

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)

Puhutaanpa autoista

Vehoniemen Automuseosäätiön uuden näyttelyn avajaisissa 22. 4. esitelmöi automekaanikkomestari Karl J. Weigl Daimler-Benz AG:stä museoajoneuvoentistämisen historiasta.

Autojen entistäminen merkitsee, että ne saatetaan alkuperäiseen kuntoon tai mahdollisimman lähelle sitä kuntoa, missä ne ovat lähteneet tehtaalta.

Kokemuksia entistämisestä saatiin Daimler-yhtiössä jo vuonna 1903, kun suuri osa Cannstattissa säilytettävistä ajoneuvoista tuhoutui tulipalossa. Autot täytyi rakentaa uudestaan piirustusten ja suunnitelmien mukaan. Joukossa oli myös Daimlerin rakentama maailman ensimmäinen moottoripyörä.

Weigl toi myös esille entistämiseen liittyviä ongelmia, kuten esim. voidaan-ko moottoriin vaihtaa nykyaikaisista materiaaleista olevia osia, jos moottorissa käytetyt osat aikoinaan tehtiin nopeasti loppuun kuluvista materiaaleista. Jos taas esim. verhoilu on kulunut, riittääkö päällisen vaihtaminen vai pitääkö saattaa myös alusrakenne ja muut osat uuteen uskoon. Näin hän päätyy esittämään kysymyksen: »Saako historiallisella ajoneuvolla ylipäätään ajaa, vai säilyisikö se kauemmin jälkimaailmal-

le, jos se seisoi museossa?» Kumpi auto on arvokkaampi, entistetty vai entistämätön? Usein alkuperäiskunnossa säilynyt ajoneuvo arvostetaan arvokkaammaksi kuin hyvin entistetty. Parhaan vastauksen ajoneuvon arvosta saa luonnollisesti, kun ajoneuvo myydään.

Edellä esitetyistä ajatuksista on mobilistien kesken erilaisia mielipiteitä. Weigl uskoo, että jokaisen vanhan ajoneuvon omistajan on löydettävä itseään ja ajoneuvoaan tyydyttävä ratkaisu. Keskivertomobilistille tulee todennäköisesti kysymykseen taloudellisesti mahdollinen ratkaisu. Mainittakoon muuten, että Weiglin viisivuotias poika ajaa leikkikentälle sähköistetyllä polkuautolla, joka on historiallisen Ferrari-kilpa-auton jäljitelmä.

Suomessa on Vehoniemen Automuseosäätiö jo usean vuoden ajan tehnyt merkittävää työtä vanhojen ajoneuvojen konservoinnin sekä näyttely-, tallennus- ja tutkimustoiminnan saralla. Ainoana museona maassamme säätiö entistää ja konservoi omiin kokoelmiinsa kuuluvia ajoneuvoja. Ohjelmaan kuuluu myös kuorma-autojen entistäminen. Juuri loppuun saatettu Mercedes-Benz L 3000 S:n (kuva) entistäminen on hyvä esimerkki siitä, miten perusteellisesti asiaan on perehdytty. Tämä mersu, myös Mehu-Mersuksi kutsuttu, on van-

hin ajokuntoinen, alkuperäisasussa oleva Mercedes-Benz kuorma-auto Suomessa. Se tuli alustana maahamme vuonna 1942 ja sen ensimmäinen omistaja oli Makeis ja Mehu Oy Viipurista.

Hyvällä pelionnella voi voittaa auton. Tämän sai kokea toimittaja Jukka Sihvonen, joka osallistui USA:ssa GM:n Pontiac-osaston Riverside Art Galleryssa auto- ja moottoritoimittajille järjestämään peli-iltaan. Toimittajille annettiin pelimerkkejä, joilla he voivat mielin määrin pelata rulettia ja muita kasinopelejä. Se, jolla illan päättyessä oli eniten pelimerkkejä, oli voittanut matkan Bahama-saarille. Jukka Sihvonen voitti kilpailun ylivoimaisesti, mutta hän vaihtoi toiseksi tulleen kanssa palkintoja ja »tyytyi» toiseen palkintoon, eli Pontiac Fiero GTP Concept Cariin.

Palkintonsa Sihvonen luovutti Vehoniemen automuseolle, koska ehtona oli, että palkinto tuli lahjoittaa edelleen johonkin automuseoon. Pontiac Fiero on vuosimallia 1985 ja sitä on valmistettu vain tämä kappale. Fierosta tehtiin keskimoottorinen, häkkirunkoinen, lujitemuovikorinen auto. Suhteellisen pienitehoinen, 92 hv, moottori sijoitettiin poikittain ohjaamon taakse vetävän taka-akselin etupuolelle. Tällaista autoa ei oltu aikaisemmin valmistettu USA:ssa, joten Fieroa voidaan pitää eräänä autohistorian virstanpylväänä.

Ähtärin automuseo siirtyi viime vuoden puolella Lauri Heinäsen omistuksesta Seppo Vataselle. Taloa ylläpitää nyt Ähtärin Autokartano Oy. Näytteillä on kolmisenkymmentä autoa ja parikymmentä moottoripyörää ja traktoria. Museossa on myös radio-osasto mm. radioamatöörien iloksi sekä vanha kunnan sekatarvakauppa. Tämän kesän näyttely rakentuu teeman »Kallis, kadehdittu Cadillac!» ympärille. Näitä kalliita, kadehdittuja Cadillacia on museossa vuosimalleja 1947, 1956 ja 1959.

Maahamme tuotiin viime vuonna noin 1700 vanhaa autoa, joista suurin osa oli 25 vuotta sitten käyttöön otettuja tai sitäkin iäkkäämpiä jenkki-autoja. Monet autot olivat hyvin huono-kuntoisia ja niiden entistämiseen on kulunut uusilta omistajiltaan satoja työtunteja. Viime vuoden parhaiten entistetty auto on haminalaisten Annukka ja Kimmo Kalelan kymmenen vuoden aikana entistämä Chevrolet 4 D Master mallia 1933.

Kalelan perhe asui työkomennuksella 1970-luvun lopulla Brasiliassa, mistä he toivat auton mukanaan. Brasiliassa on vielä liikenteessä runsaasti vuosisadan alkupuolella valmistuneita autoja, ja niitä saa pilkkahintaan.

Vanhat maatalouskoneet odottavat tiloja

Alavuden kaupunki ei ole halunnut lähteä takaamaan 8 miljoonan markan maatalouskonemuseohanketta, koska se kaupungin mielestä on liian suurellinen



Mercedes-Benz L 3000 S vm 1942, ennen entisöintiä. Vehoniemen Automuseon kokoelmat.

ja siksi kannattamaton. Tällä hetkellä kaupunki tutkii halvempia vaihtoehtoja museon perustamiseksi.

Kahdeksantoista kuorma-autollista koneellisen maatalouden ajan esi-neistöä, jonka on kerännyt kosken-pääläinen maanviljelijä Esko Porkkala, odottaa siis edelleen uusia tiloja.

Alkuperäisen suunnitelman mukaan Lakeuden Portti -säätiön piti avata Alavudella kaupallinen auto-, maata-lous- ja kotiseutumuseo. Hankkeen vetäjänä oli Espoossa automuseota pitänyt Aila Saari.

Viestimuseo sai korsun

Lyyssä sijaitsevan Viestivarikon yhteydessä toimiva viestimuseo on saanut kellaritiloihinsa viestikorsun. Viestimuseon esineistö on pääosin sotilasviestikalustoa: radiokalustoa, puhelinkalustoa, virtalähteitä, akkuja ja paristoja. Viestimuseo antaa havainnollisen kuvan viestiaselajin ja sen välineistön kehityksestä viime vuosikymmeninä. Viestijoukkojen päämuseo on Riihimäellä Viestirykmentissä, joten vuonna 1977 perustettu Viestivarikon museo on toinen laatuaan Suomessa.

Panssarimuseo uudistuu

Kolme entistä Bundeswehrin 1950- ja 1960-luvun panssarivaunua on vaihtokaupan tuloksena liitetty Parolan panssarimuseon kokoelmiin. Samanlaista vaihtokauppaa käydään myös mm. englantilaisten kanssa. Uudelle näyttelykadulle museo on uudistanut ulkoalueet ja hallinäyttelyt. Näyttelyn



Mercedes-Benz L 3000 S vm 1942, entisöinti suoritettu. Auton vierellä kummina toimineen Veho Oy:n toimitusjohtaja Johannes Cederberg.

kotimainen uutuus on viime sotien merkittävin suomalainen panssarivaunu T-26, joka noin kahden vuoden työn tuloksena on entistetty alkuperäisin osin. Vastaavaa kunnostustyötä ei maassamme aikaisemmin ole tehty.

Puukkokirjasta tiedonjulkistamis-palkinto

Opetusministeriö myöntää vuosittain valtion tiedonjulkistamis-palkinnon edellisen vuoden aikana suoritetusta an-

siokkaasta tiedonjulkistamistyöstä. Eräs palkinnon saajista on insinööri Timo Hyytinen, jonka kirjassa Suuri puukko-kirja tiedonjulkistamisen neuvottelukunnan mukaan »kansatieteelliset ja historialliset ainekset kivikauden leikkaavista työkaluista nykyajan muotoilua edustaviin puukkoihin muodostavat selkeän ja kiinnostavan kokonaisuuden. Kuvitus tekee oikeutta suomalaisten puukontekijöiden loistavalle käsityötal-dolle ja taiteellisille näkemyksille. Näin kirja laajenee esineistön määrittelyop-paasta historialliseksi, näköaloja avaavaksi hakuteokseksi».

Kyläyhteisön seppä

Jatkoa sivulta 13.

muotoon, halkaistiin se keskeltä tulevan varren suuntaisesti. Halkioon sovitettin kirveen teräksinen teräosa, joka oli irtokappale. Eräät sepät tekivät myös teräkseen sekä kirveen halaistuun osaan pienet pykälät, jotka varmistivat sen, että teräosa pysyi pajahitsin jälkeen varmasti paikoillaan. Pajahitsauksen jäl-keen tehtiin n.k. *loppusilaus*. Silmä teh-tiin hyvän malliseksi. Kirvestä taottiin vielä hiukan sieltä ja täältä, sillä siitä täytyi tulla mallikas. Jokaisella sepällä oli oma mallinsa, niin että kirveen käyt-täjä saattoi sanoa: »Toihaa kirves on Eli-aan-Jutin tekemä». Sitten kirves kar-kaistiin ja usein upotettiin »nöyrään ter-vaan», siis täpätillä ohennettuun *kanto-tervaan*.

Kun Eskolan isäntä oli kirvestään te-räämässä Hirvihaaran seppämestarin luona, eikä hänellä kylmästä talvi-il-masta huolimatta sattunut olemaan viinaryyppyjä mukana, teki seppä *ku-jeen* kuten on ollut tapana tehdä. Hän jätti pajahitsin vähän kylmäksi, *ku ei kerta ryyppyä kuulunut*. Kun Eskolan isäntä meni *mettään* ja löi ensikerran jäistä kuusen *mutterioksa* niin terä helähti irti. *Viinaryyppi-asian* muista-en Eskola oikaisi metsästä suoraa päätä mökille, missä viinaa oli ja sieltä pajal-le. Molemmat miehet olivat suuria hu-moristeja ja toisensa hyvin tuntien virk-koi Eskola sepälle: »*Toi terä ei pysynyt-kää kiini*». Johon seppä: »*No missäs sinä olet sen irki saannu*». »*No ku me-nin tost oikeestaa kotiin ton pellon poik-ki nii hyppäsin ton raja-airan yli ja siin se terä putosi*». Tähän seppä: »*No piru-kos' sit' tarttee vanhan miähen nii kor-keesti loikkia*». Nauraan miehet ottivat *kiinipito-ryyppyt*, seppä teki maksutta uuden *hitsin* ja nyt on tietämäni mukaan tuo lähes satavuotias kirveenterä yhä vieläkin kiinni.

Sepän asema kyläyhteisössä 1800-luvulla

Seppä oli kylän keskeisin ja varsin korkealle arvostettu käsityöläinen. Hän yleensä oli myös käsityöläisistä äveri-äin, rikkain. Arvostus johtui ensisijai-sesti sepän käsityötaidosta. Heikkotai-toisesta n.k. kylmänraudan sepästä ei kylien kesken käyty sopimuskauden päättyessä mitään kilpaa, kun taas hy-västä sepästä kilpailtiin ja hänelle tarjot-tiin yhä korkeampia *parseleita* ja mui-takin etuja, jos seppä vain vaihtaisi ky-lää tai siirtyisi jopa naapuripitäjään. Sepän aseman kyläyhteisössä paljastaa myös se, että kyläseppä kutsuttiin aina häihin ja hautajaisiin. Silloin kun vielä tarjoiltiin kutsuissa *arvon mukaan*, tar-jottiin sepälle heti pitäjän *vallasväen* jälkeen ennen muita käsityöläisiä. Kun rovasti sanottiin tarjottaessa »herra rovasti tekee hyvin» oli seppä viimeinen kenelle vielä sanottiin: »Herra seppä-mestari tekee hyvin». Muille sanottiin sitten »Oikaa hyvä» tai vain »Otas ny».