



Eesti Riiklik Meremuuseumin johtaja Suomessa

Kotkan Meripäivillä 5.–6.8.83 järjestetyssä Meriarkeologian symposiumissa vieraili kaksi eestiläistä ja yksi ruotsalainen esitelmöitsijä. Tallinnalaisen Eesti Riiklik Meremuuseumin johtaja Ants Pärna piti esitelmän aiheesta Laivaliikenne 1700-luvulla Suomenlahdella.

Museonjohtaja Pärnalla oli matkansa yhteydessä myös tilaisuus vierailulla Helsingissä. Hän tutustui Suomen Teknillisen Museo yhdistyksen toimihenkilöiden opastuksella Vantaanjoen suussa Kuninkaankartanonsaareissa sijaitsevaan Tekniikan Museoon ja läheisyydessä olevaan Helsingin perustamispaikkaan ja sen muistomerkeihin. Helsinki perustettiin

Tallinnan kilpailijaksi ja sijaitsi Vantaanjoen suussa vuosina 1550–1640. Liian matala satama oli pääsyynä kaupungin siirtoon Vironniemelle. Museonjohtaja Pärnalle laaditussa ohjelmassa oli myös käynti Wärtsilän Helsingin telakalla.

Pärna oli vierailuun sangen tyytyväinen. Helsingissä hän arvosti erityisesti museaalisten kohteiden lisäksi ohjelmaan otettua telakkavierailua, sillä telakan tiedotuspäällikkö Göran Damström esitteli alan ammattilaiselle, entiselle perämiehelle, telakkaa varsin laajasti. Pärna on toiminut ennen korkeakouluopintojaan lähes 20 vuotta perämiehenä ja tullut käyneeksi yli 50:ssä maassa.

Ants Pärna toivottaa suomalaiset tekniikan ja merenkulun historiasta kiinnostuneet käymään Tallinnaan merimuseoon. Museo on avoinna kaikkina muina päivinä paitsi maanantaisin.

Pertti Kaarna

Autokaupan ja korjaamotoiminnan historia

Autoalan Keskusliitto r.y (50 vuotta 1983) ja Autotuoja r.y:n toimeksiannosta on valtiotieteiden tohtori U.E. Moisala laatinut historiikin ”Auto Suomessa – Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983”. Teos on kunnianosoitus alan pioneereille ja kaikille alalla toimiville, joiden työn ansiota on, että vaikeuksista huolimatta autoilu on kehittynyt maassamme eurooppalaisesti katsoen vertailukelpoiselle tasolle, esittää tekijä.

Kirjoittaja selvittää alan historialliselta kannalta tärkeiden tapahtumien syy- ja seuraussuhteita.

Teoksen pääluokkia ovat: Varhaiskehityksen kausi Suomen itsenäistymiseen saakka, Organisoitumisen aika 1920–1939, Pakkokäytön ja säännöstelyn aika 1939–1961, Auton yhteiskunnallistumisen ja altavastaamisen aika 1962–1973,

Kuluttajalähtöisyyden aika 1974– ja siihen valmistautuminen sekä Historiatyön ja alan menneiden tapahtumien yhteenvetotarkastelu.

Moisala toteaa, että auto tuli Suomeen kahden vuosisadan, 1800- ja 1900-lukujen taitteessa. Varallisuuserot olivat melkoiset. Uusi teollistuminen ja kaiken yhteen nivova tukkukauppa toivat kartanonomistajien, lääkärien ynnä muiden ammatinharjoittajien rinnalle uuden maksukykyisen ihmisluokan, tehtailijat ja tukkukauppiat, joista kaikista heräävä autokauppa oli löytävä ensimmäiset asiakkaansa.

Maan liikenne paikkakunnalta toiselle oli harvahan rautatien, kesäisen laivaliikenteen sekä kieverilaitoksen varassa. Tieolosuhteet olivat rakennetut hevosajopelejä varten. Lossi- ja lauttaliikenne yhdisti tuhansien järvien ja jokien muodostamaa maata.

Ensimmäinen varmennettu autokauppayritys oli Suomen Valokuvaus-, Kauppa- ja Tehdas-osakeyhtiö, toimitusjohtajanaan Sven R. Smidt. Yhtiö ilmoitti pääkaupungissa ilmestyvissä ruotsinkie-

lisessä Hufvudstadsbladetissa 20.8.1899 sekä Uusi Suometar-lehdessä 22.8.1899 sangen näkyvästi. Jo 17.8. oli Hufvudstadsbladet kertonut, että ”Moottorivaunun on viime päivinä nähty liikkuvan kaupungin kaduilla ja aiheuttavan yleisön keskuudessa uteliasta mielenkiintoa. Tämän ensimmäisen vaunun on maahan tuonut myyntiä varten täkäläinen Suomen Valokuvaus-, . . .”.

Moisala toteaa teoksen loppuyhteenvedossa, että autoalan yhteiskunnallinen merkitys näyttää kiteytyvän 6–8 %:ksi kansantalouttamme. Valtiovallalle auton kauppa ja käyttö on niin merkittävä tulolähde, että se vuorostaan joutuu kaikissa ratkaisuissaan pohtimaan perusteellisesti vanhan suomalaisen sananlaskun: ”tappaako lehmä vai lypsää” soveltamista autoalaan.

Uusien ja vanhojen autojen kaupalle ja käytölle on olennaista huolto- ja korjauspalvelut. Merkkiyritysten takuuhoitojen viimeaikainen kehitys, huoltoasemien palvelutason muutokset, pienten korjaamojen kapasiteetin kasvu saattavat jo lähitulevaisuudessa merkitä kasvavaa kilpailuhaastetta erillisille alan varsinaisille huolto- ja korjaamoyrityksille.

Auto Suomessa -teos muodostaa mielenkiintoisen autokaupaa ja korjaamotoimintaa valottavan autoalan historia-teoksen. Kirjan 21-sivuinen lähdeviiteluettelo historiikki-, tutkimustyö- ym. lähteineen on täydellisin autoalalla julkistetuista, mikä ilahduttaa alan tutkijoita.

Viimeisen vajaan kymmenen vuoden aikana on ilmestynyt pitkäkhön tauon jälkeen useita Suomen autoalaa esitteleviä tai siihen liittyviä merkittäviä historiikkeja. Näistä mainittakoon tässä Ammattina autokyyditys – Suomen taksiliikenteen vaiheita (1974), Suomen teiden historia I-II (1975–77), Autoilu ennen ja nyt (kuorma-autoliikenteen historia) (1977), Suomen linja-autoliikenteen historia I (1978) ja Sisu Suomen ja maailman maanteillä (SISUn 50-vuotis-historiikki) (1981), joiden sarjaan nyt ilmestynyt Auto Suomessa -historia asettuu. Edellä mainittujen lisäksi monet autoalan yhdistykset ja yhtiöt ovat julkistaneet historiikkeja täyttäänsään pyöreitä vuosikymmeniä. Tällaisia ovat muun muassa Liikenneturva, Helsingin Autoaliikkeiden yhdistys, Suomen Kuljetustaloudellinen Yhdistys, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö, Helsingin Autoteknillinen Yhdistys, Autoalan Työnantajaliitto, Neste, Esso ja Saab-Valmet.

Auto Suomessa on K.J. Gummerus Osakeyhtiön painama, 432 sivuinen, valokuvien, taulukoiden ja liittein varustettu tietokirja. Myynti Autoalan Keskusliitosta, puhelin (90) 641 801.

Pertti Kaarna