

Kaapon Kaiku

II/2013

19. vuosikerta

RIKANTILAN KOULUN
KYLÄYHDISTYS ry



<http://www.rikantila.fi>

SISÄLLYS

Puheenjohtajan palsta	3
Toukokuun tohinoita koululla	3
Ifoja Rikantilan taivaalla	6
Ilmapalloilun erittäin lyhyt historia	8
Muisteluilta Irjanteen maatalousmuseolla 24.4.2013	12
Kesäristikko	16

Julkaisija: Rikantilan koulun kyläyhdistys yhteistyössä Eurajoen kunnan Kulttuuritoimen kanssa www.rikantila.fi

Painos: n. 155 kpl

Ilmestymisajankohdat: I Maaliskuu Tilaushinta kotimaahan: 7
II Kesäkuu euroa/vuosikerta
III Syyskuu
IV Joulukuu

TOIMITUS

RIKANTILA:

Tauno Perkiö
Nurkintanhuva 26
27150 LAPIJOKI
puh: 8682602
matkapuh: 044 7103311
sähköp: tauno.perkio@samk.fi

SAARI:

Kirsi Hassinen
Saaren kylätie 10
27150 Eurajoki
puh: 040 5074843
sähköp: kirsi.hassinen@tvo.fi

LUTTA:

Miikka Paassilta (päätoimittaja)
Mauno Paassilta (lehden tilaukset)
Rikantilantie 25
27100 EURAJOKI
puh: 8682647
sähköp: manu47@dnainternet.net

RITAVUORI:

Marja Hiltunen
Ovaskantie 24
27100 EURAJOKI
puh: 040 7170221
sähköp: hiltunen.marja@gmail.com

RIKANTILAN KOULUN KYLÄYHDISTYKSEN JOHTOKUNTA V. 2013

PUHEENJOHTAJA

Kiikola Heidi 040-7043458 Lapintie 431A 27100 Eurajoki

JÄSENET

Tarkki Hannu 050-3449625 Kinnontie 31 27150 Eurajoki

Jasu Hannele 050-4079608 Lutta 27100 Eurajoki

Tarkki Ilpo 050-3034827 Kinnontie 30 27150 Eurajoki

Vaahensalo Marja

Luotonen Ossi 044-5691708 Saarentie 162 27150 Eurajoki

Korkeakoski Jenni 050-3445166 Rikantilantie 342 27150 Eurajoki

Hassinen Kirsi 040-5074843 Saaren kylätie 10 27150 Eurajoki

KOULU

Koulu (02) 8682611 Rikantilantie 194 27150 Eurajoki

Kares Minna-Mari 044-3124611

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Kesäiset terveiset Lutalta! Sää-
ovat hellineet ja kesä on tullut
ennätyksellisen nopeasti. Puut-
kin vallan räjähtivät lehteen muutama
viikko sitten. Huhtikuussa kyläyhdis-
tyksen isännöimä muisteluilta oli mu-
kavan lämminhenkinen tapahtuma. Oli
mielenkiintoista kuulla tapahtumista,
jotka ovat tapahtuneet vanhempieni
syntymän aikaan.

Tulevista tapahtumista: La 15.6. on
Avoimet kylät -tapahtuma. Katsotaan

millaisella säällä pääsemme ulkoile-
maan laavulle. Elokuussa tiedossa
perinteinen rantareissu. Tarkka sijainti
ja päivä ovat vielä auki, joten siitä
tiedotetaan sitten lähemmin. Kyläiltaa
vietämme seuraavan kerran vasta
syksyllä.

Lämmintä ja mukavaa kesää kaikille!

— Heidi Kiikola, kyläyhdistyksen
puheenjohtaja —

TOUKOKUUN TOHINOITA KOULULLA

Luokkaretki:

Olimme luokkaretkellä Uudessakaupungissa 21.5.2013. Lähdimme koululta noin kello 8.15. Ensimmäinen pysäkkimme oli Uudenkaupungin automuseo. Siellä oli paljon vanhoja autoja ja jonkin verran vähän uudempiakin. Siellä oli kolme hallia, joita kiersimme miten halusimme. Siellä oli myös muutama lentokone ja englantilainen taksi, johon sai mennä sisälle.

Sitten otimme kyytiin oppaan ja lähdimme kiertämään Uttakaupunkia. Opas kertoi meille asioita, joita emme olisi saaneet kuulla missään muualla. Seuraavaksi menimme syömään Sualaspuar-nimiseen paikkaan. Siellä oli ruokana spagettia ja jauhelihakastiketta. Ruokailun jälkeen kävelimme Bonk-keskukseen. Siellä oli *Pär Bonkin* keksimiä laitteita. Yksi mieleenpainuvuin laite oli kone, joka muuttaa negatiiviset ajatukset käyttökelpoisiksi hiiliksi. Bonkissa sai myös rakentaa itse oman koneen.

Vihreä lammas oli seuraava kohteemme. Sieltä jokainen sai muistoksi oman itse tehdyn lampaannahkaisen avaimenperän.

Vuorossa seuraavaksi oli ehkä kaikkein odotetuin: ostokset! Todella moni osti karkkia ja jäätelöä. Ostoksiin oli aikaa noin 50 minuuttia. Paluu koululle oli noin kello 16.10.



Bonk-keskuksessa oppilaat saivat rakentaa omia ihmekoneitaan. Kuvassa Oskar Järvenpää.

Kevätjuhla:

Kevätjuhlamme oli 28.5. klo 18.00–19.00. Aluksi lauloimme Suvivirren. Sitten oli vuorossa näytelmä nimeltä ”Tukarissa”. Kun tukarista oli päästy, vuorossa oli minun (*Maria Korkeakosken*) ja *Helena Heinin* nokkahuiluesitys nimeltä Nokkisperhoset. Kun perhoset lensivät pois lavalta, oli vuorossa näytelmä nimeltä ”Valhenukke”. Kun valheet oli paljastettu, lavalle saapui koko yläluokka, ja soitimme laulun Nokkisreggae. Reggaen jälkeen alkoi kuulua meteliä. Kiljusen herrasväki saapui. Kun Kiljuset olivat huutaneet äänensä käheiksi, alkoi Reilun pelaajan pokaalin ja stipendien jako, sekä 6.-luokkalaisten kukitus. Reilun pelaajan pokaalin sai Maria Korkeakoski. Stipendit saivat *Emma Virtanen* ja *Janne Lehtimäki*. Kukituksen suorittivat alaluokkalaiset. Näiden jälkeen koko yleisö lauloi kutosille ”Hyvää matkaa ja näkemiin” -nimisen laulun.



Helena Heino ja Maria Korkeakoski nokkahuiluesityksessään.

Reksaari:

Keskiviikkona 29.5. lähdimme koululta noin kello 09.00. Ensin ajoimme Syvärauman venesatamaan mistä menimme M/S Pohjantähden kyytiin, joka vei meidät Reksaareen.

Reksaareissa meidät jaettiin KiVa-koulu-ryhmiin, jonka jälkeen menimme näissä ryhmissä luontopolulle tekemään tehtäviä. Kun tulimme pois luontopolulta, menimme syömään. Ruokana oli lihamakaronilaatikkoa ja jälkiruokana jätskiä. Lopuksi sai käydä kaffetuvassa ostoksilla.



Reksaaren luontopolulla Jere Peltomaa, Ville Hassinen ja Katri Kuusisto.

— kirjoittajat: Maria Korkeakoski 5. lk ja Oskar Järvenpää 6. lk —



Piirtänyt: Roosa Tarkki, 4. lk



Piirtänyt: Noora Tarkki, 6. lk

*Kesän pieni keijunen,
lentää maassa pilvien.
Tuuli ulvoo ja kukat laulaa
kiitosta keijujen kuninkaalle.
Kesän pieni keijunen
tuo kesän tullessaan!*

— Maria Korkeakoski, 5. lk —

IFOJA RIKANTILAN TAIVAALLA

Luit aivan oikein, kyse on IFOista (Identified Flying Objects) eli tunnistetuista lentävistä esineistä. Paljon enemmän on tarinoita UFOista (Unidentified Flying Objects). UFO-tarinoissa kerrotaan jännittäviä juttuja lentävistä lautasista ja niitä ohjailevista kaukaisten vieraiden sivilisaatioiden antennipäisistä humanoideista. Minun pitää heti alkuun varoittaa, että tässä jutussa ei päästä alkuunkaan näin ihmeellisiin sfääreihin, vaikka melko erikoisista lentolaitteista onkin kyse.



Kuumailmapallot eivät sentään kovin harvinaisia ole, mutta eivät ne yleensä ihan kotipihalle lennä. Vuosi sitten kesällä sellainen pallo laskeutui asuinpaikkamme läheiseen kaurapeltoon. Pallon kyydissä näkymiä ihaili pilotin lisäksi häämatkalla ollut pariskunta. Kun kuumailmapallo oli saatu telakoitua maankamaralle, pallo taiteltiin kasaan ja sovitettiin yllättävän pieneen säkkiin, joka mahtui lentolaitteen matkustamon kanssa auton peräkärriin. Lopuksi kuumailmapalloyrittäjä tarjosi hääparille shampanjaa. Hieno päätös ilmalennolle!

Tänä keväänä ilma oli juuri lämmennyt sen verran, että istuimme ensimmäistä kertaa ulkona pihatuoleissa juomassa kahvia. Sattumalta silmiini osui sikarin muotoinen lentävä esine, oikea zeppeliini! Juoksin hakemaan kameran ja otin muutamia kuvia. Ilmalaiva oli lähtenyt matkaan Ruotsista, Nyköpingistä. Se lensi Ahvenamaan kautta Satakuntaan Jämijärvelle. Ilmalaivan tarkoituksena on kesän mittaan kyyditä tutkijoita, jotka ottavat ilmakehässä leijuvista hiukkasista näytteitä. Näytteiden avulla voidaan tarkentaa ilmastomalleja, joita tarvitaan mm. ilmastomuutoksen tutkimisessa. Zeppeliini ei tee yleisölennätyksiä – valitettavasti!



— Tauno Perkiö —

ILMAPALLOILUN ERITTÄIN LYHYT HISTORIA

Edellä olevaa, *Tauno Perkiön* kirjoittamaa juttua lukiessani tuli mieleeni laatia ikään kuin sen lisäykseksi pieni katsaus ilmaa kevyempien lentolaitteiden historiaan. Itseltäni jäi harmikseni läheltä ohi lentänyt zeppeliini näkemättä, joten seuraava teksti on puhtaasti aineistopohjainen ja luottaa siis toisten muistiinpanoihin. Se etu tästä tosin koitunee, että tällä kertaa lehden kesännumero säästyy poliittisesti epäkorrekteilta mielipiteiltä.

Kaikki ihmisen rakentamat lentävät kapistukset (kuten periaatteessa mikä hyvänsä, joka voi lentää) on tapana luokitella ilmaa kevyempiin ja raskaampiin. Edelliset pysyvät ilmassa itsestään, kun taas jälkimmäisten on kehitettävä itselleen ylöspäin vaikuttava, painovoimaa vastustava nostevoima liikkeen ja kantopintojen avulla. Linnut selviytyvät tästä haasteesta siipineen ja omine lihaksineen, mutta ihmisen tapauksessa lihasten kehittämä teho ei ole likikään riittävä. Varhaisista ajoista asti oli kuitenkin ollut tiedossa, että kuuma ilma kohoaa ylöspäin ja on näin ollen kevyempää eli vähemmän tiheää kuin kylmä. Keräämällä kuumaa ilmaa sopivanlaiseen pussiin on mah-dollista laatia kulkuneuvo, joka kokonaisuudessaan on ympäröivää ilmaa kevyempi ja pystyy siten kohoamaan ja leijumaan ilmassa.

Vaikka on hyvin kuviteltavissa, että paperin tultua tunnetuksi siitä on saatettu kyhätä pikkuisia kertakäyttöisiä kuumailmapalloja lähinnä lasten leluiksi jo varhain, varsinaisina kuumailmapallon keksijöinä pidetään ranskalaisia veljeksiä *Joseph-Michel* ja *Jacques-Étienne Montgolfieria*. Anekdootin mukaan Joseph sai idean palloon vuoden 1777 tietämällä ollessaan katselemassa, miten pyykki kuivui avotulen päällä. Välillä kankaaseen muodostui kuuman ilman taskuja, jotka nostivat vaatteita ylöspäin. Josephin kerrotaan päätelleen – virheellisesti – että kyseessä on jonkinlainen muuta ilmaa kevyempi erityinen kaasu, joka kykeni kohottamaan esineitä ylöspäin. Kokeiltuaan ensin pienillä ja sitten vähitellen yhä suuremmilla palloilla veljekset lennättivät Versaillesissa vuonna 1783 isoa palloa, jonka koriin oli laitettu lammas, kukko ja ankka. Ensimmäinen ilman ankkuriköyttä tehty miehitetty lento ja samalla ensimmäinen (välittömästi aikakirjoihin merkitty) ihmisen hallittu ilmalento tapahtui 21. marraskuuta 1783 Pariisin lähellä. Tosin on huomattava, että jo vuosikymmeniä aiemmin oli esitetty ideoita samantapaisen lentolaitteen rakentamiseksi, mutta ne eivät tiettävästi johtaneet käytännön sovelluksiin.

Kuumailmapallo sai melkein välittömästi kilpailijan ilmaa luonnostaan kevyemmällä kaasuilla täytetystä pallosta. Vain vähän aiemmin, vuonna 1766, oli löydetty vety, joka paljon happea ja typpeä kevyempänä oli lähes ihanteellinen täyttöaine näihin palloihin. Pahaksi onneksi vety on hyvin tulenarkaa ja vuotaa suhteellisen helposti, mutta sen edut ovat silti niin kiistattomat, että se on esittänyt tärkeää osaa ilmailussa aina 1900-luvulle asti. Näistä palloista kehittyivät sitten varsinaiset ilmalaivat, joihin zeppeliinit kuuluvat.

Kuumailma- ja kaasupallojen olennainen haittapuoli on se, että niitä ei juuri voi ohjata, vaan ne kulkevat tuulen mukana. Lentäjä voi toki säädellä korkeutta tietyissä rajoissa etsiäkseen sopivia virtauksia tai laskeutuakseen halutessaan, mutta siihen hallintamahdollisuudet rajoittuvatkin. Ratkaisuja tähän ongelmaan pohti yhtenä ensimmäisistä Montgolfierien maanmies *Jean-Pierre-François Blanchard*, vetypallojen ja laskuvarjon merkittävä kehittäjä, jonka nimiin on kirjattu ensimmäinen Englannin kanaalin ilmaylitys ja ensimmäinen lentopostin kuljetus maasta toiseen vuonna 1785. Blanchard kokeili pallojen ohjaamista erilaisilla airoilla ja purjeilla, mutta tulokset eivät olleet kehuttavia.

1800-luvun puolella syntyi sitten ajatus isoa potkuriä pyörittävän höyrykoneen asentamisesta ilmalaivaan. Sekä potkuriä että höyrykone olivat osoittautuneet toimiviksi tekniikoiksi merellä, joten oli loogista soveltaa niitä myös ilmailuun. Ensimmäiset onnistuneet kokeet teki niin ikään ranskalainen *Henri Giffard*, jonka pitkänmuotoisessa ilmalaivassa vuodelta 1852 oli kolmen hevostoiman kone sekä peräsin. 24. syyskuuta 1852 Giffard yritti lentää Pariisista Trappesiin. Hänen ilmalaivansa ei jaksanut kulkea kunnolla vastatuuleen, mutta se osoittautui silti toimivaksi: se pystyi kääntymään lennossa ja lentämään ympyrää. 1800-luvun lopulla aloitettiin kokeet myös sähkö- ja polttomoottoreilla. Vuonna 1884 *Charles Renard* ja *Arthur Krebs* rakensivat Ranskan asevoimille sähkökäyttöisen *La France* -ilmalaivan, ensimmäisen, joka pystyi täysin ohjattuun ja hallittuun lentoon sekä palaamaan tarkalleen lähtöpaikkaansa. Tässä vaiheessa ilmalaivat alkoivat muistuttaa jo selvästi nyky-aikaisia seuraajiaan.

Vuoden 1900 tietämiltä aina ensimmäiseen maailmansotaan saakka elettiin ilmalai-vojen kulta-aikaa. Tällöin kehityksen painopiste alkoi siirtyä Saksaan, jossa kreivi *Ferdinand A. H. A. von Zeppelin* oli ryhtynyt tutkimaan ilmalaivoja innokkaasti vuonna 1891. Zeppelinin suosi ns. jäykkiä eli jäykistettyjä ilmalaivoja, joissa on kiinteä, itsekantava ulkorunko ja nostekaasu sen sisällä erillisissä säkeissä; muita tyyppiä ovat puolijäykät ja "pehmeät", so. jäykistämättömät, jotka tarvitsevat kaasun painetta, jotta niiden pallo-osa pysyisi muodossaan. Termi "zeppeliini" on jäänyt elämään moniin kieliin, ja nykyisellään se merkitseekin suunnilleen samaa kuin jäykistetty ilmalaiva. Zeppelinin LZ-sarjan loppupään ilmalaivoissa oli tyyppillisesti pallo-osan alla kaksi moottoriosastoa, joihin oli sijoitettu moottorit ja aluksen miehistö, sekä näiden välissä matkustamo. Tällä välin *Wrightin* veljekset olivat onnistuneet suorittamaan ensimmäisen omalla voimallaan kulkevan lentokoneen hallitun lennon vuonna 1903, mutta kesti vielä useita vuosia, ennen kuin lentokoneet pystyivät kilpailemaan ilmalaivojen kanssa tasaväkisesti muissa suhteissa paitsi hetkellisessä huippunopeudessa. Ilmalaivat pystyivät kuljettamaan verrattomasti suurempia hyötykuormia, ne saattoivat pysytellä ilmassa tuntikaudet sekä kiivetä paljon ylemmäs kuin varhaiset lentokoneet.

Ensimmäisen maailmansodan aikana zeppeliinit päätyivät sotapalvelukseen. Jo Joseph Montgolfier oli pohdiskellut kuumailmapallon käyttämistä Gibraltarin linnakkeen valtaukseseen, ja pitkin 1800-lukua palloja oli hyödynnetty sotatoimissa viestien kuljettamiseen ja havaintojen tekemiseen yläilmoista. Ensimmäisen kerran ilma-laivaa käytettiin pommitukseen 10. maaliskuuta 1912 Italian ja Turkin välisen sodan aikana, jolloin italialaiset pudottivat Tripoliin kolmisenkymmentä pommia. Erityisesti keisarillinen Saksa kehitti zeppeliinejä voimakkaasti ilma-aseeksi; pitkä kantama ja suuri pommikuorma vaikuttivat lupaavilta eduilta. Kreivi Zeppelin itse ja useat muut olivat optimistisesti siinä uskossa, että ilmapommitukset voisivat tuottaa merkittäviä vaikutuksia maarintamalla, neutraloida enimmäkseen Iso-Britannian suuren laivaston muodostaman uhan ja mahdollisesti saada koko maan polvilleen. Britit itse tutkivat myös sekä zeppeliinejä että pehmeitä palloja, tosin lähinnä tiedustelutarkoituksiin sekä pysyäkseen selvillä saksalaisten ohjelmasta. Ranskalla ja Italialla oli omat ohjelmansa, jotka keskittyivät lähinnä pehmeisiin ja puolijäykkiin malleihin.

Sota ei kuitenkaan mennyt ilmalaivojenkaan osalta niin kuin niiden kannattajat olivat uskoneet. Lentokoneet kehittyivät hyvin nopeasti, ja pian ilmeni, että zeppeliinit olivat liian haavoittuvaisia suoraan maarintaman yllä suoritettaviin taktisiin pommituksiin. Vuodesta 1915 Saksan ilmavoimat teki lisäksi strategisia iskuja Britanniaan, erityisesti Lontooseen. Vaikkakin näiden hyökkäysten moraalinen vaikutus lienee ollut melko suuri, aineelliset tuhot jäivät pieniksi. Zeppeliineillä oli vaikeuksia navigoinnissa etenkin yöaikaan ja niiden pommit putoilivat melkein päähän mihin sattui. Ne tosin olivat ensi alkuun Britannian ilmapuolustuksen ulottumattomissa, mutta kun käyttöön tuli entistä tehokkaampia hävittäjiä, vetysäiliöille erityisen vaarallisia sytyttäviä konekiväärinluoteja ja valonheittäjiä, zeppeliinien tappiot kasvoivat nopeasti. Sodan loppuun mennessä ensimmäiset varsinaiset pommikoneet olivat käytännössä jo syrjäyttäneet ilmalaivat strategisina pommittajina.

Ilmalaivojen aika ei kuitenkaan loppunut. Ensimmäisen maailmansodan jälkeenkin lentokoneet pystyivät vielä melko rajallisiin suorituksiin, ja ilmalaivat olivat edelleen houkuttelevia rahtikapasiteettinsa ja kantomatkinsa puolesta. Ne suorittivat myös ennätyslentoja: brittiläinen ilmalaiva R34 lensi yli Atlantin heinäkuussa 1919, ja italialainen *Umberto Nobile* ja norjalainen *Roald Amundsen* miehistöineen ylittivät pohjoisnavan 12. toukokuuta 1926; sodan jaloista selvinneen Zeppelin-yhtiön LZ 127 *Graf Zeppelin* kiersi maapallon ympäri vuonna 1929. Britanniassa oltiin 20-luvulla kiinnostuneita ilmalaivojen rauhanomaisesta hyödyntämisestä, ja vuonna 1929 siellä valmistui kaksi kookasta (molemmat reilusti yli 200 metriä pitkiä) ja teknisesti edistyksellistä jäykkää ilmalaivaa, R100 ja R101. Näistä jälkimmäinen syöksyi maahan neitsytlennollaan Intiaan 5. lokakuuta 1930, jolloin 48 ihmistä kuoli. Tämän onnettomuuden sekä maailmanlaajuisen talouslaman seurauksena brittien siviili-ilmalaiva-ohjelma pantiin jäihin. Niinpä 1930-luvun puolivälissä enää Saksa, jossa nyt natsit olivat päässeet valtaan, jatkoi aktiivisesti ilmalaivojen kehittämistä siviilikäyttöön. Nimenomaisesti Atlantin ylittävään liikenteeseen suunniteltu jättimäinen LZ 129

Hindenburg liikennöi menestyksellisesti vuoden 1936 ajan, mutta sen taru päättyi 6. toukokuuta 1937 sattuneeseen kuuluisaan tuhoutumiseen Lakehurstissa Yhdysvalloissa. 36 ihmistä sai surmansa.

USA:ssa ilmalaivojen kehitys maailmansotien välisinä vuosina tapahtui lähinnä asevoimien tarpeisiin. Amerikkalaiset olivat ottaneet käyttöön tuleen syttymättömän heliumin täyttökaasuna, minkä arveltiin parantavan ilmalaivojen turvallisuutta. (Zeppelin-yhtiön matkustajaliikenteen lopun sinetöi sittemmin osaltaan amerikkalaisten päätös olla myymättä Saksaan *Hindenburgin* seuraajaksi suunnitellun LZ 130:n pitkänmatkan lentoihin tarvitsemaa heliumia.) Merivoimia kiinnosti "lentävän lentotukialuksen", lentokoneita kuljettavan ilmalaivan kehittäminen, ja 1930-luvun alkuvuosina rakennettiin konseptin kokeilemiseksi kaksi suurta ilmalaivaa, USS *Akron* ja USS *Macon*. Molemmat tuhoutuivat onnettomuuksissa. *Akron* syöksyi mereen myrskyyn lennettyään vuonna 1933, ja koska miehistöllä ei ollut meripelastusvälineitä, 73 miestä 76:n miehistöstä hukkui tai kuoli hypotermiaan; tämä on edelleen tuhoisin ilmalaivoille koskaan sattunut maahansyöksy menetettyjen henkien lukumäärän perusteella laskettuna.

Toisessa maailmansodassa ilmalaivat esittivät vähäistä osaa. Vain amerikkalaiset hyödynsivät niitä huomattavassa mitassa, erityisesti rannikkojen partiointiin ja saat-tueiden varmistukseen vihollisen sukellusveneitä vastaan. Pienehköissä, lähinnä jäykistämättömissä ilmalaivoissa oli aseina konekivääreitä ja syvyyspommeja, ja myöhemmin niitä varustettiin tutkalla sekä myös metallinilmaisimella, jolla voitiin havaita matalissa vesissä operoivia sukellusveneitä. Neuvostoliitto käytti niinkään jäykistämättömiä havaintopalloja jonkin verran tykistön tulenjohdon tähytyspaikkoina.

1950-luvulla ja sen jälkeen ilmalaivat ovat palvelleet kaikkein näkyvimmin lentävinä mainoskyltteinä sekä lisäksi harvemmin joissain tieteellisissä ja sotilaallisissa erityistehtävissä. Kuitenkin julkisuudessa on esiintynyt aina silloin tällöin ehdotuksia suuren rahtia kuljettavan ilmalaivan rakentamisesta. Esimerkiksi Neuvostoliiton loppuaikoina oli puhetta enimmäkseen tiettömän Siperian kehittämisestä säännöllisin ilmalaivakuljetuksin. Suomessa tätä kirjoittaessa vieraileva ilmalaiva edustaa juuri tieteellistä erikoistehtävää, ilmakehän tutkimusta. Alus itse on muuten tyyppiä Zeppelin NT, joka otettiin käyttöön vuonna 1997. NT:t ovat heliumia nostekaasunaan käyttäviä 75-metrisiä saksalaisvalmisteisia ilmalaivoja. Ne pääsevät parhaimmillaan eteenpäin 125 kilometrin tuntinopeudella kolmella bensinimoottorillaan, pystyvät kantamaan enimmillään 1900 kilon hyötykuorman ja nousemaan 2600 metriin. Tarkkaan ottaen nimitys "Zeppelin" on hieman harhaanjohtava, sillä NT on oikeastaan puolijäykistetty ilmalaiva, ei täysin jäykkärunkoinen kuten kuuluisat 1900-luvun alun kaimansa. Suomessa on tosin vierailut aikoinaan myös aivan aito zeppeliini. *Graf Zeppelin*, sama ilmalaiva joka kiersi ensimmäisenä maan ympäri, kävi Helsingissä 1930.

Zeppelin NT on, kuten edellä todettu, varmasti ns. IFO eli tunnistettu lentävä esine, mutta saattaa kukaties olla, että ilmalaivojen joukkoon kuuluu myös jokunen aito UFO. 1890-luvulla nimittäin ensin Yhdysvalloissa ja sittemmin muutamain paikoin Euroopassa kerrottiin taivaalla nähdystä oudoista esineistä, jotka muistuttivat sen ajan tekniikan huippua edustavia ilmalaivoja mutta joiden suoritusarvot olivat paljon näitä paremmat ja joiden miehistöt näyttivät kummallisilta ja käyttäytyivät toisinaan epätavallisesti. Osa havainnoista oli varmasti väärinkäsityksiä tai piloja, mutta on arveltu, että muutamissa voi ehkä olla tietty perä. Olivatko kyseessä sitten jonkin eksentrisen miljonäärin salaa rahoittamat tutkimushankkeet vaiko maanulkoisen sivilisaation vierailu, jäänee selvittämättä...

Ei ole varmaa, kulkevatko nämä hiljaiset, majesteettisesti lipuvat jättiläiset vielä jonain päivänä taas taivaiden halki omaa rauhallista kulkuaan yleisemminkin, vai esittävätkö ne myös jatkossa vain pientä sivuosaa ilmailussa. Ne eivät ole kuitenkaan suostuneet kokonaan katoamaan, ja vaikuttaa siltä, että niiden palveluksia tullaan edelleen kaipaamaan, ainakin silloin tällöin.

— *Miikka Paassilta* —

MUISTELUILTA IRJANTEEN MAATALOUSHUSEOLLA 24.4.2013

Eurajoen kotiseutuyhdistyksen yhteistyössä Turun yliopiston kulttuurituotannon ja maisematutkimuksen koulutusohjelman kanssa järjestämistä muisteluilloista oli vuorossa viimeinen. Aikaisemmin oli kokoonnuttu muistelemaan Rikantilaan ja Kuivalahdelle.

Keskiviikkoiltana ihmisiä kokoontui paikalle lopulta noin viisikymmentä, mikä oli ilmeisesti enemmän kuin odotettiin. Illan aiheena oli 1950-luvun maatalous. Todella hienoa, että tilai-

suus kiinnosti! Paikka vaan oli hankala keskustelulle, koska puolet väestä pakkautui peräkamariin, josta oli vaikea heittää kommentteja ja jonne ei kuullut kunnolla, mitä ensimmäisessä huoneessa puhuttiin. Joka tapauksessa, keskustelu saatiin käyntiin vanhojen valokuvien avulla. Kerron tässä muutamia otteita parituntisesta jutustelusta.

Ensimmäinen näytetty kuva oli Irjanteen vanhasta osuusmeijeristä, joka on sijainnut maatalousmuseosta katsottuna tien toisella puolella.



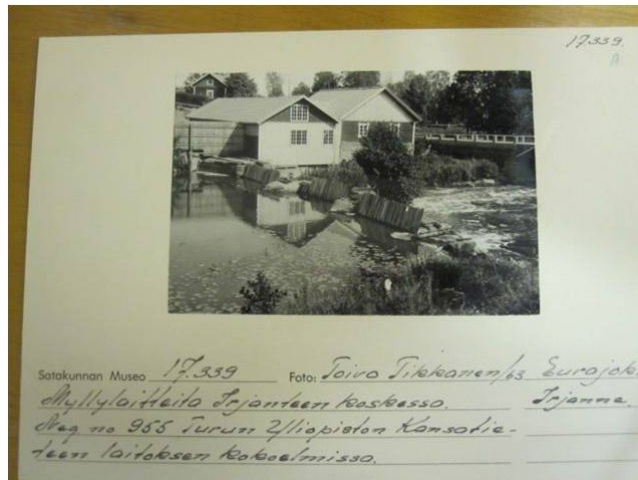
Kuva ei nostanut esiin muistoja; ainoastaan se tiedettiin, että rakennuksessa on myöhemmin ollut karstaamo. Mutta muuten meijeriin kytkeytyvä aihepiiri – lehmät, lypsäminen ja maito – herätti vilkkaan keskustelun.

Ensin alettiin muistella maidon jäädyttämistä. Nykyihminen tajuaa sen olleen talvella helppoa, mutta entäs kesähelteillä? Siihen käytettiin sekä meijerissä että taloissa joesta nostettua jäätä, joka varastoitiin usein sahanpuruun. Meijerissä oli sitä varten erityinen huone, johon myöhemmin tehtiin Eurajoen ensimmäinen uimahalli. Tämä antaa mittasuhteet sille, miten paljon jäätä tarvittiin. Taloissa jäätä varastoitiin lehmäluvusta riippuen 5–10 m³.

Vuoteen 1954 asti maito ajettiin meijerille hevoskyydillä ja reitit kilpailutettiin. Halvimman tarjouksen antanut sai siis urakan. Vuoden 1954 kesällä Jäpölän veljekset ryhtyivät samaan työhön automobiililla. Iltapäivällä maitolaitureille tuli takaisin pluttanaa, joka annettiin sioille ja vasikoille. Ei silloin kukaan ihminen sellaista juonut!

Tilauksesta paluukuormassa tuli myös voita, punakuorista juustoa, Paimenjuustoa ja kirnupiimää. Paimenjuusto oli sulatejuuston tyyppinen, nykyistä Koskenlaskijaa muistuttava, ja sen erinomaisesta maittavuudesta läsnäolijat olivat yhtä mieltä. Opiskelijat halusivat tietää, miten maitoastiat pidettiin puhtaina. Ennen kuin kemiallisia aineita tuli myyntiin, käytettiin vettä: ensin kylmää, jolla irrotettiin maidon rasva ja kuumalla desin fioitiin.

Pöydällä oli näytillä muutamia oudon näköisiä esineitä, joista kaksi liittyi lehmiiin. Toinen oli nahkainen, kaulapantaa tai riimua muistuttava, jossa oli noin 5 cm:n mittaisia piikkejä. Siis onneksi pannan ulkopuolella! Kidutusvälineestä ei sentään ollut kysymys. *Anja Tuominen* selosti, että panta laitettiin turvan ympärille sellaiselle lehmälle, jolla oli tapana imeä omaa tai toisten lehmien maitoa. Kukapa olisi arvannut! Toinen esine oli joustava metalliletku tai putki, jonka päässä oli suppilo. Jos lehmä oli hotkaissut perunan kurkkuunsa, tällä imaistiin se pois. Kaikenmoisille työkaluille on ollut tarvetta!



Tässä kuvassa on Faltun mylly: vasemmanpuoleisessa rakennuksessa on toiminut saha ja oikealla on mylly. Tämä on ollut kylän keskeisempiä paikkoja, ja siihen liittyy tietysti monia henkilöitä ja tarinoita.

Työntekijä *Frans Leino* asui aivan naapurissa, ja hän oli tunnettu ”pokerinaama”. Kerran ruokatunnin aikana miehet laittoivat hänen kintaansa täyteen vaseliinia. Frans tuli takaisin töihin, veti hanskat käteensä ja ilmeenkään värähtämättä totesi tyynesti tuotteen samalla pilailijoille pettymyksen: ”Eikon hanska kätte ja hommihi.” Tultuaan poliisin kuulustelusta (syytävistä ei kerrottu) oli udeltu, miten hän oli pärjännyt. Varsin tukalaa oli ilmeisesti ollut, koska Frans oli vastannut: ”Kyllä maar sen tiätä, piän huane ja pali miähi.” Toisen kerran poliisit olivat tivanneet häneltä viinankeittämisestä. Frans oli heittäytynyt ”tyhmäksi”. ”Jaa, prukatank sitä keittäkki? Ilma mää sen juan ole.”

Hevosista puhuttiin tietenkin myös paljon. Kertomuksista välittyi hevosen arvostus ja sitä kohtaan tunnettu rakkaus. Paitsi yhdestä, jonka *Heikki*

Kares kertoi. Se paljasti taas kerran ihmisen olevan se alhaisin ja julmin peto, joka pystyy kostamaan vääryyden jopa viattomalle eläimelle.

Juuri ennen jatkosodan loppua Saksasta oli tilattu Huhdalle pernaruttorokotetta. Mutta ennen lähetyksen saamista aseveli ja kumppani oli muuttunut ykskaks veriviholliseksi. Saksalaiset kokivat suomalaisten katalasti pettäneen heidät. Siksi sieltä ei lähetetty rokotetta, vaan myrkyä, ja kylästä kuoli parin päivän sisällä 41 hevosta. Ainoastaan *Paloheimon Paavon* hevonen pelastui, koska se oli niin kaukana metsätöissä, ettei sitä ”rokotettu”. Aineelliset vahingot olivat korkeat, koska todettiin, että työmiehen palkalla hevosen hintaa oli vaikea ansaita. Polkupyöräkin maksoi vuoden tienauksen verran.

Illoissa saatiin talteen paljon arvokasta tietoa: tavallisen elämän historiaa, jota ei voi lukea kirjoista. Hienoa, että Eurajoella on havahduttu ajoissa – vielä kun on muistajia – ja tartuttu toimeen.

— *Marja Hiltunen* —

Paimentyttö ja Anna Rogel



Käsikirjoitus: Sirkka Lukka

Ohjaus: Matti Mäntylä

Musiikin ohjaus: Heta Halonen

Nyky aikaan peilaava musiikinäytelmä länsirannikolla vahvana eläneestä rukoilevaisuudesta kietoo mukaansa taitavaan draamaan. Nuorenparin Irjan ja Erkan kohtalo ja elämäntehtävä määrätään ennalta Irjan kohdatessa metsässä pyhimys Anna Rogelin. Vaikka kuljettava polku saattaa välillä olla enemmän risuilla kuin ruusuilla tanssimista, on näytelmässä mukana kuivalahtelaiseen tapaan paikallista murretta, huumoria ja mielenkiintoisia henkilöitä.

Näytelmä sisältää paljon kansanlauluja ja uudelleen sovitettua elävää kirkollista musiikkia.

Paimentyttö ja Anna Rogel on yksi vuonna 2010 Kuivalahden kesäteatterin 30-vuotisjuhlavuoden kunniaksi järjestetyssä näytelmäkirjoituskilpailussa palkituista.

Näytännöt ajalla 28.6.-14.7.

Pe 28.6. klo 19.00 (ensi-ilta)

Su 30.6. klo 15.00 ja 19.00

Ti 2.7. klo 19.00

Ke 3.7. klo 19.00

To 4.7. klo 19.00

Pe 5.7. klo 19.00

Su 7.7. klo 15.00 ja 19.00

Ti 9.7. klo 19.00

Ke 10.7. klo 19.00

To 11.7. klo 19.00

Pe 12.7. klo 19.00 ja

Yönäytös klo 23.00

Su 14.7. klo 15.00 ja 19.00

Liput:

Aikuiset 14€

Lapset 7€

Kahvilippu 3€

Väh. 20 hengen ryhmät 12€/lippu

KATETTU KATSOMO!

Tiedustelut ja varaukset puh.

050-558 1128

sekä osoitteesta

www.kuivalahti.com



KESÄRISTIKKO

"Ensin lennämme Pariisiin, sitten junalla Lyonin ..."

RASYA
Japanilainen Yakoilija

Tilastollisessa tutkimuksessa PERIKSI-ANTAMATTO-PUUS

Lutanjärven rannalla

YÖ YÄISTYY, PÄIVÄ ?

Suurentua

4-1

ELI

Kaupasta
Iso Omena

Kem. puhdistus

Vaellus

? Palmas

28.6.

Nykyinen ? ANKKA

Kirjanpidossa

A, B, C, D, ...

työ-estö järj. 28.9.11

20 VÄRI

Virolainen nimi pronomini

20
20 EURO

ELIS

tunne 30m²

VANKI-LASSA

Si

Nokian johtaja

Pöytävihannes

Latvian raha

Hyvää kesää!
TP&HT