

# RESIINA

# 18

Kustantaja : Veturien Ystävät r.y. PL 729, 00101 Helsinki 10

Toimitus : Veturien Ystävät r.y.

Päätoimittaja P.Söderholm Louhentie 20 H 63 02130 Tapiola

Jakelu jäsenlehtenä:

Veturien Ystävät r.y.

Suomen Rautiotieseura r.y.

Museorautatie Forssa-Humppila r.y.

maksuton painos  
neljäs vuosikerta

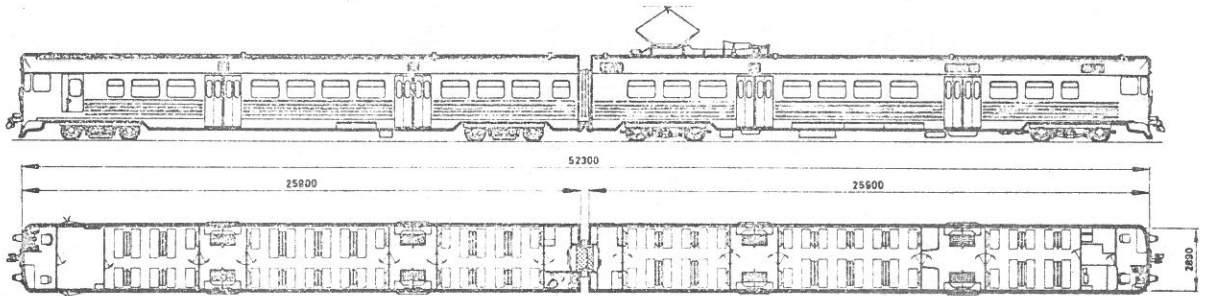
# TAPAHTUMAT

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry:n tutustunismatka jäsenillensä Tampereen Kaupungin Liikennelaitokselle ja Valmet Oy Lentokonetehtaalle lauantaina 13. tammikuuta. Tutustumme TKL:n Pyynikin johdinlinja-autohalliin, Valmet Oy:n raitiotie- ja rautatiekaluston valmistukseen sekä ajamme tilausjohdinlinja-autolla läpi TKL:n koko ajojohdinverkon ! Matka tehdään seurueena Helsinki-Tampere-Helsinki, käyttäen junia P 67 ja P 42 :

lähtö Hki 08.00  
tulo Tpe 10.10

lähtö Tpe 16.00  
tulo Hki 18.30

Jos SRS:läinen tulee Tampereelle oman aikataulunsa mukaan esim. muilta paikkakunnilta, pitää hänen liittyä P 67:n tuloaikana porukkaan Tampereen asemalla. Seuruelipun hinta 15.80 mk laitettakoon tilillemme KOP Hki-Aleksanterinkatu viimeistään 05.01.1973.



SUOMEN RAITIOTIESEURA ry ja VETURIEN YSTÄVÄT ry toivovat runsasta osanottoa lauantaina 27. tammikuuta tehtävälle tutustumiskäynnille VR:n sähköjunahalleille Pasilaan. Tutustumme Pasilan Suohalleihin sekä paikalla olevaan kalustoon. Matkalle lähdetään tyhjävaunusähköjunalla, joka lähtee Helsingin asemalta klo 09.30. Tule paikalle jo hyvissä ajoin, tällöin varmistat osallistumisesi tälle maksuttomalle matkalle ja ehdit löytää "meidän junan". Paluu omatoimisesti esim. junalla Ilmalasta Helsinkiin.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry:n sääntömääräinen kevätkokous Töölön vaunuhalleilla ( Ruusawillan waunutallit ), kerho- huoneistossa Humalistonkatu 4 sunnuntaina 18. helmikuuta kello 14 reikäreikä. Esillä sääntöjen määräämät asiat.

# NIMET

MUSEORAUTATIE FORSSA-HUMPPILA ry:n sääntömääräinen syyskokous pidettiin 12.11.1972, jolloin valittiin MPH: lle uusi, vuodenvaihteessa toimintansa aloittava johtokunta, johon kuuluvat seuraavat henkilöt :

- |                 |                  |
|-----------------|------------------|
| - Puheenjohtaja | Vesa Venho       |
| - Sihteeri      | Erkki Nuutio     |
| - Kasööri       | Börje Sällström  |
| - Jäsen         | Hannu Haaki      |
| - Jäsen         | Ilkka Hovi       |
| - Jäsen         | Georg von Pfaler |
| - Varajäsen     | Reino Kalliomäki |

★

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry:n uusi johtokunta on valittu :

- |                     |                |
|---------------------|----------------|
| - Puheenjohtaja     | Ismo Leppänen  |
| - Varapuheenjohtaja | Unto Laitila   |
| - Sihteeri          | Jorma Rauhala  |
| - Rahastonhoitaja   | Antero Alku    |
| - Arkistonhoitaja   | Ensio Virta    |
| - Turun asiamies    | Ilmo Kajala    |
| - Varajäsen         | Juhani Valanto |

★

## UUSIA JÄSENIÄ

VETURIEN YSTÄVÄT ry :

- |     |                   |                      |       |            |    |
|-----|-------------------|----------------------|-------|------------|----|
| 160 | Nils Wallén       | Albertinkatu 30 C 20 | 00120 | Hki        | 12 |
| 161 | Ismo Haavisto     | Laululinnuntie 10    | 00700 | Hki        | 70 |
| 162 | Krister Engberg   | Rapakivenkuja 4 N 89 | 00710 | Hki        | 71 |
| 163 | Tapio Kilpinen    | Koskelantie 9 C 24   | 00610 | Hki        | 61 |
| 164 | Halvdan Ström     | Tornihaukantie 4     | 02620 | Karakallio |    |
| 165 | Ingmar Ström      | Tornihaukantie 4     | 02620 | Karakallio |    |
| 166 | Marius Tauriainen | Kirstinmäki 7 C 52   | 02770 | Espoo      |    |
| 167 | Ilmari Juntunen   | Pitkätie 2           | 11650 | Friherrns  |    |

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry :

- |     |                 |                   |       |       |    |
|-----|-----------------|-------------------|-------|-------|----|
| 050 | Hannu Pulkkinen | Lehmustie 33 A 10 | 20720 | Turku | 72 |
|-----|-----------------|-------------------|-------|-------|----|

# ULKOMAAT

## TUKHOLMAN ESIKAUPUNKIRADAT, osa I

### NOCKEBYBANAN

Esikaupunkiraitioteillä oli hyvin tärkeä merkitys Tukholmassa. Tärkeimmät radat rakennettiin seuraaviin kaupunginosiin ja lähikeskuksiin: Enskede, Skarpnäck, Sundbyberg, Ulvsunda, Ängby, Äppelvikén ja Örby. Äppelvikénin rataa jatkettiin vuonna 1924 Älstens Gårdiin, jonne rakennettiin paluusilmukka, ja vuonna 1929 Nockebyhyn. Tällöin radalle tuli nimeksi Nockebybanan, eli Nockebyn rata.

50-luvun alussa Tukholman joukkoliikennettä alettiin voimakkaasti kehittää, ja useimmat esikaupunkiraitiotiet korvattiin maanalaisen linjoilla. Tukholman keskustan raitiotieliikenne loppui 2.9.1967, sillä seuraavana päivänä tuli Ruotsissa voimaan oikeanpuoleinen liikenne. Nockebybanan jäi jäljelle, ja nykyään Tukholman ainoat, jopa matkailunähtävyytenäkin mainostetut raitiovaunut ajavat linjalla 12- Alvik-Nockeby. Tämänkin linjan lopettamista on harkittu, mutta raitiovaunut osoittautuvat toistaiseksi ainakin busseja halvemiksi ratkaisuksi.

Nockebybanan on raidelevydydeltään 1435 mm (Helsinki 1000mm) ja rata muistuttaa jonkin verran rautatietä. Se kulkee erillään muusta liikenteestä. Älstens Gårdiin saakka rata linja seuraa katuja, mutta sieltä eteenpäin se kulkee täysin omia teitään. Radalla on oikeanpuoleinen liikenne lukuunottamatta väliä Alvik- Alléparken, jonka junat kulkevat vasemmalla. Tämä johtuu siitä, että maanalaisen junat ajavat jatkuvasti vasemmalla. Junien turvaamiseen käytetään samanlaisia opastimia kuin rautateilläkin.

Rahastajat poistettiin Nockebybanan junista viime vuonna. Lippujen myyntiin ja leimaukseen käytetään nykyään automaatteja. Automaattiliput kelpaavat vain raitiovaunuissa ja maksavat yhden kruunun. Mikäli matkaa jatketaan tunnelbanalla, ostetaan lippu Alvikin asemalta. Tällöin on myös ilmoitettava, miltä pysäkiltä vaunuun on noustu. Hintaan 1,75 kr pääsee välin T-centralen-Nockeby.

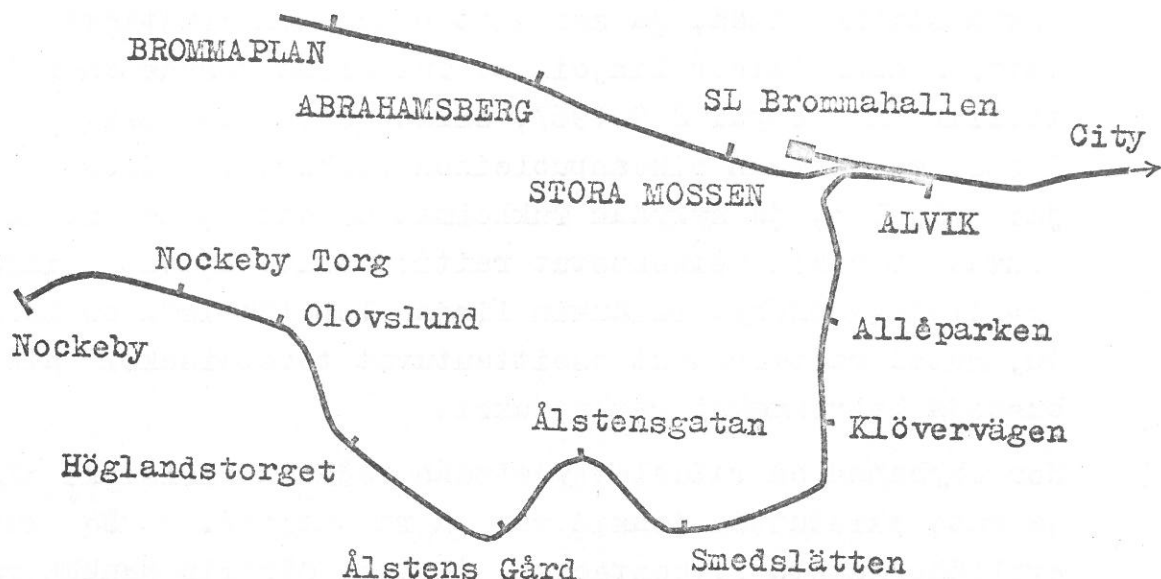
Alvikiin pääsee mukavimmin maanalaisella (tunnelbanan) ja T-centralenista sinne vievät linjat 11, 18 ja 19, ruuhka-aikoina myös 27 ja 28. Liikennetiheys on ruuhka-aikoina 5 min., päivällä 10 min., iltaisin 20 min. ja yöllä 30 min. Lauantaisin ja pyhäisin liikennetiheys on päiväsaikaan 18 min. Ensimmäinen juna lähtee Alvikista arkisin 5.02 ja sunnuntaisin 6.12. Viimeinen vuoro päivittäin klo 3.19.

Radan vaunut valmistettiin vuosina 1944-46. Kaikissa on keskisisäänkäynti ja ohjaamo molemmissa päissä. Liitevaunujen toinen ohjaamo on myöhemmin poistettu.

Moottorivaunut : 366-393, valmistanut ASJ 1944

Liitevaunut : 632-651, valmistanut ASJ 1944-46

(ASJ- AB Svenska Järnvägsverkstäderna).



#### LIDINGÖBANORNA

Julkinen liikenne Lidingön saarella alkoi 26.10.07, jolloin Norra Lidingöbanan aloitti liikenteen välillä Kyrkviken-Sommarbo (nyk. Islinge). Yhtiöllä ei aluksi ollut omia vaunuja, vaan ne vuokrattiin Tukholmasta. Matkustajat kuljetettiin Ropsteniin höyrylautalla. Vuodesta 1909 lähtien joka 4. Ropsteniin liikennöivistä tukholmalaisista vaunuista kuljetettiin lautalla Sommarboon. Vuonna 1917 Norra Lidingöbanan sai omia vaunuja.

Vuonna 1925 avattiin maantiesilta Tukholmaan. Rataa jatkettiin Humlegårdeniin saakka ja siitä tuli linja 20 Humlegården-Kyrkviken. 40-luvun lopulla radalle hankittiin



samanlaisia vaunuja joita SS osti esikaupunkilinjoilleen. Vaunuja säilytettiin Hersbyholmin aseman lähellä olevassa vaunuhallissa. Rata oli kaksiraiteinen, paitsi väli Torsviken - Islinge. Keväällä 1971 avattiin uusi maantiesilta Lidingön saarelle ja liikenne Kyrkvikeniin lopetettiin. Muutamia poikkeuksia lukuunottamatta radan kaikki vaunut siirrettiin Södra Lidingöbanalle. Radan pysäkit olivat seuraavat: Ropsten, Islinge, Källbonäs, Dalängen, Norevägen, Vasavägen, Hersbyholmen, Kvarnen ja Kyrkviken.

Trafik Ab Stockholm-Södra Lidingön avasi 29.1.14 liikenteelle rataosan Parkvägen/AGA - Herserud. Hörylautalla kuljetettiin matkustajat Herserudista Ropsteniin. Yhtiö hankki heti omat vaunut, jotka olivat samanlaisia malliltaan kuin Kulosaaren raitiotien Jumbot. Vaunuissa oli tavallisuudesta poiketen kaasuväläistys, mutta eräs syy oli varmaan se, että Gustav Dalén, Agan perustaja, oli yhtiön tärkein rahoittaja.

23.5.25 avattiin maantiesilta, ja myös Södra Lidingöbanan jatkettiin Humlegårdeniin. Siitä tuli linja 21 Humlegården - Gåshaga. Myös tämä rata hankki tukholmalaisia esikaupunkivaunuja vastaavia junia. Vaunut maalattiin kuitenkin "junaruskeiksi", sillä rata on Lidingön kaupungin alueella normaaliraiteinen yksityinen rautatie, Stockholm - Södra Lidingö Järnväg (SSLidJ). Suurin osa uusista vaunuista tuhoutui Agan asemalla sijaitsevan vaunuhallin tulipalossa v 1949, mutta yhtiö osti lisää kalustoa Tukholmasta, joka korvasi esikaupunkilinjansa maanalaisella.

Radalla on edelleenkin vilkas tavaraliikenne, niinpä yhtiöllä on kaksi pientä tavaraveturia. Talluddenin pysäkiltä haarautuu raide laajalle öljyvarastoalueelle. Gåshagan asemalla sijaitsee suuri margariinitehdas. Tavara-junat kulkevat melko usein arkipäivinä, sillä jyrkistä kaarteista ja nousuista johtuen ne ovat lyhyitä (3-6 vaunua). Syyskuussa 1967 radan pääteasema tuli Ropsteniin.

Radalla on seuraavat pysäkit: Ropsten (Ros), Torsvik (1), Herserud, Baggeby, Bodal, Larsberg, AGA, Centralvägen, Parkvägen (1), Kottla (1), Högberga, Brevik (1), Käppala, Talludden (2) ja Gåshaga (Gåa).

(1)= kohtausraide, (2)= linjavaihte

Väli Baggeby-AGA kaksiraiteinen

Liikennetiheydet :arkisin 06-09 10 min., 09-16 15 min.,  
 16-19 10 min. ja 19-24 15 min.,  
 lauantaisin ja pyhäisin 06-18 24 min., 18-24 30 min..  
 Ensimmäinen lähtö (Ros) ark. 5.46, lau ja pyh. 6.43,  
 viimeinen lähtö ma-pe, pyh. 1.01, lau 1.46.

Ropsteniin on T-centralenista hyvät yhteydet maanalaisella (linjat 13 ja 14). Matka keskustasta kestää noin kymmenen minuuttia ja maksaa 1,25 kr. Lidingön junan lipun hinta riippuu matkan pituudesta. Väli Ropsten-Aga maksaa 1,20 kr ja Ropsten-Gåshaga 1,70 kr. Lippuja myy rahastaja ja Tukholmaan päin matkustettaessa voi häneltä myös ostaa maanalaisen lipun.

Liikkuva kalusto :

A. matkustajavaunut - moottorivaunut 6-21 ASJ 1944-52  
 42-49 ASJ 1944  
 - liitevaunut 24,25 ja  
 27-39 ASJ 1945-52

Vaunut 37-39, 42-49 ostettu Tukholmasta 1956-63,  
 6-12, 24, 25, 34-37, 48, 49 ent. Norra Lidingöbanan LidB.

B. veturit ja työvaunut

numero	teho	nopeus	valmistaja	vuosi
200	2x100 hv	35 km/t	ASEA/173	1929
201	2x200 hv	60 km/t	ASEA/241	1939
202 +	?	?	ASEA	1924
9207 ++	?	?	ASEA	1907

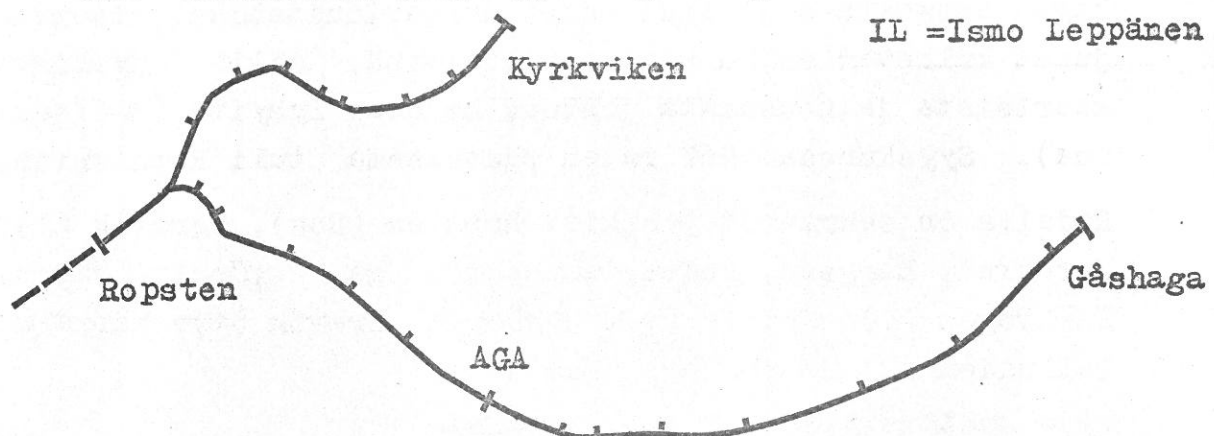
+ työvaunu, ent. SS/342, SS/9342, SSLidJ/202 1967

++ auravaunu, ent. SSB/27, SS/147, SS/1924, SS/9207, ja  
 SSLidJ/9207 1967.

ASJ =AB Svenska Järnvägsverkstäderna

SS =Stockholms Spårvägar, nyk. Stor-Stockholms Lokaltrafik

SSB =Stockholms Södra Spårvägsbolag.



## SALTSJÖBANAN

Yksityisillä rautateilla on Ruotsissa ollut huomattavasti suurempi merkitys kuin Suomessa. Ratoja rakennettiin joka puolelle maata ja myös Tukholman lähelle syntyi kolme yksityistä rautatietä. Useita yksityisratoja on sittemmin purettu tai myyty SJ:lle eli Ruotsin valtionrautateille.

Eräs näistä vuosisadan vaihteessa rakennetuista radoista on Stockholm-Saltsjöns Järnväg (SSnJ) eli Saltsjöbanan. Rata on 18.4 km pitkä, ja se ulottuu Slussenin asemalta Tukholmasta Saltsjöbadenin merikylpylään. Igelbodasta haarautuu lyhyt rata Solsidanin asemalle. Rataa oli myöhemmin tarkoitus laajentaa Värmdön saarelle, ja joissakin vanhoissa kartastoissa jopa julkaistiin suunniteltu rata-linja. Näitä suunnitelmia ei koskaan toteutettu varojen puutteessa.

Saltsjöbanan sähköistettiin jo vuonna 1912. Matkustajaliikennettä varten hankittiin 8 suurta puista moottori-vaunua kahdessa erässä. Yhtiöllä on myös 12 eri-ikäistä liitevaunua, joista muutamat ovat aivan vuosisadan vaihteesta. Uusia matkustajavaunuja ei vuoden 1914 jälkeen ole hankittu.

Radan tuntumassa on myös useita teollisuuslaitoksia, joiden tavaraliikenteestä Saltsjöbanan huolehtii. Slussenin aseman yhteydessä oli pieni ratapiha, siellä on myös yhteys SJ:n rataverkkoon. Tavarajunien vetoon hankittiin käytetty dieselveturi. Tämän lisäksi yhtiö rakensi itse matkustajavaunujen varaosista pienen kaksiakselisen veturin. Se on normaali sähköveturi, mutta pieni dieselmoottori kehittää voimaa kun veturi liikkuu muualla kuin ajolankojen alla. Tätä veturia käytetään pääasiassa työjunien vetoon.

Tavaraliikenteen määrä on vähentynyt vuosi vuodelta, ja suurin osa teollisuusraiteista on purettu. Dieselveturia tarvitaan ainoastaan poikkeustapauksissa, ja se tultaneekin piakkoin romuttamaan. Autoistumisen myötä alkoivat myös matkustajamäärät laskea. Viime vuosina on Tukholmassa ja sen lähialueella tehty kovasti työtä, jotta ihmiset saataisiin jälleen käyttämään julkisia kulkuneuvoja.



On mm otettu käyttöön koko Tukholman läänin alueella kel-  
paava halpa kuukausilippu. Uusia esikaupunkeja rakenne-  
taan ratojen tuntumaan. Yksi tällainen nousee Fisksättraan  
ja tulee vaikuttamaan Saltsjöbanan matkustajamäärään po-  
sitiivisesti. Jo nyt onkin havaittavissa tehtyjen toimen-  
piteiden vaikutuksesta niin huomattavaa kasvua matkusta-  
jien määrässä, että kalustosta alkaa ruuhka-aikoina olla  
pulaa.

Saltsjöbanan oli ensimmäinen rautatie Ruotsissa, joka va-  
rustettiin opastimien ja vaihteiden kauko-ohjauksella.  
Laitteet hankittiin vuonna 1934 ja ohjauskeskus sijoitet-  
tiin Neglingen asemalle.

Radalla on seuraavat asemat ja pysäkit : Slussen, Hen-  
riksdal, Sickla, Nacka, Saltsjö-Järla, Lillängen, Stor-  
ängen, Saltsjö-Duvnäs, Östervik, Fisksättra, Igelboda, (x)  
Neglinge, Ringvägen ja Saltsjöbaden.

(x) haararata Igelboda, Tattby, Erstaviksbadet, Solsidan.



Matka Slussenista Saltsjöbadeniin kestää noin 30 min. ja maksaa 2,70 kr. Matkalla kannattaa poiketa myös Neglingen asemalle, sillä siellä sijaitsevat vaunuhallit ja konepa-  
ja. Siellä säilytetään myös vanhaa höyryveturia ja tie-  
tenkin ylempänä mainittuja vetureita sekä työvaunuja.

Tyypillisen matkustajajunan muodostaa moottorivaunu sekä liitevaunu. Kesäkautena liitetään mukaan matkatavaraosastolla varustettu liitevaunu. Ruuhka-aikoina on käytössä myös nelivaunuisia junia, joiden kokoonpano on moottori-  
vaunu-liitevaunu-moottorivaunu-liitevaunu. Igelboda-Sol-  
sidan väliä liikennöi pelkkä moottorivaunu.

Veturit ja moottorivaunut:

numero	tyyppi	teho	nopeus	valmistaja	vuosi
24	XF	2x150 hv	50km/t	SSnJ	1946
25	ÄF	1x500 hv	100km/t	KMV	1936
5, 6	XCo	4x150 hv	70km/t	ASEA	1914
15-20	XCo	4x150 hv	70km/t	ASEA	1912

Huomautuksia:

XF : apudieselin teho 105 hv, veturi valm. varaosista.

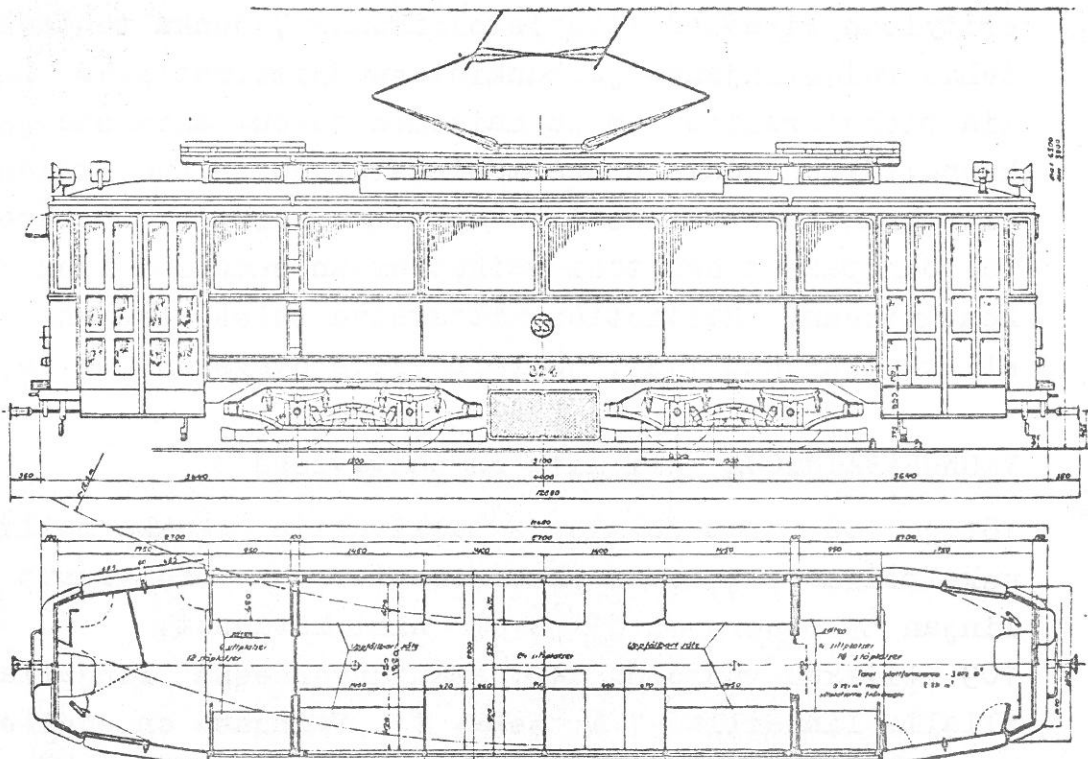
ÄF : ent. Stockholm-Nynäs Järnväg ÄF 10, SJ T51 140

XCo: 5, 6 90 istumapaikkaa, 15-20 76 istumapaikkaa

KMV: Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö.

Ottaen huomioon tapahtuneen "kehityksen", on hämmästyttävää havaita, kuinka vähän vaatimukset ovat tämänlaisessa liikenteessä muuttuneet. Sama kalusto, mikä päti kuusi vuosikymmentä sitten, toimii edelleenkin. Sisustuksia on tietenkin uusittu, kuluuhan se penkinpäällinen istuessa, mutta tilankäyttö on sama, matkustusmukavuudeltaan jopa uusia tunnelijunia parempikin, eikä matka-ajassakaan ole mitään hävitty. Ei edes vaunujen ulkonäkö paljasta asiaa tuntemattomalle niiden todellista ikää. Yrittäisitpä tarjota samanikäistä linja-autoa...

Ismo Leppänen



Tukholmalainen esikaupunkivaunu 4x50 hv, n vuodelta 1930

# SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

SÄÄNNÖT olet jo saanut tai saat viimeistään tämän lähe-  
tyksen mukana. Huom ! Kuitenkin viidennestä pykälästä on  
unohtunut pois sen viimeinen virke, joka on muuhun teks-  
tiin onneksi täysin irrallinen. Lisää kynällä seuraava :  
5 § ... Yhdistys voi vastaanottaa lahjoituksia.

JASENMAKSUT vuodelle 1973 ovat :

varsinaiset jäsenet	10.00 mk
kannattavat jäsenet	100.00 mk
uudet varsinaiset jäsenet	11.00 mk

Uudet jäsenet maksavat edelleenkin  
ns sisäänkirjoitusmaksun 1.00 mk  
tavallisen jäsenmaksun yhteydessä.



Jäsenmaksulomakkeet saapuvat alkuvuoden kuluessa, muilla  
mahdollisilla lomakkeilla ei maksua tule suorittaa!

## PIENOISRAITIOTIE

HKL:n museotoimikunta on ehdottanut SRS:lle pienoISRai-  
tiotien rakentamista HKL:n kustannuksella laitoksen muse-  
oon. Olemme ottaneet asian ilolla vastaan ja perustaneet  
erityisen Pienoisraitiotietoimikunnan, jonka tehtävänä on  
tehdä raidelinjaus- ja hankintasuunnitelmat sekä huoleh-  
tia pienoISRai tiotien ja maiseman toteuttamisesta ja lii-  
kennöitävään kuntoon asettamisesta. Jos sinua kiinnostaa  
asia henkilökohtaisesti, ota yhteys kortitse lokeroomme.  
Tällöin pääset osaltasi vaikuttamaan suunnitteluun ja ra-  
kentamiseen. Raitiotien mittakaava tulee olemaan 1:60,6  
eli käytännössä 1:61, jolloin raideleveys on HO= 16,5 mm.

VAUNUHAVAINTOJA eli mitä on nähtävissä :

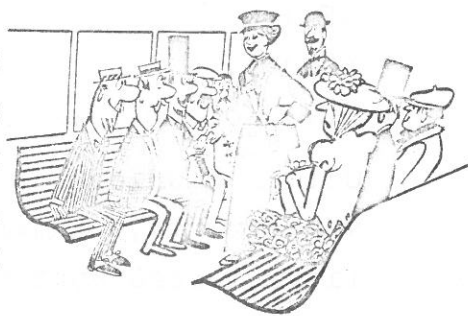
181 ja 182 ovat helmikuun puoliväliin saakka mallikuva-  
uskelpoisia eli ilman ulkomainostarroja. Ko vaunut ovat  
linjan 9 vuorojen 86 ja 87 nimikkovaunut.

109 liikkuu vuorossa 140, aamutungoksessa linjalla 8 ,  
illalla linjoilla 1 A sekä 1 . Vaunussa on edelleenkin  
hyvin, hyvin pieni saksisankavirroitin kuten mm museovau-  
nuissa.

# SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

SÄÄNNÖT olet jo saanut tai saat viimeistään tämän lähe-  
tyksen mukana. Huom ! Kuitenkin viidennestä pykälästä on  
unohtunut pois sen viimeinen virke, joka on muuhun teks-  
tiin onneksi täysin irrallinen. Lisää kynällä seuraava :  
5 § ... Yhdistys voi vastaanottaa lahjoituksia.

JÄSENMAKSUT vuodelle 1973 ovat :  
varsinaiset jäsenet 10.00 mk  
kannattavat jäsenet 100.00 mk  
uudet varsinaiset jäsenet 11.00 mk  
Uudet jäsenet maksavat edelleenkin  
ns sisäänkirjoitusmaksun 1.00 mk  
tavallisen jäsenmaksun yhteydessä.



Jäsenmaksulomakkeet saapuvat alkuvuoden kuluessa, muilla  
mahdollisilla lomakkeilla ei maksua tule suorittaa!

## PIENOISRAITIOTIE

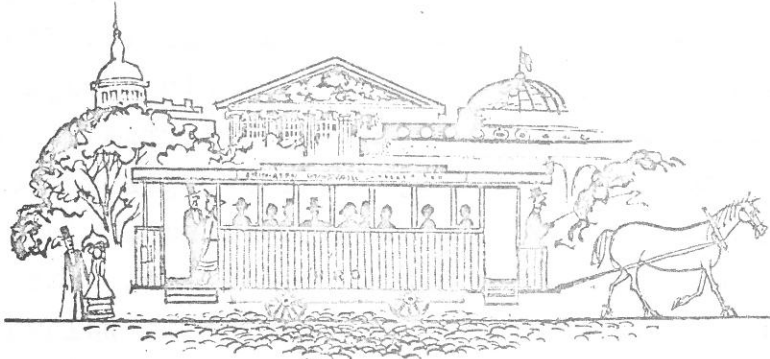
HKL:n museotoimikunta on ehdottanut SRS:lle pienoisrai-  
tiotien rakentamista HKL:n kustannuksella laitoksen muse-  
oon. Olemme ottaneet asian ilolla vastaan ja perustaneet  
erityisen Pienoisraitiotietoimikunnan, jonka tehtävänä on  
tehdä raidelinjaus- ja hankintasuunnitelmat sekä huoleh-  
tia pienoisraitiotien ja maiseman toteuttamisesta ja lii-  
kennöitävään kuntoon asettamisesta. Jos sinua kiinnostaa  
asia henkilökohtaisesti, ota yhteys kortitse lokeroomme.  
Tällöin pääset osaltasi vaikuttamaan suunnitteluun ja ra-  
kentamiseen. Raitiotien mittakaava tulee olemaan 1:60,6  
eli käytännössä 1:61, jolloin raideleveys on HO= 16,5 mm.

VAUNUHAVAINTOJA eli mitä on nähtävissä :

181 ja 182 ovat helmikuun puoliväliin saakka mallikuva-  
uskelpoisia eli ilman ulkomainostarroja. Ko vaunut ovat  
linjan 9 vuorojen 86 ja 87 nimikkovaunut.

109 liikkuu vuorossa 140, aamutungoksessa linjalla 8 ,  
illalla linjoilla 1 A sekä 1 . Vaunussa on edelleenkin  
hyvin, hyvin pieni saksisankavirroitin kuten mm museovau-  
nuissa.

VALOKUVIA kerännevät kaikki, etenkin vanhoista jo Intiaa-  
nilaakson Raitioteille siirtyneistä vaunuista. Nyt on jä-  
senillä tilaisuus, joka ei tunne minkäänlaista eräpäivää,  
tilata itselleen omaan käyttöön kopioita Helsingin Kau-  
pungin Liikennelaitoksen raitiotiemuseon valokuva-arkis-  
tosta. Postitse vain tiedot halutusta vaunukuvasta SRS:n



lokeroon. Tietoi-  
hin kuuluvat vau-  
nun tyyppi ja nu-  
mero, haluttu ku-  
vakoko sekä tieto  
kuvan valkoreuna-  
tai reunattomuus-  
desta. Tilatuista

kopioista maksetaan jälkikäteen valokuvaajalle hyvän lii-  
kemiestavan edellyttämä kohtuullinen ja pyydetty summa.

SÄHKÖKULKUNEUVOT eli raitiovaunuista dieselsähköisiin ja  
akkumulaattorivetureihin saakka ovat tunnetun ja hyväksi  
havaitun kirjan "Sähkökulkuneuvot" aiheena. Tätä kirjaa  
on vielä varastossa muutamia kappaleita (yli kymmenen) ja  
kuka tästä v 1959 julkaistusta lähes 500 sivuisesta teok-  
sesta hintaan 10 mk kiinnostunut on, ilmoittakoon itses-  
tään Antero Alkulle (puh 90-823 800), hän toimii ystäväl-  
lisesti kirjakauppiana. Kirjan kirjoittaja on TKL:n toi-  
mitusjohtaja DI Pentti Savolainen ja teksti kertoo suju-  
vasti ja selkeästi sähkötekniikkaa alkeista aina raitio-  
vaunun, sähköveturin ja johdinauton yksityiskohtaiseenkin  
teknisten laitteiden kuvaukseen asti. Höysteenä muutamia  
kuvia mm TKL:n kalustosta sekä mainoksia mm Strömbergiltä  
ja Valmetilta, joissa on puolestaan HKL:n vaunuja. Toisin  
sanoen, kirja kuuluisi jokaisen srs-läisen kirjastoon.

VIIPURI oli raitiovaunukaupunki vv 1913-1957. Karjalan  
Liitto ry on painattanut v 1935 Viipurin kaupunkikartasta  
uuden painoksen v 1969. Pienen kirjan hintaisessa kartas-  
sa on esitetty silloiset raitiolinjat 1, 2, ja 3. Linja-  
merkinnät eivät ole täysin tyhjentyviä, mutta kartta on  
puutteistaan huolimatta käyttökelpoinen.



## KOVALEVYMAINONTA

Vaunuissa 331-375 ja 501-530 olleet yläsivumainostilat on poistettu käytöstä lokakuun ensimmäisen viikon viimeisinä päivinä. Nämä mainospaikat, joihin kiinnitettiin molemmin puolin sileitä, öljykarkaistusta kovalevyistä valmistettuja kehuskeluilmoituksia, kuten termi "mainos" on alkupuolella vuosisataa kuulunut, olivat jääneet muistista. Vastavaanlaisia ikkunoiden yläpuolella katon ja seinän rajamailloilla olleita ulkomainoslevyjä on ensimmäisen kerran käytetty 1890-luvun hevostaunuissa. Tuon ajan mainostajista voitane mainita "Esplanaati Basaarin Vaatetusliike", joka piti itseään sopivana vaatehtimona niin herroille, naisille kuin lapsillekin. Yläsivumainonta oli kuitenkin poissa kuvioista hevosaikojen ja v 1959 välisen ajan, sillä silloin vasta ryhdyttiin jälleen "ulkomainostamaan".

Nyt kun vanhoista VTS-vaunuista ja Karian perävaunuista on kyseinen mainontamuoto poistettu, (muista telivaunuista se on poistettu jo useita vuosia sitten) ja kun ko vaunuihin on ilmestynyt tarramainokset, on HKL siirtynyt liikkuvassa kalustossaan täydelliseen tarrakäyttöiseen ulkomainontaan. Tarramainosten vuoksi joudutaan kaupungin vaakuna sijoittamaan näissä vaunuissa uuteen paikkaan.

## KYSYMYKSIÄ

K: Mitkä ovat HKL:n ratojen nykyiset pääkiskotyypit ?

V: Urakiskona käytetään Phoenix-profiilista NP-4 kiskoa painoltaan 57,9 kg/m; avoradoilla käytetään Vignol-profiilista K-43 kiskoa painoltaan 43,567 kg/m (JR)

K: Miksi Raitiotieseuran jäsenmaksu on vain 10 mk ?

V: Koska HKL:n raitiovaunujen raideleveys on 1000 mm ja on tullut tavaksi periä jäsenmaksua 1 penni milliltä.

Kysymyksiä saa lähettää jatkuvasti osoitteeseemme:

Suomen Raitiotiesseura ry, PL 38, 00521 HELSINKI 52.

LYHYESTI : Pääsiäisen aikoihin saapuu Helsinkiin joukkue ruotsalaisen SSS:n jäseniä tutustumaan Helsingin Hulinoihin, jolloin on Seurallekin tiedossa ohjelmaa ( yhteistä, siis ). Loppukevääksi suunnitellaan matkaa Tallinnaan, to-dennäköisesti toukokuun lopuksi.

Tämä tällä kertaa, SRS-terveisin

*Jonna Aaudh.*