

Martti Piltz

Tieliikenne museossa

Kaikissa Pohjoismaissa on avautunut tai avautumassa yleisölle tiemuseot. Suomessa on valittu uusi ja ainutlaatuinen toimintamalli. Tiemuseo on yhdistetty automuseoon ja on syntynyt tieliikennemuseo. Museonjohtaja Martti Piltz kirjoittaa tieliikennemuseon toiminta-ajatuksista ja tulevaisuuden haamuksista.

Tieliikennemuseo — mikä se on

Tie- ja vesirakennushallituksessa pohdittiin 1930-luvulla vanhojen tienpitoon liittyvien esineiden kohtaloa ja tieperinteen säilyttämistä. Asia eteni muinaistieteellisen toimikunnan myötävaikutuksesta määräykseksi esineistön keruusta ja luettelomisesta. Sotavuodet katkaisivat kehityksen ja asia tuli uudelleen esille 1973. Varsinainen tiemuseon perustamispäätös tehtiin 1980.

Suomessa virisi kansainvälisesti katsottuna hyvin myöhään harrastus taltioida vanhoja autoja 1950-luvulla. Harrastajat, mobilistit, perustivat 1970—80 -luvun taitteessa useita vanhojen autojen näyttelyitä, joita kutsuttiin museoiksi. Näistä ainoastaan yksi, Olavi Sallisen perheensä kanssa ylläpitämä Vehoniemen Automuseosäätiö, pyrki kunnianhimoisesti täyttämään yleiset museolle asetettavat tavoitteet. Suuret kävijämäärät ja siksi oma tulonmuodostuskyky oli Vehoniemen Automuseolle tyypillisiä, muutenhan toimintaa ei olisi voitu jatkaa.

Liikenneministeriö asetti vuonna 1988 työryhmän selvittämään ministeriön hallinnonalan museohankkeita. Työryhmä ehdotti, että Vehoniemen Automuseosäätiö ja Tiemuseo yhdistäisivät voimansa tieliikennemuseoksi. Sopimuksen tekivät Vehoniemen Automuseosäätiön kanssa Tielaitos, Autokisterikeskus, Liikenneministeriö, Puolustuministeriö ja Kangasalan kunta.

Monta kokkia — sekava soppa

Säätiön taustaryhmä tuntuu hajanaiselta, löytyykö toiminnalle yhteinen nimittäjä? Tieliikenne on kokonai-

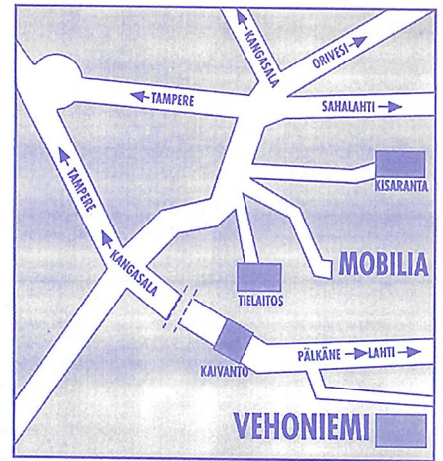
suus; auto kiittää pitkin tietä, jonka varrella on paljon palveluja. Jotta tieliikenne toimii, tarvitaan mittavat palvelut; vakuutuksia, suunnittelua, rakentamista, polttoainetta, koulutusta, liikenneturvallisuustyötä, järjestötoimintaa, korjaus- ja huoltopalveluja, viranomaistyötä... Tieliikennemuseon tehtävä on kerätä, tutkia ja säilyttää sekä esitellä tieliikenteen historiaa ja tulevaisuutta kokonaisuutena.

Kaikille taustaryhmille on selvää, että jaetuin voimin ei pystytä muodostamaan yleisöä kiinnostavaa kokonaisuutta. Tieliikennemuseon tavoitteet voivatkin täytyä vain, jos se pääsee kävijämäärätavoitteisiinsa, jotka ylittävät 50 000 kävijää vuodessa. Toisaalta voidaan ajatella, että voimavarojen yhdistämisessä päästään rationaalisointihyötyihin.

Voiko museo olla liikeyritys

Vastaus on selvä ja yksinkertainen: ei. Vehoniemen Automuseosäätiön museonjohtajaksi palkattiin kauppat. maisteri Martti Piltz. Tieliikennemuseon museaalinen ja tutkimuksellinen asiantuntemus saadaan Tiemuseosta. Tieliikennemuseolla on selkeä tulosjohtamismalli, jossa on keskeisimmät tavoitteet yhdistetty matriisiksi. MOBILIA on mahdollista nostaa Suomen eniten ansaitsevaksi museoksi, samaan sarjaan Turun taidemuseoiden kanssa.

Suunnitteluvaiheessa kulupuoleen on suhtauduttu melko optimistisesti.



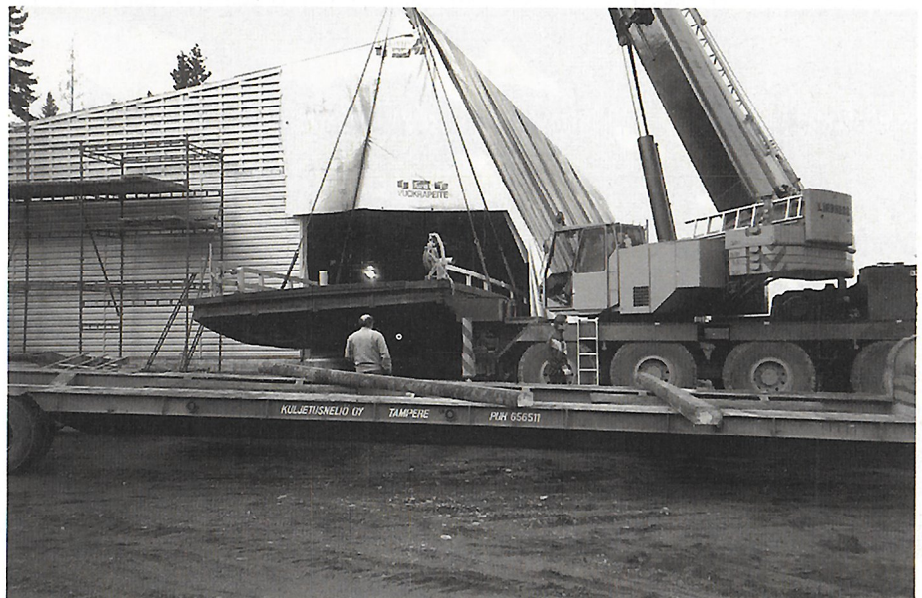
MOBILIA
TIELIIKENNEMUSEO

Kustaa Kolmannentie 75 Puh. (931) 770 999
Vehoniemenharjuntie 92 Puh. (931) 767 794
36270 KANGASALA

Näyttelytila, noin 1500 neliötä, ja 71 auton säilyttäminen varastossa maksaa täsmälleen saman kuin autokauppiaillekin, museo vain ei voi käydä kauppaa autoilla, vaan tulot on nypittävä kävijämaksuista. Kuitenkin tavoitteena, jonka on toteuduttava, jotta toimintaa voidaan jatkaa, on toimintakulujen kattaminen omalla rahoituksella. Taustayhteisöt tukevat kiinteistökulujen osuutta.

Kammella käyntiin — tieliikenne Suomen itsenäisyyttä luomassa

MOBILIA tieliikennemuseon ensimmäiseksi näyttelyteemaksi valittiin



Kammella käyntiin -näyttelyn suurin näyttelyesine Peiponsalmen lossi tuotiin rakennukseen jo rakennusvaiheessa.



Silent Northern vm 1902—1904 lainassa Tampereen museosta. Vanhin Suomessa säilynyt auto.

Suomen itsenäisyyden juhlavuoden kunniaksi tieliikenne 1920—30-luvulla. Näyttelyn nimeksi annettiin »Kammella käyntiin». Itsenäisyyden ensimmäiset vuosikymmenet olivat varsin kreatiivista aikaa tieliikenteen näkökulmasta. Sekä julkinen valta että tieliikenteen yksityinen sektori vuorovaikutuksessa kehittivät toimintamallin, joka voidaan havaita nykyisestäkin tieliikenteestä. Tiet siirtyivät yksityisiltä valtiolle ja autot syrjäyttivät hevosen, osittain rautatienkin. Lainsäädäntö alkoi yhä laajemmin hoitaa tieliikennettä ja sen osapuolia.

»Kammella käyntiin» on kiinnostava kokeilu, koska sillä ei ole suoranaisia esikuvia. Näyttelyidea, esitellä poikkileikkaus tieliikenteen kokonaisuudesta, on poikkeuksellinen. Tietävästi Euroopassa ei ole vastaavaa. Onko idea ainutlaatuisuudessaan elinkelpoinen, on museon talouden kannalta tärkeä kysymys.

Näyttelysuunnittelijana on toiminut Jussi Jäppinen ja hänen tukenaan toimi näyttelytyöryhmä. Esineistössä on monia mielenkiintoisia yksilöitä, esimerkiksi Agathon Meurmanin »Valtiopäivärattaat», Peiponsalmen lossi, maailman vanhin taksi, Suomen vanhin auto, Postin ensimmäinen auto, tiekarhu vuodelta 1932, Tielaitoksen sukeltajan varusteet, sotilasajoneuvoja ym. Olennaisempaa on, että niistä on voitu seinäkkeiden ja pienesineistövitriinien avulla muodostaa kokonaisuus. Tämä on tietysti luonnollista »oikeissa» museoissa, mutta museoautonäyttelyissä sekä Suomessa että Euroopassa se on täysin poikkeuksellista.

Tieliikennemuseon vuosikirja MO-

BILIA, joka aikaisemmin oli nimeltään Vehoniemeläinen, esittelee asiantuntija-artikkeleihin näyttelyn aihepiiriin ja esineistön. Julkaisun päätoimittaja on Kimmo Levä.

Tästä eteenpäin

Liikennemuseoiden työryhmä esitti Tiemuseon ja Vehoniemen Automuseosäätiön toiminnan yhdistämistä. Toistaiseksi on siis yhdistetty näyttelytoiminta tai ainakin osa siitä. Näyttelyn rakentamisessa on kahden erilaisen organisaatiokulttuurin yhteensovittamista harjoitettu. Tilanne ei ole ollut vielä kypsä laajemmin toimintojen yhdistämiselle. Pidemmällä tähtäyksellä tavoite on edelleenkin voimassa. Fyysisesti yhteistyön mahdollisuudet paranevat, kun Tiemuseo ensi vuoden vaihteessa muuttaa Tampereelle.

Luonnollisesti esimerkiksi varasto-toiminnoissa voi olla suuriakin rationalisointimahdollisuuksia, koska molempien osapuolien museoesineistä osa on suurikokoisia ajoneuvoja ja työkoineita sekä toisaalta teknistä pienesineistöä. Myös konservoinnissa saatavaa löytyä synergiaa. Kun uudelle MOBILIALLE ollaan luomassa kokoelmapolitiikkaa, voi kuvitella, että siinäkin voidaan karsia eräitä päällekkäisyyksiä. Erityisesti kotimaista kuorma-autokalustoa Tielaitos on käyttänyt paljon ja Vehoniemen Automuseo puolestaan on pyrkinyt sitä säilyttämään.

MOBILIA tieliikennemuseo on käynnistänyt laajat yhteistyökeskustelut eräiden nykyisten museoiden kanssa sekä sellaisten yhteisöjen kanssa,

joiden keskeiseen toimintaan historian tallentaminen ei kuulu, mutta jotka ovat tieliikenteelle tärkeitä. Tekniikan Museon kanssa »toimialarationointi» on ollut selvä ja yhteistyö esineiden vaihdossa sujuu. MOBILIALLA on Suomen ainut sotilasajoneuvohistoriallinen museo ja näyttely, siksi yhteistyö Sotamuseon ja Puolustusvoimien, erityisesti Kuljetusvälinevarikon kanssa on jo pitkäaikaista. Posti on Suomen suurin kuljetusyritys, joten Postimuseo on keskeisimpiä yhteistyökumppaneita. Vaikka kokoelmapolitiikan luonti on vielä kesken, on aivan selvää, että niin edustavaa tai laajaa autokokoelmaa ei pystytä hankkimaan, ettei harrastajien, mobilistien, autoja lainaamalla voisi parantaa.

Museon taloudellisen ja henkisen hyvinvoinnin varmistamiseksi sitä ylläpitävä säätiö, Vehoniemen Automuseosäätiö, muodostetaan uudestaan. Taustayhteisöiksi on kutsuttu tieliikenteen keskeiset keskusjärjestöt. Tavoitteena on luoda verkosto, joka toisaalta varmistaa museon taloudelliset toimintaedellytykset, mutta ennenkaikkea tarjoaa laajan viestintäkanaviston sekä henkisen virikekentän, joka pitää MOBILIAN vireänä ja aktiivisena. □

Arvokas keräilysarja

AUTOHISTORIAN VUOSILAUTANEN

Vehoniemen Automuseosäätiö on valmistuttanut vuodesta 1987 alkaen suomalaisilla taitelijoilla autohistorian vuosilautaisia koostuvaa taidelautasarjaa.

Vuoden 1992 autohistorian vuosilautasen aiheena on Renault 6 CV henkilöauto vm 1923. Taidelautasen suunnittelusta ja toteutuksesta on vastannut taitelija Kalevi Volanen.

Vuosilautasia on valmistettu rajallinen määrä, joista 750 kappaletta on numeroitu. Numeroidut lautaset toimitetaan tilausjärjestyksessä siten, että numeroidun lautasen hankkineelle varataan etuosto-oikeus samaan numeroon seuraavana vuonna.

Aikaisempien taidelautasten aiheina ovat olleet maailman ensimmäinen auto Benz Patentwagen vm 1886, Suomen vanhin auto Georges Richard vm 1895, De Dion Bouton vm 1904, Steaver LT Torpedo vm 1910 sekä Kenraali Mannerheimin käytössä ollut Rolls-Royce Silver Ghost vm 1915.

Vuosilautanen (halkaisijaltaan 26 cm) on pakattu tyylikkääseen ja suojaavaan lahjapakkaukseen, joka sisältää lautaset ripustamista varten. Lautasen myynnistä saadut tulot tullaan käyttämään suomalaisen ajoneuvohistorian tallentamiseen ja ajoneuvojen konservointiin.

Tilattessa takana olevalla tilauslomakkeella hintaan ei lisätä postia- ja pakkauskuja. Lautaset toimitetaan postinmaksolla, palautusoikeus 8 päivää. Tilauksen voi myös suorittaa puhelimitse (931) 770999. Lautasia on myytävänä Tieliikennemuseo Mobilialla Kangasalla.

