

Majakkalaivasta museo

Vuonna 1901 rakennettu majakkalaiva Kemi, joka palveli Kemien edustalla vuoteen 1973, kunnostetaan museoksi. Korjaustyöt kestävät puolitoista vuotta, joten museoleisöllä on mahdollisuus tutustua siihen kesällä 1988. Majakkalaivan omistaa merenkulkuhallitus, mutta korjauksen jälkeen alus luovutetaan museovirastolle.

Kemien entistämistyö tehdään Rauma-Repolan Savonlinnan telakalla ja työtä varten on saatu valtion työllistämisvaroja 5,2 Mmk. Ikäänsä nähden Kemi on suhteellisen hyvässä kunnossa. Eniten kunnostamista kaipaavat kannet ja asuintilat. Myös koneet puhdistetaan, mutta niitä ei laiteta käyttökuntoon.

Viimeisen kerran Kemi kulki omien koneittensa vauhettamana vuonna 1974, jolloin se ajoi Merimuseon kupeeseen Helsingin Hylkysaaren rantaan. Kemiä pidetään arvokkaana muistomerkkinä Suomen majakkalavatoiminnasta. Porin konepajalla rakennettu Kemi on 31 m pitkä ja 6,9 m leveä. Syväykseltään se on 2,7 m ja sen uppouma on 257 t.

Museojuna vastatulessa

Tuulta purjeisiin ei ole saanut museojunahanke, jonka mukaan höyryveturin vetämä museojuna liikennöisi ensi kesänä Porvoon ja Keravan välistä rataosuutta. Porvoon ja Keravan väliset kunnat eivät ole lämmenneet ajatukselle ja matkailijayhdistystenkin talousarviot on jo lyöty lukkoon ensi vuodelle. Joku kunnista on pitänyt ajatusta epämääräisenä, toinen on valitellut rahapulaa. Vielä elätellään toiveita, että joku yksityinen saataisiin ajatuksen taakse.

Museojunaa pohtinut toimikunta on ehdottanut, että kalusto vuokrataisiin VR:ltä, jolloin kustannukset olisivat kesäkaudelta 735.000 mk. Vaihtoehtona toimikunta on esittänyt veturin ja neljän vaunun kunnostamista, mutta silloin kustannukset olisivat jo 1,7 Mmk.

Ainutlaatuinen Verla rahapulassa

Kymi-yhtiö on pitkään neuvotellut valtiovallan kanssa Jaalassa olevan ainutlaatuisen Verlan tehdasmuseon ylläpitämisestä aiheutuvien kustannusten peittämisestä. Vuonna 1985 yhtiö teki virallisen avustushakemuksen, mutta säännösten mukaan rahaa voidaan antaa vain päätoimisille museoille. Rahaa ei siis voi antaa liike- ja teollisuusyrityksille, jotka päätoimekseen harrastavat jotakin muuta kuin museonpitoa. Näin Verla jäi ilman valtion avustusta. Kymi-yhtiössä näh-

däänkin nyt pykälissä ja niiden tulkinnoissa ”mieletöntä ristiriitaa”.

Mitä löytyykään Helsingin Vanhastakaupungista

Vantaanjoen suulla oli 500 asukkaan puutalokaupunki 1551—1640. Nyt tämä Helsingin vanhin paikka on tarkoitus tutkia arkeologisin menetelmin. Tutkimuksen rahoittaa kaupungin kiinteistövirasto ja tutkimus kestää 6—7 vuotta. Varsinaiset kaivaukset kestävät kahdesta kolmeen vuotta.

Kaivauksilta odotetaan paljon uutta tietoa Helsingin historiasta. Vanhankaupungin alue tullaan kartoittamaan ns. fosfaattimenetelmin, joiden avulla saadaan tietoja esim. vanhan asutuksen laajuudesta, katuverkosta, jne. Myös Vanhaakaupunkia koskeva kirjallinen aineisto tullaan kokoamaan.

Vanhankaupungin tutkimus kuuluu laajaan pohjoismaiseen hankkeeseen, jonka tarkoituksena on saada aikaan sarja kaikista Vaasa-hallitsijoiden aikana perustetuista kaupungeista. Vanhankaupungin alueelle on nykyään mahdollista rakentaa vasta sen jälkeen, kun pohja on tutkittu arkeologisesti. Näin eivät historiallisesti tärkeät tiedot tuhoutu tai jää tavoittamattomiin uusien rakennusten alle.

Dalsbruk 1686—1986

I Marianne Lukalas historik om Dalsbruk 1686—1986 berättar vanliga människor, hur Bruket har format deras liv. I historikens berättas det om de stora kasernerna som fortfarande finns kvar som brukshistoria. Det berättas t.ex., att det i början av 1920-talet fanns 200 änkor i Dalsbruk. Så länge de orkade arbeta i Bruket fick de bo kvar i arbetarkasernen, men när krafterna tog slut fick de flytta upp på vinden bland andra änkor och värnlösa.

I dag kan man stifta bekantskap med brukslivet 1870—1920 i Norrbacks-muséet. ”Kolaugnarna” ligger

vid stranden. Senast kolades här under vinterkriget, då bilarna behövde tråkol.

Pohjan ruukkialueella paloi jälleen

Eipä ole helppoa ruukkialueiden suojeleminen, varsinkaan Pohjan ruukkialueiden! Tammikuussa paloi nimittäin alueen suojelukohteisiin kuuluva ns. Alanikkarin tehdasrakennus maan tasalle. Vasta vuosi sittenhän paloi suojeltu ja muuttokuntoon remontoitu työväen asuintalo Fiskarsissa.

Alanikkarin tehdasrakennuksen korjauksesta oli juuri ehditty allekirjoittaa 7,5 Mmk urakkasopimus ja talo piti korjata syksyyn mennessä pienyritysten toimitiloiksi. Talon oli suunnitellut arkkitehti Waldemar Aspelin ja sen vanhimmat osat olivat viime vuosisadan puolelta. Talossa toimi aikoinaan puusepänerverstas, joten talo oli täynnä hienoa puupölyä.

Autolla ja kynällä

100-vuotiaan auton juhluvuonna 1986 ilmestyi kirja niistä miehistä ja naisista, moottoritoimittajista, jotka välittävät tietoa liikenteestä ja moottorien maailmasta.

Auto- ja moottorijournalismi maassamme on jo kunnioitettavan iäkästä. Kesti kuitenkin aina vuoteen 1960 ennen kuin alan toimittajat katsoivat tarvitsevansa ulkomaisen esikuvan mukaisesti oman järjestön saattamaan alan kirjoittajat yhteen. Perustettiin Moottoritoimittajat r.y. Neljänneksivuosisadassa yhdistyksen jäsenenä on ollut yli 200 suomalaista moottoritoimittajaa ja -tiedottajaa.

Autolla ja kynällä -nimiseen kirjaan on tallennettu alan toimittajien järjestön lyhyt mutta monivaiheinen historia. Kirja sisältää liitteenä auto- ja moottorialan lehtiluettelon, jossa on 248 lehteä. Näistä 172 ilmestyy edelleen. Historiikin on kirjoittanut Tekniikan Waiheita -lehtemme toimituskunnan jäsen Pertti K a a r n a .



Vanhankaupungin kuusi metriä korkea läntinen putous, Tekniikan museo 25.1.-87. Kuva: Olavi Valo.