

RESIINA

22

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

10.08.1973

- Suomen Raitiotieseura ry:n hankkeet museoraitiotien aikaansaamiseksi maahamme ovat, joskaan eivät ahdistavan kiireiset, niin toivottavasti kuitenkin tällä vuosikymmenellä toteutuvat. Raitiotien ja erityisesti sähköraitiotien ja vielä 1000 mm:n raidelevyksen sellaisen rakentaminen ei ole nykyoloissa kovinkaan yksinkertainen toimenpide. Maassamme on tätä nykyä 1000 mm:n rataa käyttövalmiina niin Helsingissä kuin Honkapaaleella, mutta kumpikaan paikka ei voi tulla kysymykseen museoraitiotienä. Tästä syystä raitiotie joudutaan rakentamaan alusta alkaen jollekin sopivalle paikkakunnalle, jossa ei kylläkään aikaisemmin ole ollut raitiovaunuja. Suunnitelmat pitää sen vuoksi tehdä huolella ja olosuhteet huomioon ottaen.

Forssan-Humppilan välinen museorautatie muodostaa jo vakiintuneen kapearaidehistoriallisen toimintapisteen. Koska näin on, ovat eräät henkilöt esittäneet mahdollisuutta tavalla tai toisella liittää nämä kaksi museorataa toisiinsa. "Liittäminen" tarkoittaa tässä yhteydessä vain samalla seudulla toimimista, jolloin kumpikin hyötyy toisistaan. Varmaahan lienee, että kun lomailija pääsee museomatkustamisen makuun, niin sitä ehdottomasti jatketaan vielä naapuriradallakin. Liittäminen tehtäköön juuri tällä oletuksella, koska kumpikaan rata ei tarjoa täysin vastaavia palveluksia, kalusto ja liikennöinti-idea ovat ainakin ulkopuoliselle täysin erilaiset. Mitä taas tulee raitiotien menestykseen Lounais-Hämeen seudulla, voidaan sen todeta olevan melko keskeisellä paikalla ruuhka-Suomessa.

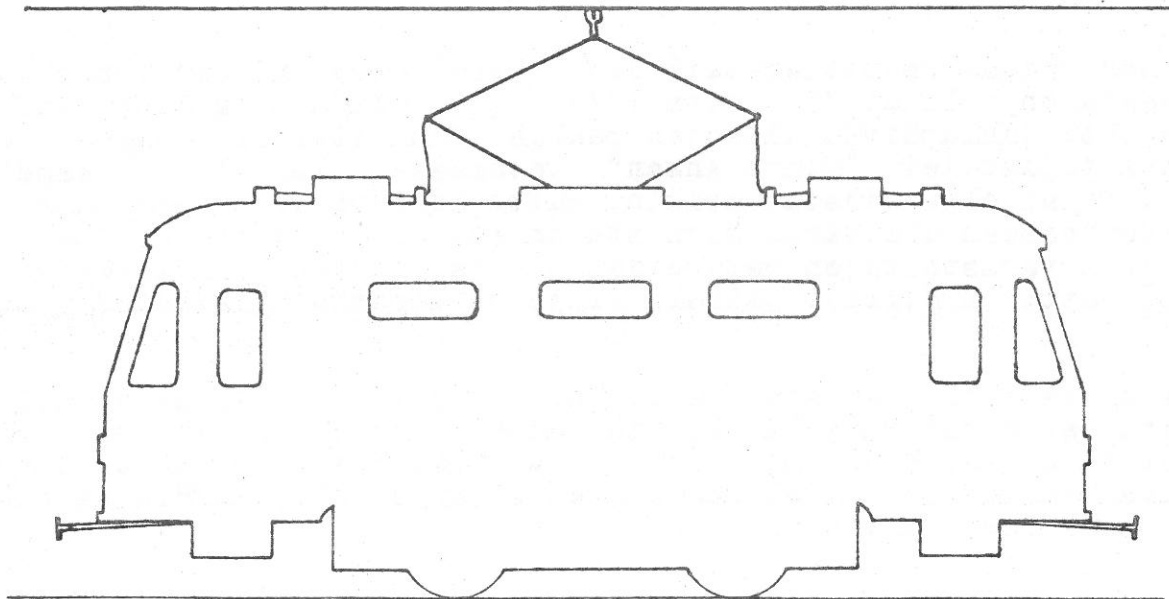
Ruotsissakin SSS-osake-enemmistöinen Spårvägs Ab Malmköping -Hosjö -museoraitiotie on menestynyt hyvin vaikkakaan se ei ole kovin lähellä Tukholmaa. Tanskassa Sporvejshistorisk Selskab rakennuttaa alusta alkaen omaa museoraitiotietään Skoldenaesholmiin, joka sekään ei ole suurkaupunkien lähipiirissä.

- SRS:n museovaunukalusto on tällä hetkellä seuraava:

- TKL 38	Oy Karia Ab/Oy Strömberg Ab	1951
- TKL 53	Valmet Oy/Oy TampellaAb/Oy Strömberg Ab	1956
- TKL 123	Oy Karia Ab	1946 (uudistettu 1959)
- TKL 141	TKL/AG Rastatt	1956

Kolme ylinnä mainittua vaunua ovat Helsingin Kuninkaankartanonsaareissa Tekniikan Museon myötämielisellä suostumuksella. Viimeinen vaunu on Turun kaupunginhallituksen suostumuksella Mäntymäen lastenkodissa, jossa se on ollut liikenteestä poistamisesta lähtien. Helsingiläisten vaunujen hankinta on kohta kiireellinen tehtävä, koska vanhat tyypit poistuvat liikenteestä aivan lähivuosina. Varastointipulma on erittäin vaikea, sillä taloudelliset rasitteet koituvat suunnattoman kalliiksi mikäli vaunuja vielä kuljetetaan Kuninkaankartanonsaareen. Paras ratkaisu olisikin voida hankkia ja säilyttää Seuralle muutama vanha vaunu jonkin vaunuhallin suojissa nämä muutamat kriittiset suunnitteluvuodet.

Jorma Aarndt



SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

Syyskuussa aikataulukauden vaihteessa aloittaa yölinja 4N (Katajanokka-Munkkiniemi) liikennöinnin. Tästä syystä ei linjaa 4 ajeta sen jälkeen enää yöaikana. Uusi linja parantaa kantakau-pungin raitiotieliikenteellisiä oloja entiseen asetelmaan ver-rattuna, sillä katajanokkalaisetkin (niinpä niin, John) saavat näin ollen muutaman tunnin lisäaikaa tehdä julkisia matkoja saarensa ja mantereen välillä. Ullanlinalaiset menettävät yö-nelosensa, mutta matka on lyhyt lähimmälle 3B/3T pysäkille.

HKL kunnostui jälleen ostamalla osake-enemmistön Helsinki-Maa-seutu-Liikenne Oy:stä. Suomen Turistiauto Oy seurasi kaupassa mukana, koska HML omisti sen osake-enemmistön. Ostos ei tar-vitse merkitä sitä, että kyseisten yhtiöiden linja-autojen värit muuttuvat sinisiksi, sillä ne toimivat edelleenkin omien tunnuksiensa alla. Koko osakekannan ostoon voi kulua vielä vuosikymmeniäkin, sillä kaupunki on tämän suhteen tunnetusti hidas. Ostihan Helsingin kaupunki osake-enemmistön Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy:stä jo 1913, mutta lopullinen kunnal-listaminen tapahtui vasta 1946 HKL:n perustamisella. Ehkäpä HML ja STA toimivat erillisinä yhtiöinä vielä v 2000!

SNTL:n Engelsin johdinautotehtaan ZIN 9 - autot liikennöivät edelleenkin koeluontoisesti linjalla 14. Mikäli vuokra-aika päättyy ennen talven tuloa, miltä se alustavasti näyttää, ei näillä autoilla saada suoritetuksi minkäänlaisia talviajoja. Autojen lämmityslaitteet jne jäävät tällöin testaamatta, kuten myös pakkasen vaikutukset ajolaitteihin - ennätyskuuma kesä ei ole Arktisen Hysterian liikennelaitokselle mikään ihanteellinen kokeilu-aika. Muuten: Oy Strömberg Ab toimitti juuri joh-dinautosähkölaitteet Winterthurin liikennelaitokselle ja Sisu on toimittanut samaan maahan aikaisemmin dieselautoja. Kumma juttu ettei kotimainen teollisuus saa tehdä omaan maahan auto-ja, vaikka tavara menee kaupaksi korkean tason alppimaahankin. Tavallisia kansalaisia kehoitetaan - jopa HKL:n kalujen sivui-hin kiinnitetyissä tarroissakin - ostamaan kotimaista, mutta ne, jotka käyttävät yhteisiä, verovarjoilla koottuja pääomia, tuntuvat pikemminkin toimivan periaatteella "suosi ulkomaista ja kosta kotimaista".

Seuran toimialaan kuuluu kaupunkiliikenne kokonaisuudessaan. Siksi on paikallaan antaa pieni työnäyte vesiliikennelinjoista Helsingissä. Ne kun myös kuuluvat yhteistariffiin ja lisäksi ovat mielenkiintoisia ja rentouttavia matkustettavia.

Linja 2 Eteläsatama-Iso Mustasaari kuuluu yhteistariffiin. Sitä liikennöi HKL:n johdolla Suomenlinnan Liikenne Oy:n matkustaja-autolautta MF Suomenlinna-Sveaborg.

Linja 11 Eteläsatama-Santahamina kuuluu yhteistariffiin ja sitä liikennöivät vesibussit Terhi II ja Katarina. Aikaisemmin linjaa voivat käyttää myös Laajasalon "siviilit", mutta Puolustusvoimain otettua jyrkän kannan, eivät matkustajat saa olla kuin Santahaminan sotilasalueelle kulkuluvan saaneita. Tämän johdosta linjaa uhkaa lakkauttaminen tai uuden pysäkin rakentaminen Hevossalmen siviilipuolelle.

Linja 22 Pohjoissatama-Korkeasaari ei kuulu yhteistariffiin, vaikka se onkin ainoa HKL:n oma vesiliikennelinja. Laiva on matkustajalautta MF Korkeasaari-Högholmen. Linjalla käytetään omia matkalippuja. Meritullintorin terminaalissa myydään vain menopaluulippuja, mutta Korkeasaarella vain paluulippuja.

Helsingin Vesitaksit ry liikennöi lisäksi Siltavuorensatamasta (Hakaniemi) Korkeasaareen ja Suomenlinnaan. Linjat eivät kuulu yhteistariffiin. Lisäksi mainittakoon Helsingistä Porvooseen liikennöivä ent höyrylaiva MF J.L.Runeberg, joka on entisessä elämässään ollut mm HKL:n Korkeasaaren laivana.

Silloin tällöin löytyy muuallakin kuin vain RESIINASSA raitiovaunuliikennettä kiittäviä kirjoituksia, jotka osoittavat, että tällä liikennemuodolla on muitakin kannattajia kuin SRS:n jäseniksi ilmoittautuneet. Usein kirjoituksia kuitenkin leimaa nostalginen ajattelutapa, halutaan takaisin tutisevia heinäähäkkejä, vetoisia, kaarteissa kirskuvia naamakkain istuttavia avokuistikaappeja jne. Museoraitiotien kannattajakuntaa ????

Hyvänä ajatuksena pidetään muun muassa sitä, että Helsinki ottaisi kesäksi käyttöön avoraitiovaunut kuamien ympäröivien rinteiden rinnalle. Raitiovaunut kuuluvat monessa kaupungissa jo historiaan. Niitä ei liiku enää Kööpenhaminassa eikä Tukholmassakaan, ei Suomessaakaan muualla kuin Helsingissä. Sopisi houkuttella raitiovaunuliikettä turisteja kaupunkiin.

Oheinen leike on erään talvisunnuntain Helsingin Sanomista ja se osoittaa ilmeistä idealismia, jos kohta myös tiedon puutetta. Tukholmassahan ajetaan vielä raitiovaunuilla, linjalla 12 (Alvik-Nockeby) sekä 21 (Ropsten-Gåshaga).

Eräänlaista (kaupallista?) raitiovaunufanatismia edustaa myös J.Mäkelä kirjassaan "Stadi on buli mutta snadi", eli Helsinki on iso mutta pieni...

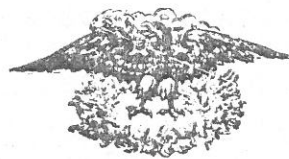
- Mua ainakin ottaa päähän, kun jotkut kakot sanoo, et sporat tarttis saada veke Stadista. Mä en bonjaa, mitä saamarin landelaisii ne on, ku ne ei snaijaa, et just sporathan tekee tästä Stadista oikeen Stadin. Ne kait luulee, et ne mahtus niillä hienoilla bilikoillaan paremmin skujaan Stadin kartsoille, ku sporat ei veis niiltä tilaa... Muistatteks te ne vanhat sporat joissa oli avonainen silta takana ja kondari tuli aina huuteleen ovesta, et maksakaa nyt jo? Se oli nastaa ku pikkukundina yritti ajaa pommilla siellä takasillalla. Sit mä muistan, et Käpylän linjalla oli yks ihme spora. Se oli sellanen buli ruskee vaunu, jonka Liikennelaitos oli joskus tsöpannu Kulosaaren sporayhtiöltä, ku se lopetti toimintansa. Se oli ku stokenvaunu, siinä oli erikseen röökiosastokin... Se skujaas Käpylään pitkän aikaa...

- Syyskesällä 1970 suoritettiin tyristoriajosäätölaitekokeita raitiovaunulla no 8. Laitteet oli vaunuun asentanut Vallilassa Oy Strömberg Ab. Kokeiluun osallistui HKL:n lisäksi Helsingin Kaupungin Metrotoimisto, tuleehan nivelraitiovaunujen lisäksi myös Helsingin metrojuniin tyristoriohjaus.

Tyristori on rakenteeltaan kerrostettu puolijohdediodi, joka ohjattuna päästää virran kulkemaan myötäjännitteen suuntaan, mutta toimii toiseen suuntaan eristävästi eikä johda sähköä. Tyristori on näin ollen sähköinen venttiili, joka raitiovaunukäytössä korvaa tavanomaiset kontaktori- ja nökkakytkinlaitteet. Korvattaessa jälkimmäiset tyristoreilla saadaan aikaan portaaton virransäätö ja tästä johtuen hyvät ajo-ominaisuudet. Samalla vähenee korjaus- ja huoltotarve, jolloin vaunujen mahdolliset seisonta-ajat lyhenevät ja käyttövalmius paranee.

Kahdeksikkoon asennettujen tyristorilaitteiden avulla oli tarkoitus selvittää niiden soveltuvuus vastaisuudessa hankittavan raitiotie- ja metrokaluston käyttöön. Kokeiden tehtävänä oli erityisesti selvittää tyristoritoimisen vaunun ajo-ominaisuudet, liikkeelle lähtö ja pysähtyminen. Samalla mitattiin energian kulutus ja tyristorikäytön aiheuttamat häiriöt metroradan ohjaus- ja suojastusjärjestelmiin, radiotoimintaan ja Puhelin-yhdistyksen kaapeleihin.

Vaunulla suoritettiin testiajoja mm Koskelan halleilla, jossa ajettiin äkkilähtö-hätäpysähdys-äkkilähtö-hätäpysähdys- menetelmällä, jolloin ainoat käytetyt ajokytkimen asennot olivat "täyttä eteenpäin" ja "täysi jarrutus". Sain tilaisuuden olla mukana tällaisella erilaisella raitiovaunumatkalla Koskelassa, eikä tosiaankaan käy vauhdin hurman kieltäminen. Kahdeksikko suoritti myös nopeuskokeen poliisin valvonnassa Käpylän radalla Mäkelänkadun esplanadilla, jonka tuloksena kirjattiin noin 100 km/t nopeus. Se ei ole mitenkään ainutkertainen raitiotie-nopeus, vaikkakaan ei aivan jokapäiväinen. "Suomen Turuus" on päästelty kuulemani mukaan vaunulla 49 nopeutta 57 km/t aivan tavallisessa liikenteessä, vauhtiratana Itäinen Pitkätatu ja tarkistuslaitteena Hasler-piirturi. (JR)



PHOENIX

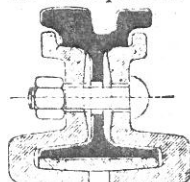
Actien-Gesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb

Laar bei Ruhrort a. Rhein.

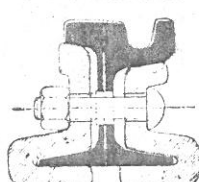
Mit Werken in: Laar, Eschweiler-Aue, Bergeborbeck, Kupferdreh, Hamm, Nachrodt, Lippstadt und Belecke:

Specialität: **Strassenbahn- & Eisenbahn-Oberbau.**

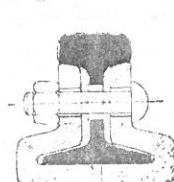
4c. Stumpfstoß.



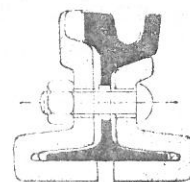
7b. Blattstoß.



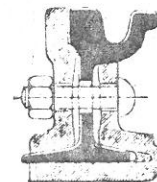
Vignolschiene.

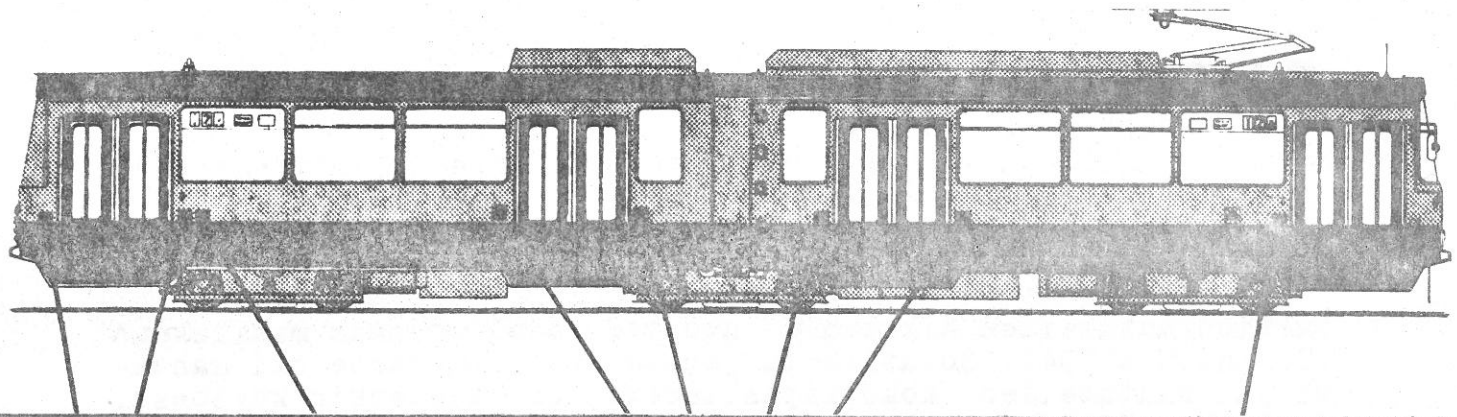


18c. Halbstoß.



14f. Halbstoß.





● AVAA
ÖPPNA



EI SISÄÄN
EJ INGÅNG

● AVAA
ÖPPNA

- Uusien raitiovaunujen hankkimista HKL:lle tunnusteltiin jo vuonna 1968, jolloin saatiin tieto, että Kööpenhaminan kaupunki lopettaa raitiovaunuliikenteen ja myy koko raitiovaunukalustonsa, joukossa aivan uudet nivelraitiovaununsaa. Liikennelaitos tiedusteli silloin mahdollisuuksia hankkia osan näistä vaunuista edullisella hinnalla Helsinkiin. Kööpenhamina kuitenkin myi koko vaunustonsa yhdellä kaupalla Egyptiin. Liikennelaitoksella käynnistettiin tämän jälkeen Helsingin oloihin sopivan oman raitiovaunutyyppin suunnittelu. Vaunujen hankinnasta pidettiin sitten kansainvälinen tarjouskilpailu. Saatujen tarjousten perusteella katsottiin hinta- ja laatuvaatimukset huomioiden edulliseksi tilata 25 kpl kotimaisia Valmet Oy:n tarjoamia nivelraitiovaunuja. Hankintasopimus allekirjoitettiin 30,09,1970. Kaupunginvaltuuston myönnettyä vuoden 1971 talousarvioon tarvittavan määrärahan korotettiin lisätilauksella 23.06.1971 hankinnan määrä 40:ksi nivelraitiovaunuksi. Sopimuksen mukaan toimitusten tuli tapahtua 4.2.1973-4.10.1975 välisenä aikana. Työrauhan häiriöitten ja teknillisten syiden vuoksi on nyt valmistuneen ensimmäisen vaunun toimitus näin ollen viivästynyt yli neljällä kuukaudella, mutta viivästykset tulevat koskemaan vain sarjan alkupään vaunuja. Nämä 40 nivelraitiovaunua tulevat olemaan maailman ensimmäiset sarjavalmistetut tyristoriajosäädöllä varustetut raitiovaunut ja ovat ne lukuunottamatta länsisaksalaisen toiminimi Ddweg:in lisenssillä valmistettuja telejä ja nivelosaa myös suunniteltuaan kotimaisia. Niiden tärkeimmät teknilliset tiedot ovat seuraavat:

- päähankkija sekä korin valmistaja ja kokoonpanotyön suorittaja Valmet Oy Lentokonetehtas Tampere
- telien, nivelosan ja istuimien valmistaja Oy Suomen Auto-teollisuus Ab Hämeenlinna ja Karjaa
- tyristoriajosäätölaitteiden ja ratamoottorien ym vahvavirtalaitteiden valmistaja Oy Strömberg Ab Pitäjänmäki ja Vaasa
- muotoilu sisustusarkkitehti(!) Olavi Hänninen
- vaunun suurin pituus x leveys 20000 x 2300 mm
- raideleveys 1000 mm
- akseliväli telissä + telietäisyys 1800 + 6400 mm
- pyörän kehän halkaisija 720 mm
- moottoriteho 2 x 130 kW
- jännite tasavirta 600 V
- vaunun paino tyhjänä 26500 kg
- suurin sallittu matkustajamäärä 190 h, joista istumaan 41 h

(JV)