

Kõrgem Kunstikool Pallas

Mööblioskond

Laste pedaalidega mänguauto konserveerimine

Lõputöö

Nancy Klaos

Juhendaja: Kristjan Bachman MA

Tartu 2021

# SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	3
1. LASTE PEDAALIDEGA MÄNGUAUTO .....	5
1.1 Auto ajalugu .....	5
1.2 Auto konstruktsioon .....	8
2. LASTE PEDAALAUTODE ARENG .....	12
2.1 Laste pedaalautod Nõukogude Liidus .....	12
2.2 Laste pedaalautod Ameerika Ühendriikides .....	15
3. MUUSEUMITE KOGUD .....	19
3.1 Eesti Mootorisporti muuseumi kogu .....	19
3.2 Tartu Mänguasjamuuseumi kogu .....	21
4. LASTE PEDAALAUTO KONSERVEERIMINE .....	24
4.1 Seisundi kirjeldus .....	24
4.2 Konstruktsiooni stabiliseerimine .....	25
4.3 Puhastamine .....	26
4.4 Viimistlus .....	28
KOKKUVÕTE .....	29
SUMMARY .....	31
KASUTATUD KIRJANDUS .....	32
LISA 1. Intervjuud .....	34
1.1 Intervjuu MOMU asutajaga - Arno Sillat .....	34
1.2 Intervjuu Synne Raavik .....	36
1.3 Intervjuu kollektsionääriga- Andres Aava .....	38
1.4 Intervjuu kollektsionääriga- Silver Siidiratsep .....	38
LISA 2. Fotod .....	39
2.1 Laste pedaalautod Nõukogude Liidus .....	39
2.2 Eesti Mootorisporti muuseumi kogu .....	42
LISA 3. Konserveerimise protokoll .....	44

## SISSEJUHATUS

“Mänguasi ehk lelu ehk mängukann on ese, mida kasutatakse mängimiseks.” (Mänguasi 2020)

Mänguasjadega mängivad nii lapsed, lemmikloomad kui ka täiskasvanud ja mänguasjaks võib olla mistahes objekt. Kõige levinumateks leludeks loetakse nukusid, loomi ja sõdureid. Hilisematel aegadel ka lennukeid ja autosid.

“Juba antiikaja lastemängud ja mänguasjad sarnanevad tänapäevastega. Muuhulgas võib seda järeldada Pompeist leitud kunstiteoste põhjal, millel neid kujutatud oli. Lastel oli mitut liiki kõvu ja pehmeid palle, mille täiteks olid näiteks hobusejõhvid, suled, vill ja karvad, neil oli ka nukke, savinõukesi, täringuid ja lauamänge. Imikud mängisid kõristitega, suuremad lapsed nii elusate kui puust loomadega.” (samas)

Lõputöö eesmärgiks on konserveerida Tartu Mänguasjamuuseumi varasalve kuuluv laste pedaalidega auto, millest tulevikus saab muuseumi uue püsiekspositsiooni üks osa. Lisaks tuleb tausta mõistmiseks uurida mänguautode ajalugu, materjale ning tehnoloogilist arengut.

Kuna mind huvitasid algusest peale just lastega seonduvad esemed, tuli mööbliosakonna juhatajal mõtte uurida Tartu Mänguasjamuuseumilt, et ehk on neil mõnda eset, mis ootaks konserveerimist/restaureerimist. Valikus oli väike nukumaja ja laste pedaalidega mänguauto. Valiku lõputöö kasuks määras pedaalauto valmistamisviis ja mitmekülgsus, mis andis võimaluse avada väga põnev ja vähe kajastatud teema.

Lõputöö jaguneb kaheks osaks - kirjalik osa ja praktiline osa. Lõputöö kirjalik osa koosneb neljast suuremast peatükist, mis on omakorda jaotatud teemapõhisteks alapeatükkideks.

Esimeses peatükis annan ülevaate Tartu Mänguasjamuuseumi kogusse kuuluva vineerist pedaalidega laste mänguauto ajaloost - selle päritolust, valmistajast ja perekonna taustast.

Teises peatükis toon välja laste pedaalautode ajaloolise arengu Nõukogude Liidus ja Ameerika Ühendriikides. Peatükk toetab uurimistöö taustauuringute läbi viimist ning aitab mõista ajastulist arengut ning seda laadi mänguasjade kujunemist.

Kolmandas peatükis uurin lähemalt ning kaardistasin Eesti muuseumite kogudesse kuuluvaid laste mängu- ja pedaalautosid. Eesmärk on leida vastused, kui palju on selliseid mänguasju säilinud ja kui unikaalne on käesolev konserveerimisobjekt.

Neljandas peatükis kirjeldan Tartu Mänguasjamuuseumi kogusse kuuluva laste pedaalidega mänguauto konserveerimist, kirjutan lahti tehtud tööde etapid, konserveerimisega kaasnenud otsustuskohad ning lõpptulemi, mis üksikasjalikult dokumenteeriti.

Lõputöö praktilises osas kajastan Tartu Mänguasjamuuseumi kogusse kuuluva vineerist pedaalidega laste mänguauto konserveerimist. Konserveerimisel pakub väljakutset mänguauto rooli- ja pedaalimehaanika tuvastamine. Konserveerimise eesmärk on eeskätt eseme seisundi stabiliseerimine ning eksponeerimiskõlblikkuse taastamine.

Lõputööd täiendavad lisad on konserveerimistöde protokoll, muuseumi kogude ülevaade, intervjuud inimestega, kes mängisid sarnaste mänguautodega ning samuti intervjuud pedaalautode kolleksionääridega.

Uurimustöö teostamiseks sain kasutada peamiselt ülevaateid Ameerika Ühendriikide ja Nõukogude Liidu mänguautode arengust, mis toetas tausta ja stiilide mõistmist. Eestikeelse materjali leidmine oli keeruline, kuid taustauuringu läbiviimist toetas omaniku perekonna teadmised, mida museaalide puhul tihti ei saa kasutada, kuna ajas on teadmised katkenud. Praktilise töö teostamist toetas peamiselt Eesti konserveerimise korufee Kurmo Konsa erialapõhine kirjandus.

Lõpptulemusena saab minu lõputööst ülevaate valitud Eesti muuseumite ja kolleksionääride kogudes olevatest laste mängu- ja pedaalautodest, nende ajaloost meie lähinaabrite ja ka kaugemate eeskujude põhjal, samuti saab praktilise osana konserveeritud Tartu Mänguasjamuuseumi laste pedaalidega mänguauto.

Uurimustöö toetab seniseid mänguasjadega seotud ülevaateid, kuid kindlasti annab põhjalikuma ülevaate ühe valdkonna esemetest ja toetab meie rahvusliku kultuuripärandi hoidmist.

# 1. LASTE PEDAALIDEGA MÄNGUAUTO

Selles peatükis käsitlen pere poolt mänguautole kaasa pandud ajalugu nii auto päritolu, valmistamise lugu kui ka uurimise käigus perekonnalt saadud lisainformatsiooni, mida illustreerivad perekonna ajaloolised pildid.

## 1.1 Auto ajalugu

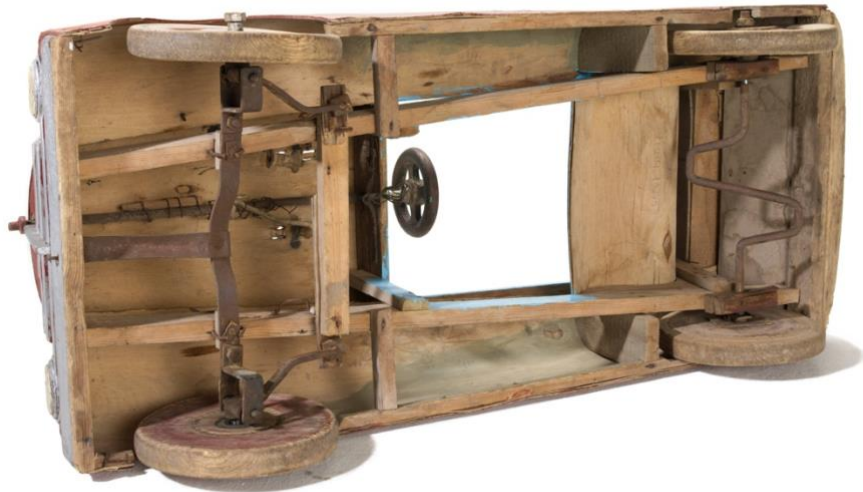
Tartu Mänguasjamuuseumi kogusse jõudnud unikaalne laste pedaalidega mänguauto<sup>1</sup>(TMMM 13275) on valmistatud 1953. aastal Põlva kiriku kellamehe, Hans Metsa poolt, tema vanimale pojale Vambolale (edasipidi nimetatud omanik). Auto annetati Tartu Mänguasjamuuseumi kogusse 2017 aastal, Risto Metsa poolt, kes oli auto omaniku vennapoeg (TMMM Vva 45/17).

Kasutatud materjalideks on käsitsi painutatud vineer, mis on ühendatud naelte ja kruvidega; must metall, millest on tehtud rooli- ja pedaalimehhanism (Foto 1) ning värv, millega on välimine pind dekoreeritud (Foto 2). Kõrgus on autol 47 cm, pikkus 119 cm ja laius 54 cm.

Uurimisobjekti teeb märkimisväärseks asjaolu, et kasutatud on töövõtteid, mis vajavad head käsitööoskust ning materjalide ning tehniliste lahenduste tundmist.

---

<sup>1</sup> Üldiselt mänguauto, milles laps saab istuda ja sõita jalgadega kahele pedaalile vajutades (Your Dictionary 2021).



**Foto 1. Rooli- ja pedaalimehhanism (Kannel 2021)**



**Foto 2. Pedaalidega mänguauto (Kannel 2021)**

Auto valmistamist ning tehnilist lahendust ilmestab muuseumile antud alljärgnev annetuse kaaskiri:

*Auto valmistas Põlva kiriku kellamees, Hans Mets, keda omad hüüdsid Papaks, oma vanimale pojale Vambolale. Vambola kirjutab, et täpselt ei mäleta kui vana ta oli ja mis tähtpäevaks auto kingiti, aga ilmselt see oli aasta 1953, kui ühel hommikul ärgates seisis keset tuba auto kere, rattad sel hetkel puudusid. Need treis hiljem kiriku köster, kes käis Põlvasse tööle kusagilt kaugemalt. Vambola mäletab, et köstril oli mootoriga jalgratas, mida sel ajal teistel ei olnud. Köster treis rattad, isa värvis nii auto kui ka rattad üle ja saigi esimesele proovisõidule minna. Esimene sõit aga hästi välja ei tulnud, sest auto hakkas laperdama. See oli ilmselt tingitud roolimehanismist, mille hiljem Papa ümber tegi. Siis sai sellega palju sõidetud. Tol ajal oli see auto Põlvas esimene ja ainulaadne, rohkem selliseid ei olnud, alles siis, kui Vambola kooli läks, ilmusid müüki analoogsed plekist autod. Autoga on mänginud ja sõitnud kolm põlvkonda lapsi (Foto 3): Vambola, tema õde Mirjam, vend Illimar, Vambola lapsed Mari-Liis ja Aive. Lisaks Vambola lapselapsed Tobias, Mirta Flo ja Alberto. Samuti on autoga mänginud Vambola venna Illimari lapsed Risto ja Kaupo ning nende lapsed. (TMMM Vva 45/17)*



**Foto 3. Vasakult Hansu ema Johanna Mets, süles Mirjam Mets, Vilma Mets (Hansu abikaasa), naabrimemm, süles Illimar Mets, naabritüdruk ja tagapool tema ema Salme, naabrimees, Vambola Mets (esiplaanil koos palliga), väike naabripoiss Elmo (väiksema auto kastis) ja naabritüdruk. Ca 1953. a Põlvamaal (samas).**

## **1.2 Auto konstruktsioon**

Mänguauto konstruktsioon ja tehniline lahendus on unikaalne, kuna auto on valmistatud käsitööna ja üksikesemena.

Kasutatud on 2 mm lehtspoonist kokku liimitud ja painutatud vineeri, mille puhul on vormi andmiseks vajalik erinevate puidukihtide ristikiudu liimimine. Vineerile soovitud vormi andmiseks kasutatakse tavapäraselt puidust või metallist rakiseid, mille ettevalmistamine on ajakulukas, kuid lihtsustab seeriatootmist. Antud eseme puhul on tõenäoliselt kasutatud käepäraseid vahendeid, kuid võib eeldada, vineeri koostamise ja materjali tundmisega on meister varasemalt kokku puutunud. Vineeri tootmine sai alguse juba 19. sajandi keskel ning selle kasutamine oli Eestis kõrge tasemel 1930ndate lõpuni. Vineeritööstuse tuntud näitena on



Eestis Luteri vineeri- ja mööblivabrik mille tegevuse algus (1877) langes kokku Euroopa vineeritööstuse sünniga kogu maailmas (Kermik 2004).

Üle kuuekümmne aasta vineeri kasutamist mööblitööstuses ja rahvale kättesaadavuses võivad olla ka eelduseks, et selle materjali kasutuse teadlikkus ja võimalik, et ka oskused, tulenesid eelneva perioodi mõjudest. Restaureerimise üliõpilasena on mul arusaam, et vineeri kasutamine oli populaarne veel 1950ndatel. Auto omanikult ei õnnestunud saada täpsustust, miks kasutati auto valmistamiseks just vineeri. Põhjusena võib välja pakkuda materjali ja tehnoloogia jätkuvat kasutamist (selle tuntust) ning materjali võimalust kujundada kumerat vormi.

Auto põhikonstruktsioon on valmistatud kättesaadavast laudmaterjalist, mis on erineva paksuse ja siledusastmega (Foto 1). Konstruktsiooni ja vineeri on kinnitatud naelte ja kruvidega, mis aitab hoida vineeri kumerat vormi (Lisa 3, foto 11).



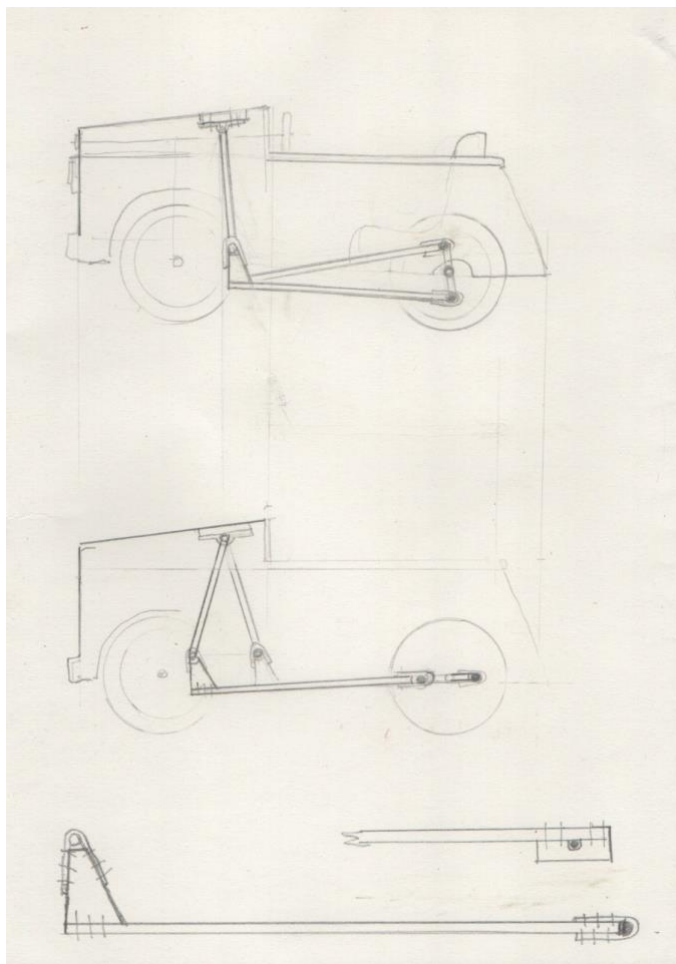
**Foto 4. Vaade roolile (Kannel 2021)**

Metallist rooli ja veermiku<sup>2</sup> mehhanism on konstrueeritud auto valmistaja poolt, kuid ei ole tänaseni säilinud. Autol on alles mõned mehhanismi osad, aga nende põhjal ei olnud võimalik selgitada tööpõhimõtet ega puuduvaid detaile. Esemel kaaskirjast selgub, et parandada auto juhitavust on selle tehnilist lahendust muudetud (TMMM Vva 45/17).

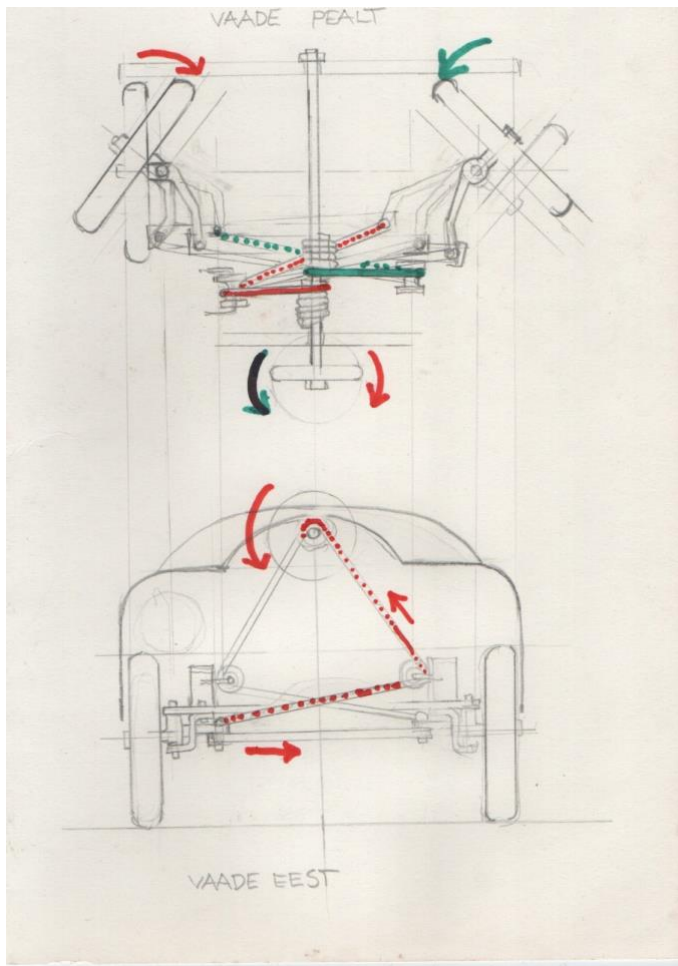
---

<sup>2</sup> Sõiduki v. liikurmasina sõlmed, mis moodustavad veereva vankri, alusvanker (EKI 2009).

Uurimustöö käigus pöördusin omaniku poole, et tuvastada võimalikult algne pedaalide ja roolimehhanismi ülekande lahendus. Suur läbimurre ja kindlasti oluline museaali täiendav jooniste materjal õnnestus saada just omanikult. Joonistel on kujutatud roolimehhanism (Joonis 1) ning pedaalide mehhanism (Joonis 2).



**Joonis 1. Pedaalide mehhanism (Mets 2021)**



**Joonis 2. Roolimehhanism (sammas)**

## **2. LASTE PEDAALAUTODE ARENG**

Taustauuringu läbi viimiseks selgitasin, milline on olnud mänguautode areng ja kasutus nii Eestis kui ka mujal maailmas, mis võis siinset kasutust ja levikut kujundada. Kuna Eestis laste pedaalautode kohta infot napib ja see pole piisav tausta mõistmiseks, siis otsustasin uurida sellekohast ajalugu mujal maailmas. Eesmärk oli ka leida sarnasusi käesoleva lõputöö auto kohta. Parema ülevaate saamiseks teostasin taustauuringud meie lähinaabri Nõukogude Liidu autode arengu põhjal, kui meid enim mõjutanud piirkonna kohta. Seosed võiks olla seda suuremad, et lõputöös konserveeritud auto pärineb just Nõukogude perioodist (TMMM Vva 45/17). Ei saa küll kinnitada, kuid on tõenäoline, et eeskujusid saadi võib olla nõ “piiri tagant” ning seetõttu annan lisaks ülevaate Ameerika Ühendriikide mänguautode arengust. Pildid Nõukogude Liidus toodetud peamistest laste pedaalautodest on koondatud Lisa 2.1.

### **2.1 Laste pedaalautod Nõukogude Liidus**

NSV Liidus üles kasvanud lastel ei olnud palju mänguasju, seda enam tundus miniversioon pärisautost nagu kauge unelm. Pedaalautod olid valmistatud Nõukogude disaini parimate traditsioonide järgi, pöörates suurt tähelepanu pisidetailidele. Erinevaid mudeleid oli aga palju, näiteks Moskvitš, Raketa, Pobeda ja Raduga. Sellised autod olid kahjuks ainult vähestel lastel (Russia Beyond 2020).

Laste pedaalautode tootmist Nõukogude Liidus alustati juba 1930. aastatel. Aastal 1930 tuli turule GAZ-A (Lisa 2.1.1), mida valmistati metalsetest jäätmetest, aastal 1936 tuli turule uus GAZ-A (Lisa 2.1.2).

Tootjalt ZIS ilmusid kolm pedaalauto mudelit. Esimene ilmus aastal 1935 ja oli puidust valmistatud (Foto 5) sarnaselt lõputöös uuritavale autole. Nõukogude ajakirjandus nimetas neid autosid aga rasketeks ja rohmakalt valmistatuteks. Aastal 1937 ilmus ZIS-i teine pedaalauto mudel, mille kere oli juba metallist valmistatud. Mudeli nimeks sai GAZ M-1. ZIS-i kolmas mudel oli tehtud ZIS-101 eeskujul (Lisa 2.1.3).



**Foto 5. ZIS 1935 (Livejournal 2020)**

Sarnaselt Ameerikale hakati Nõukogude Liidus peale sõda 1950. aastatel tootma kahte uut pedaalauto mudelit - Strela (Lisa 2.1.4) ja Zironka (Foto 6), mis sarnanesid üksteisele ning mis on tänapäeval väga haruldased. Zironka mudel meenutab välimuselt ja proportsioonilt lõputöös kajastatavat autot.



**Foto 6. Zironka (Livejournal 2020)**

Aastatel 1957-1964 toodeti ühte kõige ilusamat mudelit nimega Ural (Lisa 2.1.5). Uralit toodegi kokku umbes 70 000 mudelit.

1960. aastal alustas Leninliku Komsomoli nimeline Autotehas (AZLK) Moskvitši kaubamärgi all Studebaker Championi (Lisa 2.1.6) koopia tootmist. Seda mudelit toodeti 1973. aastani. Siit alates hakkas AZLK lisama neile numbrimärke, mille ülemine rida tähistab AZLK ning alumiseks reaks on auto väljalaskeaasta, mida poolitab sidekriips. Aastatel 1950-1980 toodeti mudelit nimega Laika (Lisa 2.1.7), mis meenutab sarnaselt Zironkale välimuselt lõputöö autot.

Huvitava leiuna võib veel välja tuua Nõukogude Liidus alates aastast 1957 toodetud Raketat (Foto 7), Strela (Lisa 2.1.8) ja Supersonic (Lisa 2.1.9) pedaalautosid, mis meenutavad autode asemel mudelrakette.



**Foto 7. Raketa (Livejournal 2020)**

Lisaks toodeti veel mitmeid erinevaid pedaalautosid, mis otseselt ei anna võrdlust uurimustöö auto kohta, kuid aitavad mõista tolle ajastu väärtusi ja arengut. Nii toodeti aastatel 1980-1993 Lvivis mitmeid erinevaid pedaalautosid, mille eeskujuks oli Žiguli. Näiteks saab tuua liikluspolitsei, VAZ-2101 (Lisa 2.1.10) ja VAZ-2105 (Lisa 2.1.11) mudelid. Aastatel 1977-1992 hakati tootma mudelit nimega Raduga (Lisa 2.1.12). Aastal 1970 alustati mudeli Neeva (Lisa 2.1.13) tootmist (Livejournal 2020).

## 2.2 Laste pedaalautod Ameerika Ühendriikides

Laste pedaalidega mänguautode algusaastateks võib lugeda 1880 lõppu, mil Karl Benz tõi turule gaasimootoriga kolmerattalise sõiduki (Mercedes-Benz 2021). Aastast 1900 levisid pedaalautod juba üle maailma, sealhulgas Ameerika Ühendriikides, Inglismaal, Prantsusmaal ja Austraalias (Collectors Weekly 2021).

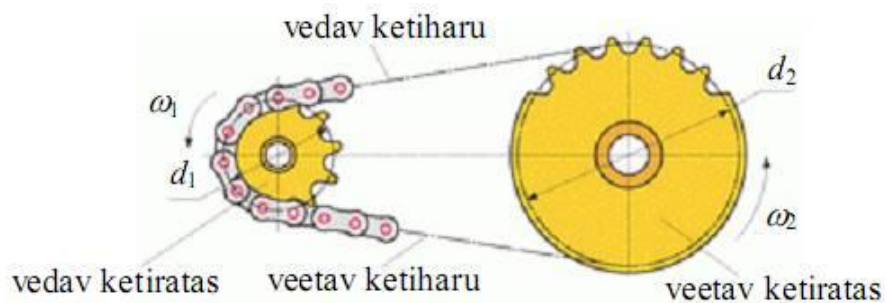
Laste pedaalidega mänguautode arengu tipphetk Ameerika Ühendriikides jäi maailmasõdade vahepealsesse aega. Autosid said endale osta ainult need inimesed, kes elasid raudtee lähistel, sest autode postiga saatmine ei olnud võimalik. Ohios asusid 1920.-1930. aastatel peamised ettevõtted, kes tootsid pedaalautosid. Nendeks olid American National Automobiles of Toledo ja Steelcraft of Murray. Steelcrafti tootevalikusse kuulusid näiteks kuulikujuliste esitulede ja kummirehvidega Chrysler Roadsterid, GMC pedaalidega veoautod, Macki kallurautod, Model T Roadsterid ja Dodge Runaboutid. Näiteks Chrysler (Foto 8) oli 1,27m pikk ning maksis tol ajal 31.50 dollarit. Lofty veebipoes müüakse antud autot tänasel päeval 550 dollari eest (Lofty).

Autod olid miniversioonid pärisautodest ning iga laps ihaldas endale üht, autod olid aga päris kallid ning seetõttu said endale pedaalautot lubada vaid jõukamad pered. Vähem jõukamates peredes mängisid lapsed isetehtud autodega, mida Ameerikas kutsuti n-ö kärudeks. “Pärast Pearl Harbori pommitamist ei toodetud ühtegi pedaalidega autot, sest sõja jaoks oli vaja kogu metalli.” (The Vintage News 2016).



Foto 8. Steelcraft Chrysler 1935 (Lofty)

Peale sõda 1950. aastatel, mil majandus kasvas tulid turule taas lastele mõeldud autod. Kett-ülekandega (Joonis 3) mänguautode turuletulekuga eelmise sajandi viiekümndatel kasvas taas nende populaarsus. Autod muutusid vastavalt trendidele maailmas, mis tõi turule palju erinevaid mudeleid autosid. Teiste seas tuli turule laste versioon Chevrolet Impalast (Foto 9). Uute lahenduste seast võib välja tuua liigutatavad tuuleklaasid ja riidest katused, toimivad tuled ja signaalid, kroomitud iluliistud ja valge triibuga rehvid.



Sele 21.1. Kettülekanne.

Joonis 3. Kettülekanne (Hariduskeskus)





**Foto 9. Chevrolet Impala 1955 (The Vintage News 2016)**

Kuuekümnendatel muutus kosmosevõidu jaoks laste jaoks huvitavaks, mistõttu jäid pedaalautod tahaplaanile. Samuti muutusid ohutusnõuded laste mänguasjadele, mis muutsid ka nende tootmise keerulisemaks.

Palju laste pedaalautosid on tänaseni säilinud, seda nende materjali tõttu, milleks olid üldjuhul teras ja plekk (The Vintage News 2016).

Ameerika pedaalautode ajalugu uurides jäi silma 1939. aastal valmistatud Mercury Woody Wagon pedaalauto, mis meenutab välimuselt farmides kasutusel olnud kastiautot. Küll aga on sarnaselt lõputöös uuritavale autole näha pildil (Foto 10), et auto ehitusel on kasutatud puitmaterjali.



**Foto 10. Mercury Woody Wagon 1939 (Pinterest)**

### **3. MUUSEUMITE KOGUD**

Selles peatükis kirjeldan Eesti Mootorisporti Muuseumi ja Tartu Mänguasjamuuseumi kogusid, kus leidis kõige rohkem lõputööga seotud esemeid.

Lõputööd alustades uurisin valitud Eestis muuseumite kogudes leiduvate mänguautode kohta, mis jääks ajaliselt või välimuselt enam-vähem minu konserveeritava auto ligilähedale. Teostasin uuringud ka Muis keskkonnas ning mänguautode pildimaterjali leidis veel Eesti Rahva Muuseumi kogudes, kuid need olid tavalised mänguasjad. Huvitav ajastupõhine pilt oli vaid ühest filmikaadrist (Lisa 2.1.14).

Muuseumite kogude uurimisel sai selgeks, et sarnaseid mänguautosid on vähe või puuduvad need üldse. Täiendava teadmise saamiseks koostas küsimustiku ja viisin läbi uurimuse, et välja selgitada sarnaste mänguasjade olemasolu Eesti kollektsionääride hulgas ning lisaks püüdsin leida vastused inimestelt, kes 1950ndatel olid veel lapsed ning kelle mälestused võiksid toetada uuritud ajastu kaardistamist. Pean tõdema, et välja saadetud kümnest intervjuust vastasid vaid vähesed ning selgeid järeldusi selle põhjal ei saa teha, kuid tausta avamiseks leidsid intervjuud siiski kasutust. Intervjuud ja küsimustikud on koondatud Lisa 1.

#### **3.1 Eesti Mootorisporti muuseumi kogu**

Mootorisporti muuseumis leidub laialdaselt erinevaid autosid, näiteks võib tuua 1950. aastatel ise ehitatud halli värvi vineerist auto (Foto 11 ja 12) (Lisa 2.2.1). Samuti Eesti Vabariigi ajal väikses artellis<sup>3</sup> ehitatud helesinine kollaste joontega masin, mis on restaureeritud (Lisa 2.2.2 ja 2.2.3) - selle masina tehnoloogia on võrreldav sõjajärgse n-ö ise tegemisega. Võrdluseks EW aegne ilmselt samuti käsitööna, aga siiski vabrikus ehitatud tumepunane luksusauto (Foto 13) ning lisaks ka erinevaid NSVLis tööstuslikult ja massiliselt toodetud autosid (Lisa 2.2.7), traktoreid (Lisa 2.2.4, 2.2.5 ja 2.2.6) ja lennukeid (Lisa 2.2.6) (MOMU 2021).

---

<sup>3</sup> Vabatahtliku ühinemise alusel loodud töötajate koondis. (EKI 2009)



**Foto 11. Ise ehitatud auto (MOMU)**



**Foto 12. Ise ehitatud auto (MOMU)**



**Foto 13. Tumepunane auto (MOMU)**

### 3.2 Tartu Mänguasjamuuseumi kogu

Minu lõputöös konserveeritav auto on pärit just Tartu Mänguasjamuuseumist, mistõttu pidasin oluliseks minna kohapeale tutvuma ka teiste muuseumi kogus olevate mänguautodega. Nende kogus ei ole just liiga palju sarnaseid autosid, aga siiski sain välja valida mõned, millel on mõningaid seoseid minu lõputöö autoga, olgu selleks siis materjal või taustalugu.

1964. aastal soetas perekond Laar endale Võsule väikese vana palkmaja koos suure krundiga. Kohast kujunes suvituskoht nii kogu suguvõsale kui ka sõpradele. Lastele toodi kingiks kastiauto (Foto 14) perekonna sõprade poolt. Kuna Laaridel lastele palju keelde peale poldud pandud, siis käisid nende juures mängimas paljud ümbruskonna lapsed, tihti oli mängus ka seesama kastiauto, peamiselt veeti sellega väiksemaid lapsi punktist A punkti B. Autoga mängis sarnaselt minu lõputöö autole mitu generatsiooni (Reha, L. 2021).



Foto 14. TMMM 12851 Mart Laarile kuulunud kastiauto (Autori foto 2021)

Sarnaselt eelmisele kastiautole, leidub muuseumi kogus veel üks puidust kastiauto, millel on roheliseks värvitud kabiin ja kapott, hõbedaseks värvitud kaitsekilp ning esilaternad, mille värviks on samuti hõbe ja punane. Mõõdud: kõrgus 28 cm, pikkus 77,5 cm, laius 22 cm, kast 6,5x49x25 cm, ratta läbimõõt 12 cm (Grauberg, H. 2021).



**Foto 15. TMMM 5322 Puidust roheline kastiauto (Autori foto 2021)**

Muuseumi kogus on ka puidust valmistatud järelveetav kastiauto (Foto 16 ja 17). Auto kabiin ja rattad on värvitud siniseks, auto kabiini külgedele on maalitud hõbedase värviga uste kujutised ning aastaarv “1949”, kabiinis sees on iste. Katus on valmistatud vineerist. Sarnaselt minu lõputöö autoga, on ka sel autol esiosas hõbedaseks värvitud iluliistud. Mõõdud: kõrgus 34 cm, pikkus 72 cm ja laius 35 cm. Auto valmistas Ugala tisler Jaan Altles. (samast)



**Foto 16. TMMM 12795 Puidust kastiauto (Autori foto 2021)  
eestvaade (Autori foto 2021)**



**Foto 17. TMMM 12795 Auto**

Punane pedaalauto Moskvitš (Foto 18 ja 19), mis on pärit 1980. aastatest ning mida toodeti Nõukogude Liidus, jõudis muuseumisse laadalt, kus seda müüsid lätlased. Auto on valmistatud plekist, sellel on plastmassist pörkelaud, esituled ja rool. Iste on kaetud kunstnahaga. Kapotil on number "003". Mõõdud: kõrgus 52 cm, pikkus 113 cm, laius 50 cm ja rooli diameeter 19 cm (samas).



**Foto 18. TMMM 8201 Moskvitš cest  
(Autori foto 2021)**



**Foto 19. TMMM 8201 Moskvitš pealt  
(Autori foto 2021)**

## **4. LASTE PEDAALAUTO KONSERVEERIMINE**

Selles peatükis kirjeldan laste pedaalidega mänguauto konserveerimist, töödega seotud valikuid ja otsuseid, annan ülevaate töö etappidest ning dokumenteeritud tegevustest. Konserveerimistöode eesmärk on eseme stabiliseerimine originaalkujul, milleks võib kasutada keemilist ja füüsilist töötlemist (Konsa 2007).

### **4.1 Seisundi kirjeldus**

Mänguauto konstruktsioon on valmistatud okaspuidust, seda katab käsitsi painutatud kasevineer, mis on konstruktsioonile kinnitatud naeltega, kapoti kumerad servad on kinnitatud kruvidega. Auto on värvitud tumepunaseks. Iste, armatuur<sup>4</sup> ja selle ümbrisraam on värvitud siniseks. Auto iluliistud, tuled ja veljed on värvitud hõbedaseks ning ratastel on imiteeritud rehve musta värviga.

Konserveerimist alustades tuli lähtuda eesmärgist, milleks oli eelkõige objekti seisundi stabiliseerimine, puhastamine olmemustusest ja eksponeeritavuse parandamine.

Konserveerimist alustades tuli esmalt selgitada kahjustuste ulatus, sest kasutus ja ümbritsev keskkond (niiskus) olid materjali ja viimistlust kahjustanud. Esimese etapina teostas visuaalse vaatluse, selgitasin kahjustused, kaardistasin nende ulatuse ning koostas konserveerimistöode kava. Konserveerimistöode läbiviimist tuli teha põhimõttel, et ese oleks peale sekkumist stabiliseeritud ja kasutuskõlblikus seisundis.

---

<sup>4</sup> TEHN masinate vm. seadmete juurde kuuluv varustus (näit. standardsed abiseadised, mõõteriistad jms.) || valgustusarmatuur; laevalgusti. (EKI 2009)



## 4.2 Konstruksiooni stabiliseerimine

Visuaalse vaatluse põhjal tuvastasin, et põhikonstruktsioon oli stabiilne ning lähtuvalt eesmärgist ei vajanud täiendavat stabiliseerimist. Stabiliseerimist vajas pealmine kattevineer, mis on valmistatud õhukestest puidukihtidest ehk spoonist. Auto valmistamisel on kasutatud tõenäoliselt treimise meetodil valmistatud spooni. Spooni paksus võib varieeruda kasutuseesmärgist ja valmistamise meetodist vahemikus 0,25 – 6,4 mm (Rivers, Umney 2003). Autol on kasutatud ca 1,5 - 2 mm paksust spooni. Mida paksem spooni kiht, seda enam mõjuvad puidu struktuuri painutamisel tekkivad jõud ning kekkonna kaasabil (niiskus, temperatuur) toimub materjali muutus (Konsa 2007). Märgatavad olid tugevad pikikiudu mõranemised ja lahtised servad. Vigastused olid tekkinud varasema kasutuse ja hoiustamise koosmõjust.

Eseme edaspidiseks kasutamiseks võtsin vastu otsuse, et vajalik on irdunud tükid ja lahti paindunud spooni servad stabiliseerida, et tagada kattevineeri stabiilsus. Lähtusin põhimõttest, et puuduvaid tükke ei asendata, vastasel juhul oleks tegemist restaureerimise ja käesolevas töös põhjendamatu tegevusega, sest eesmärk oli vaid pindade stabiliseerimine. Vajalik oli teostada parandusi nii vähe kui võimalik ja nii palju kui vajalik. Visuaalse terviklikkuse saavutamine ei olnud töö eesmärk. Spoonid parandasin loomse liimiga, kuna see on pöörduv liim<sup>5</sup>, mis vajadusel võimaldab ka aastate pärast muudatusi sisse viia (Konsa 2007) (Rivers, Umney 2003). Parandusteks kasutasin mehhaanilist pindade kokku surumist puiduklotside ja pitskruvidega (Lisa 3, foto 9).

---

<sup>5</sup> Pöörduvateks võib neid liime nimetada sellepärast, et kui liimühendus puutub kokku sama või samalaadse lahustiga, millega liim valmistati, hakkab ta algul punduma ja siis lahustuma (Peets 2005).

### 4.3 Puhastamine

Esmalt teostasin kuivpuhastuse ja eemaldasin lahtise mustuse pehme pintsliga (Lisa 3 foto 12). Sisepinnad ja rataste ümbruse puhastasin pintsli ja nõrga suruõhuga. Suurem mustuse kontsentratsioon oli rataste ümber, mis oli seotud auto kasutamisega välitingimustes. Pealmine kattepinna mustus oli seotud tolmu ja mõningal määral olmemustuse ja kuivpuhastusele mitteallunud mustusega. Seetõttu otsustasin kattepinna puhastamiseks teostada märgpuhastuse. Oluline oli jälgida, et märgpuhastus ei tekitaks lisakahjustusi ning ei vigastaks katteviimistlust. Enne märgpuhastust teostasin puhastamise proovid erinevate puhastusainetega (Foto 20). Vestluses omanikuga oli teada, et auto punane värv on õlivärvi baasil ja sinine värv on kas email- või nitrovärv. Sellest lähtuvalt ei kasutanud sinise pinna puhastamise testimiseks tugevamaid lahusteid, mis võiksid pinna lahti sulatada. Proovid teostasin vähem nähtaval pinnal. Testiga selgus, et tugevamad lahustid (atsetoon ja nitrolahusti) ei sobi ka õlibaasil värvi puhastamiseks, kuna eemaldavad värvi pigmenti. Puhastusbensiin ja piiritus ei eemaldanud mustust ega värvi. Kõige sobivamad märgpuhastuseks olid sülg ja destilleeritud vesi. Sülg kasutatakse samuti puhastusvahendina, kuid selle kättesaadavus on keeruline ning katsed teostasin õppeesmärgil. Testide tulemusel osutus parimaks puhastusvahendiks dest vesi, mis eemaldas kattepinna mustuse ning ei kahjustanud viimistlust. Kasutasin nõrgalt niisutatud pintslit ning kuiva riidetükki, millega pressides eemaldasin liigse niiskuse ja mustuse. Märgpuhastuse tõhusus oli märgatav (Foto 21 ja 22). Oluline oli jälgida, et vesi ei läheks puidu pragudesse ning pindasid ei hõõruks lapiga, mis kahjustaks puitu ja viimistlust.



Foto 20. Märgpuhastuse proovid (Autori foto 2021)



Foto 21. Sinise värvi puhastamine (Autori foto 2021)



Foto 22. Punase värvi puhastamine (Autori foto 2021)

#### **4.4 Viimistlus**

Otsus oli pinnad ainult puhastada ning võimalikult vähe sekkuda uute materjalidega. Viimistluse pind on küll kulunud ja sinise värvi kiht on väga rabe, kuid arvestades museaali ainult eksponeerimise vajadust ning aktiivset kasutust edaspidi ei tehta, siis jäeti pinnad täiendava katteta. Kattepinde viimistluskihtide täiendavat kinnitamist ning lisakihi pealekandmist ei teostatud.

## KOKKUVÕTE

Lõputöö eesmärgiks oli laste pedaalidega mänguauto konserveerimine - puhastamine ja stabiliseerimine - selleks, et autot saaks tulevikus eksponeerida Tartu Mänguasjamuuseumi püsiekspositsioonis. Mänguautode tausta paremaks mõistmiseks uurisin nende ajalugu ja kaardistasin muuseumite ja kollektsionääride esemekogud. Kuna aga Eestis sarnaste mänguautode kohta infot napib, siis tõin näiteid ka mujalt maailmast, eesmärgiga leida seoseid ja mõjutusi mänguautode arengu kohta.

Töö jaotasin neljaks peatükiks. Esimeses peatükis kirjeldasin lõputöös konserveeritud mänguauto olemust ja ajalugu. Teostasin täiendavad taustauuringud esialgse seisundi väljaselgitamiseks. Väljakutset pakkus auto puuduolev rooli- ja pedaalimehhanism, mille jooniste saamine auto esialgse omaniku käest oli suur läbimurre ning aitab täiendada Tartu Mänguasjamuuseumi eseme kirjalikke materjale.

Teises peatükis uurisin pedaalidega mänguautode ajaloolist arengut nii Nõukogude Liidus kui ka Ameerika Ühendriikides, eesmärgiga tutvustada mänguautode arengu laiemat tausta ning leida võimalikke seoseid uurimustöö objektiga.

Kolmandas peatükis kaardistasin laste mänguautod Eesti Mootorisporti muuseumi ja Tartu Mänguasjamuuseumi kogude näitel. Lisaks viisin läbi intervjuud Eesti kollektsionääridega ja inimestega, kelle kirjeldused toetasid ajastu mänguasjade kasutamise mõistmist.

Neljandas peatükis kirjeldasin laste mänguauto konserveerimise erinevaid tööetappe, valitud tehnikaid ning materjale. Tööde teostamisel lähtusin konserveerimise põhimõtetest ja eetikast. Tõin välja otsustuskohad ja valikud tööde teostamisel.

Allikmaterjalina sain kasutada konserveerimisalast kirjandust ning oluliselt toetas kirjaliku uurimuse läbiviimist veebimaterjalide kättesaadavus. Järeldada saab, et selliseid puidust mänguautosid on valmistatud peamiselt üksikeksemplaridena ja käsitööna, mis teeb käesoleva laste pedaalauto eriti unikaalseks ning väärtustab Tartu Mänguasjamuuseumi esemekogu.

Lõputöö tulemusena sai laste pedaalidega mänguauto konserveeritud vastavalt eesmärgile, täiendust sai eseme taustainfo ning koondatud sai ülevaade kasutatud allikatest.

Minu lõputöö annab võimaluse edaspidisteks uurimustöödeks, sest koondab materjalid vaid töös nimetatud mahu piires ning jätab ruumi täiendavateks põnevateks leidudeks.

## SUMMARY

The aim of this thesis was to conserve – clean and stabilize – a kids’ pedal car with the purpose of exposing it at Tartu Toy Museum stationary exhibition. To understand the background of pedal cars better, I studied their history and mapped the collections of museums and collectors. Since there is a lack of information about similar cars in Estonia, I brought examples from other countries in the world to find relations and influences regarding the development of toy cars.

I have divided the thesis into four chapters. In the first chapter I described the essence and history of the toy car that was conserved as a part of this thesis. I conducted additional background research to find out the initial condition of the car. The missing steering wheel mechanism and pedal mechanism of the car deemed to be a challenge. Getting the drawings of the mechanisms from the owner of the car was a huge breakthrough, which helps to complement the written materials of the item in Tartu Toy Museum.

In the second chapter I studied the historical development of pedal cars in the Soviet Union and The United States of America to introduce the wider background of the development of toy cars and to find possible relations with the object of the research.

In the third chapter I mapped kids’ toy cars, using the examples of the collections of Estonian Motorsport Museum and Tartu Toy Museum. In addition to this, I conducted interviews with Estonian collectors and people whose descriptions supported the understanding of the usage of toy cars from that era.

In the fourth chapter I described different work phases, chosen techniques and materials of conserving the kids’ toy car. While executing the works, I adhered from the principles and ethics of conservation. I brought out the dilemmas and choices of the work process.

I was able to use the literature of conservation as a source material and the accessibility of the online materials significantly supported the conduction of the written research.

As a result of this thesis the kid’s pedal car was conserved as aimed, the item’s background information was complemented, and overview of the used materials was listed.

My thesis gives a possibility for further research because it brings together materials within the given volume, giving space for additional and exciting findings.

## KASUTATUD KIRJANDUS

**Mänguasi (2020)** *Vikipeedia*, URL (kasutatud 26.04.2021)

<https://et.wikipedia.org/wiki/Mänguasi>

**TMMM Vva 45/17** *Tartu Mänguasjamuuseum, Suur punane vineerist auto*

**TMMM 13275** *Tartu Mänguasjamuuseum, Suur punane vineerist auto*

**Mercedes-Benz (2021)** *Benz-Patent is Part of the World Documentary Heritage* URL (kasutatud 19.05.2021)

<https://www.mercedes-benz.com/en/classic/history/benz-patent-motor-car/>

**Collectors Weekly (2021)** *Antique and Vintage Pedal Cars* URL (kasutatud 19.05.2021)

<https://www.collectorsweekly.com/model-cars/pedal-cars>

**The Vintage News (2016)** *When the car made its appearance, the pedal car soon followed. Pedal car history goes back to the 1890s* URL (kasutatud 13.05.2021)

<https://www.thevintagenews.com/2016/03/23/car-made-appearance-pedal-car-soon-followed-pedal-car-history-goes-back-1890s/>

**Russia Beyond (2020)** *Cars that all Soviet children dreamed of* URL (kasutatud 05.05.2021)

<https://ru.rbth.com/read/877-sovetskie-pedalnye-machiny>

**Livejournal (2020)** *Pedal car industry of the USSR. Anthology.* URL (kasutatud)

<https://borshkovsm.livejournal.com/18730.html>

**Hariduskeskus (2021)** *Kettülekanded* URL (kasutatud 24.05.2021)

<http://inx.lv/UJBW>

**Your Dictionary (2021)** *Pedal-car meaning* URL (kasutatud 20.05.2021)

<https://www.yourdictionary.com/pedal-car>

**EKI (2009)** *Eesti keele seletav sõnaraamat* URL (kasutatud 26.05.2021)

<http://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=veermik&F=M>

**Lofty (2021)** *Steelcraft Chrysler 1935* URL (kasutatud 27.05.2021)

<https://www.lofty.com/products/steelcraft-chrysler-air-flow-pressed-steel-pedal-car-1-pj7x4>



**Pinterest Mercury Wooden Wagon** URL (kasutatud 27.05.2021)

<https://www.pinterest.co.uk/pin/1407443609096708/>

**Muis (2021) ERM Fk 3041:106 - Jaan mänguauto roolis** URL (kasutatud 28.05.2021)

<https://www.muis.ee/museaalview/3718249>

**Peets, H. (2005) Konserveerimiskeemia** URL (kasutatud 28.05.2021)

**Konsa, K (2007) Artefaktide säilitamine**

**Rivers, S. Umney, N. (2003) Conservation of Furniture**

**Kermik, J (2002) A. M. Luther 1877 – 1940**, Sild: Tallinn

**Kermik, J (2004) Lutheri vabrik. Vineer ja mööbel**, Eesti Arhitektuurimuseum: Tallinn

**Reha, L. (2021) Elektrooniline kirjavahetus** (19.02.2021- 13.04.2021)

**Grauberg, H. (2021) Elektrooniline kirjavahetus** (07.04.2021-18.05.2021)

**Mets, V. (2021) Elektrooniline kirjavahetus** (17.05.2021- 21.05.2021)

**Sillat, A. (2021) Elektrooniline kirjavahetus** (12.04.2021)

**Raavik, S. (2021) Elektrooniline kirjavahetus** (21.04.2021)

**Aava, A. (2021) Elektrooniline kirjavahetus** (18.05.2021)

**Siidiratsep, S. (2021) Elektrooniline kirjavahetus** (04.05.2021)

**MOMU (2021) Eesti Mootorisporti Muuseum. Elektrooniline kirjavahetus** (09.04.2021-07.05.2021)

# LISA 1. Intervjuud

## 1.1 Intervjuu MOMU asutajaga - Arno Sillat

1. Kui vana olite 1950 aastal, mida mäletate 50ndate mänguasjadest? *Sünniaasta on 1964. Enne- ja pealesõjaaegseid mänguasju olen kohanud palju. Üks vanaisa oli kunagi olnud tislter, ta tegi minu isale ja ka mulle-tädipojale erinevaid mänguasju puust.*
2. Kuidas oli mänguasjade kättesaadavusega? *Vaadates tagantjärele NSVL mänguasjatootmist 1950-ndatel, siis sortiment oli väga lai, aga kättesaadavus eelkõige suhteliselt kõrge hinna tõttu küllalt väike. Kvaliteet oli kõrge ja fantaasia mänguasjade tootjatel hea.*
3. Milliseid mänguasju Teie pere omas? *Kuna suguvõsas on suur osa inimesi töötanud autodega (ehitanud, parandanud, konstrueerinud), siis oli ka lastel just mänguautosid hulgaliselt. Eks muid asju ka, aga rõhk selgelt autodel (täppismudelitest kuni plastmassist kolakateni).*
4. Millised olid Teie lemmikud mänguasjad? *Võidusõiduautod.*
5. Mis materjalidest olid mänguasjad tehtud? Millisel määral oli see mõjutatud perekonna majanduslikust olukorrast? *Tööstusest tulid enne minu aega põhiliselt metallist, koduste vahenditega tehti põhiliselt puust. Hiljem (1960-ndatel) lisandusid plastist mänguasjad (tööstusest), kodudes hakati vähem tegema, kuna inimeste heaolu suurenes, koliti rohkem mugavustega kortermajadesse, kus isetegemise võimalused ahenesid (garaažid, suured keldrid jms puudusid).*
6. Kas Teie või keegi Teie perekonnast valmistas ka ise mänguasju? *Isapoolne vanaisa ja isa ka. Hiljem ma ise ka.*
7. Kas Teil või Teie tutvusringkonnas oli minu lõputöö autole sarnaseid mänguautosid? Kui jah, siis palun kirjeldage, kust see pärit oli, mis materjalidest valmistatud ja mis sellest saanud on? *Meil endal mitte, kuid lapsepõlvesõpradel on analoogilisi olnud. Tänapäeval on kaks ligilähedalt sarnast ka MOMU varudes.*
8. Kas Teil on autost pilte? *Vajadusel saab, aga soovitan tulla MOMUsse kohapeale.*

9. Kas Teil on jutustada mõni põnev mälestus seoses mänguasjadega(-autodega)? *Ikka saab.*

10. Kas lubate seda intervjuud kasutada minu lõputöös? *Loomulikult.*

12. aprill 2021

## 1.2 Intervjuu Synne Raavik

1. Kui vana olite 1950 aastal, mida mäletate 50ndate mänguasjadest? *Mina olen sündinud hiljem, 1974aastal.*
2. Kuidas oli mänguasjade kättesaadavusega? *Saada oli väga väike sortiment mänguasju. Kindlasti oli erinevus ka piirkonniti kuid Pärnus oli vähe kaupluseid kust üldse mänguasju sai.*
3. Milliseid mänguasju Teie pere omas? *Nukud 2 tk, mängukaru ja lauamäng Reis ümber maailma, Musta notsu kaardid, Narri kaardid. Ega muud mäletagi väga.*
4. Millised olid Teie lemmikud mänguasjad? *Mänguasju pigem kingiti sünnipäevadeks või heal juhul vanema palgapäeval suure nurumise peale.*
5. Mis materjalidest olid mänguasjad tehtud? Millisel määral oli see mõjutatud perekonna majanduslikust olukorrast? *Nukud olid kõvast plastikust juuksed krussis ning kinni lahti pilkuvate klaassilmadega millel mustad plastikust ripsmed. Enamus mänguasju olid ikka plastmassist. Poiste mänguautod olid pigem plekist. Ka puidust oli mänguasju nagu täheklotsid, puuviljapiltidega Domino klotsid.*
6. Kas Teie või keegi Teie perekonnast valmistas ka ise mänguasju? *Minu isa tegi mulle nukuvoodi mööbli tüki jääkidest mis sai oma töökohast mööblivabrikust.*
7. Kas Teil või Teie tutvusringkonnas oli minu lõputöö autole sarnaseid mänguautosid? Kui jah, siis palun kirjeldage, kust see pärit oli, mis materjalidest valmistatud ja mis sellest saanud on? *Minu ümbruskonnas rohkem sellist pedaalidega autot polnud kui tollel samal naabermaja poisil kellega oma autosid vastakuti rammisime. Auto oli õhemast plekist, isa lõi haamriga mõlgid siledaks, plastmassist tuled, rool ja läbipaistvast materjalist tuuleklaas. Hinda ei tea aga kindlasti oli ta tolle aja nagu enne 80-ndaid, kallid mänguasi. Ikkagi auto ja Pedaalidega sai vändates edasi sõita.*
8. Kas Teil on autost pilte? *Kahjuks pole ühtegi pilti. Polnud ka fotoaparaati.*
9. Kas Teil on jutustada mõni põnev mälestus seoses mänguasjadega(-autodega)? *Minu kõige lemmiku mänguasi oli nukk. Valisin ise poeriiulilt, kõige esimese oma reas kuigi neid oli terve rida aga mina valisin esimese. See nukk oli minuga kaasas isegi haiglas kui olin 5 aastane ja põdesin kollatõbe. Haiglasse ei lubatud mänguasju kuid juhul kui*

*päradt sinna see jääbki. Nii ei läinud ja päeval mil koju sain peitsin selle salaja haigla koridoris sussi kasti. Ema kodus siis desinfitseeris selle nuku ilusti ära. See nukk oli ka korduvalt parandatud. Pea tuli otsast ära kui keerata ja isa siis tinutas plastiku kaelal nii, et see enam ära ei kukuks. Ajapikku kulusid ka juuksed peast ja ripsmed küljest. Ühesõnaga vana naru aga mulle hiilgavalt kallis ja tähtis. Hoidsin teda alles oma riidekapis kuni olin juba täiskasvanu ja mulle sündis 1996 aastal tütar. Siis viskasin ta lõpuks konteinerisse. Oli kahju aga... Ju siis nii pidi olema. Tagant järele mõeldes oleks ju võinud alles hoida aga ei mõelnud siis niimoodi kui praegu.*

10. Kas lubate seda intervjuud kasutada minu lõputöös? *Jah, luban need märkmed kasutusse Sinu lõputöö tegemisel. Loodan, et olin abiks.*

21. aprill 2021

## 1.2 Intervjuu kollektsionääriga - Andres Aava

1. Kas Teie kogus on sarnaseid mänguautosid? *Jah.*
2. Kust on tekkinud huvi selliste mänguasjade (autode) vastu? *Lapsepõlve nostalgia ja investeringu vaates.*
3. Milliseid erinevaid mänguautosid on Teie kogus? *Pedaalautod Moskvich kõik generatsioonid, Lada pedaalautod vilkuritega.*
4. Mis aastatest on pärit Teie kogus olevad autod? *1967-1993*
5. Kuidas on autod Teieni jõudnud (päritolu jms)? *Soetanud Eestist ja lähiumbrusest.*
6. Milliseid erinevaid materjale on nende valmistamisel kasutatud? *Kõik on plekist.*
7. Kas Teie kogus olevatele autodele on tänapäeval palju huvilisi? *Üllatavalt palju on huvilisi.*
8. Kas lubate enda vastuseid ja pilte kasutada minu lõputöös? *Ikka.*

18. mai 2021

## 1.4 Intervjuu kollektsionääriga - Silver Siidiratsep

1. Kas Teie kogus on sarnaseid mänguautosid? *Ei sellist ei ole minu kogus kahjuks.*
2. Kust on tekkinud huvi selliste mänguasjade (autode) vastu? *Huvi tekkis umbes 5 aastat tagasi kui hakkasin neid kokku ostma ja üles ehitama. Tahtsin mingit hobi et saaks natuke nokitseda.*
3. Milliseid erinevaid mänguautosid on Teie kogus? *Kogus on Mossed ja Ladad. Ka mõni Haruldasem pedaalauto. Neva ja rollerid.*
4. Mis aastatest on pärit Teie kogus olevad autod? -
5. Kuidas on autod Teieni jõudnud (päritolu jms)? *Autod on tulnud enamasti Eestist aga ka Soomest ja veel kaugemalt.*
6. Milliseid erinevaid materjale on nende valmistamisel kasutatud? *Materjal õhuke plekk ning mõned plastik osad. Ja istmed nahast.*
7. Kas Teie kogus olevatele autodele on tänapäeval palju huvilisi? *Huvilisi palju aastatega väga suur hinnatõus ka olnud.*

4. mai 2021

## LISA 2. Fotod

### 2.1 Laste pedaala autod Nõukogude Liidus



Lisa 2.1.1 GAZ-A 1930 (Livejournal 2020)



Lisa 2.1.2 GAZ-A 1936 (Livejournal 2020)



Lisa 2.1.3 ZIS-I kolmas mudel (Livejournal 2020)



Lisa 2.1.4 Strela (Livejournal 2020)



**Lisa 2.1.5 Ural (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.6 Studebaker Champion (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.7 Laika (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.8 Strela (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.9 Supersonic (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.10 VAZ-2101 (Livejournal 2020)**





**Lisa 2.1.11 VAZ-2105 (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.12 Raduga (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.13 Neeva (Livejournal 2020)**



**Lisa 2.1.14 Jaan mänguauto roolis 1963 (Muis)**

## 2.2 Eesti Mootorisportide muuseumi kogu



Lisa 2.2.1 Ise ehitatud auto tagantvaates (MOMU)



Lisa 2.2.2 Helesinine masin (MOMU)



Lisa 2.2.3 Helesinine masin (MOMU)



**Lisa 2.2.4 Traktor (MOMU)**



**Lisa 2.2.5 Traktor (MOMU)**



**Lisa 2.2.6 Lennuk ja traktor (MOMU)**



**Lisa 2.2.7 Erinevad autod (MOMU)**

## **LISA 3. Konserveerimise protokoll**

### **Tööde album**

### **Konserveerimise protokoll**

Nancy Klaos

Üliõpilane

Kõrgem Kunstikool Pallas

Tööde läbiviimise koht (asutus/osakond)

Kristjan Bachman

Juhendaja /ametnimetus/asutus

## 1. Objekti andmed

Nimetus	Laste pedaalidega mänguauto
Autor	Hans Mets
Dateering	Valmistatud 1953. aastal
Materjal	Okaspuu; kasevineer; must metall; punane õlivärv; sinine emailvärv; hõbedane värv; must värv
Tehnika	Käsitsi painutatud vineer
Mõõtmed	470x1190x540
Omanik	Tartu Mänguasjamuuseum
Tähis	<b>TMMM 13275</b>

## 2. Konserveerimistöde ülesanne/eesmärk

Tööde eesmärgiks on eseme seisundi stabiliseerimine, puhastamine olmemustusest ja eksponeeritavuse parandamine.	
Tööde teostamise aeg	10.05.21-26.05.21

### 3. Objekti iseloomustus

Kirjeldus



Foto 1. Auto omanik Vambola 1953.a (TMMM Vva 45/17)



Foto 2. Mänguauto enne konserveerimist (Kannel 2021)

*Ajalugu.* Mänguauto on valmistatud 1953. aastal Põlva kiriku kellamehe Hans Metsa poolt oma vanimale pojale Vambolale (Foto 1). Autoga on sõitnud kolm põlvkonda lapsi. Algselt olid autol pedaalid ning rool töötas. Roolivarda ümber käis pesunöör, mis omakorda jooksis üle niidirullide. Kui laps suuremaks kasvas, hakkasid pedaalid segama. Siis võeti autolt pedaalid ära ja autoga sõideti nii, et üks laps istus autos sees ja teine lükkas tagant. Hetkel kuulub mänguauto Tartu Mänguasjamuuseumi esemekogusse (Foto 2).

*Konstruksioon.* Auto konstruktsioon on okaspuidust, mida katab käsitsi painutatud kasevineer. Rattad on metallist rummul ning esirattad on pööratavad metallist mehhanismiga (vt foto 3).

*Viimistlus.* Auto kere pealispinda katab punane (nitro-või õli-) värv; auto iste, seda ümbritsev raam ja roolitagune pind on sinise emailvärviga kaetud, ning mõnest kohast sinise värvi alt paistab ka valge värv.

Auto esiosal asetsevad tuled ja iluvõret imiteerivad liistud on kaetud hõbedase värviga (alumiiniumipulber+õlivärvi sideaine).

 <p><b>Foto 3. Mänguauto metallist mehhanism (Kannel 2021)</b></p>	<p>Auto okaspuidust rattad on kaetud musta, valge, punase ja hõbedase värviga.</p> <p>Auto rooli- ja pedaalimehanism on mustast metallist.</p>
<p>Autori v töökoja märgistus, signatuur</p>	<p>Puuduvad</p>
<p>Muud pealdised, märgid, tekstid</p>	<p>Muuseumi tähis harilikuga kirjutatuna.</p>
<p>Andmed varasemate konserveerimis-restaureerimistöõde teostamise kohta</p>	<p>Mänguauto kapoti spooni on osaliselt parandatud PVA-liimiga (Foto 6).</p> <p>Istmepinna sinise värvi all on tuvastatav hallikas toon (omaniku andmetel värviti esialgne valge värv siniseks)(Foto 13).</p> <p>Auto tuledel on visuaalsel vaatlemisel näha kollast värvi.</p>
<p>Kirjandus- ja arhiiviallikad</p>	<p>Tartu Mänguasjauseumi kaaskiri; auto omaniku rooli- ja pedaalimehhanismi joonised</p>

#### 4. Objekti seisund enne konserveerimist

Seisundi kirjeldus



Foto 4. Auto tagumise otsa vineerpind (Autori foto 2021)



Foto 5. Auto rattad (Kannel 2021)

Konstruksioon: Mänguauto

okaspuidust konstruktsioon on rahuldavas seisukorras.

Auto kere on valmistatud käsitsi painutatud kasevineerist, mis on hakanud lagunema ning mõnest kohast puudub täielikult. Kõige rohkem kahjustunud on mänguauto tagumise otsa vineerpind (Foto 4).

Auto kõrgus on 47cm, pikkus 119cm ja laius 54cm.

Viimistlus: Auto kerel oleva värvi pigment on hakanud kuluma. Ratastel olev must ja valge värv on peaaegu täielikult kulunud (Foto 5).

Mehhanism: Rooli- ja pedaalimehhanism puudub. Alles on vaid üks niidirull ning osaliselt ka pesunööri, mis olid vajalikud selle töötamiseks.

Kokkuvõtlik/üldine hinnang objekti seisundile

Rahuldav.



## 5. Konserveerimistöde kava

Tööde loetelu	Eesmärk
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algseisundi dokumenteerimine</li> <li>• Materjalide tuvastamine</li> <li>• Konstruktsiooni vineerpindade korrigeerimine ja liimimine</li> <li>• Korpuse kuiv- ja märgpuhastus</li> <li>• Metallpindade korrosiooni puhastus ja stabiliseerimine</li> <li>• Rooli- ja pedaalimehanismi seisukorra tuvastamine</li> <li>• Lõppseisundi dokumenteerimine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esemee esialgse seisundi fikseerimine</li> <li>• Konserveerimistöde teostamiseks</li> <li>• Konstruktsiooni stabiliseerimiseks ja edasise lagunemise peatamiseks</li> <li>• Viimistluse stabiilsuse tagamiseks</li> <li>• Metallpindade stabiilsuse tagamiseks</li> <li>• Rooli- ja pedaalimehanismi tööpõhimõtte selgitamiseks.</li> <li>• Dokumenteerimiseks ja eseme lõppseisundi fikseerimiseks</li> </ul>

## 6. Konserveerimistöde kirjeldus

Teostatatud tööd	Kasutatud materjalid
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algseisundi dokumenteerimine</li> <li>• Materjalide tuvastamine</li> <li>• Konstruktsiooni vineerpindade korrigeerimine ja liimimine</li> <li>• Korpuse kuiv - ja märgpuhastus</li> <li>• Metallpindade korrosiooni puhastus ja stabiliseerimine</li> <li>• Rooli- ja pedaalimehanismi seisukorra tuvastamine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studiofotod; visuaalne vaatlus</li> <li>• Visuaalne vaatlus</li> <li>• Kondiliim, väike pintsel, nõel, skalpell, pitskruvid (Foto 9).</li> <li>• Pintsel; suruõhk; lahustuvustestid (Foto 7 ja 8), destilleeritud vesi (Foto 10 ja 11).</li> <li>• Pintsel, ortofosforhappe 10% lahus</li> <li>• Konsultatsioon omanikuga (Joonis 1 ja 2).</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• Lõppseisundi dokumenteerimine</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Studiofotod</li></ul>
Muudatused konserveerimistöõde kavas	Muudatusi ei olnud.

## 7. Illustratiivne materjal (fotod, skeemid jne)



Foto 6. PVA-liimi jäljed autokapotiil  
(Autori foto 2021)



Foto 7. Lahustuvustestid (Autori foto 2021)



Foto 8. Lahustuvustestid (Autori foto 2021)



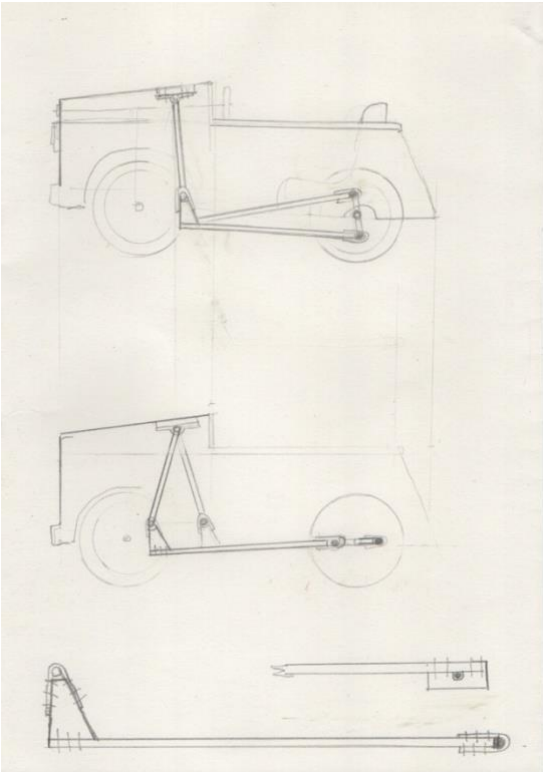
Foto 9. Vineerpindade liimimine (Autori foto 2021)



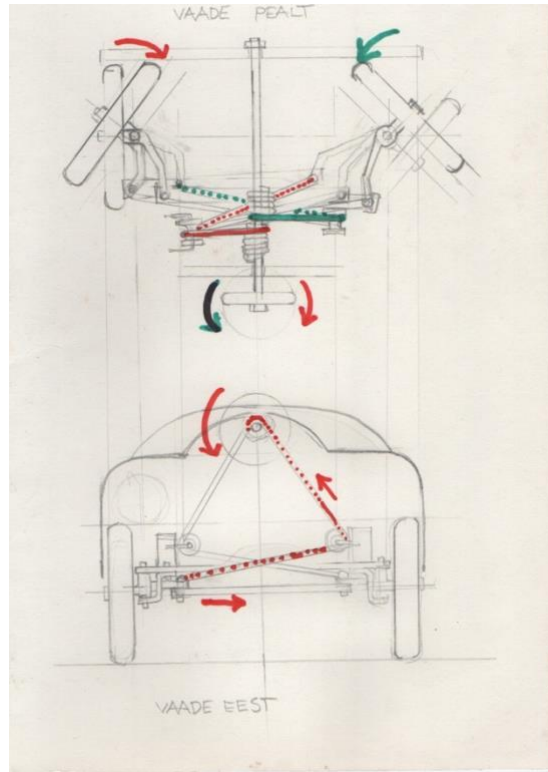
**Foto 10. Pindade puhastus enne ja pärast**  
(Autori foto 2021)



**Foto 11. Pindade puhastus enne ja pärast**  
(Autori foto 2021)



**Joonis 1. Rooli- ja pedaalimehhanism (Mets 2021)**



**Joonis 2. Rooli- ja pedaalimehhanism (sammas)**



Foto 12. Kuivpuhastus (Autori foto 2021)



Foto 13. Esialgne värv sinise all (Autori foto 2021)

## 8. Teostatud tööde tulemus

Järgides konserveerimise põhimõtteid, said mänguauto konstruktsioon ning vineerpinnad puhastatud ning kinni liimitud, vältimaks edaspidist lagunemist.

Auto rooli- ja pedaalimehhanismi metallpinnad said puhastatud ning nende tööpõhimõtte sai välja selgitatud.

Auto on konserveeritud ning valmis Tartu Mänguasjamuuseumile üleandmiseks.



Foto 14. K conserveeritud laste pedaalidega mänguauto (Vilo 2021)

## 9. Säilitus- ja hooldusjuhend

Museaali stabiliseerimiseks ja eksponeerimiseks vajalik seisund on taastatud. Hoiustada ühtlase niiskustaseme ja temperatuuriga ruumis (vastavalt 40-60% ja +5...+24°C) otsese päikesevalguse, tolmu, bioloogiliste kahjustuste ja mehhaaniliste vigastuste eest kaitstuna. Hooldamisel võib kasutada kuivpuhastust pehme pintsliga.

Kuupäev 26.05.2021

Allkiri Nancy Klaos