

Hannu Valtonen

Ilmailumuseotoiminnan eräitä vaiheita Suomessa

Keski-Suomen Ilmailumuseon johtaja Hannu Valtonen kirjoittaa lehdellemme, että Suomen Teknillisen Museoyhdistyksen perustamisen tarkoituksena oli ”harrastuksen herättäminen maassamme teknillisen museon aikaansaamiseksi”. Nelisen vuosikymmentä kesti sillä tavoitteen saavuttaminen. Ilmailupuolella museoajatusta on haudottu suunnilleen samat ajat tai hieman kauemmin — tuloksena kuitenkin useampia poikasia. Eräitä virstantolppia on kuitenkin erotettavissa. Tiedot perustuvat pääosin eversti evp. K.W. Janarmon kokoamaan aineistoon.

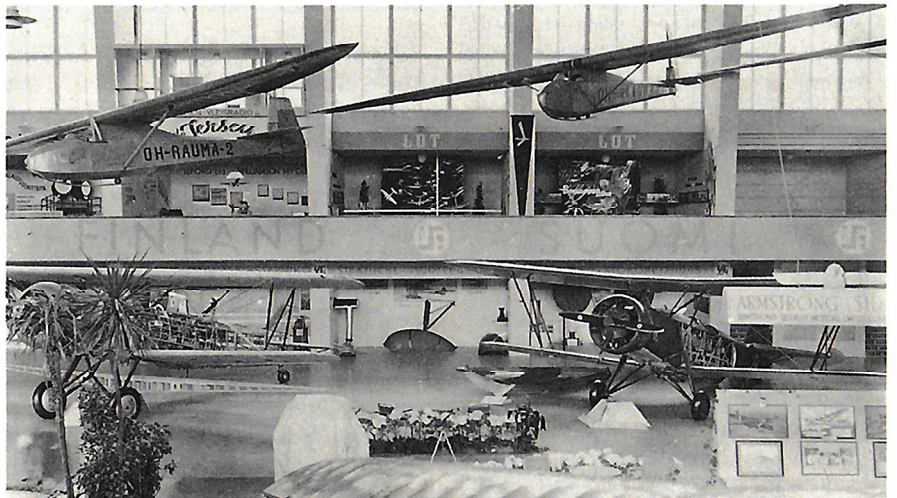
Vuonna 1922 heräsivät toiveet ilmailumuseosta Suomen Ilmailuklubin puitteissa. Vaikka ymmärrettiin, että kysymys oli herätetty liian aikaisin, suoritettiin kuitenkin asiassa kärkeä laskelma. Siinä mm. todettiin tilan tarpeeksi koneita varten 2000 m². Minkäänlaisiin toimiin ei kuitenkaan ryhdytty!

15.11.1927 esitettiin Aero-lehden sivuilla aivan ensimmäinen vetoamus ilmailumuseon puolesta. Todettiin mm: ”Miten paljon olemmekaan jo antaneet hävitä ja hukkaa!” Artikkelin kantavana ajatuksena oli sotilas-ilmailumuseon aikaansaaminen, joka tosin sulkisi suojaansa kaiken vähänkin merkittävän ilmailumateriaalin. Siitä alkaen ja vuoden 1969 loppuun saakka on ilmailumuseoasian puolesta taitettu peistä ammatti-, päivä- ja aikakauslehdissä tarkoituksena herättää ilmailustamme vastuussa olevat toimintaan. (Esim. Insinööri-uutiset 3.12.1966: ”Ilmailumuseo kiireellinen”.)

15.7.1933 julkaisi Aero-lehti Suomen Ilmapuolustusliiton (SIPL) asiamies Helteen laajan kirjoituksen ilmailumuseon tarpeellisuudesta. Artikkelin päättyi enteellisiin sanoihin: ”Lähitulevaisuus on näyttävä, ollaan-ko selvillä, että Suomi tarvitsee ilmailumuseon, joka ei ole vain sotamuseo, vaan maamme koko ilmailua edustava”.

20.7.1933 päätti Ilmapuolustusliiton johtokunta ryhtyä kiireellisiin toimenpiteisiin museoasiassa kääntymällä ilmavoimien, suojeluskunnan, merivartiolaituksen, Sääski-yhtiön, Ilmailuklubin, Keljon lentokerhon, ym. puoleen. Kaikki vastaukset olivat myönteisiä.

Ilmavoimien komentaja ilmoitti puoltavansa sotamuseon yhteydessä toimivaa ilmailumuseota (mutta ei erillistä). Ilmavoimien varastoitu materiaali käsitti 13 konetta, 5 moottoria, paljon varusteita ym., joten tilan



Suomessa pidettiin huomattavat ilmailunäyttelyt Helsingissä vuosina 1929 ja 1938. Kuva on Messuhallissa 14.-23.5.1938 pidetystä näyttelystä. Esillä oli parikymmentä lentokonetta eri maista. Kuva: Keski-Suomen Ilmailumuseo/M. Kilpi.

tarpeen arvioitiin kasvavan lähivuosina 1000—1200 m²:iin. Suojeluskuntien Yliesikunta puolsi SIPL:n toimesta perustettavaa ja ylläpidettävää museota. Viimemainittu taas kannatti ilmavoimien komentajan esitystä ja kääntyi valtioneuvoston puoleen. Sinne asia hautautui liian suurilla tiloilla vaativana ja kalliina.

Museoasia oli täten ajettu täysin umpikujaan, sillä ilmavoimien komentajan ratkaisu merkitsi itse asiassa museokentän kahtiajakoa (sotilais- ja siviilisektori), vaikka SIPL ei ymmärtänyt tai halunnut ymmärtää asiaa sillä tavoin.

Toisaalta ilmavoimien komentajan kantakin oli selvä: henkilökunnalla ei ollut aikaa eikä ilmavoimien varikolla rahaa tällaiseen toimintaan. Museo-varat olivat sotamuseon käsissä. Lienee vaikuttanut asiaan sekin, että hän oli juuri tullut taloon eikä ollut ehtinyt perehtyä asioihin.

Suomen Ilmapuolustusliitolla taas ei ollut minkäänlaisia taloudellisia mahdollisuuksia asian hoitamiseen — haluja kylläkin. Näin tärkeimmän osapuolen, ilmavoimien, kanta oli ratkaiseva.

Sotamuseo puolestaan lienee ollut ratkaisuun tyytyväinen. Itsenäinen ilmailumuseo olisi tullut sen kanssa saman kakun jaolle — budjettivarat olisivat melko varmasti pienentyneet. Sen harkittavaksi jäi nyt, missä laajuudessa ilmailupuolta tallennetaan. Käytännössä ratkaisu ilmeni mm. siinä, että ilmavoimien komentaja vuodesta 1934 alkaen koneita poistaessaan merkitsi asiakirjaan ”Luovutetaan Sotamuseolle”.

Marraskuussa 1935 tutki kenraali E. Heinrichsin (1. Divisioonan komentaja) johtama toimikunta Suomenlinnan ja Santahaminan oloja. Aloitteen olivat tehneet ilmavoimien esikunta ja SIPL. Sen mukaan piti etsiä Suomenlinnasta tai Kustaanmie-

kasta museokäyttöön sopiva rakennus. Tulos oli kielteinen. Samoihin aikoihin Sotamuseo ajoi Santahaminan tulevan ilmailumuseon sijoituspaikaksi pitäen asiaa jo eräässä vaiheessa ratkaistunakin.

3.1.1945 todettiin ilmavoimien varikon säilyttävän ennen sotia Santahaminan rantamakasiineihin tallentamaansa museomateriaalia Vallisaaressa ja Kellosaareissa. Sotien aikana museokoneita oli mm. Parolassa. Sodan jälkeen ne koottiin Vesivehmaalle, paitsi Tampereelle kentän reunalle halliin varastoidut.

9.4.1947 toteaa ilmavoimien esikunnan hankintaosasto museokoneiden luvun nousevan 37:een eri tyyppiin. Lentokoneradioita on 16 eri tyyppiä 8:sta eri maasta.

15.4.1954 mainitsi Suomen Ilmailuliiton lehti Ilmailu pääkirjoituksessaan P. Virkin Sotamuseoseuran vuosikokouksessa hiljattain ilmailumme varhaistapahtumista pitämästä esitelmästä. Sen pohjalta oli pitkään keskusteltu museoasiasta ja päädytty sil-

le kannalle, että seuran oli vaikutettava ilmailumuseon alkuvaikeuksien voittamiseen.

Keskustelussa päädyttiin sotamuseoon sijoituspaikkana — siellähän pallo oli itse asiassa ollut vuodesta 1934 lähtien, ilman, että mitään ratkaisevaa olisi saatu aikaan kahteenkymmeneen vuoteen. Uuden Suomen mukaan (12.5.1958) tämä hanke oli toteutuksessa vaikeimman pulman, huoneistokysymyksenkin ratkettua sotamuseon laajenemisen yhteydessä.

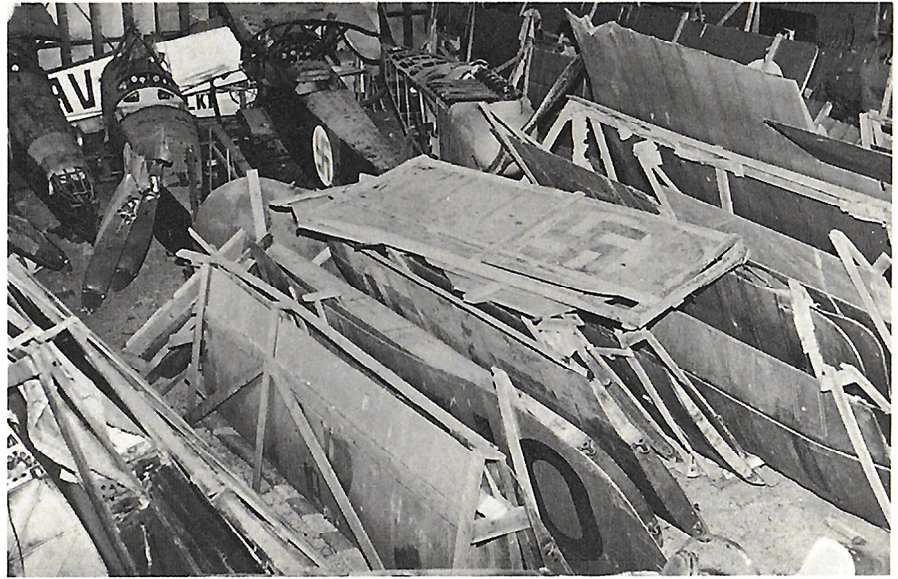
Vuonna 1957 totesi ilmavoimien esikuntapäällikkö Olavi Seeve käydessään Vesivehmaalla, että sikäläisessä hallissa paitsi moottoreita ja kaikenlaista tavaraa oli 23 konetta ja 3 koneenrunkoa. Vesivehmaan hallihan oli silloin ilmailumuseomateriaalin neljäs säilytyspaikka linjalta Santahamina—Vallisaari—Kellosaari. Eräät toiset tiedot näiltä ajoilta mainitsevat koneiden määräksi 29.

20.4.1961 jättivät eräät Suomen Ilmailuliittoa lähellä olevat henkilöt Tampereen kaupunginhallitukselle osoitetun vetoomuksen valtakunnallisen ilmailumuseon perustamisesta Tampereelle. Kaupunki ryhtyiikin ripeisiin toimiin, kuuli asiantuntijaa, joka esitti yksityiskohtaisen selvityksen ja suunnitelman, asetti lautakunnan, joka jätti mietintönsä 22.11.1962. Maa-aluetta varattiin 3 ha tulevan museon tarpeisiin. Mutta sitten ilmenikin, että kaupungin tarkoituksena oli hankkia varoja ilmailumuseolla. Rahoituskysymyksessä ilmeni myös kaupungin haluttomuus omakohtaisiin investointeihin. Tähän umpikujaan pääsyyn tarvittiin viisi vuotta aikaa.

15.4.1962 julkaisi Uusi Suomi artikkelin, jossa malliksi tarjottiin ilmailumuseon sijoittamista liikennemuseon yhteyteen ”muiden maiden malliin”. Lehden kiertokyselyyn tuli nähtävästi vain pelkkiä kielteisiä vastauksia. Sveitsin Verkehrshaus Luzernissa ei kelvannut malliksi.

Luonetjärven aliupseerikerhon vuosikokouksessa 1968 väpeli Pertti Virtanen eräiden työtovereidensa kanssa esitti, että kerho alkaisi rahallisesti tukea entisöintitoimintaa. Aloite johti sittemmin erilaisten vaiheiden kautta Gourdou—Leseurre -koneen entisöimiseen ensimmäisenä museokoneena Suomessa. Vuotta myöhemmin seurattiin Rissalassa esimerkkiä, siellä työn alle meni Avro 504 K. Näin vuosien mittaan maahan syntyi museokoneiden kanta, joka loi painetta ilmailumuseon synnyttämiseksi.

4.12.1969 pidettiin Ilmailumuseoyhdistys ry:n perustava kokous Helsingissä. Yhdistys otti päämääräkseen valtakunnallisen ilmailumuseon



Vesivehmaan surkeutta ja ihanuutta. Kuva: Keski-Suomen Ilmailumuseo/K.W. Janarmo.

aikaansaamisen Suomeen. 15.6.1970 perustettiin Ilmailumuseosäätiö IMY:n toimintaa tukemaan.

12.11.1971 avasi Lentotekniikan Kilta ry Hallinportti-nimisen ilmailuaiheisen pysyväisluonteisen ilmailunäyttelyn Hallissa. Pääpaino oli valokuvissa ja esineissä.

12.6.1972 IMY avasi Helsingin lentoasemalla pysyvän ilmailuhistoriallisen näyttelyn. Liikenneministeriö oli antanut tilat käyttöön (760 m²).

Vuonna 1973 tapahtui jotain aivan ratkaisevaa ilmailumuseorintamalla. Hämeen lennosto siirtyi Luonetjärveltä Rovaniemelle vapauttaen yhden lentokonehallin muuhun käyttöön. Tämä sinänsä ilmailumuseokentästä irrallaan oleva tapahtuma yhdessä käynnistyneen entisöintitoiminnan kanssa antoi nähtävästi ratkaisevimman sysäyksen ilmailumuseoiden kehittymiseen.

17.1.1975 liikenneministeriö asetti työryhmän tutkimaan ja selvittämään valtakunnallisen ilmailumuseon perustamista Suomeen. Mietintö valmistui vajaan puolentoista vuoden päästä. Eriävän lausunnon sijaintipaikasta jätti ilmavoimien esikunnan edustaja — toisaalta hän oli 8-henkisen komitean ainoa Helsinki-Vantaan talousalueen ulkopuolinen jäsen. Työryhmä käytti itsestään nimeä VILMU.

Mietinnössä hahmoteltiin valtakunnallisen ilmailumuseon toimintamalli. Sen mukaan Vantaalle sijoitettavan museon piti olla teknisiin erikoismuseoihin verrattava erikoismuseo ja sen omistajana säätiö.

28.6.1968 ilmavoimien komentaja, kenraalimajuri Rauno Meriö, kutsui kokoon kokouksen Luonetjärvelle,

jossa alustavasti päätettiin ilmailumuseon perustamisesta Tikkakoskelle. Keski-Suomen Ilmailumuseosäätiö perustettiinkin tasan kolme kuukautta myöhemmin.

1.6.1979 Keski-Suomen Ilmailumuseo avattiin yleisölle. Näin oli enätysajassa käytetty hyväksi ne lähtösysäykset, jotka entisöintitoiminta ja vapautunut hallitila olivat antaneet.

1980 elokuussa avattiin Hallissa Hallinportin Ilmailumuseo.

24.9.1981 IMY avasi Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä oman ilmailumuseonsa (Suomen Ilmailumuseo).



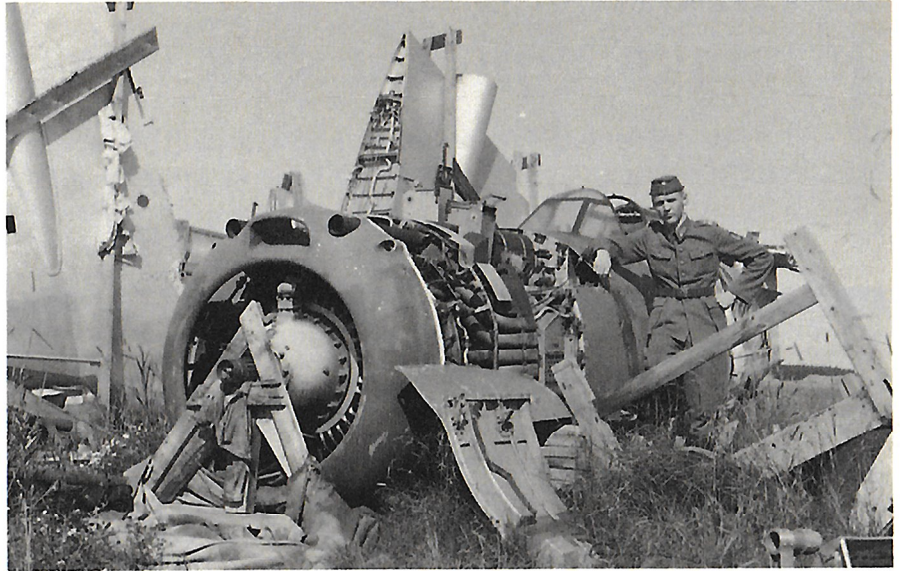
Ilmailumuseotoiminnan ja -aatteen ehdoton nollapiste oli sotien jälkeinen aika, jolloin ilmavoimien lentokalusto romutettiin. Sen jälkeen kun rakenteet oli pilkottu sulatusuuniin sopiviksi palasiksi, ne sulatettiin alumiiniharkoiksi. Kuvassa ”sulaa lentokonetta” juoksetetaan muottiin. Kuva: Keski-Suomen Ilmailumuseo/R. Hiltunen.

16.2.1982 puolustusministeriö asetti toimikunnan, jonka tehtävänä oli laatia yksityiskohtainen selvitys puolustusvoimiin liittyvän museotoiminnan nykytilasta ja tehdä esitys sotilasmuseotoiminnan organisaatioksi ja kehittämisen suuntaviivoiksi. Toimikunnassa oli edustus puolustus-, opetus- ja valtiovarainministeriöstä, museovirastosta, pääesikunnasta, ilmavoimien esikunnasta ja sotatieteen laitoksesta.

Työryhmän tulos oli Sotilasmuseotoimikunnan mietintö (Komiteamietintö 1983:72), joka totesi sotahistorialliseksi erikoismuseoksi Keski-Suomen Ilmailumuseon sekä muiksi aihepiiriin liittyviksi tai sitä sivuaviksi Hallinportin Ilmailumuseon ja Suomen Ilmailumuseon.

24.3.1987 puolustusministerin esitelyssä Keski-Suomen Ilmailumuseo nimettiin sotahistorialliseksi erikoismuseoksi ”toimialanaan ilmavoimien perinteiden tallentaminen ja ylläpitäminen muun museotoiminnan ohessa”. Siis kuten sanamuodostakin selviää, museo on itsenäinen ilmailumuseo, jolla on yleinen ilmailumuseotehtävänsä ja ilmavoimien museon tehtävät, jotka ovat muiden aselajimuseoiden tehtäväkenttien tapaan sotamuseon valvomat, ovat vain osa sen toimialaa.

Näillä toimin on osoitettu Suomen ilmailumuseotoiminnan toimialajako sotilas- ja siviilisektoreihin, sillä lisämaininnalla, että Hallinportti vastaa ilmavoimien lentoteknisen huollon ja opetusvälineistön taltiointisesta. Museoiden perusnäyttelyt ovat enemmän yleisiä ja päällekkäin meneviä.



Lentokaluston säästäminen museointitarkoituksiin heräsi uudestaan henkiin vasta 1960-luvun puolivälissä. 1920- ja 1930-luvun koneitahan on säilynyt suhteellisen hyvin, mutta ei sotien aikaisia. Kaksi Curtissia, ”Mersu”, Myrsky, ym. ilmailumateriaalia, myytiin Kauhavalta romuksi vielä v. 1965 väepelin kuukausipalkasta. Kuvassa poseeraa upseerioppilas H. Valtonen Myrskyn kuppeella v. 1964. Kuva: Keski-Suomen Ilmailumuseo/ H. Valtonen.

Sarkaa kynnettäväksi

Kuten edelläolevasta selviää, taloudelliset resurssit ovat olleet määrävissä asemassa ja rajoittimena tarkasteltaessa ilmailumuseotoiminnan kehittämisestä Suomessa. Halua ja hinkua on riittänyt, mutta rahakirstunvartijain asenne on jäänyt viimeiseksi sanaksi.

Toinen kovasti palloeltu asia, tosin edellä mainitusta tosiasiaista johtuva, on ollut ilmailumuseotoiminnan kytkentä teknillisen tai sotahistoriallisen

museon yhteyteen. Kieltämättä esimerkit muualta puoltavat ilmailun esittämistä omana kokonaisuutenaan.

Suomessa on käytännön tapahtumien myötä vakiintumassa jako sotilas- ja siviili-ilmailun kesken omiin museoihinsa, joten yhtä ja yhtenäistä, kaikenkattavaa valtakunnallista ilmailumuseota meillä ei ole. Toisaalta työkentän mittavuuden huomioonottaen, jako on aivan järkevä ja paikallaan, sarkaa kyllä piisaa kynnettäväksi.

POHJANMAAN MUSEO

Maakuntamuseo — Aluetaidemuseo
Museokatu 3, Vaasa, puh. (961) 112139

PERUSNÄYTTELYT

Karl Hedmanin kokoelma —
Suomalaista taidetta 1850—1930,
vanhaa ulkolaista taidetta;
alankomaalaisen ja italialaisen
1500—1600-luvun taiteen kokoelmat.
Kulttuurihistoriallinen perusnäyttely
(rakenteilla).

SYKSY 1988, VAIHTUVAT NÄYTTELYT

Lokakuu: Sukututkimus,
Pohjalainen taiteilijaliitto,
Siirtolaisten postikortit.

Marraskuu: Pärnulaista taidetta,
Arvid Liljelund, Karl Hedmanin
keramiikkakokoelma.

Joulukuu: Vanhaa suomalaista taidetta
Pohjanmaan museon ja Hedmanin säätien
kokoelmista.
(Tarkemmat tiedot puh.)

STTK toimii joka päivä koko maassa

STTK on lähes 140 000 teknisen toimihenkilön ay-keskusjärjestö. Aktiivinen ja jämässä, tarvittaessa kovakin jäsentensä edunvalvoja.

Puolueisiin sitoutumattomana keskusjärjestönä STTK toimii vain jäsentensä hyvinvoinnin ja elämänlaadun parantamiseksi.

Tule mukaan. Yhdessä ja yhä kasvavana järjestönä olemme entistäkin voimakkaampia.



**JATKUVAN
KASVUN
STRATEGIA**

sttk  **ftfc**

Suomen Teknisten Toimihenkilöjärjestöjen Keskusliitto
Pohjoisranta 4 A, 00170 Helsinki, Puh: 90-625 871