

[SRS-Uutiset](#)[Suomen Raitiotiesseura ry: Etusivu](#)[Finnish Tramway Society: Frontpage](#)

SR 50, ensimmäinen koeajo Koskelassa 10.8.2012

SR 50 hinattiin Vallilasta Koskelaan aamulla 10.8. hinausvaunulla H-1. Vaunun virroitin nousi ajolankaan ensimmäisen kerran avoimen taivaan alla hieman ennen kello yhdeksää. Ensimmäinen koeajo alettiin hetimitä Koskelan "kiertoradalla". H-1 varmisti edellä reilun kierroksen ajan. Lyyravierroittimen käyttäytyminen ja jarrujen toiminta varmistettiin ensimmäisinä asioina. Vielä on vaunussa tehtävää. Mutta tärkein selväsi; vaunu toimii ajossa mainiosti.





SR 50 Helsinkiin 6.7.2012

Vaunun kuljetus Tallinnasta alkoi 5.7. Illalla samana päivänä kuljetus oli Vuosaarressa ja yöpyi siellä. Varhain 6.7. kuljetus saapui Vallilaan. Vaunu oli kiskoilla ja omilla jousillaan klo 7.47.

Euran hallin ratapiha uusitaan, joten SR 50 on pilttuussa 17 motissa seuraavat kolme viikkoa. Vaunussa riittää vielä viimeisteltävää (ulkonaisesti esim. lavetin suojalaudat). Ensimmäinen koeajo tapahtune hallin sisällä. Kun vaunu on todettu toimivaksi, on edessä vielä katsastus ja koeajot rataverkolla ennen kuin matkustajaliikenne voi alkaa.



Vaunu lavetilla ja remelit vielä kiinni. Mutta tältä se näyttää. Sisällä hallissa ei tällaista kuvaa saa.



Kuvassa näkyvät käytännössä kaikki vaunun 50 ajonhallintalaitteet. Ohjaamon katossa on vielä pääkytkin sekä matkustamossa penkin alla akkukytkin. Lattian polkimista vasemmanpuolimmainen on varoituskello. Kello sijaitsee lattian alla. Tällainen poljin kelloineen löytyy myös takapään ohjaamosta. Mustan kontrollerialaikon oikealla puolella on kiskoajarrun poljin. Oikeanpuoleisin poljin puolestaan on hiekkaa varten. Hiekkasäiliöitä on neljä. Kontrollerin eli ajokytkimen on valmistanut Strömberg vuonna 1949 ja se on otettu vaunusta 135. Ajokytkimen kansi sekä kahvat ovat kuitenkin alkuperäiset saksalaisvalmisteiset (AEG), joten tässä on tehty hiukan naimiointia. Varsinaisen ajokahva on keskellä. Kahvasta toisaalta annetaan virtaa (Fahren) ja toisaalta jarrutetaan (Bremsten). Vaunun käyttöjarruna on sähköjarru. Toinen kahva on suunnanvaihtokahva. Kahvasta valitaan ajosuunnan lisäksi myös käytettävät moottorit. Vaunussa on kaksi moottoria, nekin Strömbergin valmistetta ja niin ikään vaunusta 135. Ajokytkimen viressä oikealla on alkuperäinen mekaaninen käsijarru, jota käytetään loppupysäytykseen sekä seisontajarruna. Jarrun edessä ajopöydässä on uusia kytkimiä: pystyssä oleva messinkinen vipu on vaihteenkääntäjä ja sen viressä oleva musta kytkin katsastusmääräysten edellyttämä suuntavilkku. Kumpaankaan ei liity merkkivaloa. Vaihteenkääntäjän yläpuolella on punainen vikaa ilmaiseva lamppu, joka yhdessä kellon kanssa hälyttää, jos lattian alapuolella olevien vastuslaatikoiden lämpötila nousee liian korkeaksi. Suuntavilkun yläpuolella puolestaan on Seisontajarru-tekstillä varustettu merkkivalo, joka syttyy, kun perävaunun jarrut ovat päällä. Häätäjarrukahvasta vedettäessä (moottori- tai perävaunussa) tämä merkkivalo syttyy ja hälytyskello soi. Käsijarrun oikealla puolella etusivessä ovat valokytkimet. Ylärivin kytkimistä vasen on ajovalojen ja oikea päätyiltojen valokytkin. Alarivissä puolestaan vasen kytkin sytyttää matkustamon valot ja oikea katolla olevat neljä sarvilyhtyä. Kuva © Daniel Federley



Vaunun SR 50 vaikuttajat Vallilan hallissa 6.7. pilttuussa 17 klo 7.47 jälkeen.
Vasemmalta: Mikko Alameri, Daniel Federley, Aarne Alameri, Pekka Lehtinen ja Lasse Federley.



Vaunua työnnetään halliin. Virolainen firma ja taitava kuski.



Vaunu hallissa mattei vielä kiskoilla.



Laibes kiskoilla.



Lylyavirrotin. Alun perin laahain oli alumiinia. Mutta nykyvaatimusten vuoksi laahainosassa on hiililaahain.



Takaohjaamo. Tämä on näkön vuoksi. Siitä ei vaimuu hallitua.



Liene ensimmäinen kaksoakselinen Helsingissä, jossa on kiskojaru, rykyajan vaatimuksesta.



Ehdessä kytkimänä on alkuperäinen trumpettikytkin. Sitä ei ole tarkoitettuakaan käytettäväksi, mutta on se kuitenkin "häätälantessa" käyttökelppoinen: kuvassa näkyvän kytkinraudan avulla alberti ja trumpetti voidaan yhdistää ja näin vaimuu voi hinata. Kytkinrautaa tullaan säilyttämään SR 50:ssä.



Lylyavirrotimen käänneteknismi. Kaikki virrottimen liittyvät köydet (2) pöytäval viedä.



Etsiohjaamo. Vaimu on yksosuunta vaimu.



Etsiohjaamon katto varusteineen.



Makastamo. Tämä, kuten muutkin kuvat, ei tee oikeutta työn laadulle ja vaimun kunnostelle.



Takana on trumpettikytkinä selviää varmempi Albert-kytkin. Tähän sitten liitetään vaikka SR 233.

Vaunun HRO / SR 50 siirto Tallinnasta Helsinkiin 5 - 6.7.2012



Tallinna. Vaunun siirto auton lavetille käynnissä Tallinnassa 5.7.2012.



Vaunu SR 50 on jauri saapunut M/S Translandilla Voosaaren satamaan. Vaunun kuljetus pois satama-alueelta yleiselle alueelle klo 22.18 ja jäi rekkaparkkiin yöpymään.



Vaunun HRO / SR 50 entisöinti Tallinnassa.

© Daniel Federley

Vaunun SR 50 tilanne 18.4.2012:

Tallinna. Tämän viikon aikana saadaa vaunun moottorit ja kiskojarrut asennettua lopullisesti paikoilleen, jolloin lavetti on kaikin puolin valmis. Sähkötyöt korin lattian alla jatkuvat vielä. 600V kaapelointi valmistuu tällä viikolla, akut ovat paikoillaan ja pääkytkin on asennettu. Vielä on tekemättä muun muassa suuntavilkkujen ja vaihteenkäntömagneetin asennus. Oletettavasti toukokuun alussa kori voidaan siirtää lavetin päälle

Vaunun SR 50 tilanne 20.3.2012: lavetin työt ovat valmiit, kiskojarrun kiinnikkeet on nitattu lavettiin ja viimeinen maalaus alkaa huomenna. Sen jälkeen kiskojarrujen asennus ja moottoreiden asennus alkaa. Korin sähkötyöt ovat loppusuoralla, lattian alle on asennettu vastuslaatikot ja kaapeleita vedetään parhaillaan lattian alle. Lähipäivinä matkustamon ja päätysiltojen valaisimet viimeistellään. Kaikki sähkötyöt koestuksineen on tarkoitus saada valmiiksi huhtikuun aikana, minkä jälkeen edessä on vielä viimeinen maalaus sekä lukuisten pienosien kiinnittäminen

Vaunun SR50 tilanne 28.2.2012.

Korin viimeistelytyöt ovat käynnissä; joitain listoja puuttuu ym. pientä. Suurin osa emalikyhteistä on jo paikoillaan. Vielä puuttuu valaisimien osia. Lasikuvut kiinnitetään vasta valmiiseen vaunuun.

Katolla kaikki työt ovat valmiit. Lyyryä ei ole vielä kiinnitetty virroittimeen, mutta jalusta on paikoillaan. Jalustan takana oleva pyöreä "hattu" on ylivirtasuojauksen johdattin ja suuressa, varoituskolmiolla varustetussa laatikossa on sulakkeita. Vastukset tulevat alkuperäiseen tapaan lattian alle.

Vihreä maalaus on lopullisesti valmis ja myös koristeraidat on maalattu arkkitehdin laatimien ohjeiden ja piirustusten mukaan. Piirustusten laadinnassa käytettiin apuna suurta joukkoa valokuvia 1910-luvulta.

Keltaisten pintojen lopullinen maalaus tehdään myöhemmin.

Seuraavaksi työt etenevät siten, että kori nostetaan ilmaan ja lattian alla aloitetaan sähkötyöt. Moottoreiden viimeiset uusittavat osat käydään läpi ja maaliskuun aikana moottorit asennetaan paikoilleen

lavettiin. Kun asennustyöt saadaan päätökseen, siirretään kori lavetin päälle ja alkaa koestusvaihe.

Näillä näkymin vaunu saadaan Helsinkiin huhti-toukokuun vaiheessa. Kun koeajoihin on varattava oma aikansa, tämä merkinnee käytännössä sitä, että alkukesän museoliikenne hoidetaan vielä moottorivaunulla 157. Museoliikenne alkaa tänä vuonna 19.5.

Lisää raporttia on luvassa maaliskuun loppupuolella.





Vaunun SR50 entisöintiöiden tilanne 11.11.2011:

kuten kuvasta näkyy, on määrin pääkyltti paikoillaan vaunun katolla. Kyltin suojapahvissa lukee Kopli, Tallinnan raitioteiden linjojen 1 ja 2 sekä pienemmän varikon sijaintipaikka. Huumori siis kukkii työn lomassa!

Huumoria tarvitaan, sillä väliillä hymy meinaa hyttyä, kun uudet vastoinkäymiset vaivaavat.

Kiskoajarrun sijoituksessa tapahtui suunnitteluvirhe, jonka seurauksena jarru ei putoa käytettäessä riittävän alas, jotta jarrutusvoima riittäisi. Kiskoajarrun asennus on siis suunniteltava uudelleen. Myös moottoreiden huolto on venynyt, kun harjat olivat luultua huonommassa kunnossa.

Kuvassa näkyvää suojarakennelmaa korotetaan marraskuun puolivälissä noin 80 cm:llä, jonka jälkeen kattotyöt pääsevät alkamaan.

Vaunun sisällä alkaa olla jo valmiimpaa, vaikka suojamuovit peittävätkin mielenkiintoiset yksityiskohdat.



Hieman väliaikatioja vaunun SR50 entisöinnin etenemisestä 10.10.2011.

Maalaukset ovat loppusuoralla, samoin vaunun sisustaminen alkaa olla päätösvaiheessa. Tekemättä ovat vielä viroittimen asennus katolle, kaikkien valaisimien asennus, lukuisat pikkutyöt sekä työläimpänä työvaiheena lavetin lopputyöt. Nämä työt ovat viivästyneet, sillä tilatut ja jo toimitetut laakeriholkkit eivät erinäisten syiden vuoksi vastanneetkaan tarvetta, joten laakeriholkkit joudutaan valmistamaan uudelleen.

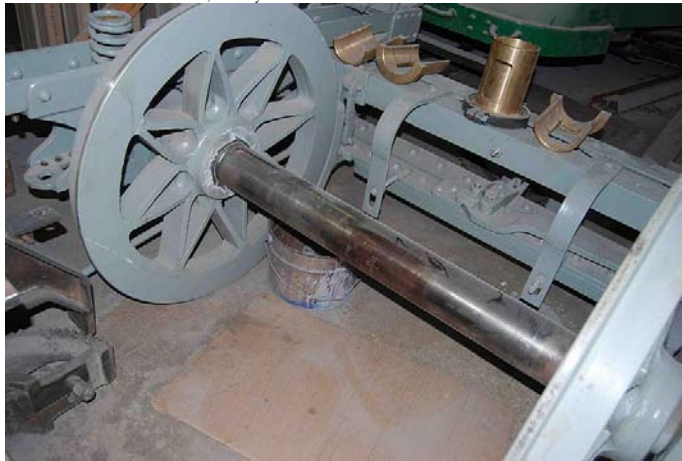
Tästä aiheutuun sekä lisää kustannuksia että töille vähintään kuuden viikon viive. Kun laakeriholkkit vihdoin saadaan valmiiksi ja viimeistelyä, saadaan myös moottorit paikoilleen ja kori voidaan nostaa lavetin päälle. Uudet holkit on kuitenkin jo tilattu.



Vaunun ulkomaalaus on viimeistelyä vaille. Kuvassa testataan käytännössä arkkitehtipiirustusten mukaisten raitojen sijoittelua vaunun ulkosivulle. Kuva 25.8.2011.



Ohjaamoon palautetaan alkuperäiset ikkunoiden avausmahdollisuudet: tuulilasia voidaan kallistaa sisäänpäin heijastumien välttämiseksi sekä ilmanvaihdon parantamiseksi ja kapeat eteenpäin antavat sivuikkumat voidaan laskea alas. Tätä on käytetty muun muassa vaihdettaessa, mutta nyt vaunuun toki tulee sähkökäyttö. Tuulilasin kallistuksen mahdollistavat raamit ovat kuvassa vielä luonnosvaiheessa, lopputuloksesta ei tule aivan näin massiivisenoloinen. Kuvat 27.9. ja 25.8.2011.



Akselista paljastui puhdistuksen yhteydessä päiväys 23.5.1933. Ei siis alkuperäisosa! Kuva 27.9.2011

Tallinna. Vaunun SR50 ulkomaalaus on käynnissä Tallinnassa 6.7.2011.

Koska työhalli on pölyinen ja koska pellavaöljymaali kuivuu hitaasti, on vaunun ympärille rakennettu telta suojamuovista.

Erilaiset yksityiskohdat alkavat myös valmistua: vaihteenkääntörauta, joka sijoitetaan vanhaan tapaan vaunun ulkopuolelle telinsecensä, oviaukkojen portit kiinnityksineen, ilmanvaihtoritilät lanterniimikaton päädyyissä.





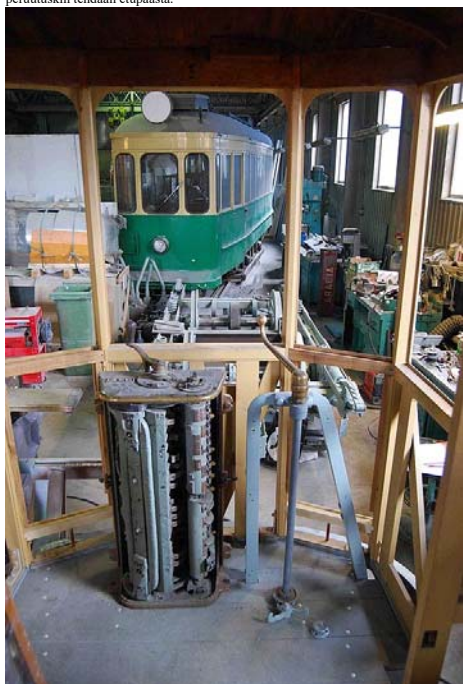
Tallinna (05.2011). Vaunun SR50 entisöintiä jatkuvat tasaiseen tahtiin.
Tavoitteena on saada vaunu "kasaan" kesäkuun loppuun mennessä, eli moottorit kockäytettyinä paikoilleen ja lavetti vaunun alle.
Työt valmistuvat tällä tietoa heinäkuussa, mutta esimerkiksi lyyravirroitin on vielä tilaamatta.



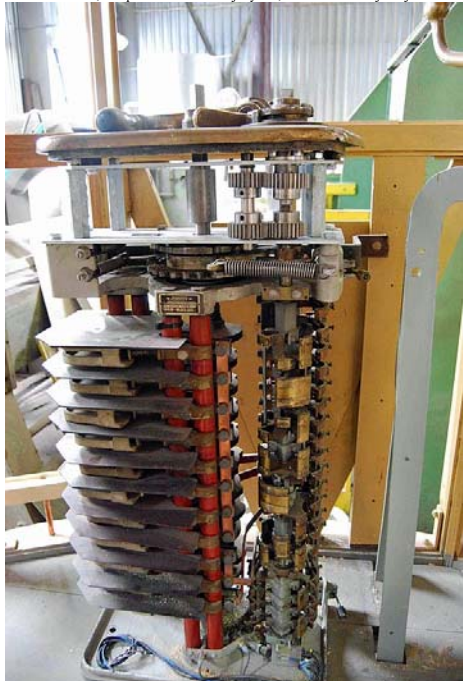
Vaunun pellit valmiiksi maalattuina. Huonokuntoisimmat pellit on jouduttu uusimaan, mutta iso osa pelleistä on vanhoja. Ei kuitenkaan alkuperäisiä, vaan jossain vaiheessa vaihdettuja



Tummanruskeat putkiot ovat päätyksille tulevia mekaanisen käsijarrun suojia. Vaaleanruskea kotelo on takapäin ajokytkimen suojakotelo. Se maalataan vielä mustaksi. Harmaa kotelo puolestaan on etusillalle tulevan ajokytkimen suojakotelo, ja sekin maalataan mustaksi. ASEA:n (oikeammin AEG:n) alkuperäisiä ajokytkimiä vaunussa ei voida käyttää, mutta takapäin alkuperäinen ajokytkin jää kuitenkin paikoilleen. Vaunu ei siis entisöinnin jälkeen ole ajettavissa molemmista päistä, vaan peruutuskin tehdään etupäästä.



Vaunun takasilta, alkuperäinen ASEA:n ajokytkin, mekaaninen käsijarru ja taustalla vaunu 135.

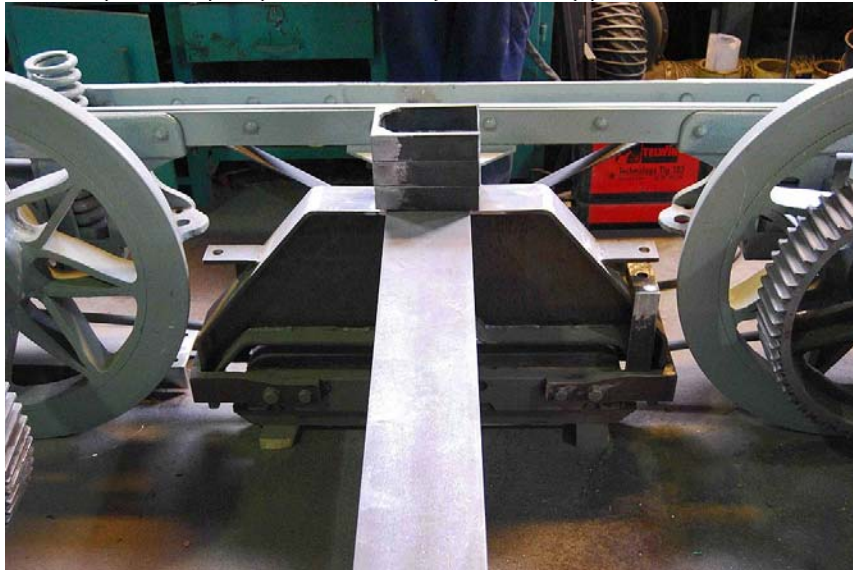


Etupään ajokytkin. Sekä moottorit että etupään ajokytkin ovat vaunusta 135. Tuossa vaunussahan oli vain yksi Strömbergin ajokytkin (vuodelta 194x, kuka tietää?), mikä pakotti tekemään vaunusta käytännössä yksisuuntavaunun. Toisaalta tämä mahdollisti sitten sen, että taakse jätettiin alkuperäinen ajokytkin muistuttamaan menneistä ajoista.

Etupäässäkin on rakennettu hiukan ASEAmaisuutta, sillä tämän uudemman ajokytkimen päällislevy on vanha alkuperäinen ASEA/AEG. Kun alkuperäinen päällislevy on haluttu säästää, on kytkinkotelo samalla korotettu ja suunnanvaihtokahvaa varten rakennettu välitysratasto korotettuun tilaan.



Vaunun ulkomaalaus etenee pikku hiljaa; katto on jo maalattu ja lanterniini-ikkunat sekä ikkunanpuitteet ovat saaneet keltaisen värinsä. Kun ulkomaalaus pääsee kunnolla käyntiin, huputetaan vaunu maalaustöiden ajaksi, sillä halli on kovin pölyinen.



Kiskojarra saatiin kuin saatiinkin juuri ja juuri mahtumaan pyörien väliin, mutta aikamoinen sovitaminen siinä oli ja kalliiksikin tämä kiskojarra tuli. Kiskojarra on kuitenkin oleellinen osa nykyisiä turvallisuusmääräyksiä.



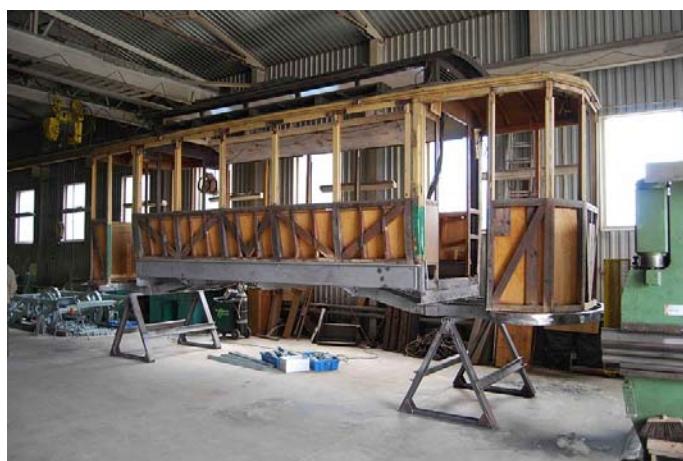
Alkuperäiset veräjät on hävitetty jo vuonna 1923. Raitiotiehtiö tarjosi niitä silloin takaisin ASEA:lle, jolla ei kuitenkaan ollut niille käyttöä. Onneksi kaupunginmuseon pikkuruotsalais-perävaunussa oli vielä yksi veräjä tallella. Sen perusteella arkkitehti laati tarkat piirustukset, ja nyt uudistuotantona valmistettavat veräjät alkavat valmistua. Niistä ei vielä ole tehty eikä puuosaa valmistettu. Kuvassa sovitetaan veräjää oviaukkoon ja tutkitaan kiinnitysmekanismien paikkaa ja pituutta.

Tallinna 15.2.2011. Vaunun 50 entisöinnissä ollaan jo voiton puolella, vaikkei sitä vaunun yleiskuvasta kovin helposti huomaakaan. Korin kunnostustyöt toteutuvat ikään kuin palapelinä, jonka osaset viimeistellään mahdollisimman lopulliseen asuunsa ennen palapelin kasaamista. Sen vuoksi vaunu näyttää yhä vielä pelkältä rangaalta. Kuitenkin esimerkiksi matkustamon penkit on puhdistettu ja lakattu uudelleen, sivupellit on maalattu ym. Vain palapelin kasaaminen on vielä kesken. Rakennusteline vaunun edessä liittyy kattotöihin. Ulkokatto on käytännössä viimeistelyä vaille valmis. Katto on tehty ikaikaisella periaatteella: juuttikangas on kiinnitetty puukattoon sinkkioksiditahnalla, ja

maalauksen suoraan kankaalle pellavaöljymaalain. Kattotöissä tarvittavat materiaalit sekä työohje on saatu Göteborgin Ringlinieniltä. Matkustamon ja päätyosien erottavat ovet on jo soviteltu paikalleen, mutta vain tilapäisesti. Tarkkasilmäinen huomio, että ovien oikealta puolelta lähtevässä vaakasuorassa puussa crottuu vaunun numero "50".



**Eira – Kauppatori – Söörnäsi
Sörnäs – Salutorget – Eira**



Vaunu Tallinnassa 22.6.2010. Kuva © Daniel Federley



Vaunun lavetti, Tallinna 22.6.2010. Kuva © Daniel Federley



Vaunu Tallinnassa 22.4.2010. Kuva Hanno Toigar.



Vaunu Vallilassa lavetilla 21.4.