

LIIKENTEEN KULTTUURIPERINTÖAVUSTUKSET 2025

Myönnetty avustukset

Luettelo myönnettyistä avustuksista on täydellinen, mutta kaikkia avustuksensaajien tietoja ei ole voitu julkaista, jos hakija on avustusta hakiessaan kieltänyt päätöksen julkisuuden. Tietoja ei voida antaa myöskään silloin, jos hakija on hakenut avustusta vapaamuotoisella hakemuksella ilman mainintaa päätöksen julkisuudesta.

Jokioisten museorautatien kunnostus

Museorautatieyhdistys ry, Jokioinen

Hyväksytty kustannusarvio 43 000 euroa, avustus 30 000 euroa.

Jokioisten Museorautatie sijaitsee Lounais-Hämeessä, Jokioisten ja Humppilan kuntien alueella. Museorautatie on osa vuosina 1898–1974 toiminutta Jokioisten Rautatietä. Nykyisin käytössä oleva 14 kilometrin pituinen rataosuus on valtakunnallisesti tunnettu ja tunnustettu tekninen ja kulttuurihistoriallinen muistomerkki, joka on Lounais-Hämeen tärkeimpiä matkailunähtävyyksiä.

Radan liikennöitävässä kunnossa pitäminen edellyttää suunnitelmallista vuosittaista kunnossapitoa. Radan korjaus on edellytys toiminnan jatkumiselle ja tulorahoituksen turvaamiselle tulevina vuosina. Hanke säilyttää, elvyttää ja siirtää eteenpäin nuoremmille sukupolville mm. perinteisten topparoikkien työmenetelmiä. Kunnossa oleva rata ja sillä hoidettava liikenne tarjoavat matkustajille muistoja mieleen tuovia ja uusia elämyksiä tuottavia kokemuksia. Toimiva museojunaliikenne tukee myös alueen muita kulttuurimatkailuhankkeita.

Hanke työllistää työalan osaajia. Avustuksen myöntämistä puoltaa myös vapaaehtoisten osallistaminen ratatöihin sekä laajemmin myös museorautatietoimintaan sen kaikissa eri muodoissaan. Yhteisön toiminta on avointa ja tasa-arvoista.

Porvoon museorautatien Olli – Porvoo kunnostus

Porvoon Museorautatieyhdistys ry; Borgå Museijärnväg rf.

Hyväksytty kustannusarvio 40 000 €, avustus 30 000 €

Porvoon rautatien rataosa Olli – Porvoo on 16,5 km pitkä sähköistämätön yksiraiteinen rataosa, jolla on ollut matkailuliikennettä vuodesta 1991 lähtien. Rataosa kuuluu valtion rataverkkoon ja se on ainoa leveäraiteinen museo- ja matkailurautatie Suomessa.

Rataosa Kerava – Porvoo avattiin liikenteelle yksityisrautatienä vuonna 1874 ja rataosa siirtyi osaksi valtion rataverkkoa vuonna 1917. Tavaraliikenne Porvooseen loppui vuonna 1990, jonka jälkeen rataosa Olli – Porvoo on toiminut museo- ja matkailuratana tähän päivään asti. Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja viime vuonna 150 vuotta täyttänyt rataosuus on säilynyt linjaukseltaan pitkälti alkuperäisenä, ja sen rakenteet sekä tekniikka vastaavat suurilta osin vanhaa radanrakentamisperinnettä. Rata edustaa myös kokonaisuutena maisemallisesti rakennuksineen merkittävää kulttuurihistoriallista 1800- ja 1900-lukujen vaihteen rautatiemiljöötä.

Radan korjaus on edellytys museojunaliikenteen jatkumiselle ja tulorahoituksen turvaamiselle tulevina vuosina. Kunnossa oleva rata ja sillä hoidettava liikenne tarjoavat

muistoja mieleen tuovia elämyksiä ja kokemuksia. Toimiva museojunaliikenne tukee myös alueen muita kulttuurimatkailuhankkeita. Hanke työllistää työalan osaajia. Avustuksen myöntämistä puoltaa myös vapaaehtoisten osallistaminen museorautatietoimintaan sen kaikissa eri muodoissaan. Yhteisön toiminta on avointa ja tasa-arvoista.

Paikallisjunavaunun Ek nro 1004 kunnostushanke

Rautatiemuseon Säätiö, Hyvinkää

Hyväksytty kustannusarvio 35 800 €, avustus 17 900 €

Ek nro 1004 on ainoa kokonaisuutena säilynyt yksikkö sarjassa, jota käytettiin pääasiassa Helsingin paikallisjunaliikenteessä. Kyseinen yksikkö poistettiin paikallisjunaliikenteestä vuonna 1965.

Hankesuunnitelma ja valittu toteutustapa ovat esimerkillisiä. Kunnostustyöt ylläpitävät työalan tietotaitoa ja työllistävät osaajia. Hanke dokumentoidaan huolellisesti, ja julkaistu dokumentointiraportti hyödyntää jatkossa myös muita alan toimijoita.

Museojunakalusto, jota käytetään Suomen Rautatiemuseon nostalgialiikenteessä, on pieni osa museon hallinnoimia kokoelmia, ja sen säilyminen liikennekuntoisena edesauttaa tämän kalustokokoelman osan museoarvon säilyttämistä. Kaluston liikennekelpoisuus ja käyttökuntoisuus auttaa Rautatiemuseota tehtävänsä toteuttamisessa, mahdollistaen rautatiehistorian esittämisen tarjoamalla yleisölle autenttisen kokemuksen entisajan junamatkustuksesta.

Hankkeen valmistuttua vaunua voidaan käyttää museojunaliikenteessä. Vapaaehtoisten osallistaminen hankkeeseen on tärkeää ja tarpeellista kalustoyksiköiden hoidon ja museojunaliikenteen tulevaisuuden kannalta.

Tve3-höyryveturin ulkomaalaus

Lahden rautatieharrastajat Topparoikka ry., Vierumäki

Hyväksytty kustannusarvio 6 000 €, avustus 3 000 €

Vv13-sarja oli Valtionrautateiden käyttämä sovellus alkujaan teollisuuslaitoksia varten suunnitellusta Move5-veturista. Näitä luotettaviksi mutta heikkotehoisiksi osoittautuneita vetureita Valtionrautatiet hankki vuosina 1952–1959 yhteensä 37 kappaletta. Myöhemmin Tve3-sarjaan muutettu numero 473 säilytettiin Toijalan veturimuseoon, josta Lahden rautatieharrastajat Topparoikka ry. osti veturin muutama vuosi sitten, ja palautti sen liikennekuntoon yhteistyössä muiden yhdistysten kanssa talkootyönä. Yksilön arvoa lisää ajokuntoisuus ja sillä on erityistä arvoa hakijayhteisölleen.

Yksikkö on aktiivisessa käytössä, ja sillä osallistutaan tapahtumiin, joissa yleisöllä on mahdollisuus tutustua ja kokea kohde. Kohteen käyttö ja hoito tarjoavat kohteesta kiinnostuneille ohjattua vapaaehtoistoimintaa. Kohteen käytössä ja hoidossa mukana olevia kohdellaan tasa-arvoisesti ja yhdenvertaisesti. Kohteen käytöstä ja hoidosta vastaava toimija noudattaa omassa toiminnassaan yritys- ja yhteiskuntavastuullisuuden periaatteita. Kohteen käyttö ja hoito ylläpitää työalan erikoisosaamista vaativia työpaikkoja. Hankesuunnitelmassa on nimetty hankkeen toteutuksesta vastaavat toimijat (taloudenhoito, töiden eteneminen ja lopputulos sekä hankkeen dokumentointi ja loppuraportointi).

Aggregaattivaunu Eifet 25301 ulkomaalaus

Lahden rautatieharrastajat Topparoikka ry., Vierumäki

Hyväksytty kustannusarvio 10 000 €, avustus 5 000 €

Eifet on valmistunut vuonna 1967 ns. ensimmäisen polven siniseksi konduktöörivaunuksi sarjamerkille EFit 23507, ja muutettu 1988 aggregaattivaunuksi, jolloin matkatavaratilan tilalle sijoitettiin aggregaatti. Eifet-sarjan aggregaattivaunut ovat olennainen osa kotimaista rautatiehistoriaa. Vaunuja tarvittiin sähköistämättömillä radoilla sähköntuotantoon erityisesti ensimmäisen sukupolven intercity-vaunujen tultua liikenteeseen. Yksikkö on VR Pasilan konepajan valmistama ensimmäisen sukupolven teräskorinen vaunu (tasa-/kupukatto, 24 V sähköjärjestelmä), joita ei ole montaa säilynyt, ja tässä EFit-alkuperäismuodossaan, eli konduktööriosastollisena vain yksi.

Hankkeen valmistuttua kohde on aktiivisessa käytössä, ja sillä osallistutaan tapahtumiin, joissa yleisöllä on mahdollisuus tutustua ja kokea kohde. Kohteen käyttö ja hoito tarjoavat kohteesta kiinnostuneille ohjattua vapaaehtoistoimintaa. Kohteen käytössä ja hoidossa mukana olevia kohdellaan tasa-arvoisesti ja yhdenvertaisesti. Kohteen käytössä ja hoidossa huomioidaan ympäristökuormitusta vähentävät ratkaisut kuten kierrätys, uusiokäyttö tai kompensointi. Kohteen käytöstä ja hoidosta vastaava toimija, hankekumppanit ja sidosryhmät noudattavat omassa toiminnassaan yritys- ja yhteiskuntavastuullisuuden periaatteita. Kohteen käyttö ja hoito ylläpitää työalan erikoisosaamista vaativia työpaikkoja. Kohteen säilyminen arvonsa mukaisessa käytössä ja kunnossa perustuu suunnitelmalliseen toimintaan. Hankesuunnitelmassa perustellaan miksi avustushakemuksen kohteena olevat toimenpiteet ovat välttämättömiä tai kiireellisiä kohteen säilymiseksi arvonsa mukaisessa käytössä ja kunnossa. Hankesuunnitelmassa on selkeästi perusteltu, miten ja millä aikataululla suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutetaan. Hankesuunnitelmassa tuodaan ilmi mikä on hankkeen työllistävä vaikutus, ja millaisia erikoisosaajia hanke työllistää. Hankesuunnitelmassa on nimetty hankkeen toteutuksesta vastaavat toimijat (taloudenhoito, töiden eteneminen ja lopputulos sekä hankkeen dokumentointi ja loppuraportointi).

Tk3 höyryveturin kattilan tuliputkien uusiminen

Haapamäen museoveturiyhdistys ry., Haapamäki

Hyväksytty kustannusarvio 25 000 €, avustus 12 500 €

Hakemuksen kohde on Tampellan vuonna 1947 VR:lle rakentama kevyt tavaraliikenteen höyryveturi, joka poistui käytöstä vuonna 1964. Veturin viimeinen käyttöpaikka VR:n käytössä oli lisalmen varikko. Veturi tuotiin Haapamäelle vuonna 1986 ja sitä kunnostettiin 1980-luvun lopulta alkaen useiden rautatieharrastajien voimin. Kunnostustyö saatiin valmiiksi vuonna 2006. Ensimmäinen veturin vetämä juna yli neljääkymmeneen vuoteen ajettiin 14.7.2007 Haapamäeltä Keuruulle ja takaisin. Tämän jälkeen veturi on ollut säännöllisessä museoliikenteessä.

Veturi on aktiivisessa käytössä, ja sillä osallistutaan tapahtumiin, joissa yleisöllä on mahdollisuus tutustua ja kokea kohde. Kohteen käyttö ja hoito tarjoavat kohteesta kiinnostuneille ohjattua vapaaehtoistoimintaa. Kohteen käytössä ja hoidossa mukana olevia kohdellaan tasa-arvoisesti ja yhdenvertaisesti. Kohteen säilyminen arvonsa mukaisessa käytössä ja kunnossa perustuu suunnitelmalliseen toimintaan. Kohteen käytöstä ja hoidosta vastaava toimija noudattaa omassa toiminnassaan yritys- ja

yhteiskuntavastuullisuuden periaatteita. Kohteen käyttö ja hoito ylläpitää työalan erikoisosaamista vaativia työpaikkoja.

DC-3 OH-LCH varaosahankinnat

DC-yhdistys ry, Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 21 000 €, avustus 10 500 €

Suomen ilmailuhistorian huippukohde, valtakunnallisesti ja myös kansainvälisesti merkittävä historiallinen ilma-alus. OH-LCL valmistui 1942 Pan American Airways yhtiön Etelä-Amerikan liikenteeseen, mutta sodan takia kone otettiin heti valmistumisensa jälkeen Yhdysvaltojen asevoimien palvelukseen. 1944 kone siirrettiin Eurooppaan 8. ilma-armeijan käyttöön. Suomen valtio osti koneen 1948, ja ensimmäisen reittilentonsa Aero Oy:n palveluksessa kone teki samana vuonna reitillä Malmi-Vaasa-Tampere-Malmi. Joulukuussa 1960 kone purettiin varaosiksi, mutta kun Finnairiksi nimensä muuttanut Aero tarvitsi rahtikoneita, otettiin kone uudelleen käyttöön entisellä tunnuksellaan 1963. Suomen Ilmavoimille kone myytiin 1970, ja kun vuonna 1985 Ilmavoimat siirsi kaikki DC-kolmoset eläkkeelle, hankki Airveteran Oy OH-LCL:n käyttöönsä.

Hankkeen tavoitteet perusteluineen käyvät hakemuksesta ilmi riittävällä laajuudella. Hanke on osoitus esimerkillisestä ilma-aluksen ylläpidosta, jossa varaudutaan vuosittain kuluviin ja vaihdettavien osien saatavuuteen. Ilma-alusta lentokunnossa ylläpitävässä yhdistyksessä on jäsenenä yli 4000 ilmailuhistorian harrastajaa. Yhdistystoiminta on valtakunnallista, aktiivista, näkyvää, kaikille avointa, osallistavaa ja tasa-arvoista. Toiminta on organisoitua ja dokumentoitua sekä sitä toteutetaan sekä viranomaismääräysten että hallinnoivan yhdistyksen ohjeiden ja ohjelmien mukaisesti. Vuosittain koneella pääsee lentämään 1500 yhdistyksen jäsentä, lisäksi kohdetta esitellään suurelle yleisölle lukuisissa tapahtumissa. Toiminta tarjoaa jatkuvasti mahdollisuuksia osallistumiseen ja kehittymiseen sekä harrastajille että ammattilaisille. Se tarjoaa työtä alan toimijoille. Kohteen käytöllä on myös välillinen vaikutus lentoliikenteen kulttuuriympäristöjen säilymisessä koneen huoltohallia myöten.

Laerke OH-KZC moottorin peruskorjaus

Hyväksytty kustannusarvio 51 162 €, avustus 25 550 €

Tanskalaisvalmisteinen vuonna 1948 ensilentonsa tehnyt SAI KZ VII Lærke on maailmalla harvinainen ja Suomessa valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävä ilma-alus. Yksilöllä on hieno, pitkä ja hyvin tallennettu historia suomalaisessa yleisilmailussa.

Koneen moottorin kunnostustarve on perusteltu ja moottorin historia asiallisesti dokumentoitu, kuten myös moottorille tehtävät työt. Vuosia jatkuneen entisöintityön jatkumo, jolla varmistetaan yksilön ilmailukäyttö. Pitkän suomalaisen historiansa ansiosta OH-KZC yksilön saattaminen lentokelpoiseksi on suomalaisen ilmailun kulttuuriperinnön kannalta merkittävä teko. Hankkeen valmistuttua kone esiintyy erilaisissa ilmailutapahtumissa yleisön nähtävänä.

Matkustajahöyrylaiva s/s Heinäveden kannen ja katon kunnostus sekä kansirakenteiden ooteraus

SAIMAA4YOU Oy, Sulkava

Hyväksytty kustannusarvio 37 225 €, avustus 18 600 €

S/S Heinävesi valmistui Varkaudessa Paul Wahl & Co:n telakalla 1906. Laiva siirtyi heti valmistuttuaan Heinäveden reitille välille Savonlinna–Heinävesi–Kuopio–Heinävesi–Savonlinna, johon oli juuri valmistunut yhteys Heinäveden kunnasta Savonlinnaan Karvion, Kerman, Vihovuonteen ja Pilpan kanavien kautta. Harvan tieverkoston aikaan laivareitti oli tärkeä tavarankuljetusväylä ja toimitti linja-auton virkaa paikallisille ihmisille. Kauniit maisemat houkuttelivat myös turisteja, ja reitillä elettiin matkailun kulta-aikaa 1930-luvun lopulle saakka. Laivareittien varsilla asuvien liikkuminen tuli helpommaksi 1950-luvulla autokannan kasvaessa ja teiden lisääntyessä. Säännöllinen linjaliikenne loppui vuonna 1981. Liikennöinti aloitettu aluksella Heinäveden reitillä uudelleen vuonna 2025.

Alus on alueellisesti, maisemallisesti ja kulttuurisesti merkittävä, ja sen palauttaminen linjaliikenteeseen alkuperäisellä reitillään on merkittävä asia. Vesikaton ja kannen saumojen kunnostus ovat kohteen säilymisen kannalta välttämättömiä ja kiireellisiä peruskorjaustoimenpiteitä. Hyvin laadittu käyttö- ja hoitosuunnitelma, jota tullaan täydentämään, kun tietoa karttuu. Hankesuunnitelmassa keskeiset toimenpiteet on tuotu riittävän hyvin esille ja työn tekijät on nimetty.

Int6mR Railin kunnostus

Kari Korkman, Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 30 000 €, avustus 15 000 €

6mR-luokan purjevene Raili (FIN-30) on suomalainen klassikkovene, jonka historia ulottuu vuoteen 1937. Aluksen suunnittelija on Gunnar L. Stenbäck. Alus rakennettiin Abo Båtvarvin veneveistämöllä Turussa. Raili on K-luokiteltu klassikkovene ja yksi aktiivisimmista kilpapurjehduksiin osallistuneista 6mR-luokan veneistä valmistumisestaan aina tähän päivään asti. Alus edusti Suomea vuoden 1948 Lontoon olympialaisissa kipparinaan Ernst Westerlund. 1960-luvulla veneen omisti tunnettu korumuotoilija Björn Weckström, joka möi Railin Ruotsiin. Veneen nykyinen omistaja, Kari Korkman, hankki sen takaisin Suomeen vuonna 1989. Tämän jälkeen alkoi aktiivinen aikakausi niin Railin kuin koko 6mR-laivueen osalta. Korkman ja omistajatiimi kunnostivat Railin talvella 1990–1991 ja kesällä 1991 se valittiin Viaporin Tuopin kauneimmaksi veneeksi. Viimeisen 35 kilpailukauden aikana Raili on osallistunut aktiivisesti ranking-kilpailuihin Etelä-Suomessa, Pohjoismaiden mestaruuspurjehduksiin ja MM-purjehduksiin Sandhamnissa ja Hangossa. Seuraava iso regatta on MM-purjehdukset Suomessa 2027, jolloin Raili täyttää 90 vuotta.

Suomessa rakennetut 6mR luokan veneet ovat harvinaisia. Raili on ollut yksi aktiivisimpia kuutosveneitä lukuisissa regatoissa. On myös huomionarvoista, että Olympialaisissa 1948 Suomea edustanut vene ei ole museossa, vaan purjehtii edelleen. Vauriokartoitus on ammattimaisesti laadittu ja siitä vedetyt johtopäätökset on hyvin perusteltu. Vaikka kohde on yksityiskäytössä se täyttää aktiivisen ja näkyvän käyttönsä ansiosta sosiaalisen ja kulttuurisen kestävän käytön kriteerit riittävällä tavalla.

Kettinkiproomu Päivin rungon kunnostustyöt

Päivi Pakkanen, Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 9 000 €, avustus 4500 €

Päivi kuuluu Enso-Gutzeitin 1937 rakennuttamaan kuuden kettinkiproomuun sarjaan (Ketti, Nanti, Maini, Peetu, Päivi, Tuuli), joista ainoastaan Päivi on säilynyt jälkipolville. Enso myi Päivin yksityiskäyttöön, ja usean eri omistajan jälkeen se päättyi puoliupoksiin Lappeenrantaan. Proomu nostettiin 2014, ja jäi seisomaan Vapon telakalle odottamaan

parempia aikoja. Nykyisten omistajien toimesta Päivi kunnostettiin kelluvaan kuntoon 2017, ja on sen jälkeen toiminut höyryhinaaja Halla XVII eväskonttina liikkuen eri puolilla Saimaata osallistuen mm. eri regattatapahtumiin, jolloin se on ollut myös yleisön nähtävissä.

Esimerkillisesti laadittu kunnostussuunnitelma, jossa työvaiheet on kuvattu korrektisti. Selkeä ja kohtuuhintainen hanke, jonka voi olettaa toteutuvan esitetyn suunnitelman mukaan.

S/y Carola pohjan kunnostus

Eemeli Katila / s/y Carolan omistajaosakkaat, Turku

Hyväksytty kustannusarvio 31 000 €, avustus 15 500 €

Int5m-luokan kilpaveneeksi rakennettu purjvene Carola valmistui 1937 Wilenius Båtvarvilla Porvoossa. Veneen suunnittelija oli Gösta Kyntzell, ja alkuperäinen omistaja, pankkiiri Wilhelm Hedensjö, oli tunnettu hahmo purjehduspiireissä. Veneellä purjehti sen myös myöhemmin omistanut Hans Dittmar, joka oli purjehduksen olympiamitalisti edustaen Suomea Olympialaisissa useamman kerran. Carola osallistui aktiivisesti oman luokkansa kilpailuihin 1930–1950-luvuilla. Retkikäyttöä varten veneeseen 1960-luvun alussa rakennettu ruffi purettiin 1990-luvulla, ja alkuperäinen asuun alus palautettiin 2000-luvun alussa. Veneen historia on huolellisesti dokumentoitu, nykyiset omistajat ovat olleet yhteydessä lähes kaikkiin veneen aiempiin 11 omistajaan keräten talteen veneeseen liittyvää aineiston. Alus on hyväksytty Suomen klassikkovenerekisteriin.

Hankesuunnitelma on esimerkillisesti laadittu ja perustuu huolellisesti laadittuun kunto- ja vaurioraporttiin. Erityisesti sosiaalisen ja kulttuurisesti kestävän käytön osalta kohde on hieno esimerkki siitä, miten aluksen koko tai yksityisomistus ei ole esteenä vaikuttavalle toiminnalle. Kokonaisuudessaan avustukselle asetetut tavoitteet toteutuvat hankkeessa erittäin hyvin. Kustannusarvio on realistinen ja työn toteutukseen liittyy veneenveiston koulutusta.

Wire 6mR klassikkoveneen pohjan kunnostus

Antti Voutilainen / Wire 6mR klassikkoveneyhteisö, Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 8846 euroa, avustus 4400 €

Wire L-43 rakennettiin vuonna 1938 Porvoossa Wileniuksen telakalla laivanvarustaja Antti Wihurille. Veneen suunnittelija oli suomalainen Porvoossa asuva Gösta Kyntzell. Valmistumisvuonna Antti Wihuri lainasi kaunista venettä suomalaisille elokuvantekijöille, ja aluksen kannella kuvattiin Ansa Ikonen ja Tauno Palo elokuvassa "Jumalan tuomio." Vuonna 1939 juuri valmistunut mahonkinen kilpavene valittiin edustamaan Suomea Saksan Kielissä järjestetyssä Gold Cupissa. Sodan jälkeen 1940-luvulla veneellä osallistuttiin aktiivisesti useisiin kilpailuihin kipparinaan yksi oman aikansa merkittävin ruorimies Yngve Pacius. Vuonna 1964 vene myytiin Ruotsiin, mutta se ostettiin takaisin Suomeen.

6mR Wire on tunnetun suunnittelijan ja korkeatasoisen veneveistämön yhteistyön kaunis tuotos. Vene on erittäin aktiivisessa käytössä, mutta kilpaveneiden tapaan sen käyttö on rajoitettu lähinnä omistajiin ja heidän lähipiiriinsä. Haettava avustus on kohtuullinen ja tehdyt toimenpiteet turvaavat kohteen turvallisen käytön.

Satamajäänsärkijä s/s Turson höyrytekniikan kunnostus

Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry., Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 24 000 €, avustus 12 000 €

Aluksen on tilannut Helsingin kaupunki ja se valmistui sodan aikana 1944 Wärtsilän Hietalahden Telakalla, Helsingissä. Turso oli Helsingin Sataman käytössä vuoden 1945 alkuun asti, minkä jälkeen alus jouduttiin luovuttamaan sotakorvauksena Neuvostoliittoon. Turso toimi Pietarissa satamajäänsärkijänä ja -huoltoaluksena aina kesäkuuhun 2004, jolloin aluksen hankintaprosessi takaisin Suomeen aloitettiin. Turso on ainoa 104 luovutetun sotakorvausaluksen joukosta, joka on enää jäljellä, ja ainoa, joka on palannut Suomeen. Aluksen palattua Suomeen aloitettiin 15 vuotta kestäneet peruskunnostus ja -entisöintityöt, joita jatketaan edelleen.

Kansallisesti merkittävä alus, jolla on merkitys Hietalahden telakalla rakennettuna satamahinaajana ja sotakorvausaluksena. Höyryaluksen kulkukunnon kannalta kone ja sen järjestelmät ovat ensisijaisia. Hankkeessa palautetaan aluksen teknisiä ratkaisuja alkuperäisen kaltaiseksi ja tehdään tarkoituksenmukaisia korjaus- ja muutostöitä aluksen historiaa kunnioittaen. Hankkeella on työllistävä ja erikoisosaamista elvyttävä vaikutus. Turson toimintaa tukemaan perustettu yhteisö on erittäin aktiivinen, ja sen toiminta on tasa-arvoista, aktiivista, yhteisöllistä ja osallistavaa.

Buick 1937 korin kunnostus ja maalaus, osien kromaaminen sekä sisustuksen uusiminen

Timo Pihlajamaa, Nivala

Hyväksytty kustannusarvio 49 000 €, avustus 24 500 €

Buick Limited Limousine henkilöauto vuosimalli 1937. Ajoneuvon käyttöhistoria ei ole 100 % tarkkaan tiedossa vuosilta 1937 vuoteen 1949, mutta erittäin todennäköisesti auto on tuotu uutena Viipuriin, ja se on ollut sota-aikana Karjalan armeijan ylimmän sotilasjohdon käytössä. Autoa ei palautettu sodan jälkeen sen alkuperäiselle omistajalle, vaan se jäi puolustusvoimien käyttöön.

Oman aikansa tyypillinen kalliimman hintaluokan auto, joka oli valtionhallinnon, suuryritysten ja puolustusvoimien suosiossa. Autoyksilön menneisyys on varsinkin sotahistorian kannalta merkittävä. Kestävyystekijät on hakemuksessa otettu hyvin huomioon, hanke on hyvin suunniteltu, uskottava ja seikkaperäisesti kuvattu. Restaurointi on auton kunto ja arvioitu ideaalitila huomioon ottaen perusteltua.

Ruston Bucyrus 54RB pintamaalaus

Heikki Haapakoski, Parlahti

Hyväksytty kustannusarvio 5000 €, avustus 2500 €

Ruston Bucyrus 54 kaivinkone valmistui Isossa Britanniassa 1956. Tilaaja oli Suomen maa- ja metsätalousministeriö. Kone oli käytössä aina vuoteen 2021. Kohde painaa 80 tonnia, ja se on tiettävästi viimeinen jäljellä oleva Ruston Bucyrus Suomessa. Maailmalla vastaavia on säilynyt vain muutamia yksilöitä. Kohde on säilynyt autenttisessa työajan asussa, ja se on edelleen työkuntoinen. Suuret laahakaivinkoneet olivat keskeinen osa suomalaista vesirakentamista erityisesti sotien jälkeisenä aikana. Kohteen

yhteiskunnallinen merkitys liittyy pohjoisen suurten jokien valjastamiseen sähköntuotantoon, ja sitä kautta koko Suomen teollistumiseen.

Avustusta hakeva laite edustaa lähes ainutlaatuisena Suomessa käyttökunnossa säilyneitä jättiläiskaivinkoneita, ja on hienoa, että näin kunnianhimoiseen ja haastavaan hankkeeseen halutaan ryhtyä. Käyttökuntoisena muistomerkkinä säilytettävällä kohteella on myös kääntöpuolensa, joka on osin ristiriidassa liikenteen kulttuuriperinnön säilyttämisen tavoitteiden ja periaatteiden kanssa. Näin ison koneen säilytysongelmat ovat ymmärrettäviä, eikä ratkaisuja ole helppo osoittaa. Paikallisyhteisö on kuitenkin hyväksynyt kohteen osana omaa elinympäristöään ja alueensa historiaa.

Buick Standard Touring 1925 maalaukseen sekä verhoilun ja katon uusimiseen

Hannu Ahlholm, Siuntio

Hyväksytty kustannusarvio 19991 €, avustus 9900 €

Auto on myyty uutena 1925 Helsingissä ja vuonna 1929 se siirtyi Vaasaan käytettäväksi yksityisessä ja tilapäisessä vuokra-ajossa. Suomalaisen maantieliikenteen historian kannalta kiinnostava kohde, omana käyttöaikanaan hyvin tyypillinen ajoneuvo, joita tosin on nykypäiviinkin säilynyt useampia yksilöitä.

Pitkään jatkuneet restaurointityöt ovat loppusuoralla, hankkeessa palautetaan kohteen käyttökunto. Hankkeen valmistuttua auto esiintyy erilaisissa ajoneuvotapahtumissa yleisön nähtävänä.

Studebaker 1927 verhoilun uusiminen

Tuukka Perkola, Orivesi

Hyväksytty kustannusarvio 8227 €, avustus 4100 €

Auto on valmistunut USA:ssa vuoden 1926 lopussa tai 1927 alussa. Tarkkaa valmistusajankohtaa ei ole saatu selvitettyä, mutta auto on saapunut Suomeen vuoden 1927 alussa Argory-nimisellä laivalla. Auto myytiin samana vuonna autonkuljettaja Hjalmar Augustssonille Hankoon vuokra-autoksi 120 000 markan hintaan. Taksina autoa käytettiin aina vuoteen 1954 asti, jolloin se poistettiin käytöstä 600 000 ajokilometrin jälkeen. Hjalmar Augustsson säilöi auton kotitalonsa ulkorakennukseen, josta se siirtyi nykyiselle omistajalleen 2021. Auto oli ostettaessa kauttaaltaan kulunut ja purettu 1960-luvun kuluessa. Osiltaan se oli kuitenkin poikkeuksellisen täydellisenä säilynyt, joskin maalaus oli kauttaaltaan pilalla mutta kuitenkin siinä kunnossa, että kaikki värit ja yksityiskohdat pystyttiin dokumentoimaan. Sisutuksen kangasosat kelpaavat vain malliksi, mutta kattoverhoilu pyritään säästämään alkuperäisenä ja sisätilojen koristenauhat konservoidaan. Korin puurakenteissa on paikallisia lahovaurioita ja katon pegamoidikangas on hauras ja ratkennut. Alusta, moottori, voimansiirto sekä jähdytysjärjestelmä on kunnostettu valmiiksi.

Historialtaan hyvin dokumentoitu kohde suomalaisen liikkuvan kulttuuriperinnön säilyttämisen kannalta. Automalli ei ehkä edusta tyypillistä oman aikansa henkilöautoa, mutta sillä on mielenkiintoisia ja merkittäviä yhteyksiä moniin oman aikansa ilmiöihin, kuten kieltolakiin, vuokra-autoilun historiaan, autokaupan kehitykseen ja mm. talouden nousukauteen. Hakemuksessa on hyvin perusteltu hankkeen liittyminen lähes kaikkiin kestävyystavoitteisiin ja hankesuunnitelma on hyvin laadittu. Hankkeessa pyritään säilyttämään myös alkuperäisiä materiaaleja. Kohteelle on myönnetty aiemminkin

avustusta, ja työt ovat edistyneet esitettyjen suunnitelmien mukaisesti. Tähän mennessä tehdyistä töistä on myös julkaistu kaksi laajaa artikkelia alan harrastelehdessä.

Pika-ajurin kuomullisen matkareen kunnostus

Hyväksytty kustannusarvio 8283 €, avustus 4100 €

Reki on hankittu professori Antti Ahlströmin mittavasta vaunukokoelmasta. Materiaalien ja mallin perusteella reki on ollut käytössä rannikkoseudulla, korkea etusermi ja lumisiipien puuttuminen viittaavat jäällä ajamiseen. Kuomureki on edustanut oman aikakautensa talvimatkustuksen luksusta, ylös nostettu kuomu ja edestä suljettava sylipressuilla on ollut lämmin ja viimaton matkustaa. Matkareelle tyypilliseen ajurin leveään jalkatilaan on pakattu hevoselle lisäheiniä, jotka toimivat myös ajurin jalkojen lisäeristeenä. Korkea etusermi on suojannut ajuria kovassa ravissa hevosen kavioista irtoavilta ja vaarallisen lujaa lentävältä lumitilsolta. Kuomurekiä, etenkin hylkeennahkaisia malleja, on säilynyt vähän, sillä kyseessä on varakkaamman väen ja korkean virkamieskunnan ajoneuvo.

Historiallisesti arvokas ja suomalaisen liikennehistorian kannalta keskeinen restaurointikohde. Vastaavan reen säilymisestä ei ole tarkempaa tietoa. Hanke on kestävyystekijöiden ja suunnitelman osalta laadukkaasti suunniteltu ja esitetty. Kunnostustyön tekijä on alallaan tunnetuin ja myös ainoa toimija maassamme. Hoitosuunnitelmasta on hakemustekstissä annettu yleiset, mutta riittävät tiedot. Vaikuttavuus on, kuten tyypillisesti muillakin yksityiskokoelmaan kuuluvilla ajoneuvoilla, rajallinen.

Mercedes Benz L710 karjankuljetuskuorma-auton vm. 1965 kunnostus

Markku Juovanen, Turku

Hyväksytty kustannusarvio 8000 €, avustus 4000 €

Auton ensimmäinen omistaja on ollut autoilija Heikki Salmi Kokemäeltä, joka rekisteröi sen nimiinsä lokakuussa 1965. Tietoa siitä mihin käyttöön Salmi auton hankki ei ole säilynyt. Omistaja vaihtui 1979, ja suullisen tiedon mukaan autoa käytettiin tämän jälkeen eläinkuljetuksissa. Liikenteestä ajoneuvo poistui 1988, minkä jälkeen se siirtyi ensin Vammalan Auto- ja traktorumuseoon ja sen jälkeen Sarka maatalousmuseoon kokoelmiin. Nykyinen omistaja hankki auton 2024.

Omana aikanaan melko tyypillinen kuorma-auto, joita on edelleen harrastekäytössä useita. Kohteen historia on hyvin tiedossa, ja sen käyttö ja muutokset tunnetaan varsin hyvin. Sosiaalinen, kulttuurinen, ympäristöllinen ja taloudellinen kestävyys on osattu ottaa hakemuksessa varsin hyvin huomioon. Myös hankesuunnitelma on asianmukainen rajalliseen hankkeeseen suhteutettuna. Omistajalle suositellaan ajoneuvossa aikanaan olleen karjankuljetuslavan palauttamista. Hankkeen valmistuttua auto esiintyy erilaisissa ajoneuvotapahtumissa yleisön nähtävänä.

DKW SS 250 1939 kilpamoottoripyörän moottorin jälleenrakentaminen

Thorolf Priester, Porvoo

Hyväksytty kustannusarvio 10 000 €, avustus 5 000 €

Historialtaan tunnistettu ja tunnustettu oman aikansa merkittävä kilpamoottoripyörä, jonka historia on hyvin tiedossa, ja jonka merkitys kilpamoottoripyöräilyn kehityksessä oli keskeinen. "Tehdaskilpapyöriä", edes DKW:n kaltaisia tuotantokilpapyöriä, ei Suomessa

1930-luvulla ollut montaa käytössä. Koska sodan jälkeen uusia kilpapyöriä oli vaikea tai mahdotonta saada Suomeen, jatkui DKW:n käyttö sääntömuutokseen saakka omalla moottorillaan, myöhemmin erilaisilla vaihtomoottoreilla.

Hankkeessa kyse on jo kadonneen moottorin kopion rakentamisesta nykytekniikoin, ensimmäistä kertaa haetaan avustusta 3D-rekonstruktio-tekniikkaa hyödyntävään restaurointityöhön. Moottorin rekonstruointi on kohteen käytön kannalta perusteltua.

Dodge Power Wagon paloauton kunnostus

Turun Vapaaehtoinen Palokunta - Frivilliga Brankåren i Åbo ry

Hyväksytty kustannusarvio 19 000 €, avustus 9500 €

Auto hankittiin Suomen vanhimman vapaaehtoisen palokunnan (perustettu 1838) käyttöön, ja se oli ensirekisteröinnin jälkeen sammutusautokäytössä 1970-luvun alkupuolelle asti. Autoa on säilytetty käytöstä poistamisen jälkeen eri varastoissa, ja nyt sen moottori on jumiutunut eikä auto ole käyntikuntoinen. Palo-auto entisöidään, ja sitä käytetään mm. Turun palon 200-vuotistilaisuudessa syksyllä 2027. Tapahtumassa kerrotaan palotoimen kalustollisesta kehittymisestä hevosvetoisesta moottoroituun ajoneuvokalustoon. Paloautokorityön historia tulee samalla esitellyksi, koska Kulmalan koritehdas valmisti aikanaan paljon paloautojen koreja eri alustoille.

Kohde on harvinaistuvaa, aikoinaan yleistä kotimaista tuotantoa. Hanke toteuttaa, kuten aikaisemmatkin avustetut paloautojen kunnostushankkeet, yhteisöllisyyden periaatteita luontevasti. Palokuntien perinneautotoiminnassa on mukana usein myös paloturvallisuuden pedagoginen näkökulma. Kunnostustyössä on vapaaehtoistoiminnalla suuri merkitys.

Helsinkiläisen pika-ajurin vaunun kunnostus

Suomen vaunuhistoriallinen seura ry; Vagnshistoriska sällskapet i Finland rf

Hyväksytty kustannusarvio 5400 €, avustus 2700 €

Helsinkiläisen pika-ajurin milord-tyyppinen kuomullinen vaunu numero 366, joka oli rekisteröity helsinkiläiselle August Ståhlberg -nimiselle pika-ajurille. Suomen Vaunuhistoriallinen Seura ry sai vaunun lahjoituksena prof. Antti Ahlströmin perikunnalta keväällä 2022.

Vaunun pyörien ja alustan valmistaja on Ludvig Nobelin mekaaninen tehdas Pietarissa, mutta vaunua tutkittaessa ei löytynyt muita valmistajan leimoja tai merkintöjä. Helsingissä toimi 1800–1900-lukujen taitteessa kuudesta kahdeksaan ajokalutehdasta. Tunnetuimmat näistä olivat Helsingin Ajurien-paja Osakeyhtiö, K. A. Wiggin takomo- ja ajokalutehdas sekä Spennerts sadel- & åkdonsfabrik. Muilla perusteilla voidaan olettaa, että jokin edellä esitetyistä kolmesta tehtaasta on suurella varmuudella valmistanut hakemuksen kohteena olevan vaunun.

Kyseessä on oman aikansa kaupunkiliikenteen keskeinen ajoneuvo, joka on varsin hyvin säilynyt. Omistaja on pyrkinyt selvittämään valmistus- ja käyttöhistorian aukkoja kunnianhimoisesti. Erityistä historiallista mielenkiintoa voi nähdä Pietari-yhteydessä. Erinomaisesti kuvattu yhteisöllinen ja vaikuttava hanke, jonka toteutussuunnitelma on uskottava. Erityistä merkitystä on hankkeeseen liittyvällä vapaaehtoistyöllä, joka levittää osaamista ja historian ymmärtämistä.

Vehoniemen Automuseoseuran kokoelman inventointi ja luettelointi

Vehoniemen Automuseoseura ry, Kangasala

Hyväksytty kustannusarvio 13 000 €, avustus 9750 €

Vehoniemen Automuseo on pitkään ollut auto- ja liikennehistorian keskus Kangasalla. Vuonna 1982 perustettu automuseo on myös suosittu matkailukohde, ja sen vuosittainen kävijämäärä on 270 000–320 000 henkeä. Museon perustivat 1982 Olavi ja Lilja Sallinen, joiden kiinnostus autoihin ja liikennehistoriaan alkoi jo 1950-luvulla ajoneuvojen keräilystä ja kunnostuksesta. Sallisten keräämään kokoelmaan kuuluu runsaasti autoilun historiaa käsitteleviä kirjoja ja julkaisuja, sekä muita arvokkaita materiaaleja, kuten kaitafilmejä, videoita, valokuvia ja perinnetietohaastatteluja. Kokoelmaa ovat kartuttaneet Olavi Sallisen jälkeen Vehoniemen Automuseo ja Vehoniemen Automuseoseura ry. Tällä hetkellä ko. kokoelmaa säilytetään museon varastotiloissa.

Vehoniemen Automuseo on hankkinut Raikon kylän entisen koulurakennuksen, johon arkisto- ja kirjastokokoelma siirretään suuren yleisön nähtäville ja käyttöön. Suomen Ajoneuvohistoriallisen keskusliiton (SAHK ry) omistama kirjakokoelmaa säilytetään yhdistyksen toimitiloissa Lahdessa, mutta myös SAHK ry kokoelma voidaan jatkossa sijoittaa osaksi Olavin kirjastoa.

Avustuksen hakija on paikallisesti ja valtakunnallisesti alallaan merkittävä toimija, jolla on suomalaisittain ainutlaatuinen kirjasto- ja arkistokokoelma. Hankkeen ansiosta kokoelma saadaan yleisön ja tutkijoiden käyttöön.

Tuulta ja tyyntä – veneilyn kulttuurihistoria kuvina

Työryhmä Heikki Häyhä ja Pirkka Leino, Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 11 800 €, avustus 8850 €

Hankkeen tarkoituksena on vapaa-ajan veneilyn kulttuurihistorian tallentaminen. Ensisijaisena tavoitteena on valokuvien, piirustusten ja muiden dokumenttien digitointi, tunnistus ja tallentaminen yleisölle avoimeen sähköiseen tietokantaan.

Huviveneilyyn liittyvä aineisto on suurelta osin Veneily- tai pursiseurojen hallinnassa, enemmän tai vähemmän järjestettynä ja kontekstualisoituna. Yksityisillä ihmisillä on myös merkittäviä kokoelmia. Tuulta ja tyyntä - veneilyn kulttuurihistoria kuvina hanke tarjoaa turvallisen ja luotettavan tavan tallentaa tämä arvokas aineisto.

Hankkeen koordinoinnissa on mukana Suomen Purjehdus ja Veneily ry., jolla on yli 300 jäsenseuraa ja noin 45 luokkaliittoa. Veneilyn harrastajia edellä mainituissa yhteisöissä on noin 60 000. Veneily- ja pursiseurat toimivat koko Suomessa, niin meri- kuin järviolueella. Nämä yhteisöt osallistuvat oman historiansa tallennushankkeeseen, vahvistavat identiteettiään ja varmistavat veneilyn kulttuurihistorian paikallisten erityispiirteiden säilymisen. SPV:n jäsenseurat ja luokkaliitot voivat tämän hankkeen yhteydessä kehittää ja löytää uudenlaisia yhteistyömuotoja, jotka tukevat ja vahvistavat niiden toimintaa. Yhteistyö muistiorganisaatioiden kanssa vahvistaa yhteisöjen julkaistaan mm. sähköisessä tietokannassa, Veneily- ja pursiseurojen omilla kotisivuilla ja paikallislehdistössä.

Outboardmuseum –yhdistyksen arkiston inventointi, luettelointi ja digitointi

Outboard Museum -yhdistys ry., Kirkkonummi

Hyväksytty kustannusarvio 13 500 €, avustus 10 100 €

Outboard Museum -yhdistyksen kokoelma on hyvä esimerkki intohimoisen harrastustoiminnan pohjalta syntyneestä kokoelmasta, jonka sisältö rakentuu vahvojen ilmiöiden ympärille. Esineistön ja dokumenttien keräilyssä ei ole keskitytty keräämään ainoastaan sitä, mikä koetaan säilyttämisen arvoiseksi, vaan kartunta on laajennettu koskemaan niin tarkastelun kohteena olevan alan arkipäivää kuin huippuhetkiä. Vahvasti Nils Häggblomin henkilöhistorian sekä venealayritys Telvan ympärille rakentuva kokoelma tarjoaa mahdollisuuden tutkia venemootoreita harrastuksena, mutta myös osana yritystoimintaa.

Hankkeen tarkoituksena on turvata ennen kaikkea ainutlaatuisten kokoelmien säilyminen ja suomalaisen perämoottorikulttuurin vaaliminen. Digitoitu aineisto ladataan kaikkien saataville. Yhdistyksen toiminta on kaikille avointa ja museon kaikki toiminta perustuu vapaaehtoistoimintaan. Hanke toteutetaan alueellisen vastuumuseon ohjauksessa.

Lincoln 100 vuotta –tietokirjan painokuluihin

Kai Laine, Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 8000 €, avustus 6000 €

Vuosia kestänyt tutkimushanke, jossa kuvataan Lincoln -merkkisten ajoneuvojen historiaa Suomessa.

MYS veistämön laitteiden kunnostus

Mahogany Yachting Society ry., Helsinki

Hyväksytty kustannusarvio 14 600 €, avustus 10 950 €

Yhdistyksen omistama veistämö kiinteistössä sijaitsee Espoon kaupungin Soukan kylässä. Veistämön on rakentanut 1950-luvulla telakalla toiminut veneveistäjä Söderström, jolta kiinteistö siirtyi 1990-luvulla testamentilla Folkhälsanille. Vuokrattuaan telakkaa muutaman vuoden MYS ry osti telakan Folkhälsanilta. Siitä lähtien telakalla on jatkuvasti toiminut päätoiminen veneveistäjä perheineen MYS ry:n vuokralaisena, ja yhdistyksen jäsenten klassisia puuveneitä on säilytetty venevajassa joka talvi yli 20 kappaletta.

Hyvin suunniteltu hanke. Kohteen käyttö ja hoito tarjoavat yhteisön jäsenille ohjattua vapaaehtoistoimintaa, ja toiminnassa mukana olevia kohdellaan tasa-arvoisesti ja yhdenvertaisesti. Kohteen käytöstä ja hoidosta vastaava toimija noudattaa omassa toiminnassaan yritys- ja yhteiskuntavastuullisuuden periaatteita, ja käyttö ja hoito ylläpitää työalan erikoisosaamista vaativia työpaikkoja. Hankesuunnitelmassa on nimetty hankkeen toteutuksesta vastaavat toimijat (taloudenhoito, töiden eteneminen ja lopputulos sekä hankkeen dokumentointi ja loppuraportointi).