

WÄHÄLASTEN UUSIKAUPUNKI - OPETTAJAN MATERIAALI SISÄLLYSLUETTELO

1.	ONKO TUO ISÄN LAIVA? Purjelaivat kuljettivat kauppatarvetaa ympäri maailmaa	2
2.	LÖYSIN KYMMENEN PENNIÄ! Kaupunginlahti	8
3.	MARKKINA-ÄIJÄÄ OSTAMASSA Vilkas kaupattori	11
4.	TULI ON IRTI! Uusikaupunki on palanut monta kertaa.	12
5.	HEVONEN VETÄÄ HAUTAJAISVAUNUJA Liikennettä kaupungin kaduilla	14
6.	PAAKKELSIA JA PARASOLLEJA Puutalokaupungin porvaritalot	15
7.	MYLLY KÄY! Myllymäellä jauhettiin viljaa	16
8.	TAAS SILAKOITA! Työläiskotien arkea	18
9.	EVÄITÄ LAIVANRAKENTAJILLE Uudessakaupungissa osattiin laivanrakennus	20
10.	KUPIIKINAJAJIA JÄRVEN JÄÄLLÄ Uudessakaupungissa osattiin laivanrakennus	21
11.	KURISSA JA NUHTEESSA Uudenkaupungin kansakoulu	22
12.	MIKSI KAUPUNGIN TALOJA KORISTELLAAN? Uudenkaupungin perustamisen syntymäpäivä	25

OPETTAJAN MATERIAALI

Opettajan materiaali sisältää lisätietoa Wähälästen Uusikaupunki –kirjaseen, sekä vinkkejä museon tarjoamista pedagogisista kokonaisuuksista, joihin koululuokat voivat osallistua. Lisätiedon myötä Wähälästen Uusikaupunki sopii hieman vanhemmillekin oppilaille. Kuhunkin kappaleeseen sopivat museopedagogiset kokonaisuudet on merkitty materiaaliin **punaisella**.

MEIDÄN KAUPUNKI

Uusikaupunki oli 1800-luvulla erityisesti merenkulkukaupunki. Merenkulku kukoisti, ja kaupunki kasvoi erityisesti 1850-luvulta alkaen. Näin ollen kaupungin taloudellinen kehitys oli suotuisaa, ja väkiluku kasvoi nopeasti: Uudessa kaupungissa oli 1800-luvun lopulla jo reilut 3000 asukasta, mikä teki siitä tuohon aikaan Suomen kymmeneksi suurimman kaupungin.

1. ONKO TUO ISÄN LAIVA?

Purjelaivat kuljettivat kauppataivaraa ympäri maailmaa

Uudenkaupungin kauppalaivasto

Vielä 1800-luvun alussa Uudenkaupungin kauppalaivasto oli melko vaatimaton. Kauppatamat, ja täten myös laivat, kuitenkin lisääntyivät hitaasti mutta varmasti. Vuosisadan puolenvälin jälkeen, 1850-80-luvuilla kauppalaivasto oli yksi Suomen suurimmista. Esimerkiksi vuonna 1865 Uudenkaupungin kauppalaivasto oli maan viidenneksi suurin. Edellä olivat vain Raahen, Oulun, Turun ja Vaasan. Viisi vuotta myöhemmin Uusikaupunki oli ohittanut Vaasan ja oli jo neljäntenä. Kun Raahen ja Viipurin tilastoissa oli kuitenkin paljon lotjia ja proomuja, oli Uusikaupunki todellisuudessa vuonna 1875 Suomen toiseksi merkittävin merikaupunki laivojen lukumäärän osalta.

Kauppalaivojen suosituin päämäärä oli Kööpenhamina, ja kauppa pääasiassa vientiä: Porvarien päätulonlähde oli puuastioiden ja raaka-puutavaran hankinta maalaisilta, puutavaran jalostaminen lehtereiksi, palkeiksi ja lankuiksi sekä näiden kaikkien myynti ulkomaille. Tärkein tuontitavara oli suola, jota ei täältä saanut. Suola varastoitettiin kaupunginlahden rannoilla oleviin punaisiin suolamakasiineihin.

Vuonna 1830 Uusikaupunki sai rajattoman tapulioikeuden, eli luvan purjehtia ja käydä kauppaa mihin maailman satamaan tahansa. Itämeren ulkopuolelle lähti aluksi muutama alus vuodessa, ja vähitellen laivojen määrä kasvoi. Välimeren määräsatamina olivat muuten muassa Espanja ja Portugali.

Merimiesten raskas työ

Osa laivoista ei palannut ollenkaan talveksi Uuteenkaupunkiin. Merimatkoilla oltiin usein kuukausia tai jopa vuosia kerrallaan. Merimiehet olivatkin niin sanotusta kahden maailman asukkaita. Heidän kotinsa oli sekä laivassa että kaupungissa tai maaseudulla.

Purjelaivan kannella tehtiin raskaita töitä niin arkena kuin pyhinäkin. Purjeiden lisääminen, vähentäminen, kiristäminen ja löysääminen sääoloista riippuen piti miehistön työn touhussa. Miehistö jaettiin laivalla vasemman ja oikean laidan vahtiin, joista toinen oli työssä toisen ollessa vapaalla. Vahtivuoron pituus vaihteli neljästä kuuteen tuntiin. Purjeiden kunnossapidosta ja uusien purjeiden tekemisestä oli vastuussa seilimaakari. Timpuri taas huolehti takilan (välineistö, jonka varaan purjeet levitettiin, eli mm. mastot ja köydet) puuosien kunnosta, sekä muista kirvesmiehen tehtävistä. Kapteeni vastasi aluksesta, lastista, miehistöstä ja matkustajista.

Pasaatituulissa ja tropiikissa, missä purjeet vaativat vähemmän työtä, saattoi osa miehistä olla vahtivuorojen ulkopuolella ns. päivämiehinä, jotka suorittivat erilaisia kunnostus- ja huoltotöitä, kuten purjeiden ompelemista, ruosteen poistoa ja maalausta, sekä laivan puuosien puhdistusta ja hiontaa. Vapaavahdissa sitten rentouduttiin mm. musisoiden, vitsaillen ja erilaisia puhdetöitä tehden.

Purjelaivojen miehistö asui ahtaissa, usein kylmissä ja kosteissa skansseissa, ja päällystöllä oli omat hyttinsä laivan peräosassa. Keittiö sijaitsi tavallisesti keskilaivassa. Keittiön lisäksi laivassa oli erillinen ruokailumessi. Laivan muonitusmestarina toimi stuertti, joka vastasi myös ruokatalouden suunnittelusta. Jääkaappien puuttuessa liha oli suolattava ja kala kuivattava. Leipää leivottiin laivalla itse. Ateriat laivalla olivat vahvoja, mutta sisälsivät vähän hivenaineita tai vitamiineja. Viikon ruokalista näytti usein samalta: Tiistaisin ja perjantaisin tarjoihin papuja, ja torstaisin syötiin hernekeittoa ja pannukakkua. Sunnuntaisin oli jälkiruoaksi hedelmäkeittoa. Vaihtelun saamiseksi ruokavalioon laivalla oli usein mukana myös eläviä porsaita ja kanoja, joita teurastettiin tarpeen tullen.

Purjelaivoilla merimiesarkku oli ainoa paikka merimiesten henkilökohtaisille esineille ja varusteille. Se myös toimi istuimena ja pöytänä. Arkkuja voitiin koristella maalamalla, laittamalla purjekangasta kanteen sekä tekemällä kannen reunaan pitsiä solmeilemalla. Hieno arkku oli hyvän merimiehen merkki. Arkkuun pakattiin huolellisesti parhaimmat tavarat, ja sisältö tuuletettiin säännöllisesti homehtumisen estämiseksi. Päälimmäiseksi monet asettivat kirjoitusvälineet, mustekynän, mustepullon, kirjepaperia ja -kuoria. Omaisten lähettämät kirjeet säilytettiin tarkkaan ja luettiin yhä uudelleen ja uudelleen.

Sairaudet

Merenkulku oli moniin muihin elinkeinoihin verrattuna vaarallinen. Alan arkipäivää olivat haaksirikot, laivojen katoamiset, tapaturmaiset kuolemat, hukkumiset ja vammautumiset. Merimiesten sairastelu oli yleistä. Yksitoikkoinen ja raskas ruokavalio aiheutti vatsavaivoja ja jopa umpilisäkkeen tulehduksia. Ruokavalion ja huonon hygienian vuoksi myös hammaskivut olivat melko yleisiä. Laivalla sairastettiin myös b-vitamiinin puutteesta johtuvaa beriberitautia, keripukkia ja erilaisia sukupuolitauteja. Kylmät ja kosteat olosuhteet aiheuttivat monia tauteja. Fyysisten tautien lisäksi merimatkat koettelivat miesten psyykkistä sietokykyä.

Onnettomuudet ja haaksirikot

Laivaelämän vaarallisuutta lisäsivät erilaiset putoamisista tai irti päässeistä esineistä johtuneet tapaturmat. Kuolema merellä oli useimmiten nopea ja odottamaton, ellei kyse ollut sairaudesta. Perhe saattoi saada tiedon merimiehen kuolemasta vasta laivan palattua matkaltaan.

Karkaamiset laivoilta

Karkaamiset olivat melko yleisiä. Maailmalla houkutteli mahdollisuus jäädä siirtolaiseksi, ja mahdollisesti jättää entinen elämä kokonaan taakse. Jotkut pestautuivat ulkomaille purjehtivaan alukseen vain säästääkseen matkalipun hinnan. Ulkomaalaisilla laivoilla kiehtoivat paremmat palkat ja uudet kokemukset. Niille oli mahdollista päästä hakemalla kotimaassa siirtoon oikeuttava passi. Sen haltija pääsi matkustamaan johonkin eurooppalaiseen suursatamaan, josta voi hakea pestin valtamerillä purjehtivaan alukseen.

Kaukosatamassa suomalaisaluksen päällikkö sai antaa merimiehelle luvan lähteä laivasta eli ulosmönsträtä hänet. Kun pätevistä miehistä oli pulaa, kapteeni ei siihen välttämättä suostunut. Monet miehet vain poistuivat laivasta houkuttelevassa satamassa. Lähdön syynä saattoivat olla myös laivan huonot olot. Karkaaminen oli luvatonta, ja Suomessa saattoi uhata tuomio.

Karkaamisen estämiseksi kapteeni saattoi myös nostaa hieman miesten palkkoja. Tuomiot kotimaassa eivät olleet aivan kevyitä, 1800-luvun loppupuolella on esimerkiksi saatettu antaa neljän kuukauden kuritushuonetuomio.

Perheiden arki ilman isää

Vaikka mies ja vaimo eivät ehtineet olla pitkiä aikoja yhdessä, perheisiin syntyi useita lapsia. Vaimon ei ollut helppoa selvitä raskaudesta, synnytyksestä, lastenhoidosta ja kasvatuksesta ilman miehensä tukea. Isät eivät päässeet osallistumaan lastensa kasvamiseen perhejuhlista puhumattakaan. Kun isä ei ollut osa normaalia perheen arkielämää, saattoivat lapset arastella kaikkia miehiä. Pitkän poissaolon jälkeen erityisesti nuorimmat lapset eivät aina tunnistanee isäänsä ja joskus jopa epäilivät, oliko mies todellakin oma isä.

Merimiehen vaimo oli kuitenkin tottunut huolehtimaan perheen asioista itsenäisesti. Hän hoiti lastenkasvatuksen, perheen talouden sekä sosiaaliset suhteet. Merimiesten vaimoilla oli erityisoikeudet harjoittaa tiettyjä elinkeinoja ilman ammattikuntasäädösten rajoitteita. Myös lapset aloittivat työnteon jo nuorina. Toiset hoitivat nuorempia sisarusia, toiset työskentelivät tehtaissa ja pojat lähtivät usein merille isänsä jalanjäljissä. Toimeentulon epävarmuus leimasi merimiesperheiden elämää. Palkat ja työtilanne vaihtelivat alan suhdanteiden mukaan.

Perheiden elämä kulki purjehdusten rytmissä. Kaukوپurjehduksille lähdettiin syyskuun lopulla tai lokakuun alussa, ja kotiin miehet saapuivat kesä-heinäkuussa. Jos mies ei lähtenyt syksyllä, oli edessä koko pitkä talvi ilman tuloja. Keväisin satamassa kävi vilske, kun laivat valmistautuivat lähtemään taas talven jälkeen merille. Laivoja lastattiin, ja jo talvella oli valmistettu merimatkoilla tarvittava proviantti, eli laivaruoka.

Kapteenin työ vaikutti hänen vaimonsa elämään monin tavoin. Sosiaalinen elämä oli rajoitettua miehen ollessa poissa eikä kaikkiin tilaisuuksiin voinut osallistua ilman miestä. Ympäröivä yhteisö myös piti silmällä vaimoa. Kun vaimo oli kotona, tulkittiin se hyväksi toimeentuloksi. Siksi oli tärkeää näyttää asemansa, vaikka rahasta oli ajoittain pulaa.

Kapteenien puoliset saattoivat olla mukana lyhyillä matkoilla ja jopa kaukoliikenteessä. Suomessa vaimot lähtivät mukaan heti häiden jälkeen tai keski-ikäisinä, kun lapset olivat jo isoja. Näin purjehduksissa otettiin huomioon perhe-elämän vaatimukset. Lapsia ei tavallisesti otettu mukaan, vaan heidät jätettiin maihin lähisukulaisten hoiviin. Rouvat eivät osallistuneet laivan töihin ja

keittiökin pysyi yleensä kokin hallinnassa. Naiset huolehtivat kapteeninsalongista ja hytistä, pariskunnan kodista laivassa. Tilat olivat yleensä pienet, mutta mukavasti kalustetut. Purjehdukset olivat yksitoikkoisia, joten naiset kuluttivat aikaa lukemalla, tekemällä käsitöitä ja pitämällä päiväkirjaa. Kapteenipariskunta myös vietti aikaa yhdessä silloin kun miehen työ sen salli.

Laivan lähtö ja paluu olivat suuria tapahtumia perheissä ja yhteisössä. Merimiestä vaivasi usein koti-ikävä. Omaisten ja ystävien tapaaminen, paikallisten uutisten kuuleminen ja ilo, jonka eksoottiset tuliaiset tuottivat läheisille, olivat kotiinpaluun kohokohtia. Merimies saattoi kuitenkin tuntea olevansa vieras tutussa ympäristössään. Tästä syystä uudelleen merille lähteminen saattoi tuntua jopa helpottavalta. Kotona odottavat uutisetkaan eivät aina olleet hyviä: lapsia ja jopa puoliso oli saattanut kuolla miehen ollessa merillä.

[Epävarmaa yhteydenpitoa](#)

Yhteydenpidossa oli turvaututtava hyvin hitaaseen ja epävarmaan keinoon, kirjeiden kirjoittamiseen. Niiden saapuminen kesti kuukausia ja niitä myös katosi matkalla. Kirjeissä kerrottiin henkilökohtaisista asioista, kotona olevan perheen tilanteesta, sukulaisten kuulumisista ja paikallisuutisista. Kirjeiden sisältö riippui myös vastaanottajasta. Kotiväelle saatettiin kirjoittaa tapahtumista ja olosuhteista aivan eri sävyyn kuin varustamolle.

Kirjeen aikaan saaminen saattoi olla vaikeaa, koska kirjoitustaidottomia oli paljon, eivätkä kaikki merimiehet osanneet lukeakaan. Kirjoitustaitoiset merimiehet kirjoittivat myös kirjoitustaidottomien puolesta, ja lukutaitoiset lukivat kirjeet ääneen toisille. Laivan päällystön sen sijaan oli osattava lukea ja kirjoittaa.

Kirjeiden ja laivojen odottaminen yhdisti merimiesperheitä, sosiaaliseen asemaan katsomatta. Jos kirjeitä ei kuulunut, perhe ei tiennyt milloin mies palaisi tai oliko hän elossa. Laivoissa kirjeet otettiin yhtä innokkaasti vastaan ja kirjeettä jääminen oli pettymys. Postin kulku oli hidasta, se vaihteli huonojen teiden, sääolojen, huolimattomien talonpoikien tai postinkulkua viivästyttäneiden viranomaisten vuoksi. Kirjeen alussa oli tapana kertoa milloin edellinen kirje oli lähetetty, mitkä kirjeet olivat saapuneet ja milloin. Näin voitiin seurata, jos jokin kirje oli jäänyt saapumatta. Samoja asioita kirjoitettiin moniin kirjeisiin ja toivottiin, että tieto saavuttaisi vastaanottajan. Ulkomaisten paikannimien kirjoittaminen tuotti suomalaisille vaikeuksia ja kirje saattoi jäädä saapumatta vain väärin kirjoitetun osoitteen vuoksi. Usein alukset lähtivät matkalle tietämättä, missä lasti

purettaisiin. Joskus laiva ehti lähteä ennen kuin kirjeet saapuivat, joskus sen reitti muuttui eikä se saapunut aiottuun määräsatamaan lainkaan.

”Palssaporin” asuinalue

Vanhan kirkon länsipuolelle, Vallimäen kupeeseen, muodostui jo 1700-luvulla asuinalue, jonka taloja on vielä melko paljon jäljellä. Tällä alueella asui pääasiassa uusikaupunkilaisia merimiesperheitä. Koska alue oli tavallaan kaupungin esikaupunki, ottivat merimiehet mallia Tukholmasta, ja antoivat asuinalueelleen tukholmalaisen esikaupungin Balzarborgin nimen. Kaupunkilaisten suussa nimi muuttui pian ”Palssaporiksi”.

Vallinmäki

Nimi on peräisin vallituksista, joita rakennettiin mäelle jo Ison vihan (suuren Pohjan sodan aikainen venäläisten miehitys Suomessa vuosina 1713–1721) aikana. Niitä kunnostettiin jälleen Krimin sodan (1853-1856) aikana. Purjelaiva-aikana mäki oli tähystyspaikka, josta nähtiin kauas merelle purjelaivojen tulo.

Mäkeä on kaunistettu purjelaivojen painolastimaalla. Mäellä on painolastikasveina mm. soikkoratamo ja kaupungin tunnuskuikka papelorikko.

Vallila

Ravintola Vallila valmistui 1880. Ravintolatoimintaa rakennuksessa oli aina vuoteen 1967 asti, jolloin rakennus aiottiin vapun jälkeen purkaa kuusikerroksisen hotellirakennuksen tieltä. Hanke onneksi peruuntui. Autotehdas vuokrasi rakennuksen 1974 viideksi vuodeksi henkilökuntansa kerhotiloiksi. Vuokrakauden jälkeen 1979 autotehtaalla ei enää ollut tarvetta rakennukselle. Seuraavana vuonna autotehdas, telakka ja kaupunki yhdessä ostivat osakeyhtiön. Myöhemmin tuli mukaan myös Kemira. Vuonna 1994 kaupunki osti kaikki osakkeet itselleen, ja seuraavana vuonna Vallila myytiin Eija ja Juha Rosendahlille.

Luotsitupa

Vallinmäen päällä seisoo vanha luotsiasemarakennus. Luotsit olivat pääosin saariston asukkaita, usein myös vanhoihin luotsisukuihin kuuluvia. Luotsin ura alkoi luotsioppilana olost. Hänen tehtäviinsä kuului toimiminen venemiehenä sekä raskaimmat työt viittojen valmistuksessa. Hän

myös hoiti luotsiaseman talonmiehen tehtävät ja huolehti ruoanlaitosta päivystyksen aikana. Oltuaan tarpeeksi monta kertaa mukana luotsauksissa hän saattoi suorittaa luotsaustutkimon.

Luotsivanhin laati luotsiasemalle vahtilistan, jonka mukaan luotsaus- ja päivystysvuorot kiersivät. Listan ensimmäinen luotsi oli päivystämässä asemalla ja seuraavana oleva ns. vuoromies tuli asemalle odottamaan laivan tuloa. Samalla myös muidenkin luotsien tuli olla tavoitettavissa. Varsinaista vapaa-aikaa ei luotseilla siis juurikaan ollut, työajat olivat hyvin epäsäännölliset aina viime vuosikymmeneen asti.

Tähän kappaleeseen sopivat erityisesti vierailut **Uudenkaupungin kulttuurihistoriallisen museon yläkertaan**, sekä **Merimiehenkoti-museoon** ja **Luotsimuseoon**. Merimiehenkoti-museo ja Luotsimuseo ovat avoinna kesä-aikaan, mutta tilauksesta myös keväisin ja syksyisin.

Kulttuurihistoriallisen museon yläkerrassa on suurikokoisia **laiva-aiheisia palapelejä** sekä purjelaivojen esineistöön liittyviä **värityskuvia**.

Museon työpajoista tähän kappaleeseen sopivia ovat: **Laivanrakennus-, Työturvallisuus laivalla –patsaat ja Uudenkaupungin kartta –työpajat**. **Merimiesten matkassa –matkalaukkumuseo** vierailu sopii myös tämän kappaleen opiskeluun.

2. LÖYSIN KYMMENEN PENNIÄ!

Kaupunginlahti

Kaupankäyntiä kalarannassa

Kalarannan kaupankäynti liitti yhteen kolme kansanosaa: saaristolais-, kaupunkilais- ja maaseutuväestön. Saaristolaiset kävivät kalakauppaansa, mutta he toimivat myös asiakkaina. Kalan lisäksi Kalarannan muita myyntiartikkeleita olivat muun muassa omenat, leipä, lihatuotteet, kukat ja maatalouden tuotteet. Kaupungin kauppiat tekivät saaristolaisten kanssa monenlaista kauppaa, ja varsinkin loppusyksystä kalastajien ostokset käsittivät monen kuukauden tarpeet. Maaseudun väestöltä kalastajat ostivat hampppua ja pellavaa, joista valmistettiin pyydykset.

Kauppaa käytiin suoraan veneistä, mutta kala- ja vihanneskauppaa käytiin myös rannan rantakatoksissa ja avopöydillä. Kilpailu myyntipaikoista oli kova. Paatteja saattoi olla useita

vaanimassa parasta myyntipaikkaa, joka oli heti sillan kupeessa. Kalan lisäksi saaristosta tuotiin omenoita, marjoja ja muita luonnonantimia.

Saaristolaiset

Elämä saaristossa luonnon armoilla oli yleensä vaatimatonta ja jopa karua. Kalastus oli tietysti saaristolaisten tärkein elinkeino. Kalavesien omistussuhteet olivat olleet saaristossa vuosisatoja melko epämääräisiä. Kalavesi kuului yksinkertaisesti kylälle, jonka ranta oli lähin. Ulkovedet olivat yhteiset, ja ne omisti valtio. Se, jolla oli varaa, saattoi ostaa itselleen omat kalavetensä. Tätä tapahtui kuitenkin harvoin.

Kyläläiset jakoivat kalapaikat aina keväisin. Merituulet määräsivät kalaonnen, ja jos arvan osoittamalla vesillä oli myrskyä, oli kalastaminen jätettävä väliin. Kateutta tietysti sitten esiintyi saaliita vertailtaessa. Saaristossa kaikki mahdollinen oli käytettävä hyödyksi. Silakastakin otettiin kaikki hyötykäyttöön, eikä esimerkiksi kalan perkeitä heitetty linnuille, vaan ne kuivattiin erityisessä linnuilta suojatussa kuivauslaatikossa ja keitettiin talviaikaan lehmille ruoaksi.

Ennen moottoreiden aikaa matkat soutaen avomerelle ja takaisin olivat raskaita, jollei purjetuulta ollut. Saman päivän aikana saattoi vielä joutua soutamaan kaupunkiin, jos kalaa tuli yli suolaustarpeen. Tuore kala kun piti kesällä saada heti myyntiin. Kalojen perkaus-, suolaus- ja savustustyö oli naisten vastuulla, koska kalastus oli miehille hyvin uuvuttavaa, soutuamatkat pitkiä ja univelkaa tuli paljon.

Kaupunkiintulo oli monesti saaristolaisille juhlaa. Siihen liittyi kalanmyynnin jälkeen mm. ostoksille lähtö. Ensimmäisen saaristolaisveneeseen tulosta jättien lähdön jälkeen laskettiin merikaupungin kevään alkaneen. Saaliista myytiin tuoreena vain osa. Suurin osa saaliista valmistettiin syksymyyntiä varten suolasilakaksi. Talvella matkat kaupunkiin kalanmyyntiin olivat vaikeita. Huonon kelin lisäksi kulkua vaikeutti kuljetettava kuorma. Kelkassa saattoi olla 50 kiloa haukea kaupunkiin mennessä, mutta 150 kiloa tavaraa tullessa. Talvella oli nimittäin paras tuoda tarvikkeet kotiin silloin kun keli sen salli – yleensä varauduttiin monen kuukauden tarpeisiin.

Kelirikkoaikaa kesti pisimmillään kolme kuukautta, jos jo joulukuun alusta jäätii ulkosaaristossa saaren vangeiksi. Pahinta kelirikko oli yleensä joulun aikaan. Jos talossa ei ollut kelirikkopaattia, eli rautapaattia, niin esimerkiksi vanha ovi saatettiin köyttää veneen keulaan ”jäänmurtajaksi”, kun lähdettiin ”joulu hakemaan” kaupungista. Maavesiin pääsy tarkoitti pahimman ohittamista, ne kun

olivat yleensä jo jäässä, ja jää oli lasimaisempaa ja kestävämpää. Maavedet sijaitsivat Lepäisiltä ja Haiduksesta kaupunkiin päin. Potkukelkalla sitten yleensä kuljettiin loppumatka. Jäänkokija kulki edellä, ja hänen tehtävänä oli varmistaa, että jää kesti kaikki jonossa kulkevat.

Rantamakasiinit

Kaupunginlahden eteläpuolella on säilynyt rivi vanhoja punaisia hirsimakasiineja. (Joukossa on myös aivan uusi, lähimpänä siltaa oleva makasiini.) Varastomakasiinit liittyvät Uudenkaupungin merenkulun suuruudenaikaan 1800-luvulla. Jo 1700-luvun kuvausten mukaan kaikki Kaupunginlahden rannat olivat täynnä kauppiaiden tavaramakasiineja. Kuitenkin 1820-luvulla määrättiin, että kaupungin keskustan puoleiset rantamakasiinit on purettava tai siirrettävä muualle. Nämä nykyään jäljellä olevat makasiinit lienevät noilta ajoilta. Tällaisten rakennusten iän arvioiminen on aina hankalaa, ja rakennuksia on purettu ja koottu uudelleen useammankin kerran.

Uusikaupunkilaiset kauppiaat kuljetuttivat laivoillaan tavaraa, jota varastoitiin näissä makasiineissa, ja joista tavara jatkoi matkaansa sisämaahan. Tuolloin, 1800-luvun alkupuoliskolla laivat pääsivät vielä makasiinien eteen purkamaan lastinsa. Ehdottomasti tärkein tuontitavara oli suola, jota näissäkin makasiineissa on varastoitu aina 1910-20-luvuille asti. Tämän jälkeen makasiinit ovat olleet kauppiaiden tavaravarastoina, kunnes tulivat uuteen, nykyiseen käyttöönsä 1980-luvulta lähtien.

Pakkahuone

Pakkahuone on valmistunut vuonna 1840. Siellä suoritettiin laivan lastina kulkeneen tavaran tullaus, eli maksettiin tullimaksu. Rakennuksessa oli myös vaakahuone sekä takavarikkovarasto. Nykyään Pakkahuoneella toimii Uudenkaupungin vierasvenesatama sekä niin turistien kuin kaupunkilaistenkin suosima Pakkahuoneen kahvila.

Sorvakon silta

Silta kaupungin ja Sorvakon alueen välille saatiin ensimmäisen kerran vuonna 1850. Nykyinen silta, ”Tervaportti” on uusi, ja se otettiin käyttöön vappuna 1998.

Putkut

Konsuli Knut Wallin rakennutti Ranta- ja Koulukadun kulman molemmin puolin niin sanotut ”putkut”, eli pienet rantakioskit. Aamuisin niiden luukut eli klaffit avattiin, ja ne toimivat alaslaskettuina myyntipöytinä.

Koulukadun vastakkaisella puolella (nyk. Osuuspankin kohdalla) oli ”Kolmen herram puar”, eli Kandelin, Honkain & Lindqvist, joka palveli monipuolisesti myös saaristolaisia. Samassa rakennuksessa oli kansanruokala/kahvila, ja ns. paremman puolen kahvila, joihin oli omat sisäänkäyntinsä.

Tämän aihepiirin opiskelun tueksi sopii tietysti vierailu **Kulttuurihistoriallisen museon yläkerrassa** (kalastuselinkeino) ja vaikka leikkituokio Kulttuurihistoriallisen museon alakerrassa sijaitsevassa **Ellenin kulma** –nimisessä leikkikaupassa.

3. MARKKINA-ÄIJÄÄ OSTAMASSA

Vilkas kauppatori

Torikauppa

Vuonna 1879 säädettiin elinkeinovapaudesta, jolloin kuka tahansa Suomen kansalainen sai harjoittaa kauppaa tekemällä siitä maistraatille ilmoituksen. Vanha henki, eli yritykset rajoittaa kilpailua, eli kuitenkin vielä kauan kaupungissa. Myös torikauppa oli kaupungin kauppiaiden silmätikkuna. Esimerkiksi valtuusto päätti maksuista, joita torikauppiat joutuivat maksamaan, samoin kuin erilaisten torihuvitusten pitäjät, kuten sirkukset ja karusellit. Kaupungin leipurit myös vaativat, että maalaiset eivät saisi myydä torilla leipää.

Markkinat

Uudenkaupungin markkinat olivat aina suuria tapahtumia. Pappissäätö pyrki 1800-luvulla vähentämään markkinoita, koska ”niille tuppautui etupäässä palvelusväkeä ja muuta irtainta kansanosaa, ja ne vaikuttivat sen vuoksi hyvin vahingollisesti”. Markkinoita arvosteltiin paljon, ja 1860-luvulla jopa harkittiin markkinoiden lopettamista, koska ne aiheuttivat järjestyshäiriöitä ja meteliä kaduilla ja torilla: markkinoilla käytiin kiivasta kauppaa ja jouduttiin huijatuksi, poltettiin sikareita ja juotiin viinaa, naiset tuhlasivat rahansa ylellisyystavaroihin ja harjoittivat jopa inhottavaa epäsiiveillisyyttäkin! Lisäksi markkinoille saapui silmäkääntäjiä, taskuvarkaita, hevosvarkaita ja monenlaisia ilvehtijöitä. Tällaisilta markkinat varmasti näyttivätkin kaupungin

porvariston keskuudessa, mutta tavalliselle kansalle ne tuottivat suurta huvia, ja kauppiaille tulojakin.

Markkinoihin valmistautuminen vaati monenlaista työtä. Kauppiat täyttivät myymälänsä myyntituotteilla, ja markkina-aattona pystyttivät torille myymäläkojunsu. Puoteihin ja kojuihin hankittiin myös vahdit (puarvahri) pitämään silmällä mahdollisia varkaita. Kaupungissa oli 1800-luvun loppupuolella vähän poliiseja, joten apujoukot eivät olleet pahitteeksi. Kaupunkilaisten lisäksi maaseudun väki valmistautui markkinoihin kokoamalla myyntituotteitansa, eli viljasäkit, kasvikset, hedelmät, puuastiat, korit ja arkut, juustot ja lihatuotteet. Saaristolaiset taas pakkasivat suolakalaa ja silakat tynnyreihin.

Kauempana asuvat tulivat kaupunkiin jo yleensä markkina-aattona, ja majoittuivat tuttuihin porvaristaloihin. Monissa taloissa oli pitkänmatkalaisia varten ”matkatupa”, mutta joskus markkinavieraita piti majoittaa myös keittiön lattialle. Markkinat avattiin aamulla kello kuusi, jonka jälkeen soitto ja kaupankäynti sai alkaa.

Markkinat olivat myös nuorten huvipaikka: he tapasivat toisiaan, ja usein markkinoiden aikaan myös kihlauduttiin. Markkinapäivänä pidettiin myös jumalanpalvelus. Illalla sitten pidettiin markkina-iltamat eli tanssiaiset. Markkinoilla myös käytettiin paljon alkoholia: esim. 1881 juopuneita oli niin paljon, että kaupungin täytyi palkata markkinapäiviksi kymmenkunta ylimääräistä järjestysmiestä.

Kaupankäyntiä voi kokeilla Kulttuurihistoriallisen museon alakerrassa sijaitsevassa Ellenin kulma-nimisessä leikkikaupassa.

4. TULI ON IRTI!

Uusikaupunki on palanut monta kertaa.

Suuret tulipalot

Uusikaupunki säilyi suurpaloilta perustamisestaan lähtien aina vuoteen 1685 asti, jolloin syttyi palo, joka tuhosi yhteensä 80 taloa. Talot paloivat poroksi viidessä tunnissa! Kotieläimiäkin kuoli paljon, ja ihmiset saivat pahoja palovammoja. Kun palon syytymissyytä ei saatu selville, kaupunkilaiset uskoivat sen olevan ”Jumalan kuritus ja synnin rangaistus”. Heti seuraavalla vuosikymmenellä oli seuraava paha tulipalo, mutta sen jälkeen kaupunki sai olla rauhassa yli 100 vuotta. Vasta aivan

1700-luvun lopussa oli kaksi suurpaloa, joissa paloi ironisesti kaupungin parhaiten rakennettu alue. Kummassakin palossa kuoli yksi ihminen.

Viimeiset suuret kaupunkipalot riehuiivat vuosina 1846 ja 1855. Nykyinen kaupunkimme on pääsääntöisesti rakennettu näiden vuosien jälkeen. Vuonna 1855 kaupungin uuden asemakaavan laati lääninarkkitehti Chiewitz, ja edelleen kaupunkikuvamme on paljolti tämän kaavan mukainen. Vuonna 1846 tulipalo syttyi salamaniskusta elokuisena yönä kauppiaanleski Helena Juliana Södermanin talossa Suurikkalan korttelissa. Tuli tuhosi yhteensä 97 täysin rakennettua tonttia. Lähes puolet kaupungin asukkaista, eli noin 1100 ihmistä joutui kodittomiksi. Onnettomuuden sattua oli suuri osa kaupungin miesväestöstä merimatkoillaan. Kaupungin 50 aluksesta vain 12-13 oli kotisatamassa.

Uusikaupunki oli hädin tuskin selvinnyt vuoden 1846 palosta, kun sitä kohtasi uusi palo heinäkuussa 1855. Tuli oli päässyt irti leipurimestari Frans Engelbert Palmroosin talossa Puskoin korttelissa Rantakadun varrella. Palossa tuhoutui 93 taloa ja kaupungin raatihuone. Vahingot olivat siis erittäin suuret. Paloa seurasi paha asuntopula ja -kurjuus.

[Vanha kirkko](#)

Uudenkaupungin vanhin rakennus on vanha kirkko. Kirkkoa ryhdyttiin rakentamaan miltei heti kaupungin perustamisen jälkeen, ja se valmistui vuonna 1629. Harmaakivinen kirkko on sisältä 1700-luvun asussa: Kirkossa on melko erikoinen välikatto, joka on kuin purjelaiva yläsalaisin. Esineistö on 1600- ja 1700-luvuilta. Kirkko jäi pois kirkollisesta käytöstä, kun uusi kirkko valmistui vuonna 1863. Välillä vanhassa kirkossa toimi Uudenkaupungin museo, aina 1960-luvulle asti. Tämän jälkeen kirkkoa kunnostettiin, ja se otettiin uudelleen käyttöön seurakunnan kesäkirkoksi vuonna 1975.

Vanhan kirkon eteläpuolella ovat sodissa 1939-1944 kaatuneiden Uudenkaupungin ja Uudenkaupungin maalaiskunnan miesten sankarihaudat. Sankaripatsaan - Kalastajavaimon suru - on suunnitellut vehmaalainen kuvanveistäjä Jussi Vikainen. Kaunismuotoinen puu sankaripatsaan takana on harvinainen riippasaarni.

Kokonaisuuteen sopii esimerkiksi **Kävelykierros puutalokaupungissa**, jossa eläydytään oppaan johdolla siihen, miltä Uudessakaupungissa näytti, ja kuinka täällä elettiin 1800-luvulla. Opas kertoo esimerkiksi rakennusten ahtaasta sijoittelusta ja tulipalojen leviämisestä kaupungissa.

5. HEVONEN VETÄÄ HAUTAJAISVAUNUJA

Liikennettä kaupungin kaduilla

Kaupunkikuva

Koska Uuttakaupunkia ei ollut kaavoitettu, oli kaupungissa kova tonttipula, ja vuokralla asuminen yleistä. Kaavoitustyö oli alkanut 1800-luvun puolivälissä, jonka tavoitteena oli kaupungin laajentaminen sekä tontti- ja korttelirakenteen säännönmukaistaminen. Suuret kaupunkipalot kuitenkin katkaisivat suunnitelmat.

Koko keskustan uuden asemakaavasuunnitelman laati lääninarkkitehti Chiewitz vuonna 1855. Kaupunki laajeni pohjoisen suuntaan, ja tori palautettiin alkuperäiseen kokoonsa, sekä uusi kirkko rakennettiin. Uudessa asemakaavassa viheralueiden merkitys oli suuri. Ylisellekadulle, Rantakadulle ja poikkikaduille suunniteltiin lehtipuuistutukset. Palojen jälkeen rakennettiin komeita, suuria - nyt jo vähintään kahden huoneen levyisiä hirsitaloja, jotka vuorattiin vaakalaudoituksella. Kaupunkitalojen tyypillisiä yksityiskohtia olivat erilaiset koristelistat, pylväät, koristeikkunat, kulmikkaat kuistit ja taidokkaat portit.

Katuvalaistus aloitettiin Uudessakaupungissa 1845 yhdellä katulyhdyllä raatihuoneen kulmalla. Muutaman vuoden päästä hankittiin lyhtyjä seitsemän kappaletta lisää. Lyhdyissä oli joko öljy- tai kynttilävalaistus. Sähkövalaistus tuli kaupunkiin vuonna 1910.

Liikenne

Uusikaupunki oli 1800-luvun kaupunkilaisten mielissä ”kauempana” kaikesta kuin nykyään. Esimerkiksi matka Turkuun oli pitkän hevosmatkan takana. Kesäisin kaupunki ei kuitenkaan ollut kovin eristyksissä muusta maailmasta, sillä rannikkohöyrylaivat poikkisivat sen satamaan. Ja esimerkiksi Turkuun saattoi päästä kievarilaitosta hyväksikäyttäen: Jokaisen kunnan tuli huolehtia siitä, että siellä oli majatalo ja tarpeeksi kyytihevosiä, ja kunnan täytyi myös maksaa avustusta kievarille. Uudenkaupungin kievarin ei tarvinnut kyyditä matkustajaa kuin Männäisiin asti, missä oli taas seuraava kievari. Matkustaja saattoi myös palkata ajurin pitkälle matkalle. 1900-luvun alussa autoliikennettäkin alkoi jo olla jonkin verran.

Kirkonmenot ja hautajaiset

Kirkossakäynti kuului jokaisen sunnuntain ohjelmaan. Jumalanpalveluksia pidettiin niin suomeksi kuin ruotsiksi. Tällöin ne kestivät usein 2-4 tuntia kerrallaan. Lapsille nämä tilaisuudet olivat tietysti hyvin raskaita, ja moni joutuikin unilukkarin tönäisyn herättämäksi.

Hautajaiset olivat suuri ja tärkeä tapahtuma. Kuulopuhe välitti tiedon kuolemasta kaupunkilaisille parhaiten ja nopeammin kuin kirjekortit. Seurakuntaan kuuluvien kuolemasta ilmoitettiin kirkonkellojen soitolla. Kuolleet haudattiin viikon kuluessa kuolemasta. Vainaja pestiin, puettiin ja pantiin arkkuun. Arkku siirrettiin sen jälkeen sitä varten puhdistettuun ja havuilla koristeltuun tilaan, joka oli yleensä oman talon makasiini tai joku muu kylmä tila.

Hautajaispäivänä arkku nostettiin pihalle havuilla ja kuusilla koristeltuun aitaukseen. Hautajaissaatto kulki hautausmaalle hevosen vetämän ruumisvaunun tai reen perässä kävellen tai vaunuilla. Saaton pituus riippui kutsuttujen ja omaisten lukumäärästä. Saattoa seurasivat teitten varsilla myös uteliaitten joukko, joita oli joskus enemmän kuin virallista saattoväkeä. Saattomatka oli tuon ajan kaupungissa pitkä, sillä hautausmaa oli siirretty Sannolle jo vuonna 1845. Aikaisemmin vainajat oli haudattu Vanhankirkon hautausmaalle. Muistotilaisuudet pidettiin vainajan kotona.

Kokonaisuuteen sopii esimerkiksi **Kävelykierros puutalokaupungissa**, jossa eläydytään oppaan johdolla siihen, miltä Uudessakaupungissa näytti, ja kuinka täällä elettiin 1800-luvulla.

6. PAAKKELSIA JA PARASOLLEJA*

Puutalokaupungin porvaristalot

Puutalokaupunki

Museoviraston mukaan Uusikaupunki on yksi parhaiten säilyneistä empire-tyylin puukaupungeista Suomessa. 1950-60-luvuilla keskeistä osaa kaupungissa ehdittiin kuitenkin uusua, ja tällöin esim. Alisenkadun ja torin ympäristön ilme muuttui modernimmaksi. 1970-80-luvuilta lähtien vanhaa kaupunkia on säilytetty ja suojeltu.

Kulttuurihistoriallisen museon alakerran perusnäyttely

Uudenkaupungin museo on aloittanut toimintansa Vanhassa kirkossa 1890-luvulla. Nykyiseen sijaintiinsa museo muutti vuonna 1968. Tämän, ns. Wahlbergin talon, on rakennuttanut tupakkatehtailija Fredrik Wahlberg 1870-luvulla.

Alakerran huoneiden sisustus henkii 1800-1900-lukujen vaihteen uusikaupunkilaisen porvariskodin tunnelmaa. Herrainhuone, eli Fredrik Wahlbergin työhuone ja sali ovat olleet talon edustustiloja. Työhuoneessa vierailevat herrat polttivat sikareita ja keskustelivat ajankohtaisista asioista. Sali taas oli porvariskodin juhlavin huone. Salia ei käytetty arkiseen oleskeluun, vaan se oli aina valmiina juhlien pitoon ja vieraiden viihdyttämiseen. Saliin kokoonnuttiin nauttimaan seurustelusta, tarjoilusta ja usein myös musiikista. Kotimusiikki oli 1800-luvun lopulla hyvin suosittua, ja läsnä olevasta seurueesta saatettiin usein muodostaa pieni kokoonpano laulu- ja soittoesityksiä varten. Salin kaunis, Tukholmasta 1800-luvulla tuotu taffelipiano on ajalle tyypillinen soitin.

Tähän kokonaisuuteen sopii hyvin esimerkiksi **Puutalokaupungin lapset –matkalaukkumuseon** vierailu koululuokkaan. Opiskelua voi myös syventää osallistumalla Kulttuurihistoriallisen museon **”Rouva Wahlberg esittelee kotiaan”** –rooliopastukselle. Lisäksi tämän kappaleen kohdalla kannattaa myös tutustua paremmin museotyöhön yleensä osallistumalla **Mikä museo on?** –työpajaan. Pienemmille lapsille sopii myös **Salapoliisitehtävät** työpajana, jossa etsitään Kulttuurihistoriallisen museon alakerrasta erilaisia porvarisasumiseen liittyviä esineitä.

7. MYLLY KÄY!

Myllymäellä jauhettiin viljaa

Tuulimyllyjen historiaa

Tuulimyllyn syntyseutua on Persia, jossa tiedetään käytetyn tuulimyllyjä jo 600-luvulla ennen ajanlaskun alkua. Eurooppaan tuulimylly kotiutui itämailta ristiretkeläisten mukana. Vanhimmat tiedot pohjoismaisesta tuulimyllystä ovat löytyneet Tanskasta vuodelta 1259. Ruotsin kautta tuulimylly tuli Ahvenanmaalle ja lounais- Suomeen keskiajan lopulla. Ensimmäinen tieto suomalaisesta tuulimyllystä on Turun seudulta vuodelta 1463. 1500-luvun lopulla tuulimyllyjä oli Turun saaristossa, Vakka-Suomessa ja keskisessä Varsinais- Suomeen jo noin 400 kappaletta. Toiseksi keskeiseksi tuulimyllyalueeksi muodostui Etelä-Pohjanmaa. Itä-Suomeen niitä alettiin rakentaa vasta 1800-luvun puolivälissä.

Viljan jauhamisessa tuulimyllyjä ovat edeltäneet jauhinkivet, käsikivet sekä puroihin ja jokiin rakennetut vesimyllyt. Tuulimyllyjen lukumäärän voimakas lisääntyminen 1800-luvulla selittyy käyttökelpoisten rakentamattomien koskien vähenemisellä ja talojen lukumäärän voimakkaalla lisääntymisellä isonjaon jälkeen.

Uudessakaupungissa tuulimyllyjä oli kaikkien vähänkin korkeampien mäkien päällä, eli Vallimäellä, Kukonmäellä, Myllymäellä ja Viikaisten mäellä.

Tuulimyllyjen tyypit

Tuulimyllyjen perustyyppit ovat jalka-, harakka- ja mamsellimylly. Vanhin myllytyyppi on jalka-, eli varvasmylly, jonka nimitys tulee napatukkia tukevista pitkistä maassa makaavista hirsistä. Harakkamylly taas on saanut nimensä harakkaa muistuttavasta rakenteestaan pitkine häntäpuineen. Nuorin myllytyypeistä on mamsellimylly. Leveärakenteinen mamsellimylly on saanut nimensä 1800-luvulla muodissa olleen naisten leningin mukaan. Harakka- ja mamsellimyllyissä jauhinkivet olivat alhaalla erityisessä kivihuoneessa, ja vain myllyn yläosa oli käännettävissä. Varvasmyllyssä oli jalkaristikko, jonka varassa koko myllyä kivineen voitiin kääntää.

Näiden kolmen myllytyyppin lisäksi Uudenkaupungin Myllynmäeltä löytyy neljäs myllytyyppi, eli kehäsiipimylly. Teholtaan jalka- ja harakkamyllyn tuotto oli n. 5-6 tynnyriä vuorokaudessa. Mamsellimyllyt olivat edellisiä tehokkaampia, ja ne pärjäsivät hyvin esimerkiksi vesimyllyille.

Myllymäki

Puisto on kulttuurihistoriallinen arvokohde ja puistorakentamisen taidonnäyte: alueella on runsaasti istutuksia, tuulimyllyjä, kiviportaikkoja, puistokäytäviä ja leikkikenttä.

Uusikaupunki oli alkuaikoinaan ahtaasti rakennettu. Yhdessä korttelissa asui jopa 12 perhettä talousrakennuksineen ja eläinsuojineen. Kaupungin kadut olivat kapeita kujia, jolloin puustolle jäi vähän tilaa. Tuhoisat tulipalot 1800-luvun puolivälissä pakottivat kehittämään kaupunkia turvallisemmaksi. Lääninarkkitehti G. Chiewitzin 1856 laatiman asemakaavan mukaan katuja levennettiin ja tonttikokoa suurennettiin. Näin syntyi tilaa puuistutuksille ja puistoalueille, jotka lisäsivät paloturvallisuutta.

Myllymäki kuuluu kaupungin uusimpiin puistoalueisiin. Sen lahjoitti kaupungille kauppaneuvos J. G. Nordström vuonna 1945. Hänen varoillaan ja Turun kaupunginpuutarhurin suunnitelman

mukaan puiston rakentaminen oli aloitettu jo 15 vuotta aikaisemmin. J. G. Nordström oli syntynyt Myllymäen rinteellä olevassa mökissä, ja viettänyt lapsuudessaan paljon aikaa Myllymäellä. Aikuisena hän päätti kunnostaa alueen kansanpuistoksi, jossa nykyajan ihmisilläkin olisi mahdollisuus ihailla tuulimyllyjä.

Uudenkaupungin mäellä, Myllymäelläkin, oli aikoinaan ollut kymmeniä tuulimyllyjä. Myllyt olivat tarpeen, koska monet kaupunkilaiset harjoittivat kaupankäynnin lisäksi maanviljelyä. Jotkut kauppiaat myös ostivat ulkomailta viljaa ja jauhattivat sen omissa myllyissään. Nykyisen puiston tuulimyllyt on tuotu mäelle yhtä lukuun ottamatta muualta.

Myllymäen istutukset ovat runsaat ja monipuoliset. Mäellä on lähes sata eri kasvilajia ja muun muassa kaupungin laajin perennakokoelma. Myllymäki on myös erinomainen näköalapaikka, jonka lakiosat yltävät noin 18 metriä kaupungin torin tason yläpuolelle. Mäellä seisova, jo käytöstä poistettu vesitorni on valmistunut vuonna 1953. Sota-aikoina korkealla mäellä on suoritettu ilma- ja ilmavalvontaa lottien toimesta.

Tämän kappaleen opiskelemiseen sopii hyvin vierailu **Kalannin kotiseutumuseossa**, missä oppilaat pääsevät tutustumaan mm. jyvääntoukkaan. Aitassa voi kokeilla kuinka raskasta viljan jauhaminen on käsikivillä! Omatoiminen kävelyretki **Myllymäelle** tutustuttaa oppilaat konkreettisesti erilaisiin myllytyyppeihin.

8. TAAS SILAKOITA!

Työläiskotien arkea

Merimiehenkoti-museo

Myllymäen laidalla sijaitseva punainen Merimiehenkoti-rakennus on luultavasti rakennettu jo 1700-luvun puolella. Joka tapauksessa se on säästynyt kaupunkia 1800-luvun puolivälissä tuhonneilta tulipaloilta. Täten se on yksi kaupungin vanhimmista asuinrakennuksista.

Rakennuksessa on ollut useita eri ihmisiä kirjoilla samaan aikaan, mikä on mahdollista, koska asukkaat ovat olleet merimiehiä: kun yksi on tullut, toinen on lähtenyt merille. Esimerkiksi Knut Gröndahlin asuessa talossa vaimonsa ja lapsensa kanssa, oli heillä lisäksi vuokralla neljä aikuista ja neljä lasta.

Pienessä asuinrakennuksessa on kolme huonetta. Pienempää kamaria on käytetty makuuhuoneena. Huoneessa on käsitöihin liittyviä välineitä, eli ompelukone, rukki ja vyyhdinpuu. Kamarin ompelukone on poljettavaa mallia. Ompelukoneita hankkivat ensin lähinnä ammattilaiset, kuten suutarit ja räätälit. Laajemmin ompelukone kotiutui Suomeen 1900-luvun vaihteessa. Työläiskodissa koneen hankkiminen tarkoitti pitkää säästämistä, ja ompelukone olikin naisten ylpeyden aihe. Ompelukoneen lopullinen läpimurto Suomessa tapahtui 1920-luvulla, jolloin sitä alkoivat käyttää kaikkiin yhteiskuntaluokkiin kuuluvat naiset. Rukki on kolmijalkainen vinorukki, yleisin Suomessa käytetty malli. Kaikkien ulottuville rukki tuli Suomessa vasta 1800-luvun aikana, kun niitä alettiin valmistaa myös maaseudulla. Rukilla langan kehrääminen oli nopeampaa kuin värttinällä, koska rukissa valmis lanka kiertyi saman tien rullaan. Vyyhdinpuuta käytettiin langan vyyhdittämiseen helpommin käsiteltävämpään muotoon.

Huoneessa on kaksi arkkua, joista pienempi on talossa asuneelle Viktor Roslöfille kuulunut merimiesarkku. Arkussa on timpurin työkaluja, joita Viktor on käyttänyt purjelaivoissa työskennellessään. Viktor roslöf toimi ennen ajuriksi ryhtymistään laivatimpurina. Huoneen suurempi arkku on myös talon alkuperäistä esineistöä. Kamarin seinällä on suuri huoneentaulu, joka oli erittäin suosittu sisustustekstiili erityisesti 1920-30-luvuilla. Ommeltuihin huoneentauluihin kirjailtiin esimerkiksi erilaisia mietelauseita, toivotuksia ja raamatunlauseita.

Keittiössä puuhellan päällä on kahvimylly ja kahviprännäri. Prännärillä on ensin paahdettu kahvinpavut, jotka on sitten myllyllä jauhettu kahvijauheeksi. Silitysraudat on kuumennettu hellan päällä käyttökuntoon. Ruokapöydällä oleva pannumyssy on ollut tavallinen esine suomalaisissa kodeissa. Sisustuksessa suosittiinkin 1900-luvun alussa tekstiilejä: Kaikille mahdollisille tavaroille ommeltiin erilaisia suojuksia, laukkuja ja pusseja. Oli mm. tyynyjen päiväsuojuksia, nenäliinalaukkuja, pyykkipusseja ja tarjotinliinoja. Keittiön, kuten makuukamarinkin sänky, on sivustavedettävä.

Toinen kamari on suurempi ja hienempi. Uunin sivussa roikkuva nauha on pellinnarun edusta. Erilaisilla tekstiileillä haluttiin ennen koristella kotia ja peittää muita esineitä. Piirongin päällä on mielenkiintoisia lasiesineitä: Koiranmuotoinen lasiesine on viinipullo, ja lasimaljan muotoinen pullea esine on karpäsloukku. Astiaan on laitettu yleensä punssia tai sokerivettä, mikä on houkutellut karpäsiä. Karpäset ovat lentäneet astian alareunasta sen sisään, eivätkä ole osanneet lentää enää ulos. Hääkuva on Roslöfien, jotka ovat asuneet talossa. Huoneessa on Roslöfien tyttären, Suoman esineitä. Seinällä on postikortti-/kirjeteline, eli suojaussi, jossa kortteja ja kirjeitä

on säilytetty. Pöydällä on Suomalle kuuluneita muistokirjoja, joihin hänen ystävänsä ovat kirjoittaneet viestejä ja runoja. Myös kaapissa olevat vaatteet ovat Suomen jäämistöä.

Tontilla ei ole kaivoa, vaan asukkaat ovat hakeneet käyttövetensä kaupungin yleisistä kaivoista. Pyykki on käyty pesemässä esim. Pakkahuoneen kohdalla sijainneella pyyhuoneella.

Rakennus avautui museona vuonna 1994. Uudenkaupungin kaupunki oli ostanut rakennuksen irtaimistoinen samana vuonna. Viimeiset vuosikymmenet talo oli ollut pääasiassa kesäasuntona, ja siellä olikin näkyvissä asumisen muutoksia aina 1970-luvulle asti. Rakennuksessa oli paljon mm. 1960-luvun tapetteja ja muita materiaaleja. Kesäksi 2000 museossa tehtiin kunnostustöitä, ja samalla se sisustettiin esittämään uusikaupunkilaisen merimiehen asuntoa 1900-luvun alussa. Remontissa poistettiin mm. lattiaa peittänyt muovimatto. Seinille laitettiin uudet tapetit, joiden mallina on käytetty 1900-luvun alun tapetteja.

Tähän kappaleeseen sopii hyvin vierailu Merimiehenkoti-museoon.

9. EVÄITÄ LAIVANRAKENTAJILLE

Uudessakaupungissa osattiin laivanrakennus

Laivanrakennus

Sataman lähellä sijaitsevat useampiakin laivavarveja, paikkoja, joissa purjelaivoja rakennettiin. Vuonna 1876 kaupungissa valmistui suurin Suomessa milloinkaan rakennettu purjealus, fregatti Jalo. Viimeiset puiset valtameripurjelaivat valmistuivat Uudenkaupungin telakalta 1920-luvulla.

Uudenkaupungin suureksi laivanrakennuskaudeksi kutsutaan vuosia 1857-1876. Veistämöjä oli parhaimmillaan viisi, ja lisäksi laivoja tilattiin muualta. Vuonna 1865 rakentaminen oli vilkkaimmillaan. Silloin valmistui mm. viisi parkkilaivaa. Ensimmäinen fregatti valmistui 1866. Kolmimastoinen Fregatti Waltikka oli ensimmäinen uusikaupunkilaisalus, joka purjehti maailman ympäri. Tämä tapahtui vuonna 1875.

Puun vaihtuminen rautaan ja teräkseen ja höyryn ottaminen kuljetusvoimaksi lopettivat Uudenkaupungin suuren laivanrakennuskauden 1870-luvun jälkipuoliskolla. Puutavaran kysyntä maailmalla väheni ja kansainvälisten laskusuhdanteiden takia rahdista saadut voitot pienenevät. Lisäksi purjelaivojen kilpailijoiksi rahtiliikenteeseen tulivat höyrylaivat. Vielä 1800-luvun

loppupuolella Uuteenkaupunkiin ostettiin suuria rautaisia purjelaivoja 21 kappaletta. Myöhemmin mm. J.A. Zachariassenin lipun alla purjehti höyrylaivojakin. 1920-luvulla varustamo siirtyi lopullisesti höyrylaivoihin. Kauppalaivuri Isak Reinhold Isakssonin 1888 rakennuttama höyrylaiva Ebba Munc liikennöi Pori-Rauma-Uusikaupunki-Turku-Maarianhamina-Tukholma -linjalla muutaman vuoden, mutta liikenne ei ollut kannattavaa.

Kappaleeseen sopii hyvin **Laivanrakennus** –niminen työpaja, jossa lapsista muodostetaan purjelaiva kankaisen purjelaivan kannen päälle, ja kukin lapsista pääsee esittämään jotain laivan osaa.

10. KUPIIKINAJAJIA JÄRVEN JÄÄLLÄ

Ruokolanjärven ympäristö

Kupiikinajo

Satakunnasta ja Hämeen pohjoispuolelta kulki tärkeä talvitie rannikolle Uuteenkaupunkiin. Erityisesti 1800-luvun loppupuolella ja aina noin 1920-luvulle saakka kuljetettiin puutavaraa pitkissä letkoissa, joissa saattoi parhaimmillaan olla jopa sadasta kahteensataan ajuria hevosineen. Kaupunkiin reitti kulki Kalannin suunnasta läpi Ruokolanjärven, päättyen järven kaupungin puoleiselle rannalle.

Kupiikin eli kuutiomitatun puutavaran kuljettajien työ liittyy olennaisesti kaupungin merenkulkuun ja sitä kautta sen kasvuun ja menestykseen, sillä puutavara oli purjelaivakauden tärkein vientitavara. Puutavaraa tarvittiin lisäksi laivojen ja talojen rakentamisessa.

Viinatehtaat

Vielä 1800-luvun alkupuolella viinaa poltettiin yleisesti yksityiskodeissa. Kotipolton kieltämisen myötä Uuteenkaupunkiin alkoi syntyä viinanpolttoon ja panimotoimintaan keskittyneitä tehtaita. Näiden lisäksi perustettiin viinanjalostustehtaita, joissa sekoitettiin mausteita ja väriaineita paloviinaan. Mausteina käytettiin rusinoita, kuminaa, pomeranssin kuorta, manteleita ja sokeria. Yksi tällainen tehdas toimi Alisen- ja Koulukadun kulmatontilla, sisäpihalla vieläkin olevassa kivirakennuksessa.

Kaupungin vanhin viinanpolttimo oli F.A.K. Tolletin 1860 perustama Uudenkaupungin Polttimo Oy (1860-1906). Tämä Ruokolanjärven itärannalla sijainnut tehdas paloi jouluna kymmenen vuotta perustamisen jälkeen. Yhtiö toimi aina 1900-luvun alkuun asti uudessa rakennuksessa, ns. takimmaisessa brännissä, rakennuksessa joka paloi vuonna 1927. Ruokolanjärven pohjoispuolelle valmistui 1870 toinen polttimo, Uudenkaupungin Höyrypolttimo Oy, eli ns. etummainen bränni. Tämän yhtiön toiminta päättyi 1928, ja sen rakennukset purettiin 1970-luvulla.

Viinatehtaissa valmistettu viina säilöttiin tynnyreihin, joista juoma laskettiin kaupoissa asiakkaiden omiin kannuihin ja pulloihin. Kaikilla tehtailla ja viinanjalostamoilla oli omat myymälänsä.

Olutpanimo Pryki

Frans Ertmanin omistama Uudenkaupungin Olutpanimo ”Pryki” toimi Ruokolanjärven rannalla edelleenkin olevassa pitkässä rakennuksessa vuosina 1875-1951. Viimeiset vuosikymmenet Pryki valmisti pääasiassa limonadeja. Myöhemmin tässä rakennuksessa sijaitsevat Makeis- ja Mehu Oy:n varasto.

Kappaleen aiheisiin sopii esimerkiksi **Laivanrakennus** –työpaja. Luokka voi myös lähteä opettajan johdolla kävelyretkelle **Ruokolanjärven** rannalle tutustumaan mm. Kupiikinajajien muistomerkkiin ja Pryki-rakennukseen.

11. KURISSA JA NUHTEESSA

Uudenkaupungin kansakoulu

Kansakoulun historiaa

Kansakoulu oli nykyisen peruskoulun edeltäjä. Ennen kansakouluja opetusta saattoi saada kiertokouluissa, jotka olivat kirkon ylläpitämiä. Kiertokoulu tarkoitti opettajaa, joka kiersi kylästä ja talosta toiseen, ja pysähtyi yleensä kylän suurimman talon tupaan opettamaan lapsia.

Ensimmäiset kansakoulut oli perustettu jo 1850-luvulla, ja perustajina olivat yleensä sivistyneet ja kaukonäköiset kartanonomistajat ja tehtailijat. Vuoden 1866 kansakouluasetuksen myötä kouluja alettiin perustaa laajemmin ympäri Suomea. Vuosisadan loppupuolella kansakoulujen perustaminen oli kuntien aktiivisuuden varassa, vaikka kouluihin olikin mahdollista saada valtionapua. Kouluja perustettiin melko laiskasti, sillä kansan keskuudessa katsottiin kirkollisen kiertokoulun riittävän

tavallisen ihmisen sivistykseksi. Tuolloin nelivuotisen kansakoulun uskottiin opettavan lapset laiskoiksi ja totuttavan heidät kirjoihin ruumiillisen työn sijasta.

Vuonna 1898 valtiopäivät ja keisari hyväksyivät piirijakoasetuksen, jonka mukaan kaikki pitäjät oli jaettava koulupiireihin niin, että kenenkään koulumatka ei muodostuisi yli viiden kilometrin mittaiseksi. Kaikilla halukkailla oli oikeus päästä kansakouluun, mutta oppivelvollisuutta ei ollut. Tämä vauhditti koulujen perustamista. Tyypillisesti koulut muodostuivat kaksiluokkaisesta ala-, ja samoin kaksiluokkaisesta yläkansakoulusta, vaikka syrjäseuduilla esiintyi myös pelkkiä lastenkouluja, joissa oli vain alakansakoulu. Alakansakoulun tehtävä oli tarjota alkuopetusta. Syrjäisimmillä seuduilla, erityisesti Lapissa ja Raja-Karjalassa, kansakouluja ei tarvinnut perustaa täysimittaisina, vaan opetus toteutettiin joko niin sanottuna supistettuna kansakouluna tai kiertokouluna.

Oppivelvollisuuslaki säädettiin vasta Suomen itsenäistymisen jälkeen vuonna 1921. Nyt lasten kansakoulun oppimäärän omaksuminen muuttui pakolliseksi, ja kunnat veloitettiin entistä tiukemmin perustamaan ja ylläpitämään kansakouluja. Varsinaisen kansakoulun neljännen luokan jälkeen niillä, joilla oli siihen taloudelliset ja kyvylliset edellytykset, oli mahdollisuus pyrkiä oppikouluun. Vuoden 1958 kansakoululain mukaan varsinainen kansakoulu oli edelleen kuusivuotinen, mutta sen loppuun lisättiin kaksi vuotta pakollista jatko-opiskelua, jota kutsuttiin kansalaiskouluksi.

Kouluruokailu toteutettiin kansakouluissa vuonna 1948, mistä lähtien kuntien oli järjestettävä kaikille oppilaille maksuton ateria jokaisena koulupäivänä. Tätä ennen oppilaat olivat tuoneet kotoaan kouluun omat eväät, jotka olivat vähävaraisten perheiden lapsilla usein hyvin puutteelliset. Tosin jo vuonna 1905 oli yksityisin voimin perustettu Koulukeittolayhdistys, mutta sen merkitys oli jäänyt melko vähäiseksi. Vähävaraisten perheiden lapsilla oli mahdollisuus saada kunnalta myös vaateavustusta, jonka merkitys korostui 1930-luvun alun pula-aikana. Harvaan asutuilla seuduilla, joilla oppilaiden koulumatka ylitti viisi kilometriä tai oli muuten vaikeakulkuinen, pitkämatkaisille oppilaille oli rakennettava koulun yhteyteen asuntola, jossa oli oltava erilliset tilat tytöille ja pojille. Maaseudulla oli 1960-luvulle saakka tavallista, että opettaja asui koululla. Ennen kouluhenkilökunnan palkkaamista oppilaat huolehtivat vuorollaan järjestäjinä opetustilojen lämmityksestä ja puhtaanapidosta.

Kansakoulujen yhteiskunnallinen merkitys korostui varsinkin maaseudulla Suomen itsenäistymistä edeltäneinä vuosikymmeninä. Monessa maaseutuyhteisössä kansakoulunopettaja oli ainoa tai lähes ainoa kirjoitustaitoinen henkilö. Näin opettajat saavuttivat ympäristönsä luottamuksen ja arvostuksen, joiden ansiosta heille avautui lukuisia vastuullisia luottamustehtäviä juuri alkunsa saaneessa kunnallishallinnossa. Oppilaidensa ja asuinympäristönsä elinolot tuntevat opettajat olivat lähes korvaamaton apu sosiaalitoimessa, koska heillä katsottiin olevan puolueeton asema eri yhteiskuntaluokkien välillä. Laulu- ja soittotaitoiset opettajat toimivat usein kanttoriurkureina sekä perustivat ja johtivat kuoroja. Yhdistys- ja taloudellisen toiminnan vapautuessa ja vilkastuessa kirjoitus- ja laskutaitoisia opettajia tarvittiin paikallisjohtajina ja kirjanpitäjinä sekä myös säästöpankkien hoitajina. Monet opettajat antoivat oman panoksensa myös osuustoimintaliikkeeseen osuuskassojen ja -liikkeiden alkuunpanijoina ja johtajina. Opettajien ansiotaso oli heidän yhteiskunnallisesta arvostuksestaan huolimatta melko alhainen, joten he hankkivat palkallisia sivutoimia vakuutus- ja sanomalehtiasiamiehinä sekä lehtien kirjeenvaihtajina. Sääty-yhteiskunnassa opettajilla ei ammattiryhmänä ollut äänioikeutta, joten he toimivat henkilökohtaistenkin intressiensä vuoksi innokkaasti yleisen ja yhtäläisen äänioikeuden aikaansaamiseksi.

Kansakoululaitos lakkautettiin siirryttäessä peruskoulujärjestelmään. Tällöin kaikki kansakoulut muuttuivat peruskoulujen ala-asteiksi eli nykyisiksi perusopetuksen vuosiluokiksi 1–6. Jatkoluokat eli kouluvuodet 7–8 sulautettiin yhdessä keskikoulujen kanssa peruskoulujen yläasteiksi. Kansakoulunopettajat siirtyivät luokanopettajiksi ala-asteille.

[Uudenkaupungin pedagogio](#)

Uudenkaupungin ensimmäinen koulu on ollut ns. lastenkoulu eli Uudenkaupungin pedagogio, joka sai alkunsa jo 1600-luvulla. Vielä 1800-luvulla se oli melko vaatimaton kaupunkikoulu, jossa kävivät varakkaan porvariston lapset. Heille opetettiin 1800-luvulla pääasiassa lukutaitoa, raamatunhistoriaa, laskentaa, kirjoitusta ja maantietoa. Pedagogio jaettiin 1830-luvun lopulla suomalaiseseen ja ruotsalaiseen osastoon, kunnes se 1842 korotettiin ala-asteiskouluksi, jossa myös suomalaisille oppilaille ruotsia. Koulu muutettiin taas 1870-luvulla reaalikouluksi, jonka opetuskielenä oli suomi. Sen lisäksi kaupungissa toimi myös sunnuntai koulu, jossa opetettiin mm. lukemista, kirjoitusta ja laskentaa käsityöoppilaille ja muille alemman kansan lapsille.

Seikowin vähälästen koulu

Kaupungissa alettiin 1800-luvun keskivaiheilla kaivata parempaa kansanopetusta kuin mitä siihen asti oli ollut saatavilla, eli oikeastaan vain kotona hankittu lukutaito. Asian ratkaisi kauppias Samuel Seikowin tekemä testamentti koulun perustamiseksi. Testamentin avulla, ja lisäksi muita varoja kokoamalla, Seikowin vähälästen koulu aloitti toimintansa vuokrahuoneistossa vuonna 1857. Uusi koulurakennus vihittiin käyttöön vuonna 1865 Koulukadun ja Vuorikadun kulmassa.

Uudenkaupungin kansakoulu

Uudenkaupungin kansakoulu aloitti toimintansa 1872 Seikowin vähälästen koulun vieressä. Seikowin koulu toimi 1870-luvulta alkaen kansakoululaitoksen osana. Kansakoulun alkuajoista asti melkein kaikki kaupungin lapset kävivät koulua, mutta kun he oppivat lukemaan, useimmat jättivät koulun kesken. Esimerkiksi vuosina 1872-1922 suomalaisen kansakoulun puolella vain n. 14 prosenttia koululaisista sai päästötodistuksen. Näin alhaisiin lukuihin vaikutti myös se, että pojat saattoivat saada päästötodistuksen vasta vuodesta 1899 alkaen.

Kansakoulu oli 1900-luvun alussa maan ainoa 7-luokkainen koulu – muualla oli vain 6-luokkaisia kouluja. Tämä johtui siitä, että ns. Seikowin vähälästenkouluun oppilaat oli alusta alkaen otettu 6-vuotiaina, ja tämä perinne jatkui vuonna 1872 perustetussa kansakoulussa. Vuonna 1920 Uudessakaupungissakin siirryttiin 6-luokkaiseen kansakouluun, johon oppilaat otettiin 7-vuotiaina.

Ruotsinkielinen koulu

Uudessakaupungissa toimi ruotsinkielinen koulu suomenkielisen kansakoulun ohella. Vielä 1919 ruotsinkielisessä koulussa oli runsaasti oppilaita, monet kylläkin suomenkielisistä kodeista lähteneitä. Myöhemmin koulun oppilasmäärä laski nopeasti, ja vuonna 1926 ruotsinkielinen kunnallinen kansakoulu lakkautettiin. Ruotsinkielinen koulu jatkoi kuitenkin toimintaansa yksityiskouluna.

Kurissa ja nuhteessa –kappaleen opiskeluun on hyvä liittää Kansakoulutunti – matkalaukkumuseon vierailu koululuokkaan.

12. MIKSI KAUPUNGIN TALOJA KORISTELLAAN?

Uudenkaupungin perustamisen syntymäpäivä

Uudenkaupungin perustaminen

Helsingin maapäivillä oli valiteltu vakkasuomalaisten kaupankäynnistä. Turun matkallaan kuningas Kustaa II Aadolf kiersi Porin kautta Raumalle ja sieltä Uudellekirkolle (nyk. Kalanti). Toukokuun alussa kuningas tutustui vakkasuomalaisten markkinoihin vilkkaalla Männäisten markkinapaikalla.

Seudun talonpojat jäivät kauhuissaan odottelemaan markkinoiden ja maakaupan lakkauttamista. Kuningas päätti kuitenkin, lähikaupunkien porvareiden vastustuksesta huolimatta, laillistaa kaupankäynnin perustamalla alueelle kaupungin. Talonpoikien mielestä kuningas oli kuitenkin perustamassa kaupunkia väärään paikkaan, Männäisten kylän alueelle: Markkinapaikka sijaitsi kaukana satamasta, eikä alueelle perustettavalla kaupungilla nähty siksi olevan tulevaisuutta.

Merenkulkuun tottuneina talonpojat halusivat merikaupungin. Lopulta Uusikaupunki perustettiin Kustaa II Aadolfin allekirjoittamalla asiakirjalla Mäyhölän, Pietolan ja Ruokolahden kylien alueelle 19.4.1617. Kaupunki perustettiin siis kaupankäynnin laillistamiseksi: se sai oikeuden käydä kauppaa Itämeren satamissa. Kymmenen vuoden verovapaus houkutteli kaupunkiin paljon porvareita. Kaupunkia päästiin kuitenkin rakentamaan vasta seuraavana talvena ja kesänä, koska keväällä kauppiaille oli kiire kauppamatkoilleen, ja rakennusaineiden kuljetus kesäaikaan oli hankalaa.

Puuastiateollisuus

Vakkasuomalaiset olivat tunnettuja monipuolisesta puuesineiden valmistuksesta ja viennistä. Uuttakaupunkia ympäröivällä alueella, esimerkiksi Laitilassa, Pyhärannassa ja Kalannissa, oli erilaisten puu-astioiden valmistus muodostunut vahvaksi elinkeinoksi jo varhaisella keskiajalla. Puuastioita valmistivat miehet, ja eri kylissä oltiin erikoistuttu erilaisten vakkojen tekemiseen.

Puuvakkojen valmistukseen kuului erilaisia työvaiheita: Yleisin vakan ainespuu oli haapa. Haapalauta ohennettiin niin, että jäljelle jäi vain ohut kourulauta. Siitä taivutettiin vakan kere eli sivut. Vakan pohja ja kansi veistettiin erikseen kuusesta. Vakan viimeistely riippui sen käytöstä. Jauhovakkaan tehtiin katajasta taivutetut korvat. Matkavakat puolestaan vahvistettiin koristeellisilla raudoituksilla, ja vaatevakkoihin maalattiin ornamenttiaiheita. Sivuelinkeinona puuastioiden valmistus säilytti asemansa aina 1800-luvun jälkipuoliskolle asti, jolloin se rupesi vähenemään.

Kaupungin syntyhistoriaa käsittelevään kappaleeseen sopii hyvin Uudenkaupungin kartta – niminen työpaja, jossa tutustutaan kaupungin katuihin ja paikannimiin. Lisäksi Mitä säästäisin? –

työpaja sopii kokonaisuuteen hyvin: siinä lapset valitsevat esineen, jonka he haluaisivat säästää juuri Uudenkaupungin museossa sadan vuoden päähän. Jokainen myös perustelee valintansa.