

RESINA

19

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 Raitiotieseura r.y.

Museorautatie Forssa-Humpila r.y.

maksuton painos
viides vuosikerta

MAKSAKAA PYYTÄMÄTTÄ - BETALA UTAN UPPMANING

SRS:n Turusta hankkimat museovaunut on nyt siirretty turvallisesti Helsinkiin. Seura on hankkinut itselleen moottorivaunut 38 (Turun viimeinen liikenteessä ollut ja sarjansa ensimmäinen) ja 53 (linja 2 viimeinen vaunu) sekä jälkivaunun 123.

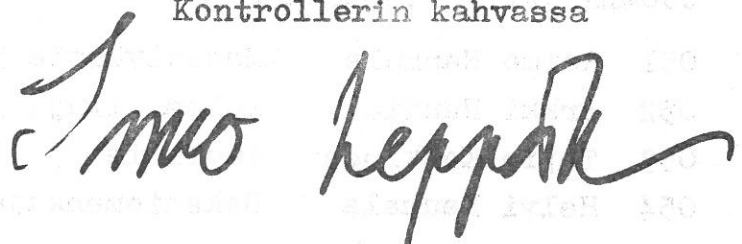
Vaunujen siirto Helsinkiin tapahtui maanteitse ja maksaa nostoineen hieman yli 3000 markkaa. Suurin osa tästä summasta pyritään rahoittamaan vaunujen valmistajilta anotuilla lahjoituksilla, mutta yksityistenkin tukea tarvitaan. SRS:n jäsenet ovat kiitettävästi tukeneet operaatiotamme "pelasta raitiovaunu". Rahaa tarvitaan vielä paljon lisää, sillä vaunut on kunnostettava. Siksi toivonkin, että Resiinan lukijoista mahdollisimman moni kantaisi kortensa elikkä markkansa kekoon. Valmiiksi painettuja pankkisiirron lomakkeita voi tiedustella sihteeriltämme Jorma Rauhalalta. Tilimme on KOP Helsinki-Aleksanterinkatu 10316-100397-7.

Yhdistyksemme Tampereelle tekemä retki herätti ansaittua huomiota. Tamperelainen Aamulehti kirjoitti melko laajan ja kuvitetun selostuksen heti retkeä seuraavana päivänä.

Eriytyisen kiitoksen ansaitsee DI Lahtinen Valmet Oy:stä josenkin vuoksi, että hän lähti vapaapäivänään joukonvetäjäksi tehdaskäynnillemme.


SRS saa vieraita pääsiäisenä. Svenska Spårvägssällskapet tulee tuolloin Helsinkiin kolmeksi päiväksi. Ohjelmassa on myös SRS:n ja vieraiden yhteinen illanvietto, joka järjestetään pitkäperjantain iltana. Luvassa on mielenkiintoisia kuvia ja elokuvia. Tilaisuus pidettäne vanhaan tapaan Ruusawillan Waunuhalleilla.

Kontrollerin kahvassa



TUKHOLMAN ESIKAUPUNKIRADAT, osa II

ROSLAGSBANAN

 Johdannoksi todettakoon, että Upplannin rannikkoa Tukholman seuduilta Gävlen eteläpuolelle kutsutaan Roslageniksi. - Tukholman Itäiseltä asemalta alkaa nk. Roslagsbanan (raidelev. 891 mm), jolla liikenne aloitettiin 1885. Kymmenen vuotta myöhemmin radalla alkoi sähköjunaliikenne (1500 V), joten SRJ (Stockholm-Roslagens Järnvägar) on Ruotsin ja samalla maailman vanhin sähköistetty matkustajaliikennettä välittävä rautatie. Tämä yksityisrata on ollut vuodesta 1951 valtion osakeyhtiömuotoinen liikeyritys ja vuonna 1972 se siirtyi SJ:ltä (Statens Järnvägar) SL:n (AB Storstockholms Lokaltrafik) hallintaan, jolloin radan nimeksi tuli Järnvägs Aktiebolaget Roslagsbanan (RB).

Laajimmillaan Roslagsbanan ulottui Tukholmasta Rimboon, mistä haarautui pohjoiseen (Faringe, josta radat Uppsala Ö:aan sekä Gimoon), koilliseen (Hallstavik) sekä itään (Norrtälje). Radan eteläpäässä, Tukholman tuntumassa, rata haarautuu Roslags Näsbyistä Österskäriin sekä Djurs-holms Ösbystä sekä Näsbyparkiin että Eddavägenille. Vuoteen 1966 asti oli lisäksi 1,2 km pitkä haara Stocksundista Långängstorpiin. Kiintoisana yksityiskohtana mainittakoon, että vielä vuonna 1960 saattoi ajaa Roslagsbanan junilla Itäiseltä asemalta Tukholman kaupungin katuja pitkin aina Engelbrektsplanille saakka! - Nykyiset Roslagsbanan henkilöliikenteen reitit sekä junien vuoro-tiheys ilmenevät kartasta. Itäistä asemaa (Stockholm Ö) lähin maanalaisen asema on Rådmansgatan.

Roslagsbanalla on vieläkin ratkaiseva osuus Suur-Tukholman alueen koillislohkon matkustajaliikenteen runkona. Yhä laajentuvaa Tukholman maanalaisverkkoa suunnitellaan myös Roslagenin suuntaan ja RB on purku-uhan alla. Kuitenkin vireä yhdistys "Rädda Roslagsbanan" (=Pelasta Roslagenin rata) toimii pontevasti radan säilyttämisen puolesta, sillä nykyisen radan sekä kaluston uudistaminen on toki halvempaa kuin maanalaisen rakentaminen Roslagenin suuntaan.

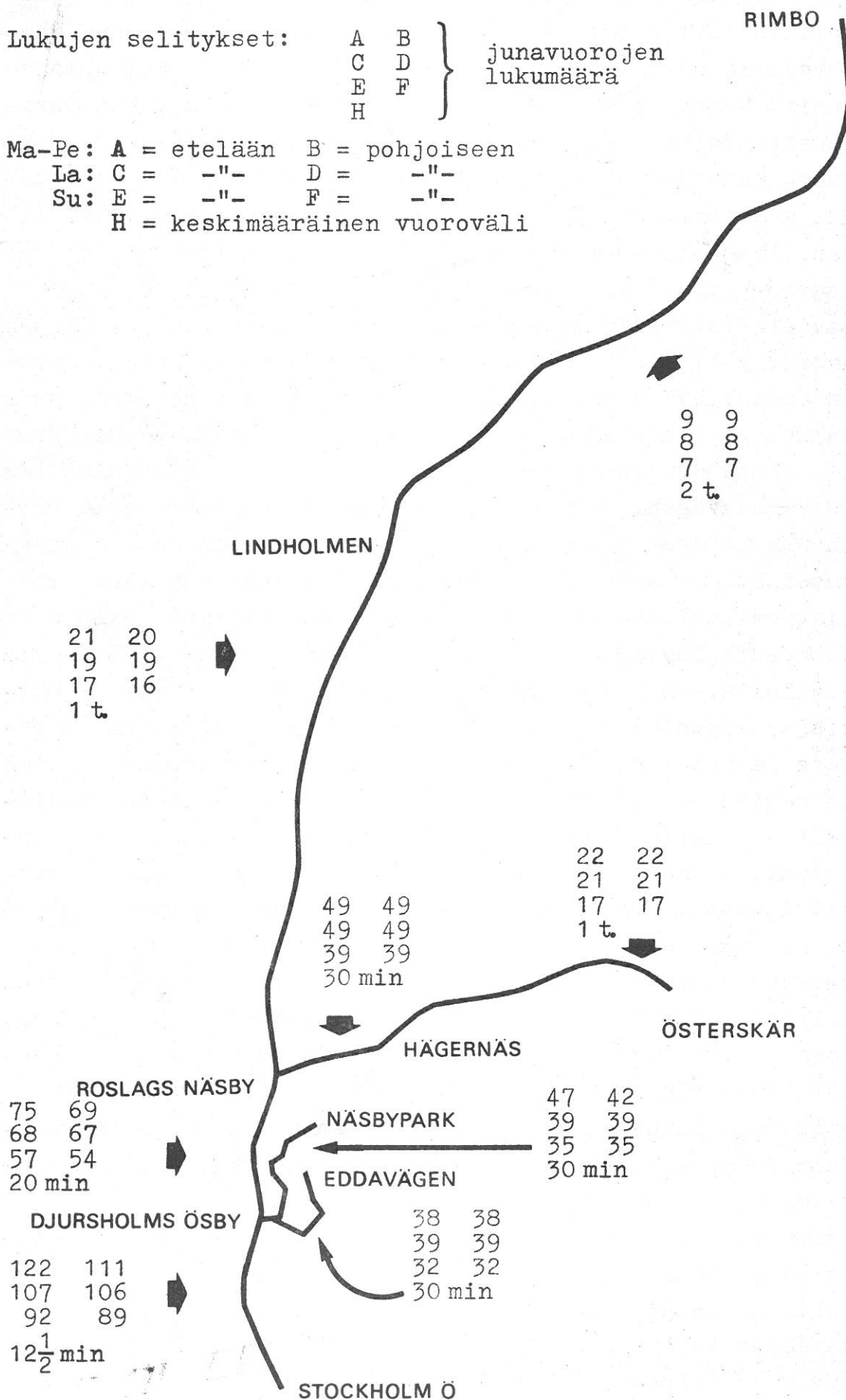
Radan kalusto on rautatieharrastajan mieleen: iäkkäys ja kirjavuus ovat leimaa-antavia piirteitä. Tunnusomaisim-

JÄRNVÄGS AKTIEBOLAGET ROSLAGSBANAN (RB)

(Matkustajajunaliikenne)

Lukujen selitykset: A B } junavuorojen
 C D } lukumäärä
 E F }
 H

Ma-Pe: A = etelään B = pohjoiseen
 La: C = "- D = "-
 Su: E = "- F = "-
 H = keskimääräinen vuoroväli



mat kulkuneuvot radalla ovat sähkömoottorivaunut: viittä eri tyyppiä edustavat 29 moottorivaunua ovat valmistuneet vuosina 1919-1962, vanhimmat ovat tyylikkäitä puukorisia laitteita. Neljää eri tyyppiä edustavat kuusi sähköveturia ovat vuosilta 1942-1946 ja vetävät matkustajajunia (vaunusto kirjavaa) mm. Österskäriin. Myöskin porkkanankeltaisia "lättähattuja" näkee liikenteessä - moni Ruotsinkävijä muistanee vielä iloiselta 1960-luvulta suorat moottorivaunujenilla ajettut "laivapikajunat" Tukholman Itäiseltä asemalta Norrtäljen laivalaiturille Suomenlaivojen viereen.

Rautatiemaisemiin ihastuneelle Roslagsbanan on todellinen aarre. Väli Lindholmen-Rimbo on kuin jokin järvien rantoja myötäilevä suomalainen syrjärata, Hägernäs-Österskär kulkee paikka paikoin synkkien metsien halki. Kuitenkin neljän tähden loistoluokkaan lukeutuva väli on Djursholms Ösby-Eddavägen. Tämä osuus suo rautatieharrastajalle vertaansa hakevan tilaisuuden rypeä nostalgioissa, eläytyä vuosisatamme alkupuolen esikaupunkijunamatkaan läpi unelioiden huvilakaupunginosien, joiden lehtevien puistojen kätköistä löytää toinen toistaan mielikuvituksellisempia huviloita. On peräti valloittavaa matkata jyrkissä mutkissa vingahtelevalla, mutta silti arvokkaasti huojahtelevalla moottorivaununvanhuksella läpi valokuvauksellisten maisemien ja ohi rakennusten, joissa erikoisuutta tavoitteleva arkkitehtuuri vieläkin viettää riemujuhliaan. Arvatenkin nämä tienoot ovat eräät Tukholman seudun kiintoisimmista, joskohta valitettavan harva "eksyy" Djursholmin maisemiin.

Pari valokuvausvihjettä: Linjalla on liikkuvaa kalustoa helpointa kuvata osuudella Itäinen asema-Djursholms Ösby, koska po. osuus on vilkasliikenteisin ja sen varrella sijaitsee lisäksi radan varikko (Mörbyssä). Tämä muutoin 2-raiteinen osuus on Stocksundin aseman eteläpuolella yksiraiteinen ylittäessään n. 100 m pitkää siltaa myöten Edsvikenin; valokuvaamisen arvoinen paikka!

"Rautatie maisemassa"-kuvien helmet voi ikuistaa filmille Eddavägenin radalla seisakkeiden Sveavägen ja Germania välillä. Radalla kulkemisesta rangaistaan, mutta tiet ja kävelypolut myötäilevät miellyttävästi ratalinjaa, joten kuvia on helppo ottaa "laillisesti".

TUNNELBANAN

Tukholmassa suunniteltiin maanalaisen eli tunneliradan rakentamista jo siihen aikaan kun esikaupunkiratoja rakennettiin. Tukholma on rakennettu saarille, ja sen katuverkko on hyvin ahdas. Suunnitelmia alettiin toteuttaa melko varhain, sillä syksyllä 1933 otettiin käyttöön Skanstullenista Slusseniin johtava raitiotietunneli, Södertunneln. Örbyn ja Skarpnäckin esikaupunkilinjat johdettiin sen kautta.

Varsinaisen maanalaisen rakentamisesta päätettiin 1941, mutta työt voitiin aloittaa vasta sodan jälkeen. Sitä ennen rakennettiin kuitenkin esikaupunkirata Alvik-Islandstorget. Tämä 1944 valmistunut linja suunniteltiin niin, että se oli myöhemmin helppo muuttaa maanalaisen osaksi.

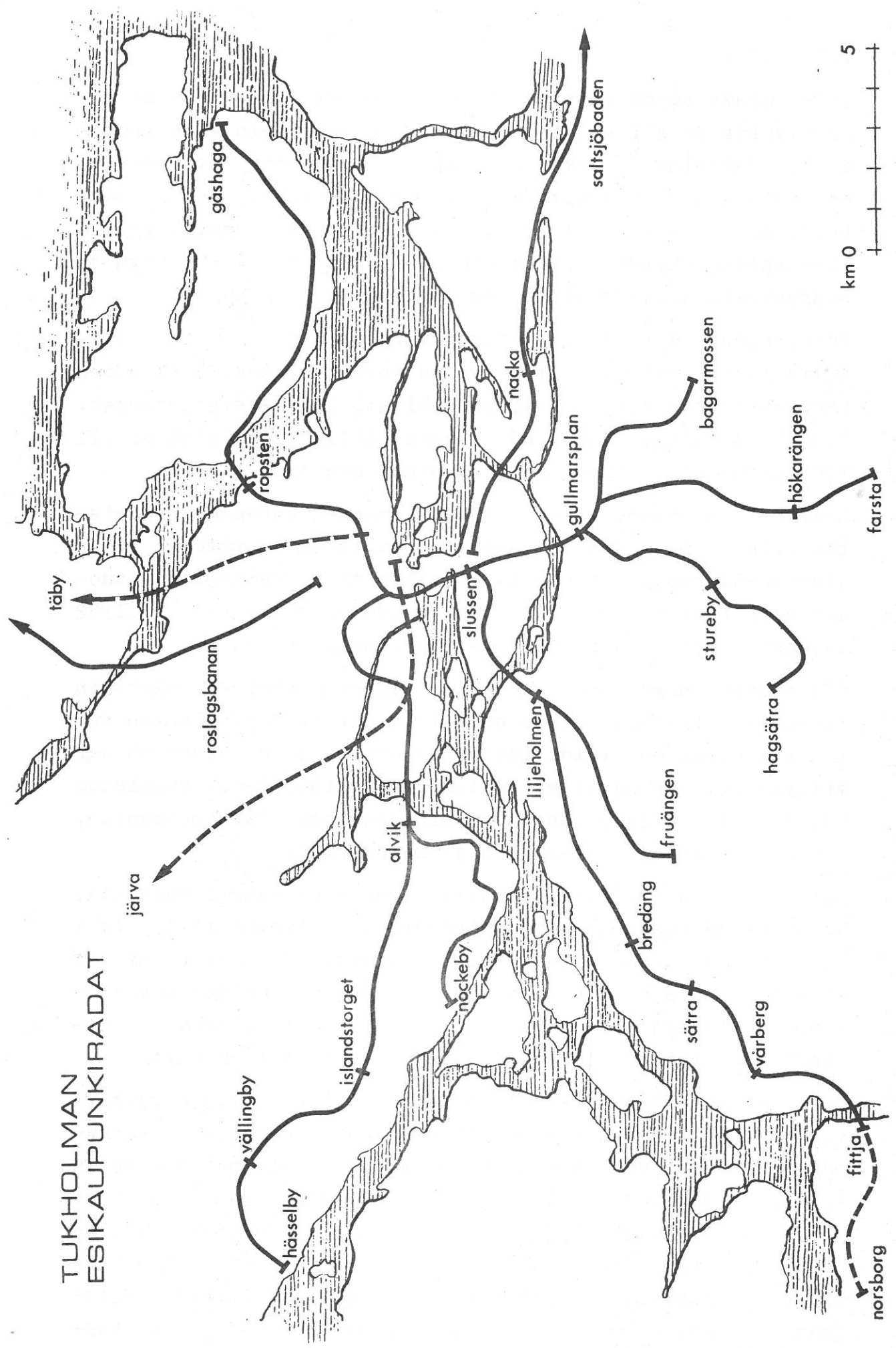
Ensimmäinen maanalaisen linja, Slussen-Hökarängen, valmistui 1.10.1950. Samanaikaisesti otettiin käyttöön linja Slussen-Stureby, mutta sitä liikennöitiin ensimmäisen vuoden ajan raitiovaunuilla. Seuraavana vuonna - 26.10.1952 valmistui myös linja Hötorget-Vällingby.

"Puuttuvaa rengasta" eli väliä Slussen-Hötorget alettiin rakentaa esikaupunkilinjojen valmistuttua. Tämän lyhyen välin rakentamiseen kului aikaa 6 vuotta, ja se maksoi 65 Skr millimetri. Maanalaisen ensimmäinen vaihe, T-1, valmistui 24.11.1957. Linjoja on myöhemmin jatkettu Bagarmosseniin, Hässelby Strandiin, Farstaan ja Hagsätraan.

Heti T-1:n valmistuttua alettiin rakentaa toista vaihetta. Se poikkeaa ensimmäisestä vaiheesta huomattavasti, ja tuli kilometrikustannuksiltaan paljon halvemmaksi, sillä raiteet sijoitettiin nyt kalliotunneleihin, jotka osoittautuivat jo avorataakin edullisemmiksi. Toinen T-2:n erikoisuus on Liljeholmenin lahden poikki rakennettu vedenalainen silta.

T-2:n rakentaminen edistyi melko nopeasti, 5.4.1964 voitiin avata linjat T-centralen-Liljeholmen-Fruängen ja -Örnsberg. Runsasta vuotta myöhemmin avattiin Östermalmstorgetin asema, ja raitiovaunuliikenteen loputtua 2.9.1967 siirrettiin linjojen pääteasema Ropsteniin, jonne myös Lidingölinjojen uusi terminaali rakennettiin. Maanalaisen reittejä on myöhemmin jatkettu vaiheittain Bredängeniin, Sätaraan, Fittjaan ja Värbergiin. Väli Fittja-Norsborg avataan parin vuoden kuluessa liikenteelle.

TUKHOLMAN
ESIKAUPUNKIRADAT



Maanalaisen verkkoa laajennetaan jatkuvasti. Tällä hetkellä ovat rakenteilla linjat Östermalmstorg-Täby ja Kungsträdgården-Järva. Lisäksi on suunniteltu uutta rataa Nackan suuntaan. Täbyn linjan ensimmäinen vaihe valmistuu vielä tämän vuoden aikana.

Vaunuja suunniteltaessa hankittiin oppia Yhdysvalloista. Niinpä ensimmäisessä vaunusarjassa (C 1) on puolet penkeistä pitkittäin ja puolet vastakkain. Samaan aikaan tilattiin vaunutyyppi C 2, jossa on vain poikittaiset istuimet. Nämä tyypit on varustettu vaunun molemmissa päissä olevin ohjaimoin, mutta lisäksi hankittiin pieni sarja (C 3), jossa on vain halliajohon sopivat ajolaitteet.

T-2 vaihetta varten suunniteltiin oma vaunumalli (C 4), ja sitä tilattiin 200 kappaletta. Näissä vaunuissa on ohjaamo vain toisessa päässä ja niitä käytetään parittain kytkettynä. Vanhemmista vaunutyypeistä tullaan ajan mittaan poistamaan toinen ohjaamo kustannusten säästämiseksi.

Hägglundin koritehdas toimitti joitakin vuosia sitten kahdeksanvaunuisen koejunan (C 5), mutta vaunuja ei tilattu lisää. Uusimman mallin (C 6) toimitukset jatkuvat vielä. Tässä tyypissä on erilainen ajolaite ja linjakilpi on sijoitettu uudelleen.

Tukholman maanalaisen juniin hankittiin ensimmäisenä Euroopassa hyttiopastimet. Kiinteitä opastimia käytetään vain vaihteiden ja risteysten turvaamiseen. Asetinlaitteet ovat Alvikissa ja Johanneshovissa (T-1) sekä Liljeholmenin asemalla (T-2). Ohjauskeskuksessa (tunnelcentralen), joka sijaitsee keskikaupungilla lähellä asemaa Gamla Stan, valvotaan koko rataverkon liikennettä, sieltä on myös suora yhteys radiopuhelimella joka junaan.

Kaikkien linjojen liikennetiheys on arkisin 10 minuuttia ja iltaisin sekä pyhäisin 15 minuuttia. Yöllä liikennettä hoitavat linjat 01 Hässelby-Farsta, 02 Ropsten-Fittja, 11 Bagarmossen-Skärmansbrink, 14 Liljeholmen-Fruängen ja 19 Hagsätra-Gullmarsplan. Normaalitaksa yhdestä matkasta on 1.25 ja vyöhykelisä 0.25- 1.00 kr etäisyydestä riippuen.

Ismo Leppänen

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

LIIKENNEUUTISIA HELSINGISTÄ

183 ja 185 ovat maaliskuun puoliväliin saakka vastamaalattuina ja ilman ulkomainostarroja. 9/88 nimikkovaunu on 183.

309 on korjattu kesäkuisen yhteentörmäysonnettomuuden jäljiltä. Vaunusta on korjauksen yhteydessä poistettu pahoin rikkoutunut ohjaamon ja matkustamon väliseinän kaksiosainen ikkuna ja korvattu se tavallisella isolla lasilla. Koulutusajossa käytettiin kaksiosaista siten, että isompi yläosa avattiin sivusuunnassa saranoillaan, jolloin ajomestari kykeni tätä kautta antamaan kuljettajakokelaalle ohjeita.

Vaihde 201 on varustettu sähköisellä kääntömekanismilla. Jo tätä ennen sähköistetty vaihde 221 sekä nyt uusittu 201 on Töölön vaunuhallien tulovaihteet Mannerheimintiellä. (JR)

Hesperian puiston vaunupysäkillä otettiin joulun jälkeen käyttöön uusityyppiset neliopasteiset raitioliikennevalot. Uudella pystysuoralla viivavalolla ilmoitetaan kuljettajalle vielä S-opasteen palaessa opasteen pikaisesta vaihtumisesta aja-opasteeksi, jolloin kuljettaja voi äänimerkin antamalla ilmoittaa rahastajalle ovien sulkemisesta. Uudella opasteella nopeutetaan lähtöjä pysäkeiltä ja niitä pyritään asentamaan myös muille sopiville pysäkeille. (JR)

Aikataulu vuorolle 136, LINJA 4S/5 Katajanokka-Munkkiniemi kulussa arkisin paitsi lauantaisin.

Ktn	Yop	Pt	Tt	Mkn
16.00	16.04	16.10	16.15	16.28

Aikataulu vuorolle 187, LINJA 10S/5 Katajanokka-Ruskeasuo kulussa arkisin paitsi lauantaisin.

Rs	Mh	Pt	Yop	Ktn
15.38	15.48	15.53	15.58	16.02
16.31	16.20	16.15	16.09	16.05

Ktn=Katajanokka, Yop=Yliopisto, Pt=Postitalo, Tt=Töölöntulli, Mkn=Munkkiniemi, Rs=Ruskeasuo, Mh=Messuhalli

HELSINGIN KAUPUNGIN METROTOIMISTON VETOVOIMAKALUSTO v 1973:

M1 + M2	Valmet/Strömberg	1971	+))
M3 + M4	Valmet/Strömberg	1972	
M5 + M6	Valmet/Strömberg	1972	
-	Sisu	n 1956	++)
-	Saalasti	1972	

+) Vaunu M1 paloi 27.1. käyttökelvottomaksi - Roihupellon vaunuhallissa. (Oliko hallin nimi enne ?)

++) entinen VR Tka-Rro 5

TURUN TEKNILLINEN MUSEO on saanut seuraavat TKL:n entiset vaunut kokoelmiinsa:

22	ASEA	1934
34	Suomen Autoteollisuus	1944
43	Karia	1951
55	Valmet	1956
102	Kaipio	1948
122	Karia	1946

Museon kokoelmiin kuuluu myös seuraavat TKL:n kulkuneuvot :

- kiskonhitaussaggregaatti, rakennettu Oy Turun Rautateollisuus ja Vaunutehdas Ab:n valmistaman jälkivaunun kahdelle pyörälle.
- ajojohtimen tarkastusauto International 1933
- raiteenpuhdistusauto Bedford 1948

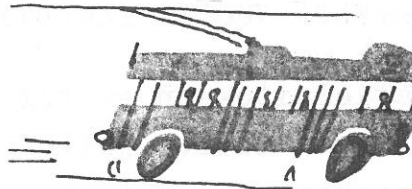
Turun museon kuulumiset tulivat peräti Ruotsista saakka - julkaisusta Meddelanden från Svenska Spårvägssällskapet... .. joka myös vastaa seuraavasta :

TRAMS RECORDED IN STEREO AT THE TRAMWAY MUSEUM, MALMKÖPING

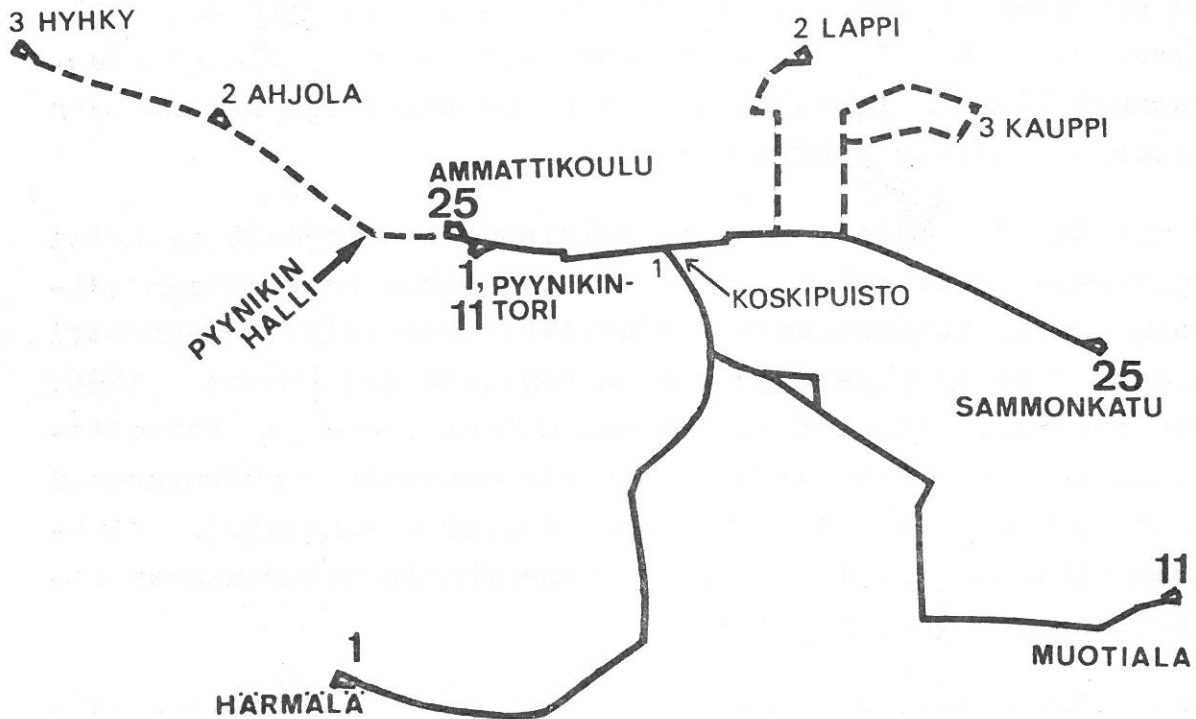
Maailman ensimmäinen kokonaan raitiovaunuille pyhitetty LP-levy on ilmestynyt ruotsalaisilta raitiotieseuralaisilta. Levyllä on mukana näyttävä ja ehdottomasti kuultava, edustava kokoelma tukholmalaisia, gööteporilaisia, malmölaisia, norrköpingiläisiä ja hälsingborgilaisia vaunuja. Levyä myy Svenska Spårvägssällskapet, Box 5024, S-102 41 STOCKHOLM 5. Levyn hinta on 25 Skr (n 21-22 mk) ja hinnan voi suorittaa SSS:n postisiirtotilille lähimmässä postissa. Tilin numero on (Sverige) 5 72 70 - 1 . Levyä suositellaan varauksetta!

TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS TKL - JOHDINLINJA-AUTOT

1.	Valmet/BBC (=Brown, Boveri & Cie AG)	1948
2-3	Valmet/BTH (=British Thomson-Houston Co Ltd)	1948
4-12	Valmet/BTH	1949
13-20	Valmet/BTH	1950
21-22	Valmet/BBC	1951
23-27	Valmet/BTH	1954
28-29	Valmet/BTH	1959
300	Dodge ajojohtimien korjausauto (rakennettu kuorma-auton alustalle).	1939



romutettu: 1/1967, 3/19.., 16/1972, 21/1970, 22/1970



TKL:n JOHDINAUTOLINJAT

— NYKYISET LINJAT (1,11,25)
 - - - ENTISET LINJAT (2,3)
 MITTAKAAVA 1:50 000

Nykyiset johdinautolinjat:	1	Härmälä - Pyynikintori
	11	Muotiala - Pyynikintori
	25	Sammonkatu - Ammattikoulu
Lopetetut johdinautolinjat:	1	Härmälä - Koskipuisto
	2	Lappi - Ahjola/Hyhky
	3	Kauppi - Hyhky