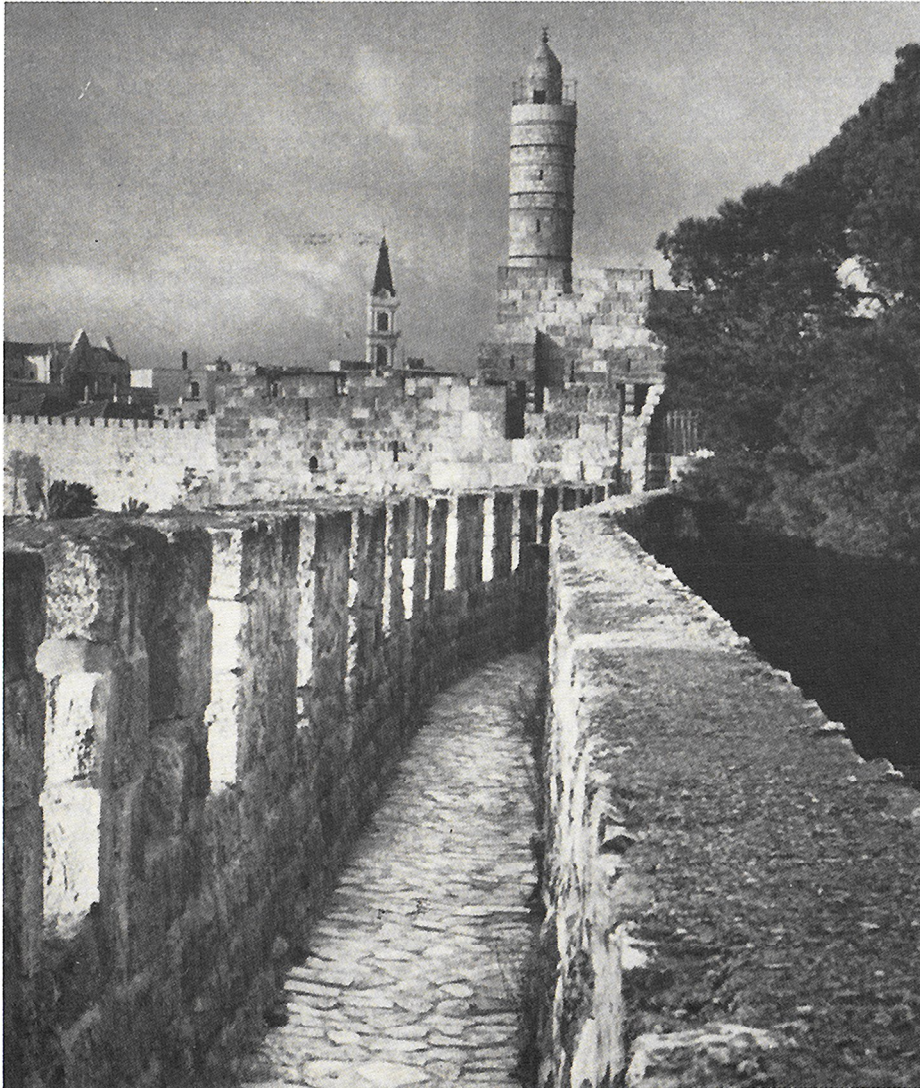


Jerusalemin jälleenrakennettu Vanhakaupunki

Kun Jerusalemin Vanhassakaupungissa tehdään maanrakennustöitä, vastaan saattaa tulla Herodes Suuren aikainen katu tai tieosuus, jota pitkin Jeesus on kulkenut. Daavid, Israelin kuningas, valitsi Jerusalemin pääkaupungikseen noin 3 000 vuotta sitten.

Vuodesta 1967 lähtien Jerusalemissa on yritetty aikaansaada nykyajan vaatimusten mukaiset olot erääseen maailman vanhimmista kaupungeista, samalla säilyttäen sen historiallinen ja pyhä luonne. Tämä tehtävä on ollut monumentaalinen sanan joka merkityksessä.



Aamun sarastaessa Vanhakaupungin muurien entisöidyt kävelytiet odottavat ensimmäisiä turisteja. (Kuva Frank D. Smith)

Arkeologit arvioivat, että Jerusalemin asutettiin noin vuonna 3000 ennen ajanlaskun alkua. Salomo, Daavidin poika, rakennutti tempelien sinne kymmenennellä vuosisadalla eKr. Siitä saakka Jerusalemin on ollut juutalaisten pyhä kaupunki. Kaupungin valloittivat babylonialaiset vuonna 563 eKr. ja roomalaiset vuonna 63 eKr. Rooman vallan aikana Jerusalemissa tuli Jeesuksen elämän viimeisten aikojen

näyttämö, ja siten se saavutti paikansa kristillisen perinteen keskuksena.

Noin kuusisataa vuotta myöhemmin Jerusalemin valloittivat muhamettilaiset. He pitivät kaupunkia pyhänä sen vuoksi, että profeetta Muhammed oli noussut sieltä taivaaseen. Seuraavina vuosisatoina monet valloittajat piirittivät kaupunkia. Ottomaanihallitsija Soli-

manin aikana 16. vuosisadalla rakennettiin massiivinen kivimuuri, joka ympäröi Vanhakaupunkia noin neljän kilometrin pituisena. Se on eräs maailman vaikuttavimmista muureista.

Sodassa, joka seurasi Israelin itsenäisyysjulistusta 1948, Jerusalemin jaettiin kahtia. Kaupungin läntisestä osasta tuli uuden valtion pääkaupunki, kun taas kaupungin itäinen osa, johon kuului myös muurin ympäröimä Vanhakaupunki, joutui Jordanian haltuun.

Kun Jerusalemi yhdistettiin kuuden päivän sodassa 1967, israelilaiset löysivät Vanhakaupungin kauhistuttavassa kunnossa. Vakavin ongelma oli viemäriverkosto, jota ei ollut merkittävästi korjattu tai laajennettu sen jälkeen kun turkkilaiset rakensivat sen 16. ja 17. vuosisadalla.

Vanhakaupungin asukkaiden elinolosuhteet olivat kestäättömät. Lähes joka kolmannelta talosta puuttui sähkö ja kolmesta talosta kahdessa ei ollut juoksevaa vettä. Lavantauti, kolera ja muut sairaudet olivat jatkuvana uhkana. Monet taloista olivat sortumaisillaan, ja vuosisatoja jatkunut laiminlyönti oli vaatinut raskaan veronsa Jerusalemin ainutlaatuisesta historiasta todistavilta pyhiltä paikoilta sekä arkeologisilta aarteilta.

Teknisesti vaikein osa työstä oli kanavien kaivaminen vesi- ja viemäriputkistolle sekä sähkö- ja puhelinlinjoille. Koko ajan oli mahdollista törmätä mittamattoman arvokkaiisiin arkeologisiin aarteisiin, jotka ovat peittyneet rakennusjätteiden ja vuosisatojen kuluessa kerääntyneen soran alle. Arkeologit olivat läsnä työn joka vaiheen aikana.

Kun perustyö oli tehty, pääväylät, erityisesti basaarialueella, päällystettiin joko laatta- tai mukulakivin. Niin usein kuin mahdollista käytettiin alkuperäisiä kiviä, joista jotkut olivat roomalaiselta kaudelta.

Työn edistyessä eri puolilta maailmaa tulleet lahjoitukset auttoivat rinnakkaisuunnitelman toteuttamisessa, Vanhakaupungin kaunistamisessa. Olemassaolevien rakennusten julkisivut korjattiin ja uusia kohteita rakennettiin, jotta turistien olisi mahdollista tutustua Vanhakaupunkiin ja sen historiaan.

Vaikuttavin näistä suunnitelmista oli kaupunginmuurin entisöiminen. Auringon laskeutuminen muurin kullankeltainen jerusalemlinkki imee itseensä auringon säteet ja osoittaa, miksi Jerusalemi tunnetaan "kultaisena kaupunkina". Muurin päällä on kulkuväylä, jota pitkin vierailija voi kiertää koko kaupungin katsellen kaupungin monimuotoisuutta alapuolellaan.

Via Dolorosa, Jeesuksen viimeisen tien entistäminen on esimerkki onnistuneesta ratkaisusta. Ongelmana oli, kuinka merkittävät pysähdyspaikat tien varrella. Mikäli olisi päädytty viittoihin, ne olisi ollut kirjoitettava ainakin englannin-, ranskan-, espanjan-, saksan-, heprean-, arabian- ja kreikkankielisinä – luettelo on loputon. Niinpä päätettiin olla kirjoittamatta mitään. Sen sijaan katukivetykseen tehtiin erityinen merkki jokaisen pysähdyspaikan kohdalle. Täten jokainen merkittävä kohta on löydettävissä ilman, että kenenkään tunteita loukataan.

(Features from Jerusalem/Robert Stadler)

Konservointikapasiteetti ei riitä

Riittämätön konservointikapasiteetti on ollut koitua monen Kotkan edustalla merenpohjassa makaavasta fregatti Sant Nikolaista nostetun esineen tuhoksi. Esim. vuosina 1983–1986 sukeltettiin pintaan yli 600 esinettä, mutta kapasiteetti ei läheskään riittänyt kaikkien esineitten konservointiin. Esineistöä käsitteli vain yksi konservanttori, ja hänkin puutteellisissa oloissa.

Merimuseoon valmistui vuonna 1987 konservointilaitos, jonka yhteyteen on rakennettu 25 m pitkä PEG-allas esineiden polyetyleeniglykoolikäsittelyä varten. Allasta ei kuitenkaan voitu ottaa käyttöön aikataulun mukaisesti, minkä vuoksi Nikolain ja muiden tutkimuskohteiden esineistöä on edelleen jouduttu käsittelemään puutteellisissa oloissa.

Varissaareissa esillä olevien Nikolain tykkien pelastamiseksi ei voitane tehdä paljoakaan. Eräs mahdollisuus on ottaa niistä valumuotit.

Aivan hyvin eivät asiat ole Vironkaan puolella. Vuonna 1985 löydetty ns. Maasilinnan 1500-luvulta peräisin oleva laivahylky alkoi rapistua pian sen jälkeen, kun hylyn ympäriltä poistettiin sitä suojaanut muta. Jäänösten pelastamiseksi laiva nostettiin vuonna 1987. Uusi konservointilaitos ei kuitenkaan valmistunut ajoissa, jolloin kuivuminen pääsi turmelemaan hylkyä säännöllisestä kastelusta huolimatta. Laitoksen valmistuttua

Nykyvaiheita

Lehtemme ottaa jatkuvasti kiitollisuudella vastaan uutisia Nykyvaiheita-osastoonsa. Ne pyydetään ystävällisesti lähettämään osoitteella: Matti Krank, Laurinlahdentie 12 E, 02320 Espoo, puh. 90-801 7830 (iltaisin).

kin ollaan vielä epävarmalla pohjalla, sillä kokemukset suurten puuesineiden konservoinnista ovat Virossa vähäisiä.

Vaasan merimuseon tilat kohta kuntoon

Vaasan merihistoriallinen yhdistys on seitsemän vuoden aikana talkoovoimin kunnostanut rakennuksia ja melkein romahtaneita laitureita. Kun tilat saadaan kuntoon, alkaa esineiden entistäminen. Nyt on sen verran valmista, että tiloissa on voitu esitellä suomalaisen merenmittauksen historiaa. Suomen merenpohjia on mitattu järjestelmällisesti jo 130 vuotta. Vesistämme tunnetaan jo 80 prosenttia pohjia myöten. Merenpohjaa luodattiin aikoinaan köyden päässä roikkuvien luotauspunttien avulla. Kaikuluotausta alettiin käyttää vuonna 1933, ensimmäisenä Pohjoismaissa. Kaikuharauskin otettiin käyttöön ensimmäisenä Pohjoismaissa. Sitä käytetään vieläkin elektronisen harauksen ohella.

Nuori Herra esittäytyi

Raahelaisten lemmikin, 1700-luvulta peräisin olevan sukelluspuku Wanh Herran (ks. Tekniikan Waiheita 4/86) kopio Nuori Herra on valmistunut. Tarkoituksena on, että Nuori Herra ottaisi matkustamisen taakan harteilleen, jolloin Wanha Herra pääsisi lepoon ja säästyisi paremmin ajan hampaalta. Onhan Wanha Herra ollut esim. Sea-Finland näyttelyn tähtenä Philadelphiassa asti.

Nuorella Herralla sukeltettiin tosioloissa viime kesän helteessä. Puku toimi niinkuin pitikin. Sukelluspuku on valmistettu käsityönä 1,8 mm paksuisesta tuoreesta vasikannahasta. Puku on käsitelty tervalla ja talilla ja siinä on piellä vahvistetut, pikilangalla yhteen ommellut saumat.

Konevanhuksia Vesivehmaalla

Vähemmän tunnettua on, että Vesivehmaallakin on vanhoja lentokoneita. Vesivehmaan lentokentän vieressä

on nimittäin halli, jossa vanhoja lentokoneita säilytetään. Varastossa on kymmenkunta arvokasta konevanhusta, kuten Blackburn Ripon IIF, ainoa lajiaan, ja ranskalainen maatiedustelukone Breguet 14, jollaisia olivat ilmavoimien ensimmäiset ajamukaiset sotilaskoneet. Ensimmäinen Ripon ostettiin maahamme vuonna 1928, ja Bregueteilla lennettiin vuosina 1919–27.

Varastossa on myös purjelentokoneita, moottoreita, potkureita, siipiä ja koneen osia. Vuosittain varastossa oleviin koneisiin käy tutustumassa noin 3000 henkilöä.

Maatalouskoneille löytyi paikka

Koneellisen maatalouden aikakaudta edustava laaja esinekokoelma siirtyy Jämsänkosken Koskenpäältä Alavudelle *Lakeuden Portin museot*-säätiön kohta valmistuvaan auto-, maatalous- ja kotiseutumuseoon. Kysymyksessä on maanviljelijä Esko Porkon kolmen vuosikymmenen aikana keräämää satojen esineiden kokoelma, joita Jämsän ja Jämsänkosken kaupungit eivät ole voineet ottaa hoiviinsa. Alavuden kaupunki rakentaa maatalouskoneille uudet hallit.

Auto-, maatalous- ja kotiseutumuseo valmistuu vuoden 1989 maaliskuussa. Puuhanaisena on Espoosta Alavudelle muuttanut museonjohtaja Aila Saari. Museon ykkösvaihe maksaa viisi miljoonaa markkaa ja paperilla oleva laajennus saman verran.

Lasimuseossa ruokala vai ruokala lasimuseossa?

Karhulan lasimuseon toiminta on nykymuodossa päätetty lopettaa. Tilalle rakennetaan ruokala, johon lasimuseon esineistöä on päätetty sijoittaa. ”Ratkaisu merkitsee ainutlaatuisuutta sijoittaa työpaikka-ruokailu arvokkaaseen ympäristöön”, todetaan Ahlströmin taholta.

A. Ahlström Osakeyhtiön taiteilijan, Tapio Wirkkalan, suunnittelemaan Karhulan lasimuseoon on vuosittain tutustunut noin 10 000 ihmistä ja se on ollut eräs Kotkan suosituimmista turistikohteista.