

pa-aseman valtakunnallista ja kansainvälistä tunnettavuutta.

Kaakonkulma Salpalinja -hankkeen painopiste on investoinneissa. Hankkeella kehitetään Miehikkälän Salpalinja-museota ja Virolahden Bunkkerimuseota niin, että niillä on paremmat mahdollisuudet erityisryhmien kuten esim. liikuntaesteisten asiakkaiden huomiointiin. Museoalueille on teetetty aluesuunnitelmat, joiden toteutuksesta vastasi arkkitehtitoimisto Koskinen & Schalin. Museorakennuksia on laajennettu ja kunnostettu niin että ne soveltuvat jatkossa ympärivuotiseen käyttöön. Museoiden uudet perusnäyttelyt avautuvat kesällä 2005. Näyttelyitä täydentää hankkeessa tuotettu *Suomen Salpa 1940–44* -multimedia, jota voi selailla museoiden infokioskeissa. Multimedia löytyy myös cd-rom-muodossa museon myyntipisteistä. Hanke toteuttaa myös Miehikkälän ja Virolahden maastokohteiden inventointia ja tuottaa sisällöt Salpapolun varrella olevien tutustumiskohteiksi valittujen linnoitteiden opastauluihin. Hanke on järjestänyt opaskoulutusta, sillä sekä museot että Salpateemaa hyödyntävät yritykset tarvitsevat lisää opaskapasiteettia. Hankkeella pyritään myös nostamaan Salpalinjaa kansainvälistä näkyvyyttä omaavaksi museo- ja matkailukohteeksi. Tähän liittyen on mm. luotu pohjaa sota- ja linnoitushistorialliselle yhteistyölle sekä Itä-Karjalassa että Itä-Virossa.

Kaakonkulman Salpalinja -hankkeen tavoitteena on pitkällä tähtäimellä synnyttää alueelle Salpafoorumissa esitetty valtakunnallinen Salpatoiminnan keskus, lisätä Salpa-aseman tunnettavuutta ja ennen kaikkea rakentaa museoista osittain ympärivuotisesti toimivia elämyksellisiä ja oivalluksia tarjoavia museokohteita.

FM Anu Haapala on Miehikkälän ja Virolahden museotutkija.

## HYPPÄÄ MUSEOJUNAN KYYTIIN! MATKANTEKOA JOKIOISTEN MUSEORAUTATIELLÄ

Teemu Virtanen

Haluaisitko vielä kokea, millaista oli entisten aikojen kiireetön matkanteko? Haluaisitko nuuhkia iloisesti viheltävän ja puuskuttavan pienen höyryveturin tulipesässä palavien koivuhalkojen tuoksua? Tahtoisitko tavata komeaan virka-asuun pukeutuneen vanhan ajan konduktöörin, joka leimaa pahvisen matkalippusi eli 'pilettisi' pilettisaksillaan ja vanhanaikaista taskunauristaan vilkaistuaan kuuluttaa: "Seuraavaksi Kermala, pysähdymme vain tarvittaessa, Kermalan jälkeen Humppila!" Tai entä miltä tuntuisi vain nojautua vanhan matkustajavaunun puisen penkin selkänojaa vasten ja katsella verkkaisesti ohi lipuvaa maisemaa kiskojen kolinaa kuunnellen? Kesäsunnuntaisin liikennöivä Jokioisten Museo-rautatie on paikka, jonne jokaisen vanhan ajan leppoisasta matkanteosta unelmoivan kannattaa kesällä suunnata, sillä muualta Suomesta ei vastaavaa enää löydy!

### SATAVUOTIAS RATA VIE MENNEISYYTEEN

Jokioisten Museorautatie sijaitsee Lounais-Hämeessä, Jokioisten ja Humppilan kuntien alueella Forssan lähellä. Rautatie on kapearaiteinen, sillä sen raideleveys eli kiskojen etäisyys toisistaan on vain 750 millimetriä, kun esimerkiksi valtion rataverkon vastaava leveys on 1524 mm.

Radan nykyinen pituus on 14 kilometriä. Alunperin Jokioisten rautatie -nimellä toimineen radan pituus oli 23 kilometriä

Museorautatien uusin höryveturi on vuonna 1947 Belgiassa valmistettu Tubize. Kuvassa Tubizen vetämä museojuna ylittää Jänhjoen rautatiesiltaa kesällä 2001. Kuva: Teemu Virtanen



ja se ulottui Forssasta Humppilaan. Rautatie avattiin yleiselle liikenteelle runsas sata vuotta sitten joulukuussa 1898. Rata kuljetti rahtia Forssan ja Jokioisten teollisuuslaitoksilta Humppilaan ja edelleen Valtionrautateiden rataa pitkin maailmalle aina vuoteen 1974 saakka, jolloin se lopetettiin kannattamattomana. Radalla oli myös matkustajaliikennettä, mutta se loppui jo vuonna 1954.

Lakkauttamisen jälkeen radasta purettiin suurin osa, mutta aktiiviset rautatieharrastajat onnistuivat pelastamaan kuuden kilometrin rataosan Minkiön ja Jokioisten välillä, jolloin syntyi Jokioisten Museorautatie. Museojunaliikenne höryveturien vetämillä junilla alkoi vuonna 1978. Museorautatien toiminta laajeni vuonna 1994, kun liikenteelle avattiin kahdeksan kilometrin pituinen rataosuus Minkiö-Humppila, joka rakennettiin jo kertaalleen puretun ratalinjan paikalle.

### KOLME HÖRYVETURIA, NELJÄS KUNNOSTUKSESSA

Museorautatien liikkuva kalusto eli veturit ja vaunut ovat peräisin Jokioisten rautatieltä sekä maamme muilta lakkautetuilta kapearaideraidoilta. Tällä hetkellä museojunien vedossa käytetään kolmea höryveturia. Vanhin on tamperelaisen Tampellan vuonna 1909 rakentama erillisellä halko- ja vesisäiliövaunulla eli tenderillä varustettu höryveturi. Se on ollut käytössä Loviisan–

Vesijärven rautatiellä. Veturi käyttää polttoaineenaan puuta ja sen paino työkunnossa on noin 52,5 tonnia. Veturi on valmistunut täyskorjauksesta ajokuntoon vuonna 1998.

Toinen höryveturi on Tampellan vuonna 1917 rakentama tankkiveturi, joka on ollut käytössä Hyvinkään–Karkkilan rautatiellä. Veturi on koneistoltaan yhteneväinen Loviisan–Vesijärven rautatien veturin kanssa, mutta se on varustettu aluskehysten päälle asennetuilla vesitankeilla ja kuljettajansuojuksen taakse asennetulla polttoainetilalla. Veturi on peruskorjattu VR:n Hyvinkään konepajalla 1970- ja 80-lukujen vaihteissa. Veturin polttoaineena on puu ja sen paino työkunnossa on noin 37 tonnia.

Uusin höryveturi on vuonna 1947 Tubizen veturitehtaan Belgiassa rakentama tankkiveturi. Koko käyttöikänsä Jokioisten rautatiellä palvellut veturi on peruskorjattu VR:n Kuopion konepajalla 80-luvun lopulla. Veturin polttoaineena on kivihiili ja sen paino työkunnossa on noin 38,5 tonnia.

Museorautatien vuonna 2002 valmistuneessa nykyaikaisessa korjaamohallissa on parhaillaan peruskunnostuksessa Äänekosken–Suolahden rautatien höryveturi, josta tulee valmistuttuaan Suomen vanhin ajokuntoinen höryveturi. Amerikkalaisen H.K. Porter -veturitehtaan Pittsburghissa valmistama veturi on uusittu perin pohjin, ja sen on määrä valmistua ajokuntoon vielä



Veturinkuljettaja Pekka Välimäki huoltaa Loviisan-Vesijärven rautatien höyryveturi numero 6:n koneistoa tauolla Minkiön asemalla. Veturi on vuodelta 1909.



Konduktööri Juhana Sirén tarkastaa matkustajien matkalippuja eli pilettejä.



Tampellan vuonna 1917 valmistama Hyvinkään-Karkkilan rautatien veturi numero 5 saapumassa Minkiön asemalle heinäkuussa 2004.



Museorautatien talkootoiminta pitää sisällään esimerkiksi 14 kilometrin pituisen museoradan kunnossapitoa. Lauri Virtanen ja Tuukka Selkälä kiinnittävät ratakiskoja Jänhijoen rautatiesillan uusiin ratapölkkyihin syyskuussa 2004.



Höyryveturi nielee päivän aikana kuutiokaupalla koivuhalkoja. Lämmittäjä Kari Riutta ruokkii Loviisan-Vesijärven rautatien höyryveturi numero 6:ta Minkiön ja Jokioisten välillä.



Sivun kuvat: Teemu Virtanen.

tämän kesän aikana. Veturin polttoaineena on puu ja sen paino työkunnossa on 13,7 tonnia.

## TALKOOTYÖ TOIMINNAN PERUSTANA

Koko museorautatien toiminta aina junan kuljettamisesta radan ja rakennusten kunnossapitoon, toiminnan markkinointiin ja taloudenpitoon perustuu Museorautatieyhdistys ry:n jäsenten vapaaehtoiseen talkootyöhön. Museorautatieyhdistys on valtakunnallinen raideliikennealan yhdistys, jonka kotipaikka on Jokioinen ja johon kuuluu yli 750 jäsentä Suomesta ja ulkomailta.

Yhdistyksen jäseneksi voi liittyä kuka tahansa rautateistä kiinnostunut. Jäsenetuihin kuuluvat muun muassa vapaa matkustusoikeus museorautatiellä sekä neljästi vuodessa ilmestyvä raideliikennealan harrastelehti Reisiina. Museorautatieyhdistys julkaisee lehteä yhdessä Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry:n kanssa.

Talkootoimintaan voi osallistua kuka tahansa, ikään, sukupuoleen ja ammatilliseen koulutukseen katsomatta. Tärkeintä on kiinnostus vanhan raideliikennehistorian säilyttämisestä kohtaan. Museorautatien talkooviiikonloppu voi käsittää yhtä hyvin veturipuiden pilkkomista kesän liikennekautta varten kuin radan ja rakennusten kunnossapitoa. Museorautatiellä on myös oma koulu-

tusjärjestelmä, jolla talkoolaiset koulutetaan toimimaan turvallisesti museojunaliikenteen tehtävissä.

## KESÄLLÄ TAPAHTUU!

Kesällä 2005 höyryveturin vetämät museojunat liikennöivät joka sunnuntai kesä-, heinä- ja elokuussa. Museojunien aikataulutiedot löytyvät internetistä osoitteella [www.jokioistenmuseorautatie.fi](http://www.jokioistenmuseorautatie.fi). Kesän päätapahtuma on sunnuntaina 31. heinäkuuta järjestettävä Minkiön Höyryfestivaali. Paikalla nähdään toiminnassa useita maahöyrykoneita, maamootoreita sekä tietysti höyryvetureita. Päivän on määrä olla myös edellä mainitun Porter-höyryveturin käyttöönottopäivä.

Minkiön aseman Kapearaidemuseo on avoinna joka päivä 1.6.–14.8. kello 11–18. Museo muodostuu Minkiön asema-alueen vanhoista rakennuksista ja kalustohalliin kootusta kokoelmasta vetureita ja vaunuja. Asemalla on myös kahvio ja matkamuustopöytä.

## MITEN TULLA MUSEORAUTATIELLE?

Museorautatielle pääsee parhaiten omalla autolla. Jokioisten asemalle on opasteet Hämeenlinna–Turku -tieltä (VT 10) ja Minkiön ja Humppilan asemille puolestaan Helsinki–Pori -tieltä (VT 2). Myös juna on varteenotettava vaihtoehto, sillä museojunasema on Humppilassa aivan VR:n aseman vieressä. Museojunien aikataulut on sovittu yhteen VR:n Turun ja Tampereen välillä kulkevien päiväpikajunien aikataulujen kanssa.

Lisätietoja Museorautatiestä ja talkootoiminnasta saat liikennepäällikkö Jussi Tepposelta, puh. 040 552 5322, [jussi.tepponen@jokioistenmuseorautatie.fi](mailto:jussi.tepponen@jokioistenmuseorautatie.fi) tai internetistä [www.jokioistenmuseorautatie.fi](http://www.jokioistenmuseorautatie.fi). Sivuilta löytyvät muun muassa aikataulutiedot ja opaskartta.

## MUSEORAUTATIEN KESÄN 2005 TAPAHTUMIA

Su 3.7. Minkiön maalaistori  
Su 17.7. Museorautatien päivä Minkiöllä  
Su 31.7. Höyryfestivaali, esillä ja toiminnassa vanhoja höyrykoneita  
Su 21.8. Minkiön elonkorjuutori  
La 10.9. Ruskajuna ja perinteinen syysajo

Lisätiedot tapahtumista löydät Museorautatien kotisivuilta.