



**RESINA**

**4-1976**



# RESIINA

4.1976

8. vuosikerta

no. 36

## Toimitus:

Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry.  
PL 729, 00101 Helsinki 10

Päätoimittaja  
Toimitussihteeri  
Taiteilija-piirtäjä  
Ilmoitukset

M. Bergström  
M. Alameri  
P. T. J. Koskinen  
P. Söderholm

## Kustantajat:

Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry.  
PL 729, 00101 Helsinki 10  
Suomen Raitiotieseura ry.  
PL 38, 00521 Helsinki 52  
Museorautatie Forssa-Humppila ry.  
PL 30, 30101 Forssa 10

Jaetaan jäsenlehtenä julkaisijayhdistysten jäsenille maksuttomana painoksena.

RESIINA on kiskoliikenneaiheinen julkaisu, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Painosmäärä n. 300 kappaletta

## Ilmoitushinnat:

Takasivu 250:- Puolisivu 120:-  
Kokosivu 200:- Neljännessivu 60:-  
Julkaisijayhdistysten jäsenten rivi-ilmoitukset 3:- ensimmäinen rivi ja 1:- seuraavat rivit.

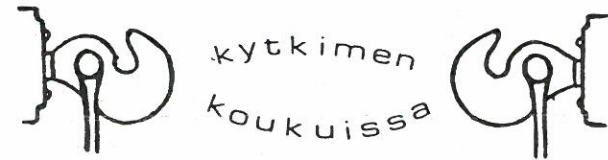
RESIINA 37 (1.1977) ilmestyy huhtikuun alussa. Lehteen tarkoitetun aineiston on oltava toimituksessa viimeistään 15.2.1977

Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry:n tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää jäsentensä harrastusta rautatiekalustoon, kerätä ja tallettaa siihen liittyvää asia-tieto-, kuva- ja esinemateriaalia.

Suomen Raitiotieseura ry:n tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää jäsentensä harrastusta raitiotieihin, sähköistettyihin rautateihin ja teollisuusratoihin sekä muihin lähiliikenteen joukkokuljetusvälineisiin ja niillä toteutettuun liikenteeseen.

Museorautatie Forssa-Humppila ry:n tarkoituksena on säilyttää jälkipolville Suomen viimeinen 750 mm:n raideleveyskainen rautatielinja välillä Forssa - Humppila, pyrkiä kokoamaan ja kunnostamaan tälle rautatielle mahdollisimman edustava kokoelma liikuvaa kapearaidekalustoa eläväksi rautatiemuseoksi, sekä ylläpitää ja kehittää harrastusta kapearaiteisia rautateitä kohtaan.

Kansikuvassa IRJ:n henkilökuntaa, oikealta lukien Carl Johan Bäcksbäck (konduktööri/jarrumies), Kari Tuomola (Jokirannan asemapäällikkö), Jouni Närhi (lämmittäjä) sekä PTJ Koskinen (kuljettaja); foto Siiskonen, kesäkuu 1976. IRJ eli Lahnuksen Rautatie - Lahnus Järnväg on myös aiheena takakannen kuvassa kuin myös varsinaisessa artikkelissa sivuilla 31-33. Samalla viittaamme RESIINAN numeroon 31 (sivu 5).



Kuluva vuosi on päättymässä ja tämän vuoden RESIINA-lehdistä viimeinen eli n:o 4.1976 on täten valmistunut. Ensimmäinen arvelemme RESIINAN ilmestymistahdin tasoittuvan; sivulla 35 on julkaistu vuoden 1977 RESIINA-aikataulu lukijoiden tiedoksi.

RESIINAN teemoittuminen jatkuu. Pyrimme keskeyttämään kiskoliikennealan eri ilmiöihin tiettyinä kokonaisuuksina (esim. RESIINA 2.1976 syntyi Suomen suuriruhtinaskunnan matkustajavau-nuihin ja RESIINA 3.1976 pohjoisen naapurimaamme Norjan rautatieoloihin). Tämän numeron teemana on suomalainen työ. Haluamme kiinnittää lukijoiden huomion kotimaisen työn osuuteen kiskoliikennehistoriassamme sekä myös kiskoliikenne-kulkuneuvojen teollisuutemme vaikutusta yleiseen historiaamme ja kulttuuriperintöömme.

Nähdäksemme meidän suomalaisten ei tule salailla korkeatasoista kiskoliikennekaluston rakennus-taitoamme. Ei meidän työtämme voi arvostaa ku-kaan muukaan ellemmä itse ole vakuuttuneet tekemämme työn tasosta ja mahdollisuuksista. Näin vuoden kallistuessa lopuilleen nostamme hattua suomalaiselle työlle.

Tässä numerossa on myös "suuri mielipidetiedus-telu" lukijoillemme. Jäämme odottamaan mie-lenkiinnolla palaute-ta. RESIINAHAN muuttuu joka tapauksessa ensi vuonna, mutta lukijoil-la on nyt hyvä tilai-suus vaikuttaa lehtemme vastaiseen sisältöön toimituksen valitessa parhaita mahdollista ratalinjaa RESIINALLE-mme.

Kuten jo viime numerosta käy selville, jättää Suomen Raitiotieseura ry lehtemme tämän RESIINAN myötä. SRS alkaa näet julkaista omaa lehteään, joten tiemme erkanevat. RESIINA toivottaa uudel-le lehdelle parhaita menestystä ja toivoo, et-tei raition tiellä olisi autoja sen enempää kuin muitakaan matkaa haittaavia esteitä.

18.11.1976

Toimitus



RESIINA 4.1976

RESIINA aloittaa tässä numerossa uuden palstan, nimittäin "RUUSUT" ja toisaalta "RISUT". Toimi-tus ottaa vapauden ojentaa - milloin todellista tarvetta ilmenee - ruusuja tai risuja jollekin kiskoliikenteeseen liittyvälle yhteisölle, joka on menettelyllään ansainnut kiitokset tai moit-teet. Toimituksen tarkoituksena on ruusuillaan ja risuillaan kiinnittää lukijakunnan huomiota

sellaisiin myönteisiin ja/tai kielteisiin ilmi-öihin, jotka vaikuttavat merkittävästi tasaval-tamme kiskoliikenteessä. RUUSUT ja RISUT eivät kulje käsi kädessä eivätkä välttämättä joka numerossa. Aikataulukäsitettä lainataksemme voimme todeta, että RESIINA pysäh-tyy tarpeen vaatiessa ojentamaan ruusu-tai risukimpun sellaisen ansainneelle.

# RUUSUT

Tällä kertaa ojentamme suuren kimpun oranssinpu-naisia ruusuja Helsingin kaupungin metrotoimis-tolle, jonka voidaan katsoa vaikuttaneen ratkai-sevasti siihen, että Helsingin metron 39:n vau-nuparin tilaus annettiin kotimaiselle teollisuus-delle.

Kaupan arvo on 260 miljoonaa markkaa, ja tilatun metrokaluston työn sekä materiaalin kotimaisuus-aste on 87%. Sekä Valmet Oy:lle että Oy Ström-berg Ab:lle tilaus merkitsee noin 1500 miestyö-vuotta. Vuosina 1979-1983 toimitettavien vaunuparin teknisistä yksityiskohdista lähemmin RE-SIINASSA 3.1976 sivulla 43.

Tapa, millä suomalainen työ, tieto ja taito on nyt tehdyn metrovaunutilauksen myötä saatettu kunniaan, on nähdäksemme esimerkillinen. Laajas-ti ottaen voimme väittää, että jo runsas vuosi-sata sitten alkanut maamme kiskoliikenteen liik-kuvan kaluston kotimainen tuotantokyky on pysty-nyt seuraamaan alan nopeaa kehitystä ja voi vas-tata menestyksellisesti aikamme vaatimaan haas-teeseen.

Tehdyllä kaupalla ei ole ainoastaan kansantalou-dellista suurmerkitystä - metro ei järkytä kaup-patasettamme, vaan raha jää kiertämään kotimaa-han hyödyttämällä valtiota ja kansaa - vaan myös kansainvälistä kantavuutta: nyt jos koskaan vientimarkkinat voivat avautua tällä korkeata-soisella alalla.

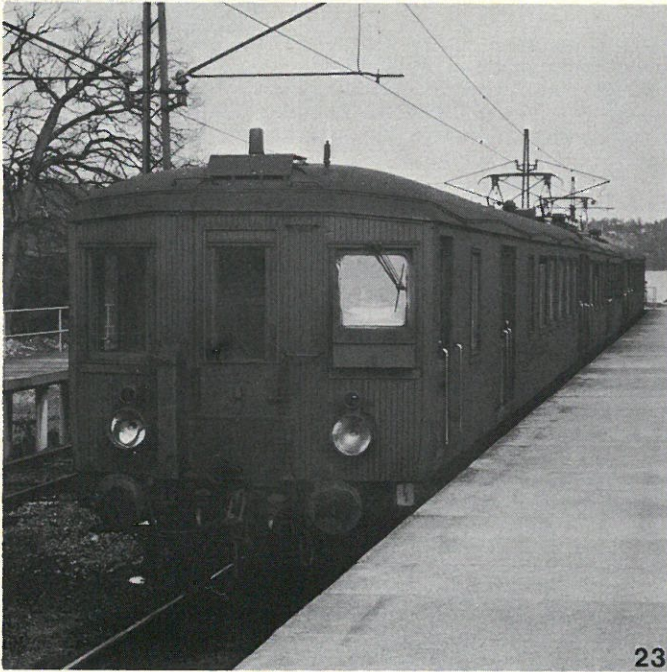
Päätös metrokalustotilauksen suuntaamisesta ko-timaahan osoittaa ilahduttavalla tavalla kauko-näköisten päättäjien tervettä ja kansalliset arvot oikein asettavaa ajattelutapaa. Lainaamme tässä yhteydessä Aamulehden 24.9.1976 julkaiseman pääkirjoituksen "Metroesimerkki" loppuosan:

"... yleismaailmallisen suuntauksen olevan, että raide liikenteen kalustotuotannossa pyritään kansalliseen omavaraisuuteen. Toivottavasti tuo yleismaailmallinen suuntaus pitää täälläkin. Silloinhan saattaisi käydä niin, että ainakin osittain maanalaisesta - sel-lainenhan Helsingin metro on - saattaisi kehity-tä uudelleen maanpäällinenkin raidekalustotuo-tanto aina sähkövetureita myöten."



RESIINA 4.1976





Tukholman Slussenilta itäkaakkoon Saltsjöbadeniin johtavalla rautatiellä (Saltsjöbanan) suoritettiin kuluneena kesänä matkustajaliikenteen vaunukaluston täydellinen uusiminen. Tässä yhteydessä viitataan lähdeaineistoon, mm RESIINA n:o 18 sivut 11-13 sekä RAUTATIELIIKENNE 6-7/1976 sivut 44-45.

Yläkuvat (foto MA 6.5.1976) kertovat jo historiallisesta kaudesta mainitulla radalla, alakuvat (foto MA 20.8.1976) puolestaan nykypäivästä. Kouriintuntuva esimerkki rautatieromantiikan katoamisesta. Mutta mikä mielenkiintoisinta: viimeistään parin vuosikymmenen kuluttua näitä meidän juuri tällä hetkellä elämiämme aikoja sanotaan "niiksi vanhoiksi hyväiksi ajoiksi...". Yläkuviissa siis kuuden vuosikymmenen takaista sähkömoottorivaununuotoilua ja -sisustusta viehättävine yksityiskohtineen, joista muodostui tasapainoinen kokonaisuus.



Alakuviissa puolestaan pitkälle pelkistetty liukuhinnaisuutta henkivän nykymuotoilun edustava (?) edustaja: Tukholman standardimetrovaunujen muunnos normaalin rautatien lähiliikennejunaksi. Huomaa helmalevennys (på svenska: bulb), jotta tavallista rautatievaunua kapeamman vaunukorin ja laiturin väliin muodostuva matkustajille turvaton "railo" tulisi peitettyksi mahdollisimman tarkasti. Vaunut on maalattu Tukholman metron kolmannen järjestelmän (asiaan palataan Tukholman metron esittelyssä RESIINAN palstoilla ensi vuonna) tapaan vaaleansinisiksi. Jotta en tulisi riistäneeksi kiskoliikenneharrastajan löytöretkeilijän vaiston soveltamista tyystin, jätän tässä luettelematta ne periaatteelliset erot, jotka ilmenevät näissä lähiliikennemuunnoksissa "tavallisiin metrovaunuihin" verrattuna. Ken käy Tukholmassa, suorittakoon vertailun itse! Se on kiehtovampaa kuin yleensä luullaankaan.





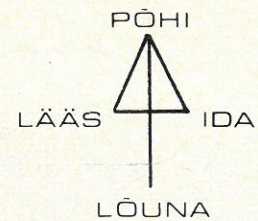
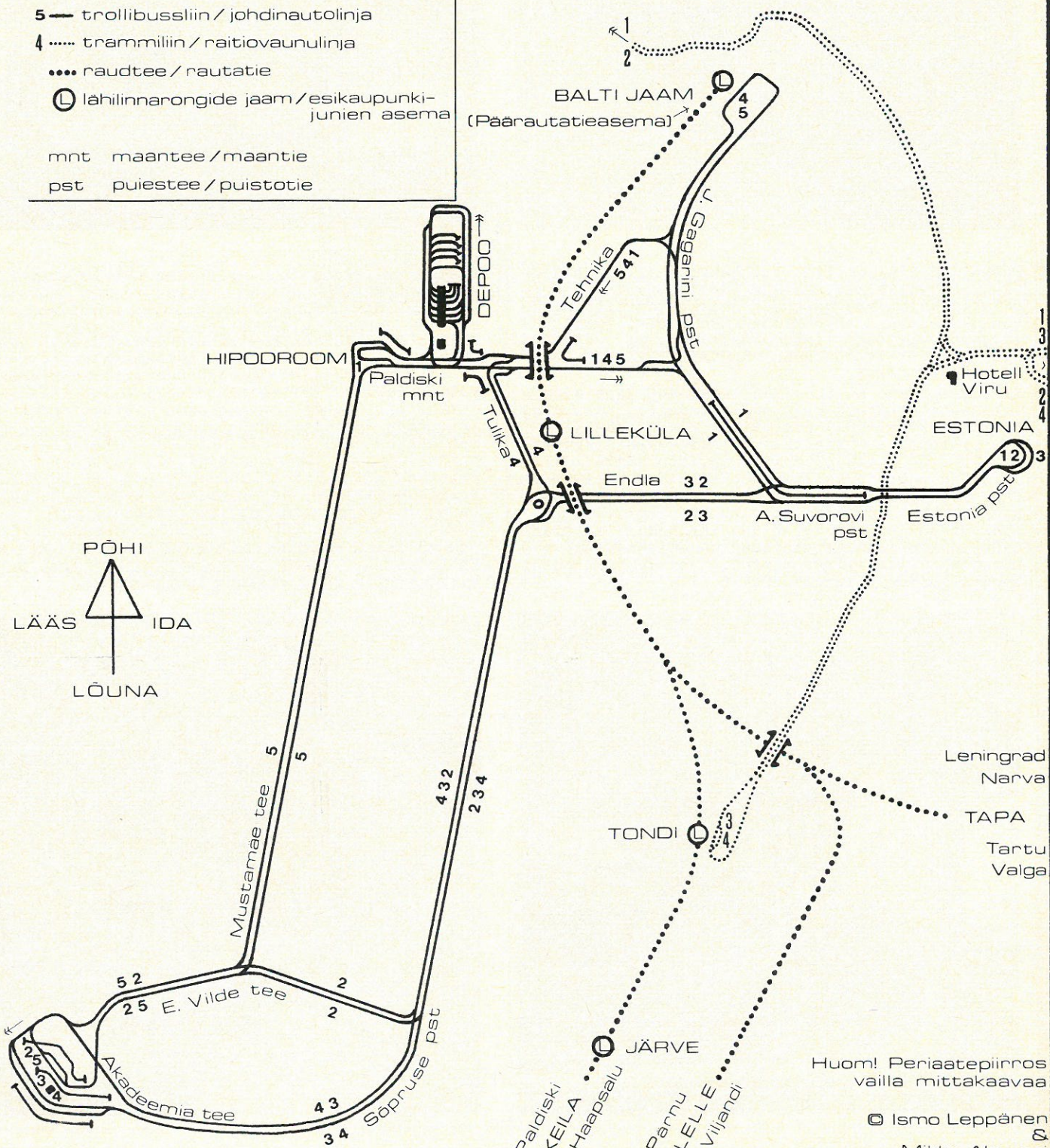
TALLINNA TRAMMIDE JA TROLLIBUSSIDE VALITSUS  
TALLINN, EESTI NÕUKOGUDE SOTSIALISTLIK VABARIIK



Trollibussiliinid / Johdinautolinjat:

- 1 Hipodroom – Estonia
- 2 Vilde tee – Estonia
- 3 Akadeemia tee – Estonia
- 4 Akadeemia tee – Balti jaam
- 5 Mustamäe tee – Balti jaam

- 5 — trollibussiliin / johdinautolinja  
4 ..... trammiliin / raitiovaunulinja  
••••• raudtee / rautatie  
⊙ lähilinnarongide jaam / esikaupunki-  
junien asema
- mnt maantee / maantie  
pst puiestee / puistotie



Huom! Periaatepiirros  
vailla mittakaavaa

Ismo Leppänen &  
Mikko Alameri  
1976

Ismo Leppänen:  
TALLINNAN JOHDINAUTOT

Tehokas julkinen liikenne on tähän mennessä ollut hyvin tärkeä Neuvostoliiton kaupungeissa. Henkilöauton hinta on erittäin korkea, ja vaikka onnistuisikin säästämään tarpeeksi rahaa, joutuu autoa odottamaan vuosikausia kovan kysynnän takia.

Raitiotiet muodostivat 1950-luvun lopulle julkisen liikenteen rungon kaikissa vähänkin kookkaammissa kaupungeissa. Kun monet keski-eurooppalaiset alkoivat purkaa johdinautojärjestelmiään 1960-luvulla, "keksittiin" tuo mainio kuluväline Neuvostoliitossa. Lukuisiin viime vuosina rakennettuihin verkostoihin kuuluu myös Tallinnan viisi linjaa käsittävä järjestelmä.

Tallinna on jo satoja vuosia ollut tärkeä kaupapaikka. Tänäkin kaupungissa on paljon raskasta teollisuutta, mm. kaksi suurta laivaveistämöä. Julkinen liikenne juontaa alkunsa vuoteen 1888, jolloin avattiin hevostaitotie Kadriorgin ja keskikaupungin välillä. Toinen raitiolinja Narvan maantietä pitkin paikalliselle paperitehtaalle. Viimeinen Tallinnan raitiotielinja sähköistettiin suhteellisen myöhään eli vasta 1945. Tämä linja liikennöi Baltian aseman ja Koplin välillä. (Tallinnasta raitiotiekaupunkina enemmän RESIINA-lehden numeroissa 21 (sivu 24) sekä 23 (sivut 18-20).) Tallinnan raitio- ja johdinautoliikennettä hoitaa nykyään TALLINNA TRAMMIDE JA TROLLIBUSSIDE VALITSUS (lyh. TTTV; Tallinnan raitiotie- ja johdinautohallinto).

Johdinautoliikenteen alku vuonna 1965

Kuusikymmenluvun alussa Tallinnan asukasluku kasvoi sellaista vauhtia, että oli rakennettava aivan uusi lähiö. Mustamäen uusi satelliittikaupunki suunniteltiin noin 200 000 asukkaalle. Koska useimmat asukkaat joutuisivat matkustamaan muualle kaupunkiin työpaikoilleen oli Mustamäkeen suunniteltava julkisen liikenteen verkosto. Johdinauton katsottiin olevan paras vaihtoehto. Raitiotieverkosto olisi edellyttänyt suurempia matkustajamääriä, ja tavallisten bussien kapasiteetti olisi ollut riittämätön.

Tallinnan ensimmäinen johdinautolinja avattiin kuitenkin Estonia-teatterin ja Baldiskin maantien varrella sijaitsevan Hipodroomin (raviradan) välillä vuonna 1965. Vaunuhalli rakennettiin aivan Hipodroomin lähelle. Estonia oli myös ensimmäisen Mustamäen linjan toinen pääteyste. Linja avattiin vuonna 1968, jolloin rakennustyöt olivat vielä kesken. Linjan 1 ajojohtimia käytettiin osan matkaa, ja uudet johtimet ripustettiin pitkin seuraavia katuja: Tulika, Sõpruse puiestee ja E. Vilde tee. Linjan toinen pääteyste oli E. Vilde tee. Toinen linja Mustamäkeen avattiin seuraavana vuonna eli 1969. Tätä reittiä varten rakennettiin suora yhteys Estonian ja Sõpruse puiesteen välille Endla-katua pitkin. Mustamäessä uusi linja vedettiin pitkin Akadeemia teetä.

Linjalajajennuksia vuosina 1970-1971

Monet mustamäkeläiset käyvät töissä Tallinnan päärautatieaseman, Balti jaamin, ympäristössä suurissa tehdaslaitoksissa. Mustamäen (Akadeemia tee) ja Balti jaamin välinen ensimmäinen reitti avattiin vuonna 1970. Valmiita ajojohtimia pystyttiin käyttämään miltei koko matkalla. Uusia johtimia jouduttiin ripustamaan Baldiski maanteen ja Balti jaamin silmukan välille. Samanlaisesti reitin 4 avaamisen kanssa linja 2 muutettiin kulkemaan suoraan Endla-katua pitkin.

Viides, ja samalla sillä kertaa viimeinen reitti avattiin vuonna 1971. Uudet ajojohtimet ripustettiin Mustamäen tietä pitkin. Tällä kadulla alkoi liikennöidä linja 5, Balti jaam – Mustamäe tee.

RESIINA 4•1976

TALLINNA KMM-K-21	
<b>TROLLIBUSS</b>	
4 kop.	Komposteerimata ei kehti
XI	Без компостирования не действителен

«Pärnutrük»

915411

28

Johdinautoliikenteen luonteesta

Kaikkien linjojen liikennetiheys vaihtelee 3-5 minuuttiin ruuhka-aikoina, ja muina aikoina bussit kulkevat 10-12 minuutin välein. Ensimmäiset vuorot lähtevät noin kello 5 aamulla, ja liikenne loppuu kohta puolenyön jälkeen. Ajonopeudet ovat yleensä 50-60 km/h leveillä esikaupunkikauduilla. Linjan 4 vaunut pysähtyvät matkalla vain tärkeimmillä pysäkeillä. Kaikilla Mustamäessä kääntyvillä linjoilla on suuri yhteinen terminaali. Alueella sijaitsevassa rakennuksessa sijaitsevat henkilökunnan sosiaalitalat ja liikenteenohjaajan toimisto. Liikenteenohjaaja on tärkeä henkilö, sillä kuljettajille maksetaan määrätty palkanlisä aikataulun noudattamisesta. Liikenteenohjaaja antaa myös lähtömerkin valoja ääniopasteen avulla.

Julkisen liikenteen lippujen hinnat ovat samat kaikissa neuvostokaupungeissa. Johdinautolippu maksaa neljä kopeekkaa eikä oikeuta siirtoon. Tallinnassa on käytetty kuljettajarahastusta alusta alkaen. Elokuuhun 1973 käytettiin kerta-lippujen myyntiin vaunuihin sijoitettuja automaatteja. Ne vaativat paljon huoltoa, koska koneen hyväksymät 1, 2 ja 3 kopeekan kolikot korvattiin usein napeilla. Nykyään kuljettajat myyvät lippuja (SÕIDU TALONKI) kymmenen kappaleen nupuissa. Liput leimataan yksinkertaisella käsikäyttöisellä laitteella (KOMPOSTERILLA), joka lävistää lipun kirjain/numeroyhdistelmällä. Kuukausilippuja ja 20 matkan lippuviikkoja myydään katujen varsilla sijaitsevilla kioskeissa. Kaikkialla TTTV:n linjoilla kelpaava kuukausilippu maksaa kaksi ruplaa. Johdinautolippujen painatus on punainen, ja raitiovaunulipuissa on sininen teksti. "Pommilla ajavia" ei juuri tavata, sillä rangaistukset ovat erittäin ankaria (3-4 kuukautta vankeutta!).

Johdinautokalusto

Ensimmäistä reittiä varten hankittiin kotimaiselta valmistajalta yhdeksän johdinautoa. Näille ZIU-5 -merkkisille vaunuille annettiin numerot 1-9. Škoda toimitti jo seuraavana vuonna 10 kappaletta (numerot 10-19) Tr9-mallisia "standardi-johdinautoja". Toista reittiä varten tilattiin näitä vaunuja 20 kappaletta lisää. Reitin avaamista jouduttiin kuitenkin lykkäämään, koska vaunujen (n:ot 20-39) toimitus myöhästyi. Tämän sarjan maalaamiseen käytettiin seuraavia väriyhdistelmiä: punainen/keltainen, norsunluu/keltainen ja harmaa/keltainen. ZIU7 olivat sini/valkoisia, kun taas ensimmäisten Škodien värit olivat oranssi/sininen. Neuvostoliittolaiset johdinautot eivät täyttäneet niille asetettuja vaatimuksia, joten ne poistettiin liikenteestä kolmen vuoden käytön jälkeen ja jätettiin seisomaan hylättyinä varikkoalueelle. Kolme vaunua säästyi romutukselta: N:o 8 toimii tänään Mustamäen terminaaliin henkilökunnan sosiaalitalana, kun taas vaunuja n:ot 1 ja 5 käytetään varikkoalueella versta- ja varastotiloina.

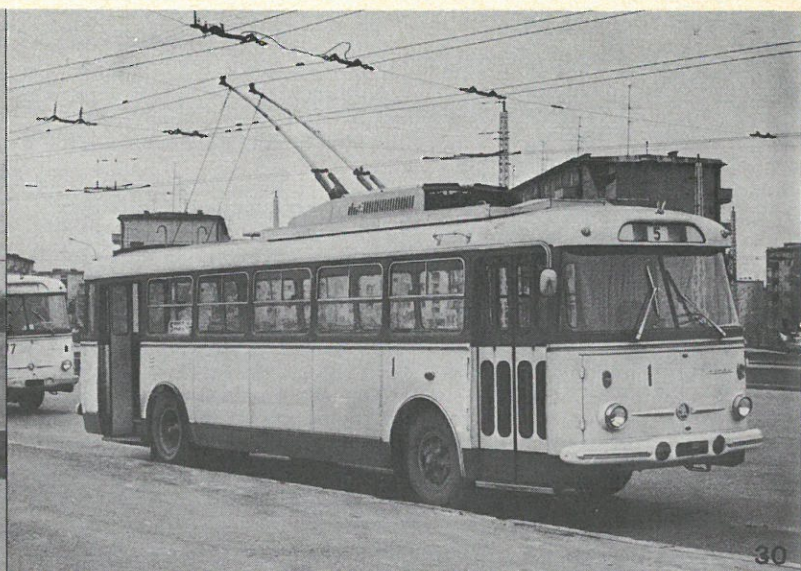
Nykyään liikennettä hoidetaan yksinomaan Škoda Tr9-johdinautoilla, jotka on hankittu vuosina 1966-1974. Vaunujen numerot ovat: 1, 8-104. TTTV omistaa myös yhden ajoneuvon, joka on ilmeisesti ainoa laatuaan. Tämä vaunu, numeroltaan T-2, on Tr9-vaunusta rakennettu liukuva kanttini. Normaali sisustus poistettiin ja korvattiin siirrettävillä tuoleilla ja kiinteillä pöydillä.

19





Mustamäen terminaali, kuvassa linjojen 2 ja 5 aikataulutasauspaikka.



Mustamäen terminaali, uusi n:o 1 (vuosimallia 1974) linjalla n:o 5.



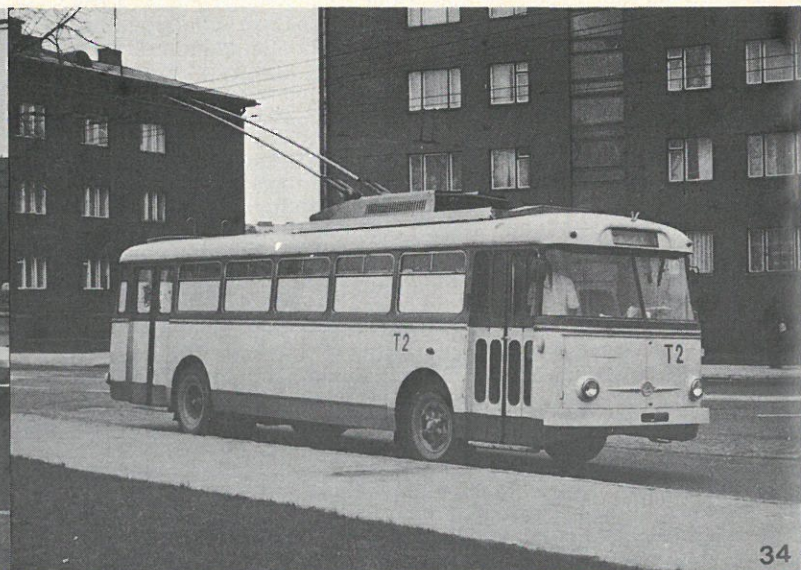
Hipodroomin päätesilmukka: oikealla linjan n:o 1 kääntöpaikka, vasemmalla linjan n:o 5 johdinautoja.



Depoon (varikon) ulkosäilytysalue. Huomaa alasetäjä johdinauton n:o 100 takapäällä!



Estonian päätesilmukka kaupungin keskustassa; johdinautolinjat 1, 2 ja 3.



Tekstissä mainittu "kanttiinijohdinauto", kori Škodan, sisustus TTTV:n. - Miten olisi, HKL?

"Ajoneuvossa" on myös yksinkertainen keittiö. Kanttiini ajetaan päivittäin eri pääteasemille, jotta henkilökunta voi nauttia lämpimän aterian.

#### Ilmajohdoverkosto

Kaupungin keskustassa, missä ajonopeudet ovat muutenkin alhaiset, käytetään jäykästi ripustettuja ajolankoja. Ripustimet on kiinnitetty poikkikannattimiin ja nämä puolestaan kadunvarren talojen seiniin. Esikaupunkialueella nopeudet ovat huomattavasti korkeampia ja pysäkkivälit ovat jopa 800-1000 m. Ajojohtimien ripustukseen käytetään rautateillä hyväksi havaittua järjestelmää pylväineen, orsineen ja kiristyslaitteineen; nehan sallivat suuret nopeudet. Työ on tehty huolella, eivätkä sarvet yleensä suistu langalta. Normaalista yleisliittolaisesta käytännöstä poiketen Tallinnan johdinautot on varustettu virroitimien alasetäjäillä.

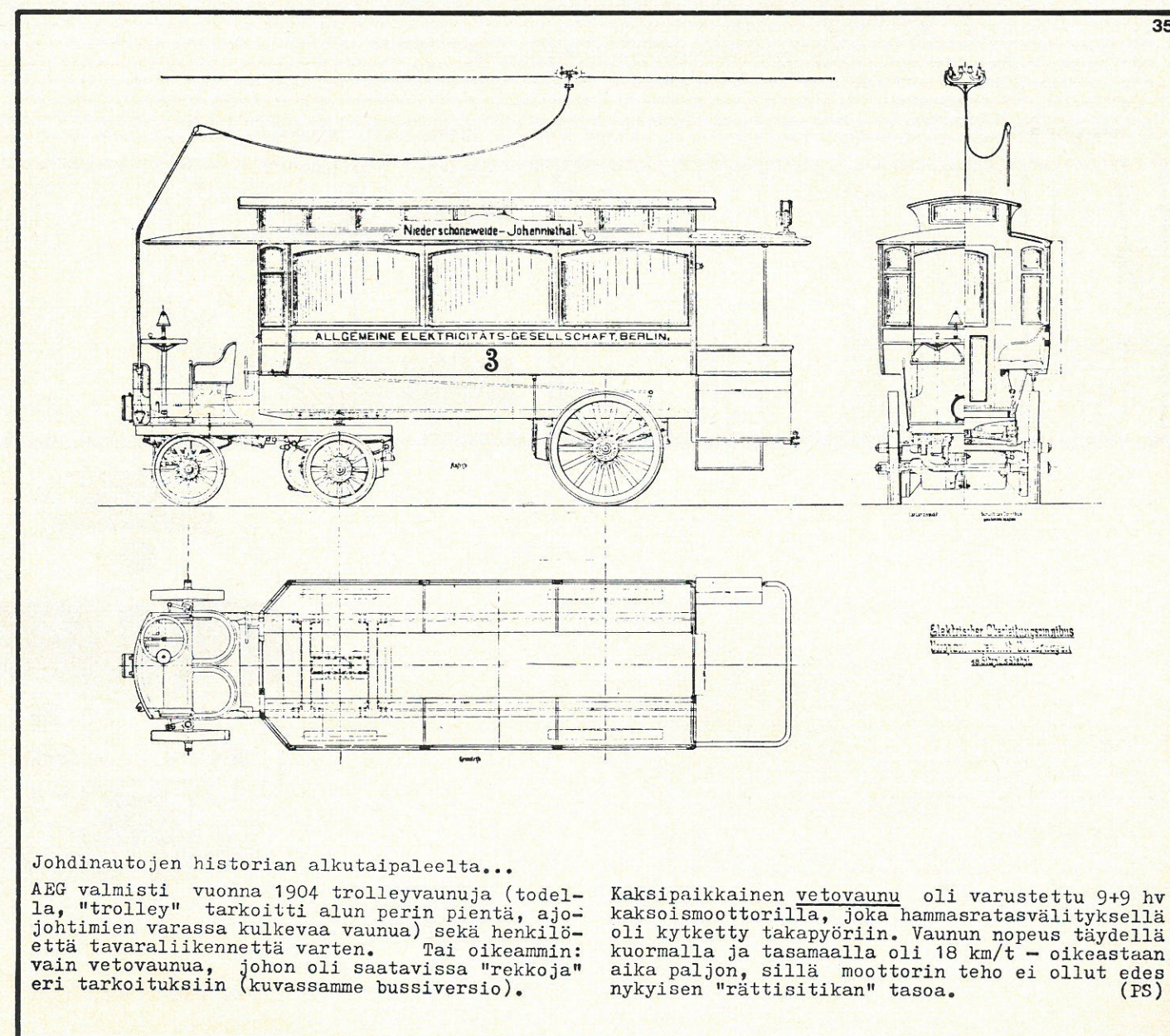
Ilmajohdovaihteiden ohjaamiseen käytetään kansainvälisesti vakiintunutta menetelmää eli suoraan ajetaan rullaamalla ja käyrälle pyrittäessä vedetään liinat liki ja annetaan pari nastaa virtaa. Koska akkujen kapasiteetti ei riitä vauunun siirtämiseen hätätilanteessa, käytetään

useissa risteyksissä erityisiä lyhyitä ajolangan pätkiä kulmien kiertämiseen. Johdot ovat jännitteiset, mutta vaihteet puuttuvat (vrt. Tampereella vielä vuosi sitten ollut ns. Koskipuiston silmukka). Linjojen 2, 3 ja 4 pohjoisessa risteyskohdassa on täydellinen itsenäinen ympyrä, jota voidaan käyttää vauunujen kääntämiseen mm. häiriötilanteissa.

#### Tuplat tulevaisuudennäkymät

Tällä hetkellä Tallinnassa ei ole ainoatakaan linjaa rakenteilla, mutta verkoston koko kaksinkertaistuu muutaman vuoden kuluttua. Uusi laaja nukkumalähiö rakennetaan Mustamäen toiselle puolelle Üismäkeen. Tälle alueelle rakennetaan viisi linjaa käsittävä johdinautoverkosto. Linjojen liikennöintiin tarvitaan noin sata uutta johdinautoa.

Tallinna on malliesimerkki siitä, kuinka nykyaikainen johdinautoverkosto pystytään rakentamaan hyvinkin lyhyessä ajassa. Mutta käyntiä Tallinnassa on syytä suositella johdinautoharrastajan lisäksi myös kiskoliikenneharrastajille, sillä näkemistä ja kokemista löytyy kyllä koko rahan edestä.



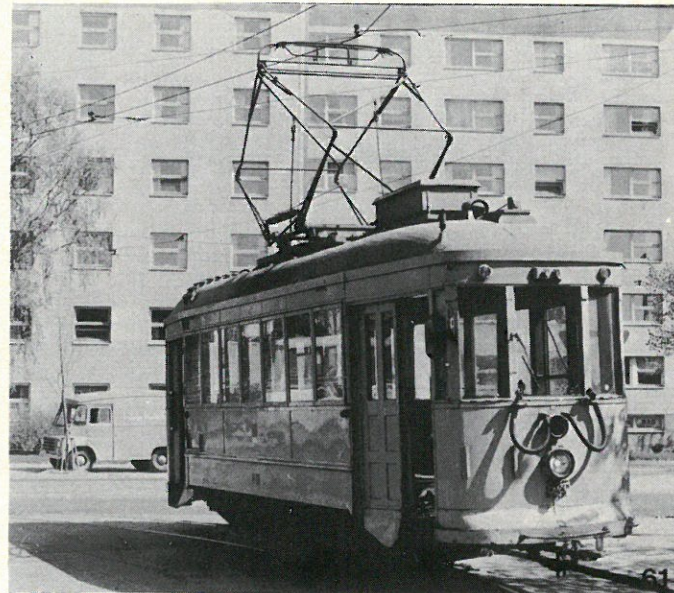
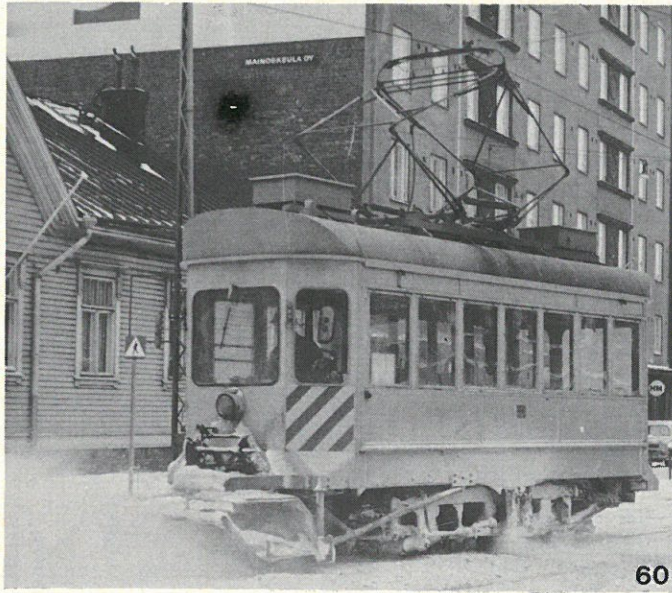
#### Johdinautojen historian alkutaipaleelta...

AEG valmisti vuonna 1904 trolleyvaunuja (todella, "trolley" tarkoitti alun perin pientä, ajojohtimien varassa kulkevaa vaunua) sekä henkilöettä tavaraliikennettä varten. Tai oikeammin: vain vetovaunua, johon oli saatavissa "rekkoja" eri tarkoituksiin (kuvassamme bussiversio).

Kaksipaikkainen vetovaunu oli varustettu 9+9 hv kaksoismoottorilla, joka hammasratasvälityksellä oli kytketty takapyöriin. Vaunun nopeus täydellä kuormalla ja tasamaalla oli 18 km/t - oikeastaan aika paljon, sillä moottorin teho ei ollut edes nykyisen "rättisitikan" tasoa. (PS)



# SUOMEN RAITIOTIESEURA RY



## Nivelraitiovaunun teknisiä tietoja ja ominaisuuksia

Vaunun tyyppimerkintä  
Vaunujen HKL-numerointi  
Vaunujen muotoilu  
Vaunujen suunnittelu

Valmistajat  
— Päähankkija ja korirakenteen valmistaja  
— Telit, nivelrakenteet, ovet ja matkustajaisuimet

— Tyristorisäätölaitteet, ajomoottorit ja pääosa sähkölaitteista

Kotimaisuusaste

Vaunun kokonaispituus

Leveys

Raideväli

Telietäisyys

Akseliväli telissä

Pyörien halkaisija uutena

Suurin korkeus vastuskanavan päältä

Vetokytkimien korkeus kiskosta

Askelkorkeudet kiskon tasosta

Matkustajamäärä: istumapaikkoja

seisomapaikkoja norm.

suurin sall. matk.määrä

Nettopaino

Bruttopaino norm.kuormalla (= 144 matk.)

Suurin tehollinen ajonopeus

Sallittu rakenteellinen ajonopeus ilman

tehovaatimuksia

Käyttöjännite

Teleistä ensimmäinen ja viimeinen ovat moottoritelejä ja nivelen kohdalla on juoksuteli

Ajomoottorit

— teho/r/min

— tyyppi

VALMET Nr I

31—70

Sisustusarkkitehti Olavi Hänninen, Espoo

Valmistajatehtaat yhteistyössä liikennelaitoksen kanssa

Valmet Oy Lentokonetehtas, Tampere

Oy Suomen Autoteollisuus Ab, Hämeenlinna ja

Karjaa. (Telit, nivel ja ovet länsi-saksalaisen Düwagin lisenssillä)

Oy Strömberg Ab, Helsinki ja Vaasa

2/3 vaunun arvosta

20,0 m

2,3 »

1,0 »

6,4 »

1,8 »

720 mm

3,7 m

470 mm

380 mm + 235 mm + 235 mm

41

103

188

28,1 t

39,1 t

60 km/h

70 km/h

600 V =

2 kpl (1 kpl/moottoriteli)

130 kW/1340 r/min jatkuvasti

GHCU/H 6232



**ASETUS ON MUUTTUNUT**

**VARO lähtevää bussia**

Jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 km/h, osoittaa suunta-merkillä aikovansa lähteä liikkeelle, pysäkkiä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on vähennettävä nopeutta ja tarvittaessa pysähdyttävä, jotta linja-auto voi esteettä lähteä pysäkillä.

Tämä asetus on voimassa 1. 10. 1976 alkaen.

Liikenneministeriö — Liikenneturva

## LAPUA

Lapuan kauppalaan sisäisen liikenteen hoitaminen on keskittynyt paikallisen linja-autoyhtiön eli K.A.Hämeenniemi Oy:n käsiin. Vaikka yhtiö toimiikin neljällä erilaisella linjalla, voidaan nämä kaikki ajaa päivän aikana periaatteessa yhdellä vaunulla - esimerkillisen hyvin täsmäytetyn aikataulusuunnittelun vuoksi. Toisaalta linjojen pituudet eivät ole järin suuria; alla ovat eri linjat saaneet kirjoituksellisen lyhyiden vuoksi numerotunnukset 1, 2, 3 sekä 4, joita ei luonnossa kuitenkaan esiinny. Linjapituudet ovat esitetyt keskustasta takaisin keskustaan määrinä jolloin yhdensuunnan matkan saamiseksi täytyy km määrät joko kertoa luvulla 0.5 tai jakaa luvulla 2. Linjana 4 esiintyvä reitti on poikkeuksellisesti rengaslinja.

Linja 1 : 8 km, liikennöidään 0540-0615

Linja 2 : 4 km, liikennöidään 0625-1725

Linja 3 : 4 km, liikennöidään 0825-1740

Linja 4 : 8 km, liikennöidään 0645-1800

Lopuksi nämä neljä eri reittiä; valitettavasti meillä ei ole Lapuasta minkäänlaista karttapohjaa, johon olisimme voineet sijoittaa linjat.

- (1) Keskusta-Ritamäki-Honkimäki-Lankila-Keskus.
- (2) Keskusta-Pouttu-Saarenkatu-Pouttu-Keskusta.
- (3) Keskusta-Ritamäki-Keskusta.....
- (4) Keskusta-Sairaala-Nahkatehdas-Honkimäki-Kes-

## TURKU

Turun Linja-autoilijain Osuuskunta i.l. (TLO) : n ainut täysverinen turistibussi, A. Laaksosen TEM-9 näyttää siirtyneen historiaan. Laaksosen on hankkinut uuden Wiiman sekä käytetyn 2-ovisen Kutterin.

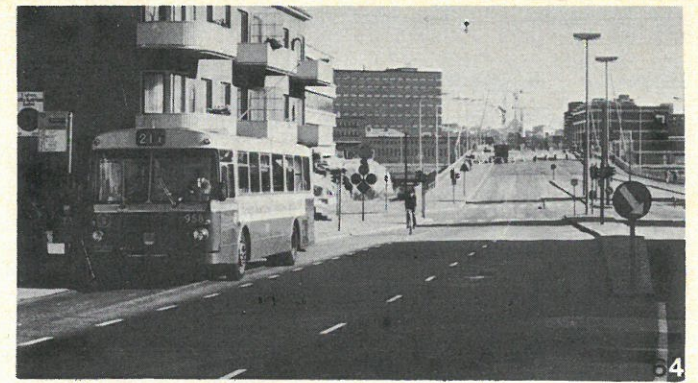
A.Laaksosen ja hänen nykyinen kalustonsa:

TJP-709	Kutter 7/ ?	1970?	1-000-1
EKH-10	Wiima/Volvo B-71	1966	1-000-1
EYN-11	Wiima/Volvo B-58	1968	1-000-1
EJV-12	Wiima/Volvo B-58	1971	1-000-1
TEB-813	Wiima/Volvo B-58	1974	1-000-1
TJP-514	Wiima/Volvo B-58	1976	1-000-1

Laaksosbusseja ovat joskus olleet myös seuraavat

TR-974	Nummela/Vanaja	56-68	0-101-0
FE-5	Wiima/VolvoB635	61-75	0-100-1
TEM-9	Wiima/VolvoB655	63-76	1-000-0

Laaksosella on huomattavissa - kuten niin monilla muillakin TLO:laisilla - että järjestysnumerot alkavat jostakin ja päättyvät johonkin. Nykyiset Laaksosen numerot ovat siis 9-14, kuten rekisteritunnusistakin voi saada selville.



Laivan törmättyä Lauttasaaren nykyisen sillan läppään joutui HKL järjestämään saaren sisäisen liikenteen tilapäisesti uudelleen. Kuvassa linjan 21X bussi suljetun sillan luona 19.9.1976.

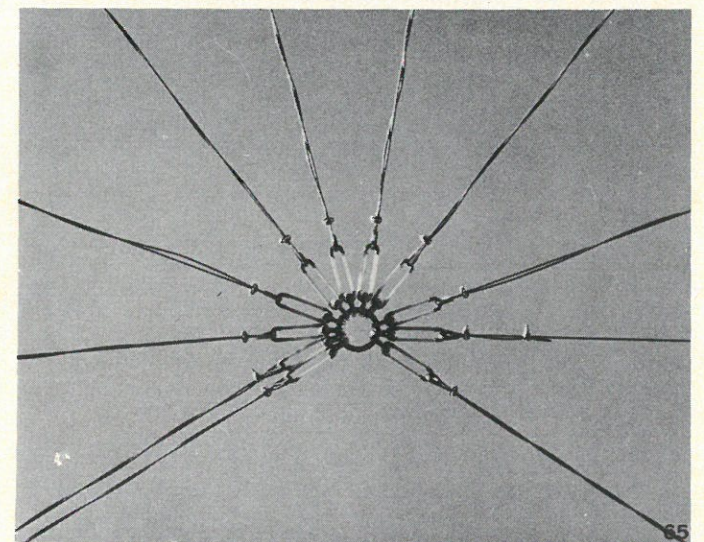
## HELSINKI

Maanantaista 20.02.1961 alkaen on liikennöiminen Lauttasaaren sillalla viranomaisten määräyksestä kielletty yli 11 tonnin vaunuilla, ja on tätä määrystä ehdottomasti noudatettava.

Näin kertoo vanhat paperit, mutta entä mitkä sitten olivat sellaisia vaunuja, joita HKL pystyi ajattamaan Lauttasaaren vanhaa siltää pitkin. Olemme koonneet alle muutamia tietoja lähihistoriasta:

Vaunu no	Valmistus
1	
2	Scania-Vabis B-62 V/Valmet
21-30	Volvo B-617
39-59	Volvo B-617
60	Volvo B-617/Helko
116-120	Leyland Tiger PS 1
121-135	Scania-Vabis B-15 ja B-15 V3/Kutter& Helko
148-159	Scania-Vabis B-62 V
168-177	Scania-Vabis B-62 V
178-203	Scania-Vabis B-62 V
210-219	Volvo B-617

Näillä vaunuilla sai siis ainoastaan liikennöidä Lauttasaaren linjoilla yllä olevasta päivästä lähtien. Seuraavasta listasta selviävät niiden vuorojen numerot, jotka päivän mittaan ylittivät



Mikä tämä on? Arvauskilpailu kaikille SRS:n jäsenille.

Vastaus: Ratjottelinja n:o 2:n kääntösilmukan linjojen kamahtilan koirien "kohaussäpikkä" Pasilan rautataseeman vieressä 18.9.1976.



Lauttasaaren vanhan, kapean ja jyrkän maantiesillan:

Vuoro no	Kulussaolopäivät	Vuoro no
100	ma-la	ma-pe 250
118-119	ma-la	ma-la 251
122-124	ma-la	la 252
129	ma-pe	ma-la 258
130-140	ma-la	ma-la 261-262
144-146	ma-la	ma-pe 263
147	ma-pe	ma-la 265-266
153	ma-la	la 275
155-157	la	la 283
165-166	ma-la	la 299
169	ma-pe	ma-la 300
170	la	ma-la 327
179-180	la	ma-la 349
184	la	ma-la 352
190	ma-pe	ma-la 354
191	ma-la	ma-su 362-364
192-195	ma-pe	ma-su 374
197	ma-la	ma-la 375
201	ma-pe	ma-su 376-380
203-204	ma-la	ma-la 381
206-207	ma-la	ma-su 382
208	ma-pe	ma-su 384-385
209	la	ma-la 386
210	ma-la	la 423
215	ma-la	la 428
216	la	su 445
223	ma-pe	su 474
225-226	ma-pe	la 477
248-249	la	su 478
Y1/35	la	la Y1/52
Y1/55	ma-la	

Vuorot	362-364	linjalla 20	hallina	Ruha
-"-	122-124	-"-20ruuhka	-"-	Koskela
-"-	374-382	-"- 23	-"-	Ruha
-"-	130-140	-"-23ruuhka	-"-	Koskela
-"-	384-386	-"- 24	-"-	Ruha
-"-	144-146	-"-24ruuhka	-"-	Koskela

Muut mainitut vuorot pääsiallisesti myös muilla linjoilla.

#### VANTAA

Oy Liikenne Ab (LOY):n autojen huoltopaikat ovat aiheena seuraavassa luettelossa. Tilanne ei ole täsmälleen tämänpäiväinen, mutta osoittaa kylläkin tyhjentävästi suuntaviivat. Listan laatimisen jälkeen on tapahtunut suuria perhe- ja omistussuhdemuutoksia, jolloin LOY jakaantui kahtia. Toinen puolisko ja lähinnä kaupunkiliikenneyhtiöksi muuttui vanhaa mitäänsanomattomaa LOY:n nimeä kantava haara - toinen puolisko ryhtyi etupäässä hoitamaan vanhan LOY:n pitkiä linjoja ja nimekseen se sai Tikkurilan Liikenne Oy. Tuo nimi ei kauan ollut esillä, johtuen siitä, että on joskus ollut ennenkin samanniminen, mutta aivan eri liikenneyhtiö. Uusi toiminimi, jota ei siten ennen ole kukaan huomannut käyttäen, on ehkä hieman hakemalla haetun tuntuinen Sipoon Liikenne Oy.

Vanhan LOY:n Viikin varikko on nykyään SLOY:n., jos tuo nimilyhenne sallitaan, hallussa. Nykyisen LOY:n kalusto säilytetään ainakin Hakunilan varikolla, Tapanilan ja Sipoon pienistä varikoista ei ole tietoja käytettävissämme.

Luettelon tiedot ovat 1976-01-05 ja 1975-syysä. 1975 tilanne, mikäli se on ollut eri kuin 1976, on ilmoitettu sulkeiden sisään. Olkaa hyvä:

Vaunu no + huoltopaikka tai muu selvitys

1 H, 2 H, 3 ylim, 4 ylim, 5 H, 6 til, 7 V, 8 H, 9 H, 10 ylim, 11 H, 12 H, 13 H, 14 H, 15 H, 16 H, 17 V, 18 H, 19 V, 20 V (H), 21 V, 22, 23 ylim, 24 V, 25 V?, 26 V (H), 27 V, 28 H, 29 V, 30 H, 31 V, 32 til, 33 H, 34 V, 35 V, 36 H (V), 37 til, 38 V, 39 V, 40 H, 41 H (V), 42 H, 43 til, 44 V, 45, 46 H, 47 H, 48 V, 49 H, 50 ylim (H), 51 V (H), 52 H, 53 H, 54 H, 55 H (V), 56, 57 V, 58 ylim (H), 59 H, 60 H, 61, 62, 63, 64, 65 V, 66 H, 67 ylim, 68 ylim, 69 ylim, 70 ylim, 71 ylim, 72 H, 73, 74 H, 75 V, 76 H

(V), 77 H, 78 H, 79 H, 80 ylim, 81 ylim, 82 ylim, 83 H, 84 H (V), 85 ylim, 86 ylim, 87 V, 88 H (V), 89 H, 90 V, 91 ylim, 92 H, 93 V, 94 H (V), 95 V, 96 H, 97 V, 98 ylim, 99 H (V), 100 H, 101 V (H), 102 V (H), 103 H (ylim), 104 V, 105 H, 106 V, 107 H (ylim), 108 H, 109 H, 110 H, 111 H, 112 H, 113 H (V), 114 H (ylim), 115 H (V), 116 H (ylim), 117 V, 118 ylim (H), 119 V, 120 H (V), 121 H (V), 122 H (ylim), 123 H, 124 H, 125 V, 126 H, 127 H, 128 H, 129 V, 130 H (ylim), 131 H (ylim), 132 V (H), 133 H, 134 ylim, 135 H, 136 ylim, 137 ylim, 138 H, 139 H, 140 V, 141 H, 142 ylim, 143 H, 144 V, 145 H, 146 ylim (V), 147 H, 148 H, 149 H, 150 H, 151 V (H), 152 H, 153 H, 154 H, 155 H, 156 H, 157, 158 H, 159 H, 160 H, 161 H, 162 H, 163 H, 164 V, 165 H, 166 H (ylim), 167 H, 168 H (ylim), 169 ylim (V), 170 ylim (V), 171 H, 172 V, 173 H, 174 H (V), 175 H, 176 H, 177 V, 178, 179, 180 H, 181 V (H), 182 V, 183 ylim (H), 184 ylim (H), 185 ylim (V), 186 ylim (H), 187 V (H), 188 H, 189 H, 190 H, 191 H (V), 192 H, 193 H, 194 H, 195 H, 196 H, 197 V, 198 V (H), 199 V (H), 200 ylim, 201 til, 202 H, 203 H, 204 ylim, 205 H, 206 H, 207 H, 208 V, 209 V (H), 210 V, 211 H, 212 V (H), 213 til, 214 H, 215 H, 216 H (V), 217 H (V), 218 H (V), 219 H (V), 220 V, 221 H (V), 222 V (H), 223 H, 224 H, 225 H, 226 H, 227 H, 228 V, 229 V, 230 V, 231 H, 232 H, 233 H/V, 234 H, 235 V, 236 H, 237 H, 238 H (V), 239 V (H), 240 V (H), 241 H, 242 H (V), 243 V (H), 244 H, 245 V, 246 H, 247 H, 248 H, 249 V, 250 H (V), 251 H (V), 252 H (V), 253 V (H), 254 H, 255 V, 256 V, 257 H (V), 258 H, 259 H, 260 V (H), 261 V (H), 262 H, 263 H (V), 264 H, 265 H, 266 H, 267 V, 268, 269 til, 270 ylim, 271 ylim.

V = Viikinmäen varikko  
H = Hakunilan varikko  
til = tilausajoauto  
ylim = ylimääräinen auto  
sijoittelu oli siis 1976-01-05 tilanne, sulkeissa mahdollinen poikkeava sijoitus syksyllä 1975.



**Hyvät ihmiset!** Raitiovaunu eestä, raitiovaunu takaa, raitiovaunu kulkee, raitiovaunu matala... Meillä itse kullakin on varmasti kaikki mahdolliset ja mahdollittomat raitiovaunu-, johdinauto- ja bussikuvat. Mutta onko meillä näiden liikennemuotojen toiminnan edellytyksiä varmistaviin ammatteihin liittyviä kuvia? Onko ammattiryhmiä, joita ei tulevaisuudessa enää ole? Onko meillä kuvia teknisistä laitteista, joita ei enää ole? Katsellaanpa ympärillemme ja kuvataanpa hiukan muutakin - tämän päivän tapakulttuuri on jo huomenna eilispäivän kulttuurihistoria!

Mikko Alameri

#### LIIKENNEMAINONTA

HKL:n ja VR:n kalustossa olevia mainostiloja vuokraa yksinoikeudellisesti helsinkiläinen Oy Merkonomi-Mainos Ab. Seuraavassa muutama sana raitiovaunuissa esiintyvistä mainospaikoista.

Raitiovaunuihin voidaan teipata vasemmalle eli pitkälle sivulle 750 x 50 cm kokoisia tarroja, oikealle eli lyhyelle ovien puoleiselle sivulle joko 250 x 50 cm tai 350 x 50 cm kokoisia tarroja. Kaksiakselisissa vaunuissa esiintyi aikoinaan 450 x 47 cm:n tarroja. Alasivumainosten vähin vuokrausaika on yksi kuukausi ja pienin mainosten määrä on 30 kappaletta.

Raitiovaunujen sivuikkunamainokset vuokrataan yhtenä eränä käsittämään koko telivaunukaluston vähintään yhdeksi kuukaudeksi. Tarrat ovat 50 x 6 cm:n kokoisia kaksipuolisesti painettuja PVC-muoveja ja niitä sijoitetaan vaunuihin siten, että pitkällä sivulla on

yhdeksän ja lyhyellä sivulla (etu- ja keskiövien välissä) kolme mainosta.

Viirejä vuokrataan vuorokauden erissä koko vaunukalustoon. Viirin muoto on muuten vapaa, paitsi kannan pituus pitää olla 30 cm.

Raitiovaunujen sisämainoksien suhteen onkin hieman enemmän valikoimaa ja yleisesti sanottuna niitä pidetään myynnissä kahden viikon erissä. Sivuseinämainokset sekä muotokilvet ovat ainoat, joiden vuokra-aikaerä on yksi kuukausi. Sisämainoksia ovat etuseinämainokset, istuinselustamainokset ja riippukilpimainokset. Viimeksi mainittuja valmistetaan kolmen millin vahuisesta mainospahvista. Lisäksi ovat kattokaatimainokset, joita tehdään joko PVC-muovista tai Duplex-kartongista. Sivuseinämainoksia ikkunoiden sekä ovien väliin valmistetaan PVC:stä tai paperista. Muotokilvet ovat joko yhden millin alumiinia tai laminaattia ja niiden sijoituspaikkana ovat tukitangot.

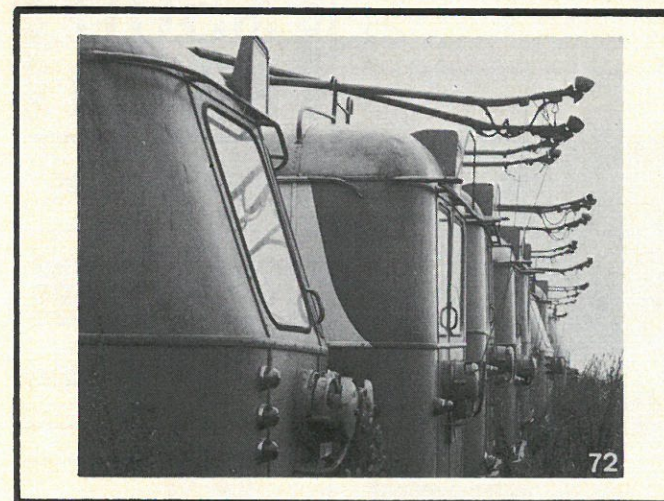


#### HKL:N LINJA-AUTOT 1976-03-02

Vanaja	VLK3-60-5450	Wiima	1961	5 (1)	Sisu	B53 SP/5850	Autokori	1968	802-821
Vanaja	VLK3-68-6250	Ajokki	1964	1 (1)	Sisu	B53 SP/5850	Wiima	1968	822-861
Vanaja	VLK4-68-6000	Wiima	1966	208-237	Sisu	B53 SP/5850	Wiima	1972	238-256
Vanaja	VLK4-68-6000	Autokori	1967	178-180	Sisu	BT69 CR/5850	Wiima	1972-3	257-311
Vanaja	VLK4-68-6000	Wiima	1967	181-207	Sisu	BT53 CR/5850	Wiima	1972	322-325
Vanaja	LT6	Wiima	1967	800	Sisu	BT69 CR/5850	Wiima	1973	312-321
vanaja	VLK4-68-6000	Wiima	1966	2222 (2)	Sisu	BT69 CR/5850	Wiima	1973	326-367
					Sisu	BT69 CR/5850	Wiima	1973	368-374
Sisu	B53 SP/5850	Autokori	1967	801	Sisu	BT69 CR/5850	Autokori	1974	400-409



Sisu	BT69 CR/5850	Autokori	1975	500-519	Scania	CR76	Sc-Vabis	1966	10 (1)
Sisu	BT69 CR/5850	Autokori	1975	520-533	Scania	CR76-SVA	Wiima	1968	2
Sisu	BT69 CR/5850	Wiima	1976	610-639	Scania	BR110 TB124	Wiima	1969-70	892-921
Sisu	B84	Wiima	1970	1501 (3)	Scania	BR110 TB126	Wiima	1971	922-941
Sisu	BK84 BO/5000	Wiima	1974	1500 (3)	Scania	BR110 TB134	Wiima	1972	942-951
					Scania	CR111M 59	Scania	1972	8 (4)
Mercedes	L 408/28		1960	1583 (1)	Scania	BR110 TB134	Wiima	1973	952-953
Benz	608/3600	Autokori	1967	56-59	Scania	BR111M TB148	Wiima	1973	954-958
Leyland	World LCRT 1/1	Wiima	1962	700-719 (1)	Scania	BR111M TB156B	Autokori	1974	411-419
Leyland	World LCRT 2/1	Ajokki	1965	660-664 (1)	Scania	BR111M TB156B	Wiima	1975	560-579
Leyland	World LCRT 1/1	Wiima	1965	665-699 (1)	Scania	BR111M TB156B	Autokori	1975	580-590
					Scania	BR111M TB156B	Wiima	1976	640-654
Volvo	B59-59	Wiima	1972	9	Scania	B7563F	Helko	1965	29,31,33, (5)
Volvo	B59-59	Wiima	1974	421-430					34,36,42, (5)
Volvo	B59-59	Wiima	1974	410					50,52,53. (5)
Volvo	B59-59	Wiima	1975	540-559					
Volvo	B59-59	Wiima	1976	600-609					
Scania	B7563	Wiima	1960	4100-4240 (1)	(1 = v 1976 romutettavat autot.				
Scania	B7563	Wiima	1961	4250-4340 (1)	(2 = paariauto (4 = vuokra-auto				
					(3 = tilausliikenneautot (5 = kouluautot				



Tampereen kaupungin liikennelaitos (TKL tai TaKL) suoritti kesäkuussa koeajoja Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy:n nivelbussilla n:o 54 (Volvo/Wiima). Tämä bussi oli asetettu liikenteeseen Keskustorin-Hervannan linjalle (n:o 23) ajalla 7.6.-30.6.1976. Koeliikenne osoitti nivelbussin soveltuvan mainiosti Hervannan linjalle ja muutoinkin kokemukset muodostuivat siinä määrin myönteisiksi, että ilmeisesti ennen pitkää TKL hankkii omia nivelbusseja.

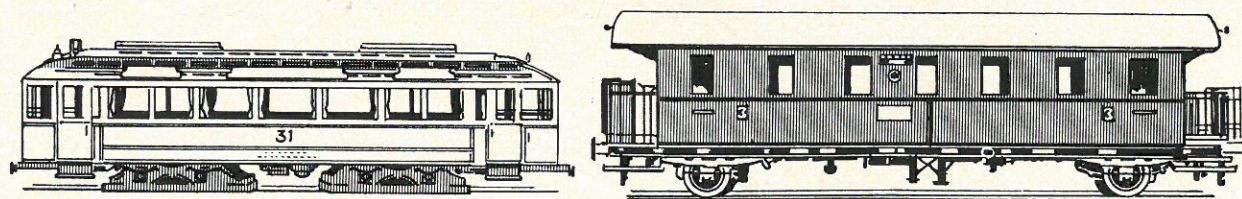
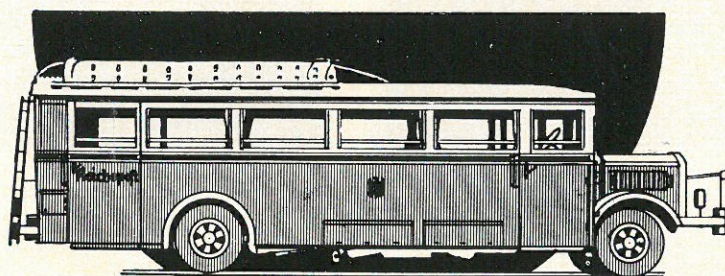
Viimeisetkin TKL:n johdinautot huutokaupattiin 5.11.1976. Kuitenkin kaksi tamperelaisjohdinautoa on pelastettu - tämä on luettava nimenomaan paikallisen liikennelaitoksen johdon ansioksi. Johdinautot n:ot 2 ja 5 odottavat museoimistaan. Tampereen johdinautoista enemmän RESIINASSA n:o 24.

RESIINA palaa paikallisliikennehistoriamme kulkuneuvojen museointiongelmiin seuraavassa numerossaan.

# GOTTFRIED LINDNER &

Ammendorf b. Halle a.S.

gegründet 1823



Straßenbahn-, Eisenbahn- u. Lastanhängewagen  
Omnibuskarosserien

(1931)

Stolpmann

## TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS BUSSIKALUSTO 1.10.1976

hankinta-  
vuosi n:ot

1952:	136, 137, 138	1969:	-
1953:	-	1970:	270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279
1954:	145, 146, 147, 148, 149, 150	1971:	280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289
1955:	153, 154, 158	1972:	290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407
1956:	159, 160, 161, 164, 165, 166, 167	1973:	408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425
1957:	184, 185, 187	1974:	426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451
1958:	188, 189, 190, 192, 193, 194, 195	1975:	452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486
1959:	196, 197, 198, 199, 200, 201	1976:	487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508
1960:	202, 203, 204, 206		
1961:	205, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213		
1962:	214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229		
1963:	105, 106, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236		
1964:	237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245		
1965:	-		
1966:	-		
1967:	247, 248, 249, 250, 251, 252, 254		
1968:	253, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269		



Hyvä SRHS:n ja MFH:n jäsen! Ainoastaan ja vain Sinusta riippuu, onko tämä viimeinen RESIINAsi! Älä siis unohda maksaa vuoden 1977 jäsenmaksuasi ensi tilassa.

Niin ikään tarkistanet välittömästi, että osoitteesi on oikein (seuraavan sivun osoitelipukkeessa). Kaikki virheellisyudet ja puutteellisuudet tulee korjata pikimmiten RESIINAN postitusosoitteiston keskusrekisteriin, jota hoitaa Sakari K. Salo Pampulankuja 5 00700 HELSINKI 70.

RESIINAN toimitus ei suorita osoitteenmuutoksia!

Äläkä unohda ilmoittaa oikeaa osoitettasi myöskään yhdistyksesi omalle sihteerille!

Muistathan, että oikeaan postiosoitteeseen kuuluvat:

- 1) lehden saajan nimi. Alivuokralaisen on hyvä merkitä myös asunnon haltijan nimi.
- 2) taajamissa kadun tai tien nimi, talon numero, portaan kirjain sekä huoneiston tai oven numero; maaseudulla kylän nimi tai postinjättopaikan nimi sekä autolinjan numero tai nimi, jonka varrella jättopaikka sijaitsee.
- 3) postinumero sekä postitoimipaikka

Älä unohda merkitä huoneistoasi tai postilaitikkoasi selvästi. Ja kun muutat, ilmoita osoitteen muutoksesta suoraan (tilaamasi) lehden konttoriin ja postitoimipaikkaasi.



Suomen Raitiotieseura ry on sanonut irti omalta osaltaan ns. RESIINA-sopimuksen 20.10.1976. Tämä merkitsee käytännössä sitä, että tämä RESIINA (n:o 36 eli 4.1976) on viimeinen SRS:n jäsenille jaettava; viittaamme pääkirjoitukseemme "kytkimen koukuissa" sivulla 2.

Vaikka RESIINA jatkaakin ensi vuonna ainoastaan SRHS:n ja MFH:n jäsenjulkaisuna, ei lehti silti vaikene raitioteistä eikä johdinautoista. Ovat-han raitiotiet oikeastaan vain kapearaitaisia sähkörautateitä (joiden käyttö on rajoittunut Suomessa lähes yksinomaan matkustajaliikenteen välittämiseen) ja johdinautoliikenne puolestaan luetaan saksalaisessa liikennevälineluokittelussa myös kiskoliikenteeseen (tosin "kiskot" ovat joustavia ja riippuvat ilmassa).

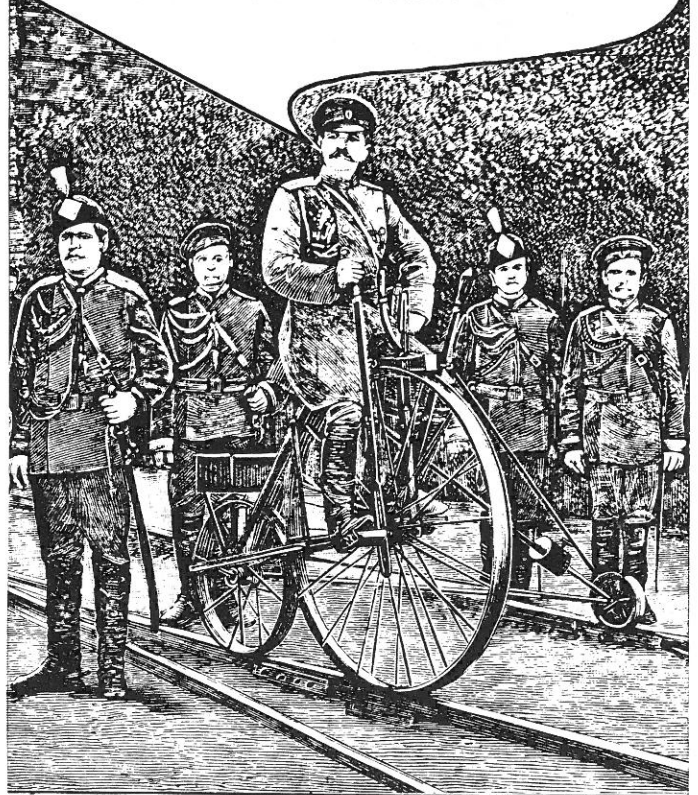
Luonnollisesti RESIINAN sisällön pääpaino keskittetään SRHS:n ja MFH:n toimialoille, mutta edellä mainitut kaksi tecmaa ovat näytelleet siinä määrin merkittävää osaa, että niistä vai-keneminen osoittaisi rajoittunutta kokonaisnäkemystä kiskoliikennehistorian tunnetuksi tekemisessä.

RESIINA 4•1976

RESIINA pyrkii siis vastaisuudessaakin kertomaan raitioteistä ja johdinautoliikenteestä milloin tämän voidaan katsoa olevan perusteltua. Lähinnä tulevat kysymykseen aihepiirin aiemmin käsittelemättömät alat. Seuraavassa RESIINASSA (n:o 37) Mikko Alameri kertoo tekstein, kartoin ja kuvin Viipurin raitioteistä. Kaupungin vaiheet nimenomaan maamme kolmantena raitioteikaupunkina ovat tietävästi vähän tunnetut kiskoliikenneharrastajien keskuudessa.

Hyvä Suomen Raitiotieseuran jäsen! Mikäli olet kiinnostunut seuraamaan RESIINAA vielä tulevaisuudessaakin, liity jäseneksi Suomen Rautatiehistorialliseen Seuraan tai Museorautatie Forssa-Hummilla ry:een (ellet jo sattuisi olemaan jäsenenä näissä yhdistyksissä)! RESIINAHAN on luonteeltaan SRHS:n ja MFH:n jäsenlehti. Epäkaupallisena RESIINAA ei voi tilata, mutta mainittujen kahden seuran jäsenet saavat lehtemme jäsenetuna.

RESIINAN toimitus saattaa täten arvoisien lukijoidensa tietoon mitä parhaimmat hyvän joulun sekä menestyksellisen uuden vuoden toivotukset



#### RESIINAN aikataulu ajokaudella 1977

Lehtemme ilmestyyneen alkavana vuonna seuraavasti:  
n:o 1•1977 (37) huhtikuun alussa,  
n:o 2•1977 (38) kesäkuun alussa,  
n:o 3•1977 (39) lokakuun alussa ja  
n:o 4•1977 (40) joulukuun alussa.

Kaikille avustajille ilmoitetaan samalla, että lehteen tarkoitetun aineiston viimeiset jättopäivät ovat:

15.02.1977 (n:o 37)  
15.04.1977 (n:o 38)  
15.08.1977 (n:o 39)  
15.10.1977 (n:o 40)

Aineiston on siis oltava viimeistään mainittuina päivinä toimituksessa; osoite Toimitussihteerille Mikko Alameri Torkkelinkatu 15 A 20 00500 HELSINKI 50