

# RESIINA

# 21

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.

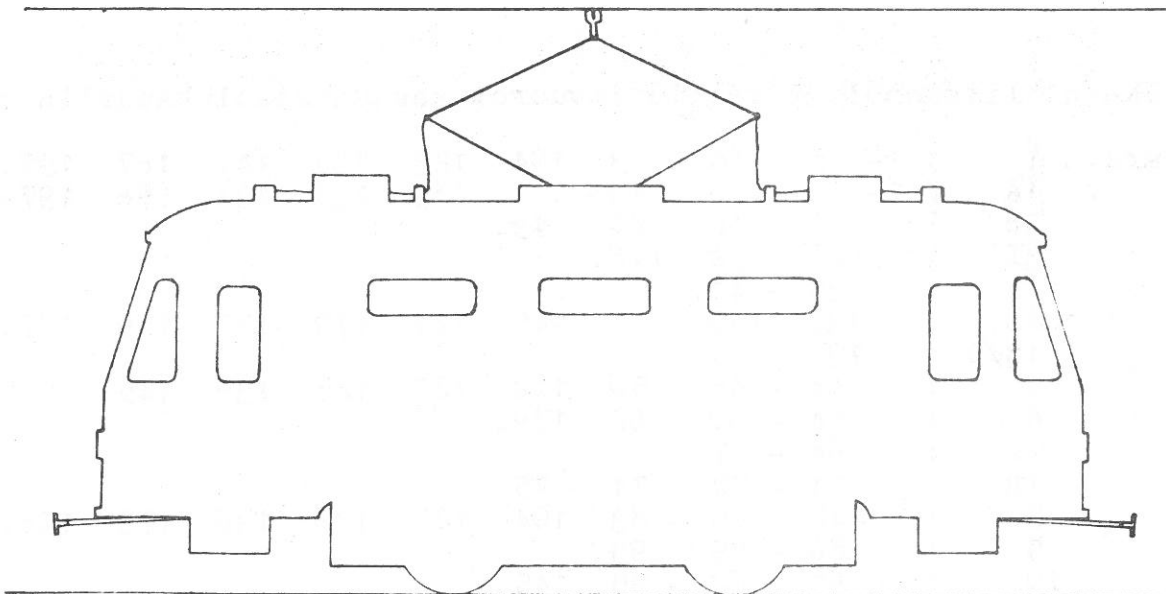
Suomen Rautiotiesseura r.y.

Museorautatie Forssa-Humppila r.y.

maksuton painos  
viides vuosikerta

10.06.1973





## SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

Palstamme tässä helsinkiläisen hiomavaunun alla jää tällä kertaa tavallista lyhyemmäksi johtuen kesän tulosta. Talven asiat ovat jo puidut, uusia vasta mietitään. Siksi Seura toivottaakin jäsenilleen sekä muille lehden lukijoille syksyä ajatellen - virikkeistä lomakautta. Kesäksi on luvassa paljon tapahtumia: ensimmäiset nrv:t eli nivelraitiovaunut ovat juuri tulleet, päätetään sähköbussikaupoista, lähestyy myös sähköveturien tulo...

Tammikuussa Tampereella retkeilleet jäsenet: Ottakaa yhteys Ismoon (90-462514) mikäli haluatte Hyhkyssä otetun potretin porukasta. 9 x 13 suuruinen kuva maksaa yhden markan.

Kun tässä kerran valokuvia kaupitellaan niin toimittajakin ilmoittautuu kauppiaaksi. Mutta tahtoo täten tuupata homman yllämainitulle henkilölle. Kyseessä on vanhasta valokuvasta tehty hyvälaatuinen repro, joka esittää raitiovaunua ja on otettu joskus 1913-26 välillä Viipurin rautatieaseman edustalla. 10 x 15 kokoisia rajoitetusti markan hintaan, nekin.

Kesä ja kartat; eräitä vihjeitä ostoksia varten:

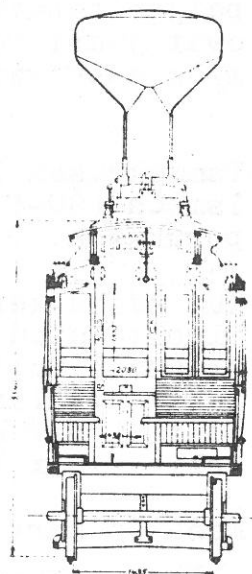
- Plan öfver Helsingfors 1911 (jälkipainos 1971)  
Väripainos, raitiotiet esitetty. Hinta 3 mk.
- Helsingin Matkailijakartta 1940 Rajoitetusti saatavissa ja vain "keskustelemalla" tiskin alta. Väripainos, kaikki julkiset kulkuneuvot höyrylaivareittejä myöten.  
Yllämainittuja myy Helsingin kaupungin kiinteistöviraston kaupunkimittausosaston karttapalvelu, Eteläranta 10.
- Viipurin kartta 1935 (jälkipainos 1969)  
Väripainos, raitiotiet. Hinta pari vuotta sitten 10 mk.  
Karttaa myy Karjalan Liitto ry.
- Helsingin Liikennekartta 01.06.1960  
Hinta 5 mk. Tiedustelut sihteerille.
- Helsingin nykyinen liikennekartta on ilmainen ja sitä saa HKL:n neuvontapisteistä.

HKL:n liikennöimät raitiotievuorot kesäaikataulukaudella :

ark.	1	:	1- 5	68	73	104	123	135	141	167	197.
	1A	:	1- 5	68	73		123	135	137	196	197.
	3B	:	11 - 18	20	49.						
	3T	:	23 - 32	146.							
	4	:	35 - 41.								
	4S	:	132	139		145	164	179	187	189	197.
	4S/5	:	139.								
	5	:	44 - 48	50	112	122	128	139	145.		
	6	:	54 - 60	62	179.						
	7A	:	64 - 67								
	7B	:	71 - 72	74 - 75.							
	8	:	42 79 - 83	104	122	132	136	179	196.		
	9	:	86 - 89	99.							
	10	:	61 92 - 98	145.							
	10N	:	57 59	62	96	98.					
	10S	:	112 136	141	145	167	189	196.			
	10S/5	:	128.								

lau.	1	:	1- 5	68	73.						
	3B	:	11 - 18	20	49.						
	3T	:	23 - 32.								
	4	:	35 - 41.								
	5	:	44 - 48.								
	6	:	54 - 60	62.							
	7A	:	64 - 66.								
	7B	:	71 72	74.							
	8	:	79 - 83.								
	9	:	86 - 89.								
	10	:	92 - 99.								
	10N	:	57 59	62	96	98.					

pyh.	1	:	1- 5.								
	3B	:	12 - 15	17	18.						
	3T	:	24 26	29 - 31.							
	4	:	35 - 41.								
	5	:	44 45	47	48.						
	6	:	54 56 - 60	62.							
	7A	:	64 - 67.								
	7B	:	71 72	74	75.						
	8	:	79 - 83.								
	10	:	92 - 98.								
	10N	:	57 59	62	96	98.					



Rautatientori-linjat :

ark.	vuoro 58	Koskelan halli	05.50
		Vallila	05.57
		Vallilan halli	perävaunu mukaan
		Hakaniementori	06.06
		Rautatientori	06.10
		Rautatientori	06.10
		Arabiaan	(6)

pyh.	vuoro 14	Koskelan halli	07.02
		Hakaniementori	07.17
		Rautatientori	07.21
		Rautatientori	07.21
		Porvoonkadulle	(3B)

Kesällä matkustettaessa vieraassa kaupungissa on yleensä edullisinta käyttää matkailijalippua. Sen voimassaoloaika on useimmiten yksi vuorokausi, jonka aikana sillä saa matkustaa rajoittamattomasti. Lippu on näyttölippu, joka kelpaa periaatteessa kaikilla paikallislinjoilla paikkakunnalla. Joskus lippu tosin oikeuttaa ainoastaan paikallisen liikennelaitoksen tai tietyn tariffivyohtyksen reiteillä suoritettaviin matkoihin. Tai sitten on, kuten mm Tukholmassa, saatavana erihintaisia kortteja joiden "toimintasäde" kasvaa hinnan noustessa. Kallein oikeuttaa jopa - tivolin portista sisään !

Suurissa kaupungeissa onkin syytä harkita, minkä lipun ostaa. Yhtä pitkää metromatkaa varten ei ole syytä hankkia sen kattavaa turistilippua, jos aikoo muuten ajella vain keskustan linjoilla.

Helsingissä matkailijalipun hinta on 3,50 mk. Se oikeuttaa lipun leimauksesta 24 tunnin sisällä rajattomaan matkailuun kaikilla yhteistariffiin kuuluvilla raitiotie-, linja- ja lauttalinjoilla. Lippuun kirjoitetaan haltijan nimi, sen lisäksi se leimataan pihdeillä. Lipun voi ostaa sekä HKL:n neuvontapisteistä että myös vasta vaunuun noustua.

Tampereella lippu maksaa 2,50 mk ja kelpaa "kalenterivuorokauden" ajan TKL:n johdin- ja linja-autolinjoilla. Lippu on ostettavissa vain ennakkoon, esim TKL:n neuvontapisteestä.

Turussa ei tällä hetkellä ole matkailijalippuja, mutta varmaankin aikanaan sellainen otetaan käyttöön. Takavuosina on sielläkin kokeiltu ko lippuja, mutta kun eivät menneet silloin kaupaksi !

- Viipurin kaupungin raitiotiet ovat Berliiniläisen yhtiön Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaftin (AEG) rakentamat. Kaupunki teki vuonna 1910 sopimuksen yhtiön kanssa, jonka mukaan yhtiölle myönnettiin toimilupa sähkölaitoksen ja raitioteiden rakentamiseen sekä näitten laitosten käyttöön 50 vuodeksi. Raitiotiet ovat yksiraiteiset ja raideleveys on yksi metri... (Keksintöjen kirja, 1932)

AEG teki kaikki tarvittavat suunnitelmat, jotka se lähetti kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Kokouksessaan 31.05.11 valtuusto vahvisti seuraavat raitiolinjat rakennettaviksi :

1. Papulansilta-Asema-Kauppatori-Turunsilta-Katariinankatu-Kauppatori-Asema-Papulansilta.
2. Rautatieasema-Punaisenlähteentori-Vaasankatu-Katariinankatu-Kolikkoimäki.
3. Turunsilta-Pyhä Anna-Neitsytniemi.

Samalla se hyväksyi linjoille 1 ja 2 vuorotiheydet 7,5 min sekä linjalle 3 15 min. Liikennöintiä ajaksi vahvistettiin klo 07-21.30 sekä taksaksi 15p aikuisilta ja 10p lapsilta.

AB STOCKHOLMS SPÄRVAGAR		1963 1-DAGSKORT		1963		25		29	
SS		SER. A		13898		PRIS		3:50	
Turistkort		Namnteckning		13		17		21	
		5		9		13		17	
		6		10		14		18	
		7		11		15		19	
		8		12		16		20	
				24		28		31	
				25		29		30	
				26		30		31	
				27		31			
				28					

# ULKOMAAT

## RÄÄVELIN RAITIOTIET

Suomalaisilla on aina ollut läheiset suhteet veljeskansaan etelässä, virolaisiin. Tallinnan matkat olivat erittäin suosittuja jo 20-luvun pulavuosina, mutta silloin käytiin tuskin tutustumassa paikalliseen raitiotielaitokseen.

Raitiotieliikenne alkoi silloisessa Räävelissä v 1888, jolloin avattiin hevosraitiolinja Kadriorgin kaupunginosasta keskustaan. Alkuperäinen vaunuhalli sijaitsi toisella pääteasemalla, ja sitä käytetään vielä tänäänkin. Toinen linja avattiin v 1901 Tondin kaupudginosaan, mutta sitten kehitys pysähtyi. Sähköraitioliikenne aloitettiin Helsingissä jo vuonna 1900, mutta Tallinnan katukuvasta hevosvaunut hävisivät vasta 1925, jolloin linjat sähköistettiin. Kehitys ei kuitenkaan jäänyt aivan paikoilleen. Kaupungissa oli suurteollisuutta, jonka piirissä jo varhain tajuttiin tehokkaan joukkoliikenteen merkitys. Mutta on aika harvinaista, että joku tehdas rakentaa henkilökuntaansa varten oman vaunulinjan. Täällä sellainen erikoisuus oli. Koplissa toimineelta telakalta rakennettiin silloiselle keskusasemalle bensiinikäyttöisten vaunujen liikennöimä raitiotie, joka vasta 1947 sähköistettiin ja 1952-53 liitettiin kaupungin raitiolinja-verkostoon. Muutama bensiinimoottorivaunu muutettiin siinä yhteydessä työvaunuiksi, ja niitä käytetään vielä nykyään.

Tallinnan raitioteiden raideleveys on 1067 mm, jota voidaan pitää eurooppalaisittain varsin poikkeuksellisenä. Neuvostoliittolaisten ratojen normaali leveys on 1524 mm eli sama kuin rautateiden. Raitiotieverkosto pysyi Tallinnassa jokseenkin muuttumattomana 50-luvulle saakka, mutta sitten se joutui huomattavien laajennusten kohteeksi. Nykyään vaunut liikennöivät seuraavia linjoja:

1. Kopli - Kadriorg
2. Kopli - Tondi
3. Kadriorg - Leningradin asema
4. Tondi - Leningradin asema

Kun raitiotiet sähköistettiin hankittiin 25 moottori- ja 25 perävaunua, kaikki kaksiakselisia. Vaunuissa oli puukori ja pitkittäiset penkit. Vuoteen 1950 mennessä kaluston määrä oli kaksinkertaistunut. Liikennemäärät kasvoivat jatkuvasti ja DDR:stä hankittiin vuosina 1955-56 20 LOWA-junaa ja 1964 alkaen GOTHA:n kaksi-huonetta-ja-keittiö-tyyppisiä neliakselisia nivelvaunuja, joiden valmistus vasta parisen vuotta sitten lopetettiin.

Viipurin raitiotieliikenteen loputtua v 1957 siirrettiin hyväkuntoisimmat vaunut Tallinnaan. Niistä on ilmeisesti muutamia vieläkin käytössä, mutta vanhimmat puurakenteiset vaunut romutettiin vuonna 1967. (IL)

Tallinnan vaunukalusto vuonna 1967:

mv	1- 50	pv	101-150	vanhoja vaunuja	puisella korilla
	51- 70		151-170	LOWA	2-akselisia
	71- 99		171-199	GOTHA 57	2-akselisia
	200-249			GOTHA	4-akselisia nivelvaunuja