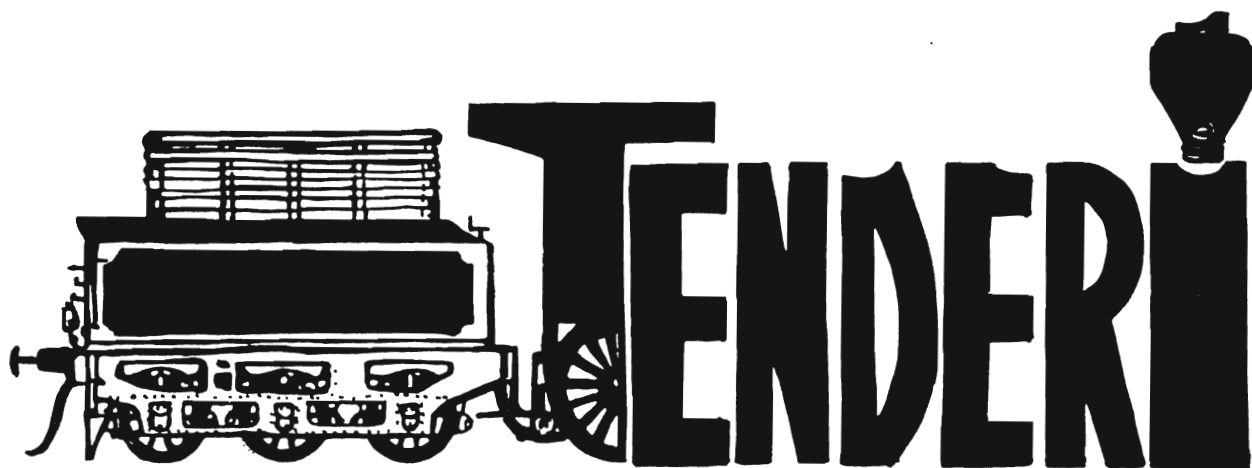
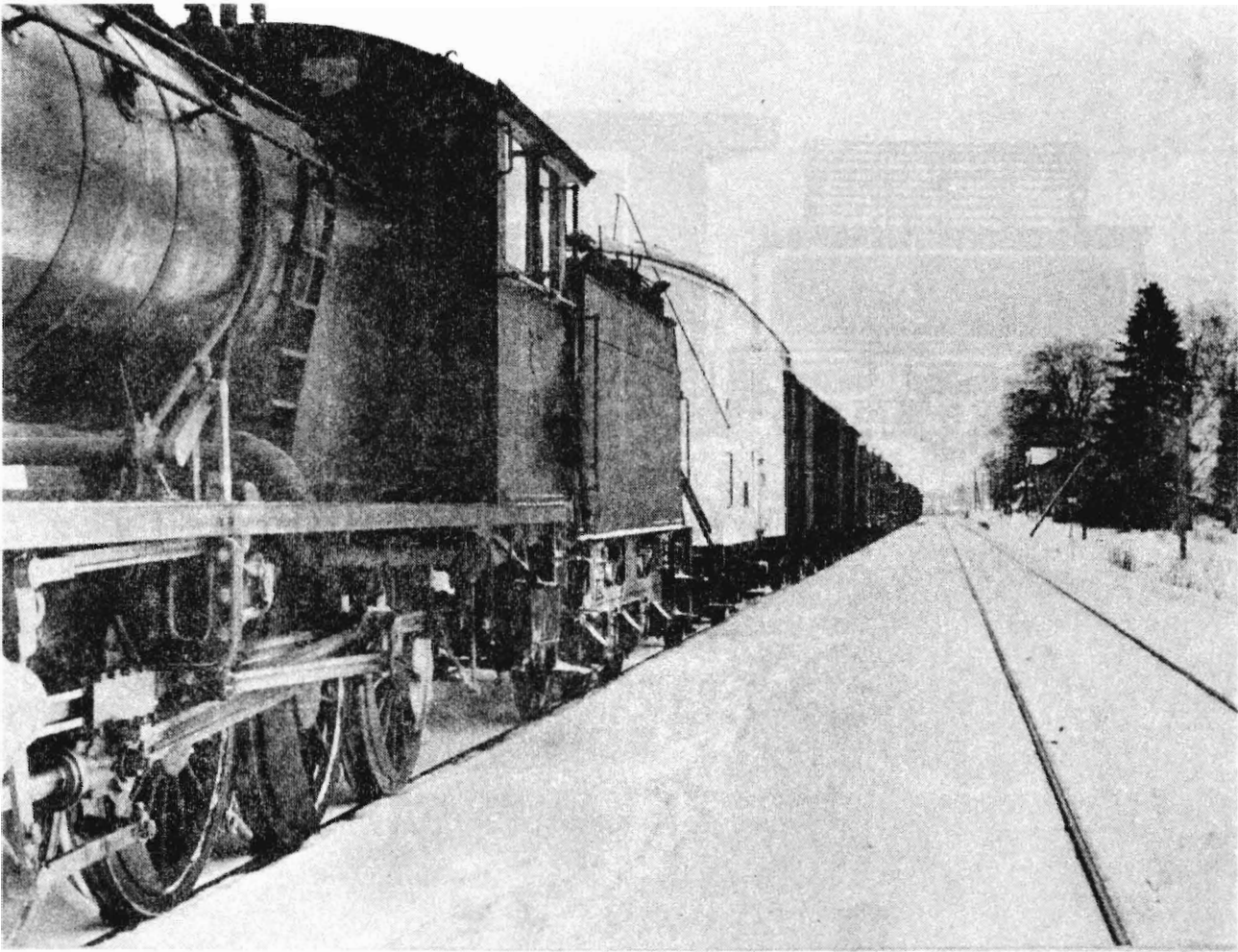




TENDERI

TURUN KISKOLIIKENNEKERHO ry.





Tv 1 n:o 616 Aurassa. Kuva: O.Lumme.

SISÄLTÖ

Kuskin pukilta	3
Viimeinen Naantaliin	4
Vitonen entisöidään	5
Asemalaiturilta seurattua	7
Veturimiesten albumeista II	8

Kansi: Tv 1 n:o 612 miehistöineen Loimalla. Kuvassa vasemmalla veturinkuljettaja Eskil Rosman ja veturinlämmittäjä Olli Vartiainen. Kuva: O. Vartiainen.

Kannen tunnuskuvio: Tellervo Kostet.

TENDERI

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

Lehdessä julkaistaan myös alan ritysten ilmoituksia ja mainoksia.

Lehti pyritään julkaisemaan kaksi kertaa vuodessa, keväisin ja syksyisin.

Lehden toimitus:

Ilmo Kajala ja Juhani Kostet

Lehden julkaisija:

Turun Kiskoliikennekerho ry.

Tuureporinkatu 12 B 20

20110 Turku 11

TURUN KISKOLIIKENNEKERHO ry.

Turun Kiskoliikennekerho ry:n tavoitteena on edistää rautatie- ja raitiotiehistoriallista sekä pienoisrautatieharrastusta julkaisemalla kirjoituksia ja levittämällä muutenkin informaatioita harrastusta koskevista asioista. Kerho kokoontuu kerhoiltoihinsa jokaisen kuukauden ensimmäisenä tiistaina klo 18-20 VR:n kerhotalolla Köydenpunojankatu 12.

Kerhon hallitus:

Puheenjohtaja:	Ilmo Kajala
Varapuheenjohtaja:	Kari Paananen
Sihteeri:	Juhani Kostet
Rahastonhoitaja:	Mika Rantala
Jäsenet:	Esko Maasalos Pekka Välimäki

KUSKIN PUKILTA

Yhdistystä on tänä ankeana syksynä ilahduttanut maassamme virinnyt kiinnostus höyryvetureiden säilyttämisestä kohtaan. Vaikuttavin tämän aihepiirin uutinen tuli tässä taannoin Haapamäen suunnalta, jonne kaavaillaan siirrettäväksi huomattavaa osaa jäljellä olevista höyryvetureistamme. MTV:n uutisten ilmoittamasta sadan veturin veturipuistosta hanke lienee kuitenkin jo supistunut noin puoleen. Viimeisin tieto on 70 veturin siirto Haapamäelle. Osa vetureista tultaisiin kunnostamaan ajokuntoon museoliikennettä varten. Myös VR kunnostanee lisää vetureita omia tarkoituksiaan varten. Myös Rautatiemuseo, harrastajapiirit ja eräät kaupungit ovat liikkeellä tässä tarkoituksessa. Melkoinen ilmapiiirin muutos parin vuoden sisällä, mutta oli tietysti jo aikakin.

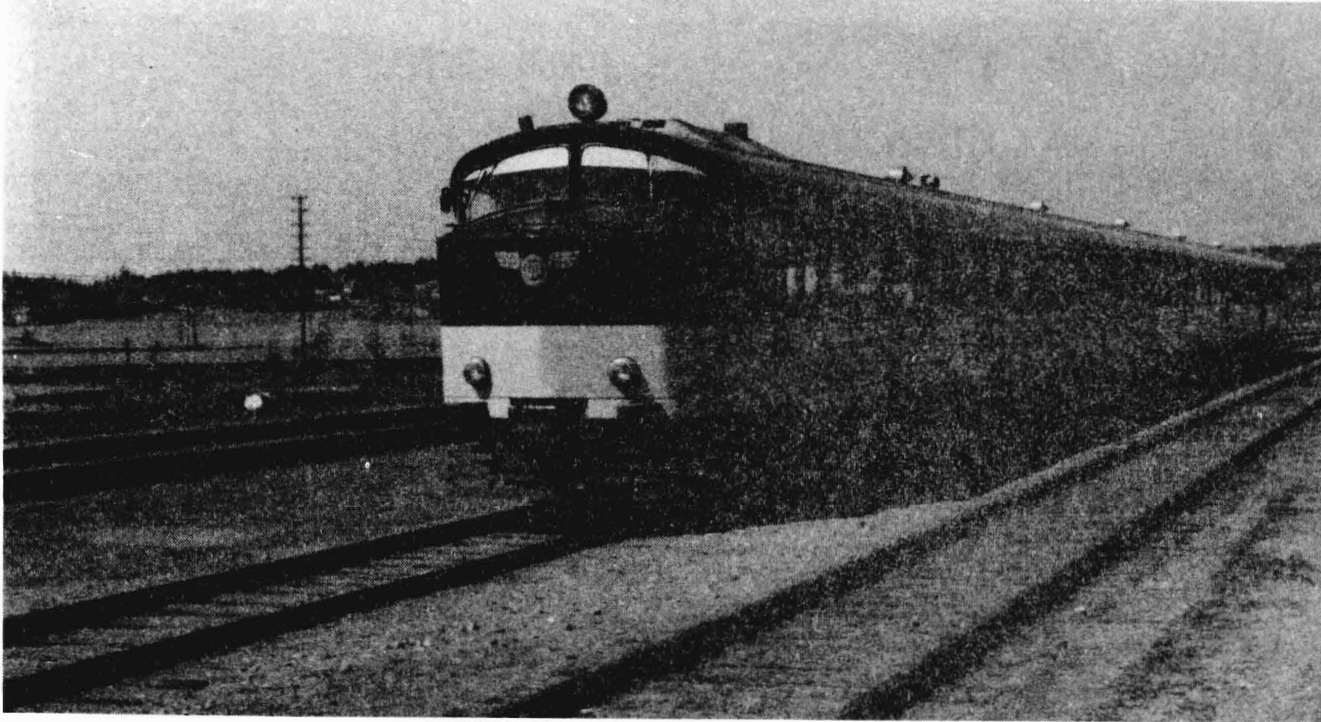
Nyt säilytetään innolla neljän veturisarjan eri yksilöitä, paljon muuta kun ei enää ole Rautatiemuseon kokoelmia lukuunottamatta. Lähestyvä 125-vuotisjuhla lienee osaltaan lisännyt VR:n kiinnostusta vanhan kaluston

kunnostukseen. Hyvä näin, vaikkei aivan SJ:n 125-vuotisjuhlakavalkadin monimuotoisuuteen yllettäisikään.

Yhdenkin veturin kunnostaminen on niin suuri hanke, että VR:n asian-
tuntemus ja tekniset resurssit ovat tällaisissa hankkeissa ainakin jos-
sain määrin välttämättömiä. Myös Haapamäelle kaavaillun veturipuiston toteutuminen on suuressa määrin riippuvainen VR:n myötävaikutuksesta.

Toivottavasti nämä kaavailut eivät kokonaan sulje pois ajatusta pienemmistä paikallisista säilytys-hankkeista. Eihän kaikilla kaluston säilytyksestä kiinnostuneilla ole mahdollisuuksia lähteä esim. Haapamäelle talkoisiin. Laiminlyö-
mällä "etäispesäkkeet" syyllistyt-
täisiin voimavarojen tuhlaukseen. Paikallisprojektit tarjoaisivat useilla paikkakunnilla mahdollisuuden yhdessä VR:n kanssa järjestää mm. höyryajeluja. Tämä tuskin vähentäisi Haapamäen merkitystä.

Pekka Välimäki



VIIMEINEN NAANTALIIN

Pimeä syysilta, sataa tihkuttaa. Kävelen kohti asemaa. Raide 7. Siinä se on, kuten aina ennenkin. Porkkana. Pystytän kameran jalustoineen laiturille ja alan tähtäillä.

"Mitäs nyt taas kuvataan", kuuluu ääni kaukana selän takana. "Ne visiini lopettaa noi junat", vastaa toinen.

Otan kuvan ja kerään kampeeni. Istun odotushalliin, odottamaan. Saavat kiireiset lippunsa ensin. Seitsemän minuuttia läntöön. Lippuluukulla on hiljaista. Paras mennä. "Yks meno Naantalin satamaan". Seitsemän markkaa kiitos".

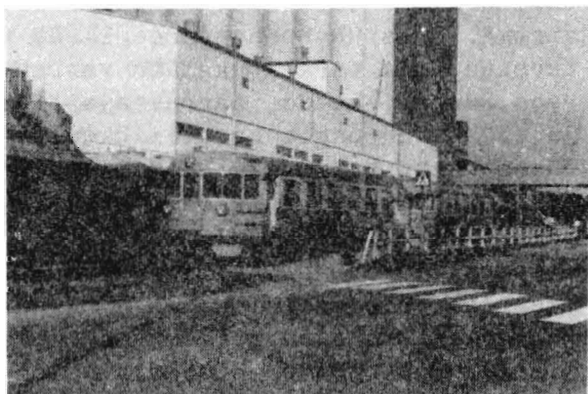
Eikö pientäkään vihjausta siitä, että huomenna ei enää matkaa voisi tehdä, ajattelin itsekseni. "Pitääkö paikkansa, että Naantalin junat jäävät pois," kysyn arasti. "Kyllä, huomisen alkaen liikenne hoidetaan busseilla".

Otan vielä yhden kuvan ja astun sisälle junaan. Päätän mennä viimeiseen vaunuun ja sen takapäähän, viimeiseksi! Tungosta ei ole, voin vapaasti valita paikkani. Konnari kuuluttaa junan lähtevän. Moottori alkaa hyris-

tä tutusti, vaunu keinahtelee verkkaaisesti. Kaikki on ennallaan vielä hetken... Tulee mieleen aikaisemmat Naantalin matkat; puuvaunussa, lätässä, hurun vetämässä pikajunassa. Niistä ei paljon jäänyt jäljelle ... Muutama valokuva sentään. Eipä ole paljoa jäljellä porkkanastakaan.

"Saavumme Naantalin satamaan, Tervetuloa uudestaan" Milloinkahan, mietin itsekseni.

Astun alas laiturille. Otan vielä yhden kuvan, pitkällä valotusajalla. Ei onnistu, juna liikkuu.



Dm 7 Naantalin satamassa. Kuva: M. Rantala



MENOLIPPU

VOSSMASSA 29-09-84

2805353

Mistä mihin - Från till	Lk - Kl	Kpl - St	Osasto - Avdelning
TURKU - NAANTALIN SATAMA	2	1	

Lähtöpäivä Avgångsdatum	Lähtöaika Avgångstid	Saapumisaika Ankomsttid
Juna - Tåg	Hinta Pris	7,00

Varaus-n:o 041-A2904	Tilitys 29-09-84
-------------------------	---------------------

VR 2249.1 90x150 3.500.000 83-04

Vaunu Vagn	Ikkuna - Fönster Ala - Under	Keski - Mellan	Käytävä - Gång Ylä - Över
	1022	Paikkojen numerot - Platsnummer	1022

Lippu poikkeaa matusta - Biljetten avviker från beställningen

H = hyttivaunu
kupévagnT = teräsvaunu
stålvagnP = puuvaunu
trävagnA = automatkustajan makuupaikka
sovplats för bilpassagerareKassa
Vagn

Viimeinen matkalippu turusta Naantalista.

Sinne meni. Jäi vain valokuuva filmille. Niin siinä aina käy, ei aikaa voi pysäyttää!

Oli muuten ensimmäinen ja viimeinen kerta, kun lähdin viimeiselle ajolle. Melkein tuli, että matkalle ... Spesialistit hoitakoot homman.

Juna oli muuten Dm9 n:o 5109, 5605, 5110.

Mika Rantala



Dr 12 n:o 2216 Naantalin satamassa
Kuva: M. Rantala

VITONEN ENTISÖIDÄÄN

Kun Turussa lopetettiin raitiotieliikenne 1970-luvun alussa, siirrettiin käytöstä poistettuja vaunuja lasten leikkipaikoiksi. Osa vietiin romuttamoille. Mutta Turun maakuntamuseon kokoelmiin siirrettiin jo v. 1967 vaunu n:o 5 ja se sijoitettiin säilytettäväksi kaupungille silloin kuuluneen Nautelan kartonon vajaan. Mainittu vaunu on harvoista jäljellä olevista turkulaisista raitiovaunuista vanhin ja tyyppinsä ainoa edustaja. Se kuuluu ensimmäiseen sähköraitioiteille toimitettuun 11 vaunun saraan, jonka rakensi ruotsalainen toi-

minimi ASEA Västeråsissa v. 1908. Sähkölaitteet vaunuihin toimitti saksalainen AEG. Säännöllinen liikenne sähköraitiotiellä alkoi uudella kalustolla joulukuun 22. päivänä 1908.

Vaunu n:o 5 on laterniinikattoinen ja alunperin puoliavoimine päätysiltoineen se edustaa vuosisadan ensimmäisen vuosikymmenen tyypillistä eurooppalaista, tässä tapauksessa etenkin ruotsalaista mallia, josta Suomenkin raitioiteille tuli tuona aikana leimaa antava vaunutyyppi. Helsingin ja Viipurin sekä useimpien Ruotsin kaupunkien raitioiteiden vas-

taaviin vaunuihin nähden Turun vaunut olivat joittenkin yksityiskohtiensa, mm. ikkunajaon suhteen jossain määrin omaleimaisia.

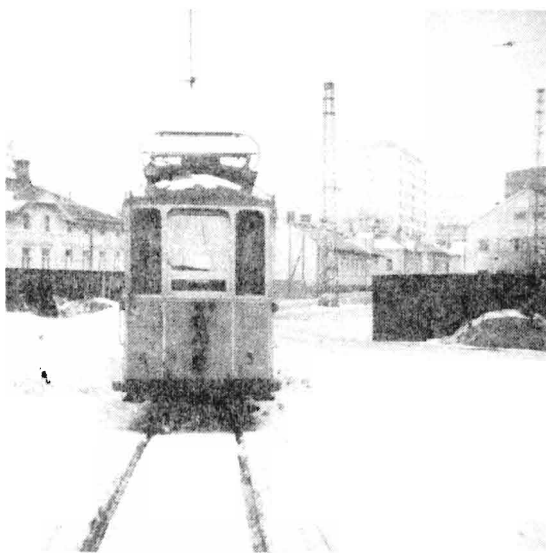
Ensimmäisen sarjan vaunut n:o 1-11 olivat säännöllisessä henkilöliikenteessä 1950-luvun alkuun asti. Osa näistä vaunuista muutettiin tuolloin jälkivaunuiksi, osa siirrettiin muihin tehtäviin. Vaunu n:o 5 otettiin tiettävästi v. 1952 työvaunuksi ja se jäi liikennelaitoksen sisäiseen käyttöön toimien mm. hallivaununa järjestytehtävissä 1-linjan muutokseen v. 1967 saakka. Sen jälkeen vaunu siirrettiin historiallisen museon kokoelmiin ja sijoitettiin varastoon Liedon Nautelaan.

Loppuaikoina pääasiassa sisätiloissa tapahtuneen säilytyksen ansiosta vaunu n:o 5 oli museon kokoelmiin siirrettäessä sisustusta lukuunottamatta varsin täydellisessä ja hyvässä kunnossa. Pitkäaikaisen varastoinnin seuraukset ovat nyt nähtävissä vaunun ulkoisessa kunnossa, mutta rakenteellisia esteitä täydellisellekään entisöinnille ei ole.

Koska hevosraitiotien aikaista kalustoa ei Turussa tiettävästi koko tämän vuosisadan puolella enää ole ollut jäljellä, on vaunu n:o 5 tärkeä muistomerkki kaupunkimme julkisen liikenteen kehityksen alkua ajoilta. Kun Helsingin raitioteiden vastaava museovaunu on muutamia vuosia nuorempi ja lisäksi vähemmän alkuperäisenä säilynyt, on Turun vaunu tällä hetkellä vanhin kaupunkiliikenteen sähköraitiovaunu. Entisöintiä silmällä pitäen vaunu n:o 5 on siten tärkeä kohde, jolla on myös valtakunnallista merkitystä.

Sekä Turun kaupungin museolautakunta että Turun maakuntamuseo ovat useaan otteeseen kiirehtineet vaunun entisöintiä ja sen siirtämistä asianmukaisiin säilytystiloihin. Entisöinti on kiireellinen myös siksi, että ikänsä raitovaunujen parissa työskennelleet asentajat ovat siirtymässä lähi-vuosina eläkkeelle.

Ilmo Kajala



Kuvat: Ilmo Kajala

ASEMALAITURILTA SEURATTUA

EPÖ-TIEDOTE

Asiantuntijatahojen ilmaisema kanta on, että EPÖ-TIEDOTTEEN uusi harvennettu ilmestymisaikataulu vähentää tuntuvasti sen ajankohtaisuus-arvoa. Tai jospa Kusti ei polje?

HURUT HÄVIÄVÄT

Hurut (Dr12) ovat poistuneet lähes kokonaan pikajunien keulasta. Talvipakkasien aikana ne olivat kuitenkin kuvassa mukana Dr 13 -kaluston jääty-misen vuoksi. Joskus huruja on näkynyt Turun sataman ja rautatieaseman välillä vetämässä matkustajajunarunkoa asemalle, jossa keulaan on siirtynyt nykyisin tavanomaisempi Dr 13.

KIRJA PIENOISRAUTATEISTÄ

Rautatiehallituksen tiedottaja Mikko Alameri ja rautatieharrastaja Ilkka Hovi ovat julkaisseet rautateitä ja rautatieharrastusta sekä pienoisrautateitä käsittelevän kirjan, joka on ollut odotettu lisä alan harrastekirjallisuudessa. Kirja on julkaistu Tammen harrastekirjasarjassa ja sen hinta on noin 130 mk.

Dm 7 KORJAUKSILLA

VR Turun konepajalla kunnostetaan parhaillaan ensimmäistä Dm 7-sarjan moottorivaunua museoitavaksi. Vaunu on tietävästi tarkoitus entisöinnin jälkeen siirtää rautatiemuseon kokoelmiin Hyvinkäälle. Ko. vaunun numero on 4020.

JUNAT

Junat -lehden ensimmäinen vuosikerta on onnellisesti valmis. Tenderin toimitus kiittää saavutuksesta ja toivottaa menestystä jatkossakin. Kritiikilekin löytyy tietysti sijansa, mutta se esitettäköön lehden omalla palstalla.

LEMPINIMIÄ

Kaikkihan tiedämme, että Hv 2 n:o 777 oli lempinimeltää "Kolmen kirveen kone" numerostaan johtuen. Vain häveliäisyytemme estää meitä kertomasta tässä yhteydessä veturi n:o 780:n hyväilynimeä. Sulo Karp taisi kirjassaan paljastaa vasta jäävuoren huipun.

Jonkinlainen karu hellyydenosoitus - tai sitten ei - lienee kyseessä myös Dr 13 -veturisarjalle annetuissa lempinimissä: "nakkikioski ja myymäläauto".

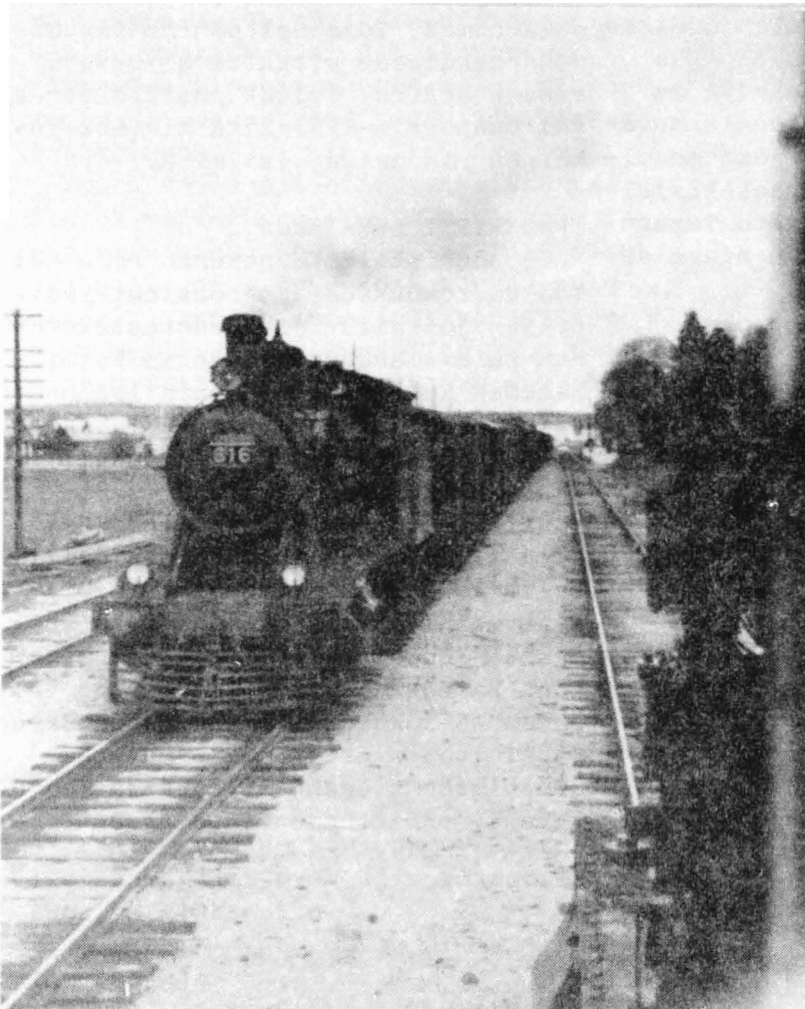
ROMUTUSKOKEILU

VR on kokeilu luontoisesti päättänyt romuttaa kaksi höyryveturia. Tarkoituksena on selvittää tällaisen toimenpiteen kannattavuus ja kannattamattomuus. Toimenpiteen onnistuminen ratkaisee pitkälti höyryveturien kohtalon. Tuleeko niistä romua vai museoesineitä. Aika mielenkiintoinen rinnastus, vai mitä.

TENDERIN TULEVAISUUS

Turun Kiskoliikennekerho ry:n hallitus on kokouksessaan pohtinut yhdistyksen julkaisu- ja tiedotustoiminnan tulevaisuutta. Tenderin toimitaminen kuvitettun ja näin laajana painoksena on suhteettoman raskasta pienelle yhdistykselle taloudellisesti rasittavaa.

Hallitus on päättänyt tiedottaa kerhoilloista ja kokouksista erillisellä kirjeellä. Tenderi tulee ilmestymään tämän jälkeen kerran vuodessa, joulun alla, laajana kuvitettuna painoksena ja kolme kertaa vuodessa A5-kokoisena pienenä tiedotteena. Toivottavasti tämä tyydyttää jäsenistön tiedon tarvetta ja toivottavasti onnistumme tehtävässämme.

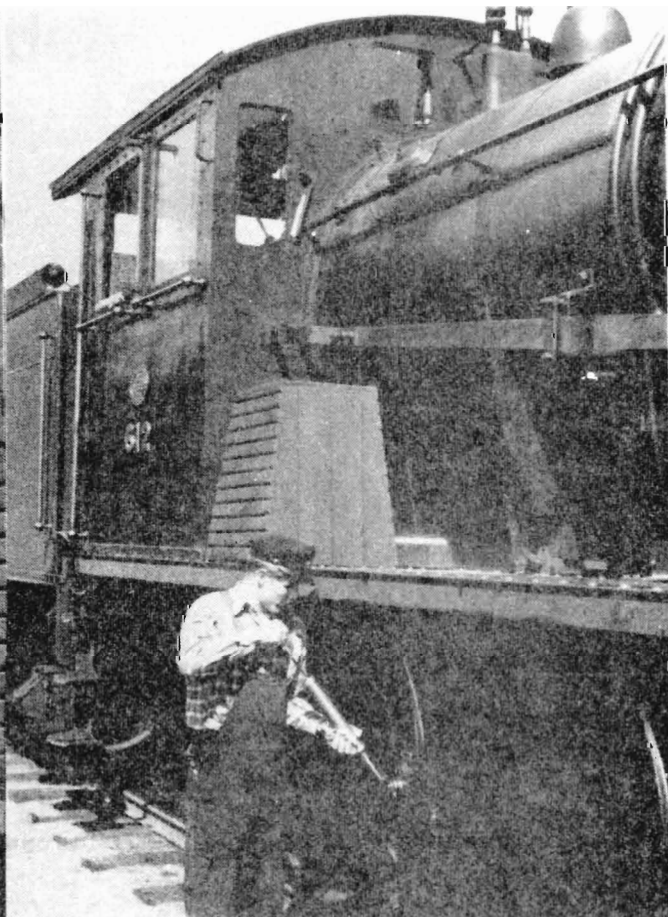
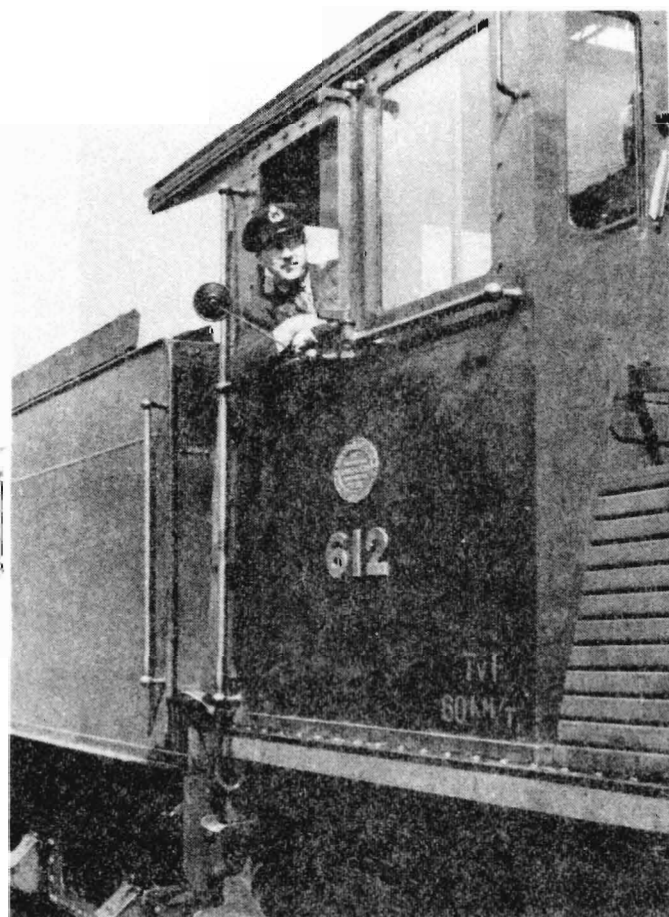


Turkulaisia "Jumboja" olivat 604-617. Ylhäällä Jumboja tauolla Turussa sumuisena päivänä, mm. 609. Vas. Tv 1 n:o 616 Aurassa. Viereisellä sivulla Tv 1 n:o 612 ja kuljettajansa työpaikalla. Veturinkuljettajana Eskil Rosman. Huomaa jälleen kerran taustapeili aitoon turkulaiseen tyyliin. Oikealla alhaalla veturinlämmittäjä O. Vartiainen työssään rasvaamassa veturinsa laakereita.

KUVIA VETURIMIESTEN ALBUMISTA II

Koonnut: Mika Rantala

Kuvat: O.Lumme ja O. Vartiainen.





Jämsänkosken tehtaiden vanha teollisuushöyry muistomerkkinä. Kuva: Jarmo Vanhanen.

MALLARI

Radio-ohjauslaitteiden
sekä pienoismallien
palveleva erikoisliike



Humalistonkatu 2 Turku, puh. 26 582

