

Lehtemme ottaa jatkuvasti kiitollisuudella vastaan uutisia Tekniikan Nykyaikaisuudesta-osastoon. Ne pyydetään ystävällisesti lähettämään osoitteella: **Matti Krank, Laurinlahdentie 12 E, 02320 Espoo, puh. 90-801 7830 (iltais).**

Kapearaiderautatie Uuteenkaarlepyyhyn

Kapearaideteiset höyryveturit ovat kysytyjä maailmalla. Ainakin Englannissa on paljon höyryveturiharrastajia. Myös Suomessa oli aikoinaan neljätoista yksityistä kapearaiderataa ja monia teollisuusraiteita. Uudenkaarlepyyn Kovjoelalla puhalletaan talkoovoimin henkiin paria kilometriä 600 millimetrin rataa Kovjoelta valtatie kahdeksan tuntuun. Projektia vetää Pietarsaaren asemapäällikkö Runar Romar. Aikaisemmin paikalla ollut rata ulottui Kovjoelta Uudenkaupungin satamaan. Kaupeungin omistama ja rakentama ja vuonna 1899 valmistunut rata oli laatuaan ainoa eteläisellä Pohjanmaalla. Vuonna 1916 rata myytiin kannattamattomana ja kalusto hävisi ties minne.

Kovjoen talkooväki aikoo saada rata-pihalla työt valmiiksi kuluvan syksyn aikana. Ratatöitä jatketaan ensi keväänä. Materiaalia on saatu ja ostettu. Veturia ja vaunuja vielä kuulostellaan eri puolilta maailmaa. Ensi kesänä joudutaan kuitenkin ehkä vielä käyttämään laina- tai vuokratilustoa.

Kuusiston keskiaikaiset rauniot kuntoon

Turun naapurikunnan Kaarinan keskiaikaisen Kuusiston piispanlinnan rauniot ympäristöineen ovat rapistumassa. Kaarinan kunta ei toistaiseksi ole tehnyt asian hyväksi mitään, vaan odottaa museoviraston toimenpiteitä. Museoviraston hallitseman linnan raunioita tutkitaan parhaillaan ja koko alue aiotaan vähitellen kunnostaa. Sekä kartano että linnanrauniot kuuluvat museoviraston tekemään alueen kokonaissuunnitelmaan. Ideoita linnan raunioiden käyttämiseksi kyllä löytyy. Ilmaan on mm. heitetty ehdotuksia raunioilla esitettävistä

tä ääni- ja valonäytelmistä tai keskiajasta kertovista näytelmistä.

Linnanraunioiden lähellä olevaa kartanoa on korjattu 1700-luvun everstin puustelliksi. Korjaukset vienevät vielä noin vuoden. Kartanoa korjataan näyttelytilaksi, jossa voidaan esitellä seudun historiaa.

Kuusiston linna mainitaan ensimmäistä kertaa vuonna 1295. Vuonna 1528 Kustaa Vaasa antoi käskyn hävittää linna kruunulle tarpeettomana. Linnan raunioita tutkittiin jo vuonna 1877 ja ne saatiin kokonaan paljastetuiksi 1890-luvulla.

Kuninkaantien kulkureittikö poikki

Kuninkaantien varrella Pikkalanjoen Ävikissä olevaa vanhaa puusiltaa uhkaa purku. Ennen purkupäätöstä tvh tarjosi omistamaansa huonokuntoista siltaa kunnalle, mutta kunta ei sitä huolinut. Siuntiolaiset halusivat kuitenkin säilyttää tämän historiallisen kulkureitin. Siuntion jokineuvottelukunnan mielestä silta pitäisi historiallisen taustansa vuoksi restauroida. Ellei tämä ole mahdollista, olisi neuvottelukunnan mielestä rakennettava uusi silta, joka tyylillisesti sopii vanhaan kulttuuriympäristöön. Silta olisi osa kuntalaisten haluamaa ulkoilureittiä, jota kunnan mielestä ei tarvita.

100 vuotta Eric Tigerstedtin syntymästä

Eric Magnus Campell Tigerstedt syntyi 14.8.1887 Elimäellä. Hän oli lapsesta lähtien lahjakas, monipuolinen ja luomisvoimainen. 11-vuotiaana hän rakensi valokuvauskoneen, sähkömoottoreita ja paristoja. 15-vuotiaana hän osasi jo rakentaa mikrofoneja, puhelimia jne. Tigerstedtistä voidaan sanoa, että hän oli monipuolinen nero. Sähkö- ja kone-tekniikan lisäksi hän opiskeli ja harrasti tähti-, eläin-, kasvi- ja lääketieteitä sekä

musiikkia, öljyvärimaalausta, voimistelua, miekkailua, mäenlaskua, purjelentoa jne.

Isänsä kanssa hän joutui 15-vuotiaana riitoihin ja kotoa karkotetuksi, kun isä sai tietää, että Eric oli salakuunnellut mikrofoniavulla keskusteluita, joita ei ollut tarkoitettu hänen kuultavakseen. Kohtuuttoman ankaran isän antama korvapuusti kuuroutti Ericin toisen korvan, ja kaiken kukkuraksi hän joutui keskeyttämään koulunkäyntinsä.

Eric jatkoi ponnisteluitaan yksin ja hyljättynä, mutta hyvällä menestyksellä. 18-vuotiaana hän sai valmiiksi langattoman kipinäradiolaitteen, jolla oitis joutui selkkaukseen venäläisten kanssa. Kruunuvuoren selällä olleisiin venäläisiin panssariavoimiin ei olisi saanut ottaa yhteyttä.

Tämän jälkeen Tigerstedt oli töissä L.M. Ericssonilla Ruotsissa. Vuonna 1908 hän meni Saksaan, luki ylioppilaaksi ja valmistui sähköinsinööriksi vuonna 1911 Götchenissä.

Tigerstedt oli todellinen työjuhta. Kerrotaan, että hän nukkui vain tunnin aamulla ja toisen illalla. Hän kehitti ja uudisti miltei kaikkea, mikä eteen sattui: salakirjoitusmenetelmiä, moottoripyöriä, värivalokuvausta, röntgentekniikkaa, tuliaseita, automaattista puhelinkeskusta (joka kuitenkin jäi toteuttamatta, koska Tigerstedt oli tässä asiassa aikaansa edellä), apuvälineitä lentäjille ja kuulovammaisille jne. Tunnetuin hänen saavutuksistaan lienee parannettu elektroniputki äänielokuvan kehittämiseksi. Hän kehitti myös ansiokkaasti televisiotekniikan perusteita.

Tigerstedt ei koskaan päässyt nauttimaan neroutensa hedelmistä. Hänen omaisuutensa takavarikoitiin, kun hän pyrki pois Saksasta ensimmäisen maailmansodan jaloista. Hänen patenttejaan väärinkäytettiin Saksassa, ja vaikka Tigerstedt voittikin osittain patenttiriidat, ei korvaukseksi saatu, arvottomaksi käynyt Saksan paperiraha paljon lohduttanut. Sodan aikana Tigerstedt työskenteli Kööpenhaminassa, mutta siellä hänet pettivät liikemiehet. Vuonna 1923 hän siirtyi USA:han ja perusti The Tiger Manufacturing Co:n, jonka tuotantoon kuuluivat salakirjoittimet ja kideradiot. Vain pari vuotta myöhemmin, 16.2.1925, Tigerstedt joutui auto-onnettomuuteen, joka katkaisi vielä nuoren yleisneron elämän.

55 ploitulla 13 lehmää

Lammilaisen maalaistalon peltoon kätkeytyneet 55 ploitua 1700-luvulta ovat nyt Säästöpankkiopiston yhteydessä toimivassa Säästöpankkimuseossa. Näillä ploituuilla olisi voinut aikoinaan ostaa peräti 13 lehmää. Säästöpankkimuseo valmistui vuonna 1972 Espoon Matinkylään. Museo esittelee säästöpankkihistoriaa vuodesta 1822, jolloin Suomen ensimmäinen säästöpankki perustettiin.

® **makrolon**
POLYKARBONAATTILEVYT (PC)


LOHJA
UNIPLAST

PL 55, 08101 Lohja
puh. (912) 224 31, telex 1432 lkgun sf

Säästöpankkimuseossa on esillä vanhojen rahojen lisäksi mitaleita, säästökirjoja ja -lippaita, konttorikoneita, pukuja, lehtiä ja julisteita. Rahoja säilytettiin aluksi kassa-arkuissa, kunnes vanhemmat kassakaapit yleistivät 1800-luvun lopulla. Suomi sai oman rahan vuonna 1860, ja tämän jälkeen voitiinkin säästöt laskea markoissa.

1900-luvun alussa meillä otettiin käyttöön kodin "säästölaatikot", jotka pankkineiti kävi kotona tyhjentämässä. Tuntumaa 1900-luvun alun pankkitointintaan voi saada esim. museoon siirretyn Porvoon säästöpankin tammisen pankkitiskin ääressä tai peräti pankinjohtajan huoneessa.

Suomen sähköteollisuus jo 100-vuotias

Suomen sähköteollisuuden alkuna voidaan pitää vuotta 1887, jolloin insinöörit Carl Wahl ja Gottfried Strömberg palasivat Saksasta, missä he olivat olleet opiskelemissa sähkötekniikkaa. Carl Wahl patentoi suunnittelemansa dynamokoneen ja aloitti sen valmistuksen sukunsa konepajalla Varkaudessa. Ensimmäiset sähkövalot oli sytytetty Tampereella Finlaysonin tehtaalla viisi vuotta aikaisemmin, ja muuntajia, akkuja ja muita sähkökoneita alettiin yhä enemmän tarvita maassamme. Carl Wahl alkoi valmistaa näitä laitteita. Gottfried Strömberg toimi aluksi Wahlin edustajana, mutta perusti vuonna 1889 oman yrityksen.

Vuonna 1912 alettiin maassamme valmistaa kaapeleita ja johtimia ja vuonna 1920 tehdasmaisesti puhelimia (niitä kyllä koottiin jo 1880-luvulta lähtien). Radiovastaanottimien teollinen valmistus käynnistyi 1923 ja televisioiden valmistus vuonna 1956. Teollisuuden käyttöön tarkoitettujen tietokoneiden valmistukseen päästiin vuonna 1969 (Strömberg) ja ensimmäiset varsinaiset tietokoneet valmistettiin meillä vuonna 1973 (Nokia).

Triერი Aigeianmerellä

Antiikin tehokkain sota-alus, triერი eli kolmisoutualus, on pitkään askarruttanut tiedemiehiä. Millainen se oikeastaan oli? Siitä ei ole jäänyt yhtään hylkyä, mutta kuvia kylläkin maljakoissa, veistoksissa ja kirjoituksissa. Nyt tällaisen sota-aluksen jäljennös on onnistuttu rakentamaan vanhojen kuvien perusteella. Tämän 37 metriä pitkän ja kuusi metriä leveän triերin takana ovat kirjailija Frank Walsh, prof. John Morrison ja arkkitehti John Coates, sekä rahoittajana Kreikan laivasto. Triերiin voivat tustua ateenanmatkajat, koska laiva sijoitetaan Ateenan lähelle museoksi.

Triերien valtakausi oli noin 600 eKr.—400 jKr. Historiansa hyvin lukevat muistanevat, että ateenalaisten 300 triերiä murskasi Kserkseen 1207 triերiä Salamiin taistelussa vuonna 480 eKr.

Kreikkalaiset triերit osoittautuivat nopeiksi ja helposti ohjattaviksi, ja ne lävistivät helposti isoimpienkin vihollislaivojen kyljet pronssikeulallaan.

Näe Saabit Trollhättanissa

Alkuaikojen sinimustan Saabin voi nähdä puhtaan hohtavana Saabin uudessa automuseossa Trollhättanissa Ruotsissa. Neljäkymmenen vuoden aikana valmistetut Saabit ovat saaneet arvoisensa museorakennuksen Nohabin vanhassa veturikonepajassa lähellä Götan kanavan ensimmäisiä sulkuja. Täällä näkee esim. "Alkusaabin" uudemman version yksikkösen 25 hevosvoiman kaksitahtimoottoreineen. Malli sai lempinimen "Gröna Droppen" (Vihreä Pisara). Muita Saab-malleja ovat Saab 93, 95 ja 96, aina nykypäivien 9000-malliin saakka.

Museossa on luonnollisesti myös Saabin kilpaversioita. Huomiota herättää esim. ralli-Saab, jolla Erik Carlsson-pätket kaksi kertaa voitti Monte Carlon rallin 60-luvun alussa.

Wanhoja laivoja kohta näytteillä useampia

Kotkan meripäivien yhteydessä pidetyssä kansainvälisessä Itämeri-seminaarissa puhunut merikapteeni Vello Mäss Eestin valtiollisesta merimuseosta kertoi kokonaan kirveellä veistetyin Maasalinan hyllyn nostamisesta lähiaikoina. Tämä noin 16 metriä pitkä alus on ajoitettu 1550-luvulle ja sitä on ilmeisesti käytetty Itämeren kauppareiteillä. Aluksen rakennustekniikka on ainutlaatuinen. Vastaavaa kaksinkertaista limisaumalauoitus ei tiettävästi ole tavattu muualta Euroopasta.

Neitsytmatkallaan Tukholman edustalla vuonna 1628 uponnut ja vuonna 1961 nostettu Wasa-laiva on saamassa uuden museorakennuksen. Rakennuksen on määrä valmistua vuonna 1990 Nordiska Muséetin kupeeseen. Kysymys on mittavasta hankkeesta, jonka menoarvio on 160—170 miljoonaa kruunua.

Toteuttamis päätöstä vailla on tällä hetkellä Kotkaan kaavailtu Ruotsinsalmen merikeskus. Sen keskeisenä tehtävänä tulee luonnollisesti olemaan mm. Ruotsinsalmen taisteluiden esittely. Ajatukset saada merikeskukseen fregatti St. Nikolain hylky on mitä ilmeisimmin kuitenkin haudattava, koska fregatti on pahoin mm. hyllynryöstäjien tuhoama. Pahoin vaurioitunut on myös Virolahdelta löydetty viikinkiaikainen tammialus, Lapurin Knarri.

Metsämuseolla olisi ottajia

Valtakunnallista metsämuseota haitellaan Lammin kunnassa Etelä-Hämeessä. Suomen Metsäyhdistys on saanut Lammin kunnanhallitukselta myönteisen vastauksen asiaa koskevaan tiedusteluunsa. Evon metsäopistoa ehdotetaan museon paikaksi. Mainittakoon, että maa- ja metsätalousministeriön työryhmä jo keväällä ehdotti Evoa sijoituspaikaksi. Metsäyhdistys on kuitenkin lähettänyt kyselyn lähes kahteenkymmeneen kuntaan selvittääkseen niiden halukkuuden metsämuseon sijoituspaikaksi. Nyt metsämuseosta ollaan peräti kilpasilla. Saas nähä ny, ratkaiseeko raha vai paikka?

Lukemisen arvoista laivanrakennuksesta

Oulun yliopiston Pohjois-Suomen tutkimuslaitoksen tutkija yht.kand. Heikki Kerkelä on sanomalehti Kalevassa julkaissut mielenkiintoisen artikkelisarjan Pohjois-Suomen teollistumisen syntyvaiheista. Kirjoitukset perustuvat Pohjois-Suomen teollistumista ja sen nykypäivän vaikutuksia käsittelevän tutkimuksen aineistoon. Artikkelisarjan I osa julkaistiin 4.8.1987 nimellä "Pohjanmaan laivanrakennus aloitti suuren vientiteollisuuden Suomessa", osa II 5.8. nimellä "Pohjanlahden rannikon laivarvit loivat perustaa sahateollisuudelle" ja osa III 6.8. nimellä "Laivanrakennuskauten perintö".



**KATA TERÄKSELLÄ
SE KANNATTAA**

 **RAUTARUUKKI OY**