

RESIINA

23

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 Raitiotiesseura r.y.

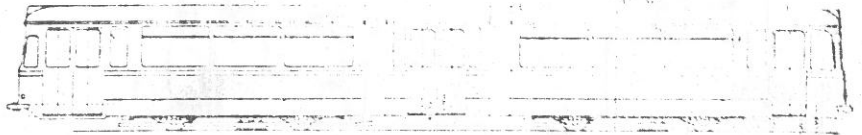
Museorautatie Forssa-Humppila r.y.

maksuton painos

viides vuosikerta

10.10.1973

ULKOMAAT



- Resiinan numerossa 21 käsiteltiin lyhyesti Tallinnan raitiotieliikenteen menneisyyttä. SRS:n jäsenillä oli kuluneen kesän aikana tilaisuus tutustua kaupunkiin ja sen liikennelaitokseen. Nyt onkin tarkoitus kertoa laitoksen nykyhetkestä sekä tulevaisuuden suunnitelmista. Tehtäköön aluksi muutamia aikaisempaan kirjoitukseen liittyviä korjauksia ja lisäyksiä. Virheet olivat osittain peräisin epätarkasta lähdekirjallisuudesta.

Tallinnan hevosraitiovaunujen alkuperästä on miltei mahdotonta saada selvää, sillä kaikki arkistot tuhoutuivat viime sodan aikana. Koplín linjan kaluston osalta tilanne on valitettavasti sama. Hevosvaunut olivat mitä todennäköisimmin kotoisin Saksasta, sillä vuosisadan vaihteen Tallinnassa asui huomattavan paljon saksalaisia. On syytä olettaa myös, että Koplín linjan bensiinivaunut ja höyryveturit olivat peräisin samasta maasta. Joku lukija saattaa ihmetellä, että tässä yhteydessä puhutaan myös höyryvetureista, mutta on otettava huomioon, että Koplín radalla kuljetettiin myös tavaraa. Höyryveturit olivat ilmeisesti katettuja O-4-OT koneita, joita monet eurooppalaiset raitiotiet käyttivät. Müncheniläinen Krauss-Maffei valmisti useita tuhansia tällaisia vetureita, joten sieltäpä tallinnalaisetkin ilmeisesti olivat kotoisin. Tallinnan hevosraitiotiet poikkesivat huomattavasti muista samaan aikaan rakennetuista. Siellä nimittäin käytettiin puisia kiskoja kustannusten säästämiseksi. Puu ei kuitenkaan juuri sovellu tällaiseen käyttöön, ja niinpä pian hankittiin metallikiskoja. Näissä kiskoissa ei ollut normaalia uraa, vaan kiskon harjassa oli laippa. Tästä aiheutui muulle liikenteelle haittaa, ja niinpä muutaman vuoden käytön jälkeen hankittiin tavanomaisempia urakiskoja.

- Tallinnan raitio- ja johdinautoliikenteestä huolehtii nykyään Tallinna Trammide ja Trollibusside Valitsus (TTTV), joka vastaa toimintaperiaatteiltaan HKL:a. Se perustettiin 1940-luvulla ja on nyttemmin ainoa kunnallinen liikennelaitos Neuvostoliitossa.

Raitiolinjat ovat nykyään seuraavat: 1 Kopli-Kadriorg, 2 Kopli-Leningradi Maantee, 3 Tondi-Pärnu Maantee-Kadriorg ja 4 Tondi-Leningradi Maantee. Verkosto oli sama jo vuonna 1967, mutta painovirhepaholainen pääsi yllättämään ja Tondi ja Leningradi Maantee vaihtoivat paikkaansa.

Linjoista tärkein on 4. Se vastaa kuormitukseltaan ja liikennetiheydeltään omaa kolmostamme. Ruuhka-aikoina vaunut kulkevat 2-3 minuutin välein, päiväliikenteessä vuoroväli on 4-8 min. ja iltaisinkin 8-10 minuuttia. Huippuliikenteen aikana linjalla on kulussa yhtä aikaa 26 junaa. Kolmonen on hiljaisiin reiteistä, sitä liikennöi tungosaikana vain 14 vuoroa. Vaikka pysäkit sijaitsevat kaukana toisistaan, jäävät matka-ajat pitkiksi, kun aikataulut on laadittu kovin alhaista nopeutta käyttäen.

Tallinnassa pidetään todella huolta siitä, että vaunut kulkevat ajassaan. Jokaiselle pääteasemalle on sijoitettu "junaohjaaja", joka antaa lähtöluvan kellolla ja joskus myös valo-opastimella. Aikataulua tarkasti noudattavat kuljettajat saavat sitäpaitsi pienen palkanlisän.

Raitiovaunumatka on samanhintainen kuin muuallakin N-liitossa, eli se maksaa 3 kopeekkaa (n. 15 penniä). Vuoteen 1967 saakka käytettiin kaikissa vaunuissa rahastajia. Nämä korvattiin tuon vuoden aikana koneilla, jotka myyvät kertalippuja ja leimaavat sarjalipun. Nyt nuo "rautaiset konduktöörit" saavat vuorostaan astua syrjään, sillä ne toimivat ilman huoltoa vain 5-6 viikkoa kerrallaan. Sen jälkeen niistä oli tyhjennettävä mm. epälukuisen määrä nappeja ja muita laittomia maksuvälineitä. Lippuja myydään nyt vain 5, 10 ja 20 kappaleen vihoissa. Pieniä vihkoja myyvät kuljettajat. Suuria vihkoja, samoinkuin kaikilla TTTV:n linjoilla kelpaavia kuukausilippujakin (2 ruplaa) myydään linjojen varrella sijaitsevista kioskeista. Lipuista ei anneta alennusta eivätkä ne oikeuta vaihtoon. Vaihto onkin tarpeeton, paitsi matkustettaessa Koplin ja Tondin välillä. Liput leimaetaan komposterilla eli leimauslaitteella, joka lävistää lipun kirjain/numeroyhdistelmällä.

Vaunut huolletaan erittäin hyvin, mutta rata on sitäkin huonommassa kunnossa. Käytetyt kiskotyypit ovat vignol (43 tai 50 kg) ja urakisko (NP4a). Raitiokiskot hitsataan tavallisesti jatkuviksi, mutta Tallinnassa jopa katuun upotetut urakiskot kiinnitetään tavallisilla sidekiskoilla. Matka sikäläisellä vaunulla on melkoinen sisikuntaa koetteleva kokemus, varsinkin oleskelu kaalimadon keittiössä. Vaihteet ovat kahta poikkeusta lukuunottamatta yksikielisiä. Linjavaihteissa on magneetti-kääntäjät. Vaihde ohjaa normaalisti vaunun suoralle raiteelle ja kääntyvän vaunun on ajettava ilmajohtokoskettimen alle virta päällä. Toinen kosketin, joka sijaitsee kaartuvalla raiteella, palauttaa kielen normaaliasentoon. Joissakin risteyksissä on raitiovaunun ohjaama liikennevalo, joka pysäyttää autot vaunun kääntyessä.

Vanhat kaksiakseliset vaunut alkavat käydä liian hitaiksi ja pieniksi. TTTV hankki vuoden 72 puolivälissä kaksi nykyaikaista tsekkiläistä CKD-Tatran valmistamaa PCC-vaunua. Nämä kulkevat nyt koeliikenteessä linjalla 4. Niiden kulkuominaisuudet ovat paljon paremmat kuin edellisten vaunujen. Tatroja on tarkoitus hankkia 20 kappaleen vuosivauhtia. Samanlaista kalustoa on jo useiden vuosien ajan toimitettu DDR:ään. N-liittoon vietävää normaaliversiota ei leveytensä vuoksi voida käyttää TTTV:llä.

Johdinautoliikenne alkoi Tallinnassa 1965, jolloin ensimmäinen linja - 1 Estoonia-Hipodroom avattiin. Linja 2, Estoonia-Vilde tee rakennettiin jo seuraavana vuonna, mutta avaaminen myöhästyi kalustontoimitusvaikeuksien takia. Ensimmäiselle linjalle hankittiin 8 ZIU-5 tyyppistä bussia. Ne eivät kuitenkaan vastanneet tarkoitustaan, ja seuraavalle linjalle tilattiin Skoda Tr9 vaunuja, joita myös Bergens Sporvei on ostanut. ZIU:t poistettiin käytöstä kolmen vuoden ajon jälkeen. Pari vuotta sitten alkoi Tallinnan johdinautoliikenne todella paisua. Syynä tähän oli Mustamäen valtava kaupunginosa. Se päätettiin yhdistää keskikaupunkiin johdinautojen avulla. Tänäkin linjoja on seuraavat viisi: 1 Estoonia-Hipodroom, 2 Estoonia-Vilde tee, 3 Estoonia-Akadeemia tee, 4 Balti jaam-Akadeemia tee ja 5 Balti jaam-Mustamäe tee. Linjoilla 2, 3, 4 ja 5 on terminaali Mustamäessä.

TTTV:illa on suuret tulevaisuuden suunnitelmat. Tärkein näistä on uuden hallin rakentaminen Kopliin. Samalla hävitetään siellä vielä seisova vuodelta 1915 peräisin oleva tiilirakennus. Linjaverkostoa on myös tarkoitus laajentaa lähivuosina. Suunnitelmiin kuuluu kahden raitio- ja kahden johdinautolinjan rakentaminen. Samalla hankitaan uutta kalustoa, lähinnä Tatran valmistamia PCC-vaunuja.

Silmiinpistävintä Tallinnassa on raitiovaunujen ja johdinautojen värikkyyks. Vanhimmat raitiovaunut olivat punaisia. Saksalaiset vaunut toimitettiin saksalaisissa normaaliväreissä, eli vaunut oli maalattu keltaiseksi (elfenbein) ja koristettu kirkaan punaisella raidalla. Jokainen johdinautosarja toimitettiin erivärisenä. Käytetyt värit ovat keltainen, oranssi, sininen, valkoinen, punainen ja harmaa. Raitiovaunut maalataan nykyisin samoilla väreillä, ja väri valitaan sen mukaan, mitä varastosta sattuu löytymään riittävästi.

Jokaisen kaupunkiliikenteestä kiinnostuneen on syytä vakavasti harkita Tallinnan matkaa. Laivamatka kestää muutaman tunnin ja sekä näkemistä että kokemista kyllä riittää.

TALLINNA TRAMMIDE JA TROLLIBUSSIDE VALITSUS

TTTV

I raitiovaunut

numerot	valm.vuosi	tyyppi	valmistaja/malli	huom.
1-50	1925-1950	M2d	ASEA, OU Ilmarine	1)
51-70	1955-1956	M2s	LOWA T2-54	
71-99, 11	1957-1964	M2s	Gotha T2-57	
101-150	1925-1950	B2d	ASEA, OU Ilmarine	2)
151-170	1955-1956	B2s	LOWA B2-54	
171-199, 111	1957-1964	B2s	Gotha B2-57	
200-249	1964-1967	AM4s	Gotha T4G-59	
250-251	1972	M4s	CKD-Tatra T4D	

selitykset: M=moottorivaunu, B=perävaunu, 2, 4 =akselien lukum. d=kaksisuuntavaunu, s=yksisuuntavaunu, A=vapaasti riippuv. keskiosalla varust. nivelvaunu - "kaksi huonetta ja keittiö".

huomautukset: 1. Poistettu vuoteen 1967 mennessä, osa muutettu työvaunuiksi, pääasiassa yhdistettyjä harja/hiomavaunuja. 2. On samoin poistettu, osa muutettu sepelinkuljetusvaunuiksi.

Työvaunut numeroitu T1-T20, T3 entinen bensinimoottorivaunu.

II johdinautot

1-8	1965	ZIU-5
9-100	1966-1972	Skoda Tr9

Vaunut 1-8 poistettu liikenteestä, 6 muutettu oleskelutilaksi ja sijoitettu Mustamäen terminaaliin. (IL)



Time To Re-tire
GET A FISK!
TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.

**Kui vajate
uut kummi,
ostke**

FISK

3-20-32S

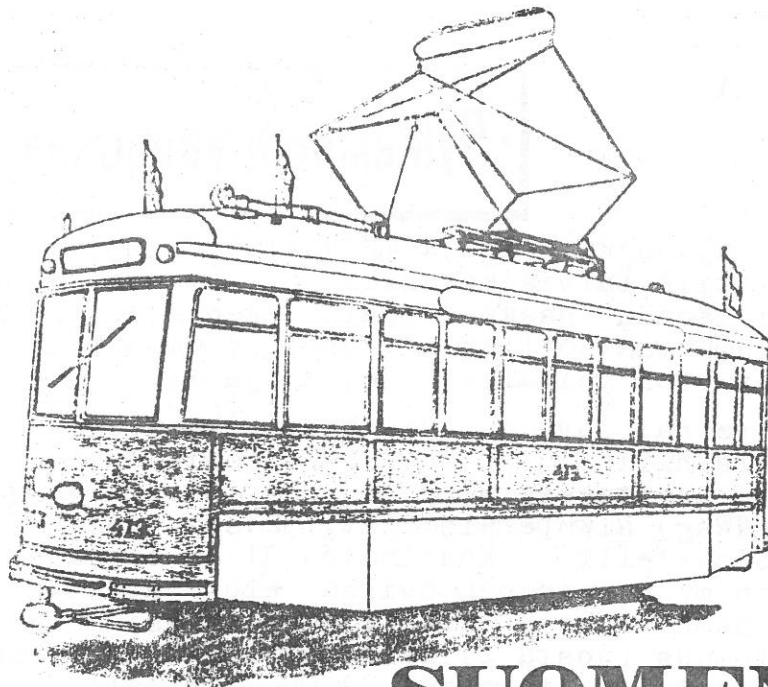
3-20-32M

FISK AUTOKUMMID on valmistatud kõige paremast toorainest, seepärast on nad vastupidavad ja odavad kasutamises.

Peaesindaja: **O.-ü. H. LAGUS & Ko.**

Tallinn, Vene tän. 13.

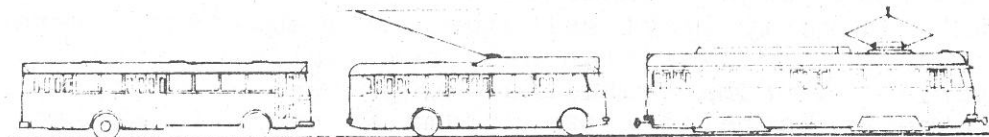
Telefon 437-18.



SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

Lokakuu 1973 - JR

PLIM ! Olemme vaihtaneet nimiökuvaamme ja myöskin laajentaneet aihepiiriämme - kuten jo lupasimmekin - linja-autoihin.



Syksyn ohjelma on aikaisemmin saamasi monisteen mukainen, eikä mitään muutoksia ole siihen tullut.

Viime Resiinassa kerroimme Turun vaunuilla ajetun tarkistetusti jopa 56 km/h. Ilmeni kuitenkin, että tämä ei varmaankaan ollut vauhdikkainta ajoa, sillä erään tiedon mukaan alkuaikoina aave-VTS:illä kuulemma sai kasattua jopa noin 90 km/h (?). Myöhemmin vaunujen rapistuttua eivät ottaneet kuin - seitsemisenkymmentä tiimaa. Onko asia sitten sic vai non...?

Viime numerossa oli myös pari vikaan mennyttä vuosilukua - mutta heitti vain vuodella! HKL perustettiin 1945 ja SRS:n TKL 141 valmistui vuonna 1957.

Kysymys- ja vastauspalstamme vastailee edelleenkin - kysykää...!

K: Minkä tyyppisiä ja kuinka wahvoja ovat HKL:n nykyisin käytämät raitiovaunujen ratamoottorit ? (50 HTP)

V: "virallinen" tietää kertoa:

USL 353 b	29,5 kW	H-15 - H-19
USL 203 q	36 kW	181 - 186
Lj 30-17	39 kW	123... 162, H-20 - H-26
GE 270	41 kW	
GHAU 67	50 kW	301 - 375
GHAU 672	54 kW	1 - 30
USL 333 aV	55 kW	163 - 172
GHAU 78	55 kW	109, 173 - 180, 188..226

• Sylkeminen vaunussa kielletty •

HELSINKI

Munkkiniemi-Katajanokka yölinja 4N aloitti liikenteen 73-09-03, jolloin siirryttiin talviaikatauluihin. Ne ovat vanhaan tapaan voimassa ensi kesään saakka, tosin pieniä minuuttimuutoksia saattaa aina tapahtua joillekin vuoroille myös tänä aikana. 4N kulkee kolmen vuoron voimalla: 36, 39 ja 41.

Ensimmäinen nivelraitiovaunu 31 saapui kahdella rekka-autolla Tampereelta Helsinkiin 73-06-06. Nyttemmin on tullut myös 32 ja 33 sekä tätä luettaessa myös 34. Nrv 31:ssä on Waggonfabrik Uerdingenin (DüWag) alkuperäistelit, 32:ssa taasen Suomen Auto-teollisuuden Sisu-telit. Kaalimatoa 31 on elokuvattu linjalla 10 ja tulos on myöhemmin nähtävissä elokuvateattereissa alkukuvana kautta maan. Mukaan tulee lisäksi bussinkuvia. Ensimmäinen nrv-onnettomuus (josta liikennehäiriöitä sekä bussikaluston x-ajoa linjoilla 4-5-6) tapahtui 73-09-22 illalla, kun 32 suistui koeajollaan vaihteessa 409 Ylioppilastalon edessä. Vaunun juoksuteli sekä B-osan teli kärsivät vain pieniä vaurioita - ja vaunu jatkoi omin neuvoin matkaansa selvittyään raiteille.

Helsingin Juhlaviikkojen aikana 73-08-24...73-09-09 seisojapäivittäin klo 10-18 Kauppatorin 0-raiteella (lyhyt yhdysraide) taiteilija R.Liukon punainen raitiotieperävaunu ent HKL 727. Vaunuun oli järjestetty "Ruuhkaratikka" -näyttely, -kipsisiä miehen- ja naisenkuvia pursuili penkeillä ja silloilla. Vaunu otti kerrallaan neljä tutustujaa (a 50p) + rahastaja. Kustakin "kasvosta" oli tehty lyhyt selostus, joka kuultiin stereolaitteista. Vaunu yöpyi Vallilan hallissa, kuljetus tapahtui vanhoilla Karia- tai ASEA-vaunuilla, kuljettajana varapj. Ennen avajaisia vaunu kastettiin pamauttamalla isopullo Elyseetä vaunun kylkiin, varapulloista ei nyt viitsi kertoa...

Helsingin Juhlaviikoilla liikennöi lauantaisin ja sunnuntaisin erityinen "Musiikkikolmonen" (HKL 318) kuljettaen ilmaiseksi vaunuun tulleita musiikin kuuntelijoita. Vaunun kovaäänisistä kuului nauhoitettu korkeatasoinen musiikkiohjelma.

Uusi sähkövaihte (833) on otettu käyttöön Mäkeläkadulla. Vaihte suo mahdollisuuden kääntyä Sturenkadulle itäänpäin.

Helsinginkadun-Runeberginkadun-Mannerheimintien risteys on muutettu x-malliseksi. Helsinginkadun raitiotiet on Messuhallin edestä siirretty etelämmäksi uudelle kadulle, joka johtaa suoraan yli Mannerheimintien Runeberginkadulle.

Seuraavat vuorovaunut suorittavat vaunukohtauksen HK-vaunun tai toisen vuorovaunun kanssa: HK = Henkilökuntavuoro

odottaa saavuttaa

10N/53	HK4	VH	23.19
10N/55	HK3	VH	23.34
4N/39	HK3	TH	23.41
10N/96	HK4	VH	23.49
4N/41	HK4	TH	23.56
4N/41	3B/18	TH	01.15

• Menijät ja tulijat, malttakaa kunnes pysähtyy. •

VH-kohtaukset tapahtuvat Paavalinkirkon pysäkillä
TH-kohtaukset Messuhallin ja vaununvaihtopysäkin luona

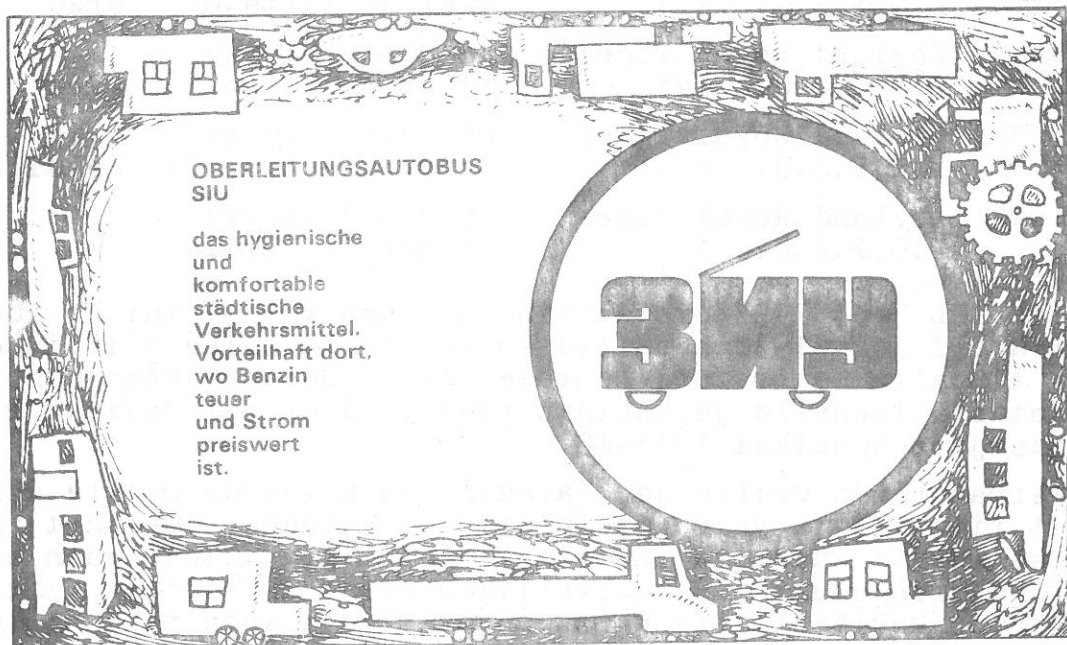
HKL:n kokeiltavana olevien neuvostoliittolaisten johdinautojen valmistelaatasta kuva alla. Translitteroituna teksti näyttää jo hieman ymmärrettävämältä: "ORDENA TRUDOVOGO KRASNOGO ZNAMENI. TROLLEJBUSNYJ ZAVOD IM. (lyhenne sanasta imeni) URITSKOGO. MODELJ ZIU-682B, N --- 1973 G (goda). GOST (GOSUDARSTVENNYJ STANDART) 7495-63. 126 PASSAZHIROV NE BOLEJE. MEST DLJA SIDENIJA 31. SDELANO V SSSR".

ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ЗАВОД ИМ. УРИЦКОГО
МОДЕЛЬ ЗИУ-682Б N [] 1973 г.
ГОСТ 7495-63
126 ПАССАЖИРОВ НЕ БОЛЕЕ
МЕСТ ДЛЯ СИДЕНИЯ 31
СДЕЛАНО В СССР

Suomeksi asia on kutakuin: "Työn Punaisen Lipun Kunniamerkin saanut Uritskogin (nimelle omistettu) johdinlinja-auto-tehdas. Malli Ziu-682B, No---, v 1973. Valtakunnallinen standardi n:o 7495-63. Enintään 126 matkustajaa. 31 istuma-paikkaa. Valmistettu SNTL:ssa."

Mallimerkintä ZIU on lyhenne sanoista "zavod imeni Uritskogo" (Uritskogin tehdas) samoin kuin ZIL tarkoittaa Likhatsevin sekä ZIM Molotovin nimelle omistettua tehdasta. HKL:lla autot ovat saaneet numeroikseen entiset ASEA-johdinautojen myöhemmät numerot 601-603, rekisteritunnukset ABK-601-603 vastaavasti. Autot ovat kaikki valmistuneet 1973, numeroilla 941, 950 ja 956.

Istumapaikkojen luku väheni 30:ksi rahastajanaition rakentamisen seurauksena. Seisomapaikkaluku väheni meillä samaten 30:ksi säälimättömien katsastusviranomaisien ansiosta, joten autojen kokonaiskapasiteetti putosi Suomessa yli puolella 60:een. Tämä troikka palautetaan sopimuksen mukaisesti vuokra-ajan päätyttyä takaisin Engelsinkiin. Sitten käynnistetään uusi tarjouskierros. Toivotaan, että kotimaiset johdinautovalmistajat silloin ovat tarjousten ruotijoiden mielissä yhtä sitkeästi kuin kotimaisen tuotteen edullisuutta mainostavat "-se on kaikki kotiinpäin" ym tarrat helsinkiläisten raitiovaunujen kyljissä.



TAMPERE

TKL on aikonut hankkia kaksi "uutta" johdinautoa: kori Valmet, alusta Scania ja sähkölaitteet British Thomson-Houston (otetaan vanhoista busseista!). Kuinkahan onnistuu?

Rippustelijat olivat: 50 HTP, 34 TPT, 32 AH, 01 IL sekä 03 JR.

TURKU

Uusimmat TKL:n bussit ovat 63-65

TKL:n vanha Bedford ajojohtimien tarkastusauto on nähty liikenteessä uudelleen rekisteröitynä.

TKL - v 1961 jälkeen käytöstä poistetut ja myydyt linja-autot:

13	1951	Volvo VDA B-513	62-05-17 luovutettu Turun kaupungin ammattioppilaitoksen poikain ammattikoulun auto-osastolle
1	1949	Volvo VDA B-513	63-05-13 myyty Kaksikerran Linja Oy
5	1949	Volvo VDA B-513	63-09-25 myyty Kaarinan Romuliike (M.Simola)
11	1950	Volvo VDA B-532	63-09-25 myyty Kaarinan Romuliike (M.Simola)
12	1951	Volvo VDA B-513	63-10-31 myyty Kaarinan Romuliike (M.Simola)
6	1949	Volvo VDA B-513	64-03-31 myyty Matkailu ja Kuljetus Oy
10	1950	Volvo VDA B-532	64-07-21 myyty Liikennöitsijä V.Nyholm
14	1952	Leyland Royal Tiger L.O.P.S.U. 1/1	64-07-15 myyty Autokoritehdas E.M.Lehto Oy
15	1952	Leyland Royal Tiger L.O.P.S.U. 1/1	65-05-20 myyty Vesi ja Silta Oy Turku
16	1952	Leyland Royal Tiger L.O.P.S.U. 1/1	66-09-10 myyty Edustaja Tauno Viitanen Turku
17	1952	Leyland Royal Tiger L.O.P.S.U. 1/1	65-03-10 myyty Marmorilattiat Oy Helsinki
18	1952	Leyland Royal Tiger L.O.P.S.U. 1/1	65-09-08 myyty Winter Oy Epilä

Bussit TKL 2-4, 7-9 poistettiin jo ennen v 1961 tai ko vuonna. TKR:llä oli jo v 1938 hankittu Volvo, jolla liikennöitiin ennen sotaa linjalla Kauppatori-Lentokenttä. Sodan aikana bussi oli puolustuslaitoksella ja kahinan päätyttyä se palautui kaupungin edustusajoon vuosiksi 1945-49.

Kaksikerran Linja Oy:lle ja Matkailu ja Kuljetus Oy:lle menneet bussit tiettävästi vain maalattiin uudestaan. Kyseiset yhtiöt omistaa Martti Matarmaa TLO:sta (Turun Linja-autoilijain osuuskunta, alueen suurin paikallisliikennettä harjoittava "yhtiö"). E.M. Lehdon koritehtaalle Raisioon myytyyn autoon rakensi tehdas uuden korin ja myi bussin Åke Jalolle (TLO) joka myöhemmin myi sen Mikko Rindellille (TLO). Mikko ajaa bussia (TPT-6) yhä, ja sen saattaa nähdä linjoilla 9 ja 18. V.Nyholm teetti autoonsa E.M. Lehdon tehtaalla uuden korin ja myi bussin v 1969 paikkeilla Antti Muuriselle (TLO) joka käyttää sitä (TAF-12) vielä linjoilla 6 ja 11. Martti Matarmaalla on lisäksi vielä E.M. Lehdon uudella korilla varustettu vanha Volvo (TAG-65), joka liikennöi linjalla 17. Mahdollisesti vaunu on hankittu Kaarinan Romuliik-keestä ja saattaa siinä tapauksessa olla entinen TKL 11.