

# Majakkalaiva Kemi Helsingin Merimuseossa

Majakkalaiva Kemi on palvelut uskollisesti maataan pitkän ajanjakson. Viime keväästä lähtien se on ollut suuren yleisön ihailtavana. Sillä on edelleen ainakin yksi suuri tehtävä. Se on näyttämässä väylää ja esimerkkiä laivojen entisöimiselle.

Korkeakouluneuvos *Hannes Jumppanen* puhui opetusministeriön edustajana majakka-alus Kemin uusissa avajaisissa 9. 5. 1989. Kirjoitus pohjaa hänen puheeseensa.



*"Kemi" hinattiin Savonlinnasta Rauma-Repolan telakalta kunnostettuna takaisin Hyllkysaaren merimuseon laituriin. Elok. 1988.*

Monet muistavat kuulutuksen aikaan radiosta, joka kertoi: »Majakka-alus Kemi on poistettu talveksi asemapaikaltaan.» Vuoden 1974 syksyllä se poistettiin asemapaikaltaan lopullisesti. Kemin pitkä palveluaika, joka alkoi 1901, oli päättynyt. Alus ajoi Helsinkiin, josta se hinattiin Savonlinnaan korjattavaksi. Valtio myönsi korjaukseen työllisyysmäärärahoja ja korjaus toteutettiin niin, että se valmistui viime vuoden loppupuolella. Laivassa oli suoritettu jo sen palvelusaikana useita peruskorjauksia ja muutoksia. Laivassa nykyään oleva majakka rakennettiin siihen myös jäljestäpäin.

Aluksen avajaiset on meille kaikille suuri ilonaihe semminkin kun tiedämme, minkälaisia vaikeuksia vanhoja aluksia on saada korjatuksi. Yksityiset uhraavat huomattavia summia alusten säilyttämiseksi jälkipolville. Valtio osaltaan lienee osallistunut vain Salaman,

Sigynin, Vesikon ja ehkä jonkun muunkin laivan restauroimiseen. Maassamme on kuitenkin suuri joukko suorastaan hätäkorjausten tarpeessa olevia arvokkaita aluksia, mistä esimerkkejä ei tarvitse hakea kaukaa (Tarmo).

## Aalloilla keinuvat majakat

Majakkalaiva määritellään tietokirjassa seuraavasti: »Majakka-alus on vartavasten tarkoitukseensa rakennettu alus, joka on vahvoilla ankkureilla ja kettingeillä kiinnitetty sopivaan paikkaan merenkulkijoita vaarasta varoittamaan ja väylälle johtamaan. Merkkinä sillä on päiväsaikaan pallot mastonhuipussa ja öiseen aikaan vahvasti valaisevat valot». Vaikka alus oli vahvoilla ankkureilla ja kettingeillä kiinnitetty sopivaan paikkaan, kuten määritelmä toteaa, katkesi karuissa olosuhteissa ankkuriketjinki useaan otteeseen majakka-alus Kemiä. Pienenä välähdyksenä olkoon seuraava kuvaus Seppo Laurelin kirjasta Aalloilla keinuvat majakat, joka kuvaa ankaria olosuhteita laivalla.

»1930-luvun alussa marraskuun 15. oli kovanonnen päivä. Ankkuriketju oli laskettu 90 syleen. Lunta pyrytti ja koillistuuli oli kiihtynyt 9 boforiin. Sisäänpyrkivä höyrylaiva kutsui luotsia, mutta luotsivenettä ei voitu laskea vesille. Klo 15 aikoihin iso hyökyaalto löi yli laivan. Se rikkoi ruorihiytin etuseinän pirstaleiksi ja särki osan sivuikkunoista. Ruorihiytissä olleet päällikkö ja perämies huuhtoutuivat vesitulvan mukana, perämies lensi takaoven läpi venekannelle ja onnistui takertumaan sen kaiteisiin. Päällikkö huuhtoutui ohjaamon sisäpor-

taikkoon ja päätyi välikannen käytävälle. Kaikki miehet komennettiin kannelle. Ruorihiytin korjattiin pressuun ja lan-kuin».

Vuonna 1919 alus joutui myös päälleajon kohteeksi. Iso amerikkalainen lastialus Lordship Manor ajoi lähelle majakkalaivaa eikä pystynyt hiljentämään ajoissa konettaan. Majakkalaivan väki kiiruhti pakoon suojan puolelle ja samassa amerikkalainen ajoi keulavantaansa suoraan sen vasempaan ulkosiivuun. Osa ulkosivusta painui rytisten sisään, alakannen vyölevy murtui, kylkeen vesilinjan yläpuolelle tuli iso reikä, sääkansi painui sisään peräti puolen laivan leveyden mitalta ja koko kansirakennus ohjaamoineen siirtyi paikaltaan. Kaikki majakkalamput putosivat helisten alas kannelle. Laivaväestä ei kuitenkaan kukaan loukkaantunut.

1920-luvun lopulla majakkalaivan henkilökuntaan kuului 11 miestä: majakkalaivuri, 2 perämiestä, konemestari, keittäjä, pursimies eli puosu, kirvesmies, 3 kansimiestä ja lämmittäjä. Sanotaan, että armeija marssii vatsallaan, siispä vilkaiskaamme vähän laivan muonitusta. Kun majakkalaiva lähti keväällä asemapaikalleen se otti mukaansa mahdollisimman kauan riittävät varastot muonaa: suolalihaa ja läskiä, suolakalaa ja kapakalaa, ryynejä, perunoita, voita, kuivia herneitä ja kuivaa leipää. Suolaliha ja läski säilytettiin tiinuisissa keulapiikissä ja kölin tuntumassa olevissa kylmissä varastotiloissa. Kylmänä vuodenaikana voitiin ottaa myös hiukan tuoretta lihaa, harvinaista herkkua. Sitä säilytettiin pressusta neulotussa lihapussissa, joka oli ripustettu taki-

Jatkuu sivulla 14.

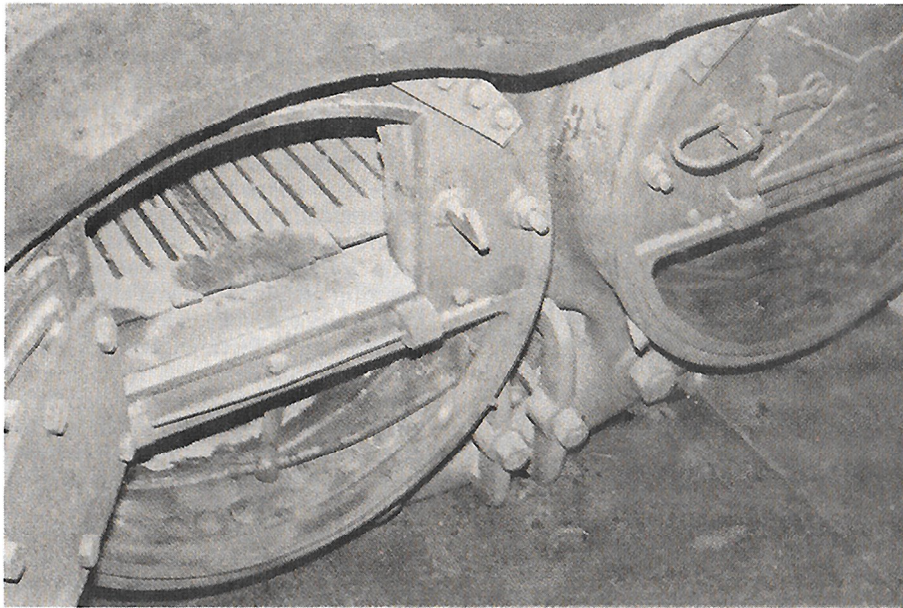




kulttuuriin kuuluu tärkeänä osana myös perinnetyö.

## Jauhetaanpa mennyttä aikaa

Ristijärven Tolosenjoella entistetään Karppalan vanhaa turbiinimyllyä. Myllyn saaminen jauhamiskuntoon on melkoinen urakka, sillä ajan hammas on kalvanut myllyn osia toimintakelvottomiksi. Ainakin vanha myllyturbiini on valettava uudestaan. Myös jauhinkivet ovat pehmenneet, ja jostakin on saatava uudet. Entisen myllyn osat on purettava ja koko mylly rakennettava uudestaan. Vanha turbiinimylly on vuodelta 1915. Jo ennen sitä oli samalla paikalla hierrinmylly. Museovirasto ja Ristijärven kunta vastaavat uuden myllyn pystytyskustannuksista.



## Vaskikelloja tapuleissaan

Oulun ja Jyväskylän puolivälissä on Vaskikello-niminen huoltoasema. Tämän aseman erikoisuutena on rakenteilla oleva kellomuseo valimoineen. Tarkoituksena on rakentaa kellosilta, jonka molemmin puolin pystytetään kellotornit kirkonkelloineen. Tornien katot jäljittelevät niiden tornien kattoja, joista kellot ovat peräisin.

Pyhäjärvellä sijaitseva Vaskikello on tunnettu satojen kellojen kokoelmastaan. Paikalla kävi viime vuonna peräti 712 000 matkailijaa; kuka panee paremmaksi? Matkailijoiden houkuttimeksi rakennetaan nelostien varteen kaksikymmentä metriä korkea kellotorni ja sen viereen kymmenkunta matalampaa tornia kirkonkelloineen. Kelloja ei tarvitse vain katsella, niitä voi myös soittaa.

## Majakkalaiva Kemi

Jatkoa sivulta 6

laan. Kalastuksesta saatiin jonkin verran ruokavalioon täydennystä.

Laivan viimeinen kapteeni oli Job Heikkinen, joka on arvokkailla neuvoillaan avustanut laivan entisöintiä. Kapteenikunnasta kerrottakoon vielä merikapteeni ja vapaaherra Ragnar Stackelbergistä. Stackelbergin virkaura kesti kaikkiaan 28 vuotta, vuodesta 1926 vuoteen 1953. Tämä lie alansa Suomen ennätys. Syksy 1934 oli tavallista tuulisempi. Kerran ankara luodemyrsky ravisteli majakkalaivaa kolmatta vuorokautta. Aallot pyyhkiivät jatkuvasti sääkannen yli, kettinkivi oli laskettava lisää. Oman henkensä vaarantaen puosu ja perämies onnistuivat laskemaan kettingin 105 syleen, kerran se poukkasi neljän sylen silmukkana yli koko ankkuripelin, mutta he ennättivät hypätä ajoissa turvaan. Kun sitten tuuli aleni viiteen boforiin, ankkuria alettiin hiivata ylös laivan siirtämiseksi oikealle paikalleen. Kun se oli saatu ylös, havaittiin sekä tukin että varren murtuneen ja jälleen oli lähdettävä Raumalle korjaamaan vahinkoja. Rauman kanaalin rantaan saavuttuaan kapteeni Stackelberg ärähti paikalle kerääntyneille raumalaisille lentäväksi lauseeksi muodostuneet kuuluisat sanansa: »En mnää men goskan enää sinn!» Vauriot korjautettuaan hän kuitenkin lähti.

*Tulipesien ahneet kidat ehtivät KEMIN toimintavuosien aikana niellä kivihiiltä pitkälti yli 4 000 tonnia. (Lennart Mustonen)*

