

TENDERI



TURUN KISKOLIIKENNEKERHO ry.

1·84



Hv 1 n:o 556 Tirun romujonossa. Kuva: Turun maakuntamuseo

SISÄLTÖ

Kuskin pukilta	3
Kun rautatie tuli Turkuun	4
Hurukyytiä	7
Juliste - heijastuksia ajassa	10
Rautateiden virkapukuja I	12
Asemalaiturilta seurattua	19
Turun Kiskoliikennekerho toimii	20
Kuvia veturimiesten albumeista I: Hv1-2	22
Turkulaisia raitiovaunuja	24
Pienoisrautatien rakentaminen	27

Kansikuva: Hv 1 n:o 559 vetämässä matkustajajunaa, ensimmäisenä vaununa
 E1 n:o 22213. Kuva: O.Lumme/M.Rantalan kokoelma.
 Kannen tunnuskuvio: Tellervo Kostet

TENDERI

Tenderi on Turun Kiskoliikennekerhon jäsenlehti, jossa julkaistaan rautatie- ja raitiotieaiheisia sekä pienoisorautatieharrastuksesta kertovia kirjoituksia.

Lehdessä julkaistaan myös alan yritysten ilmoituksia ja mainoksia.

Lehti pyritään julkaisemaan kaksi kertaa vuodessa, keväällä ja syksyllä.

Lehden toimitus:

Ilmo Kajala

Juhani Kostet

Lehden julkaisija:

Turun Kiskoliikennekerho

Tuureporinkatu 12 B 20

20110 Turku

TURUN KISKOLIIKENNEKERHO

Turun Kiskoliikennekerhon tavoitteena on edistää rautatie- ja raitiotiehistoriallista sekä pienoisorautatieharrastusta julkaisemalla kirjoituksia ja levittämällä muutenkin informaatioita ko. asioista. Kerho koontuu kerhoiltaansa joka toinen maanantai klo 17-19 VR:n kerhohuoneella Köydenpunojankatu 12.

Kerhon hallitus:

Puheenjohtaja: Ilmo Kajala

Varapuheenjohtaja: Kari Paananen

Sihteeri: Juhani Kostet

Rahastonhoitaja: Mika Rantala

Jäsenet: Esko Maasalo

Timo Tammelin

Kerhon osoite: Tuureporinkatu 12 B 20
20110 Turku

KUSKIN PUKILTA

"Kehitys kehittyy" sanotaan. Tämä pitäneekä paikkansa useimmilla elämän aloilla. Totuus on kuitenkin, että yhdellä alalla edistys tapahtuu helpommin ja nopeammin kuin toisella. Hitaimmin ja vaikeimmin poistettaviin kehityksen jarruihin kuuluvat mm. asenteet ja mielipiteet, varsinkin ns. yleinen mielipide. Eihän ole kauankaan siitä, kun tavanomaiset rajat ylittävää kiinnostusta rautateihin saatettiin aivan yleisesti pitää lähes jonkinasteisena häiriintyneisyytenä ja pienoisorautatieharrastusta vain lapsellisena leluilla leikkimisenä. Juuri tällaisiin ennakko-oluloihin ovat rautatieharrastajat (ja rautatie- ja kiskoliikenneharrastus ilmiönä sinänsä) useasti törmänneet ja moni on jopa joutunut uudelleen arvioimaan suhteensa mielenkiintonsa kohteeseen. Liian usein on ristiriita ratkaistu vaihtamalla harrastus kokonaan toiseen, yleisesti arvostetumpaan tai painamalla se en-

tistä syvempään pinnan alle, pois julkisuudesta.

Viime vuosina on, esim. ympäristökysymysten myötä alettu entistä enemmän kiinnostua kiskoliikennemuodosta ja sen mahdollisuuksista. Samalla on alkanut näkyä ilahduttavia merkkejä kiskoliikenneharrastuksen elpymisestä ja sen yleisen arvostuksen vähittäisestä kohoamisesta, mistä ovat osoituksena alan harrastajien yhdistykset, uudet lehdet ja yleisötapahtumat.

Uudessa suotuisammassa ilmapiirissä tapahtui myös Turun Kiskoliikennekerhon perustaminen. Kuluneen vajaan kahden vuoden aikana jäsenmäärä on kasvanut lähes kaksinkertaiseksi (20). Toiminta on keskittynyt kahdesti kuussa tapahtuneisiin kokoontumisiin sekä tutustumisretkiin lähimaisemiin. Näkyvimpään toimintaan kuuluu TENDERI, joka ilmestyy suunnitelman mukaisesti. Mutta toimitilakysymys on edelleen ratkaisematta.



Turun rautatieasema valmistui jo v. 1876, jolloin se oli valmis ottamaan vastaan sekä matkustaja- että tavaraliikenteen. Kuva: Turun maakuntamuseo.

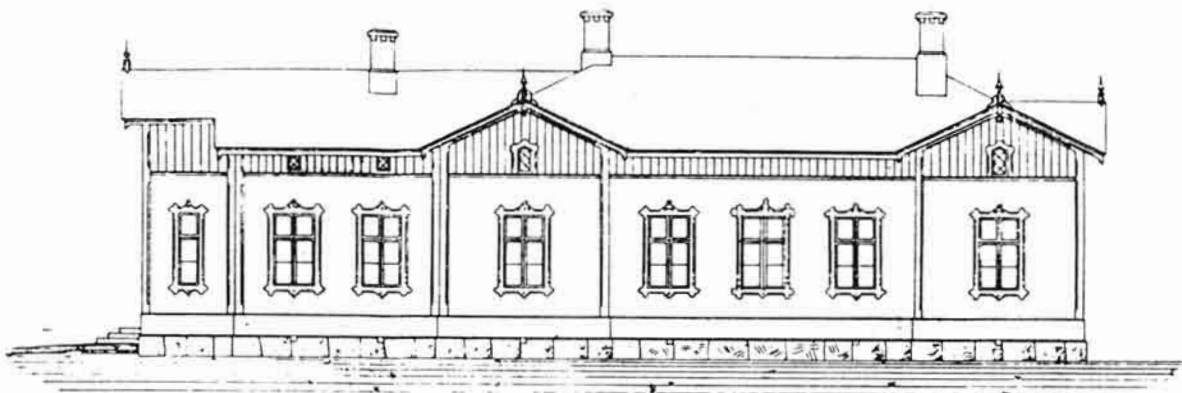
KUN RAUTATIE TULI TURKUUN

Suomi sai ensimmäisen rautatiensä v. 1862, jolloin valmistui 108 km pitkä rataosuus Helsingistä Hämeenlinnaan. Jo ennen sitä Rautatiekomitea oli suunnitellut rautatieyhteyden rakentamista mainitulta rataosuudelta myös Tampereelle ja Turkuun. Turun rata olikin ollut jo pitkään keskustelun aiheena monissa vaikuttajapiireissä. Suuret nälkävuodet siirsivät kuitenkin rakennustöiden aloittamista. Näytti siltä, että Turku saisi odottaa rautatieyhteyttään vielä monta vuotta, mutta rautatiehanketta alettiinkin puuhaamaan yksityisyritysjien toimesta.

Turussa puuhattiin rautatieyhtiötä, jonka toimiluvan anojiksi valittiin turkulaiset teollisuusmiehet Julin, Höckert ja Lindblom. Turun kaupunki lupasi avustaa perustettavaa yhtiötä 100000 markalla. Ennen kuin senaatti ennätti käsitellä turkulaisten anomusta, sille oli saapunut kaksi muutakin rakennuslupa-anomusta. Turkulaisten kovimmaksi kilpailijaksi nousi viipurilainen kauppahuone Hackman

& Co yhdessä pietarilaisen W.T.Grommen kanssa. Turkulaiset tekivät anomuksensa uudestaan, mutta luopuivat kuitenkin pian kokonaan kilpailusta. Mutta keisari Aleksanteri II ei hyväksynyt mitakaan anomuksia, vaan palautti asian senaatille uudelleen valmisteltavaksi.

Turussa alettiin valmistella ratahanketta uudelleen ja sitä varten perustettiin kahdeksan henkinen komitea. Se laati nopeasti suunnitelman ja kaupunki merkitsi perustettavasta yhtiöstä osakkeita miljoonalla markalla. Tästä alettiin myöhemmin käyttää nimitystä "Turun miljoona". Turku jätti senaatille rautatieanomuksensa 17.1.1871. Turkulaisyhtiön lisäksi rakennusurakkatarjouksen jätti helsinkiläinen kunnallisneuvos, rakennushallituksen kamreeri Robert Ullner, jolle rakennuslupa myönnettiin 7.6.1871. Rakennustöiden aloittaminen viivästyi ja vielä kesällä 1872 tehtiin vain joitakin pengerrystöitä. Ullnerilta lupa siirtyi pian pietarilaiselle ruhtinas Uhtomskille,



Rakennuspiirustus Turun rataosuudelle rakennettavia rautatieasemia varten. Kuva: Rautatiehallituksen arkisto.

joka joutui myös luopumaan hankkeesta rahoitusvaikeuksien vuoksi. Helmikuun 20. päivänä 1874 keisari antoi asetuksen Helsinki - Tampere - Hämeenlinna -rataosuuden rakentamisesta valtion kustannuksella.

Linjojen kartoittaminen alkoi heti kesällä 1874. Maiden pakkolunastukseen ei tuottanut juuri vaikeuksia, sillä niin yksityiset maanomistajat kuin yhteisötkin suhtautuivat erittäin myönteisesti rautatien rakentamiseen. Työt alkoivat täysipainoisesti jo kesällä 1874, vaikka radan yksityiskohtaisesta suuntauksestaakaan ei ollut vielä päätetty. Se tuli määräämään mm. risteysaseman sijainnin. Aluksi risteysasemaksi suunniteltiin Viialaan, jota muuttamat turkulaiset ja tamperelaiset teollisuusmiehet pitivät niin varmana, että perustivat sinne Viialan Höytysahan. Risteysasema päätettiin kuitenkin sijoittaa Toijalaan. Hämeenlinnan ja Tampereen välillä radan rakennustyöt aloitettiin elokuussa 1874. Kokonaisuudessaan rautatyömaa oli jaettu viiteen piiriin: I Hämeenlinna - Toijala, II Toijala - Tampere, III Turku - Kyrö, IV Kyrö - Matku ja V Matku - Toijala. Töihin tarvittava puutavara hankittiin joko tie- ja vesilaitosten ylihallituksen puutavaravarastoista tai yksityisiltä puutavaran omistajilta

linjan varrelta. Kiskot hankittiin kolmen englantilaisen toiminimen välityksellä ja kiskonaulat ja -pultit toimitti belgialainen toiminimi.

Ratatöihin osallistui sekä suomalaisia että venäläisiä, keskimäärin 3350 miestä. Enimmillään työväkeä oli kesäkuussa 1875, jolloin lukumäärä lähenteli 6000:ta. Rataosuuden pituudeksi tuli 211 km ja hanke tuli maksamaan noin 21 miljoonaa markkaa. Rakennettavat rautatieasemat luokiteltiin eri ryhmiin seuraavasti: II-luokkaan kuuluivat Turku, Tampere ja Toijala, III-luokkaan Loimaa ja Parola sekä IV-luokkaan Lieto, Aura, Kyrö, Humppila, Matku, Urjala, Viiala, Lempäälä ja Kuurila.

Kesällä 1875 vallinneen tavattoman kuivuuden vuoksi laivaliikenne Tampereen ja Hämeenlinnan välillä lakkasi aikaisemmin kuin tavallisesti, mistä seurasi mm. se, että suurien tamperelaisten tehtaiden raaka-aineet jäivät Hämeenlinnaan. Sen vuoksi esitettiin yleisesti toivomus, että Hämeenlinnan ja Tampereen välinen uusi rataosuus avattaisiin tavaraliikenteelle ajateltua aikaisemmin. Koska työt olivat edenneet vuoden 1875 lopussa jo niin pitkälle, että liikennettä voitiin vaaratta hoitaa, avattiin mainittu rataosuus väliaikaiselle liikenteelle tammikuun 13. päivänä 1876. Kokonaisuudessaan rautatie val-

mistui keväällä 1876 ja sen juhla-lisia avajaisia vietettiin 22. ja 23. päivänä kesäkuuta 1876.

Turkuun puuhattiin suuria juhla-lisuuksia avajaispäiväksi: kadut oli koristeltu, sotilassoittokunta tilattu Hämeenlinnasta soittamaan kansalle ja valmisteltu juhlapäivä-linen 150 korkea-arvoiselle kutsu-vieraalle. Mutta turkulaisten suu-reksi pettymykseksi pääjuhla järjes-tettiin Toijalassa 22. päivänä kesäkuuta. Tilaisuuteen oli jo kut-su arvovieraita ja kenraalikuvernöö-ri. Kreivi Adelberg julisti rauta-tien avatuksi yleiselle liikenteel-le. Aivan kuin kohtalon oikusta päi-vää juhlisti kuitenkin Turussa itse perintöruhtinas Aleksanteri ja tämän puoliso Dagmar, jotka saaristoon ankkuroituneelta huvipurreltaan te-kivät retken höyryveneellä kaupun-kiin. He olivat aikoneet liikkua tuntemattomana, mutta lopulta heidät tunnistettiin ja kansa kerääntyi rannalle hurraamaan keisarillisille vieraille. Seuraavana iltana kau-punkilaisia kerääntyi oma-aloittei-sesti "Yleisen käytävän" -ravinto-laan Ruissaloon, jonne juhlapäiväl-lisiä varten varatut herkut oli vie-ty. Siellä Porvoon piispa Schauman lausui turkulaisille niin mieluisia sanoja, että häntä kannettiin puheen jälkeen kultatuolissa ympäri salia.

Turun asemarakennus otettiin käyt-töön radan vihkiäisten yhteydessä. Rakennus oli valkoiseksi rapattu tiilitalo, jons lisäksi asema-alu-eella oli tiilinen öljymakasiini, 9-pilttuinen veturitalli, paja ja konttorirakennus sekä osittain puus-ta ja tiilestä rakennettu korjauspa-ja, puisia vajoja ja neljä asuinra-kennusta, joissa oli yhteensä 22 huoneistoa. Useimmat asunnot olivat huoneen ja keittiön suuruisia, mut-ta muutamat vain yksihuoneisia. Ase-mapäällikölle oli varattu neljä huo-netta ja keittiön käsittävä asunto.

Rautatieläisiä oli Turussa aluksi



Veturi n:o 59 Turun vanhan rautatieaseman edessä joskus vuosisadan vaihteen tienoilla
Kuva: Turun maakuntamuseo.

60 ruokakuntaa, joista vain 1/3 mah-tui asumaan valtion huoneistoihin. Rautateiden tarkastulautakunta ehdot-tikin rakennettavaksi uusia asuntoja, mutta ehdotus hylättiin, koska rau-tatien läheisyydessä oli tarjolla halpoja vuokra-asuntoja. Turun sata-massa olot olivat kuitenkin puutteel-lisemmat, sillä siellä oli vain kah-den perheen vahtitupa.

Helsinki - Toijala - Turku -rata-osuudella liikennöi päivittäin mo-lempiin suuntiin postijuna, jonka matka-aika oli yhdeksän tuntia. Ju-nat kohtasivat Humppilassa, jonka ni-mi vielä tuolloin oli Koivisto. Mat-kustajajunia liikennöi aluksi vain yksi päivässä, sekin vain Toijalan ja Tampereen välillä, tavarajuna Tu-run ja Riihimäen välillä sekä seka-juna Turun ja Tampereen välillä. Vii-meksi mainittu lakkautettiin v. 1877, jolloin Turun ja Toijalan välillä liikennöiseen tavarajunaan liitet-tiin yksi III lk:n matkustajajavaunu. Kesäisin Humppilan asemalta lähti hidas aamujuna Turkuun, josta se pa-lasi illalla takaisin. V.1886 Poh-janmaan radan valmistuttua lisättiin Turun ja Toijalan välille kolmas ju-napari. Tämän vuosisadan alkupuolel-la kyseisellä rataosuudella liiken-nöi ympäri vuoden neljä junaparia.

Rautatieliikenne tuli vaikuttamaan myös Turun sisäiseen liikenteeseen. Jo ratatöiden alkuvaiheessa suunni-

telttiin pika-ajuriliikenteelle uusi ohjesääntö, jonka mukaan osan ajureista oli saavuttava asemalle hyvissä ajoin ennen matkustaja-junan saapumista tai lähtemistä.

Rautatieyhteyden saamiseen länsirannikolta sisämaahan liittyi suuria odotuksia. Etenkin matkailun osalta rautateillä uskottiin olevan suuren merkityksen. Tämän vuoksi kaupunkiin rakennettiin Phoenix-hoja Rautatiehotelli vuosina 1876-1878.

Pian rautatieyhteyden avaamisen todettiin kuitenkin vaikuttaneen olemattoman vähän Turun elinkeinoelämään. Myöhemmin tosin saatiin huomata rautateillä olleen huomattavan suuren merkityksen ulkomaan kaupan kehitykseen, sillä esim. tamperelaiset yritykset alkoivat käyttää Turun satamaa. Ja ajan mittaan alkoi myös matkailu elpyä rautateiden ansiosta.

Teksti on laadittu Rautatiemuseon ja Turun maakuntamuseon yhteiseen näyttelyyn ja julkaistu näiden luvalla.

HURUKYYTIÄ

Heti alkuun pahimpien virheiden oikaisut edelliseen kirjoitukseeni Tenderin ensimmäisessä numerossa. Päivänmäärät olivat 4. ja 5. elokuuta 1983. P101:ssä oli perimmäisenä Dm9/8 5106+5002.

Aikataulukauden vaihdos on lähestymässä ja Hurujen käyttöön on kaitulossa joitakin muutoksia. Veturin käyttöä vähennetään varsinkin henkilöjunissa, joihin se oli alun perin suunniteltu. Sen viime aikaiset käyttöalueet muistuttavat osaksi Pekkojen ja Ristojen viimeisiä vuosia. Onhan Huru ollut Risteen sorakuopalla sorajunassa, missä luisakahti kiskoiltakin, "mankeliveturiina" Tahkoluodossa, henkilöjunissa Turun ja Tampereen seuduilla sekä päivästäjänä Turun ympäristössä. Huru 2234 kävi esim. 27.2.1984 aamupäivällä viemässä Hkb-vaunullisen auroja Auraan ja palasi takaisin tietysti pelkän Fh-vaunun kanssa. Seuraavissa pikajunissa Turku-Tampere -välillä Dr12 on ollut arkisin lähes ainoana vetovoimana viime kuukausiin asti: P101/106, P103/104, P109/110 ja ma-to P107. Vuodenvaihteen jälkeen Huru on korvattu yhä useammin kahdella Dv12:lla junissa P101, P107, P109, P104,



Dr12 n:o 2221 vetämässä pikajunaa P104 Turkuun 9.9.1981 Urusvuoren ylikäytävän kohdalla. Kuva: Esko Maasalo.

P106. Usein P104:ssä on ollut vain yksi Dv12. Lähes koskemattomana muilta vetureilta kuin Hurulta on säilynyt P103. Vain muutamia kertoja on uusi manttelinperiä päässyt vuorolle. Ainakin lauantaina 11.2. oli veturina 2311 (su 12.2. myös P104:ssä) ja perjantaina 13.4. junissa P103/104 oli veturina Dr13 2335.

Joskus suotuisissa olosuhteissa ilta myöhäisellä kuuluu 5-6 minuuttia ennen Lietoon saapumistaan tuuletinmen ja raskaasti kuormitetun MANin hurutus. Siellä Dr12 kiskoo pitkää tavarajunaletkaa Maarian mäkeä ylös. Tasaisempaan maastoon päästyään ennen Lietoa tuuletin yleensä hiljenee ja aseman suoralle kääntyessään välähtää tasakylkisen kolmion muodostama valoryhmä näkyviin. Ylin, mahtavan kirkas valonheitin on suunnattu noin 100 m:n päähän rataa ja satoja metrejä rataa valaiseva valokeila pyyhkäisee kaarteissa pitkin maalaismaisemaa saaden puhelintolppien varjot tanssimaan öisellä hangella. Laipat vielä kirskahtavat Hämeen hitaan vetäessä sataa akselia minuutin kilo-

metrivauhdilla varmasti kohti seuraavaa pitkää nousua Aurassa.

Hurujen osuus tavarajunissa, jotka kulkevat normaalin työajan ulkopuolella, on ollut suuri. Seuraavassa pienessä katsauksessa esitän omien havaintojeni pohjalta joitakin seikkoja, jotka ovat vain suuntaa antavia näistä junista. Ajanjakson aikana on havaintojeni mukaan käytössä olevista 34 Hurusta vain 2222 ja 2235 olleet pois Turun suunnalta.

Hyvin ovat vetojuhdat kiertäneet. Edellisen kerran liikennetaulukon jatkoksi julkaisen hieman epätäydellisen luettelon II pääsiäispäivän 23.4. liikenteestä.



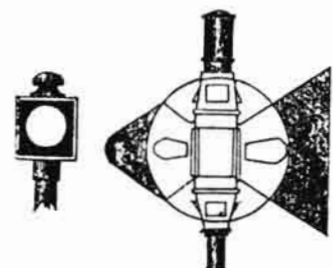
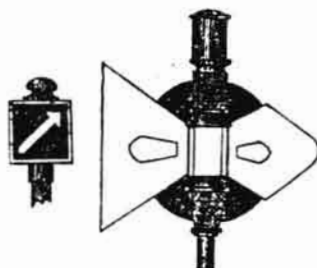
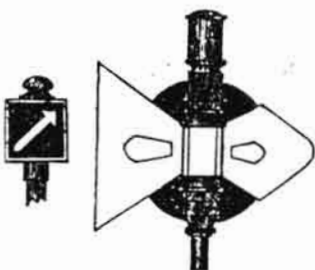
Dr12 n:o 2225:n vetämä pikajuna n:o 104 saapumassa Turkuun ns. Hellaksen vaihteen kohdalla. Junassa on kaksi vanhaa Ei-tyypin puuvaunua ja viisi uutta teräsrunkoista matkustajavaunua. Kuva on otettu heinäkuun 18. päivänä 1981 noin klo 18.20. Kuva: Esko Maasalo.

TAVARAJUNAT AJANJAKSOLTA 1.1.-20.4.1984

Juna	Lähtöaika	Tuloaika	Dr12	Dv12	Dr13	Dv15/16	Keskim. akseliluku
T3515	16.50	-	11	58	-	-	58
T3524	-	17.35	40	-	1	-	92
T3512	-	18.07	28	1	-	-	86
T3501	19.32	-	40	12	-	3	64
T3514	-	20.22	17	1	1	1	104
T3517	20.10	-	7	1	-	3	67
T3043	21.36	-	67	-	-	1	94
T3015	23.05	-	26	-	16	-	102
T3509	10.20	1a-su	4	-	-	-	87
T3511	12.40	-	9	-	-	-	93

Juna	Suunta	Tuloaika Lietoon	Lähtöaika Liedosta	Veturit	Akselit	Vaunut	Kuorma
T1032	Turku	4.56	-	Dr12	-	-	-
P101	Aura	8.15	-	2737, 2630	12x4	-	-
P110	Turku	9.20	-	2233	10x4	Ei+Efi	-
P103	Aura	10.02	-	2219	10x4	Ei22320	-
P108	Turku	11.43	-	5121-22	12	Dm9	-
H541	Aura	12.14	-	2712, 2233	2x4	-	-
P102	Turku	13.53	-	2723	4x4	-	-
T3508	Turku	14.33	-	2xDv12 2xDv15	20	Oc,Ob, Hkb	Tyhjä
H542	Turku	15.19	-	2718	2x4	-	-
P105	Aura	15.49	-	5113-14 5121-22	24	2xDm9	-
T????	Turku	16.09	-	2233	72	Oc,Ob,Rmm	Teräs
H543	Aura	16.48	16.49	2723	3x4	22794,22388,22319	-
P104	Turku	18.10	-	2228	10x4	mm.3xEi	-
P107	Aura	19.31	-	2756, 2727	4x4	-	-
P106	Turku	20.43	-	2751, 2553	12x4	-	-
P109	Aura	21.28	-	2228, 2233	10x4	-	-
P114	Turku	22.38	-	Dm8	12	-	-
T3015	Aura	23.15	-	Dv12	-	mm.Son	-

Esko Maasalo





VR:llä keksittiin käsite "Suomi - kuudenkymmenen tuhannen järven maa" vahingossa. Kansainvälistä mainontaa varten tehtiin kolmekymmentäluvulla juliste "Suomi - Finland. The land of 40.000 lakes". Jostakin ilmoitettiin kuitenkin, että järviä on ainakin parikymmentä tuhatta enemmän. Tehtiin uusi juliste, jossa oli uusittu teksti: "The land of 60.000 lakes. Kuvassa tutkivat VR:n Turun liikennealueen päällikkö Matti Kangasvuori ja tiedotussihteeri Matti Pärssinen alkuperäistä virheellistä julistetta. Kuva: Arto Takala.

JULISTE - ELI HEIJASTUKSIA AJASSA

Valtionrautateiden mainonnassa on julisteiden käytöllä jo pitkät perinteet. Ensimmäiset julisteet tehtiin jo 1930-luvulla.

Silloin karamellimaisemat saavuttivat suuren suosion. Ja vielä nyt - keskellä kiireistä ja teknillistyvää, kovaa, tunteetonta aikaa - ovat maisemajulisteet edelleenkin kaikkein kysytyimpiä. Julisteissa on kaunista nostalgiaa. Ne ovat oman aikansa heijastuksia. Ne kertovat muuttuvasta maailmasta ja samalla omasta muutoksestamme. Se on huuto tai kuiskaus. Se suostuttelee, kehottaa, informoi, saa sinut hyvälle mielelle. Se on tulvillaan haikeutta. Tai se on kevyt hymyily, iloinen naurunpyrähdys. Se

on pelkistetyn yksinkertainen tai rönsyilevän rikas. Se tulee sinua vastaan kaikkialla. Se on pienen pieni paperipala tai koko seinän täyttävä. Se on juliste.

Valtionrautateiden mainonnalla on melkoiset perinteet. Vuonna 1934 määrättiin yksi virkamiehistä hoitamaan mainontaan liittyviä asioita ja siitä sitten kaikki alkoi. Kun 1930-luvulla etsittiin mainonnan toteuttamistapoja ja muotoja, otettiin juliste käyttöön heti alusta alkaen. Aluksi julisteet olivat yleisjulisteita, eivät puhtaasti rautatieaiheisia. Ne tehtiin yhdessä silloisen Suomen Matkailijayhdistyksen kanssa. Kolmekymmentäluvun loppupuoli oli

muutenkin maassamme taloudellisen nousun ja hyvinvoinnin aikaa. Se heijastui maan liike-elämään, rautateille ja sen mainostoimintaan, joka oli hyvässä kasvuvauhdissa.

Pula-aika ja karamellimaisema

Sitten tuli sota, pula kaikesta. Sodan aikana olosuhteet muuttuivat täydellisesti, rautateiden päätehtävä oli aivan toisaalla kuin kiertomatkojen järjestämisessä.

Junia oli vähän kulussa, nekin vähäiset olivat enimmäkseen sotilasjunia, tungokseen saakka täynnä. Mainonta jäi taka-alalle, siihen ei varoja liennyt, ja mainosjulisteita tehtiin hyvin vähän.

Sota-ajan muistoista on tallella koskettava juliste "Vetoamme apuunne". Se oli melkein kokonaan täynnä tekstiä ja kuvasi tungokseen saakka täynnä olevaa kolmanne luokan päivävaunua.

Erään julisteen tarina on hyvin traaginen. Juliste ei ehtinyt originaalia pidemmälle painoon, kun sen tekijä putosi koneella alas ilmapommituksessa.

Vasta vuoden 1946 jälkeen mainostoiminta alkoi elpyä ja sen myötä julisteidenkin tekeminen. Junat olivat erittäin tärkeitä kulkuneuvoja, kun autoistuminen ei ollut vielä päässyt kunnolla vauhtiin. Ja tällähän oli selvä syy-yhteys rautatiemainonnan kasvuun.

Suurin osa julisteista markkinoi henkilöliikennettä, kesämatkailua ja talvimatkailua. Tavaraliikenteestä oli hyvin vähän julisteita, kun kilpailu autoliikenteen kanssa oli vielä olematonta.

Julisteiden pohjana oli yleensä valokuva. Jotkut taiteilijat kokeilivat myös piirroksia, mutta ne eivät oikein vedonneet kansan makuun. Kaikkein suosituimpia olivat maisemat - ja mitä kauniimpi ja karamellisempi sen parempi. Joitakin julisteita kysettiin vielä vuosia niiden painatta-

misen jälkeen.

Kansainvälistä yhteistoimintaa

Viisikymmentä luvulla mainonnan ja samalla julisteidenkin merkitys kasvoi edelleen. Silloin tuotiin julisteet asemille matkustajien nähtäviksi. Siellä ne olivat asemien seinillä, omissa kehyksissään, kaiken kansan katseltavina. Säännöllisin väliajoin ne vaihdettiin uusiksi ja ajankohtaisiksi.

VR:llä oli myös kansainvälistä yhteistoimintaa. Parhaimmillaan sillä oli vaihtosopimus 13 eri Euroopan maan kanssa. VR lähetti julisteitaan Euroopan asemille ja sai vaihtomais-ta julisteita seinilleen.

Tätä yhteistyötä piristi Kansainvälisen rautatieliiton UIC:n perustama Rautateiden tiedotus- ja mainoskeskus. Euroopan rautateiden mainospäälliköt kokoontuivat vuosittain yhteen vaihtamaan ajatuksia. 1950-luvun lopussa alkanut voimakas autoistuminen toi uusia haasteita rautatiemainonnalle. Julisteilla oli silloin hyvin tärkeä osuus ja pyrittiin käyttämään maan parhaita julistetaiteilijoita. Tosin rautatieliikenteen yleisen kehityksen takia jouduttiin hiljaisia pikkuasemia sulkemaan ja julisteetkin menettivät paikkojaan.

Miten juliste syntyy?

Miten juliste sitten syntyy? Mitä kaikkea onkaan valmiin julisteen takana?

Ensin syntyy impulssi. Jotakin tiettyä tuotetta on lähdettävä myymään, oli se sitten uusi matkalippu tai uusi tavaravaunu. Tämän perusidean pohjalta rakennetaan kampanja, jonka avulla haetaan vastausta neljään kysymykseen: mitä myydään - kenelle - miten - milloin?

Näin etsitään kohderyhmä, soveliaimmat mainosvälineet, joita voivat olla esim. ilmoittelu, esite, TV

tai juliste tai kaikki yhdessä.

Kun aihe ja kohderyhmä ovat selvillä, kytketään mainostoimisto työhön mukaan. Mainostoimiston tehtävänä on aiheen visualisoiminen. Tutkijat määrittelevät eri osatekijät: lehtiluettelon, käytetäänkö julistetta ulko-mainonnassa, rautatieasemilla jne. Kampanjan eri osatekijät kootaan yhteen ja sitten pyritään takaamaan mahdollisimman hyvä sanoman perille meno eli penetraatio, mahdollisimman taloudellisesti.

Herätteen antaja

Tänään juliste on merkittävä rautatien tiedotuskanava ja keino luoda yrityskuvaa. Sitä käytetään edelleenkin hyväksi, vaikka sen kulta-aika on takanapäin. Herätteen antajana julisteella on merkitystä muun ohessa, mutta nyt informaatio kohdistuu yksityiskohtaisempaan tiedonvälitykseen. Juliste ei ole enää mikään jatkokertomus. Sen on oltava mahdollisimman pelkistetty, sanoman on mentävä perille yhdellä silmäyksellä.

Julisteessa pitää olla liikettä, menoa, elämää. Ja kuitenkin vielä tänään kaikkein suosituimpia ovat meidän kauniit maisemamme.

Nykyään tehdään henkilöliikennettä varten kaksi julistetta vuosittain ja tavaraliikennettä varten 2-3 julistetta joko sisäiseen käyttöön tai asiakaskunnalle. Painosmäärät vaihtelevat muutamasta sadasta muutamaankin tuhanteen ja ne määräytyvät jakelutavan mukaan.

Suomalainen julistetaide on huomattavan korkeaa kansainvälistä tasoa. VR pyrkii käyttämään parhaita mahdollisia julistetaiteilijoita.

Veli-Matti Pärssinen
Tiedotussihteeri
Valtion

RAUTATEIDEN VIRKAPUVUT I

Aleksanteri II:n hallituskaudella annettiin poikkeuksellisen paljon uusia virkapukuohjeita. Rautateiden rakentaminen oli tärkeä tapaus, ensimmäinen rataosa vihittiin käyttöön v. 1862 ja uusi virkapuku tuli ajankohtaiseksi. Suunniteltaessa virkapukua rautateiden virkamiehille otettiin osittain mallia muista maista. Mm. lakin mallista käytiin pitkä keskustelu. Ensimmäinen lakkimalli oli keipin ja kiiverin välimuoto, jonka esikuvana oli todennäköisesti itävaltalainen tai saksalainen lakkimalli. Muilta osiltaan pukujen kuosi noudatteli jo käytössä olleita malleja Venäjällä ja suuriruhtinaskunnassa.

Pukujen perusväriksi määrättiin tummanvihreä väri, kauluksen ja hihansuiden reunarihmojen väriksi vaaleansininen. Hopeakirjonnan pohjaväri kauluksessa oli tummansininen, ja kuviona laakerinlehti ja marjat. Napit olivat hopeanväriset ja kaksoiskotkan kuvalla varustetut. Ensimmäiset pukuohjesäännöt koskivat sangen pientä virkamieskuntaa, olihan ensimmäinen rataosuus vain Helsingin ja Hämeenlinnan välillä.

Ensimmäinen laajempi rautateitä koskeva pukuohjesääntö annettiin helmikuussa 1871. Siihen mennessä rataverkosto oli laajentunut ja virkamieskunta kasvanut huomattavasti.

Puku-uudistus liittyi samoihin aikoihin vireillä olleisiin muiden virastojen ja laitosten puku-uudistuksiin. Helmikuun 4. päivänä 1871 hyväksytty asetus (no 444/28.2.1871) oli ensimmäinen, jossa tarkasti määriteltiin eri virkamiesten ja työntekijöiden virkapuvut ja niiden kokoonpano. Korkeimpien virkamiesten osalta noudatettiin v. 1855 annettuja pukumääräyksiä. Arkipuku tai nk. palveluspuku erosi sen sijaan silminnähtävästi sen ajan virkapuvuista siinä, että takki oli varustettu alaskäännetyllä pehmeällä kauluksella ja että paitaan mataline kauluksineen kuului solmio.

Mielenkiintoinen yksityiskohta uudessa virkapuvussa olivat napit. Kaikilla virkamiehillä oli nappi, jossa olivat kirjaimet (SJiF (Statens järnvägar i Finland = Valtion Rautatiet Suomessa) paitsi työpajan ja junatallien esimiehillä, joilla oli junan kuva.

Vuoden 1871 asetuksessa ei vahvistettu asemamestareille omaa virkapukua, mutta se vahvistettiin seuraavana vuonna (no 18/1917/22.11.1882). Puvun tuli olla samanlainen kuin IV luokan asemapäälliköillä. Vuonna 1873 pukuohjesääntöä täydennettiin tarkennuksilla, jotka koskivat pukujen yksityiskohtia. Aleksanteri II:n aikaista Suomea kohtaan suopeaa poliittista ilmapiiriä kuvastaa konduktöörin asusteisiin kuulunut pieni laukku, jossa oli koristeena yksinomaan Suomen vaakuna ilman kaksoiskotkaa, joka muualla keisarikunnassa oli yleinen tunnuskuva. Määräysten tarkkuutta kuvaa annetun asetuksen teksti: "Junaa johtavankonduktöörin tulee, virantöimituksessa ollessaan, piletien y.m. säilyttämistä varten kantaa nahkalaukua, jonka kannessa on maan vaakuna ja olkavyön etupuolella kaksi helaa, joista toiseen kiinnitetään vihellys-pillin vitjat ja toinen on vihellys-pillin kotelo. Junaa johtavan konduktöörin tulee kantaa sanottua laukua oikean olan yli kulkevassa olkavyössä, joka matkustaja- ja sekajunan konduk-

töörillä on sininen ja tavarajunan konduktöörillä musta."

Edellä mainittu pukuohjesääntö vuodelta 1871 on käsitelty vain parilla esimerkillä. Tämä johtuu siitä, että usein toisiaan seuraavat asetukset ja määräykset ovat sisällöltään samanlaisia ja käsittelevät enimmäkseen tarkennuksia ja täydennyksiä aikaisempiin ohjeisiin. Vuonna 1879 annettu pukuohjesääntö rautateitä varten on sisällöltään samanlainen kuin edellä mainittukin, mutta koska se tuli pienin muutoksin olemaan voimassa aina vuoteen 1917 saakka, on paikallaan esittää tämä ohjesääntö laajemmin.

Uusi pukuohjesääntö annettiin kahdessa osassa, nimittäin arvoluokajärjestelmään kuuluville virkamiehille (no 351/6.2.1879) ja kuulumatomille (no 644/11.2.1879) Edellä mainittu käsittelee lähinnä rautatiehallituksen korkeimpien virkamiesten pukuja, jälkimmäinen taas tavallisten työntekijöiden pukuja ja niiden eroja (suluissa selvennyksiä sanoihin ja termeihin).

"Säännöt Suomen valtion rautateiden wirassa olevien rangittomain palvelijain uniwormuista (Kuvat 1-2)
Yleisiä määräyksiä

Semmoisia parselia (=vaatekappaleita), jotka ovat yhdenmukaiset kaikille virkapuvuille ja arvoille.

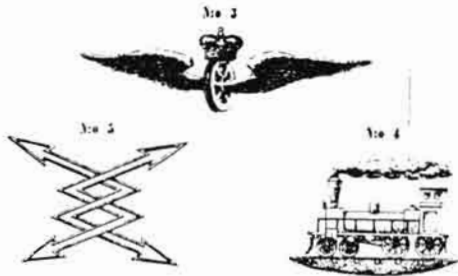
Palttoo: mustasta werasta kahdella-knappiriwillä, kuusi nappia kummassakin, kaulus samasta werasta ilman paarteita (=reunarihmoja). Wuori mustaa, olkamerkit samanmoiset kuin uniwormussa.

Housut: mustasta werasta ilman paarteita.

Knapit: hopeoitut, kuwan N:o 6 mukaiset.

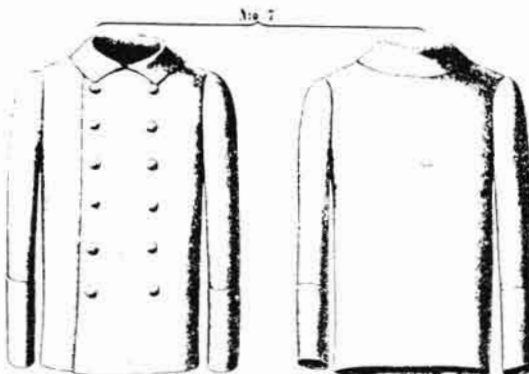
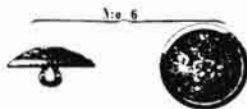
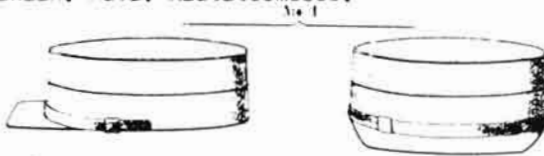
Uniwormun laatu
Liikenne-osasto

Wanhemmat ja nuoremmat asemankirjurit, piljetinmyyjät ja telegrafistit.



För tjänstemän utan rang.

1. Valtionrautateiden univormun osia, virkamerkkejä ja epoletti vuoden 1879 pukuohjesäännön mukaan. Kuva: Rautatiemuseo.



2. Valtionrautateiden virkapuku VI ja VII luokan virkailijoille vuoden 1879 pukuohjesäännön mukaan. Kuva: Rautatiemuseo.

Sortuutti: mustasta werasta kahdella knappiriwillä, alaslasketulla tummansinisellä sametti kauluksella, tehty samankaltaisesti kuin meriwarustuslaitosten virkamiehille tätä nykyä on määrätty. Knappeja, kuusi kummallakin puolella, kaksi knappia kummassakin lakkarinkannessa ja kummassakin hiankäänteessä kaksi vähemmän kokoista.

Olkapalmikot (olkalaatat): kapea, yksinkertainen, hopeainen letti (=pu-nos) tummansinisellä samettialustalla, jota vaaleansininen paarre ympäröi, kuwan N:o 11 mukaan.

Liiwi: mustasta werasta kahdella riwillä vähemmänkokoisilla uniwormunapeilla ja alaslasketulla kauluksella, mutta niin tehty, että sen myös saa knappiin ylös asti.

Kaulahuiwi: musta, ruususuolmulla.

Lakki: Kuwan N:o 1 mukaan mustasta werasta, tummansinisellä samettireunuksella ja waaleansininen paarre reunusten yli- ja alisyryjästä sekä pohjan ympäri. Kokarti siwiliwirmiehille määrätyn mallin mukaan, mutta ilman emalja. Etupuolelle lakinreunukseen pannaan tuo rautatiewirkamiehiä ja palwelioita osottawa tunnusmerkki, pyörä kahden siiwen ja kruunun kanssa, hopeoituna, kuwan N:o 3 mukaan.

Muistutus I: Telegrafisteillä on hopeoitu telegrafimerkki lakissa, kuwan N:o 5 mukaan.

Muistutus II: Jos naisia asetetaan telegrafisteiksi tai piljetinmyyjiksi, määrätään heille ruumiin mukainen tröijy (=pusero) mustasta willakankaasta kahdella riwillä uniwormunapeilla, kuusi kummassakin riwissä, alaslasketulla tummansinisellä samettikauluksella sekä telegrafisteille lisäksi hopeoitu telegrafimerkki kaulukseen, kuwan N:o 5 mukaan.

Yli- ja alikonduktöörit

Uniwormu: mustasta werasta ennen wahwistetun muodin (=mallin) mukaan.

Ylikonduktöörin uniwormuun ja palttoon kaulukseen pannaan kaksi reikäreunusta kapeasta hopeakaluunasta. Olkapalmikot: kaksinkertaisesta, kapeasta punoksesta; ylikonduktöörien hopeasta ja alikonduktöörien valkoisesta langasta.

Lakki: edellisen mukainen, mutta reunus mustasta werasta. Kokarti edellisen mukainen. Merkki hopeoitu; ylikonduktöörien lakinreunuksen ympäri pannaan kaksi ja alikonduktöörien yksi kapea hopeakaluuna.

Ylhäällä lueteltuille liikenne- ja rataosastojen palwelioille tulee ai-noastaan uniwormulakki ja palttoo, joka jälkimmäinen myös saa olla kuwan N:o 7 mukaan tehty.

Pakkamestarit ja waakamestarit

Lakki: edellisen kaltainen ilman kaluunaa.

Asemamiehen-esimiehet ja wekselimiehen esimiehet, promsarit asema- ja wekselimiehet

Lakki: edellisen kaltainen ilman kokartia ja merkkiä, mutta numerolla walkoisesta metallista, asetettu lakkipesän etupuolelle..

Rata-osasto

Ratamestari, vanhempi

Lakki ja palttoo: niinkuin ylikonduktöörien

Ratamestari, nuorempi

Lakki ja palttoo: niinkuin alikonduktöörien.

Rataesimiehet, rata-, silta- ja portinwahdit

Lakki: ilman kokartia ja merkkiä, mutta numerolla.

Muistutus. Kun nainen toimittaa portinwahdin virkaa, määrätään hänelle ruumiin mukainen uniwormutröijy mustasta willakankaasta, kahdella riwillä uniwormunapeilla, kuusi kummassakin riwissä. Numero rinnan wasemmalla

la puolella.

Kone-osasto

Alhaalla mainituille koneosastoon kuuluwille palwelioille määrätään ai-noastaan uniwormulakki.

Warikonesimiehet

Lakki: samankaltainen kuin liikenneosaston kirjurien, kuwan N:o 4 mukaisella, kullatulla merkillä.

Lokomotiwinkuljettajat, vanhemmat

Lakki: niinkuin ylikonduktöörien, mutta hopeotulla, kuwan N:o 4 mukaisella merkillä.

Lokomotiwinkuljettajat, nuoremmat

Lakki: niinkuin alikonduktöörien, edellisen kaltaisella merkillä.

Lokomotiwinklämmittäjät

Lakki: niinkuin lokomotiwinkuljettajien, mutta ilman kaluunaa.

Waunumestarit

Lakki: niinkuin nuorempien lokomotiwinkuljettajien.

Waunurewiisorit

Lakki: niinkuin lokomotiwinklämmittäjien.

Siiwoojat, tallimiehet, pumppukoneenkäyttäjät ja waununvoitelijat

Lakki: niinkuin edellisen, mutta ilman kokartia ja merkkiä.

Wahtimestarit

Uniwormu: senkaltainen kuin muissakin virkakunnissa, mutta mustasta werasta, hopeaisella alaupseerin kaluunalla alaslasketulla kauluksella, hiankäänteillä ja lakinreunuksella,

Portieri

Uniwormu: edellisen kaltainen, jonka lisäksi juhlatiloissa tulee tawallisen schweitzarin=olkarihma rautatie-wäreillä, warustettu hopeakaluunalla, ynnä kaluunoitu kolmiskulmainen hat-

tu."

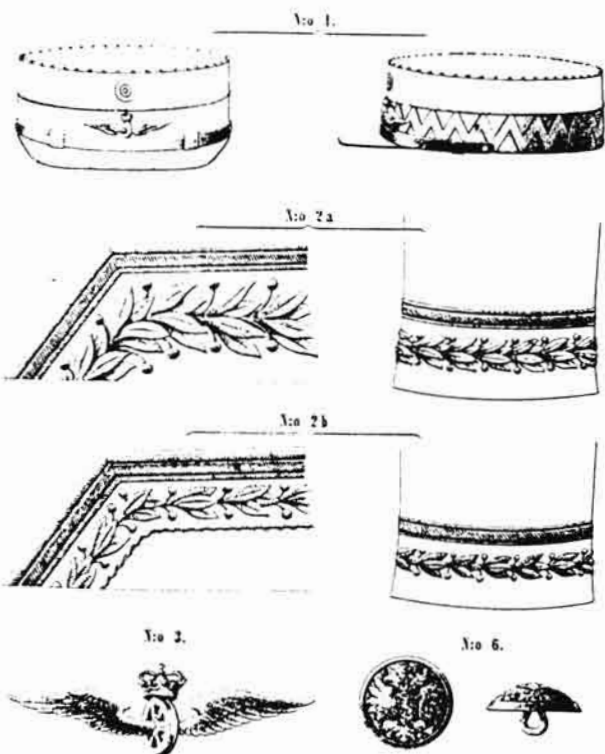
Yllämainittuja sääntöjä seurasi kiertokirje, jonka sisältö oli seuraavanlainen: "Tehdyn esityksen johdosta on Rautatiehallitus tänäpänä katsonut hyväksi noudatettavaksi wahwistaa tähän liitetyt säännöt waltionrautateiden wirassa olewien rangittomien palweliain uniwormuista;...".

Arvoluokkajärjestelmään kuuluvien virkamiesten pukuohjesääntö oli sisällöltään seuraavanlainen:

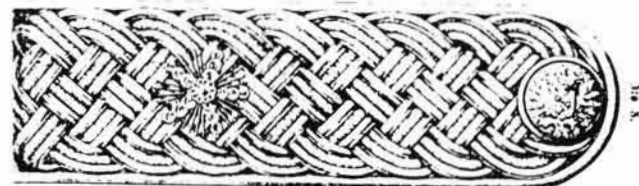
Yleiset määräykset kaikille virkapuvuille ja arvoille yhteisistä vaatekappaleista. Takki oli mustasta verasta kahdella nappirivillä, kuusi nappia kussakin. Kaulus samasta verasta ilman rihmoja. Vuori musta. Olkaimet samaa kangaslaatua kuin takki. Päällystakki oli myös mustaa verkaa kahdella nappirivillä ja mustalla vuorilla. Housut mustaa verkkaa ilman reväärejä. Pukujen napit hopeoidut.

Rautatiehallituksen, VI ja VII arvoluokan virkamiesten paraati- ja pyhäpäivänpuku oli mustaa verkkaa kahdella nappirivillä, kussakin kahdeksan nappia. Kaulus tummansinisestä samettia, edestä vinosti leikattu vaaleansinisin rihmoin ylä- ja alareunaa pitkin. Hihankäänteet samanlaiset, suoriksileikatut vaaleansinisellä rihmalla. Taskujen kannet varustettu samoin vaaleansinisin rihmoin. Pitkin puvun etureunaa hännäksiin saakka vaaleansininen rihma. Kirjonta kauluksessa ja hihankäänteissä hopeasta piirustuksen no 2a:n mukaan VI arvoluokalle ja no 2b:n mukaan VII arvoluokalle (Kuva 3).

Olkaimet olivat hopeisilla punoksilla tummansinisellä samettilaatala vaaleansinisin reunajuovin. Kultatähtien luku määräytyi haltijan arvoluokan mukaan (kuva 4). Päähine oli kolmekulmainen hopeakaluunalla ja punoksella. Edelleen pukuun kuuluivat miekka ja käsineet. Kyseessä on puku, jonka malli ja kuosi määräytyi vuoden 1855 pukuasetuksen mukaan. Erotuksena



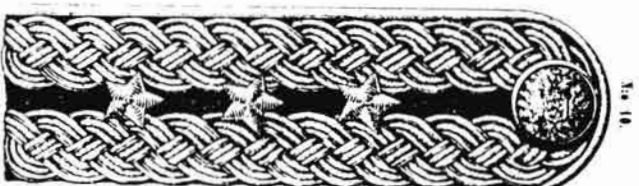
3. Valtionrautateiden virkapukuihin vuoden 1879 ohjesäännön mukaan kuuluneita yksityiskohtia. Kuva: Rautatiemuseo.



för I till V klassen.

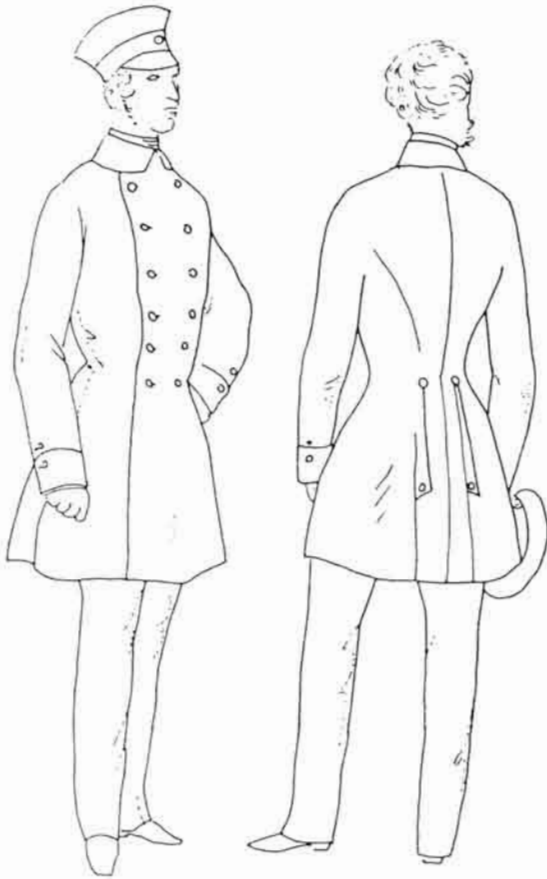


för VI till VIII klassen.



för IX till XIV klassen.

4. Valtionrautateiden virkapukuihin kuuluneita epoletteja. Kuva: Rautatiemuseo.



5. Varapuku eli syrtuutti edusti tavallista virkapukua vaatimattomampaa linjaa.

oli olkaimet, joita ei esiintynyt muilla virastoilla kuin posti- ja lennätinlaitoksen virkamiesten virkapuvuissa.

Varapuku eli syrtuutti oli vaatimattomampi (kuva 5), kaksirivinen mustasta verasta ja alaskäännettyllä kauluksella. Puku noudatteli laivaston upseeripuvun kuosia. Pukuun kuuluivat olkaimet ja miekkä ja tämän lisäksi liivit, mustaa verkkaa samoin ja kahdella nappirivillä (kooltaan pienemmät) ja alaskäännetty kaulus. Kaulaliina oli mustaa silkkiä ja solmittu. Käsineitä käytettiin myös. Päänine määräytyi piirroksen no 1 mukaan ja oli mustalla veralla päällystetty, paarteiden alaosa varustettu hopeakaluunalla sinisin reunajuovin. Kokardi oli samanlainen kuin siviili-

livirkamiesten. Etupuoleen kiinnitettiin rautatievirkamiesten tunnus. Virkamatkoilla ei käytetty miekkää.

9.-14. arvoluokkiin kuuluvat rautatiehallituksen alaisuuteen lukeutuvat virkamiehet käyttivät palvelus- tai arkipukuna syrtuuttia, joka oli kuosiltaan samanlainen kuin edellä mainittu rautatiehallituksen virkamiehen. Liivit olivat samanlaiset, mutta napitettavissa ylös asti tarpeen vaatiessa. Kaulaliina oli musta ja asuun kuuluivat käsineet ja olkaimet. Olkaimien malli oli kuvan no 10 mukaan: yksi tähti 13. ja 14. arvoluokkaa varten, kaksi 11. ja 12. varten, kolme 10. varten ja ilman tähteä 9. varten. Päähine oli samanlainen kuin rautatiehallituksen virkamiehillä, mutta paarre oli tummansinisestä sametista. Erikseen on mainittava, että virantoimituksessa olevilla asemapäälliköillä oli vaaleansininen päähine. Korkeimmilla virkamiehillä oli juhlapuvun yhteydessä valkoiset liivit pikeestä.

Ohjesäännöt asettivat suuria vaatimuksia virkamieskunnalle. Todennäköisesti niitä ei aina noudatettu kirjaimellisesti, ainakaan maaseudun pienillä asemilla. Tästä meillä on todisteena syyskuussa vuonna 1876 (no 13/2785/22.9.1876) asemapäälliköille annettu muistutus siitä, että virantoimituksessa oli virkapuvun käyttö pakollista. Kiertokirjeen sanamuoto antaa aiheen ymmärtää, että erityisesti kesällä helteisinä päivinä jätettiin käyttämättä virkapuvun takkia.

Virkapukuohjesääntöjen ohella muistutettiin myös siitä, ettei leuka-parta ollut sallittu ja ettei paidankaulus saanut näkyä virkapuvun kauluksen yli. Viimeinen Suomen suuriruhtinaskuntaa koskeva virkapukumääräys annettiin vuonna 1904. Rautateiden osalta se koski lähinnä korkeimpia virkamiehiä, kun taas muiden osalta puvut säilyivät pieniä muutoksia lukuunottamatta muuttumat-

tomina vuoteen 1917 asti.

Suomen suuriruhtinaskunnan arvoluok-
kajärjestys, annettu Helsingissä 15.
päivänä heinäkuuta 1897:

Alla on lueteltu ne rautatiehallituk-
sen alaisuuteen kuuluvat virkamiehet,
joilla oli virka-arvo:

5. luokka - Rautatiehallituksen pää-
johtaja
6. luokka - Rautatiehallituksen vara-
johtaja (=Adjoint hos ge-
neraldirektören för Järn-
vägsstyrelsen)
- Rautatiehallituksen toi-
mistopäällikkö
 - Rautatiehallituksen lii-
kennepäällikkö
 - Rautatiehallituksen rata-
päällikkö
 - Rautatiehallituksen kone-
päällikkö
8. luokka - Rautatiehallituksen johta-
jan apulainen
- Rautatiehallituksen sih-
teeri
 - Rautatiehallituksen kam-
reeri
 - Rautatiehallituksen yli-
tarkastaja
 - Rautatiehallituksen tilas-
totoimiston esimies
 - Rautatiehallituksen insi-
nööri
9. luokka - Rautatielääkäri
- Rautateiden asiamies/toi-
minnanjohtaja
 - Rautateiden ylikassanhoi-
taja
 - Rautateiden virstatoimis-
ton esimies
 - 2. luokan asemapäällikkö
 - Ratainsinööri
 - Rautateiden työpajan esi-
mies
10. luokka - Vara-asemapäällikkö (= stationsinspektoradjoint)
- apulaisratainsinööri
 - Rautateiden apulaiskassan-
hoitaja*
11. luokka - Rautateiden reviisori**
- Rautateiden tarkastaja
 - Linjakassanhoitaja (= linjekassör)
 - 3. luokan asemapäällikkö
 - Rautateiden Helsingin mekaanisen työpajan työnjohtaja
12. luokka - Rautatiehallituksen no-
taari
- Rautatiehallituksen ti-
lastotoimiston aktuaari
 - 4. luokan asemapäällikkö
13. luokka - Rautatiehallituksen kanslisti
- Rautatiehallituksen Hel-
singin varastoesimies
 - 5. luokan asemapäällikkö
 - Rautateiden lennätin me-
kaanikko
14. luokka - Rautateiden kamarikirju-
ri (=kammerskrivare)
- Rautateiden kirjanpitäjä
 - Rautateiden varastoesi-
mies
- * - Rautatiehallituksen 1. apukamreeri
- ** - Rautatiehallituksen 2. apukamreeri

Tom C. Bergroth
Tutkija
Turun maakuntamuseo



ASEMALAITURILTA SEURATTUA

JUNAT -lehti

Suomalaiset rautatieharrastajat saivat vihdoin alkuvuodesta oman lehtensä. JUNAT -lehti toimii kaupallisilla toimintaperiaatteilla ja sen jalona tavoitteena on olla nimenomaan kaikkien kiskoliikennettä harrastavien äänenkannattaja. Tähänhän ei ole toistaiseksi pystynyt yksikään Suomessa ilmestynyt lehti. Lehti julkaisee kirjoituksia kaikilta kiskoliikenneharrastuksen aloilta ja mukana on myös mallien rakennusohjeita. Tilaushinta on 65 mk/vuosikerta. Lehten puuhamiehinä ovat mm. Antero Alku ja Tapio Keränen, jonka kaikki varmasti tuntevat ainakin nimeltä. Tenderiläiset toivottavat menestystä uudelle tulokkaalle.

VR:n VIRKAPUKUJA

Rautatiemuseo on koonnut pienen näyttelyn "VR:n virkapuku kautta aikojen" kertomaan mukavalla tavalla rautateiden historiaa myös muodin kannalta. Näyttely oli esillä helmikuussa myös Turussa Humalistonkadun KOP:n toimiloissa. Näyttelyä olivat järjestämässä Turun maakuntamuseo, Rautatiemuseo ja VR Turun liikennealue.

PIENOISRAUTATIEPÄIVÄT

Tamperelainen Pirkanmaan Rautatieharrastajien kerho järjesti tammikuussa järjestyksessään ensimmäiset valtakunnalliset pienoisorautatiepäivät Tampereen Sampolassa. Ohjelmassa oli erilaisia näyttelyjä valokuvista dio-

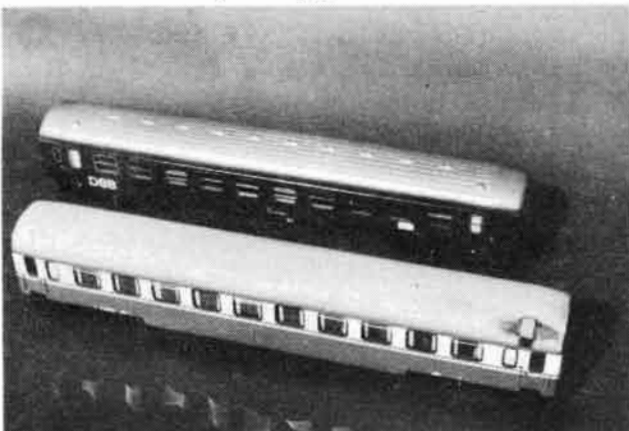
raamoihin, mallinrakennuksen saavutuksista puhumattakaan. Päivien ohjelmaan kuului myös tutustuminen Tampereen aseman ja ratapihan toimintaan. Seuraavat valtakunnalliset pienoisorautatiepäivät järjestetään ensi talvena todennäköisesti Helsingissä ja järjestäjän on silloin Helsingin Pienoisrautatiekerho ry.

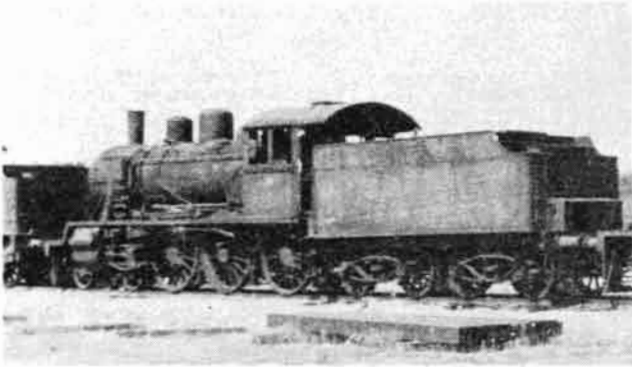
UUSIA MALLEJA

Markkinoille ilmaantui kevätkestästä maassamme vielä useimmille tuiki tuntematon Electrotren pienoisorautatiesarja. Electrotren on alkuperältään espanjalainen. Rautatie toimii myös Märklinin kolmikiskoperiaatteella ja tuo siten oman mielenkiintoisen lisänsä myös sen harrastajien kokoelmiin. Tuotantoon kuuluu myös koko joukko varaosia, joista saatava olla hyötyä mallin rakentajille. Electrotreniä tuo maahan ja myy vantaalainen Deltamatic (PL 18 01661 Vantaa). Kannattaa tutustua.

TULEEKO PRINSESSA TURKUUN???

Jo Turun Kiskoliikennekerhoa perustettaessa herätettiin haave oikean höyryveturin hankkimisesta kaupunkiin. Aikaisempi yritys oli kaatunut kaupungin byrokratian jäykkyyteen. Nyt asiassa on päästy yksi askel eteenpäin. Turun veturimiehet tekivät nimittäin kevättalvella anomuksen Rautatiehallitukselle vanhan turkulaisen työjuhdan "Prinsessan" Hvl n:o 555 saamisesta Turkuun kaupungin kaunistukseksi ja kaupunkilaisten katseltavaksi. Mutta tarkoitus ei olisi tuki museoida veturia, vaan saada se joskus jopa liikkeelle palauttamaan mieliin nuo mainiot menneet höyryajat. Mikäli kuulopuheisiin voi luottaa, on hanke ainakin toistaiseksi mukavasti myönteisessä. Toiveen toteutuminen tuo tietysti mukanaan koko joukon talloita, sillä rahaahan hankkeen toteuttamiseen on vaikea saada.





Hv 3 n:o 783 Kuopiossa 10.7.1980. Kuva: Rantala.

HÖYRYVETURITKO ROMUKSI??

Rautatiehallitus on päättämässä vanhojen höyryveturien romuttamisesta. Asiaa on haudottu niin, että munat (=veturit) ovat ehtineet jo ruostua, osittain jopa korjauskelvottomiksi. Jotain olisi toki pelastettavissakin. Viimeisin lehdistä luettu tieto on se, että Rautatiemuseo olisi valitsemassa vetureista tyyppikokoelmaa omiin suojiinsa. Näin säästyisi edes jotain vanhasta höyryveturikulttuurista jälkipolville. Miksi veturit sitten romutetaan? Rautatiehallituksen mielestä höyryvoimaa ei tarvita edes kriisitilanteessa. Väistämätön ja historiallisestikin osoitettu tosiasia on kuitenkin se sodan sattuessa ensimmäisiä kohteita ovat juuri energia-varat. Näin kävi viime sodankin aikana mm. Saksassa, jossa juuri valmistunut Berliinin ja Münchenin välinen sähköistetty rataosuus tuhouttiin heti sodan alussa ja jouduttiin turvautumaan luotettavampaan höyryvetoon. Joten kannattaisiko harkita vielä keran näinä epävakaina aikoina?

HURUT VÄISTYY

Uusi aikataulukausi toi muutoksia myös vetokalustoon Turun alueella. Jo koko kevään ajan oli Turunkin puolella havaittavissa tulevat muutokset. Dr 13 näyttäytyi silloin tällöin täältä läheteissä ja tänne saapuvissa junissa. Nyt muutos on tapahtunut tosiasia, Dr 13 vetää lähes kaikkia matkustajajunia ja vain harvoin junissa näkee

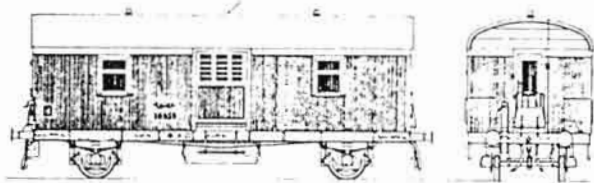
vanhoja yhdistelmiä. Dm 8/9 on tietysti edelleen liikenteessä. Mutta Huruja näkee vain harvoin, tavallisin tavaraajunissa.

TURKULAISIA RAITIOVAUNUJA

Turun maakuntamuseo pelasti viime syksynä kaatopaikkamatkalta kaupungin liikennelaitosta aikoinaan palvelleet raitiovaunut n:ot 17, 32 ja 40. Vaunut olivat olleet useita vuosia lasten leikkipaikkoina kaupungin päiväkotien pihoissa. Vieläkin niitä on leikkimökkeinä ainakin Hirvensalon ja Kärsämäen päiväkotien pihoilla ja yhde olen tavannut Nousiaisista paikallisen autohajottamon pihalta. Kaupungin liikennelaitos on entisöinyt kaksi raitiovaunua ja museon varastoissa on entisöintiä odottamassa ainakin neljä vaunua. Onkohan niin, että Turussakin ajetaan vielä joskus raitsikalla.

TURUN KISKOLIIKENNEKERHO TOIMII

PIIRUSTUSARKISTO



Kerhon perustamisesta lähtien on pyritty keräämään erilaista rautateitä ja pienoisorautateitä koskevaa materiaalia. Yksi huomattavimmista keräilyn kohteista ovat olleet kalustoa koskevat piirustukset (mittakaava 1:87), joiden tarkoituksena on palvella mallirakentajia. Tällä hetkellä kokoelmassa on jo hiukan yli 200 erilaista piirustusta suomalaisista vaunuista ja vetureista. Kokoelmaa pyritään täydentämään kaiken aikaa, joten jos

sinulla on joitakin piirustuksia, tarkista onko ne myös kerhon arkistossa ja toimita kopioitavaksi. Voit saada piirustuksista kopioita myös omaan käyttöösi. Kokoelmasta on tarkoitus laatia myös luettelo kerholaisten käyttöön. Piirustuksia voit tiedustella sihteeriltä (puh. virka-aikana 303300/20).

KERHON JULKAISUVAIHTO

Ensimmäisen Tenderin ilmestyttyä tuli monia tiedusteluja ja tarjouksia lehtemme vaihtamisesta muiden vastaavien julkaisujen kanssa. Niinpä kerho saakin tällä hetkellä arkistoon, jäsenistön käyttöön Resiinan ja EPÖ-tiedotteen, jossa selvitetään rautatieliikenteen ajankohtaisia asioita. Tenderin numerot menevät luonnollisesti ko. kustantajille.

EPÖ - TIEDOTE 4 31.5.1984

Rautatietapahtumien ja -kirjallisuuden tiedotuslehti

RESIINA

4 ■ 1983

KERHOLAISET HYVINKÄÄLLÄ JA TAMPEREEL- LA

Muutamat kerholaiset tekivät pääsiäisviikon maanantaina tutustumismatkan Hyvinkään konepajalle, jossa matkalaiset otettiin auliisti vastaan ja annettiin heille mahdollisuus tutustua sekä konepajan toimintaan että siellä olleeseen vetokalustoon.

Hyvinkäältä matka suuntautui Tampereelle Perkiön veturitallille, joka on tänä päivänä ehkä tärkein Huru-keskus. Pääasiallisimpänä tutustumiskohteena lienevät olleet veturit, nimittäin paljon puhutut Hurut, mutta siinä sivussa tutustuttiin myös muihin rautatieasioihin.

MATKA UUTEENKAUPUNKIIN

Kerhomme teki kauniina maaliskuisena lauantapäivänä 10.3. retken kohta 60-vuotiaalle Uudenkaupungin radalle. Hietamäessä, puolivälin krouvissa,



eli vesitornin vierellä vietti rähjäinen luultavasti Gd-vaunu viimeisiä hetkiään. Kerhon hovikuljettajan Pekka Rantalan (ovessakin oli mainos "Ei ole Pekkaa parempaa") ohjastaessa "Porkkanaa" varman tuntuisesti Uudenkaupungin pihalle, odoteli Huru 2224 tavarajunan edessä valmiina lähtemään Turkuun. Juna 373 ajettiin vielä Kalarantaan. Siirryimme kahvitauon jälkeen junan 374 toiseen ohjaamoon eli 5111-päähän, jossa taisi välillä olla ahdasta. Uudenkaupunginedustalla olevan Dm9 edessä vasemmalta alkaen Kari Paananen, Ilmo Kajala, Juhani Kostet, Esko Maasalo, Pekka Rantala ja Matti Soini.



KERHON TIEDOTUKSESTA

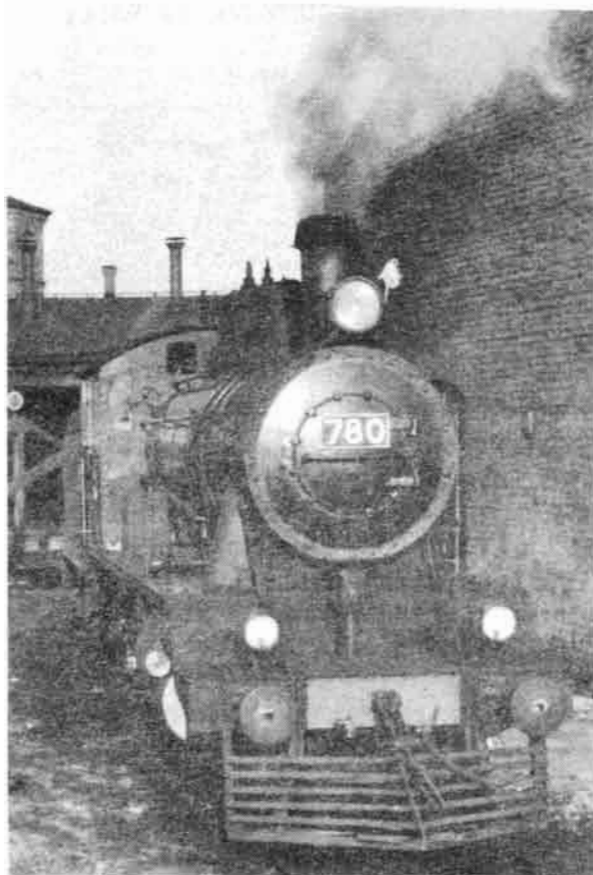
Kerhon tiedotus on ollut hiukan rempallaan johtuen osittain sihteerin siviilikiireistä. Useimmiten tiedottaminen on hoidettu puhelimella ja valitettavan myöhään. Toivon mukaan joku kerholaisista ottaa ensi syyskaudella tiedotuksen hoitoonsa, jotta jokainen saisi viestinsä perille.

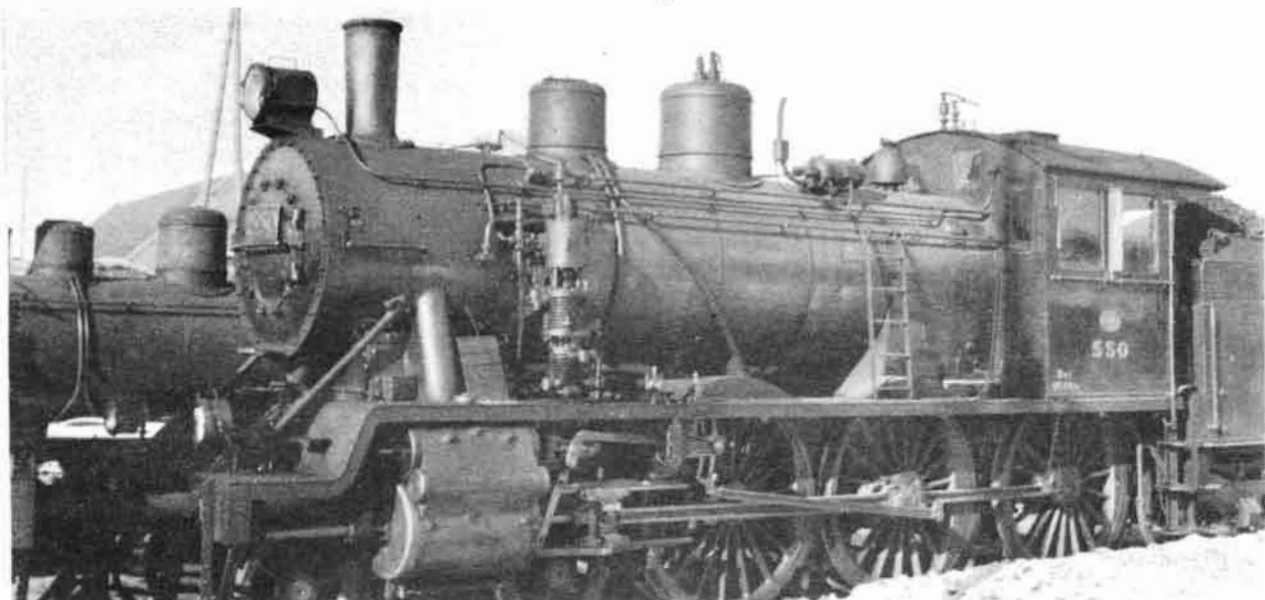


KUVIA VETURIMIESTEN ALBUMEISTA osa I : Hv 1-2

Yläkuvassa Hv 1 n:o 558 vetämässä tavaraajunaa Slon asemalla joskus 1960-luvulla. Alhaalla vasemmalla on puolestaan Hv 2 n:o 780 Toijalan veturitallilla palvelukseen lähdyssä. Päivä on vappu, minkä kunniaksi valonheittäjän juurelle on laitettu vappuviuhka. Alhaalla oikealla on puoles-

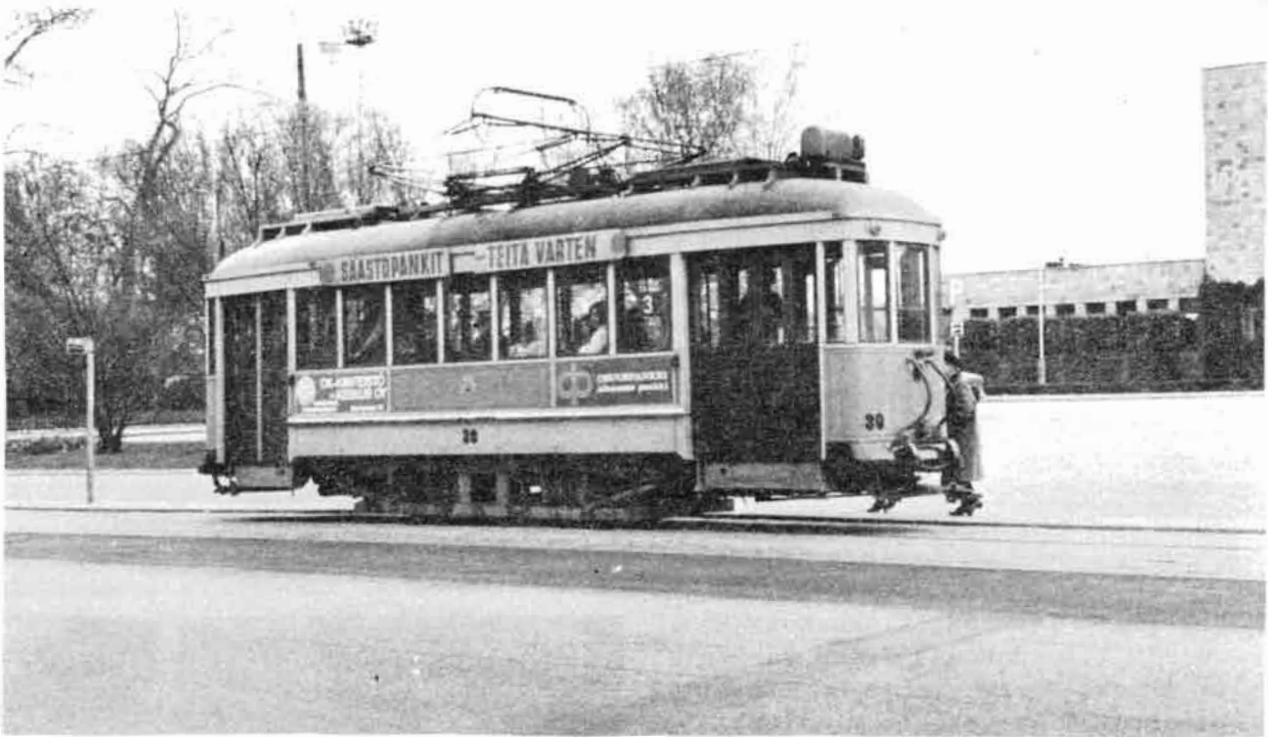
taan sama Hv 2 n:o 780 vetämässä matkustajajunaa. Kuvasta voi selvästi havaita veturin varusteena olevan taustapeilin aitoon turkulaiseen tapaan. Kaikki sivun kuvat on kuvattu joskus 1960-luvulla. Kuvaaja on veturinkuljettaja O.Lumme ja kuvat löytyvät Mika Rantalan kokoelmista.





Hv-ykkösiä Turussa. Yläkuvassa Hv 1 n:o 550 lepovuorossa Turun varikolla. Alhaalla vasemmalla Hv 1 n:o 555 (prinsessa) ja veturin miehistö O. Lumme, T. Sipilä ja O. Vartiainen. Alhaalla oikealla prinsessan lämmittäjä. Sivun kuvat on ottanut O. Vartiainen ja ne löytyvät Mika Rantalan kokoelmista.





TURKULAISIA RAITIOVAUNUJA

Syksyllä 1983 tarjoutui Turun maakuntamuseolle tilaisuus ottaa talteen joitakin hävittäväksi tuomittuja, päiväkotien alueilla leikki-paikkoina olleita raitiovaunuja. Näin saatiin - ainakin toistaiseksi - säästetyksi vaunu n:o 40 sekä vaunun n:o 17 ja 32 korit, jotka kuljetettiin museon alueelle joulukuussa 1983. Tulevan - toivottavasti - kunnostuksen ja entisöinnin kohteina kiinnostavimpia ovat vaunut 17 ja 32, sillä samasta sarjasta kuin vaunu n:o 40 on Turun kaupungin liikennelaitoksella täysin kunnostettuna vaunu n:o 42.

Vaunut n:o 17 ja 32 kuuluvat korimalliltaan lukumääräisesti suurimpaan TKL:n raitiomoottorivaunusarjaan ja edustavat siten tavallaan tyypillistä turkulaista raitiovaunua. Näitä vaunuja hankittiin Turun raitio-teille useina erinä vuosina 1933-38. Vaunutyyppi ei tuolloin ollut kuitenkaan Suomessa uusi. Samanlaisia vaunuja oli ruotsalainen toiminimi ASEA toimittanut Helsinkiin vuosina 1928-

1930 jo 42 kpl. Turunkin sarjan alkupään kahdeksan vaunua, n:ot 16-23, ovat ASEA:n valmistamia.

Tullessaan Turkuun v. 1933 sarjan neljä ensimmäistä vaunua, n:ot 16-19, edustivat vanhoista vaunuista varsin paljon poikkeavaa tyyppiä. Uutta oli modernin ulkoasun lisäksi suurempi koko. Uutta olivat myös painemakäyttöiset taiteovat, joiden ansiosta vaunun sisätila oli saatu yhtenäiseksi verrattuna vanhojen vaunujen puoliavoimiin, veräjällä suljettaviin päätysiltoihin ja väliseinällä erotettuun matkustamoon "kuppeehen". Monilta tärkeiltä ominaisuuksiltaan uudet vaunut silti vastasivat vanhoja. Niinpä ne olivat edelleen kahteen suuntaan ajettavia ja niissä oli siten ovet molemmilla puolilla ja ajolaitteet kummassakin päässä. Saksisankavirroittinta ei nyt ajosuuntaa vaihdettaessa tarvinnut kääntää kuten vanhojen vaunujen laahainvirroitin, sen sijaan vaunujen sisällä oli istuinten selkänojat käännettävä ajosuuntaa vastaavaan

asentoon.

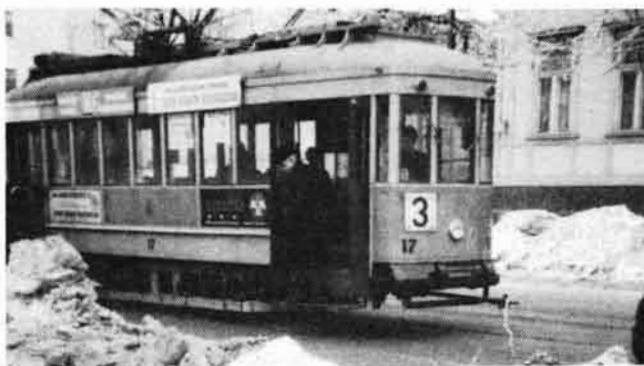
Samanlaisia vaunuja hankittiin Turun raitioteille lisää vielä 10 kappaletta, jotka nyt toimitti Oy Suomen Autoteollisuus Ab vuosina 1934-1938. Näistä ensimmäinen, vaunu n:o 24, on mainittu ensimmäiseksi kotimaassa valmistetuksi raitiomoottorivaunuksi. Ko-ko sarja tuli käsittämään 18 vaunua, n:ot 16-33. Tämän sarjan kaltainen vaunutyyppi muodostui pitkäksi aikaa eräänlaiseksi standardiksi Turun (ja Helsingin) raitioteille, sillä kaikki myöhemmätkin, 1940- ja 1950-luvuilla Turkuun hankitut kaksiakseliset raitiomoottorivaunut noudattelivat näiden vaunujen päämittoja ja korimallil- taankin ne olivat lähinnä vain yksi- tyiskohdiltaan 1930-luvun mallista eroavia variantteja.

Vaunujen teknillisistä ominaisuuksista mainittakoon:

Pituus puskimiseen	10200 mm
Korin leveys	2000 mm
Akseliväli	2200 mm
Pyörän ø	815 mm
Paino	12500 kg
Moottorien teho (N:o 16-19) 2x58 hv	
Moottorien teho (N:o 20-23) 2x62 hv	

Turun jyrkkien mäkien vuoksi vaunujen teho oli Helsingin vastaavia vaunuja jonkin verran suurempi. Vaunut oli varustettu rullalaakereihin.

Pitkän, parhaimmillaan lähes neljä vuosikymmentä kestäneen käyttöaikansa kuluessa vaunut kokivat mm. rataver- kostossa ja liikenteessä tapahtuneen kehityksen vaatimia muutoksia. Kaikki- en linjojen päätepisteet oli 1930-lu- vulla varustettu kääntymismahdollisuu- della. Vaunujen yksisuuntaistaminen lienee kuitenkin alkanut vasta 1940- luvulla. Tällöin ensimmäinen muutostyö käsitti lähinnä kaksoisvarustuksen purkamisen eli ajolaitteiden poistami- sen vaunun toisesta päästä ja toisen puolen ovien sulkemisen. Näissä muu- tostöissä samoin myöhemmissäkin täys- korjauksissa on havaittavissa pyrki- mys kaluston yhdenmukaistamiseen, mis- sä normia luovana on ollut kulloinkin



Vaunu n:o 17 viimeisiä päiviään liikenteessä. Puistokadulla 14.2.1967. Kuva: Ilmo Kajala

uusin vaunutyyppi. Myöhemmin osasta vaunuja poistettiin toisen, nyt siis vasemman, puolen ovet ja tilalle ra- kennettiin yhtenäinen seinä ja ikku- nat, 1950-luvulla tulleiden uusien vaunujen esikuvan mukaisesti. Joihin- kin puheena olevan sarjan vaunuihin asennettiin lisäksi kiinteä kuljetta- jan istuin, ajokampi korvattiin suu- rikokoisella ratilla ja katolle eteen järjestettiin valaistu numerokilpi. Huomattakoon tässä, että kaikkia muutostöitä ei tehty kaikkiin vaunui- hin samanaikaisesti. Niinpä vaunuis- ta tuli varsin yksilöllisiä, sillä jotkin vaunut rakennettiin lähes täy- dellisesti uudelleen, jotkut taas jäivät varsin lähelle alkuperäistä asuaan.

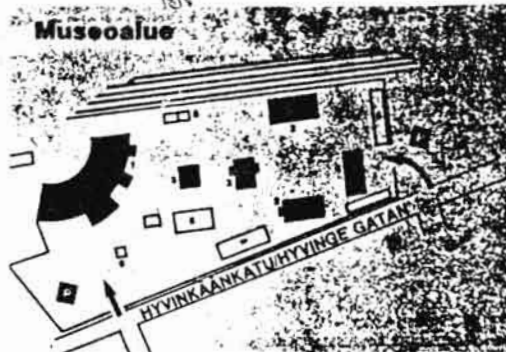
Lähes kaikki vaunut kokivat vielä 1960-luvun kuluessa uuden täyskor- jauksen, jonka yhteydessä nyt uusim- simpien, neliakselisten moottorivau- nujen mukaan vaunuihin asennettiin heikkovirtajärjestelmä lähinnä va- laistusta ja merkinantolaitteita var- ten. Lisäpiirteeksi vaunujen ulko- asuun tulivat nyt suuntavilkut ja la- tური katolle.

Museolle nyt tulleet vaunut n:o 17 ja 32 ovat verraten lähellä alkupe- räistä asua. Tosin vain vaunussa n:o 32 on yksi vasemmanpuoleinen ovi jäl- jellä, vaunusta n:o 17 vasen puoli on rakennettu umpeen. Kumpikin vau- nu on poistettu liikenteestä jo yk- köslinjan muutoksen yhteydessä v. 1967. Koska vaunuista puuttuu mm. te-

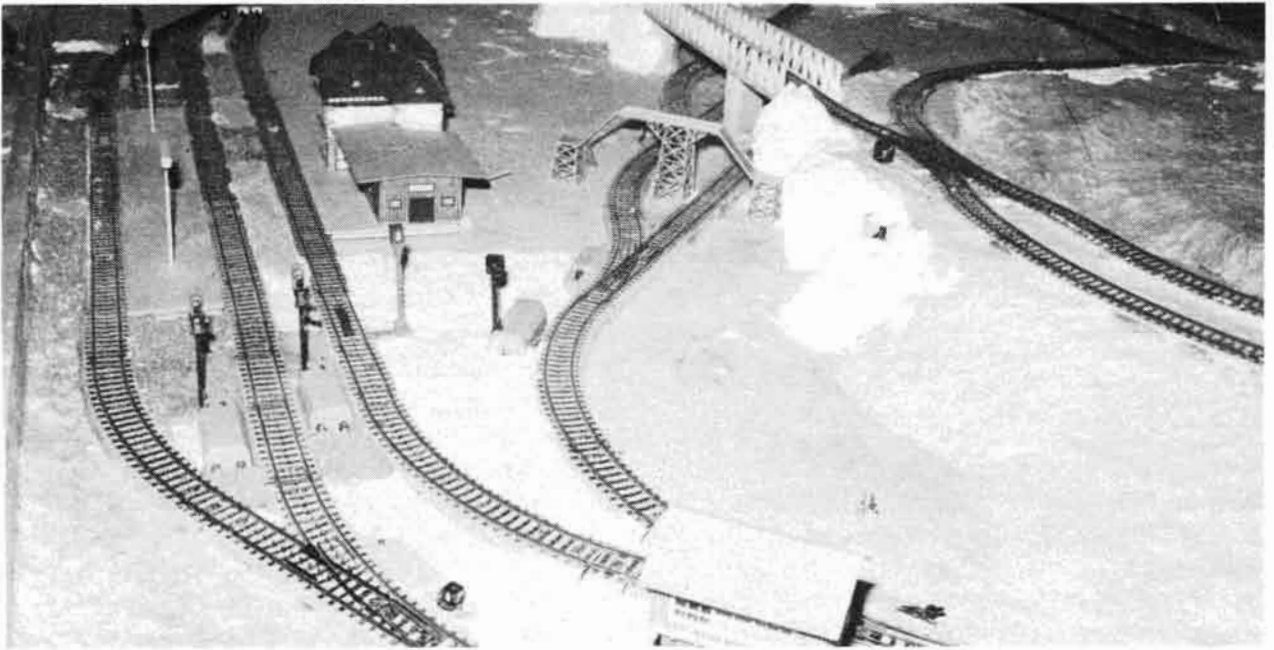
Vaunu n:o 19 - aikanaan perusteellisesti täys-
korjattu - leikkipaikkana Hirvensalon päiväko-
din pihamaalla. Kuvattu 21.4.1983. Kuva: Ilmo
Kajala

Hyvinkää ● Hyvinge ● Finland

RAUTATIEMUSEO, Hyvinkääntatu 9
05800 Hyvinkää, puh. 914-18351



1. Veturitalli (lipunmyynti, toimisto ja arkisto, näyttelytila)
2. Näyttelyt II, III ja IV
3. Pakaritupa-kahvila
4. Asuinrakennus
5. Entisiä ulkorakennuksia, varastoja
6. Siltavahdin koppi



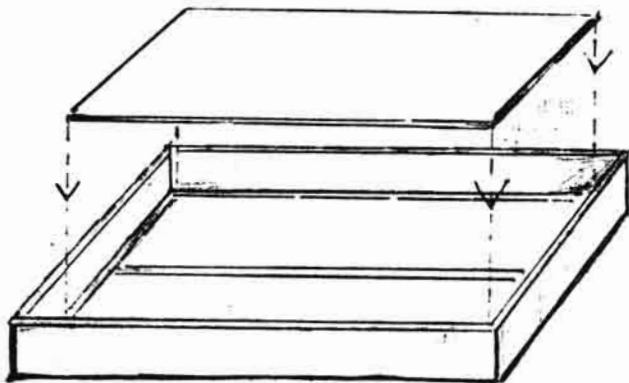
Kuva dioraaman keskeneräisestä asemaalueesta. Rakennukset ovat Fallerin ja Heljan mallistoa. Taustalla näkyy paperimassasta ja kipsistä rakennettu kallioalue. Sillat on rakennettu itse mäntyrimasta. Kuva: Juhani Kostet.

PIENOISRAUTATIEN RAKENTAMINEN

En aio tässä toistaa sitä, minkä Mika Rantala kertoi omasta harrastuksestaan lehden edellisessä numerossa. Tarkoitukseni on kertoa niistä kokemuksista ja keinoista, joilla olen omaa "dioraamaani" rakennellut ja joista voi olla jonkinlaista apua ainakin niille nuoremmille pienoisorautatieläisille, jotka haluavat toteuttaa kotonaan oman haavemaailmansa. Aivan niin kuin Mikallekin, oli minullekin kertynyt vuosien kuluessa koko joukko pienoisorautatietarvikkeita, josta oli noiden vuosien kuluessa rakennettu ja purettu useaan otteeseen erilaisia ratapihoja. Aikuistuminen ja muuttaminen aikanaan omaan huusholliin toi radan rakentamisesakin eteen uuden tilanteen. Muuttotavaran mukana tuli mukava laatikollinen vuodesta 1957 lähtien kerättyä kalustoa, ainoa "leikkikalu", mitä minulla oli koskaan ollut, muuta en ollut milloinkaan halunnutkaan. Omassa asunnossa pysyvä pienoisorauta-

tie tuntui kivalta ajatukselta, vaikka nyt rakentamisen jälkeen on toki syntynyt ajatuksia paremmistakin ratkaisuksista. Kerrostaloasunnossa käytettävissä oleva tila on aina rajoitettu. Monien ajatusten jälkeen päädyin sijoittamaan oman ratani parisängyn alle. Näin käytettävissä olevan tilan pinta-alaksi tuli 190 x 160 cm. Seuraavaksi oli ratkaistava malliradan rakenne ja liikuteltavuus sekä sen saattaminen haluttaessa helposti ajokuntoon. Ratkaisin ongelman seuraavasti.

Rakensin ensimmäiseksi höylätystä 15 x 90 mm:n laudasta kehikon, joka vastasi käytettävissä olevan tilan kokoa. Näin saadun kehikon alarauinaan, sen sisäpuolelle, ruuvasin 15 x 15 mm:n listan, jonka päälle oli helppo sijoittaa sopivan kokoisiksi sahatut lastulevyt (piirros). Lopuksi asensin vielä pienet pyörät laatikon alle, kehikon kulmiin. Tällä tavalla syntyi junapöytä, joka



Kaavio dioraaman alustan ja kehikon rakentamisesta sekä pyörien asentamisesta.

liukuu kätevästi sängyn alle suojaan ja sieltä esille ajettavaksi. Maastorakennelmien hyötykorkeudeksi jää tosin vain n. 15 cm, mutta tarvittaesahan sängyn voi nostaa vaikka tiilikivien päälle.

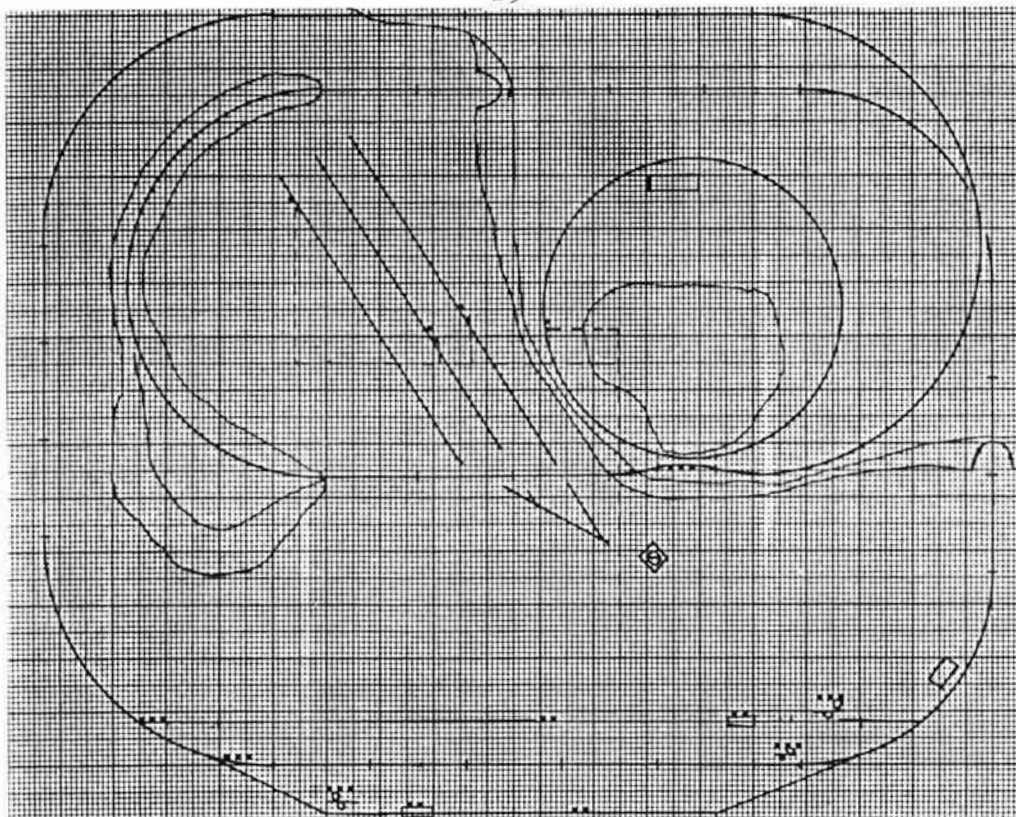
Seuraava vaihe rakentamisessa olikin toimivan raidejärjestelmän suunnittelu käytettävissä olevan raidemateriaalin varassa. Tarkoitukseni oli nimittäin käyttää kaikki kiskot niin tarkkaan kuin se olisi mahdollista. Raidejärjestelmä syntyi monien vaikeuksien ja kokeilujen kautta. Jatko-suunnittelun ja rakentamisen helpottamiseksi piirsinkin raidesuunnitelmani millimetripaperille mittakaavaan 1:10. Tälle kaaviolle tein useita kalvolle piirrettyjä päällekkäispiirroksia niin, että kaikki dioraamaan liittyvät osa-alueet olivat valmiina toteutuksen alkaessa. Yhdelle kalvolle suunnittelin koko rautatieni sähköistuksen, johon kuului valaistuksen ja varsinaisten ajosähköjen lisäksi tietysti myös opastimien, vaihteiden yms. toimintaan liittyvä sähköistys. Pyrinpä eräiltä osin suunnittelemaan jopa automaattista laiteohjausta muutamien vaihteiden toimintojen osalta. Toiselle kalvolle tuli maisemasuunnitelma, joka onkin ollut rakentamisen kannalta varsin tärkeä osa ja on helpottanut huomattavasti rakennustyötä.

Ensimmäinen varsinainen toteuttamisvaihe radan rakennuksessa oli kiskotuksen ruuvaaminen alustalle ja säh-

köistytksen esivalmistelujen tekeminen. Kiskotuksen kiinnittäminen oli helppoa niin kauan kuin se tapahtui suoraan alustalle. Tunnelin yläpuolelle rakentamisessa tuli eteen ensimmäinen ongelma, jota en ollut ottanut riittävän tarkasti huomioon suunnitteluvaiheessa. Maiseman rakentaminenhan oli ollut vasta kaksiulotteista. "Toista kerrosta" varten sahasin lopulta 15 x 50 mm:n rimasta sopivia palasia loivasti nousevan radan alustoiksi. Kaltevuuden jouduin tietysti laskemaan kokeilemalla. Koko vuoren päällä kulkeva rataosuus on rakennettu tällaisten pylväiden varaan niin, että joka isen ruuvinkohdalla on pylväs.

Kiskojen kiinnittämisen jälkeen oli tehtävä ainakin osa sähköistystöistä eli porattava alustaan reiät sopiviin kohtiin ja kiinnitettävä sopiva määrä johtimia oikeisiin paikkoihin. Samalla liimasin johdot alustan alapuolelle kiinni ja sijoitin liittimiä sopiviin paikkoihin. Helppointa on nimittäin vielä kaikki johdot esim. paksulla puhelin kaapelilla itse ohjauspöytään. Jo alusta pitäen on syytä merkitä "piuhat" sopivilla merkinöillä, jotta säästytään aikaa vielä oikeiden johtojen etsimiseltä koeajovaiheen alkaessa. Myös eri virtapiirien toiminta ja käyttömahdollisuuden kannattaa pohtia tässä vaiheessa, sillä myöhemmät muutokset on vaikea toteuttaa. Tämän vaiheen jälkeen ratapihani alla oli kolmekymmentä metriä eri väristä johtoa. Joiden päät odottelivat kytkentää. Osa kytkennöistä (esim. valaistus) jää tehtäväksi vasta maiseman rakentamisen yhteydessä.

Sähköistytksen alkutöiden jälkeen alkoikin maiseman rakentaminen. En ottanut tavoitteekseni sen enempää suomalaisen kuin muunkaan tutun maiseman rakentamista. Tavoitteeni oli vain kauniin (luonnollisen) ja teknillisesti mielenkiintoisen ratkaisun toteuttaminen, tavallaan kokeilu tulevaisuuden dioraamaa ajatellen.



Suunnittelupiirustus dioraaman toteuttamista varten. Piirustukseen on yhdistetty raidekaavio, sähköistysuunnitelma sekä maisemasuunnitelma. Piirros: Juhani Kostet.

Maiseman pohjan olen rakentanut pääasiassa styroxista, jota keräilin erilaisista pakkauksista. Kaikki välit yms. täytin tällä materiaalilla ja yläpinnat olen pyrkinyt muotoilemaan jo tässä vaiheessa niin lähelle lopullista maiseman muotoa kuin se tässä vaiheessa on ollut mahdollista. Maiseman päällysmateriaalin valinta oli erittäin hankalaa, koska liikuteltavaan dioraamaan oli löydettävä suhteellisenjoustava ja kevyt sekä tietysti myös halpa materiaali. Sen tuli olla myös helposti muotoiltava. Monien askartelukirjojen selailun löysin mielestäni oikean, paperimassan tai puupölymassan. viimeksi mainittu karsiutui lähinnä hinnan vuoksi.

Paperimassan valmistamisessa on omat pienet nikkinsä ja menetelmänsä, jotka löytyvät monista askartelukirjoista. Tärkeää on kuitenkin muistaa keittää massa mahdollisimman hienoksi ja käyttää riittävästi tapettiliisteriä ja lisänä jotain

muuta vesiliukoista liimaa, esim. Erikeeperiä. Massan levittäminen maisemaan onkin sitten vain lyhyen harjoittelun tulos. Yleensä se sujuu varsin helposti. Paperimassalla ei saa kuitenkaan kaikkia kohteita luonnollisen näköiseksi. Siksi teinkin kallio yms. kohdat kipsistä ja oikeista kivistä. Tällä tavalla määrättyihin kohtiin syntyy myös aito väri. Ratapiha-alueella raiteen välit yms. olen tehnyt kipsistä ja luonnon hiekasta siten, että juuri levitetyn kipsivellin päälle olen ripotellut puhdistettua hiekkaa, joka on suhteellisen tasalaatuista. Hiekan ja dioraamassa tarvittavat kivet olen luonnollisesti kerännyt rautatien läheisyydestä oikean värin tavoittamiseksi. Varsinkin kipsimassan käsittelyssä tarvitaan monenlaista näppäryyttä ja kekseliäisyyttä, jotka keksii työn edistyessä, eikä niistä voi antaa mitään yleispäteviä neuvoja. Erilaisten verkkojen käyttäminen voi tietysti helpottaa vellin levit-

tämistä, mutta mielestäni ne eivät ole välttämättömiä. Maiseman rakentamisen yhteydessä on syytä viimeistään harkita myös rakennusten paikat, kiinnittään maisemaan mahdollisesti kuuluvat valaisimet ja rakennusten sisälle tulevat valopisteet. Myös rakennukset on hyvät kiinnittää alustaan tässä vaiheessa.

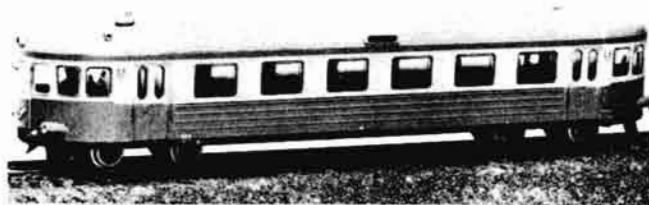
Maiseman viimeistely onkin sitten todella aikaa vievää puuhaa ja se vaatii myös taiteellista ja värisilmää. Maalattava alusta on syytä hioa ensin. Sekä puupöly- että paperimassa ovat helposti tasoitettavissa hiekkapaperilla ja sitä voidaan tarvittaessa myös leikata terävällä veitsellä. Ennenmaalauksen aloittamista on kiinnitettävä myös teiden pinnoitteet ja niihinhan sopii varsin hyvin hieno, tumma hiomapaperi.

Maalaamiseen tarvitaan maisemasta riippuen muutamia putkiloita erilaisia maaleja ja liuottimia. Kokemuksen mukaan voin sanoa, että ns. taiteilijan öljyvärit ovat tähänkin tarkoitukseen parhaita. Ne ovat värejä, jotka kovettuvat hitaasti, mutta pysyvät parhaiten ja pitävät värinsä vuodesta toiseen. Niillä maalaaminen on hiukan vaikeaa, mutta tekniikan oppii kyllä. Osan puista voit kiinnittää maisemaan maalauksen yhteydessä ja osan vasta maalauksen jälkeen kuivaan pintaan.

Tarkkoja ohjeita maiseman ja rautatien rakentamiseen ei suomen kielellä juuri löydy. Hyviä vinkkejä on kuitenkin Valittujen Palojen toimittamassa Suuressa askartelukirjassa. Englannin kielisistä on mielestäni paras Terry Allenin Encyclopedian of Modell Railways, joka löytyy Turunkin kirjastoista.

Lopuksi halua muistuttaa kaikkia, että tässä kirjoituksessa kerotut menetelmät ovat tietysti vain omien kokemuksiini pohjalta kehitettyjä, kantapäin kautta opittuja. Mutta toivon että jokainen voi kehittää niitä.

Juhani Kostet



UGJ AB:n HO-MITTAKAAVAINEN Y-853-A
RAKENNUSSARJA (MAALAAMATON, SIS.
MOOTTORIN). MUISTUTTA VR:n Dm 7
KISKOAUTOA. HINTA 399,50 (tasavirta)
595,00 (Vaihtov.)



- Kytkimet, telit
- pyöräkerrat RP-25 11 mm
- varaosat ja tarvikkeet
- kuvasto, hinta 16,00



kytkinjärjestelmä

Saatavana MODEL RAILROADER -lehden
irtonumeroita

Nyt saatavana myös kiskoauton lii-
tevaunu konduktöörinosastolla

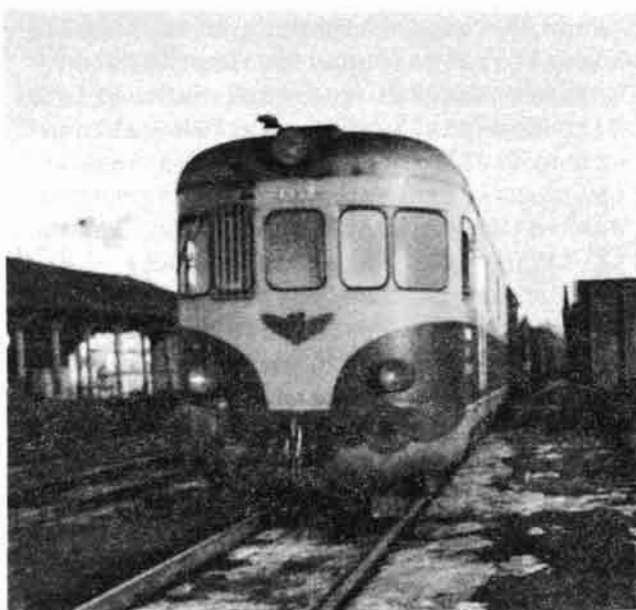
HINTA 299,50

Kaikki kiskoautot rakennussarjoina



Edustusliike H. Koiste

EHK Visatie 5 84100 Ylivieska 10 Finland puh. 983-22956



Hr 11 n:o 1952 Salossa 1960-luvulla. Kuva:

O. Lumme/M. Rantalan kokoelma.

FLEISCHMANN



märklin



PALVELEVA LELULIIKE



**LELULIIKE
CASAGRANDE**

LINNANKATU 9—11

PUH 14 693

TURKU

