Käytön loputtua vanhan teknologisen järjestelmän osia luovutetaan museoille ja kun museo tekee myöhemmin näyttelyyn, se käyttää tätä jäljelle jäänyttä, parhaaksi todettua tekniikkaa. Jos harhapolkujen ja kuriositeettien materiaalista perintöä onkin kokoelmissa, kelpaako se näyttelyyn, jonka tavoitteita voivat olla paikallisten tai kansallisten menestys- tai selviämistarinoiden kertominen?

²⁹ Suomen museoliitto 2020a.

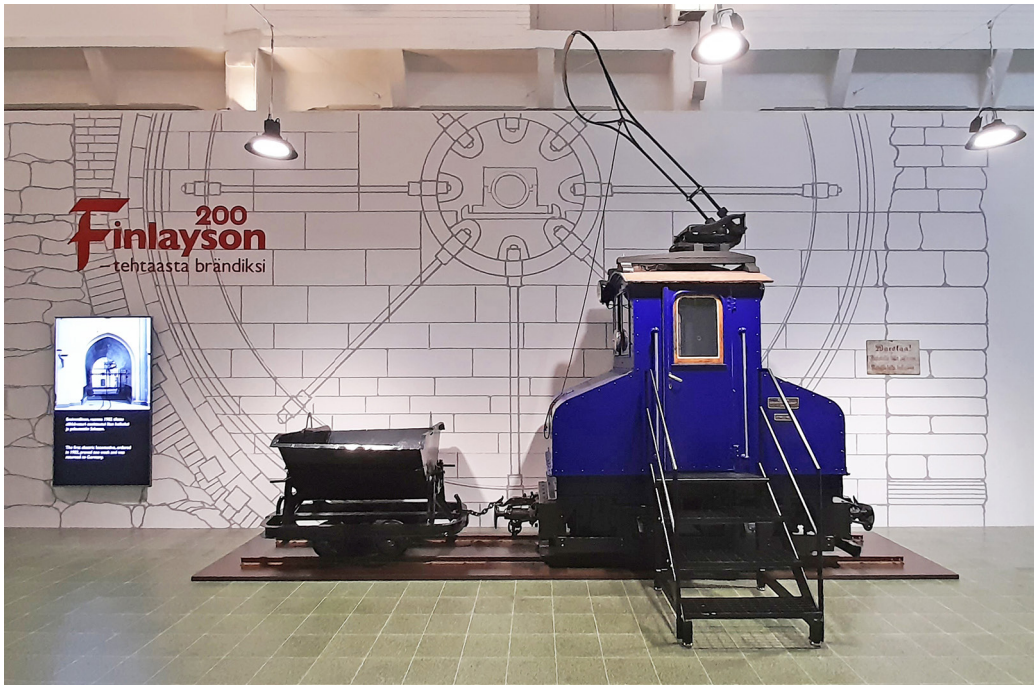
³⁰ Suomen museoliitto 2020c.

³¹ Vilkuna 2003, 9.

³² Tampereen historialliset museot 2015, 6, 8.

³³ ”Kevään 1996 museopäivillä Porvoossa intendentti Marketta Tamminen totesi [...] kynsisesti museon olevan 1) kaatopaikan vaihtoehdon, 2) päiväkahvipaikan, 3) kohtauspaikan tai 4) perintöriidan sopivan vaihtoehdon.” Kostet 2000, 18; Otteita kokoelmapoliittisista ohjelmista: ”Tekniikan museon kokoelmahistorian alun kokoelmien määrän räjähtävän kasvun vuoksi kokoelmien kartuttaminen on ollut 1990-luvulta lähtien pääasiassa passiivista, sillä kahden ensimmäisen toimintavuosisikymmenen aktiivisella ja passiivisella yleiskartunnalla on ollut omat työekonomiset seurauksensa.” Tekniikan museo 2015, 10; ”Museolle kertyi lamavuosina nopeasti suuri määrä materiaalia, jota ei ehditty seuloa riittävän nopeasti.” Työväenmuseo Werstas 2014, 9; ”Tampereen museoiden historialliset esinekokoelmat ovat laajat ja diaarioerissä olevaa luetteloimatonta ja inventoimatonta aineistoa on edelleen runsaasti.” Tampereen historialliset museot 2015, 20.

³⁴ Mm. Airaksinen 2003, 184.



Kuva 2. Entisöity Finlaysonin Pikku-Pässi Museokeskus Vapriikissa Tampereella. Kytissä lukee: ”Warokaa! Raitiotiellä kulkee sähköjuna. Radalla kulku kielletään.” Kuva: Teppo Moilanen.

Kun etsii museoiden hakuportaalista Finnasta³⁵ valokuvia hakusanalla ”kuorma-auto”, saa hakutulokseksi yli 8000 kuvaa, joissa yleisimmät ja usein ainoat tekniikkaan liittyvät asiasanat ovat ”autot” ja ”kuorma-autot”. Verrattain vähäinen tekniikan kuvailu ei välttämättä ole tarkoituksellista, se voi johtua työprosessien käytännöistä ja erilaisista arvostuksista. Jos tekniikkaa ei asiasanoiteta ja jos sitä ei tunneta tai kontekstoida, sen merkitys niin hyvässä, neutraalissa kuin huonossakin jää marginaaliin. Sille ei jää roolia inhimillisen toiminnan merkityksellistämässä.

Tampereella museokeskus Vapriikissa näytteillä oleva ”Pikku-Pässi”, Finlaysonin polttoainekuljetuksissa käytetty sähköveturi vuodelta 1909, sekä yksi tavaravaunu on entisöity valmistumisaikansa asuun. Pikku-Pässistä löytyy 1950-luvun loppupuolelta lyhyt värielokuva, jossa veturi vetää hiilivaunuja viimeisenä talvena. Siinä veturi on vihreä, mutta museossa ei ollut tietoa siitä, milloin ja miksi veturi oli maalattu vihreäksi. AEG:n pikkuvetureista saatiin selville, että ne maalattiin valmistuessaan yönsinisiksi. Tämä oli värin suhteen ainoa varma tieto ja sininen oli myös Pikku-Pässin alin värikerros, joten se väri valittiin. Ohjaamoon tai hyttiin³⁶ on jouduttu etsimään runsaasti uusia osia. Metalliset hallintalaitteet on kiillotettu. Kokonaisuus on runsaasti kontekstoitu. Veturi ja vaunu on asetettu kiskoille, ja viereisellä näytöllä voi katsoa edellä mainittua lyhytelokuvaa ja lukea Finlaysonin Tampereen-tehtaan energiatuotannosta.

³⁵ <https://www.finna.fi/>.

³⁶ Oikeasta termistä vallitsee kaksi voimakasta mielipidettä. Makkonen, haastattelu, 9.10.2020.

Pikku-Pässin puskureista ei ole vielä maali kulunut. Sillä ei siis ole vedetty vielä yhtään vaunuletkaa. Uudenkarheudesta kertova kiiltävä maali peittää Pikku-Pässin ulkona vietettyjen vuosikymmenien aikana syöpyneet ja painuneet metallipinnat. Kiskot ovat ruosteessa, mistä tulee mieleen 1970-luvun valokuvat ratapihoille jätettyjen, purkamista odottavien höyryvetureiden jonoista. Tämän läheltä havaittavan näytteillepanon toisen kerroksen olemassaolossa ei varsinaisesti ole kysymys illuusion pilalle menemisestä tai ristiriitaisesta historiakuvasta, ehkä jonkinlaisesta kompromissista kuitenkin. On pyritty alkuperäisessä asussa olevaan lopputulokseen, jossa kuitenkin säilytetään vanhaa niin paljon kuin mahdollista.

Alkuperäisyyden ja aitouden vaaliminen ovat yksi museoiden tehtävistä.³⁷ Aitoon aitouteen pyrkiminen voi tuottaa ongelmia. Jos museoidun objektin annetaan ajan myötä rapautua ja lopulta tuhoutua, se on kuitenkin pysynyt koko ajan aitona. Jos objektista taas pidetään konservoinnilla ja restauroinnilla hyvää huolta, objektin aitous vähenee jokaisen toimenpiteen myötä.³⁸ Ehkä Pikku-Pässin tapauksessa työnteon jälkien peittyminen ei haittaa, sillä kenenkään puuvillatehtaan polttoainehuollossa 1950-luvulla työskennelleen tarinaa ei tiettävästi ole kirjoitettu talteen. Ehkä uudeksi entisöinnin tuoma arvo menee aitouden edelle, voimmehan nyt olla tyytyväisiä siitä, että Pikku-Pässin elämä on turvattu kymmeniksi vuosiksi.

Objektin todistusvoima ja sen sisältämä informaatio eli objektin museoarvo on museologisessa kontekstissa objektin tärkein ominaisuus. Silloin se dokumentoi menneisyyttä.³⁹ Esineen työstämisestä tai kulumisesta jääneet jäljet ovat yhteyksiä muodon ja sen aiheuttajan välillä. Aivan kuin taltan jäljet puuesineessä kertovat elottoman esineen jalostumisesta ihmisen tarpeisiin sopivaksi käyttöesineeksi,⁴⁰ myös kuorma-auton ohjaamon kulunut maalipinta tai kuopille painunut kippilavan kylki kertovat sen käytöstä ja käyttöolosuhteista. Valmistuksen ja käytön jäljet yksilöivät teollisesti valmistetun sarjatuotteen. Patinoitunut maalipinta kertoo kuluneesta ajasta ja käyttökelpoisuudesta. Jäljet todistavat toiminnasta, ja mikä museoyhteydessä on oleellista, ovat objektin historiaa.

Museologiset ajoneuvot ja museoajoneuvot

Materiaalinen kulttuuri koostuu pääasiassa esineistä, mutta laajempi ja käytetympi käsite on objekti, joka käsittää erilaisia materiaalisen kulttuurin osia, riippumatta niiden materiaalista, koosta tai funktiosta. Kulttuurihistoriallisen museon kokoelmiin kartutetaan artefakteja, ihmisen valmistamia objekteja.⁴¹ Esineelle annetaan kulttuuriperintöarvoa museointiprosessin seurauksena ja se muokkaantuu objektiksi.⁴² Esineen merkittävin tekijä onkin esineen konteksteista riippuva museoarvo, joka liittyy objektin osaksi yhteiskuntaa ja kulttuuria, inhimillistä elämää. Ilman taustatietoja ja tarinoita objekti voi manifestoida vain ulkoisilla ominaisuuksillaan.⁴³

³⁷ Robbins 2016, 23.

³⁸ Vilkuna 2003.

³⁹ Mm. Kinanen 2009, 183–184.

⁴⁰ Turpeinen 2005, 38.

⁴¹ Kinanen 2009, 170.

⁴² Pajunen 2018, 46–47.

⁴³ Tampereen historialliset museot 2015, 9.

Museo-objekti voidaan siis ajatella säilytettäväksi valituksi objektiksi, jolla on dokumentaarista arvoa. Se voidaan määritellä vielä laajemmin sisältämään kaiken sen materiaalsen kulttuurin, joka kuuluu museaalsen systeemin piiriin. Museo-objektin rinnalle on ehdotettu termiä museologinen objekti, joka tarkoittaa mitä tahansa luonnon tai materiaalsen kulttuurin piiriin kuuluvaa elementtiä, joka katsotaan tarpeelliseksi säilyttää, joko paikallaan, pois alkuperäiseltä paikaltaan tai dokumentoimalla se. Usein museologinen objekti ei sijaitse museossa, mutta se on museologinen, koska siihen on kohdistettu museaalista mielenkiintoa. Tämä ajatus on lähellä museologi Kenneth Hudsonin ajatusta suuresta eurooppalaisesta museosta, jossa ”jokainen rakennus, jokainen pelto ja joki ja rautatie sisältää vihjeitä kyseisen maan menneisyydestä kunhan katsojalla on tarvittava tieto siitä, mitä hän katsoo.” Suuressa museossa on museoiksi kutsuttuja laitoksia, joiden päätehtävä on auttaa ihmistä ymmärtämään suurta museota.⁴⁴

Tällaisia museologisia objekteja ovat hylt, kanavat, muinaisjäännökset, museotiet ja -sillat, rakennussuojelukohteet ja tiet. Tähän näyttelyyn voidaan liittää osan vuotta esillä olevat museoajoneuvot ja perinneläivät, joita on Suomessa kymmeniä tuhansia.⁴⁵ Ajoneuvoharrastajat ovat kokoontuneet eri yhdistyksiin sen mukaan, millaiset ajoneuvot heitä kiinnostavat. Kunnostetut harrastusautot liitetään museoajoneuvorekisteriin ja organisoitu harrastuneisuus ylläpitää tieto- ja kokemusvarantoa, joka parhaimmillaan konkretisoituu kulttuuriperintötoimintana, neuvontana ja viranomaisyhteistyönä.⁴⁶

Kunnostamiseksi voidaan ymmärtää entistäminen, tai entisöiminen, ja konservoiminen. Suomen ajoneuvohistoriallisen keskusliiton sivulla kuvataan entistäminen kunnostustyöksi, jonka tuloksena ajoneuvo mahdollisimman tarkoin vastaa alkuperäistä mallia rakenteeltaan ja ulkoasultaan. Konservointi kuvataan ajoneuvon käsittelemiseksi niin, että

sen säilyminen turvataan ja ajoneuvo kunnostetaan siten, että sen tekniikkaan ja ilmiösuunnitelmaan ajoneuvon käyttöympäristön ja käytön aikaansaamat muutokset säilyvät merkkeinä ajoneuvon elinkaaresta. Konservointitekniikoilla pyritään säilyttämään nimenomaan suomalaista ajoneuvo- ja käyttöhistoriaa jälkipolville.

Konservoidusta ajoneuvosta pitää olla konservointisuunnitelma sekä selvitys konservoinnista ja sen toteutuksesta sekä mahdollisimman täydellinen historiikki, josta selviää, miksi tämän ajoneuvon kunnostaminen konservointitekniikoilla on ajoneuvohistorian kannalta tärkeää. Konservoinnissa työmäärä on moninkertainen verrattuna entisöintiin [...].⁴⁷

Entistämässä ulkoasutavoitteena on uusi auto, käyttöhistorian alku. Museoajoneuvoksi voidaan hyväksyä ajoneuvo, joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entisöity asianmukaisesti. Alkuperäiskunnolla ymmärretään, että ajoneuvo on säilytetty rakenteeltaan ja ulkoasultaan yksityiskohtia myöten alkuperäisenä, siis lähes sellaisena kuin se valmistus-

⁴⁴ Kinanen 2009, 170-171; Kinanen mukaan van Mensch 1992; Vilkuna 2003, 9.

⁴⁵ Vilkuna 2009, 38; Museoajoneuvojen määrä lisääntyy noin kuusi prosenttia vuodessa. 'Museoajoneuvoja rekisterissä yli 32000'. Trafi 2011a; Vuonna 2015 museoajoneuvorekisterissä oli yli 41000 ajoneuvoa. MTV3 2015; Arvokkaiksi luokiteltuja aluksia on joitakin satoja. Museovirasto 2020.

⁴⁶ Esim. Autohistoriallinen seura ry, Nuffield-Leyland Club Finland ry, Vanhat Valmetit -traktorikerho ry, Veteraanikuorma-autoseura ry, Veteraanimoottoripyöräklubi ry.

⁴⁷ SAHK 2013.

linjalta tullessaan on ollut. Maalausten ja muiden pintakäsittelyjen on oltava alkuperäistä vastaavassa kunnossa.⁴⁸

Entisöinti tekee ajoneuvosta yleisen lajinsa edustajan, jolla ei niinkään kerrota käyttöhistoriasta vaan siitä, millaisia ajoneuvoja on joskus valmistettu. Konservoinnissa tavoitteena on se hetki, kun ajoneuvon aktiivikäyttö loppuu. Ajoneuvon käytön jäljet saavat näkyä. Virheettömänä säilynyttä autoa pidetään arvokkaampana kuin täydellisesti entisöityä, koska jokaisessa entisöinnissä tehdään muutoksia ja kompromisseja alkuperäisyyteen.⁴⁹ Virheettömänä säilynyt auto on harvinaisuus. Jos auto on ollut tieliikenteessä, se ei ole säilynyt virheettömänä. Vanhoja autoja on pääasiassa entisöity, ei konservoitu. Ilmeisesti Tekniikan Maailman konservointiprojektia varten hankittu vuoden 1980 Opel Kadett oli Suomen ensimmäinen ”virallisesti konservoitu museoauto”, kun se rekisteröitiin museoajoneuvoksi vuonna 2012. Lähtökohdat olivat hyvät, sillä auto oli hyvässä kunnossa ja sen käyttöhistoria oli tiedossa.⁵⁰

Museoajoneuvorekisteri kehitettiin 1970-luvun lopulla ja se on keskittynyt ajoneuvojen tekniseen kuntoon ja ulkoasuun. Yhtään historia-, kulttuuri- tai museoalan normia ei ole julkaistu museoajoneuvorekisteriin liittyen, eikä museoajoneuvojen mahdolliseen ulkomaiseen käyttöhistoriaan ole puututtu.⁵¹ Museoajoneuvorekisterin rinnalla on kehitymässä perinneajoneuvorekisteri, jota ylläpitävät Mobilia, Museovirasto ja ajoneuvohistorialliset yhdistykset. Mobilian sanoin, perinneajoneuvorekisteri on museaalisiin perustein koottava rekisteri ja sen tarkoituksena on varmistaa Suomen tieliikenteen historian kannalta merkittäväksi luokiteltujen ajoneuvojen säilyminen ja asianmukainen kunnostaminen.⁵² Ajoneuvojen entisöinnin keskeisistä käsitteistä *alkuperäisellä* tarkoitetaan sitä, että ajoneuvoon ei ole tehty muutoksia. *Aidolla* tarkoitetaan sitä, että ajoneuvoon ei ole sen käyttöänsä jälkeen tehty muutoksia, pois lukien kuluvien osien korvaaminen alkuperäisen kaltaisilla osilla, vaikka niitä käyttöänsä aikana olisi tehty runsaastikin. *Entisöinnillä* tarkoitetaan ajoneuvon kunnostamista johonkin sen aikaisempaan asuun ja *konservoinnilla* tarkoitetaan ajoneuvon luonnollista vanhenemista hidastavia tai sen pysäyttäviä toimenpiteitä.⁵³ Tietoarvo muodostuu ajoneuvon välittämästä tiedosta menneisyydestä.⁵⁴

Perinneajoneuvorekisterin ylläpitämisellä pyritään suomalaisen tieliikennehistorian tietoarvon säilyttämiseen niin, että ajoneuvoa ei niinkään entisöitäisi johonkin aikakauden, vaan sen hidas tuhoutuminen estettäisiin konservoivilla toimenpiteillä. Tässä mielessä ajoneuvon aitous säilyy, jos siihen tehtävät muutokset ovat tapahtuneet ajoneuvon käytön aikana, sillä historiallinen ajoneuvo kertoo valmistustavoistaan ja materiaaleistaan sekä käyttöhistoriastaan.⁵⁵ Tietyllä tavalla perinneajoneuvorekisterissä on kysymys samasta kuin suuressa museossa tai museologisissa objekteissa. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ajoneuvoja on ympäri maata. Kokoelma kasvaa ja kehittyy museon ulkopuolella, kun ajoneuvojen käsittelyä ohjaa niiden tietoarvon säilyttäminen. Kun museoajoneuvossa alkuperäisyydellä tarkoitetaan uutta vastaavaa, perinneajoneuvorekisterissä sillä tarkoitetaan sitä,

⁴⁸ Sama.

⁴⁹ Esim. Raivio 2017, 20.

⁵⁰ Stöckell 2012; Domonyi 2012.

⁵¹ Pentti 2019, 45.

⁵² Autohistoriallinen seura 2013.

⁵³ Mobilia. Kursivointi oma.

⁵⁴ Mobilia 2020a.

⁵⁵ Mobilia 2020a; Mobilia 2020b.

että ajoneuvoa ei ole menty entisöimään eli saattamaan uutta vastaavaksi, vaan se on käytön aikaisessa kunnossaan.

Kulttuurihistoriallisten museoiden tavoitteena kokoelmien suhteen on kartuttaa yleisesti käytettyä ja arkipäiväistä esineistöä keruuvastuun mukaisesti. Lisäksi voi olla vanhoja erityisiä esinesarjoja, joita kartutetaan satunnaisesti, ja erikoismuseoilla on omaan alaan keskittynyt keruutehtävä.⁵⁶ Kokoelmat kasvavat pääasiassa passiivisella kartunnalla ja esimerkiksi keruukampanjoita ei juuri järjestetä. Ajateltaessa kokoelmien edustavuutta on syytä huomioida tämä karttumiskäytäntö. Kokoelmat karttuvat sen mukaan, miten niihin satutaan tekemään lahjoituksia. Tekniikan ja teollisuuden esineiden kohdalla käyttö- ja tuotantoarvo määrännevät niiden siirtymistä museoihin, joilla taas on esineiden vastaanottoa ohjaavia kokoomahallinnallisia käytäntöjä.

Tiehallinnon kokoelman muodostumista eivät niinkään ole ohjanneet tavalliset museokokoelmien karttumisen lainalaisuudet. Kokoelmassa ei juuri ole 1940-luvun tienhoitokalustoa, mutta seuraavien vuosikymmenien kalustoa on monipuolisesti. 1950-luvun tienhoidon ajoneuvoja ja työkoneita on 11 kappaletta. Sama luku 1960-luvulle on 19 ja 1970-luvulle 17. Kokoelma tarjoaa melko kattavan kehityssarjan kuorma-autoista mutta myös esimerkiksi tiehöylistä ja auroista. Ajoneuvojen ja työkoneiden kehityksestä on mahdollista tehdä vertailevaa tutkimusta. Entisöityjen ajoneuvojen ja laitteiden⁵⁷ lisäksi kokoelmassa on esineitä, jotka ovat lähestulkoon siinä kunnossa mihin ne työkäytön jälkeen aikanaan jäivät. Paljon on entisöity ja se kertoo siitä, että virastossa on aikanaan huomioitu koneiden museaalinen arvo. Merkkivalikoimaa ei voi sanoa kirjavaksi, esimerkiksi Sisu-merkkisiä kuorma-autoja on useita, mutta se kertoo sodanjälkeisestä kehityksestä ja aikakauden hankintapolitiikasta. Kuten aikaisemmin todettiin, kalusto yhtenäistyi sekä käytettävyydeltään (mm. yleiskäyttöiset diesel-kuorma-autot) että laadultaan (suuria hankintamääriä, vähän valmistajia). Jos 1940-luvun kalustoa olisi jäljellä, kokoelma voisi olla hyvin erilainen. Harvinaiset ajoneuvomerkit ja -mallit eivät edusta museokokoelmille luonteenomaiseksi muodostunutta tyypillisyyttä, mutta niihin löytyy kiinnostusta museoajoneuvoharrastajien keskuudesta.

Hyötyajoneuvojen kohdalla entistämisen lopputulos on ristiriitainen. Kun ajoneuvo entisöidään, se ikään kuin palautetaan aikaan, jolloin sillä ei oltu vielä tehty työtä eikä saavutettu mitään. Ei parhaimmillaan tai pahimmillaan, mutta sanotaanko, että äärimmillään, ajoneuvo muokataan tilaan, jollainen se ei ole koskaan ollut. Renkaista kattoon uudelleenrakennettu kuorma-auto ei vankista kulttuurihistoriallisen ”todistusaineiston” pohjaa, mutta ei kai sen välttämättä tarvitsekaan? Autojen omistajat saavat toteuttaa niillä omia pyrkimyksiään. Kenties kysymys on identiteetistä, siitä että omistaja pitää kunnostamaansa ajoneuvoa omien muistojensa ja oman menneisyytensä dokumenttina. Mutta museoiden tehtäväkenttänä on yhteinen kulttuuri ja yhteinen identiteettimme.⁵⁸ Kun ajoneuvo on aktiivikäytön ja vuosien unohtuksen jälkeen löydetty, se halutaan yleensä saattaa entisöinnillä sellaiseksi kuin sen ajatellaan olleen uutena.⁵⁹

⁵⁶ Paavola, haastattelu, 18.2.2021.

⁵⁷ Huittisten varavankilassa entisöitiin ainakin kolme auraa, betonimylly, bituminsulatusvaunu, halkosirkkeli, höyryjyry, höyrykehitin, kaivinkone, kuorma-auto, lana, lumilinko, tiehöylä ja traktoriharja. Juhkam 2020.

⁵⁸ Kostet 2000, 16.

⁵⁹ Esim. ” – Voi sanoa, että moottoria lukuun ottamatta se on koottu melkein muttereista asti uusiksi. [...] Auton ja kärryn hiekkapuhallutukset sekä maalaukset teetettiin ammattilaisella Nivalassa. – Se on nyt justinsa niissä väreissä ja sen näköinen kuin uutena. Kyllä tähän voi tyytyväinen olla, Jari toteaa.” Hyttinen 2018.

Mutta miksi museoajoneuvo on *museoajoneuvo*? Onko entisöity ajoneuvo historiallinen ajoneuvo, historian merkityksellistettyä menneisyyttä tarkoittavassa merkityksessä? Sen historiahan on hiekkapuhallettu pois ja maalattu piiloon. Se on palautettu kuviteltuun tilaan, jossa sille ei ole vielä kertynyt käyttöhistoriaa. Eikö ajoneuvoa voisi entisöidä sellaiseksi kuin se oli käyttönsä loppu- tai keskivaiheessa. Silloin entisöidyillä ajoneuvolla olisi käytettävyytensä ja se olisi itsessään aineellinen todiste luotettavuudestaan, voimastaan ja kaikista muista ominaisuuksista, joiden takia sitä käytettiin ja joiden takia siihen kiinnytettiin.



Lähteet

I Arkistolähteet

Tieliikenteen valtakunnallinen erikoismuseo Mobilia, Kangasala.

Tie- ja vesirakennushallituksen hankinta-arkisto.

II Painetut lähteet

Lehdistö

Koivunen, Leila & Syrjämaa, Taina (2016) *Esineet ja materiaalisuus historiassa*. Historiallinen aikakauskirja 114 (2016): 123–124.

Raivio, Mikael (2017) *Kansainvälinen autoharvinaisuus: Volkswagen Typ 10/11C vuodelta 1951*. Automobiili 3/2017, 18–20.

Vilkuna, Janne (2003) *Täytetyn tiikerin äärellä: Museologia, mitä se on?* Tieteessä Tapahtuu, 21(7), 5–10. Noudettu osoitteesta <https://journal.fi/tt/article/view/57284>. [Viitattu 27.9.2020]

III Kirjallisuus

Airaksinen, Timo (2003) *Tekniikan suuret kertomukset: filosofinen raportti*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Otava.

Kinanen, Pauliina (toim.) (2009) *Museologia tänään*. Suomen museoliiton julkaisuja 57. Helsinki: Suomen museoliitto.

Kinanen, Pauliina (2009) Museologiset objektit. Teoksessa Kinanen (toim.) 2009.

Kostet, Juhani (2000) Mikä museo? Muutamia ajatuksia museo-käsitteen sisällöstä ja sen ongelmista. Teoksessa Vilkuna (toim.) (2000).

Lehtomäki, Kirsti (2019) *Leveillä lahkeilla: Autot ja liikenne 70-luvulla*. Kangasala: Mobilia.

Pentti, Mikko (2019) Museoajoneuvo. Teoksessa Lehtomäki (toim.) (2019).

Vilkuna, Janne (toim.) (2000) *Näkökulmia museoihin ja museologiaan*. Helsinki: Ethnos.

Vilkuna, Janne (2009) Yhteinen kulttuuriperintömme. Teoksessa Kinanen (toim.) 2009.

IV Internet ja sähköposti

Autohistoriallinen seura (Autohistoriallinen seura ry) (2013). *Perinneajoneuvorekisteri*. <https://www.autohistoriallinenseura.fi/perinneajoneuvorekisteri>. Viitattu 20.9.2020.

Destia (2020a) *Historia*. <https://www.destia.fi/yrittys/historia.html>. [Viitattu 27.9.2020].

Destia (2020b) *Väylien valtakaudet*. <https://infrantaju.destia.fi/uutinen/vaylien-valtakaudet.html>. [Viitattu 27.9.2020].

- Domonyi, Harri (2012) *Konservointiselvitys*. https://vanha.tekniikanmaailma.fi/wp-content/uploads/tm/editor/TM%202012/9_12/Konservointiselvitys-osa1.pdf. 6.3.2012. [Viitattu 10.10.2020].
- Hyttinen, Suvi (2020) *Jari ja Jaana Haukipuro entisöivät vuosimallin 1970 puutavara-auton – Projektit palkittiin museorekisteriin hyväksymisellä*. <https://www.haapavesi-lehti.fi/uutinen/546279>. 21.8.2018. [Viitattu 28.9.2020].
- Juhkam, Eve (2020) Tieliikenteen valtakunnallinen erikoismuseo Mobilia. Sähköpostit 22.9.2020 & 29.9.2020.
- Mobilia (2020a) *Aitous, alkuperäisyys ja arvo*. <https://www.mobilia.fi/kokoelmat/perinneajoneuvorekisteri/aitous-alkuperäisyys-ja-arvo>. [Viitattu 20.9.2020]
- Mobilia (2020b) *Ilmoittaudu mukaan ajoneuvohistoriaa säilyttävien kunnostusmenetelmien työpajaan ja opetukseen!* <https://www.mobilia.fi/info/mobilia-tiedottaa/ilmoittaudu-mukaan-ajoneuvohistoriaa-sailyttavien-kunnostusmenetelmien>. [Viitattu 24.9.2020].
- Mobilia *Ohjeet perinneajoneuvorekisterin hakulomakkeen täyttämiseen*. https://www.mobilia.fi/sites/default/files/ohjeet_perinneajoneuvorekisterin_hakulomakkeen_tayttamiseen.pdf. [Viitattu 19.9.2020].
- MTV3 (2015) *Museoajoneuvojen määrä kasvaa kohisten*. <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/museoautojen-maara-kasvaa-kohisten/4934134>. 25.3.2015. [Viitattu 10.10.2020].
- Museovirasto (2020) *Perinnealusrekisteri*. <https://www.museovirasto.fi/fi/palvelut-ja-ohjeet/tietojarjestelmat/perinnealusrekisteri>. [Viitattu 10.10.2020].
- Paavola, Tiina (2016) *Paha, pahempi, museo-objektin myynti? Museokokoelmiin kuuluvien moottoriajoneuvojen myynnin ongelmia ja punnittuja käytäntöjä*. Teoksessa Suomen museoliitto (2016). [Viitattu 9.10.2020].
- Pajunen, Suvi (2018) *Esineiden tarinat: Museoesineen merkitys ja sen tutkiminen Museum of Broken Relationships -museon esineistä kerrottujen tarinoiden kautta*. Museologian pro gradu -tutkielma. <https://jyx.jyu.fi/handle/123456789/57672>. [Viitattu 21.9.2020].
- Robbins, Nina (2016) *Poisto museokokoelmasta: Museologinen arvokeskustelu kokoelmanhallinnan määrittäjänä*. *Jyväskylä studies in humanities* 283. Museologian väitöskirja. <https://jyx.jyu.fi/handle/123456789/49177>. [Viitattu 22.9.2020].
- SAHK (Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto ry) (2013). *Museoajoneuvo*. <http://www.sahk.fi/15>. 2013 [Viitattu 6.9.2020].
- Stöckell, Hannu (2012) *Auton museokatsastus, osa 3: konservointi ja museokatsastus*. <https://tekniikanmaailma.fi/auton-museokatsastus-osa-3-konservointi-ja-museokatsastus/>. 6.5.2012 [Viitattu 19.9.2020].
- Suomen museoliitto (2020a) *ICOM:in museomääritelmä*. <https://www.museoliitto.fi/mikamuseo/icom>. [Viitattu 27.9.2020].
- Suomen museoliitto (2016) *Kokoelmapoistojen yhteiset käytännöt*. http://seinätnmuseum.fi/doc/verkkopublikaisut/Kokoelmapoistojen_yhteiset_kaytannot.pdf. [Viitattu 9.10.2020].
- Suomen museoliitto (2020c) *Kulttuurihistorialliset museot*. <https://www.museoliitto.fi/mikamuseo/kulttuurihistorialliset>. [Viitattu 27.9.2020].
- Tampereen historialliset museot (2015) *Kokoelmapoliittinen ohjelma 2015*. <http://media.vapri.fi/content/uploads/2016/02/kokoelmapoliittinenohjelma.pdf>. [Viitattu 23.9.2020].
- Tekniikan museo (2015) *Kokoelmapoliittinen ohjelma*. <https://tekniikanmuseo.fi/wp-content/uploads/2016/10/kopo.pdf>. 2015. [Viitattu 17.10.2020].
- Trafi (2011a) *Museoajoneuvoja rekisterissä yli 32000*. https://arkisto.trafi.fi/uutisarkisto/1381/museoajoneuvoja_rekisterissa_yli_32_000. 9.6.2011. [Viitattu 10.10.2020].
- Turpeinen, Outi (2005) *Merkityksellinen museoesine: kriittinen visuaalisuus kulttuurihistoriallisen museon näyttelysuunnittelussa*. Taideteollisen korkeakoulun julkaisu A 63. Taiteen laitoksen väitöskirja. <https://aaltodoc.aalto.fi/handle/123456789/11853>. [Viitattu 22.9.2020].
- Työväenmuseo Werstas (2014) *Kokoelmapoliittinen ohjelma*. http://www.werstas.fi/wp-content/uploads/2014/12/KPO_2014_werstas.pdf. 7.4.2014. [Viitattu 16.10.2020].

V Haastattelut

- Makkonen, Anne, konservaattori. Tampereen historialliset museot, Tampere. Haastattelu 9.10.2020.
- Paavola, Tiina, kokoelmakeskuksen päällikkö. Tampereen museoiden kokoelmakeskus, Tampere. Puhelinhaastattelu 18.2.2021.