

Kotimuseona aloittanut

Jokelan kotiseutumuseo



Jokelan kotiseutumuseo esittelee Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson maalaiselämää.

■ Kimmo Kotta

Ruotsinpyhtäläinen maanviljelijä-metsäkoneurakoitsija Erkki Jokela valmistautui keväällä 1993 tuleviin 50-vuotispäiviinsä. Paikkoja siivottaessa löytyi runsaasti vuosien varrella talteen pistettyä museotavaraa ja niistä Erkki keksi koota syntymäpäivävieraiden ihmeteltäväksi pienen kotimuseon. Juhlavieraat ihastuivat kokoelmaan ja alkoivat muistella, mitä kaikkea museoon sopivaa löytyisi itse kunkin kotonurkista. Pian Jokelaan alkoi karttua esineistöä siinä määrin, että säilytystilat uhkasivat käydä ahtaiksi. Vanhasta tilavasta ladosta saatiin perusteellisen kunnostuksen jälkeen hyvä näyttelytila siihen aikaan

pääasiassa hevostyövälineistä ja käsityökaluista koostuneelle kokoelmalle. Latomuseon avajaiset olivat Erkin 55-vuotisjuhlallisuuksien yhteydessä heinäkuussa -98.

Lähes jatkuvaa rakentamista

Latomuseon jatkeeksi valmistui kahvio ja lämpimämpää säilytystä vaativien esineiden näyttelytila vuonna 2002. Museon ensimmäiset traktorit Mörkö-Majuri ja Zetor 25 hankittiin näihin aikoihin, pesämunana oli talon varhaisin vetopeli Nuffield 3/42 vuodelta -62. Traktorikokoelma kasvoi ja varastoista tuli taas uupelo; uuden traktorihallin harjannostajaiset

Jokelan museon monista näyttelytiloista vanhin on latomuseo, johon on koottu lähinnä hevosaiakauden työkoneita ja ajoneuvoja. Museotoiminta alkoi nimenomaan hevosajan laitteista, traktorit ja muut järeämmät koneet tulivat kuvioihin huomattavasti myöhemmin.

olivat parin vuoden kuluttua. Tämän jälkeen on tehty vielä 3-seinäinen katos suurikokoisimmille työkoneille, katettua museotilaa on tällä hetkellä yhteensä vajaat 600 neliötä.

Museon esineistö kattaa suunnilleen kaiken, mitä maalaiselämään on sisällynyt 1800-luvun lopulta 1970-luvulle asti. Erityisen runsaasti on esillä hevosajan työkoneita ja tarvikkeita, sekä viljan jatkokäsittelyvälineistöä. Vaikka traktoreita on museolle hankittu vasta lyhyen aikaa, on niitä esillä jo kolmisenkymmentä kappaletta. Vanhin on irlantilaisvalmisteinen Fordson N vuodelta 1929, uusimmat ovat 60-

luvun alusta. Jokelan traktorityökoneista harvemmin nähtyjä ovat mm. 30-luvulla tehty karhotin ja hankokuormaaja, sekä pietarsaarelaisen Naula Oy:n valmistama Aliovajjerikaivuri 50-luvun alusta. Kevyempään esineistöön kuuluu katava kirjallisuus- ja asiapaperikokoelma sota-ajalta, jokapäiväisessä elämässä on tarvittu uskomaton määrä lupalappuja ja ostokortteja. Lähes kaikki näyttelyesineet ovat lähiympäristöstä, niitä on saatu hankittua runsaasti vierailijoiden antamien vihjeiden perusteella. Erkin pettymykseksi yksikään vinkki ei ole toistaiseksi johtanut myytävänä olevan Lanz-traktorin jäljille.

Avoinna tarvittaessa

Museotoiminnasta vastaa Jokelan perhe, johon kuuluu Erkin lisäksi vaimo Tuulikki, seuraavan sukupolven edustaja Jani Jokela perheineen, sekä lähistöllä asuva tytär Mari Lassas. Paikkakunnan koulut ovat ymmärtäneet hyödyntää kokoelman opetuksellista antia, koululaisryhmiä on vieraillut museolla alusta saakka. Kävijöitä on eniten elokuun lopussa järjestettävien perinnepäivien yhteydessä. Silloin Jokelassa leikataan ja puidaan kau-raa, tehdään päreitä ja pärekattoa, esitellään maanmuokkausta hevos- ja traktorivoimalla, sekä kaivetaan monttuja Aliolla. Oman värinsä tapahtumaan tuovat lähi-alueen harastajat, jotka ovat menossa mukana omilla autoillaan, traktoreillaan ja mopoillaan. Perinteisiä kädentaitoja perinnepäivillä esittelevät mm. seppä ja suutari. Museolla ei ole varsinaisia aukioloaikoja, se avataan tarvittaessa. Vierailuista passaa sopia puhelimitse numeroissa 019-619 632 tai 0400-152 858, sähköposti tavoittaa Jokelat osoitteessa museo@jokelanmuseum.info.



Museota ja siellä järjestettäviä perinnepäiviä esitellään netissä <http://kotisivu.dnainternet.net/jokotimu>



Massey-Harris pöyhijä-karhottimesta ei katkea ketjut tai nivelakselit, eikä rusahtele kulmavaihteet. Toiminta perustuu vinottain asennettuihin maapyöriin, jotka antavat niihin kiinnitetyille haravapalkeille edestakaisen liikkeen. Karhe muodostuu koneen sivulle. Vastaavia koneita on tehty Amerikassa jo 1800-luvun lopulla, meille ensimmäiset tulivat 20- ja 30-luvuilla.

Kessu oli viimevuosisadan alkupuolella tavallinen viljelykasvi, koska teollisesti jalostettuun tuontitupakkaan eivät rahvaan varat riittäneet. "Nurkantakuset" tulivat uudelleen muotiin sota-vuosina, kun tuonti oli pysähdyksissä useiden vuosien ajan. Virginia oli hajultaan paras, mutta satotasoltaan huonoin lajike. Amersfort tai palturintupakka taas lemusi kuvottavalle, mutta kasvoi senkin edestä. Jatkojalostus oli mutkallinen prosessi, jonka viimeisiin toimenpiteisiin kuului kessun hienontaminen, johon saattoi käyttää perinteistä "petkele-pölkky"-menetelmää tai kuvan koneellisia hakkureita.

Kierrelajittelijalla voitiin erotella esim. herneet kaurioista. Siemenet valuiivat täyttösuppilosta kierrepinoille, joissa pyöreät herneet hakeutuivat kaurioja nopeampina "ulkokaarteelle", mistä ne valuiivat omaan säkkiinsä.

A.Myötyrin vesitehdas tuotti lähitienoon asukkaille virvoitusjuomia vuosina 1903-32, jälkipolvien ihmeteltäväksi on jäänyt limonadikuljetuksiin käytetty "täysperävaunu" tuotenäytteineen.





Jokelassa on mittavan hevos-työvalikoiman lisäksi runsaasti traktorityökoneita. Kuvassa Fiskarsin ensimmäinen nostolaitte-auramalli 50-luvun alusta ja Rosenlewin hinattava Traktori-Sampo äes 30- tai 40-luvulta. Taustalla vihreä Herkules-itse-sitoja, valmistaja ruotsalainen Arvika-Thermaenius.

Perävaunun jälkeen kiinnitettävä hankokuormaaja lienee ollut ensimmäinen askel kohti koneellistettua heinäkorjuuta ennen paalaimia, noukinvaunuja tai niittosilppureita. Kannatuspyörältä voimansa saava noukin on koko systeemin takana, sieltä heinän tie jatkuu edestakaisin liikkuvien hankojen nostamana kohti kuormatilaa. Kun kuorma täyttyi, vaihdettiin kuormaaja toisen perävaunun perään. Suomessa nämä kuormaajat olivat harvinaisia, mutta esim. Amerikassa oli vastaaville koneille yli 50 valmistajaa. Tämä IH Green Crop Hay Loader on tehty Englannissa ja tarkoitettu nimensä mukaisesti lähinnä tuorerehun kuormaukseen.

Jokelassa on kolmisenkymmentä museotraktoria, joista vanhin on irlantilaisvalmisteinen Fordson N vuodelta 1929. Fordsonia tehtiin Irlannin Cork'issa kahteen otteeseen vuosina 1919–22 ja 1929–32. Kummankin ajanjakson mallit ovat harvinaisia, koska valmistusmäärät jäivät hyvin pieniksi verrattuna Amerikan ja Englannin tuotantoon.



Pirttimaantie 225, 61360 MIETO
Puh. (06) 450 4560
Fax (06) 450 4660



Nyt murskaimet
ennakkohinnoin
kevääksi!

Murskaa Kaiken

Tämän takia Agrimaster on eniten ostettu

- hinta – laatusuhde erinomainen
- ainutlaatuinen rakenne
- monipuolinen mallitarjonta
- alhaiset käyttökustannukset
- vakiona melkein kaiken

Murskaa 90o ylös, 70o alas,
traktorin takana ja sivulle,
työleveydet 1,45 m 2,5 m asti.



FL

Lumikauha 2,0–2,5 m
Yleiskauha 1,6–1,8 m
Sorakauha 1,2–1,4 m,

runko 5 mm,
kotelovahvistus, huuliterä
16x150 mm Hardox

SOLID -ETUKUORMAIN

Tehokas ja ketterä kotimainen
etukuormain työnteon avuksi

PAALIPUUKKO



ETUKUORMAINTEN TYÖLAITTEET

- paalipihdit, suursäkinostin, puukoura,
rehupihdit, tr-haarukat ym.,



Juontokoura

hydraulinen kouran ja
runkonkääntö, kouran
aukeama 182 cm.

Manitou MT 732 -kurottaja

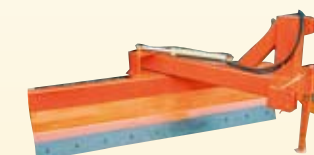
Hinta 36 000 e + alv



KIVITALIKKO

– 1,4, 1,7, 2,1 m

Ennakkohinta alk. 780 e sis. alv



Takalana

2,6 ja 3,0 m hydraulisella
teränsäädöllä.

NORCAR 765 vähän käytetty

Hinta 26 500 e sis. alv



16 tn kääryt 9m³,
renkaat 600/50R22.5 16PR



KOTIMAINEN PAALIKÄRRY
Pituus 7,5 m/10 tn, 9m/12 tn
ja 10,5m/16 tn



12 tn kääryt 7+6m³=13m³



UUDISTUNUT KÄRRYMALLISTOMME 7–25 m³

Kotimaisilla 12, 14, 16, 17 ja 18tn teleillä, saatavana myös telejä 8–18tn



Paalikantopihti

– avautuu 1–1,8 m, mahtuu
isompi paali, isommat tartunta-
pinnat, hellävarainen

Ennakkohinta 1090 e sis. alv



LIPPAHIEKOITIN

tilavuus 450 l, kauhan leveys
150 cm, kok. leveys 160 cm
Hinta 1890 e sis. alv

KÄYTETYT PIENTRAKTORIT

lumi- ja kiinteistötyöihin työvälineet:
takalana, takakippikauha,
puskulevy, metsäkärky + lava.



Uudet edulliset renkaat!

Riviviljelyrenkaat

9.5 R 32; 11.2 R 32; 9.5 R 42; 9.5 R 44; 11.2 R 44; 9.5 R 48

Traktorin renkaat

520/70R34 18.4 R 34
710/70R38 480/70R34
650/65R38 420/85R34
580/70R38 16.9 R 34
520/85R38 480/70R30
20.8 R 38 16.9 R 30
600/65R38 600/65R28
520/70R38 540/65R28
460/85R38 480/70R28
18.4 R 38 420/85R28
480/70R38 420/70R28
15.5 R 38 380/85R28
13.6 R 38 14.9 R 28
13.6 R 36 340/85R28

13.6 R 28 18.4 R 26
18.4 R 24 420/70R24
14.9R24 380/70R24
13.6 R 24 360/70R24
12.4 R 24

Kurottajan renkaat

30.5LR32 28.1 R 26
23.1 R 26 21.3 R 24
19.5 L 24 17.5 L 24
15.5/80-24 405/70R20
18 - 19.5 405/70R18

Mammutti-renkaat

71x47-25 66x43-25 30.5 R 32

Katso paripyörätarjoukset vaihtokoneilistalta

Kysy tarjous renkaista!

Peräkärryn renkaat 505/50 R 17
700/45 R 22.5 500/50 - 17
600/50 R 22.5 19/45 - 17
550/45 x 22.5 7.5 - 16
400/60 x 15.5 5.00-10
500/60 R 22.5 5.00-10
315/80 R 22.5 5.00-10
530/70 - 21 5.00-10
22.0/70 x 20 11.00 R 20
12.00 R 20 10.00 R 20
9.00 R 20 8.25 - 20
7.5.2020



Yhteystiedot Kurikka:

Vesa-Matti (0400) 172 005
Tuomo (040) 590 2775
Ismo (0400) 168 113
Yrjö (040) 590 9969

Hyväkoneen myynti- ja huolto Mouhijärvi

Jorma (0500) 335 302 Tuomas (050) 340 7376

Y-Rauta Maatalous Paavola

Vesa (044) 085 0871, Juhani (044) 027 6085

Myynti- ja huolto Lahti

Vainon Vankkurihuolto, Tuomo Vainio (0400) 710 852

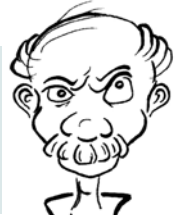
Myynti

Kuusamon OSM (08) 562 1300
Ranuan OSM (016) 332 0600

Kaiken nähnyt ja paljon kokenut toimittaja ihmettelee ajan ilmiöitä

Pakin pohjalta

toimitus@koneviesti.fi



Turhake

Suomen Luonnonsuojeluliitto on vuodesta 2000 alkaen nimennyt yleisöäänestyksen perusteella vuoden turhakkeen (= vastakoh-ta hyödykkeelle). Puhdasoppisen turhakkeen tuntomerkkejä ovat saatuun hyötyyn nähden mittava energiankulutus, luonnonvaro- ja rassaava valmistusprosessi ja kyseenalainen välttämättömyys jokapäiväisessä elämässä. Pahimmillaan turhakkeen hyödyllisyys on kokonaan mainosmiesten luomaa illuusiota. Tähän mennessä vuoden turhakkeiksi on valittu mm. lehtipuhallin, ulkomainen pullovesi, juotava jogurtti ja city-maasturi. En ole koskaan osallistunut näihin äänestyksiin ja tokkopa koskaan osallistunkaan, vaikka minulla on jo vuosia ollut mielessäni kaikki kriteerit täyttävä ehdokas: sisätilanlämmitin.

VTT on arvioinut Suomen autojen sähköisten sisätilalämmittimien yhteistehoksi noin 300 megawattia. Kun sattuu sellainen pakkasaamu, että kaikki sisälämmittimet ovat toiminnassa, ne siemaisevat virtamäärän, jonka kehittämiseen tarvittaisiin lähes kaksi Imatran vesivoimalaitoksen kokoista voimaa. Loviisan ydinvoimaloiden yhteistehosta kulahtaisi vajaa kolmannes. Olkiluodossa on sikäli järeämmät systeemit, että prosessiin palaisi vain 1/6 koko laitoksen tuotosta.

Mitä sitten saadaan vastineeksi tälle rankalle energiankulutuspiikille? Tietysti pari- kolmesataatuhatta sisältä lämmintä autoa, joihin voi puikahtaa vaikka puolipukeisena, lasitkin ovat yhtä sulat kuin juhannuskesällä.

Moottorin lämmitys on täyttä asiaa, jos siinä pidetään jotain tolkkua. Parin tunnin roikassa pito säästää polttoainetta, tekniikkaa ja luontoa monin verroin kuluneeseen sähköön (n. 1 kWh) verrattuna. Kaksituntinen riittää mainiosti kovallakin pakkasella, ylimääräinen aika menee harakoille. Mutta minkä ihmeen takia auton on oltava sisätiloiltaan valmiiksi lämmin? Eikö terve talveen tottunut pohjoisen rodun edustaja voi pukeutua siihen malliin, että tarkenee olla kylmemmässäkin autossa sen vähäisen ajan, minkä nykyauton lämpeneminen kestää? Tiepalvelumiehillä on hurjia tarinoita puolialastomina pitkille reissuille lähteneistä, mutta auton petettyä kylmän sään armoille jääneistä autoilijakansalaisista. Team Ahmat ja muut maanteiden pelastajaenkelit joutuvat pian ottamaan mukaansa tuulettajanhihnojen, polttoaineiden, sulakkeiden lisäksi myös toppahousuja, karvahattuja, huopatosuja sekä sarkamanteleita, ehkä myös konjaniinia ankarammasta vilutuksesta kärsiville. Ehdotankin jokaiseen sisätilalämmittimeen varoitustekstiä: "Tämä lämmitin saattaa harhauttaa pukeutumaan kepulisti ja näin ollen vaarantaa autoilijan sekä matkustajien terveyden, hengenlähtökin voi olla lähellä".

Kokonaan ulkotiloissa säilytettävien pirssien ikkunat huurtuvat ikävästi, mutta ei niiden sulatukseen vaivalla tuotettua sähköä tarvita. Jos jääraappan heiluttelu ei huvita, niin tarvikeliikkeistä saa puolipeitteitä vajaalla 20 eurolla ja ne estävät lasien jäätyksen kaikissa oloissa. Sillä aikaa kun autoilijahenkilö viikkailee peitettä sievään nippuun, ennättää lämmityslaittekin puhallella hieman lämpimämpiä henkäyksiä auton sisuksiin. Sen vertainen joutokäynti on sallittua ja jopa välttämätöntä, ei sillä jäykkäöllyisellä autolla saa niin vain lähteä nappi laudassa painamaan.

On tunnustettava, että olen omistanut sisätilalämmittimen liki 20 vuoden ajan ja on sitä varmaan puolenkymmentä kertaa käytettykin: joskus kauan sitten kaikkein älyttömimmillä pakkasilla, kun lapset olivat vielä hyvin hyvin pieniä. Löysin lämmittimeni tuossa hiljattain paikkoja kolutessani ja pistin takaisin samaan kätköön, pölytyköön siellä vielä lisää. Karvahattuni on sitä vastoin ollut ahkerassa käytössä, kotomaisemien tämän talvinen pakkasennätys oli 38 astetta, kai sellaista voi jo talvikeliksi puhutella näin kasvihuoneilmiötä kohti mentäessä.

**Ei mitään satuja,
vaan täyttä asiaa.**

Asiasta on Koneviesti tehty. Yli 80 % tilaajista pitää tätä lehteä itselleen erittäin tärkeänä tai tärkeänä (Maatalousyrittäjien mediatutkimus 2004, TNS Gallup). Laatuarvioinnissa Koneviesti nousi alan ammattilehtien huipulle.

Ei siis ihme, että moni tuleva maatalous- ja koneyritystä tarttuu lehteen jo hyvissä ajoin. "2,5-vuotias poikani selailee innokkaasti Koneviestejä. Lehdet kiinnostavat poikaa enemmän kuin satukirjat." (Koneviestin lukijatutkimus 2003, Taloustutkimus)

Jos olet vielä irtonumeroiden varassa, tilaa nyt oma Koneviestisi suoraan kotiin. Saat sen yhdellä puhelinsoitolla tilaajapalvelun numeroon 020 413 2277.

koneviesti
Luetaan hyödyn vuoksi