



ONDRUSKA

**Ruuskanen-Ruuska sukuseuran
sukuviesti 38
huhtikuu 2019**



Riihipetäjä, kuvattu kesällä 1961



Sukuseuramme tunnus on rauhoitettu rihipetäjä, joka kasvaa Siilinjärven Kuuslahdessa Rannan Asikkalan pellolla.



Lehtemme on saanut nimensä sukunimemme lähtökohtana olevasta nimestä Andreas, jonka toinen muoto on Ondrei, Ondruska. Tästä muotoutuivat vähitellen Ruska, Druska ja Ruskain sekä vuosisatojen aikana Ruuskanen ja Ruuska.

Ondruska 38, huhtikuu 2019

Lyhyesti	2
Puheenjohtajan kynästä	3
Sukutapaaminen Viitasaarella 20.-21.7.2019	4
Suomalainen myymäläauto 1930-luvulta 2000-luvulle, Markku Ruuskanen	6
Tsernobylin voimala ja reaktorin turvakupu, Seppo Ruuskanen	10

Lehtitoimikunta: Raija Peltola [raijahpeltola\(at\)gmail.com](mailto:raijahpeltola(at)gmail.com), Markku Ruuskanen [markkuj.ruuskanen\(at\)kolumbus.fi](mailto:markkuj.ruuskanen(at)kolumbus.fi) ja Marita Nygrén [marita.nygren\(at\)gmail.com](mailto:marita.nygren(at)gmail.com)

Ondruskaan osoitetut jutut osoitteeseen: [marita.nygren\(at\)gmail.com](mailto:marita.nygren(at)gmail.com) tai Marita Nygren, Klaavuntie 1 B 13, 00910 Helsinki (p. 040 7089794)

Kaikenlaiset tarinat, piirustukset, kuvat ja muistelot lehden lukijoilta, myös siltä nuorimmalta sukupolvelta, ovat tervetulleita lehdessä julkaistavaksi. Mikäli et halua, että juttu julkaistaan kotisivujen nettiversiossa, ilmoita asiasta Marita Nygrénille [marita.nygren\(at\)gmail.com](mailto:marita.nygren(at)gmail.com) artikkelin poistamiseksi.

Jäsenasiat ja osoitteenmuutokset: [vpruuskanen\(at\)outlook.com](mailto:vpruuskanen(at)outlook.com)

Lyhyesti

Kansikuva: Akseli Gallen-Kallela, Lake Keitele 1905
Kuva: Wikipedia

Kansikuvan myötä toivotamme sukulaiset tervetulleeksi Viitasaaren sukutapaamiseen Keiteleen rantamille ensi heinäkuussa. Sivuilta 4 ja 5 löytyy tarkempaa tietoa tapaamisesta sekä ilmoittautumisohjeet.

Ruuskan sukukirjan päivityksestä kertoo puheenjohtajamme Markku tarkemmin omalla palstallaan (s.3).

Hallituksemme jäsen Veli-Pekka Ruuskanen on seuramme edustajana tämän vuoden alusta alkaen Sukuseurojen Keskusliitossa. Hän kertoi hallitukselle Keskusliitossa käynnissä olevasta jäsenkampanjasta, jolla pyritään saamaan lisää jäseniä liittoon.

Kiitokset Markku ja Seppo Ruuskaselle mielenkiintoisista jutuista!

Puheenjohtajan kynästä



Kevät alkaa koittaa runsaslumisen talven jälkeen ja mielikin kirkastuu varmaan monella meistä. Mielenkiintoinen tutkimustulos kuultiin äskettäin, kun suomalaiset saivat ensimmäisen sijan YK:n onnellisuustutkimuksessa jo toisen kerran peräkkäin. Olen sitä mieltä, että yhteisöllisyydellä on tekemistä tämän asian kanssa, kun Suomihan on yhdistysten luvattu maa. Sukuseuratoimintakin pyrkii parantamaan sukuun kuuluvien tyytyväisyyttä elämäänsä, sillä kirjoistamme ilmenee kuuluminen laajaan suvun muodostamaan yhteisöön, jossa kaikilla on tilaa asua ja elää kukin omalla tavallaan.

Joutopäivieni ratoksi olen tallentanut uudelleen Ruuskasen suvun tietoja uudelle tietokoneelle ja havainnut mielenkiintoisen piirteen entisaikojen avioliitoista. Vihittyjen luetteloissa on tallennettuna 1700- ja 1800-luvuilla sulhasen ja morsiamen ammatit. Varsin tarkkaan ne ovat olleet samaa säätyluokkaa eli talollisten lapset avioituivat talollisten kanssa ja tilattomat tilattomien kanssa. Hiismäen Ruuskalan rusthollin tyttäret hakeutuivat avioliittoon rusthollien poikien kanssa ja rengit etsivät piikoja puolisoikseen.

Käytännön tilanteissa kuitenkin toinen avioliitto voi hyvin jo olla toiseenkin säätyyn kuuluvan kanssa mahdollinen. Jos talosta kuoli emäntä, isännän uudeksi puolisoiksi voi hyvin tulla talon piika ja vastaavasti isännän kuoltua renki voi hyvin tulla talon uudeksi isännäksi. Paljon on aikojen vaihtuminen tätä käytäntöä muuttanut, vaikka koulutustasolla onkin nykyisin monesti merkitystä puolison valinnassa.

Hallituksemme kokoontui maaliskuun loppupuolella ja totesimme tyydytyksellä, että tämän vuoden puolella jäsenmäärämme on noussut tavoitteena olleen kolmensadan jäsenen yläpuolelle. Viime keväänä ollut jäsenkampanja ja sukuun kuuluville lähetetyt tietojen päivityskirjeet ovat hyvin tuottaneet tulosta. Myös jäsenmaksujemme kertyminen on ollut hyvällä tasolla ja viime kesänä sovitulla tavalla monet olivat maksaneet ylimääräistä jäsenmaksulisää toimintamme tukemiseksi.
Kiitokset kaikille toimintaamme tukeneille!

Ensi kesän sukumatkastamme heinäkuussa Viitasaarelle päätimme kokouksessamme ja matkasta on tarkemmat tiedot ja ilmoittautumisohjeet tässä lehdessä. Matka suuntautuu suvun vanhoille asuinsijoille Huopanan ja Keitelelehjan kylissä ja myös Keihärinkoskelle sekä Muikunlahteen, jossa on yöpymispaikkammekin. Kun Rantasalmella pidimme kokousta Heiskasten suvun kestikievarissa, Muikunlahdessa on sijainnut Joonas Ruuskan pitämä keskikievari, josta kerromme enemmän matkan aikana.

Seuraava sukkokokous pidetään ensi vuonna elokuun alkupuolella Tampereella ja kokouspaikaksi valitsimme Tampereen Kylpylän tilat Lapinniemiessä. Tästä kerromme lisää seuraavassa lehdessämme syksyllä. Hallitus päätti myös jakaa yhden stipendin opintojen tukemiseksi.

Ruuskan suvun sukukirjan päivityshanke on jo tarkastusvaiheessa ja lisätietoja voi edelleen lähettää minulle. Vanhoja ja uudempiakin valokuvia suvusta ja sen asuinpaikoista sekä elinkeinoista pyytäisin nyt lähettämään entisten lisäksi lehden takasivulla olevilla yhteystiedoillani. Kuvia voi lähettää joko sähköisesti tai paperikuvina, jotka tietenkin palautan lähettäjälle tallennuksen jälkeen. Aineistoa voi lähettää ensi syksyyn saakka, minkä jälkeen kirja menee ensi talven kuluessa taittavaksi ja painoon, jotta se ehtii valmiiksi kesän 2020 sukkokokoukseen.

Markku Ruuskanen

**Sukutapaaminen Viitasaarella 20-
21.07.2019**

Viita tarkoittaa nuorta lehtipuumetsikköä. Keitele-järvessä on useita isoja saaria. Liekö tässä selitys sukutapaamispaikkakuntamme nimelle. Kaupunki kun sijaitsee tämän Suomen yhdeksänneksi suurimman järven rannalla ja lehtimetsikköäkin sen ympäriltä löytyy. Viitasaarella kirkot ovat aina sijainneet saarissa. Viitasaarella on noin 6500 asukasta. Kaupunki sijaitsee Keski-Suomessa Jyväskylästä 100 km nelostietä suoraan pohjoiseen. Kun kartasta etsii kaupungin sijainnin huomaa, että kaupunki sijaitsee melko keskellä Suomea. Siksi tuntuukin vähän hassulta, että Viitasaari on brändännyt itsensä pikkasen paremmaksi periferiaksi. Tosin kaupunkiesitteestä selviää, että tällä haluttaneen korostaa sitä, että Viitasaarella kaikki toimii vähän paremmin kuin muualla.

Moni sukuseuramme jäsen on varmaan käynyt Viitasaarella, tai ainakin ajanut sen läpi matkatessaan pitkittäin nelostietä tai poikittain Sinistä Tietä. Ehkä joku on pysähtynytkin kauniin Keitele -järven rannalla ABC-asemalla tankkaamassa autoaan tai auton matkustajia. Kaupunki voi olla myös tuttu Musiikin aika -festivaalistaan tai elokuvaviikostaan. Viitasaarella on valmistettu myös monen kodin ikkunat ja ovet. Viitasaari on ollut aiemmin alueen mahtipitäjiä, sillä ympäristökunnat Pihtipudas, Kinnula, Kivijärvi ja Kannonkoski ovat aikoinaan kuuluneet Viitasaareen. Myös Konginkangas, joka nykyisin on osa Äänekosken kaupunkia, on ollut aiemmin osa Viitasaarta.

Joka tapauksessa nyt tulevan heinäkuun 20-21 päivänä sukuseuran jäsenillä ja sukuun kuuluvilla on hyvä syy tulla Viitasaarelle hieman paremmin tutustumaan tähän pikkasen parempaan paikkakuntaan. Ja ennen kaikkea osallistumaan Viitasaaren Aikon Kartanossa pidettävään Ruuskanen-Ruuska sukuseuran sukutapaamiseen.

Sukuseuramme historian ensimmäinen jonkinlaisena kotiseutumatkana järjestettävä sukutapaaminen päätettiin järjestää Viitasaarella lähinnä siksi, että paikkakunta on yksi sukumme merkittävistä vanhoista kantaseuduista. Viitasaaren ja sen lähialueen historiasta löytyy niin Ruuskasia kuin Ruuskia. Tällä hetkelläkin Ruuska on yksi Viitasaaren yleisimmistä nimistä.

Sukutapaamiseen liittyvän kiertoajelun aikana tutustumme Ruuskien asuttamiin kyläkeskuksiin ja kaupungin keskustaan. Käymme Keitelelohjassa Ruuskan Hereford-karjatilalla, joka sijaitsee sukumme vanhoilla asuinsijoilla. Kierros jatkuu Keihärinkosken Koskituvalle, missä kahvittelemme. Tämän jälkeen ajamme Huopanan kylälle, missä tiedetään Ruuska-nimisiä asuneen jo 1600-luvulla. Sieltä siirrymme Huopanankoskella, missä jalkaudumme hetkeksi aikaa ihaillemaan kaunista koskimaisemaa ja tutustumaan Juhani Ahon, yhden kansalliskirjailijamme jalanjälkiin. Huopanankoskelta bussi ajaa Viitasaaren keskustaan. Kaupunkikierroksen aikana kuulemme tarinoita Viitasaaresta ja ympäristökunnista ja siellä vaikuttaneista ihmisistä.



Juhani Aho ja saaliin perkuu Kuva: Keski-Suomen Kalatalouskeskus ry, Huopanankoski

Tapahtuman keskuspaikkana on noin kahdeksan kilometrin päässä Viitasaaren keskustasta sijaitseva Aikon Kartano, jonka tiloista on varattu yöpymispaikat ja ruokailut. Keitele-järven läheisyys, kartanon pihapiiri ja erityisesti navetan vintti, mikä on varattu iltaohjelmaa varten, luovat puitteet mukavalle sukutapaamiselle. Tapaamisen onnistumisen kannalta on tärkeintä, että paikalla on paljon sukuun kuuluvia varmistamassa osallistumisellaan iloisen ja muistorikkaan tapahtuman. Iltaohjelmaan ovat tervetulleita myös muut sukuseuramme toiminnasta kiinnostuneet.



Viitalahti. Ruuskan karjatila, Keitelepora Kuva: blogit.ksmi.fi

Päivien ohjelma on seuraava:

Lauantai 20.07.2019

Kello 11.00-11.30 Kokoontuminen Aikon kartanossa ja majoittuminen

12.00 Linja-auto lähtee maakuntakierrokselle

17.00 Paluu Aikon kartanoon

18.00 Illallinen

19.00 ->Iltaohjelma

Sunnuntai 21.07.2019

Kello 08.00- 10.00 Aamiainen ja kotiin lähtö

Lauantaina 20.07 Viitasaaren linja-autoasemalta Aikon kartanoon, mahdollisesti kyytiä tarvitsevien tulee ilmoittaa siitä sukutapaamiseen

ilmoittautumisen yhteydessä. Heille järjestetään kuljetus Aikkoon ja tarvittaessa 21.07 paluukuljetus Viitasaaren linja-autoasemalle pikkuautolla.

Päivien hinta:

Hintaan sisältyy majoitus kahden hengen huoneessa, illallinen, aamiaisen, kiertoajelun ja iltaohjelman. Hinta on:

Aikuiset 90 €/h

Lapset 4-12 v 50 €/h

alle 4 v. ilmainen

Jos et yövy Aikon kartanossa, hinta on:

Aikuiset 50 €/h

Lapset 4-12 v 30 €/h

alle 4 v. Ilmainen

Sitovat ilmoittautumiset viimeistään

25.05.2019 Markku Ruuskaselle sähköpostilla markkuj.ruuskanen(at)kolumbus.fi tai ellei sähköpostia ole puhelimitse 050-5729534

Ilmoittaudu nopeasti, sillä Viitasaaren tutustumiskierrosta varten on varattu vain yksi linja-auto, mikä täytetään ilmoittautumisjärjestyksessä.

Huom! Päivä toteutuu vain, jos osallistujia ilmoittautuu riittävä määrä!

Aikon kartanosta voi luonnollisesti varata majoitusta pidempäänkin oleskelua varten. Varauksen pidemmästä oleskelusta kukin tarvitsija tekee itse. Olemme sopineet, että Aikon kartano pitää tätä varten huoneita vapaana 15.6 asti, joten tee tilauksesi ennen sitä.

Yhteystiedot: Aikon kartano Muikkulahdentie 165, 44500 Viitasaari puhelin 014 572000

Matkatyöryhmä

Suomalainen myymäläauto 1930-luvulta 2000-luvulle

Lähde: Jussi Lehtonen: ”Viettelyksen vaunu”. Suomalainen myymäläauto 1930-luvulta 2000-luvulle. Painosalama oy Turku 2010.



Kiitokorin myymäläauto

Menneinä vuosikymmeninä lukemattomien tavallisten ihmisten arkipäivään kuulunut myymäläauto on 2000-luvulla käytännössä hävinnyt sekä Suomen maanteiltä että ihmisten mielistä. Jussi Lehtonen kertoo kirjassaan suomalaisen myymäläauton tarinaa 1930-luvulta aina 2000-luvulle saakka.

Kauppojen perustaminen maaseudulle oli kiellettyä aina vuoteen 1859 saakka, jolloin maaseudulle sallittiin perustaa kauppiaita. Sitä ennenkin oli harjoitettu kaupungeissa asuvien kauppiaiden toimesta salakauppaa ja maassa kierteli myös karjalaisia kulkukauppiaita Venäjän vallan aikana. Ensimmäiset maaseudulle perustetut kaupat olivat ulkorakennuksiin perustettuja aittakauppoja eli puotiaittoja. Näistä myytiin kuivia elintarvikkeita ja vaatetavaraa. Vähitellen siirryttiin myymään tavaraa asuintiloihin perustettuihin tupapuoteihin. Näissä puodeissa talonpoikaiskauppiat haettiin paikalle, kun ostaja saapui puotiin.

Keskusliikkeet

Suomessa on toiminut aikoinaan neljä suurta keskusliikettä ja tukkukauppaa. Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta SOK, Osuustukku-kauppa OTK, K-ryhmän Kesko oyj ja Tukku-kauppojen Oy Tuko. Näistä viimeksi mainittu Tuko ei enää järjestä päivittäistavarapalveluita ja OTK on toiminut sittemmin Tradekan ja Siwan nimillä, mikä toiminta nyttemmin on jo myyty Keskolle. Vähittäiskauppaan on 2000-luvulla tullut ulkomaisia kilpailijoita mm. Lidl:n toiminimellä. Osuuskaupat jakautuivat 1900-luvun alkupuolella vasemmistovoittoiseen OTK-liikkeeseen ja oikeistopuolen SOK:hon. Kesko on toiminut yksityiseen omistukseen perustavana liikkeenä. Ensimmäiset myymäläautot lähtivät liikkeelle edellä mainittujen neljän suuren keskusliikkeen toimesta. Myöhemmin alalle tuli myös keskusliikkeiden ulkopuolisia yrittäjiä.

Maaseudun muutos

Maaseudulle oli syntynyt itsenäistymisen jälkeen paljon pientiloja torpparivapautuksen johdosta. Toisen maailmansodan jälkeen karjalaista siirtoväkeä ja rintamamiehiä asutettiin paljon maaseudulle lohkotuille tiloille. Väestönkasvu oli voimakasta eikä kaikille lapsille löytynyt enää töitä maaseudulta. Maaseudulla tarvittiin paljon työvoimaa 1940-50-luvuilla, kun maatalous ei vielä ollut koneellistettua vaan työtä tehtiin ihmisvoimilla ja hevosvetoisen kaluston avulla. Koneellistuminen sekä maatalouden että metsätöiden piirissä 1900-luvun puolivälin jälkeen aiheutti maatilojen määrän vähenemistä ja tilakoon kasvua sekä maaltamuuttoa. Tiloille hankittiin lypsykoneita ja traktoreita töitä helpottamaan eikä ulkopuolista työvoimaa enää tarvittu aiempaan tapaan.

Kaupankäynnin kehitystä

Kiinteiden kauppojen ja myymäläautojen tarve lisääntyi väkimäärän kasvaessa 1950-luvulla, mutta tarve kääntyi laskuun 1960-luvun lopulla. Väkimäärän laskiessa palveluita jouduttiin supistamaan ja siirtämään kylistä kuntakeskuk-

siin, joihin myös ikääntynyttä väestöä alkoi siirtyä kylistä 1970-80-luvuilla entistä enemmän. Myymäläautojen tarvetta ei aiempaan tapaan enää ollut ja niiden määrä väheni 1980-luvulta alkaen. Tarpeen vähenemiseen vaikutti myös yksityistalouksien henkilöautokannan kasvu 1960-1970-luvuilla. Oma auto mahdollisti helpommat kauppakäynnit lähitaajamassa tai kaupungissa eikä myymäläautolla ollut enää aiempaa tarvetta.

Kylmäsäilytyksen kehittyminen 1960-70-luvuilla vaikutti myymäläautojen tarpeeseen. Yksityistalouksiin alettiin hankkia omia jääkaappeja ja pakastimia, jolloin elintarvikkeet saatiin säilymään aiempaa pidempiä aikoja. Näin saatiin kauppakäyntien määrää vähentämään eikä tarvetta jatkuville myymäläautokäynneille enää ollut aiempaan tapaan.

Itsepalvelu tuli myymäläautoihin

Kaupankäynti oli 1950-luvulle saakka henkilökohtaiseen palveluun perustuvaa, jolloin asiakas kertoi myyjälle ostotarpeistaan ja myyjä nouti hyllystä, tiskiltä tai varastosta tarvittavan kauppaesineen. Myös myymäläautosta tehtävä myynti tapahtui ensimmäisissä liikkuvissa kauppoissa henkilökohtaiseen palveluun perustuvana. Itsepalvelukauppa alkoi kehittyä 1900-luvun loppupuolella. Tavarat pakattiin sopivankokoisiin valmispaketteihin, joita asiakas sai valita avoimista tiskeistä tai jäädytetyistä altaista. Tällaiseen itsepalvelukauppaan perustuvia myymäläautojakin tuli markkinoille ja asiakkaat poimivat niistä auton seinillä olevista koreista tarvitsemiaan tavaroita ja pakastealtaista pakasteita sekä tuoretuotteita jäädytetyistä altaista. Myyjä toimi näissä kauppoissa vain kassana ja autonkuljettajana ja tarvittaessa voi opastaa asiakkaita tuotteiden valinnassa.

Ensimmäiset kauppa-autot 1930-luvulta

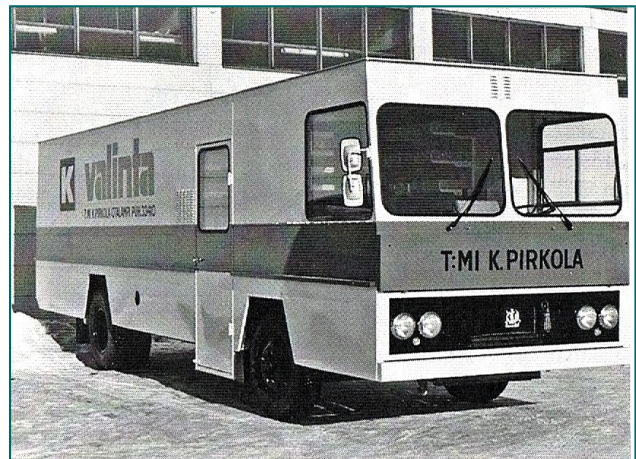
Osuusliike Elanto päätti varustaa ulkomailta saadun esimerkin mukaan auton kaupaksi vuonna 1932 ja laatia autoille aikataulun. Asiakkaille kerrottiin, että auton sisällä on pikkuinen myymäläpöytä, seinät täynnä hyllyjä

ja etuosassa pari varastokoppia sekä paloöljysäiliö. Autossa on myös jäädyttämö. Autosta oli mahdollista ostaa siirtomaatavaroita, leipää, voita, virvoitusjuomia jne. Auto liikkui Helsingin itäpuolella kolmena päivänä ja länsipuolella samoin kolmena päivänä, kun lauantaikin oli työpäivä.

Kilpailijoiden valitettua syksyllä 1933 toimitusjohtaja Väinö Tanner tuomittiin laittoman kulkukaupan harjoittamisesta sakkoihin. Korkein oikeus kuitenkin vapautti Tannerin sakoista vuonna 1935 ja katsoi myymäläautotoiminnan olevan laillista.

Toiminta laajentui 1960-luvulla

Myymäläautotoiminta alkoi toden teolla laajentua 1950-luvun alkupuolella. Vuonna 1955 myymäläautoja oli noin 90 kpl ja vuonna 1960 jo 660 kappaletta. Myymäläautoja tuotti markkinoille Kiitokori Oy vuodesta 1954 alkaen sarjatuotantona. Vuoteen 1970 mennessä myymäläautojen määrä nousi 1228:an ja vuonna 1975 määrä oli jo laskenut 885:en. Tästä määrä on laskenut tasaisesti siten, että 1980 määrä oli hieman yli 600 kpl, vuonna 1990 hieman alle 300 kpl ja vuonna 2000 120 kpl. Vuonna 2008 määrä oli enää 33 kpl.



Kauppa-auto 1970-luvulta

Autojen reitit ja pysäkit

Kauppaa harjoittavien autojen reiteistä päättivät yksityiskauppiat tai autojen henkilökunta.

Alueen asukkaille saatettiin lähettää kysely, jossa reittitarvetta kartoitettiin. Pysäkkien paikoista päätettiin kulloisenkin asukastiheyden mukaisesti. Myös kilpailijoiden myymäläautojen reitit ja pysäkit otettiin huomioon reiteistä päätettäessä.

Pysäkeille laitettiin ilmoitus myymäläauton aikataulusta. Ilmoitus voi olla puhelinpylväässä, maitokopin seinässä tai jonkun rakennuksen seinässä. Aikataulussa oli liikkeen nimen lisäksi pysähtymis- ja lähtöajat sekä päivät, jolloin auto pysähtyi paikalla.

Reiteillä oli tyypillisesti 20-30 pysäkkiä välimatkoista ja asiakasmääristä riippuen. Pysäkkipaikaksi valittiin tien kohta, jossa myymäläauto pääsi hieman tien sivuun joko sivutien puolelle tai pihatielle, jottei pysähtynyt kulkuneuvo häirinnyt ohittavaa liikennettä. Alkuaikoina pysäkeillä saattoi käydä monia henkilöitä, mutta loppuvuosina pysäkkiä kohden saattoi olla jopa vain yksi asiakas, joten auton kulkureitti sitten pyrittiin suunnittelemaan hänelle sopivaksi.

Autojen sisustus

Varhaisemmissa malleissa myymäläauton hytti oli erillään myymälätilasta, jolloin kuljettaja joutui ulkokautta kulkemaan hytin ja myymälän väliä. Myöhemmin myymälätila yhdistettiin kuljetustilan kanssa ja väliin saattoi tulla liukuovi.

Ensimmäisissä autoissa ei ollut kattoikkunoita, vaan kaarevat ikkunat seinien ja katon välissä antamassa valoa myymälätilaan. Kun kattoikkunat yleistyivät, voitiin auton seinät varustaa hyllyillä ja koreilla aina kattoon saakka lisäämään tarjolla olevan tavarantoimintamäärää.

Kylmälaitteet toimivat latauksella sähköverkossa yöaikaan, kun auto seisoivat tallissa. Kylmätiskeissä saattoi olla jäätä sisältäviä laatikoita lisäämässä kylmätehoa päivän mittaan.

Myymälätilan lämmityksestä huolehdittiin Vebasto-lämmittimillä, jotka olivat öljykäyttöisiä kuulailmapuhaltimia. Erään kerran myymäläautossa kananmunapakkaukset oli asetettu puhaltimen eteen. Asiakkaan mentyä kotiinsa hän oli todennut ostettujen kanan-

munien olleen valmiiksi kypsiä. Ihmettelyn aiheutta oli kotona riittänyt ja seuraavalla kerralla syy selvisi kauppa-auton tavaroiden järjestelystä, kun kuumailmapuhallin oli kypsäntänyt kananmunat valmiiksi.



Sisätilat 2000-luvulta

Kuljettaja ja myyjä

Kun myynti tapahtui alkuvaiheessa palveluun perustuen myyjän hakiessa tavarat asiakkaalle, tarvittiin usein kaksi henkilöä, jotta palvelu sujui riittävän nopeasti. Auton kuljettajana toimi useimmiten mies ja myyjänä oli monesti nainen. Itsepalvelun tultua käyttöön selvittiin monesti yhden henkilön työpanoksella, kun asiakkaat valitsivat tuotteet itse hyllyistä ja maksoivat kassalle autosta poistuessaan. Jos jotain tavaraa ei autossa ollut, huolehdittiin tavarantoimintamäärästä ja toimituksesta seuraavaa käyntikertaa varten.

Töiden kulku päivän mittaan noudatti samaa järjestystä päivittäin. Aamuisin siivottiin hyllyjä ja lisättiin kiinteästä myymälästä tai varastosta uutta tavaraa. Sen jälkeen käytiin meijeriltä hakemassa maitotuotteet ja joskus myös lihakaupasta lihat, kun irtolihaa myytiin varsinkin alkuvuosina. Valmistelevat työt alkoivat seitsemän maissa ja reitille lähdettiin

kahdeksan tienoilla. Iltaisin talleille palattiin puoli kuuden-kuuden maissa ja auto siivottiin ennen työpäivän päättymistä. Myös tilitys piti tehdä päivän lopuksi. Työpäivät venyivät pitkiksi ja henkilökuntaa valittiin useimmiten vapaaehtoisuuden pohjalta erilaiseen myyntityöhön kuin kiinteässä kaupassa.

Asiakaspalvelusta pidettiin hyvää huolta kyselyvastausten perusteella pääteltynä. Kaupparyhmien välillä kilpailu oli kovaa ja hyvää palvelua arvostettiin asiakkaiden keskuudessa.



Myymläauton kuljettaja

Myyntituotteet

Varhaisempaan aikaan vain tärkeimpiä ja kysytyimpiä tuotteita pidettiin myymäläautoissa mukana. Näitä olivat leipä, voi, margariini, jauhot, ryynit, hiiva, juustot, silli, tulitikut, tupakka, karamellit, kotikalja, munkit ja makkarat. Maitotuotteita ei aluksi myynnissä ollut, kun useimmissa talouksissa maaseudulla oli omaa karjaa. Karjatilojen vähetessä myös maitotuotteet lisättiin valikoimiin. Makkaroita myytiin aluksi pitkistä pötköistä katkaisemalla sopiva pala ennen kuin itsepalvelupakkaukset yleistyivät. Tomaatteja ja hedelmiä oli myös irtomyynnissä.

Kotitalouksissa käytettiin paljon kaasua 1960-luvulla ja nestekaasupullot olivat mukana

tuotevalikoimassa. Myös sähköttömiä talouksia oli tuohon aikaan ja siksi pidettiin mukana myös lamppuöljyä. Myös veikkauskuponkeja välitettiin kiinteiden myymälöiden kautta eteenpäin.

Maaseudulla tuotettiin talouksissa monenlaisia tuotteita ja jossain päin myymäläautot toimivat myös ostopisteinä. Asiakkailta saatettiin ostaa marjoja, juurikasveja, kotijuustoa ja kananmunia edelleen myyntiä varten.

Asiakkaat

Alkuaikoina myymäläautosta ostettiin kaikkea siellä tarjolla olevaa. Myöhemmin asiakkaat ovat käyneet vaateliimmiksi ja vaativat myöhemmin halpoja hintoja ja suurempaa tavaravaliokimaa. Poliittinen aate saattoi monasti vaikuttaa myymäläautossa asiointiin eikä toisen aatesuunnan myymäläautossa monastikaan asioitu, vaan vaadittiin oman liikkeen autoa asiointia varten. E-liikkeen autot palvelivat työväestöä, osuuskaupat maanviljelijöitä ja yksityiset kauppiat toimivat myös edellä mainittuihin ryhmiin kuulumattomien ostopaikkoina.

Itsepalvelun käyttö oli alussa vaikeaa varsinkin vanhemmille ihmisille ja he tekivät monasti ostoslistan, jonka antoivat sitten myyjälle, joka keräsi tavarat hyllyistä, kun vanhemmat henkilöt eivät itse alussa osanneet niitä sieltä etsiä. Joskus palvelu toimi silläkin tavoin, että asiakas jätti pysäkille kassin, ostoslistan ja rahapussin ja myymäläauton henkilökunta täytti ostoskassin listan mukaan ja veloitti summan rahapussista. Myymäläautot toimivat myös kuulumisten vaihtopaikkoina siihen aikaan, kun puhelimia ja varsinkaan kännyköitä ei ollut käytössä.

Myymäläauton kulkemisen loppuminen oli monelle maaseudun asiakkaalle vaikea paikka ja monesti liikkuvasta kaupasta oli totuttu ostamaan tarpeellisia hyödykkeitä jo usean vuosikymmenen aikana. Kun ostopaikka siirtyi kauemmaksi, joutui moni maaseudun asukas siirtymään siitäkin syystä maaseudun keskustajamaan asumaan vanhuudenpäivikseen.

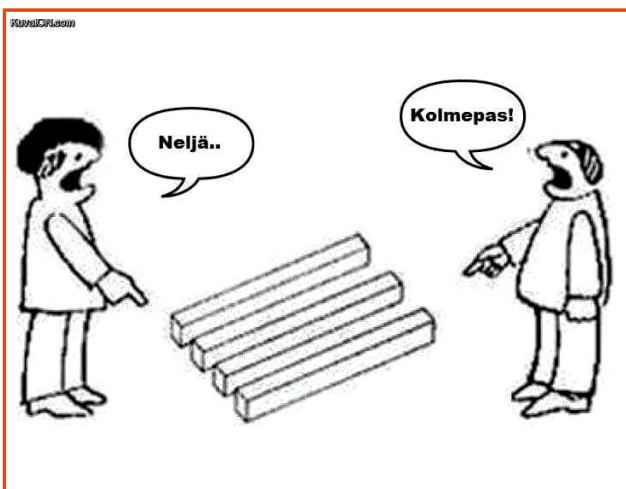
Kaupan tekoa Rantasalmella

Kotipaikkakunnallani Rantasalmella toimi yksityisenä kauppiana Kernisalons kylällä Pauli Rissasen kauppa, jolla oli kauppa-auto ensimmäisten joukossa. Sen jälkeen osuuskauppa ja kirkonkylän K-kauppakin ottivat kauppa-autot käyttöönsä. Rissasen kauppa-auto pysähtyi kotini lähistöllä yhden naapurin pihassa ja lähinnä meitä olevan naapurin pihassa pysähtyivät sitten sekä osuuskaupan että K-kaupan kauppa-autot eri päivinä. Monasti kävin varsinkin osuuskaupan kauppa-autolla ja harvemmin K-kaupan autolla. Osuuskaupan autossa toimi myyjänä ja kuljettajana aviopari monen vuoden ajan. Palvelu autoissa oli melko tavanomaista tasoa, mutta kun lapsena menin viemään autolle kananmunia myyntiin, niin palvelu siinä kohdissa jostain syystä ei kyllä läheskään lasta kohtaan ollut paras mahdollista. Tämä jäi minulle mieleen ikuisiksi ajoiksi ja välttelin heidän siirryttyä muuhun palvelutoimintaan heidän liikettään aikuiseksi asti.

Teksti: Markku Ruuskanen
Hiismäen sukuhaara

Sukutaulu 415 (I painos) ja taulu 420 (II painos)

Osaatko ratkaista kumpi on oikeassa?



Kuva: KuvatON.com

Tsernobylin voimala ja reaktorin turvakupu

Ekstreemä Tsernobylistä ja loistoa Mezhyhiryanissa

Osa II

Matka jatkui kohti Tsernobylin, alkujaan Vladimir Leninin mukaan nimettyä, voimalaa. Tultiin 10 kilometrin vyöhykkeelle ja tarkastuspisteen läpi päästyämme tulimme varsinaiselle voimala alueelle. Kaikki voivat kuvitella ison alueen, jolle on sijoitettu useita erikokoisia halleja ja toimistorakennuksia. Sellaiselta se autosta näytti, ajettaessa pitkin rakennusrykelmää kiertävää tietä. Tien toista reunaan seurailee laiskasti virtaava parikymmenkunta metriä leveä reaktorien vanha jäähdytyskanava. Pysähdyimme kanavan yli johtavan kävelysillan pieleen. Opas kertoi, että kanavassa on runsaasti kalaa ja ne ovat aika kookkaita. Haluaisimmeko nähdä niitä? Totta kai halusimme. Kaloja on kielletty pyytämästä ja syömästä, tästä huolimatta alueelta evakuoituiden ja sittemmin palanneiden ihmisten näitä kalastaa ja syö. Kävelimme kanavan ylittävälle sillalle. Ja toden totta, vesi suorastaan kuhisi kaloista. kokoakin riitti sellaisista muutaman kilon vonkaleista parimetrisiin vesipetoihin. Kalamiehen unelma.

Siinä tuli mieleen, että Tsernobylin alueella kulkee Pripetjoki, joka taas on yhteydessä yhteen Euroopan suurimmista joista Dnepriin. Onkohan näillä kaloilla mahdollisuus päästä sinne?

Takaisin bussiin ja eteenpäin. Tultiin toriaukiolle ja jalkauduttiin. Opas kertasi käyttäytymisohjeet. Missä sai liikkua ja ennen kaikkea, että rakennuksia, mukaan lukien reaktorin 4 päällä oleva kupu, ei saa kuvata. Kun hieman protestoimme, hän antoi meidän hetken olla jännityksissämme ja totesi sitten, että esimerkiksi aukiolla olevaa patsasta saa kyllä kuvata. Jos sitten patsaan taustalla sattuu olemaan reaktorin kupu, sille ei mahda mitään. Ja näin oli. Torilla oli useita vartijoita. He seurasivat hymyillen, kun kyyristelin etsiessäni patsaan edessä kuvakulmaa, miten parhaiten

saisin reaktorin taustaksi. Mutta ilme vakavoitui välittömästi, kun yritinkään nostella kameraa muuten rakennusten suuntaan. Näin sen olla pitää, jos säännön mukaan rakennuksia ei kuvata, niin silloin pelkkiä rakennuksia ei kuvata. Säännön syytä voi ihmetellä, koska kuvia kuvasta on joka lehti täynnä. Vai halutaanko näin vain lisätä matkan jännitystä, vai onko kyseessä vanha aikanaan tehty sääntö, jota ei kyseenalaisteta kenties siksi, että sääntöjen noudattamattomuus johti aikanaan täällä tosi ikävään lopputulokseen. Joka tapauksessa vartijat noudattivat sääntöä kirjaimellisesti.

Siinä se nyt oli! Matkan alkuperäinen tarkoitus, Tsernobylin reaktori numero 4:n päälle rakennettu kupu.



Siinä se on, reaktorin kupu, oikeoppisesti patsaan taustana

Näkymä aiheutti ensin pienen pettymyksen sillä kupu ei ensisilmäyksellä näyttänyt niin isolta kuin olin kuvitellut. Silmää varmasti petti se, että ympärillä oli muitakin suuria rakennuksia. Mutta tarkemmin katsoen, olihan kupu suuri. Todella suuri! Vai mitä voi sanoa tämän maailman suurimman siirrettävän metallirakennelman strategisista mitoista. Leveys 165 ja pituus 260 metriä. Rakennelma siis peittää 4,3 hehtaarin alan! Se vastaa 5-6 jalkapallokenttää. Tähän kun lisää korkeuden 110 metriä, niin rakennelmalla kokoa kyllä riittää. Tämän rumiluksen painoksi ilmoitetaan 40 000 tonnia, mikä vastaa kolmen Eiffel tornin painoa. Kuvun on ilmoitettu suojaavan ihmiskuntaa reaktori 4:n säteilyltä 100 vuotta. Sen jälkeen se täytyy uusua, koska reaktori se

vain jatkaa säteilyään.

Nyt tiedossa on, miksi reaktorille kävi niin kuin kävi. Oli käynnistetty koe, minkä tarkoituksena oli selvittää, pystyykö hidastuva generaattori tuottamaan sähköä jäähdytysjärjestelmälle niin, että saadaan varajärjestelmä tarvittaessa päälle. Tapahtumakuvausta kun lukee, se on kuin paraskin jännityskertomus siitä, miten virhesuman jälkeen päädytään ihmisen kannalta ajatellen mahdollisimman huonoon lopputulokseen. Paitsi, että tämä tarina on totta. Asiaa tuntemattomat esimiehet vaativat kokeen toteuttamista. Koetta suorittamassa olevilla ei ollut oikean laista osaamista, mikä johti toiminnoissa virheiden sarjaan, tämä johti sitten siihen, että reaktori ajautui hallitsemattomaan tilaan, jonka seurauksena se 26.4.1986 kello 1.23 räjähti ja reaktorin 1200 tonnia painava katto lensi hallin katon läpi taivaalle. Eli joku voi hyvällä syyllä todeta, että räjähdys oli inhimillisen erehdyksen syy.

Räjähdyksestä ei heti kerrottu, eikä sen vakavuutta tunnustettu, kuin vasta muutaman päivän kuluttua. Vielä tällöinkin uskoteltiin asian olevan hallinnassa. Hallinnassa sen uskoteltiin olevan siksi, että ei haluttu tai uskallettu tunnustaa tosiasioita. Siivous ja korjaustyöt olivat myös kuumeisesti käynnissä. Ensin voimalan huolto- ja korjausmiesten voimin, apunaan normaaliajan huolto- ja korjaustöissä apuna käytettävät laitteet. Pian ymmärrettiin, että näillä voimin alueen siivous ja toimintakuntoon saattaminen on ylivoimainen tehtävä. Voimaa tarvittiin lisää. Paikalle komennettiin työväkeä ja sotilaita. On mainittu, että jopa 200 000 henkeä! Heille annettiin jonkinlaiset suojavaatteet, kerrotaan myös lyijyllä vuoratuista liiveistä ja työkaluksi lapio tai vastaava. Kiihokkeeksi sotilaille luvattiin, että ahkera työskentely kuittaa armeijan. Nyt tiedossa on, että suojarusteet eivät taanneet turvallisuutta. Voisi kuvitella, että tämä oli joillekin tiedossa jo tuolloin, kun siivoustöitä tehtiin, mutta kun tavoitteena oli saada paikat kuntoon, niin tältä tosiasialta vain ummistettiin silmät. Muutoin tapahtumia on vaikea selittää.

Kukaan ei tiedä kuinka suuri puhdistustöiden tai muuten räjähdyksestä altistumisen seurauksena kuolleiden määrä on. Se tiedetään, että

välittömästi räjähdysten seurauksena kuoli vain yksi henkilö, toinen hieman myöhemmin kuuman höyryn aiheuttamiin palovammoihin. Oppaan mukaan kolmas oli voimalaitoksen johtaja, joka otti hengen itseltään, todettuaan tavoitteena olleen onnistuneen kokeen vaihtuneen täyteen katastrofiin. Suurin ongelma uhrien lukumäärään selville saamiseksi varmasti on se, miten määritetään ”kuollut Tsernobylin räjähdysten seurauksena”? Tästä ei varmasti synny ikinä yhteisymmärrystä. Joka tapauksessa räjähdysten seurauksena kuolleiden määrä on suuri, esimerkiksi Wikipediassa löytyy muun muassa Greenpeacen arvioimana luku 93 000-140 000.

Miksi tiedottamisessa viivyteltiin? Erilaisista lähteistä löytyy erilaisia syitä. En uskalla lähteä tässä niitä arvioimaan, muuten kuin, että on käsittämätöntä, että näin tehtiin. Sillä asiantuntijoiden mukaan hyvin vaatimattomin toimin olisi lähialueen ihmisten vaarallista altistumista pystytty ratkaisevasti pienentämään. Esimerkiksi jo ilmoitus ”pysykää sisällä ja sulkekaa ovet ja ikkunat” olisi säästänyt tuhansia ihmisiä. Olettaa sopii, että päätöksiä tekevässä joukossa oli joku, joka tämän tiesi, ja siitä huolimatta toimittiin niin kuin toimittiin. Se ihmetyttää.

Prypjat

Jätimme reaktorin numero 4 ja matka jatkui kohti Prypjatia, tätä Neuvostoliiton mallikaupungiksi tarkoitettua kaupunkia. Kaupunki oli rakennettu lähinnä ydinvoimalan henkilökuntaa varten ja se sijaitsee lähimmillään vain muutaman kilometrin päässä reaktorista.



Priabytissä säteilee monikymmenkertaisesti normaaliin nähden

Kun bussi pysähtyi ja laskeuduimme Prypjatin valkoisen talon edustalle tuntui kuin olisi tullut toiselle planeetalle. Aavekaupunki. Rakennuksilta täydellinen, paitsi ajan syövä. Ei ristinsielua missään, paitsi kulkukoiria. Hyytävä kuoleman loukun paikka. Rupesi palelemaan! Kun sitten ensi hämmästykseltään toipui niin, että pystyi rauhassa arvioimaan näkemäänsä, ja kun muistelee niitä sen aikaisia Neuvostoliiton kaupunkeja, voi uskoa todeksi, kun kerrotaan, että kaupunki oli aikanaan tarkoitettu maan mallikaupungiksi. Kaupungiksi minkä piti olla yhdessä ydinvoimalan kanssa näyteikkuna ulkomaille paikka, jota propagandataroituksessa olisi voinut näyttää, miten Neuvostoliitossa ollaan ja eletään. Kaupungissa oli ollut kaikki sen ajan modernin kaupungin ylellisyydet mitä maa silloin voi asukkailleen tarjota. Hyvät kerrostaloasunnot, sairaala, synnytyslaitos, elokuvateatteri, urheilustadion, uimahalli, lastentarha, leikkipuisto kaikki päällisin puolin arvioiden hyvin ja asiallisesti rakennetut ja kohtuullisen matkan päässä toisistaan.



Huvipuisto ja sen autot jäivät ilman käyttöä

Oli jopa asfaltoidut tiet ja puiston polut. Edistyksen merkinä oli myös maan ainut valintamyymälä. Oli myös satama ja rautatie, jotka huomattavasti paransivat liikkumismahdollisuuksia, huonojen maanteiden maassa. Kaikki rakennukset ja rakennelmat nytkin nähtävinä niillä sijoillaan. Kaupungissa oli ollut asukkaita 49 000. Sen piti olla houkutteleva myös oman maan asukkaille, siksi olosuhteet olivat sen mukaiset, myös hyvä palkkaus oli ollut

vetovoimatekijä. Ilmeisesti oli onnistuttu, sillä kaupungissa asui nuorta koulutettua väkeä, joiden keski-ikä oli vain 25 vuotta.

On vaikea kuvitella mitä näiden asukkaiden päässä liikkui, kun he aikanaan, kahden päivän viivytelyn jälkeen saivat evakuointi käskyn. Pakokauhun välttämiseksi puolueen nimissä kirjoitettu ukaasi oli sanamuodoltaan sellainen, että siinä annettiin ymmärtää evakuoinnin olevan vain varatoimi, joka tehdään siksi, että jos voimalassa syntyneitä ongelmia ei saada hoidetuksi niin asukkaiden turvallisuus ei vaarantuisi. Ongelman poistamisen arveltiin kestävän enintään kolme päivää, minkä jälkeen palataan takaisin. Tämän vuoksi ihmisille ilmoitettiin, että mukaan otetaan vain 3 päivän aikana tarvittavat vaatteet ja varatoimena ruokaa täksi ajaksi. Erikseen kehoitettiin ottamaan kunkin hallussa olevat asiakirjat. Ja kehoitettiin olemaan rauhallinen ja noudattamaan viranomaisten ohjeita.

Tiedote varmasti rauhoitti monia. Mutta joku kaupungissa varmasti tiesi enemmän ja myös sen, että he olivat olleet altistettuina vaaralliselle säteilylle tämän kahden vuorokauden ajan. Ja epäilemättä sana levisi.

Tämän takia on vaikea kuvitella, minkälaisissa tunnelmissa evakuointi sujui. Pois lähdettiin laivoilla ja junalla mutta pää asiassa linja-autoilla. Linja-autoletkan sanotaan olleen 20 kilometrin mittaisen. Linja-autoissa oli varmasti tunnelmaa.



Tyhjilleen jäi kymmeniä kerrostaloja

On mahdotonta tietää, kuinka hyvin käskyä tavaran vientikiellosta noudatettiin. Tällä

hetkellä rakennukset ovat kalusteista tyhjiä. Missä vaiheessa kaikki on hävinnyt, on mahdotonta tietää, sillä vuonna 1991 Ukrainan itsenäistyttyä ja vartioinnin hetkeksi herpaannuttua kaupunkia ryöstettiin ja myöhemmin vuonna 1996 asunnot tyhjennettiin viranomaisten toimesta. Oppaan mukaan esimerkiksi marmorisia keittiöiden työtasoja tiedetään hävinneen väärille teille, joten eripuolilla venäjää on ilmeisen säteileviä keittiöitä.

Kun nyt alueella kierteli ja mittarillaan säteilyarvoja seuraili, totesi, että arvot heittelivät suuresti. Löytyi myös niin sanottuja kuumia pisteitä, joissa arvot olivat monin kertaisia taustasäteilyyn nähden. Turva-alueella on myös alueita, joissa säteily on niin suurta, että sinne ei lasketa turisteja lainkaan. Esimerkiksi niin sanottu punainen metsä. Alue, missä laskeuma oli aikanaan niin suurta, että puut kuivuivat hetkessä pystyyn ja ovat edelleen samassa tilassa.

Tsernobylin kaupunki

Aavekaupunki Prypjat jäi taakse ja poistuimme 10 kilometrin alueen ulkopuolelle. Tulimme parinkymmenen kilometrin päässä reaktorista olevaan pieneen Tsernobylin kaupunkiin. Kaupungissa asustaa nykyään vain muutama sata ihmistä. Ruokailimme paikallisessa ravintolassa. Ruoka ei maistanut kaikille, olisiko syynä ollut se, kun joku totesi alkukeiton tehdyksi lähialueen metsäsienistä.

Muistolehto ja museo

Ruokailun jälkeen tutustuimme vielä kahteen Tsernobylin tapahtumiin liittyvään paikkaan. Auto pysähtyi peltoaukeaman reunaan. Pellolle oli rakennettu kävelypolku, joka oli reunustettu muutaman metrin välein polun molemmin puolin olevilla viireillä. Käytävä johti muistolehtoon ja siellä olevaan kirkkoon. Viirien teksti pysähtyi. Niissä oli kaikkien niiden 164 kylän nimet, jotka räjähdysten jälkeen evakuoitiin ihmisistä. Muistolehtoon kulkiessa näkyvillä oli nykyisen Ukrainan puolelle jääneen 96 ja palatessa Valko-Venäjän puolelle

jääneen 68 kylän nimet. Yhteensä räjähdysen seurauksena turvavyöhykkeen sisältä ihmisiä evakuoitiin noin 144 000.



Tuhoutuneiden kylien nimet reunustavat polkua pyhäkköön

Toinen kenties vielä enemmän ihmisen hulluudesta muistuttava kohde oli museo, johon oli koottu välineitä, joilla oli koetettu korjata reaktorin räjähdysen tuhoja. Oli nostureita kuljettimia ja vihivaunua, monenmoista laitetta ja robottia. Näillä oli räjähdysen jälkeen yritetty tuhoja korjata ja uskoteltiin saatavan tilanne hallintaan. Laitteet osoittautuivat tehottomiksi ja jo aiemmin kerroin mitä sitten tapahtui. Tehottomien laitteiden museo oli viimeinen Tsernobylin tutustumiskohde. Mutta kyllä näissäkin oli jo yhdelle päivälle painajaista riittävästi.



Näillä leluilla yritettiin katastrofi estää

Tsernobylin turva alueelta poistuttaessa tullaan läpi samojen tarkastusasemien kuin mentäessä. Henkilöt lasketaan ja säteilymittari otetaan pois.

Viimeisenä toimenpiteenä, ennen siirtymistä takaisin vaarattoman säteilyn maailmaan mitataan kustakin henkilöstä säteilyarvot. Tämä tapahtuu kulkemalla säteilyä mittaavan portin läpi. Portti aukeaa, jos liiallista säteilyä ei havaita. Ryhmämme kaikki jäsenet kulkivat portista kuin ei mitään. Tulin viimeisenä, portti ei auennut, ei auennut toisellakaan yrittämällä. Hiki alkoi nousta kainaloihin. Tuliko minusta nyt pysyvä turva-alueen asukas? Sitten helpotti, portti aukesi.

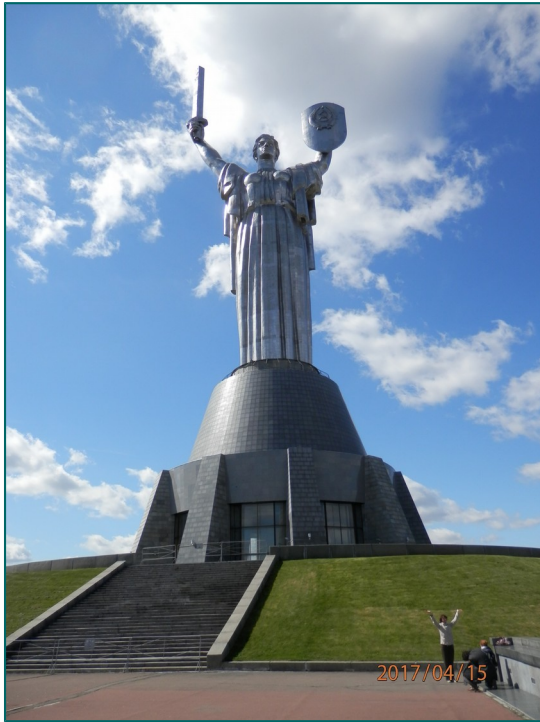
Hiki nousi pintaan, kun suljetun alueen portti ei meinannut aueta



Käsimitarilla varmistuksena suoritettu tarkastusmittaus osoitti myös, että en säteile ja niin Ukrainan vierailun Tsernobylin osa oli ohi. Paitsi, että bussikuskimme halusi näyttää miten Ukrainassa ajetaan. Mutkaisella kapealla tiellä sen mitä autosta lähti niin, että auto poukkoili pelottavasti tien puolelta toiselle. Asiaan piti puuttua ja päästiin hotellille, niin ettei meistä tullut uusia Tsernobylin uhreja.

Kiova-kierros

Toisena päivänä kiertelimme Kiovaa. Oli pääsiäisen, Ukrainassa suuren juhlan aikaa. Se näkyi kaikkialla. Eri puolilla kaupunkia törmäsi isoilla taidokkaasti maalatuilla pääsiäismunilla koristettuihin alueisiin. Kierroksella totesi, että Kiova on näkemisen arvoinen kaupunki. Kauniita puistoja ja näköalapaikkoja, joista avautuu komeat näkymät yli kumpuilevaan maastoon rakennetun kaupungin. Oman leimansa kaupungille antaa sen läpi leveänä virtaava Dnebrjoki siltoineen. Kävimme myös Kiovan maamerkillä, 102 metriä korkealla Äiti synnyinmaa-patsaalla.



Äiti maa on vaikuttava patsas

Mahtavan kokoinen rakennelma, jonka näköalatasanteelta on huikeat näkymät yli kaupungin ja lähiseudun. Patsaan sisällä on toisen maailmansodan museo. Museon kuvat ja esineistö olivat kovaa katsottavaa, jota en tässä nyt lähde paremmin kuvailemaan. Seurasin kun arviolta noin 10-vuotiaista lapsista koostuva koululaisryhmä istui museon yhden salin lattialla ja kuunteli keskittyneenä opettajan puhetta.



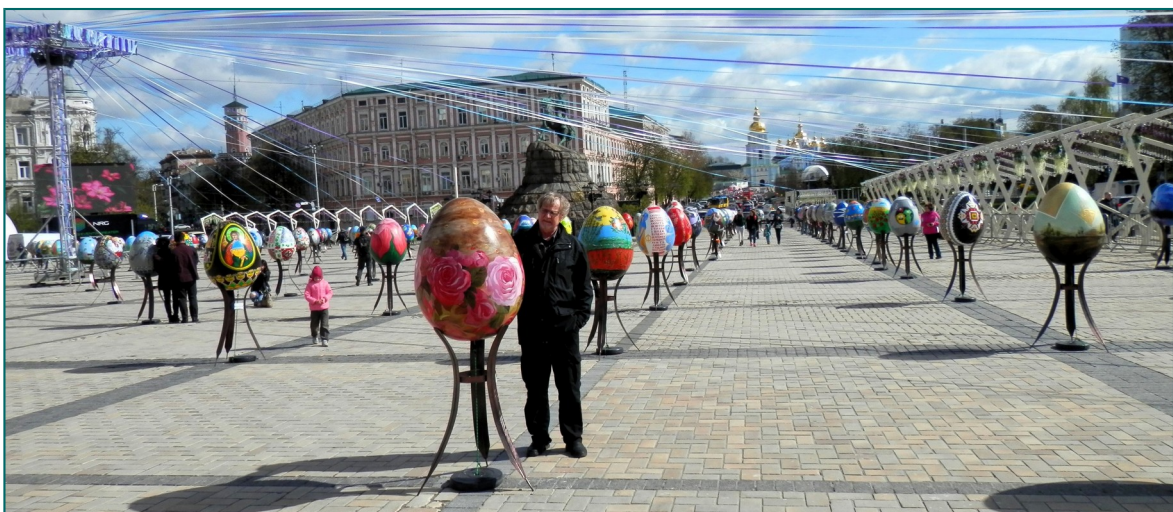
Koululaiset keskittyvät sotahistoriaan

Selvisi, että Ukrainassa pyritään siihen, että jokainen lapsi saa kuulla rautaisannoksen sotahistoriaa ja konkreettisesti nähdä mitä ihminen saa sodassa aikaan. Tämän hetken painotuksia voi vain arvailla. Patsaan ulkopuolella on myös sotakalustoa sekä taisteluja kuvaavia valtavan kokoisia betoniin valettuja taideteoksia museoitu nähtäväksi.

***Kuvat ja teksti:
Seppo Ruuskanen***

Pauli Ruuskasen ja Anna Ylösen sukuhaara

Pääsiäinen, munineen on Ukrainassa iso juhla



***Seuraavassa numerossa tutustumme
Mezhyhiryaniin***



Sukuseuran hallituksen yhteystiedot

Puheenjohtaja, sukututkija

Markku Ruuskanen

Vaaratie 4, 05200 Rajamäki

Email: [markkuj.ruuskanen\(at\)kolumbus.fi](mailto:markkuj.ruuskanen(at)kolumbus.fi)

p. 050 5729534

Varapuheenjohtaja

Outi Rytönen

Kirkkosaarentie 313, 72400 Pielavesi

Email: [outirytonen\(at\)suomi24.fi](mailto:outirytonen(at)suomi24.fi)

p. 040 8455363

Sihteeri

Marjatta Vesterinen

Hatsalankatu 27-29 E 67, 70110 Kuopio

Email: [vesterinen.marjatta\(at\)gmail.com](mailto:vesterinen.marjatta(at)gmail.com)

p. 040 5652423

Jäsenasiat, osoitteenmuutokset

Veli-Pekka Ruuskanen

Korppaanmäentie 16 B 17, 00300 Helsinki

Email: [vp.ruuskanen\(at\)outlook.com](mailto:vp.ruuskanen(at)outlook.com)

p. 050 3111 377

Kotisivujen ja facebook-sivujen ylläpito

Juha-Pekka Ruuskanen

Punatulkunkuja 16 b, 03100 Nummela

Email: [juha-pekka.ruuskanen\(at\)hotmail.fi](mailto:juha-pekka.ruuskanen(at)hotmail.fi)

p. 040 7564559

Seppo Ruuskanen,

Hoilonkatu 6, 18150 Heinola

Email: [sepe.ruuskanen\(at\)gmail.com](mailto:sepe.ruuskanen(at)gmail.com)

p. 0400 770323

Jari Ruuska

Hiekkaharjuntie 11 A 3, 01300 Vantaa

Email: [jari.ruuska\(at\)ku-pelastus.fi](mailto:jari.ruuska(at)ku-pelastus.fi)

p. 044 5012964

Annukka Ruuskanen

Valhallankatu 6 A 2, 00250 Helsinki

Email: [annukka.ruuskanen\(at\)tnl.fi](mailto:annukka.ruuskanen(at)tnl.fi)

p. 050-5403802

Arja Suuronen

Uistintie 2 B 9, 90550 Oulu

Email: [suuron\(at\)gmail.com](mailto:suuron(at)gmail.com)

040 7753288