

## SUOMEN RAITIOTIESEURAN 30 VUOTTA

[Takaisin / Back](#)

Yhdistys:

[Etusivu](#)

The Society:

[Frontpage](#)

Suomen Raitiotieseura ry täytti tammikuussa 2002 30 vuotta. Tähän artikkeliin on kerätty eräitä muistumia yhdistyksen tähänastiselta nuoruustaipaleelta.

Miltä Helsingin raitiovaunuliikenne näyttikään 30 vuotta sitten? Nivelvaunuja ei vielä ollut ja uusimmat 12 vuotta vanhat vaunut olivat ne, jotka nyt tänään (16.1.2002) ovat viittäkymmentä käyvinä liikenteen vanhuksia. Tänään taasen nivelvaunuista vanhimmat ovat jo 28 vuotta vanhoja. SRS:n syntymäaikana vanhimmat liikennekäytössä olleet vaunut olivat 1920-luvun puolivälistä eli lähentelivät 50 vuoden ikää. Normaalisissa ruuhka-ajan ulkopuolisessa liikenteessä vuorot ajettiin tietysti nykyaikaisilla 1950-luvun telivaunuilla (paitsi linjan 9 "arku"), mutta kun ruuhka-aika koitti, kaupungin liikennekuva muuttui ratkaisevasti. Toisaalta Helsingin raitiotiet olivat liikenteelliseltä perusilmeeltään silloin kuitenkin nykyaikaisempia kuin konsanaan nykyään; käytettävissä oleva tungosajan - kuten silloin joskus tavattiin sanoa - ulkopuolisen ajan kalusto oli tuolloin keskimäärin nuorempaa kuin nykyään! Kaluston ikä oli tuolloin vain 12-17 vuotta (linjalla 9 kuitenkin 30 vuotta), kun se nyt on 0-3 (linjalla 10 ja hiukan ruuhka-

1920-30-40-50 -lukujen pienet, hitaat, kolisevat, mutta viimeisinä käyttöaikoinaan pitkän ikänsä puolesta harrastajia ihastuttaneet ja inhimillisen luonteiset kaksiakseliset vaunut muuttivat 30 vuotta sitten ruuhka-ajan katuilmeen. Keskustan autoruuhkat olivat silloinkin mahtavat, koska liikennejärjestelyt olivat nykyistä huomattavasti alkeellisempia; ei ollut juurikaan joukkoliikennekaistoja eikä liikennevalojakaan ollut kuin joissain harvoissa risteyksissä. Ruuhka-aikoina valkohansikkaiset liikennepoliisit nousivat pahimpien risteysien keskellä olleisiin ohjaukorokkeisiinsa. Kaksiakselisten noin 30 km/h -huippuvauhti ei poikennut muun liikenteen rytmistä.

SRS:n perustamisaikana Helsingissä oli erilaisia liikenteessä olleita raitiovaunumalleja seuraavasti: neliakselisia moottorivaunutyyppiejä oli viidenlaisia valmistajinaan ASEA, Karia ja Valmet eli numerot 1-15, 16-30, 181-186, 301-330 ja 331-375. Neliakselisia Karia -perävaunuja oli yksi sarja eli numerot 501-530. Kaksiakselisia moottorivaunuja oli seitsemää tyyppiä numerosarjoissa 109...226 ja perävaunuja viittä tyyppiä numerosarjoissa 651...765. Kaksiakselisten valmistajia olivat Norddeutsche Waggonfabrik Bremenistä, Allmänna Svenska Elektriska AB eli ASEA Västeråsista, Linke-Hofmann-Werke Breslausta, Suomen Autoteollisuus eli Sisu Helsingistä, Kaipio Tampereelta ja Karia Karjaalta.

Kaiken tämän pääkaupungissa olleen monipuolisuuden lisäksi kulkivat raitiovaunut tietysti edelleen myös Turussa linjalla 2 Nummenmäen ja Korppolaismäen väliä ja linja 3 omaa keskustaa kiertävää rengaslinjaansa kaupungin Tuomiokirkon puolelta "toispuolelle" eli Aurajoen aseman puolelle. Muutakin sähköistä kaupunkiliikennettä oli vielä olemassa: Helsingissä johdinautot kulkivat linjaansa Meilahden ja Eiran välillä ja Tampereella johdinautoilla hoidettiin kolme eri linjaa. Se oli kuin raitiotieliikennettä harjoitettuna kumipyörillä...

Miksi sitten SRS:n perustaminen oli juuri tuolloin ajankohtaista? Niin kuin ilmeisesti aina suurten muutosten edellä, niin nytkin asianharrastajien ryhmät vahvistuivat. Mainittakoon, että rautatieharrastajien oma yhdistys oli perustettu vain joitain vuosia aiemmin ja kimmokkeena siihen oli ollut koko ajan vähenevä ja lopullista suoneniskua odottava höyryveturiliikenne. Raitiotieharrastajien silloiset harvat rivit havaitsivat samantapaisen suuren muutoksen olevan lähivuosina edessä. Turun raitiotiet oli päätetty lakkauttaa, Helsingin raitiovaunukalusto oli puolestaan onnekseen saamassa muutaman vuoden kuluttua uusia nivelvaunuja ja tiedettiin, että kaikki vanhat raitiovaunut tulisivat häviämään melko nopeassa tahdissa. Maamme johdinautojen aika oli myös ehtopuolella eikä kaluston uusimisesta ollut mitään näyttöä.

Kuusi- ja seitsemänkymmentälukujen vaihteessa ne raitiovaunuharrastajat, jotka olivat jäseniä rautatieharrastajien valtakunnallisessa yhdistyksessä, koettivat saada myös siellä ääntänsä kuuluviin ja sitä kautta lisää harrastajia mukaan kiehtovaan kaupunkikulttuurissa tapahtuvaan kiskoliikennemaailmaan. Aihe oli kuitenkin niin kaukana rautatieyhdistyksessä silloin kaiken huomion vieneestä höyryliikenteestä, että oli syytä ryhtyä pohtimaan aivan oman raitiotieyhdistyksen perustamista.

Muutammat kiskoliikenneharrastajat olivat jo 1960-luvun lopun Helsingissä ehtineet vuokrata omaksi huvikseen oman tilausajeluvaununkin ja valintana oli tietysti vaunujen parhaimmiston kuulunut "arkku". Vuonna 1967 maailman kaikkien raitotieharrastajayhdistysten ehdottoman auktoriteetin eli brittiläisen Light Railway Transport Leaguen kansainvälinen matkailijaryhmä kävi 30-vuotisjuhlatkanssa yhteydessä tutustumassa Helsingin ja Turun raitiotieihin. Laajaa huomiota sanomalehdissä saanut käynti osoitti raitiotielaitoksille, että tällainenkin harrastustoiminta on mahdollista ja se on sitä paitsi "ystävällismielistä". Samoihin aikoihinhan perustettiin aggressiivisia liikennepoliittisia yhdistyksiä joukkoliikenteen käyttäjille, pyöräilijöille ja jalankulkijoille, jotka yhdistykset pyrkivät omiin päämääriinsä suoraviivaisella toiminnallaan, jota poliisikin aina välillä kävi selvittämässä. Palataksemme takaisin brittiyhdistykseen: nykyään se toimii nimellä Light Rail Transit Association ja olemme heidän kanssaan julkaisuja vaihtava sisaryhdistys. Vastaavia yhteyksiä on ollut olemassa

myös 1970-luvulta lähtien Svenska Spårvägssällskapetin Tukholman ja Malmön osastojen kanssa, Gööteporin Ringlinienin, Oslon Lokaltrafikkhistorisk Foreningin ja Kööpenhaminan Sporvejshistorisk Selskabin kanssa. Aiemmin vastaavia yhteyksiä ylläpidettiin myös Alankomaihin, Itävaltaan sekä Japaniin, mutta ne ovat vuosien saatossa hiipuneet.

Veturien Ystävät -yhdistys järjesti 17.1.1971 eli noin vuotta ennen seuramme perustamista silloisissa oloissa erittäin suuren suosion saavuttaneen museoraitiovaunuajelun helsinkiläisillä ASEA-vaunuilla 19+615 (vm. 1911+1916) reitillä RT-KT-PMK-MKN-SLS-HAR-KÄP-VH ja tutustumisen Vallilan raitiotiemuseoon. Alan harrastajat eivät tietenkään voineet tyytyä pelkästään tähän kertaluonteisena tapahtumana. Tapahtuma osoitti kuitenkin, että raitiovaunut voivat olla kiinnostava alalajinsa laajassa kiskoliikennemaailmassa. Kansainväliset esimerkit kannustivat myös oman yhdistyksen perustamiseen; muissakin pohjoismaissa oli jo omat yhdistyksensä.

Oman kansallisen raitiotieyhdistyksen perustamisesta innostuneet nuoret harrastajat opiskelijat Ismo Leppänen (23 v.) ja Jorma Rauhala (18 v.) olivat myös maamme ensimmäisen rautatieharrastusyhdistyksen - Pienisrautatietkerhon - jäseniä, joten työnimen "SRS - Suomen Raitiotie Seura" tarkempaa suunnittelua voitiin vaiivikkaa hoitaa siellä kerhoiltojen lomassa. SRS:n perustavalle kokoukselle esiteltävien sääntöjen kaavailu sekä tulevan toiminnan suuntaviivojen hahmottaminen tapahtui lopulta vuoden 1971 marraskuussa Helsingin rautatieaseman kellarissa PRK:n tuonaikaisissa kerhotiloissa. Tuona marraskuuna oli myös Veturien Ystävästä erkaantuneen Museorautatieyhdistyksen perustamiskokous. Loppuvuonna kaikki oli sitten niin pitkällä, että Suomen Raitiotie Seuran perustavan kokouksen kokoonkutsuja Jorma Rauhala oli varannut Helsingin kaupungin nuorisotoimistolta kokoustilan ja kirjoittanut muutamalle kymmenelle kenties mahdollisesti uuteen raitiotieyhdistykseen liittyväksi kuvitellulle henkilölle kutsukirjeet. Kutsutut olivat rautatieyhdistyksissä havaittuja hiukankin raitioiteistä kiinnostuneita harrastajia vahvistettuna Vallilan museosta tietoon saaduilla nimillä. Perustavassa kokouksessa toimi kokouksen puheenjohtajana Jorma Rauhala ja sihteerinä Ilmo Kajala Turusta. Koollekutsujaa ei valittu nimenkirjoitusoikeutta edellyttäneeseen puheenjohtajan tehtävään, sillä täysi-ikäisyys saavutettiin tuolloin vasta 21 vuoden iässä! Näin ollen puheenjohtajan tehtävät osoitettiin luontevasti toiselle aktiiville eli Ismo Leppäselle, vaikka maanviljelijä Hannu Haaki esittikin tehtävään HKL:n Vallilan museonhoitajana toiminutta työnjohtaja Birger Enbomia. Hän kuitenkin päättäväisesti kieltäytyi tehtävästä. Sihteerin työt jäivät Jorma Rauhalalle. Muiksi ensimmäisen johtokunnan jäseniksi valittiin valokuvaaja Unto Laitila HKL:stä varapuheenjohtajaksi, jäseniksi opiskelija Jouni Lahtinen, arkkitehti Pauli Söderholm sekä opiskelija Ilmo Kajala ja varajäseneksi vielä diplomi-insinööri Juhani Valanto HKL:stä. Rahastonhoitajaksi kutsuttiin myöhemmin johtokunnan ulkopuolelta opiskelija Antero Alku. Yhdistyksen jäseniksi ilmoitautui perustavassa kokouksessa läsnä olleista 18 henkilöä. Yhdistyksen alku oli siis harrastajajäsentensä puolesta nuorekas (pääjoukko oli 20 ikävuoden kahtapuolen) ja innostunut, mutta samalla mukana oli myös vahva hkl:läistenkin tukiryhmä antamassa uudelle yhdistykselle omaa painoarvoansa. Parin vuoden kuluttua HKL:n edustajat jättäytyivät pois johtokunnasta ja toiminta jäi täysin harrastajien harteille. Hyvät yhteydet ovat kuitenkin säilyneet läpi historian yhdistyksen ja liikennelaitoksen välillä. Yhdistyksen säännöt toimitettiin viranomaisille Ismo Leppäsen, Jorma Rauhalan sekä kolmantena allekirjoittajana tarvitun filosofian ylioppilas Mikko Alameren allekirjoituksin. Mainittakoon vielä perustavassa kokouksessa olleet muutkin henkilöt, jotka eivät vielä tämän kappaleen yhteydessä ole tulleet mainituiksi: filosofian ylioppilas Matti Bergström, varaosamies Jukka Hannikainen, opiskelija Sami Helenius, hammaslääketieteen kandidaatti Reino Kalliomäki, monistaja-lähettilä Helge Kinnunen, koululainen Pertti Leinomäki, opiskelija Eljas Pöhlö sekä rouva Ulla Pöhlö.

Jäsenmaksuksi päätettiin aluksi 10 markkaa eli "penni raitiotien raideleveyden millimetritä". Tämä oli siis tilanne ennen kuin olimme hankkineet omia raitiovaunuja. Jäsenmaksua piti korottaa ripeässä tahdissa paljon varoja eli nosturi- ja rekkakuljetuskustannuksia nielleen Turun vaunuhankinnan yhteydessä 1970-luvun puolivälissä. Nollasaldesta hetki sitten lähteneen yhdistyksen piti ryhtyä maksamaan huomattavan suuret laskunsa velkojilleen, eikä pulmasta päästy kuin korottamalla silloisen vähäisen jäsenkunnan jäsenmaksua. Jossain vaiheessa muistan kirjoittajan mielessä käyneen jopa ajatuksen, että mitä jos lopetetaan koko yhdistyshomma, kun lyhyen elinaikansa aikana meillä ei ollut kuin velkaa, murhetta ja vaikeuksia. Osa säästeliäämmästä jäsenistöstä livahti yhdistyksestä pois siksi, että jäsenlehti Resiinan sai muiden yhdistysten kautta, mutta sai samalla kuitenkin tietoa yhdistyksestä ja pystyi osallistumaan sitä kautta mielenkiintoisimmiksi katsomiinsa tapahtumiin. Seuranhan on usein toivottanut muutkin kuin vain jäsenet mukaan esimerkiksi retkillensä. Osa jäsenistä jatkoi passiivista mukanaoloaan ja vielä vähäisempi osa yritti puurtaa yhdistyksen asioiden eteen. Itseäni ajoi eteenpäin se seikka, että kun olin kerran ollut myös perustamassa yhdistystä ei asiasta kerta kaikkiaan voinut luopua niin kovin vähällä. Turun vaunuprojekti näytti epäonnistuneen täydellisesti ja niin kävi "onneksemme" myös Turun kaupungin omalle museotoimelle, joten emme olleet ainoita epäonnisia. Hehän varastoivat myös museotarkoituksiin suuren joukon kalustoa, mm. kuusi raitiovaunua, jotka ilkeväkään myötä jouduttiin hävittämään. Jotain uutta piti ryhtyä kehittämään yhdistyksen toiminnan elvyttämiseksi; esimerkiksi parantaa jäsenlehtiasiaa ryhtymällä julkaisemaan omaa lehteä. Jäsenmaksun kasvukehitys myös tasapainottui ja se onkin ollut sittemmin vuosikausia lähes muuttumaton. Maksu on voitu pitää vuosikausia kohtuullisena maltillisesti hoidetun taloudenpidon johdosta: "ei ne suuret tulot, vaan pienet menot" sanotaan sananlaskussakin. Jäsenmaksu oli vuosina 1972-73: 10 mk (+ liittymismaksu 1 mk), 1974: 25 mk, 1975-76: 50 mk, 1977-78: 40 mk, 1979-87: 50 mk, 1988-90: 60 mk, 1991-92: 80 mk, 1993-2001: 100 mk. Euroihin siirryttyä jäsenmaksu muutettiin seuraavaan yläsuunnan tasasummaan eli vuosimaksuksi tuli 20 e. Tässä summassa voidaan luullaksemme olla vielä monina tulevina vuosina ilman korotuksen uhkaa. Jäseniä on nykyään noin 280 henkeä.

Yhdistyksen täydellisenä nimenä oli alunperin "Suomen Raitiotieseura - Finska Spårvägsällskapet ry", mutta ruotsinkielistä muotoa ei oikeastaan koskaan käytetty. Vuonna 1979 yhdistyksen sääntömuutostokous päätti muuttaa nimen käytännössä vakiintuneeseen muotoon eli pelkästään suomenkieliseksi, sillä kaikki toiminta oli aina tapahtunut maamme pääkielellä. Ei ollut tarkoituksenmukaista antaa monikielisellä nimellä katteetonta signaalia ulospäin, koska toiminta oli kuitenkin pelkästään suomeksi. Kaksikielisyys oli perustavan kokouksen perua: sitä esitti yllättäen Vallilan museonhoitaja Birger Enbom, eikä kukaan tietenkään tohtinut olla hänen kanssaan toistakaan mieltä. Enbom vanhana "spåralaisena" oli tottunut tällaiseen kaksikieliseen käytäntöön omassa työssään ja yhdistyselämässään. Yhdistyksen sääntöehdotuksessa ei mainittu myöskään linja-autoliikenteen harrastuksesta sanaakaan ja Jukka Hannikainen tovereineen esittikin asiaa lisättäväksi sääntöihin. Tämä aivan uusi liikennelaji tuli siis esille myös yllättäen. Yhdistystä perustettaessa oli tarkoituksena kyllä kelpuuttaa mukaan johdinautot. Kokous keskusteli asiasta ja totesi muidenkin kaupunkibussien niveltävän kokonaisuuteen eli liikennelaitosteemaan hyvin. Sääntöihin tämä linja-autoja tarkoittava kohta lisättiin kuitenkin varsin varautuneesti lausekkeella "muut lähiliikenteen joukkokuljetusvälineet". Kaupunkien paikallislinja-autoliikenne on, kuten olemme myöhemmin voineet todeta, sopinut yhdistyksen toimintaan oikein hyvin.

Seuraavana työnä perustamisen jälkeen oli ryhdyttävä järjestämään tälle lähes kahdenkymmenen jäsenen yhdistykselle mielekästä toimintaa. Ja mitä mielenkiintoisempaa ohjelma olisi, niin sitä enemmän saataisiin myös uusia jäseniä. Tavoitteista mainittiin myös säännöissä eli että kokoontumisien ja tutustumiskäyntien lisäksi "ylläpidetään ja kehitetään jäsenten harrastusta raitioiteihin, sähköistettyihin rautateihin ja teollisuusratoihin sekä muihin lähiliikenteen joukkokuljetusvälineisiin ja niillä toteutettuun liikenteeseen". Kuten huomataan Raitiossa nykyisin merkittävällä panostuksella oleva kaupunkibussiuutisointi ei ole säännöissä kovin pontevasti esillä. "Muihin lähiliikenteen joukkokuljetusvälineisiin" olennaisesti kuuluva linja-autoliikenne on vakiintunut osaksi yhdistyksen toiminta-alaa. Sähköistetyillä teollisuusradoilla tarkoitetaan raitiotiemäisiä kapearaideratojamme, joita yhdistyksen syntymäaikaan oli vielä käytössä Forssassa ja Kyröskoskella. Ensimmäinen harrastusretki tehtiin jo heti perustamisvuoden keväällä Turun raitioiteille, jotka ajettiin omalla tilausvaunulla läpikotaisin. Kesällä saatiin Helsingin metrotoimistolta käyttöön tuliterä koejuna, jolla ajeltiin silloista metrorataa niin pitkälti kuin oli tuolloin mahdollista. Sitten melko pian käytiin tutustumassa myös Valtionrautateiden silloiseen uuteen, mutta pieneen sähköjunavarikkoon entisellä kaatopaikalla Pasilan Suolla, sillä varsinaisten rautatieharrastajien yhdistysten mielenkiinto oli luonnollisesti edelleen höyrypainotteista. Tampereen johdinautoverkosto ajettiin myös vanhimmalla olemassa olleella trolleybussilla läpikotaisin ja jopa yli kaksi vuotta aiemmin liikenteeltä suljetulle Hyhkyn linjaosuudelle kytkettiin virta ajeluamme varten. Valmetin raitiovaunutehdas Tampereella sai vastaanottaa myös meidän innostuneen ryhmämme. Ensimmäinen harrastusmatka ulkomaille järjestettiin vuonna 1973, jolloin tutustuttiin parin päivän ajan Tallinnan raitioiteihin tuolloisissa yhteiskuntaoloissa poikkeuksellisen seikkaperäisesti. Ensimmäinen varsinainen bussiajelu tehtiin HKL:n Leyland-bussilla. Seuran järjestämistä ajeluista enemmän toisaalla.

Yksi pohjoismaisilta sisarjärjestöiltä lainatuista ajatuksista oli luoda maahamme elävä museoraitiotie. Sellaisiin hankkeisiin oli ryhdytty kaikissa naapurimaissamme eikä tuohon puuhaan tuntunut meilläkään olevan mitään estettä, kun vain heti ryhdyttäisiin toimeen. Turun raitioiteiden lakkautus oli ollut eräs yhdistyksen syntymän taustalla vaikuttanut tärkeä impulssi. Jos jotain raitiotieyhdistystä oltaisiin koskaan perustamassa Suomeen, niin oikea ja viimeinen hetki oli juuri nyt Turun raitioiteiden ollessa vielä mukana liiketoiminnassa. Yksi toivonmerkki tällaiselle museoajatukselle oli lisäksi Veturien Ystävästä 1970-luvun alussa erkaantunut kapearaideharrastajien ryhmä, joka antautui erikoisalueelleen ja onnistui asiassaan sikäli hyvin, että nykyinen museorautatie Jokioisten ja Humpvilan välillä menestyy hienosti. SRS hankki kahdessa vaiheessa yhteensä neljä turkulaista raitiovaunua ensisijaisena tarkoituksenaan saada ne säilymään tuleville sukupolville ja siinä samalla pyrkiä edistämään mahdollisuuksia tulevaisuudessa toteutettavan museoraitiotien suhteen. Vaunut olivat moottorivaunu 38 - viimeinen Turussa, linjalla 3, liikennöinyt vuorovaunu, telimoottorivaunu 53 - viimeinen linjan 2 vuorovaunu, jälkivaunu 123 - numeroltaan meitä viehättänyt ja Helsingistä hävitetyin vastaavan perävaunusarjan edustaja, sekä jälkivaunu 141 - ainoa turkulainen teliperävaunu. Projektille kävi kuitenkin niin huonosti kuin vain käydä voi, eli kaikki hankitut vaunut jouduttiin hävittämään vain muutamien vuosien säilytyksen jälkeen. Tästä surkeasti päättyneestä vaunuprojektista kerrotaan myöhemmin Raitiossa, joten emme murehdi tätä asiaa tässä enempää. Mainitaan kuitenkin sen verran, että Tekniikan museon alueelle Helsinkiin siirrettiin vaunuista kolme ensiksi mainittua. Siellä ne kuitenkin kärsivät pahasta ilkvallasta. Myöhemmin vaunut häädettiin museosta pois, sillä vaunujen varaamalle aukealle oli tulossa "lentokone". Eipä ole vielä näkynyt! Museovaunut piti siirtää museosaarelta Malminkartanoon. HKL oli ottanut kielteisen kannan vaunujen saamisesta johonkin vaunuhalleista, edes sijoituslupaa jonkin ulkoalueen nurkkaukseen ei saatu. Nykyään hallien ulkoalueilla seisoo kaikenkarvaista autonrumilusta! Lopullisena iskuna yksi vaunuista paloi Malminkartanossa säilytyspaikkaa vierustaneen maatalousrakennuksen tuhopolton yhteydessä. Silloin niistä eroon pääseminen oli ainoa ratkaisu. Jälkivaunu 141 oli onneksi jätetty Turkuun ja se hävitettiin siellä.

Yhdistys on historiansa aikana muuttanut kerran - kyllä vain, sekin on mahdollista. Kyseessä oli postilokero-osoitteen vaihto vuonna 1978 alkuperäisestä Alppitalossa sijainneesta Helsinki 52:sta keskeisemmällä paikalla Hakaniemen Säästökulmassa olevaan Helsinki 53:een.

Tiedonvälityksen apuvälineenä ja jäsenten iloksi ja hyödyksi on julkaistu jäsenlehti Raitiota, jolla alkaa nyt tämän numeron yhteydessä 25. vuosikerta. Tämä käsissäsi oleva on lehden 89. numero. Ennen Raitiota julkaistiin yhdistyksen palstaa

kolmen kiskoliikenneyhdistyksen yhteisessä Resiina-lehdessä, mutta käytännön syistä siitä irtaannuttiin vuoden 1976 lopulla. Yhdistys ei ollut tyytyväinen omien sivujensa vähäiseen määrään ja siten taloudellisesti kalliiksi käyneeseen jäsenlehteensä, jossa painoarvo oli kuitenkin - luonnollisesti - höyryvetureissa. Raitiovaunuista ja linja-autoista kirjoittaminen häiritsi myös puhtaasti rautatieharrastuslehdeksi luodun Resiinan varautuneimpia lukijoita. Linja-autoista ryhdyttiin kertomaan Resiinan palstallamme loppuvuonna 1973 ja se seikka aiheutti pientä napinaa joissakin "höyrypäissä". Jäsenkunnasta huomattava osa oli jäsenenä myös jommassakummassa julkaisevassa rautatieyhdistyksessä ja tämä rupesi näkymään jäsenyyksien karsiutumisenä. Saihan lehden olemalla jäsen vain yhdessä näistä yhdistyksistä. Raition suunnitteluvaiheessa lehden työnimenä esiintyi "Sarvilyhty". Nimeksi kuitenkin valittiin informatiivisempi eli nykyinen nimi, jolla oli jo vuonna 1972 painettu muutamia jäsentiedotteita. Vuonna 1977 Raitiota ryhdyttiin painamaan "Herassa" (Hellman-Rauhala) eli kahden jäsenemme omalla rahoituksellaan tarkoitusta varten hankkimalla monistuskoneella ja painolevyinkuvauslaitteella. "Kirjapainon" piti tehdä lain ja asetusten vaatimat ilmoitukset painovapauksia valvoville viranomaisille, koska tuolla pienellä konttorioffsetilla painettiin aikakausjulkaisua. "Kirjapaino" sijaitsi ensiksi mainitun isovanhempien omakotitalon vintillä ja oli tositoimessa lehden viiden ensimmäisen ilmestymisvuoden ajan neljästi vuodessa. Raition ensimmäisenä päätoimittajana oli Ismo Leppänen, jonka jälkeen tehtävää hoiti Jorma Rauhala. Nykyisin

lehden päätoimittajana toimii Juhana Nordlund. Melko pian lehden aloituksen jälkeen korostettiin jäsenille, että Raitiossa käsitellään raitioliikenteen lisäksi myös muita paikallisliikennemuotoja - kuten kaupunkien linja-autoliikennettä. Silloinkin toivottiin jäseniltä runsaslukuisesti avustuksia lehteään varten ja niinhän me toivomme edelleenkin. Raition painatus siirtyi vuonna 1982 ulkopuolisella konttorikopiokoneella tehtäväksi ja vuodesta 1986 lähtien siinä on ollut kirjapainossa painetut kannet ja sitten myöhemmin itse sisältökin. Painopaikkoina ovat näinä jälkimmäisinä aikoina olleet AAM-Yhtiöt, Painatuskeskus, Painopörssi, Edita sekä Monistamo Kopsut. Ensimmäisestä vuoden 2001 värinumerosta lähtien lehden irtonumeroita on ollut myynnissä myös rajoitetusti Helsingin Akateemisessa kirjakaupassa. Raitio on ilmestynyt neljä kertaa vuodessa. Poikkeuksena oli aloitusvuosi 1977, jolloin lehden tekoon päästiin vasta loppuvuonna ja ensimmäisestä numerosta tehtiin siksi nro 1-4. Lehden teossa alkoi esiintyä resurssiongelmia 1980-luvun loppupuolella. Vuonna 1989 ei Raitio ilmestynyt lainkaan, koska puhtaaksikirjoittaja-monistaja ei pystynyt toimittamaan aineistoa valmiiksi omien työkiireittensä vuoksi. Vuosina 1990-1994 lehti ilmestyi myös näistä syistä vain kolme kertaa vuodessa. Sen jälkeen lehden toiminnat ovat normalisoituneet ja sitä on pystytty julkaisemaan normaalilla tavalla. Neljästi ilmestyvällä yhdistyksen jäsenlehdellä on kirjapainossa tiettyjä verohelpotuksia ja samoin posti kuljettaa neljästi ilmestyvän lehden edullisemmalla tariffilla. Näin ollen oli saman hintaista tehdä joko vain kolmesti tai vaihtoehtoisesti neljästi vuodessa ilmestyvä jäsenlehti.

Yhdistys on osallistunut vuosina 1993 ja 1999 vuosittaisille kiskoliikenneharrastusta laajasti suurelle yleisölle esitteleville Pienoisrautatiepäiville. Kyseisinä vuosina tapahtumat ovat olleet Suomen ensimmäisessä raitiotiekaupungissa Turussa ja organisaattorina on toiminut Turun Kiskoliikennekerho. Olemme esitelleet pienoisraitiovaunuja jäsenten kokoelmista sekä myyneet Raitioita, postikortteja ym. yhdistyksen hyväksi myytäväksi toimitettua materiaalia. Helsingissä olemme osallistuneet 1990-luvun alkupuolelta lähtien vuosittaisiin Pienoisrautatiekerhon joulunäyttelyihin omalla pienoisraitiovaunuja esittelevällä osastollamme samalla teemalla kuin valtakunnallisille Pienoisrautatiepäivillekin.

Vuonna 1998 jäsentiedotuksen avuksi otettiin internetissä toimivat yhdistyksen kotisivut. Kotisivutilan tarjoaa ja niitä on hoitanut Arto Hellman. Internetiin on luotu lukuisten jäsenten myötämielisellä avustuksella huomattavan asiasisällön omaava tietopankki maassamme olleista raitioteistä kalustoineen, johdinautoverkostoista autoineen, rautateiden lähiliikenteestä sekä tietysti myös metrosta. Ne palvelevat jäsenistöä ja myös "suurta yleisöä" käsikirjaston tavoin. Kotisivuillamme on myös internetin mahdollistamat aina ajantasaiset jäsenten avustamat uutissivut uusimmista havainnoista. Sivuihin on olemassa myös englanninkieliset versiot suomalaisista raitioteistä kiinnostuneille sekä tänne matkaaville vierasmaalaisille harrastajille.

Teksti julkaistu Raitiossa 1/2002, Jorma Rauhala.