

Retkeilyajot Kuopiossa Auto 90 vuotta Suomessa

Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi on uskonut vuoden 1988 retkeilyajojen järjestämisen SA-HK:n Savon kerho ry:lle. Ajot ovat FIVA:n B-ralli ja ne järjestetään Kuopiossa 11.—12.6.1988. Ajoreitti kiertää Kuopion ympäristössä ja on noin 60...70 km mittainen. Ajoihin liittyy entisöinnin laatukilpailu sekä asu- ja ajoneuvokilpailu. Samanaikaisesti pidetään automobiili- ja moottoripyöränäyttely Kuopion jäähallissa. Kaikki autot ja moottoripyörät on valmistettu vuonna 1962 tai aikaisemmin.

Suomessa on autoilu jo 90 vuotta vanha. Tätä on juhlistettu esim. Vehoniemen automuseossa teemanäyttelyllä "Auton yhdeksän vuosikymmentä Suomessa". Vuodelta 1898 olevaa ranskalaisautoa Georges Richardia pidetään ensimmäisenä Suomeen tuotuna autona. Tällaisessa autossa arvellaan maamme autoilun uranuurtajan Hjalmar Linderin kōrōtelleen pitkin silloisia kärryiteitämme. Yksisylinterisen moottorin volyyymi oli peräti 1000 kuutiосenttiä, mutta hevosvoimia löytyi vain 3,5. Nopeus ei ollut päätähuimaava, 25 km/h. Vehoniemen automuseon kokoelmiin autovanhus on hankittu Englannista.



Nykyvaiheita

Lehtemme ottaa jatkuvasti kiitollisuudella vastaan uutisia Nykyvaiheita-osastoonsa. Ne pyydetään ystävällisesti lähettämään osoitteella: Matti Krank, Laurinlahdentie 12 E, 02320 Espoo, puh. 90-801 7830 (iltaisin).

Insinööri kertoo

Insinööri ihmisenä on äskettäin ilmestyneen Tekniikan Tekijät -nimisen kirjan aiheena. Kirjan on toimittanut insinööriveteraani Nils Björklund ja julkaisijoina ovat neljä insinöörijärjestöä. Taustajärjestöinä ovat myös Suomen Teknillinen Museo-yhdistys, Toimihenkilöjärjestöjen Siivistysliitto ja Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kansanrunousarkisto.

Tekniikan tekijät perustuu haastatteluihin ja aineistoon, joka on koottu vuonna 1984 järjestetyn kilpailun "Kun insinööri tuli taloon" (När ingenjören kom till företaget) yhteydessä. Kirja kertoo mm. insinöörin ensiaskelista opiskelu- ja työelämässä sekä insinöörin maailmankuvasta ja asenteesta ympäristöönsä. Lisäksi voimme kirjan avulla tutustua konsultoivaan insinööriin, insinööriin kotona ja maailmalla sekä insinööriin politiikassa ja eri tehtävissä. Yli 400 sivua lukemisen arvoisia juttuja sille, joka on kiinnostunut kulttuurihistoriasta ja tekniikan historiasta.

Verohelpotus lisäsi vanhojen autojen tuontia

Jopa kolme tai neljä kertaa enemmän kuin aikaisemmin tuotiin viime vuonna maahamme vanhoja autoja. Syynä on verohelpotus, joka koskee vähintään 25 vuoden ikäisten autojen maahantuontia. Vuoden 1987 tammikuun alusta heinäkuun loppuun tuotiin tullitilaston mukaan maahamme 477 vanhaa autoa. Vanhoja moottoripyöriäkin tuotiin 67 kappaletta. Vuonna 1986 tuotiin yhteensä vain 100...200 autoa. Viime vuoden osalta lieneekin kysymyksessä alkuryntäys, josta tuonti tulee vähitellen laantumaan.

Selitys vanhojen autojen tuonnin lisääntymiselle on, että autovero laski 30 prosenttiin cif-hinnasta oltuaan aikaisemmin 130 prosenttia. Autoveron lisäksi joutuu vanhasta autosta maksamaan liikevaihtoveroa, tullia ja tuonnin tasausmaksun. Lopullisen hinnan voi arvioida, kun laskee cif-hintaan lisäkuluja 65 %. Suosituim-

pia alkuperäimaita ovat U.S.A. ja Englanti.

Museoautoksi luokittelu vaatii katsastusviranomaisten hyväksynnän. Jos auto hyväksytään, se merkitään museoajoneuvorekisteriin.

Viime syksynä alkoi Kouvolan käsi- ja taideteollisuusoppilaitoksessa vanhojen autojen entistämiskurssi. Vanhin entistettävä auto oli Dodge vuodelta 1938. Kurssilla jokainen oppilas työskentelee oman nimikkoautonsa kanssa. Teoria-aineina opetetaan englantia, ajoneuvojen historiaa ja yritystietoutta yhteensä runsaat sata tuntia. Työharjoitteluun käytetään yli 1 300 tuntia.

Mikä suunta Tukholman tekniselle museolle?

Tukholman teknisen museon henkilökunta ja kollegat ovat raivoissaan museon nykyiselle johtajalle Erik G. Lundbladille, koska museosta on tullut "erikoislaatuinen elämysmuseo", joka ei täytä tehtäväänsä vaan siirtää vastuuta muille museoille. Päätös on saanut tunteet kuohumaan myös muualla museomaailmassa. Syytökset pohjautuvat museon hallituksen tammikuiseen päätökseen olla panostamatta rautateihin, teleen, postiin, merenkulkuun, laivanrakennukseen, soittimiin, maatalouteen, aseisiin ja sotamateriaaliin, lääketieteeseen, talouteen, käsityöhön ja urheiluun. Museon hallituksen mukaan on ole-

massa muitakin museoita, jotka erikoistuvat näille aloille. Museo otti vuosittain vastaan noin 500 esinettä kokoelmiinsa, nyt lukumäärä on karsiintunut noin kahteenkymmeneen.

Erik G. Lundblad haluaisi satsata voimakkaasti tekniseen toimintakeskukseen Teknoramaan ja teemaan ”koe, tutki, koe”. Kriitikoiden mielestä hänen tulisi kuitenkin priorisoida museon perinteisiä tehtäviä, tekniikan ja teollisuuden historiaa.

Paineastiasäännöstö 100 vuotta

Tänä vuonna tulee kuluneeksi sata vuotta ensimmäisen höyrypannuja koskevan asetuksen antamisesta. Vuoden 1888 asetuksesta katsotaan paineastioita koskeva lainsäädäntö alkaneeksi. Merkkivuoden kunniaksi on teknillisessä tarkastuskeskuksessa tehty paineastiasäännöstön vaiheista kertova historiikki ”Vuosisata kattilantarkastusta. Paineastialainsäädännön kehitys 1888—1988”. Historiikin on kirjoittanut FM Pertti Suominen.

Valtiolla suuri osuus metsämuseohankkeessa

Suunnitteilla olevan metsämuseon perustamiskustannukset tulevat olemaan 30—50 Mmk ja vuotuiset käyttökustannukset 3—6 Mmk. Valtiolla tulee olemaan melkoinen osa hankkeessa, mutta sijaintikunta joutuneen investoimaan noin puolet. 15 kuntaa on ilmoittanut halukkuutensa

perustaa metsämuseo, mutta kaikilla kunnilla ei kuitenkaan liene mahdollisuutta lähteä mukaan ”rahatarjouskilpailuun”.

Metsämuseon paikalle asetetaan korkeat vaatimukset. Metsätaloutta lähellä olevat instituutiot lisäävät laitoksen toimivuutta. Laitoksella pitää olla ehkä 2 000 m² rakennus ja tontin lähellä pitäisi olla havaintometsää. Valtakunnallinen museo tukisi myös olemassa olevien alueellisten museoiden toimintaa.

Metsäyhdistys selvitteli viime syksynä kuntien toimintaedellytyksiä ja halukkuutta taloudelliseen panostukseen. Tämän kevään aikana paikat asetetaan paremmuusjärjestykseen ja samalla selvinnee myös valtion ja metsäteollisuuden mukaantulo. On kuitenkin muistettava, että valtakunnallinen museo ei tee maakunnallisia metsämuseoita tarpeettomiksi.

Myllysaaren museossa painottuu paperinjalostus

Valkeakoskella toimii Myllysaaren teollisuus- ja yhdyskuntamuseo. Myllysaarassa oli 1800-luvun loppupuolelle saakka lukuisia myllyjä. Valkeakosken ensimmäinen paperitehdas ja puuhiomo rakennettiin Myllysaaren 1871—73.

Museon näyttely painottuu puunjalostusteollisuuteen ja erityisesti paperiteollisuuden vaiheisiin Valkeakoskella. Juuso Waldenilla, joka toimi Yhtyneiden toimitusjohtajana

1940—69, on museossa oma osastonsa. Sotavuodet merkitsivät Valkeakosken teollisuudelle suurta monipuolistumista ja laajentumista. Yhtyneet perusti paikkakunnalle kaksi uutta tehdasta, Valken ja Jylhävaaran. Uusi tulokas oli tekokuituja valmistava Säteri Oy (nyk. Kemira Oy Säteri). Näyttely kertoo myös näiden teollisuuslaitosten toiminnasta.

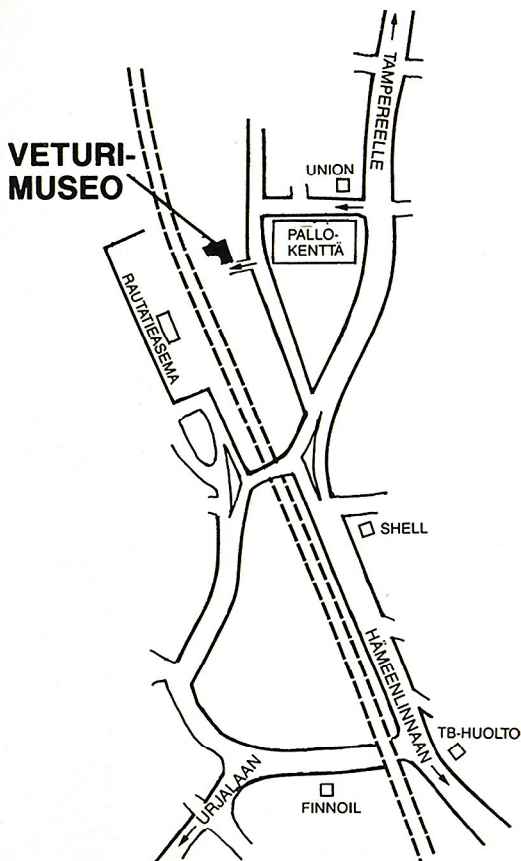
Museossa on esillä Valkeakosken pienoismalli. Pienoismalli, joka on vuosia kestäneen tutkimustyön tulos, kuvaa Valkeakoskea vuonna 1932.

Merihylkyjen tutkimus potee rahapulaa

Meriarkeologia on saanut aivan liian vähän varoja, jotta hylkytutkimusta voitaisiin maassamme hoitaa edes tyydyttävästi. Tästä on osoitukseksi mm., että museoviraston alaisen merihistoriallisen osaston kaksi korkeinta virkamiestä viime syksynä siirtyi muihin tehtäviin epätyytyttävien työolojen vuoksi.

Suomessa olisi tällä hetkellä useitakin merkittäviä tutkimuskohteita. Esim. Hangon edustalla on hylky, josta on jo nostettu kaksi venäläistä kirkonkelloa. Hyllyssä lienee muutama kirkollista esineistöä. Myös Dragsfjärdissä on hylkyjä, joita turkulaiset sukeltajakerhojen jäsenet ovat tarkastelleet. Museovirasto, joka johtaa hylkytutkimuksia, onkin sukeltajien kanssa tiiviissä yhteistyössä. Sukeltajille pyritään mm. antamaan koulutusta hylkytutkimuksessa.

Vanhoja vetureita Toijalassa



Tekniikan Waiheita 2/88

Toijalan kaupungin ja Museoveturiseura ry:n yhteistyön tuloksena Toijalan vanhassa Veturitalissa toimii nyt jo kolmatta vuotta veturimuseo. Kaupunki haluaa näin muistaa perinteitään rautatieristeyksenä. Museoveturiseura ry on rautatieharrastajien ryhmä, joka 1970-luvun loppuvuosista saakka on toiminut vanhojen vetureiden säilyttämiseksi ja kunnossapitämiseksi.

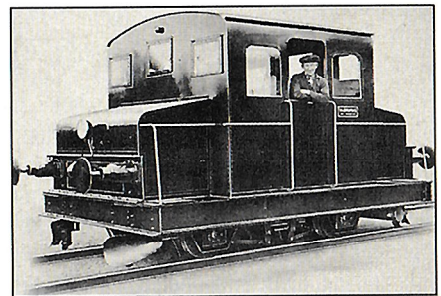
Museon pito ja harrastetyönä tapahtuva vanhan vetokaluston kunnostustyö yhdistyvät mainiolla tavalla veturitallin savuntuoksuudessa miljöössä. Toijalan kaupunki on vuokrannut tilat VR:ltä ja kunnostanut ne museon käyttöön. Museoveturiseura on tuonut sinne hallitsemansa ja omistamansa vanhan vetokaluston ja pienesineistön ja vastaa niiden kunnostuksesta täysin palkattomana tallootyönä.

Museon kokoelmissa pääpaino on moottorivetureissa ja -vaunuissa. Niiden lisäksi on pari höyryveturia, höyrysäiliöveturi, ”lättähattu” liitevaunuineen, rata-auto ja moottoriresiinoita.

Tämän kesän erikoisnäyttelyn aiheena tulee olemaan ”Valkeakosken rata 50 vuotta”.

Luettelo Veturimuseon liikkuvasta kalustosta:

- Höyryveturi Tv 1 nro 933
- Höyryveturi Vr 2 nro 964
- Dieselveturi Dv 11 nro 1805
- Kiskoauto Dm 7 nro 4216
- Dieselveturi Tve 3 nro 473
- Dieselveturi Move 3 Valmet 2/1948
- Dieselveturi Lokomo 2/1932
- Dieselveturi Breuer Werke 3073/1953



Rautatiemuseoiden yhteislippu

Rautatiemuseo Hyvinkäällä, Kaiparidemuseo Minkiöllä ja Veturimuseo Toijalassa ovat ottaneet käyttöön uuden yhteislipun, joka kelpaa kaikissa edellä mainituissa museoissa.

Suomalainen teollisuus ja yritystoiminta ovat kansakuntamme selkäranka. Tämä J.V. Snellmanin aikanaan esittämä ajatus on yhä totta. Yritystoiminnan tarinaa ei voi kertoa lähemmältä sen juurista, sillä sen nykyisyys omaa kiinteän yhteyden aikaan 150 vuotta sitten, jolloin elinkeinoelämän ja elinkeinojen vapautumiskehitys alkoi.

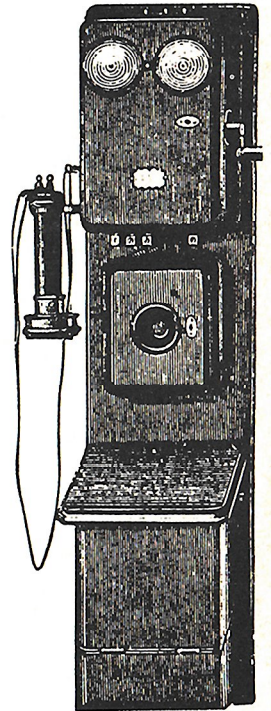
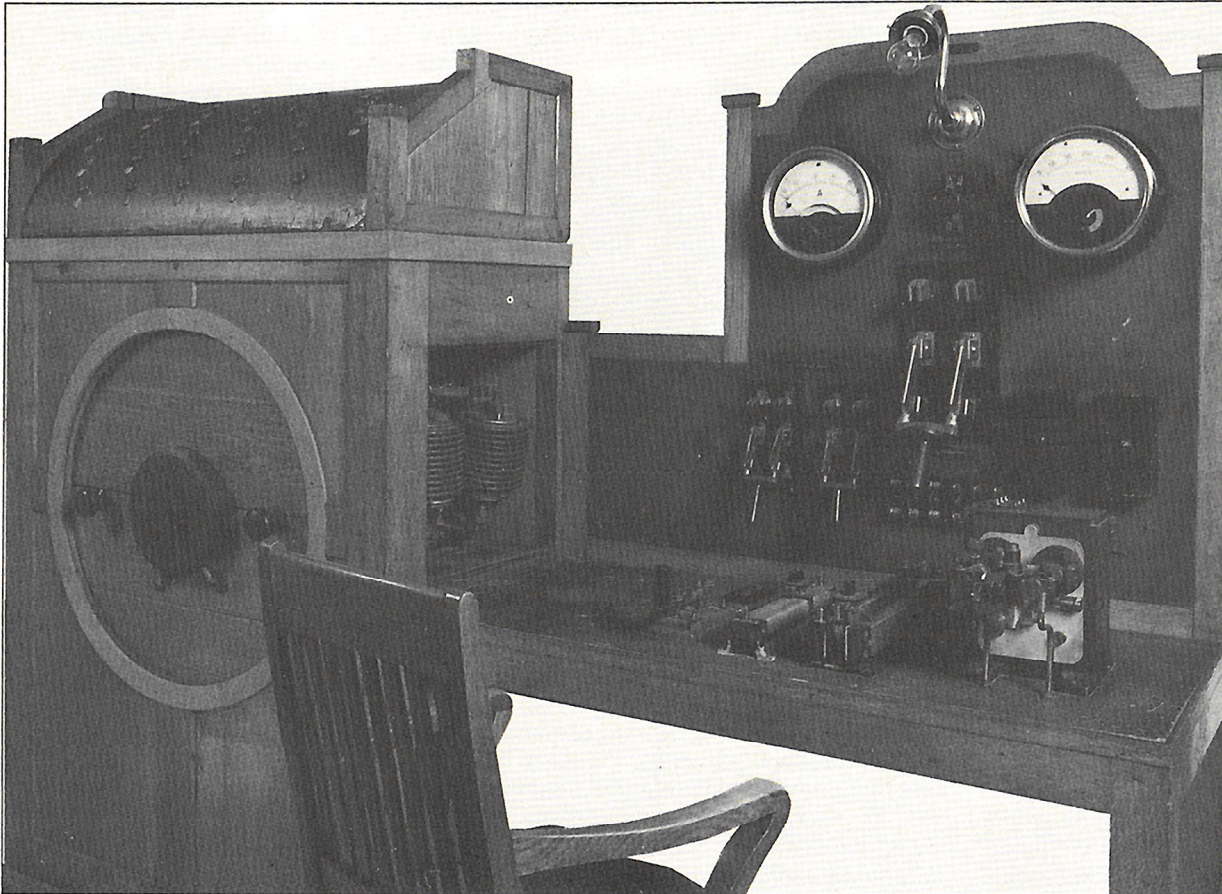
Suomi ja suomalaiset ovat tänään maailman hyväosaisia. Se ei olisi mahdollista, jolleivät aiemmat sukupolvet olisi kehittäneet elinoloja. Sukupolvien katkeamaton työ on osaltaan tehnyt meistä kansakunnan, jonka nykyisiä mahdollisuuksia omiin valintoihinsa on vain harvoilla.

Äskettäin on ilmestynyt Tietosanomaa Oy:n kustantama teos

YRITTÄVÄ SUOMI

Elinkeinoelämän vuosisata

joka kertoo kuvin ja sanoin kansakuntamme taipaleesta, moni-ilmeisestä ja samalla määrätietoisesta työstä. Teos on omistettu suomalaiselle työlle ja sen tekijöille.



TELEFONIN KÄYTTÖOHJEITA ENNEN WANHAAN

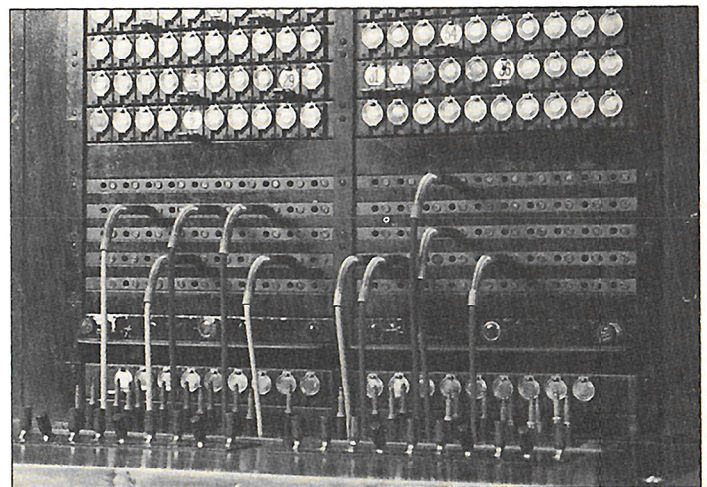
Päästäkseen kaikista telefonissa sattuvista epäkohdista, olisi telefonin käyttäjän otettava huomioon seuraavat 10 kohtaa:

1. Kiivas alkusoitto.
2. Keskustelu heti aloitettava.
3. Kysymykset: missä se on, kuka se on, jätettävä pois.
4. Lyhyt mutta kuuluva loppusoitto.
5. Kysyttävä mitä keskustelu maksaa, jos puhuja on vieraassa paikassa.
6. Estää lapset telefonista.
7. Kone pidettävä hyvässä kunnossa.
8. Järvivettä käytettävä patterissa.
9. Telefonia ymmärtämätön ei saa kajota koneeseen.
10. Aika on kultaa.

Jyväskylän Telefoniyhdistyksen jäsenille sanomalehdissä v. 1894 julkaistu ohje.

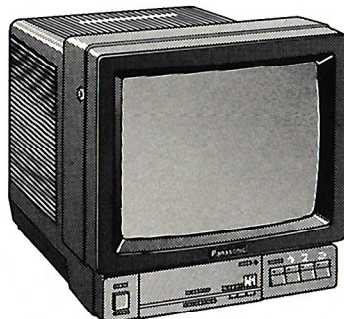
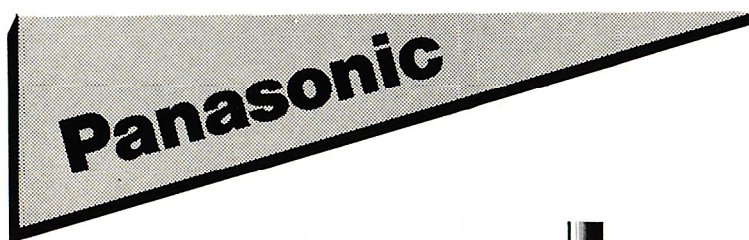
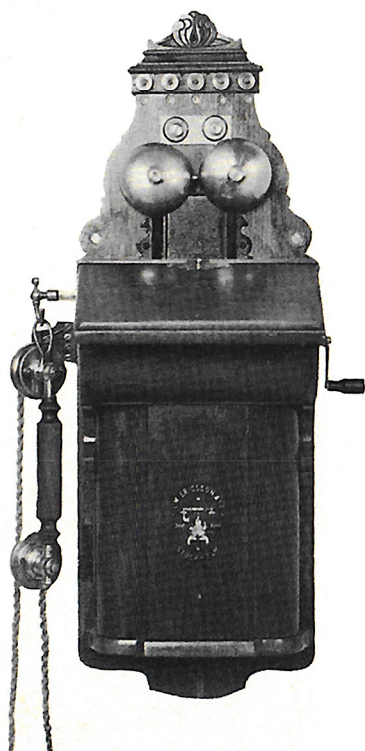
Suomessa lennätintoiminta tavallaan muodosti puhelimen myyntiorganisaation, sillä puhelimen Suomeen tuonut D.J. Wadén ja useat hänen puhelintensa myyntimiehet olivat lennätinlaitoksen palveluksessa. Myös ensimmäiset pitkän matkan puhelinkokeet tehtiin lennätinjohtoilla, ja lennättimen avulla Wadén piti yhteyttä agentteihinsakin.

Lennätin oli levinnyt laajalle jo ennen puhelimen keksimistä. Erityisesti puhelinjohtojen rakentamisessa olivat lennätinjohtojen käytön yhteydessä saadut kokemukset suureksi eduksi.



**PUHELINTEN MÄÄRÄ
SUOMEN KAUPUNGEISSA
31.12.1910**

Kaupunki	Määrä kpl
Helsinki	8 922
Loviisa	291
Porvoo	438
Tammisaari	180
Hanko	365
Turku	1 578
Pori	514
Rauma	240
Uusikaupunki	110
Naantali	57
Maarianhamina	176
Hämeenlinna	358
Tampere	1 305
Lahti	443
Viipuri	1 528
Sortavala	200
Käkisalmi	80
Lappeenranta	170
Hamina	182
Kotka	304
Mikkeli	322
Heinola	72
Savonlinna	186
Kuopio	472
Joensuu	230
Iisalmi	90
Vaasa	785
Kaskinen	24
Kristiinankaupunki	123
Uusikaarlepyy	63
Pietarsaari	211
Kokkola	241
Jyväskylä	240
Oulu	631
Raahe	114
Kemi	164
Tornio	103
Kajaani	110
Kaikki kaupungit	21 622



*Toimivat ja kestävät
valvontavideojärjestelmät.*



Panasonic m/v matriisikamerat

- huoltovapaita
- pienikokoisia
- hyvä värinänkesto
- tarkka ja viiveetön kuva
- toimivat vähäisessä valossa



Panasonic matriisikamerat

- huoltovapaita
- täysautomaattinen värinsäätö
- ulkoisesti tahdistettavissa
- video, tahdistus ja virta yhdessä koaksiaalikaapelissa



Nelikkökamerajärjestelmä WJ-400

- kuvat neljästä kohteesta yhteen monitoriin samanaikaisesti
- kaikki kamerakuvat yksittäin myös täysikokoisina
- video, tahdistus ja virta kameralle yhdessä koaksiaalikaapelissa



Aikaviivekuvanauhurit

- VHS-kuvakasetti
- nauhoitusaika 240 tuntia
- monipuoliset liitännät
- myös värikelpoisia



Av-järjestelmät, PL 40,
02631 Espoo, puh. 90-5211