

Laivat ja veneet museossa

Mikko Meronen, tutkija FM, merivoimien historia, Forum Marinum
Anna Meronen, FM, Forum Marinum

Laivojen ja veneiden säilyttäminen museokohteina on hyvin vaativa tehtävä. Tässä artikkelissa tuodaan esiin muutamia kokemuksia, mielikuvia ja ajatuksia asiasta. Tämä ei siis ole tieteellinen esitys laivojen säilyttämisestä. Aiheesta voisi nimittäin kirjoittaa vaikka useita kirjoja.

Vanhasta, jo aktiivikautensa päättäneestä laivasta tulee museoalus valinnan kautta. Alukselle annetaan museoalusstatus museoarvon ja kulttuurihistoriallisen arvon perusteella. Suomessa aluksia ovat säilyttäneet merihistorialliset museot sekä Sotamuseo. Kansallisesti merkittävien alusten säilyttämisestä voidaan myös päättää opetusministeriössä tai puolustusministeriössä. Tällöin käytännön asioiden hoitaminen annetaan kansalliselle merimuseolle tai jollekin muulle museoammatillisesti hoidetulle museolle. Kun säilytyspäätös tehdään, otetaan myös taloudellinen, tieteellinen ja eettinen vastuu aluksesta.

Useissa maissa historiallisesti arvokas laiva rinnastetaan kulttuurihistoriallisesti merkittävään rakennukseen tai muistomerkkiin. Laivoja voidaan tavallaan pitää rakennuksina, ne ovat monimutkaisia puusta tai metallista valmistettuja rakennelmia. Ne ovat paitsi kulku- ja kuljetusvälineitä myös sosiaalisia yhteisöjä, työpaikkoja ja asuntoja. Monet alukset ovat suurikokoisia ja hallitsevia ympäristössään, aivan kuten rakennukset tai suuret monumentit. Nykyisin historiallisia aluksia halutaan myös sijoittaa aitoon satama- tai telakkaympäristöön.

Museoalukset Forum Marinumissa

Forum Marinumin museoaluslaivasto on huomattavan suuri, joten laivojen ja veneiden säilyttämiseen ja esillä pitämiseen liittyviä kysymyksiä joudutaan miettimään jatkuvasti. Kokoelmat ovat monipuoliset, niihin kuuluu isoja paikallaan pysyviä aluksia: fregatti Suomen Joutsen (1902), parkkilaiva Sigyn (1887), tykkivene Karjala (1968) ja miinalaiva Keihässalmi (1957). Lisäksi on pieniä purjehduskuntoisia aluksia: höyryhinaaja Vetäjä V, Utön luotsikutteri, merivartiovene Rautaville, viittavene ja Poliisivene (poliisin depositio). Kuivilla säilytettävään venekokoelmaan kuuluvat mm. moottoritorpedovene Taisto 3, ketsi Daphne, meripelastusalus Anna Gadd, Hai –vene Ginger, moottorivene Moto 3, moottorivene Thalatta, moottorivene Poikolaisen veneveistämöltä sekä verkkovene Tilda.

Forum Marinumissa yhtenä periaatteena on säilyttää aluksia mahdollisuuksien mukaan vesillä ja liikennöintikuntoisina. Tällöin alukset pysyvät paremmassa kunnossa. Kaikkien teknisten järjestelmien pitäminen toimintakuntoisena ei ole tietenkään mahdollista. Toisinaan aluksiin täytyy tehdä myös pieniä muutoksia niiden säilymisen varmistamiseksi. Suuri ero säilyttämisessä ja kunnostamisessa on siinä, että pidetäänkö alus käyttökunnossa purjehduskelpoisena vai jääkö se vain laiturissa säilytettäväksi. Erityisiä toimenpiteitä vaaditaan yleensä aluksen lämmitys- ja sähköjärjestelmiin. Laivat on suunniteltu itsenäisiksi omin koneistoin toimiviksi ja kun koneistot jäävät pois käytöstä täytyy järjestelmät muuttaa maissa toimiviksi. Esimerkiksi Suomen Joutsen, tykkivene Karjala ja miinalaiva Keihässalmi on kytketty kaupungin kaukolämpöverkkoon. Lisäksi isommissa aluksissa pitää vielä järjestää vedensaanti ja viemärointi niin, että ne toimivat laiturissa.

Huollossa ja ylläpidossa pyritään säilyttämään samoja materiaaleja ja menetelmiä kuin laivaa rakennettaessa on käytetty. Tiettyjä menetelmiä on kuitenkin nykyisin lähes mahdotonta käyttää, jolloin joudutaan tekemään kompromisseja. Esimerkiksi Suomen Joutsen on rakennettu niittaamalla, mutta nykyisin tätä tekniikkaa ei enää telakoilla käytetä. Ulkomailla on museoaluksia korjattu myös niittaamalla, mutta Suomessa osaamista ei ole helposti saatavilla ja se on kallista, joten on päädytty siihen että korjauksia suoritetaan ainakin toistaiseksi hitsaamalla.

Erikoinen esine vaatii erityisosaamista

Säilytettävien alusten kriteerejä pohdittiin Suomessa 1980-luvulla. Laivamuseotoimikunnan mietinnössä vuonna 1989 esitettiin kriteereitä museoitaville aluksille. Niitä olivat alusten merkitys ja käyttö sekä omistus, sillä yhteisöjen alukset ovat suunnitelmallisten korjaus- ja museointitoimenpiteiden kannalta edullisemmassa asemassa kuin yksityisten omistamat. Lisäksi kriteerinä pidettiin edustavuutta, miten kiinnostava alus on merenkulun ja vesiliikenteen historian kannalta. Toimikunnan kriteereihin kuuluivat myös alkuperäisyys ja ainutlaatuisuus. Museoaluksen perustehtävä on omalta osaltaan tuottaa tietoa menneen ajan todellisuudesta. Myös muissa Pohjoismaissa kriteerit museoalukseksi hyväksymiseksi ovat samantapaiset kuin Suomessa. Laivamuseotoimikunta esitti muutamia kansallisesti merkittäviä aluksia museoitavaksi ja joitakin jo museoituna olleita aluksia peruskorjattaviksi. Nykyisistä Forum Marinum aluksista esillä oli tuolloin parkki Sigynin korjaustarve sekä fregatti Suomen Joutsenen ja moottoritorpedovene Taisto 3:n museointi.

Laivat ja veneet ovat museaalisesti erikoisia kohteita. Jokainen alus on yksilö ja ratkaisut on tehtävä tapauskohtaisesti. Niiden säilyttäminen sekä huolto ja konservointi on erittäin haastavaa. Laivat ja veneet ovat suuria ja usein teknisesti monimutkaisia. Lisäksi ulkona ja vedessä säilytettävät alukset ovat alttiina vaativille ja kuluttaville olosuhteille. Vesi, lumi ja jää ovat elementtejä, jotka täytyy ottaa huomioon. Alusten rakennusmateriaalit vaikuttavat paljon niiden säilyttämiseen. Puu- ja teräsalusten säilyttämisessä ja huollossa on suuria eroja.

Usein museoalan ammattilaisen täytyy luottaa teknisen alan asiantuntijoiden osaamiseen. On kuitenkin tärkeää koota kattavasti useita mielipiteitä päätöksenteon tueksi. Käytännössä on huomattu miten tärkeää ja hedelmällistä hyvä yhteistyö on. Vanhojen työmenetelmien ja materiaalien tuntemusta tarvitaan jatkuvasti. Asioita joudutaan usein opettelemaan uudelleen. Tällöin teknisen alan ammattilaisten ja museotutkijoiden yhteistyö on erittäin hyödyllistä ja tarpeellista. Museotutkijoiden keräämät tiedot materiaaleista ja työmenetelmistä voidaan yhdistää käytännön kokemuksen kanssa.

Miten luetteloida?

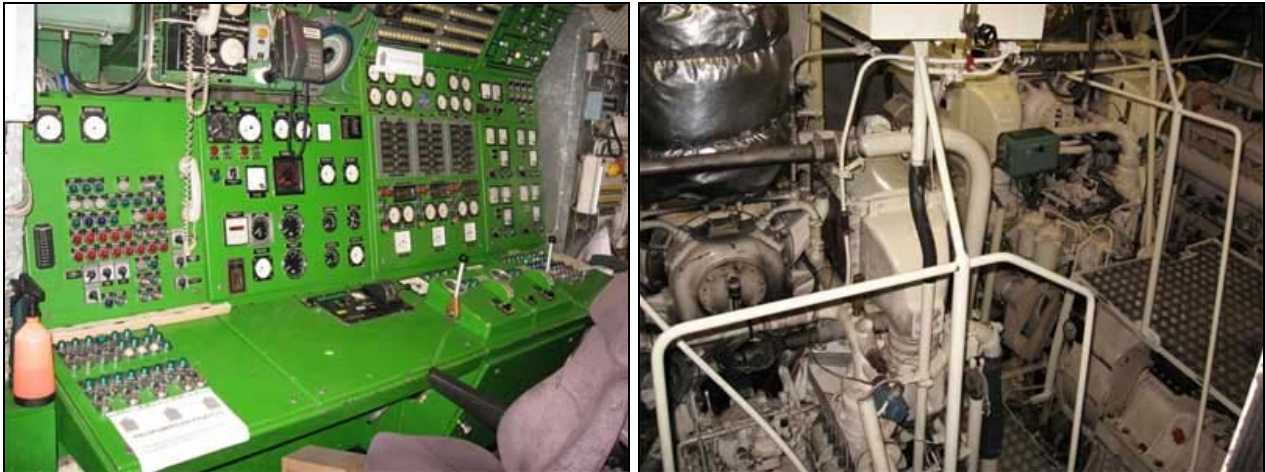
Museoalukset sisältävät usein paljon varustusta ja niissä on monenlaisia teknisiä järjestelmiä. Varustuksen ja teknisten laitekokonaisuuksien luettelointi vaatii mielestämme tarkempaa pohtimista. Miten laivojen esineistö tulisi luetteloida, on mielenkiintoinen kysymys. Luetteloidaanko vain irrallaan olevat varusteet vai pitääkö myös tekniset laitteet ja järjestelmät luetteloida? Rajanveto voi olla näiden välillä erittäin hankalaa. Tekniset järjestelmät levittäytyvät eri puolille alusta ja osa niiden osista voi olla irroitettavia. Forum Marinumissa on käytössä Museoviraston Musketti-tietokanta, johon erikoisemmatkin esinekokonaisuudet ovat luetteloitavissa, mutta joka ei suoraan sovellu monimutkaisten teknisten järjestelmien luettelointiin.

Tällä hetkellä Forum Marinumissa kokoelmiin tulevat veneet luetteloidaan mahdollisimman nopeasti, mutta suurten museolaivojen varustusten luettelointi on vielä kesken. Kokeiluluonteisesti Forum Marinumissa luetteloitiin miinalaiva Keihässalmen tulenjohtojärjestelmä ja havaittiin sen sijoittuvan eri puolille alusta. Osien löytäminen oli paikoin vaikeaa jopa ohjekirjojen avulla. Näin huomattiin, että vastaavien järjestelmien luettelointi ei välttämättä ole kovin mielekästä.



Tykkivene Karjalan taistelukeskus. Kuva: Mikko Meronen.

Ongelmana laivoissa on juuri rajanveto kiinteiden ja irtonaisten osien välillä. Periaatteessa rungosta irtoaa kaikki muutamalla ruuvilla ja samaan järjestelmään voi kuulua sekä kiinteitä että irrallaan olevia osia. Toiseksi on vaikea erottaa käyttö- ja museoesineitä toisistaan, joitakin laivaan kuuluvia esineitä tarvitaan aluksen huollossa ja kunnossapidossa. Kolmantena haasteena on luetteloitavan esineistön suuri määrä, pienessäkin veneessä erillisiä osia on lukuisia ja suuressa aluksessa varustusta on pienen museon verran. Hyvänä esimerkkinä on tykkivene Karjala joka poistui käytöstä vuonna 2000 ja joka museoitiin seuraavana vuonna. Pyrkimyksenä oli, että alus olisi täydessä varustuksessa, aivan kuten se oli ollut käytössä. Alukseen jätettiin myös paljon miehistön henkilökohtaista esineitä. Esimerkiksi muutamissa hyteissä on vaatteita, lehtiä, kalentereita, julisteita sekä kirjoitus- ja muistiinpanovälineitä. Yleisissä tiloissa on kaikki paikallaan, keittiökin on lähes täysin varustettu. Ruokailutiloissa eli messeissä on runsaasti erilaisia muistoesineitä. Alus sisältää lisäksi paljon erilaista monimutkaista tekniikkaa. Esimerkiksi tulenjohtojärjestelmän ja sukellusveneentorjuntalaitteet.



Tykkivene Karjalan konehuone ja marssikoneet. Kuva: Mikko Meronen.

Moottoritorpedovene Taisto 3:n kunnostaminen ja yhdysvaltalaiset standardit

Forum Marinumissa on käynnissä moottoritorpedovene Taisto 3:n kunnostusprojekti. Hanke toteutetaan Forum Marinumin, Merivoimien ja Sotamuseon yhteistyönä. Hanketta ovat lisäksi tukeneet Jenny ja Antti Wihurin rahasto sekä Turun satama. Moottoritorpedovene Taisto 3, Tyrsky, rakennettiin Turun Veneveistämöllä vuonna 1943. Insinööri Jarl Lindblom suunnitteli Taisto – luokan veneet italialaisten esikuvien mukaan. Veneitä rakennettiin kaikkiaan kahdeksan, kuusi keväällä 1943 ja kaksi sodan jälkeen. Taisto –luokka muutettiin sodan jälkeen moottoritykkiveneiksi ja ne olivat palveluksessa 1960-luvulle asti, jolloin Taisto 3 päätettiin säilyttää museoitavaksi ja muut veneet myytiin siviilikäyttöön. Ilmeisesti Taisto 3 oli veneistä parhaimmassa kunnossa. Palveluksesta poistamisen jälkeen aluksessa ei tehty muutoksia, ainoastaan varustusta hieman riisuttiin. Aluksesta vastannut henkilöstö onnistui säilyttämään veneen varsin hyvin. Alus on rakenteellisesti hyvässä kunnossa ja varustus pääosin tallella. Aluksen kunnostamista suunniteltiin vuosien varrella useaan otteeseen, mutta varsinaiseen työhön ei ryhdytty. Laivamuseotoimikunta esitti mietinnössään 1989 aluksen kunnostamista. Venettä säilytettiin Pansion laivastoasemalla vuoteen 2004 asti.



Taisto 4 vuonna 1943. Kuva: Mikko Meronen.

Kunnostustyöt aloitettiin Forum Marinumissa saman vuoden lopulla aluksen siivoamisella ja valokuvadokumentoinnilla. Veneen runkoon sekä kone-, kansi- ja merenkulkuvarustukseen liittyvät työt tehdään pääosin Forum Marinumissa. Kunnostustyössä on tähän mennessä käytetty Vankeinhoitolaitoksen ja Turun kaupungin nuorisokeskuksen Vene- ja laivapajan työvoimaa. Mukana on ollut myös Turun Ammattiopistosäätiön sekä Mynämäen käsi- ja taideteollisen oppilaitoksen opiskelijoita. Työntekijät Taiston kunnostukseen valitaan tarkoin ja työt osoitetaan henkilön kykyjen ja taitojen mukaisesti. Vankeinhoitolaitoksen työvoima on tehnyt pääosan vaativimmista töistä. Työskentelemässä on ollut kaksi siviilissä maalarintöitä tehnyttä henkilöä. Merivoimat huolehtii aluksen asejärjestelmien kunnostamisesta. Aluksen omistaa Sotamuseo.

Taisto 3 pyritään kunnostamaan museaalisia periaatteita noudattaen näyttelykäyttöön (ei vesille). Suomessa ei ole määritelty standardeja tai yhteisiä periaatteita museolaivan kunnostusta varten. Kunnostuksessa käytetään apuna niitä tapoja ja periaatteita, joita on käytetty jäänmurtaja Tarmon, fregatti Suomen Joutsenen, VMV 11:n ja vartiolaiva Telkän kunnostusprojekteissa. Pohjana Taisto 3:n kunnostuksen suunnittelussa on myös Yhdysvaltain sisäministeriön standardit historiallisten alusten säilyttämiselle: Standards for Historic Vessel Preservation Projects, U.S. Department of the Interior, National Park Service, National Maritime Initiative.



Taisto 3 korjauksen alkaessa talvella 2004. Kuva: Mikko Meronen.

Kunnostus vuoteen 1944

Moottoritorpedovene Taisto 3 tullaan kunnostamaan sodanaikaiseen asuunsa, mikä aiheuttaa hieman ristiriitoja museaalisten periaatteiden kanssa. Kun alus muutettiin sodan jälkeen moottoritykkiveneeksi, sen varustusta muutettiin. Torpedoheittimen poistaminen ja tykkien asennukset olivat suurimpia muutoksia. Mitään suuria rakenteellisia muutoksia ei kuitenkaan tehty. Tiettyyn aikatasoon palauttaminen ja tällä tavalla säilyttäminen on staattista, aika pysähtyy valittuun hetkeen. Mutta Taiston kunnostuksessa otetaan huomioon, että tykkivenekauden muutokset ovat osa aluksen historiaa ja ne pyritään mahdollisuuksien mukaan säilyttämään.

Torpedoveneen kunnostus vaatii monenlaisia tietoja. Lähdemateriaali on rakennustapojen ja materiaalien osalta usein niukkaa. Tärkeimpiä lähteitä ovat piirustukset ja erittelyt aluksen rakentamis- ja toimitusehdoista. Työmenetelmiä ja -tapoja ei ole useinkaan määritelty tarkasti. Veistämöiden toiminnasta on sen verran aikaa, että tiedot menetelmistä ovat osittain kadonneet. Näin on käynyt varsinkin asioille, joita pidettiin tuolloin itsestään selvinä tai jotka olivat tavanomaisia, jolloin niitä ei kirjattu. Taisto 3:n kunnostustyötä suunniteltaessa ja työn alkaessa tuli esiin kysymys aluksen kyllästämistä ja pintakäsittelytavoista lakka- ja maalipintojen osalta. Asiaa pohdittiin tarkoin ja koetettiin etsiä sopivia vaihtoehtoja, jotka olisivat mahdollisimman lähellä alkuperäisiä käsittelytapoja. Ainoat löydetty tiedot koskivat maalausta ja hankittuja aineita.

Taisto -projektin ja muiden Forum Marinumin veneiden kyllästämiseen ja pintakäsittelyyn liittyvien kysymysten takia päätettiin järjestää seminaari ”Puualusten kyllästämisen ja pintakäsittely”, joka pidettiin 11.4.2005. Seminaariin osallistuivat Forum Marinumin ja Sigyn –säätiön veneenveistäjät ja alusten huollosta vastaavat henkilöt sekä Taisto 3:n kunnostusprojektin työryhmä. Keskustelemaan oli kutsuttu oppilaitosten edustajia ja veneenveistäjiä. Alustajana oli Kuggomskolanin Erkki Lönnqvist. Arvokkaita tietoja entisistä tekotavoista saatiin veneenveistäjä Pentti Mäntymäeltä. Seminaarin johtopäätöksenä oli, että perinteiset kyllästämistavat ovat parhaita. Osoittautui, että lähes jokaisella veneenveistäjällä on oma reseptinsä.

Taisto 3:n kohdalla täytyi päättää kunnostetaanko vene vuoden 1943 vai vuoden 1944 aikatasoon. Kesällä 1943 veneen väritys oli harmaa ja keulakannessa oli keltainen itärintamatunnus. Aluksen nimi oli maalattuna keulaan numeron ohella. Aseistuksena oli yksi 20 mm Madsen ilmatorjuntatykki. Kesällä 1944 veneen väritys muuttui valkeaksi ja itärintamatunnus ja nimi poistettiin. Pelkkä aluksen numero (113) jäi runkoon. Vuonna 1944 aseistus mahdollisesti lisääntyi, syksyllä annettiin käsky asentaa 40 mm Bofors-tykki, mutta ei ole varmaa toteutettiinkö käsky. Alus päätettiin kunnostaa vuoden 1944 aikatasoon, tällöin aluksen valkoinen väritys voidaan säilyttää. Sodan jälkeen poistettu torpedoheitin asennetaan paikalleen ja varustetaan torpedoilla.

Töiden eteneminen

Kunnostustöissä päätettiin lähteä etenemään ylhäältä alaspäin. Kansirakenteiden, ohjaushytin ja konekapin kunnostaminen tehtiin ensimmäisenä. Työt aloitettiin maalinpoistolla. Komentosillan katossa olevan kangaskannen herkkyyden tiedettiin, mutta maali päätettiin siitä huolimatta yrittää poistaa varoen. Kankaaseen tuli kuitenkin maalinpoiston yhteydessä pieniä reikiä. Komentosillan katossa oleva vanha kangas päätettiin jättää paikoilleen, koska alus ei joudu enää säärasituksille alttiiksi. Kankaaseen tulleet repeämät kiinnitettiin lakalla. Reiät tasoitettiin ja pinnat kyllästettiin. Kansirakenteissa olevat pahimmat epätasaisuudet tasoitettiin, ne pohjamaalattiin valkoisiksi ja pintamaalattiin. Kevään 2005 aikana aluksen kansihelat ensin irrotettiin ja puhdistettiin, sen jälkeen ne pohjamaalattiin ja pintamaalattiin uudelleen hopeametallilakalla.

Syksyllä 2005 aloitettiin kannen kunnostus. Suunnitelmissa oli varauduttu, että kansi olisi kaikkein haastavin kunnostuskohde. Oli ajateltu, että kansi oli maalattu huonon kunnan takia. Maalinpoiston alettua kävi kuitenkin ilmi, että kansi oli ainakin keulaosaltaan paremmassa kunnossa kuin oli ajateltu. Kansi oli maalattu lakan päälle, jolloin maalin irrottaminen onnistui odotettua paremmin. Maalinpoiston ja kevyen hionnan jälkeen mahdolliset saumojen vauriot paikattiin. Tämän jälkeen kansi kyllästettiin ja lakattiin.



Taiston kanta, osa kannesta on lakattu. Kuva: Mikko Meronen.

Rungon maalinpoisto aloitettiin marraskuussa 2005. Maalinpoisto sujui hyvin ja runko oli hyvässä kunnossa. Rungossa on ainakin kaksi vanhaa maalikerrosta, harmaa pohja- ja valkoinen pintamaali. Aiemmat maalikerrokset irtosivat varsin hyvin ja niiden alta paljastui oranssi pohjaväri, ilmeisesti lyijymönjää. Aiempi pohjustus toimi hyvänä alustana uudelle maalipinnalle. Maalikerrosten alta paljastui myös sodanaikainen numerointi 113 himmeänä varjostumana. Numeroista saatiin tehtyä sabloonat, joiden avulla numerointi voitiin palauttaa. Maalinpoiston jälkeen keväällä 2006 runko kyllästettiin pellavaöljyllä johon sekoitettiin hieman maalia. Tämän jälkeen runko maalattiin valkoiseksi.

Yhdysvaltalaisten periaatteiden soveltaminen Taisto 3:n kunnostuksessa

1. Historiallinen alus tulisi saattaa käyttöön. Joko vanhaan käyttöön tai siirtää täysin uuteen käyttöön, joka vaatii mahdollisimman vähän muutoksia sen historialliseen olemukseen tai ulkoasuun.

Taisto 3 kunnostetaan näyttelykäyttöön, jolloin muutosten tekoa voidaan välttää. Purjehduskuntoiseen alukseen jouduttaisiin tekemään enemmän muutostöitä.

2. Alusta määrittävät piirteet tulisi säilyttää. Historiallisten materiaalien, piirteiden ja tilojen, jotka ovat alukselle luonteenomaisia, poistamista tulisi välttää.

Taisto 3 pyritään säilyttämään mahdollisimman pitkälle nykyisessä asussaan.

3. Jokaista alusta tulisi käsitellä käyttöaikansa ja -paikkansa fyysisenä tallentumana. Muutoksia, jotka luovat valheellisen kuvan historiallisista merkityksistä, kuten ylimääräisten piirteiden tai arkkitehtonisten rakenteiden lisäämistä, ei tulisi tehdä.

Alukseen ei lisätä uusia rakenteita. Mikäli alukseen sijoitetaan uutta tekniikkaa se tehdään kajoamatta aluksen rakenteisiin.

4. Monet alukset muuttuvat ajan myötä. Ne muutokset, joilla on historiallista merkitystä itsessään, tulisi säilyttää.

Taisto 3 muutettiin sodan jälkeen moottoritykkiveneeksi. Tykkiaseistusta lisättiin ja muutettiin, mutta muuten varustus muuttui varsin vähän. Tykkivenekauden muutokset pyritään mahdollisuuksien mukaan säilyttämään. Peräkannella oleva Madsen-tykin jalusta jätetään paikoilleen. Syvyyspommin pudottimet joudutaan poistamaan torpedoasennuksen tieltä. Keulakannella olevat kevyet Breda konekiväärien jalustat irrotetaan, mutta yksi konekivääreistä tuodaan näytteille asettelussa veneen vierelle, kuvaamaan tykkivenekauden aseistusta. Suurin yksittäinen muutos on kannen muuttaminen lakkapintaiseksi. Kansi on maalattu veneen viimeisinä toimintavuosina vihreäksi. Kannesta otetaan esiin puupinta ja se lakataan. Tämä on perusteltua, sillä veneen kansi on ollut lakattu suurimman osan veneen käyttöajasta.

5. Alukselle ominaiset yksilölliset piirteet, viimeistelyt ja rakennustavat sekä esimerkit käsityötaidosta, tulisi säilyttää.

Taisto 3 pyritään kunnostamaan mahdollisimman pitkälle alkuperäisiä materiaaleja ja työtapoja noudattaen. Alkuperäisiä materiaaleja on mahdollisuus selvittää SHIÄÄ:n

kokoelmissa säilytettävistä Åbo Båtvarfin arkistosta löytyneistä työselostuksista ja piirustuksista sekä Sota-arkistosta löydettyistä materiaalitiedoista.

6. Kaikille aluksille tulisi luoda ohjelma ennaltaehkäisevään säilytykseen. Tuhoutuvat ja heikkenevät historialliset piirteet tulisi korjata ennemmin kuin uusia täysin. Silloin kun heikkeneminen on niin vakavaa, että osa täytyy uusia kokonaan, uuden osan tulisi sopia tyyliltään, väriltään ja malliltaan ja muilta visuaalisilta ominaisuuksilta ja jos mahdollista materiaailtaan. Puuttuvien piirteiden uusiminen täytyy olla perusteltavissa historiallisella, fyysisellä tai kuvallisella aineistolla.

Taisto 3:n varustusta joudutaan uusimaan. Puuttuvia osia saatetaan korvata replikoilla tai muualta löydettyillä vastaavilla osilla. Uusittavat osat tehdään alkuperäisten mallien, piirustusten tai valokuvien perusteella ja ne merkitään, jotta ne voidaan myöhemmin tunnistaa.

7. Kemiaalista tai fyysistä käsittelyä, kuten hiekkapuhallus, joka aiheuttaa vahinkoa historiallisille materiaaleille ei tule käyttää. Aluksen pintojen puhdistus tulisi suorittaa mahdollisimman herkkävaraisin toimenpitein.

Vanha maalipinta on halkeillut ja paikoitellen irronnut. Rungosta poistetaan vanhat maalipinnat varoen, runko kyllästetään ja maalataan. Kannesta maalipinta poistetaan, jonka jälkeen kansi lakataan. Veneelle tehdään näin normaalit puuveneen huoltoon kuuluvat toimenpiteet. Kyllästäminen ja uudelleen maalaus takaa alukselle paremman säilyvyyden. Materiaaleina pyritään käyttämään alkuperäisiä tai alkuperäisen kaltaisia aineita. Sisätilat siistitään ja tarvittaessa tehdään pieniä paikkamaalauksia.

Säilyttämisen standardit

Säilytyksen tulisi suojata aluksen fyysinen kunto tuhoutumisen ja vahinkojen varalta, joita sääolosuhteet ja eläin- tai ihmistoiminta voivat aiheuttaa.

Taisto 3 tullaan valmistuttuaan sijoittamaan Forum Marinumin venehalliin. Yleisöllä ei ole pääsyä alukseen, muuta kuin erikoistapauksissa. Näin vältetään aluksen liiallinen kuluminen. Venehallissa pyritään takaamaan aluksen säilymiselle riittävät ilmasto-olosuhteet. Tarvittaessa alukseen rakennetaan irrallinen rakenteisiin koskematon kuivaus-/kostutusjärjestelmä.

Jos jotain historiallista materiaalia tai piirteitä poistetaan, ne pitää tarkkaan rekisteröidä ja mikäli mahdollista säilyttää myöhempää käyttöä tai tutkimusta varten.

Käytännössä alukselle on tehty normaaleja puuveneen huoltoon liittyviä toimenpiteitä. Normaalisti puuveneen maalipinta uusitaan muutamien vuosien välein, näin myös Taisto –luokan veneille tehtiin talvihuoltojen yhteydessä kun ne vielä olivat käytössä. Taisto 3 tullaan sijoittamaan kylmään venehalliin, joten aluksen kyllästäminen ja uudelleen maalaus varmistavat että vene säilyy paremmassa kunnossa. Kylmä maapohjainen halli on paras paikka puuveneiden säilyttämiseen kuivilla.

Lopuksi

Edellä olevat esimerkit osoittavat, että veneiden ja laivojen säilyttäminen museossa vaatii paljon resursseja: tilaa, rahaa ja eri alojen asiantuntemusta sekä tutkimusta. Yksityiskohtaisia tietoja laivoissa käytetyistä työmenetelmistä ja materiaaleista saattaa olla vaikea löytää. Valinnoissa tulee aina ottaa huomioon sekä laivan historia että säilytysolosuhteet. Museo ympäristönä vaikuttaa siihen millaisia ratkaisuja on mahdollista tehdä ja mitkä niistä ovat laivan kannalta parhaita.



Lähteet

Painamattomat lähteet

Sota-arkiston Moottoritorpedoveneosaston sotapäiväkirjat

Sota-arkiston Moottoritorpedoveneosaston toimintakertomukset

Sota-arkiston 1. Moottoritorpedovenelaivueen sotapäiväkirjat

Sjöhistoriska Institutet vid Åbo Akademi (SHIÅA), Åbo Båtvarf – Turun Veneveistämö piirustuskokoelma

Olli-Pekka Haukialan tiedonannot Sota-arkiston asiakirjoista (kopiot kirjoittajalla)

Olli-Pekka Haukialan keskustelu kontra-amiraali Jorma Haapkyllän kanssa 1995 (tiedonanto kirjoittajalla)

Taisto 3:n kantanäkirjat

Huhtala Krista, Viimeinen pari Viipurinlahdelta ulos, 2. Tykkivenelaivueen toiminta 1943-1944, Suomen historian pro gradu –tutkielma, Turun yliopisto, Tammikuu 1998

Internet-lähteet

The U.S. Secretary of the Interior's Standards for Historic Vessel Preservation Projects, <http://www.hnsa.org/standa.htm>, 21.9.2006

Kirjallisuus

Auvinen Visa (toim.), Leijonalippu merellä, Lieto 1980.

Ekman Per-Olof, Meririntama, Juva 1983.

Kallberg Ulla, Mikä? Mikä museolaiva?, Forum Marinum-säätiö vuosikirja 2002, Turku 2002.

Keskinen Kalevi – Mäntykoski Jorma, Suomen laivasto sodassa 1939-1945, Forssa 1991.

- Komulainen Arvo, Suojattu merenkulku elinehtonamme, Uusikaupunki 2000.
Lappalainen Niilo, Viipurinlahti kesällä 1944, Juva 1988.
Lappalainen Niilo, Suursaari toisessa maailmansodassa, Juva 1987.
Meister Jürg, Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941-1945, München 1958.
Peuranheimo Orvo – Pirhonen Jouko – Killinen Kullervo, Laivat puuta, miehet rautaa, Porvoo 1956.
Relvik, Heino, Mereväe soomepoisid, Tallinn 2003.
Suomen Laivasto 1918-1964 osat 1-2. Helsinki 1968.
Solomonov Boris & Kulagin Konstantin, Torpednije katera sezii G-5, eksprint 2001
Wihtol Erik, Suomen laivaston rakentaminen itsenäisyyden alkutaipaleella, Uusikaupunki 1999.