

Nykyvaiheita

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

Metsämuseo Jämsänkoskelle

Metsämuseosäätiön valtuuskunta päätti toukokuussa, että valtakunnallinen metsämuseo-metsätietokeskus tul-laan rakentamaan Jämsänkoskelle. Näin on saatu päätökseen pitkään jatkunut kannunvalanta siitä, mikä paikkakunta museon saa. Valtuuskunnan päätös syntyi äänin 14—12 Punkaharjun hävittyä niukasti Jämsänkoskelle. Kolmantena ehdokkaana ollut Joensuu putosi jo alkukierroksella kisasta.

Jämsänkosken valtuuston tekemä tarjous rakentaa monitoimihalli museon yhteyteen lienee vaikuttanut päätöksen syntyyn. Jämsänkoski sitoutui myös osallistumaan museon ylläpitokustannuksiin. Jämsänkosken vahvoja puolia ovat myös keskeinen sijainti, nykyaikainen metsätietokeskuksesta odotetaan epäsuoraa taloudellista hyötyä. On arvioitu, että keskuksessa voisi käydä jopa 100 000 vierailijaa vuosittain. Rakentamaan päästään ehkä vasta neljän—viiden vuoden kuluttua suunnitellun alkamisesta.

Monitoimihalli tulee palvelemaan ylimääräisenä näyttelytilana sekä Jämsänjokilaakson oppilaitosten liikuntatilaana, ja kaupunki huolehtii hallin kuluista. Metsätietokeskuksesta odotetaan epäsuoraa taloudellista hyötyä. On arvioitu, että keskuksessa voisi käydä jopa 100 000 vierailijaa vuosittain. Rakentamaan päästään ehkä vasta neljän—viiden vuoden kuluttua suunnitellun alkamisesta.

Veneveistotaito kunniaan

Kråkön saarella Porvoon eteläpuolella on pitkät veneveistämöperinteet. Veneiden rakentaminen on saarella ollut elämäntapa ja Kråkön veneet tunnetaan. Jotta aikaisempien sukupolvien työ ja osaaminen ei unohtuisi, käynnistettiin kuluvan vuosikymmenen alkupuolella kampanja veneenrakennusmuseon perustamiseksi. Vanhoja työvälineitä kerättiin ja työmenetelmiä ja veneenrakennustoimintaa dokumentoitiin. Grinäsän niemen rannalta löytyi vanha varastorakennus, joka sopi museotarkoitukseen. Sitä saarelaiset alkoivat kunnostaa 1986 ja kuluvan vuoden toukuussa veneenrakennusmuseon ovet voitiinkin avata.

Veneenrakennusmuseon perustamisella on ollut kiire, koska puu veneenrakennusaineena on jo melkein kokonaan väistynyt lasikuidun tieltä. Näin puuve-neiden rakentajien ammattikunta ja heidän edustamansa ammattitaito on jää-

mässä historiaan. Kråkön saarella on kuitenkin vielä jäljellä kymmenkunta henkilöä, jotka osaavat rakentaa puuve-neen, ja niitä tehdäänkin muutama vuodessa lähinnä omiin tarkoituksiin.

Parhaimmillaan Kråkön saarella toimi 16 veneveistämöä. Tällä hetkellä veistämöiden lukumäärä on kuusi. Veneenrakennuksen historiasta kiinnostuneet voivat tutustua Bengt Sjöströmin laatimaan historiikkiin, joka ulottuu Arthur Lindströmistä nykyaikaisiin melkein teollisesti toimiviin tuotantolaitoksiin.

Renoveringsguiden

Var kan jag få tag i nya bromscylindrar till min Buick -38? Var hittar jag en begagnad bakaxel till min Jaguar? Dessa uppgifter och många andra finns i den i Sverige publicerade Renoverings-Guiden. Guiden innehåller uppgifter om fler än 1000 utvalda företag och specialister som kan hjälpa vänner av samlarfordon. Hälften av dessa finns i Skandinavien och hälften utanför. Guiden kan beställas från Alniprodukter AB, Box 52, S-23021 Beddingestrand, Sverige.

Maatalouskoneet kiinnostavat Loimaata

Loimaan maalaiskunnassa ollaan edelleen kiinnostuneita valtakunnallisen maatalouskonemuseon perustamisesta. Loimaalla on sekä laaja kokoelma koneita että tarkat suunnitelmat museon toiminnasta. Loimaata kiinnostaa myös piiripäällikkö Seppo Kotajärven Vammalaan keräämä huomattava maatalouskonekokoelma, jolle ei tunnu löytyvän sijaa Vammalasta. Tällä hetkellä vain traktorit ovat esillä, kun taas suurin osa esineistöistä on varastoissa tai ulkona sään armoilla. Kotajärvi taas on luvannut luovuttaa esineet sinne, missä ne pääsevät oikeuksiinsa.

Wanhat valokuvat kertovat kapearaiteisesta

Mäntäläinen teknikko Karl-Emil Lindblad on kerännyt 16 000 negatiivin arkiston vanhoja mäntäläisiä aiheita.

Kokoelmiin kuuluu myös satakunta kuvaa tehtailija G. A. Serlachiuksen rakennuttamasta kapearaiteisesta rautatiestä. Liikenne Vilppulan ja Mäntän välillä alkoi 1. 8. 1899 ja normaaliradalla kolmekymmentä vuotta myöhemmin. Kapearaitaisen vuosipäivän merkeissä järjestettiin Mäntässä 1. 9. 1989 valokuvanäyttely, johon Lindblad oli valinnut viitisenkymmentä kuvaa. Kuvien lisäksi kapearaitaisen vaiheista kerrottiin radan suunnitteluun liittyvien karttojen, rautatiekaluston ja laitepiirustusten sekä muun arkistomateriaalin avulla.

Tervaviikko Kannuksessa

Tervahauta kyti iloisesti Mutkalammin kylätoimikunnan ensimmäistä kertaa järjestämän Tervaviikko-tapahtuman aikana Kannuksessa. Tapahtuma ajoittui elokuun ensimmäiselle viikolle. Tällöin herätettiin henkiin Märsylän Tervamäen tervahauta sadan vuoden unesta. Tervahautaa kaivettaessa löytyi vielä ehyt arina, jonka läpi juuret eivät olleet menneet. Tervaputken reikäkin oli vielä auki.

Tervanpolttoa oli huolellisesti valmisteltu jo kolme kesää mm. kuorimalla kantaraudalla puita. Puut kaadettiin, pilkottiin ja kuljetettiin tervahaudan reunalle kuivumaan. Tervahautaa varten tarvittiin peräti 500 runkoa eli 45 mottia kuivaa tervasta, joka ladottiin turpeen ja mullan alle. Tervaputkeen kaadettiin vettä, jotta pihka ei pääsisi tukkimaan putkea. Tämän jälkeen voitiinkin tervahauta sytyttää palamaan kepin nokassa olevilla tuohilla. Paikalle oli kutsuttu valvojaksi saarijärveläinen tervanpolttaja Heikki Hakkarainen, joka itse polttaa kesäisin kolme hautaa. Näistä hän saa 5—6000 litraa tervaa, jota käytetään lähinnä kirkkojen paanukattojen suo-jaukseen.

Tervanpoltto oli Mutkalammin kylässä voimakkainta 1800-luvun puolivälissä, jolloin Raumankarin satamaan Himangalle kuljetettiin vuosittain 30 000 tynnyriä tervaa. Nyt tervaviikko kokoaa kylän asukkaat mielenkiintoisen tradition merkeissä.

Rautaa järvi- ja suomalmista

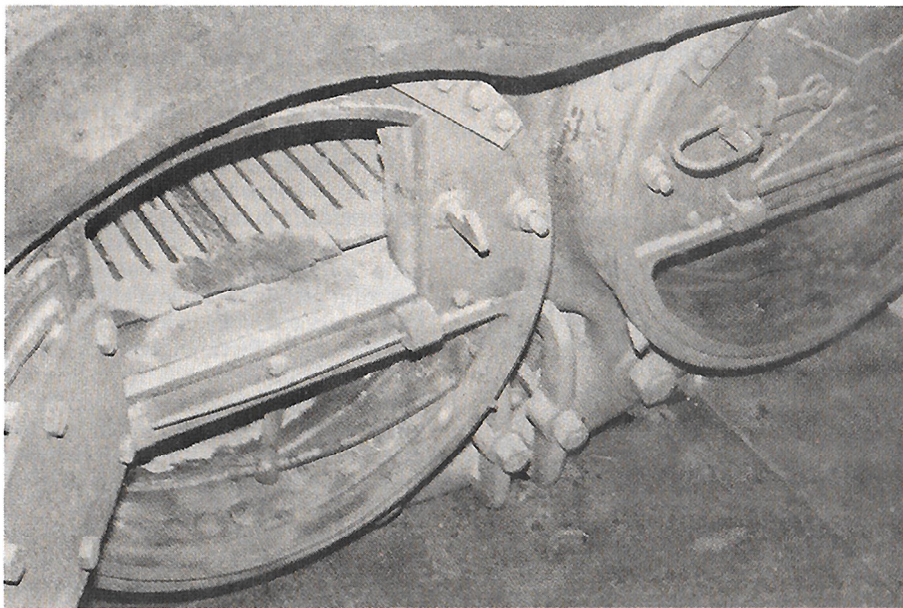
Vanhoja perinteitä vaalitaan myös Kaunislehdon talomuseossa Hyrynsalmen kunnassa. Siellä on toimiva rautahytti, jossa raudanvalmistuskokeilut aloitettiin 1984. Hytti on rakennettu kairauksista saatujen tietojen perusteella. Nyt kokeillaan voidaanko hytissä valmistaa käyttökelpoista rautaa järvi- ja suomalmista. Hytti on tosin osoittautunut liian pieneksi, ja tarkoituksena onkin korvata se suuremmalla.

Myös Kaunislehdoissa on poltettu tervaa perinteiseen tapaan. Puuhamiehenä on ollut kotiseutuneuvoksen arvonimen vastikään saanut museonhoitaja Kalle Juntunen, jonka mielestä monipuoliseen

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)

