

Veturimuseo rautatiemiljöössä

Toijalan kehityksessä kyläpahasesta pieneksi teollisuuskaupungiksi on rautatiellä ollut merkittävä osuus. Toijalan vanhassa veturitallissa toimiikin suomalaista rautatie- ja erityisesti veturihistoriaa esittelevä Veturimuseo, jonka historiasta ja kokoelmista museonhoitaja Juuso Hyvärinen kirjoittaa.

Rautatie ja Toijala

Uusi aika saapui rautatien muodossa pohjoishämäläiseen Akaan pitäjään 1870-luvulla. Pitäjän suurimmasta taajamasta, Toijalasta, tuli vuonna 1876 kolmen radan risteysasema, kun Tampere — Hämeenlinna — Turku -rautatie vihittiin käyttöön. Lähinnä Valkeakosken paperiteollisuuden kuljetustarpeen täyttämiseksi valmistui Toijalasta rata tähän teollisuuskeskukseen vuonna 1938. Risteysaseman kukoistuskauti sattui Valtionrautateiden tekniseen siirtymäkauteen, 1950—60-luvuille, jolloin ratojen herruus alkoi vaihtua höyryä puhisevilta Ukko-Pekoilta (Hr1) dieselmoottorin voimalla jyriseville Huruille (Hr12).

Hiljalleen kuljetukset siirtyivät kiskoilta kumipyörille ja Toijalankin asema menetti merkitystään. Ei paikka vielä 1990-luvunkaan alussa ole hiljainen: kymmeniä matkustajajunia pysähtyy päivittäin tällä asemalla ja saatoja vaunullisia tavaraa kulkee Toijalan kautta. Mutta ratapihan syrjäisimpien raiteiden ruostuneet kiskot, entisen halostuspaikan ruohottunut tasanne ja vesitornin tyhjyyttä kumisevat säiliöt kertovat, että joskus koko laaja asemaseutu sykki elämää.

Perinne talteen

Menneisyyttä ei Toijalassa ole unohdettu. Yhdeksänpilttuinen veturitalli, jonka vanhimmat osat on rakennettu 1870-luvulla, on ottanut suojiinsa entisiä rautateiden työjuhtia. Vuodesta 1986 alkaen on tallissa toiminut Veturimuseo, jonka tarkoituksena on tallentaa häviävää rautatiekalustoa, erityisesti moottorivetureita, ja tehdä tunnetuksi maamme rautatiehistoriaa yhdessä muiden alan museoiden

kanssa. Museon yhteydessä on myös pieni rautatiehistoriallinen kirjasto.

Museon käyttömeneistä vastaa pääosin Toijalan kaupunki ja veturien kunnostuksesta Museoveturiseura ry — ympäri maata kotoisin olevien museoveturiharrastajien seura, joka talvokoityöllä kunnostaa kalustoaan museointia varten. Viime vuosina myös liikenneministeriö on osoittanut ilahduttavaa kiinnostusta Veturimuseon toimintaa kohtaan. Luonnollisesti museolla on läheiset yhteydet Valtionrautateihin ja muihin rautatiealan museoihin ja yhdistyksiin.

Veturitallin viidessä näyttelytilaksi kunnostetussa pilttuussa on esillä sekä Valtionrautateiden että yksityisten suomalaisten rautatieliikennöijien käyttämää leveäraiteista (raideleveys 1524 mm) vetokalustoa.

Veturituttavuuksia

Näytteillä on mm. kotitallissaan eläkepäiviään viettävä raskas vaihtoveturi Vr2 eli Anka (no. 964). Tampella Oy valmisti näitä 56 tonnin painoisia, kiinteillä vesi- ja polttoainesäiliöillä varustettuja höyryvetureita Valtionrautateille 16 kpl vuosina 1930—31. Veturityyppi ehti palvella VR:ää höy-

ryveturien käytön lopettamiseen eli vuoteen 1975 asti. Käyttöaikanaan 964 toimi paitsi Toijalassa myös Turussa ja sota-aikana Kouvolassa.

Varsin erikoinen veturi on museon tanskalaisen veturiteollisuuden edustaja, pieni Pedershaab. Tämä Pedershaab Maskinfabrik A/S:n vuonna 1946 valmistama moottoriveturi on alunperin ollut kapearaiteinen (raideleveys 600 mm). Veturi päättyi Suomeen hankolaisen Forcit Oy -dynamiittitehtaan ratapihalle. Pedershaab levennettiin 1524 mm:n raiteille sopivaksi, mistä merkinä on »lava» veturin toisessa kyljessä. Levennetty Pedershaab on todennäköisesti ainoa laatuaan maailmassa. Museoveturiseura on kunnostanut veturin ajokuntoiseksi, ja se on toiminut museon vaihtoveturina kaluston siirtelytoissa.

Pienen »kollegansa» mukana museoon on tullut toinen Hangan dynamiittitehdasta palvellut dieselveturi, Valmet Move21. Näitä vetureita Valmet Oy rakensi vuosina 1948—52 yhteensä 76 kpl sotakorvauksina Neuvostoliittoon toimitettaviksi. Alkujaan veturit olivat kapearaiteisia (raideleveys 750 mm) ja puukaasulla toimivia. Sotakorvausmäärän keventämisen yhteydessä 11 tällaista veturia jäi Suomeen, ja Saalasti Oy osti ne.

Saalasti myi veturit maamme teollisuuslaitoksille, osan kapearaiteisina, osan 1524 mm:n raiteille levennettyinä. Pula-ajan helpottaessa häkätöntöistäkin luovuttiin. Museon ajokuntoinen näytteillä oleva Move21 on valmistunut vuonna 1948. Myös toinen säilynyt leveäraiteinen Move21, Kautuan Lännen Tehtaiden veturi, kuuluu toistaiseksi kunnostamattomana museon kokoelmiin.

Edellä mainittujen veturien lisäksi museossa on nähtävänä mm. tunnettu kiskoauto Dm7 eli Lättähattu, Suomen ensimmäinen suuri dieselvaihtoveturityyppi Vr11, Move21:n »isovelii» Move3, ensimmäisen Suomessa valmistetun moottoriveturityypin edustaja Lokomon Lokomoottori 1930-luvulta, Breuer-Werke -raide-tractor eli Kisko-Kalle ja TreRto-moottoriresiina.

Moni veturi odottaa vielä kunnostamista veturitallin varastopilttuissa: näistä mainittakoon Turun Laivastotien käyttämä Frichs-dieselveturi ja VR:n pieni vaihtoveturi Vv13. Liikuvan kaluston ohella museossa on esillä rautateihin liittyvää pienesineistöä ja valokuvia. □



Vr2/964 Toijalan ratapihalla syksyllä 1988. Taustalla Lättähattun liitevaunu EFiab/11655. Kuva: Veturimuseo.



Kevyttä kiskoliikennekalustoa Toijalan vanhan veturitallin edustalla kesällä 1990: edessä Teijon Tehtaiden vuonna 1955 valmistama moottoriresiina TreR:o36, taempana Pedershaab-moottoriveturi. Kuva: Veturimuseo.