

LEHDISTÖKATSAUS

ILMAILU

10/80

ILMAILU on ilmailun yleislehti, jota julkaisee Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund r.y. (10 400 jäsentä). Lehti on perustettu v. 38. Lehden levikki on 7850 kappaletta ja lehti ilmestyy 12 numeroa vuodessa. Päätoimittaja on Jyri Raivio.

ILMAILU on ryhtynyt kiinnittämään ilmailun historiaan aikaisempaa enemmän huomiota, eikä syyttä, sillä ilmailun nykyä ymmärtäminen vaatii myös perustietoja aiemmasta kehityksestä. Lokakuun n:o 10:ssa on lehden 56:sta sivusta peräti 8:lla ilmailuhistoriaan liittyvää tietoutta.

Pekka Suurosen artikkelissa 'Ihan takanasi, Punainen paroni', kertoo kirjoittaja New Yorkista JFK:n lentokentältä 177 km:n päässä sijaitsevasta **ilmailumuseosta**:

Paikka, jota kukaan ilmailuharrastaja ei saisi jättää väliin 'Nytkiin' eksyessään. Nimi on 'Cole Palen's Old Rhinebeck Aerodrome', ja teemana I maailmansodan ilmailu. V. 56 ensimmäinen kuudesta koneesta oli saatu lentokuntoon ja 'toimivan museon' peruskivi oli laskettu. V. 58 Cole osti hyljätyn maatilan Rhinebeckista, New York. 'Kiitorata' raivattiin suon, kivien ja korven keskelle. Pituutta sillä oli 300 m. Uskomatonta, mutta tällä maatilalla Cole rakensi yli 40 vuotta vanhat lentokoneet kuntoon, ja tältä kiitoradalta hän suoritti myös koelennot.

Uudet paikalle saapuneet muutkin tulokkaat panivat omat vanhat koneensa museon käyttöön ja pikkuhiljaa 'kaupalliset' lentonäytökset alkoivat v. 60. Kaupalliset siinä mielessä, että portilla oli hattu, johon vierailijat saattoivat panna lanttinsa asian kannatuksesta. Jotkut panivat, jotkut eivät, jotkut porsastelijat jopa ryöväsivät koko päivän kassan!

15.5.–31.10. pidetään joka sunnuntai lentonäytös klo 14.30, teemana I maailmansota, ja lisäksi 1.7.–31.8. lauantaisin klo 14.30, teemana Charles Lindbergin aikakausi (1925–1940). Näistä lienee sunnuntai kiinnostavampi, koska siteeksi on pantu Colen oma hupaisa muunnelma I maailmansodasta. Maarekvisiittakin on asianmukaista, sisältäen mm. tankin (Renault 1918), kenttäambulanssin (Columbia 1918), useita autoja (1909–1936) ja polkupyöriä (alk. 1880), jotka kaikki liikkuvat! Lentokalusto on ilmassa ja pudottelee pommeja käsipelillä maassa olevien raukkojen niskaan. Ilmatorjunta on järjestetty hurjännäköisin raketein. Eräänä päivänä vielä osuu raketti suoraan lentokoneeseen!

Loppuhuipentumaksi koneet vielä ampuvat toisiaan konekiväärit punahekkuisina, ja "Pahan Paronin" kolmitaso-Fokker saa osuman ja rupeaa savuttamaan pahasti. "Haavoittuneet lentokoneet" ontuvat jotenkin kentälle, pyöriä tähtimoottoreiden tehoja vähennellään yksinkertaisesti kytkemällä magneettoja 'off' ajoittain, ja laskut suoritetaan jarruttomilla, kannuspyörätömillä koneilla.

Kaiken kaikkiaan, aivan uskomatonta hommaa, ja varmasti erityisen matkan arvoista. Sisäänpääsy maksaa 4 dollaria.

Artikkelissa esitellään luettelonomaisesti vielä museon lentävät, alkuperäiset koneet (1909–18), joista kaksi vanhinta ovat Ble-riot XI:t (v. 09 ja 11). Myös ei lentävät näytteillä olevat koneet ja esikuvan mukaan rakennetut "replica"-koneet sekä uudemmat aina vuoteen 41 saakka ovat museossa näytteillä, kaikkiaan yli 50 lentokonetta. Siivenlyöntikone 'Passat Ornithopter' vuodelta 1910 on mukana. Koneita on käytetty elokuvassa 'Nuo mainiot miehet lentävissä koneissaan'.

Valtakunnallinen ilmailumuseo harjaan

Uudesta alan museosta kertoo ILMAILU:

On syyskuun 16. päivä. Valtakunnallinen ilmailumuseo Helsinki-Vantaan lentoasemalla on harjakorkeudessa. Se on iso virstanpylväs. Vielä isompi on luvassa joskus ensi keväänä. Silloin museo avataan ja vuosikymmenien unelmasta on tullut totta. Tilaa tulee ensimmäisessä vaiheessa kaikkiaan n. 1300 m², josta 1050 m² hallia ja 250 m² toimisto-, varasto-, arkisto- ja sosiaalitiloja. Rakennukseen tulee myös työhuone, jossa mahdollaan restauroimaan yhtä lentokonetta kerrallaan.

Ilmavoimien komentajat

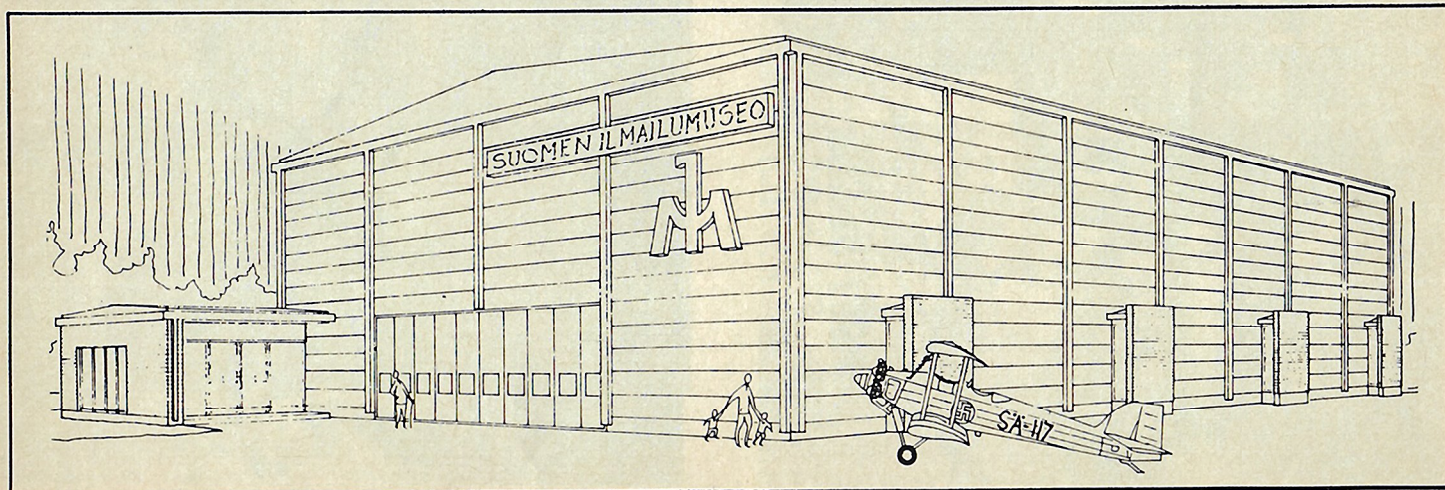
Tarkkoine päivämäärineen on ILMAILUSSA luettelo Ilmavoimien komentajista, alkaen ensimmäisestä, kapteeni Allan Hygerthistä (10.3.18–17.4.18) aina tämänhetkiseen kenraalimajuri Rauno Meriöön (22.4.75–), joka on kolmastoista komentaja. Esikuntapäälliköt ja esikunnan sijaintipaikat ovat myös luettelossa esitettyä ilmailuhistoriaamme. **PK.**

Alallaan valtakunnallisen luonteen omaavan Suomen Ilmailumuseon uudisrakennus on nousemassa Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Joulukuussa katto oli valmis, lattiat valetut, ikkunat ja ovet paikoillaan ja sisällä rakennettiin väliseiniä.

Museon aikaansaamisessa ja rahoituksen järjestämisessä ovat osapuolina olleet Ilmailumuseoyhdistys ry, Ilmailumuseosäätiö, valtio sekä Vantaan ja Espoon kaupungit. Asian kehittelyn kaikissa vaiheissa on talkootyön osuus ollut suuri.

Museoon sijoitetaan siviili- ja sotilaslentokoneita, kaikkiaan mahdollisesti 11 moottori- ja 10 purjekonetta, joista osa riippumaan katosta.

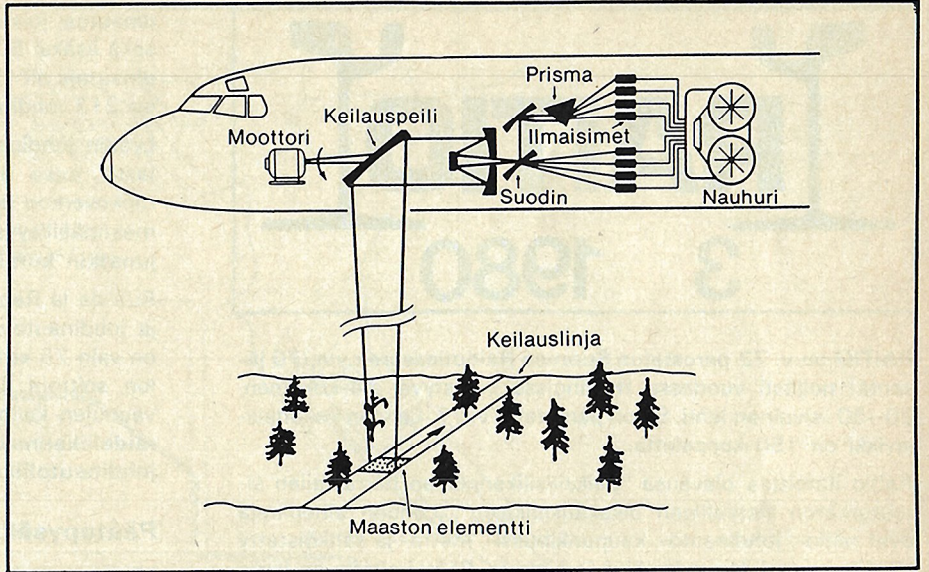
Suomen Ilmailumuseo avataan touko-kesäkuussa 1981.



tiede

FORSKNING SCIENCE

2000



Lentokoneen monikanavakeilain mittaa pienen maaston osan säteilyä samanaikaisesti usealla aallonpituusalueella eli kanavalla. Kuvan kahdeksankanavaisella keilaimella mitatut säteilyvoimakkuudet tallennetaan nauhurille lukuarvoina.

TIEDE 2000 on Tieteen tiedotus r.y:n kustantama, 8 numeroa vuodessa ilmestyvä uusi lehti, jonka ensimmäinen numero ilmestyi Helsingissä lokakuussa 80. Lehden taustavoimia ovat muun muassa Suomen Akatemia, SITRA, Suomen Kulttuurirahasto, Suomen Tiedeakatemiain valtuuskunta, kuusi tieteesen ja tutkimukseen liittyvää säätiötä ja Suomen Lääkäriseura Duodecim. Lehden päätoimittaja on Jali Ruuskanen.

Lehden koko on erikoinen: 190x260 mm (?). 52-sivuisen näytenuumeron sisältö on täyttä tavaraa, mutta ehkäpä pitkien artikkeleiden oheen kaivattaisiin lehden käsittelemän alan pienuutiakin, jotka helpottaisivat lukijan urakkaa.

Lehden idea ei ole uusi: vuonna 30 ilmestyi maassamme samoin tavoittein Tiedon Taika -lehti. Naapurimaissamme Ruotsissa ilmestyy kansantajuinen tiedelehti FORSKNING OCH FRAMSTEG (levikki 40 000 kpl) ja Neuvostoliitossa yhtenä lehtenä NAUKA I TEHNIKA (Tiede ja Tekniikka).

Erinomainen asia, että Suomessakin ilmestyy vihdoin, varta vasten kansantajuinen tieteesen keskittynyt lehti.

”TIEDE 2000:n tavoitteena on lisätä tieteellisen tutkimuksen ja sen tulosten tuntemusta. Vaikka lehden lähtökohdat ovatkin luonnontieteelliset (science), siinä käsitellään kaikkia tieteenaloja. Eri osapuolten yhteistyöllä TIEDE 2000 uskoo saavuttavansa sille asetetut tavoitteet”, kertoo lehden pääkirjoitus lehden toimitusneuvoston puheenjohtajan, professori Lauri Saxén’in kirjoittamana.

Ensimmäisessä numerossaan TIEDE 2000 käsittelee seuraavia aihepiirejä: tieteen tuntomerkit, interferoni, kaukokartoitus, istidens djurvärd (jäkäuden eläinmaailma), biologinen torjunta, fuusioreaktori ja islamin tutkimus.

”Ylhäältä näkee enemmän” on Einari Kilpelän kirjoittama kaukokartoitusta käsittelevä artikkeli:

Kun Neuvostoliitto syksyllä 1957 lähetti radalleen Sputnik I:n, ensimmäisen maata kiertävän satelliitin, tapauksesta puhuttiin kaikkialla. Sitä ei pidetty ainoastaan hienona teknisenä saavutuksena, vaan pian ymmärrettiin sen merkitsevän myös ratkaisevaa askelta maapallon järjestelmälliseen tarkkailuun aivan uudesta perspektiivistä. 1960-luvun alussa otettiin jo ensimmäiset satelliittikuvat maasta. Ne osoittautuivat erittäin käyttökelpoisiksi selvittäessä maapallon luonnonvaroihin – maaperään, kasvillisuuteen, veteen ja ilmaan – liittyviä seikkoja. Alettiin puhua luonnonvarojen kaukokartoituksesta.

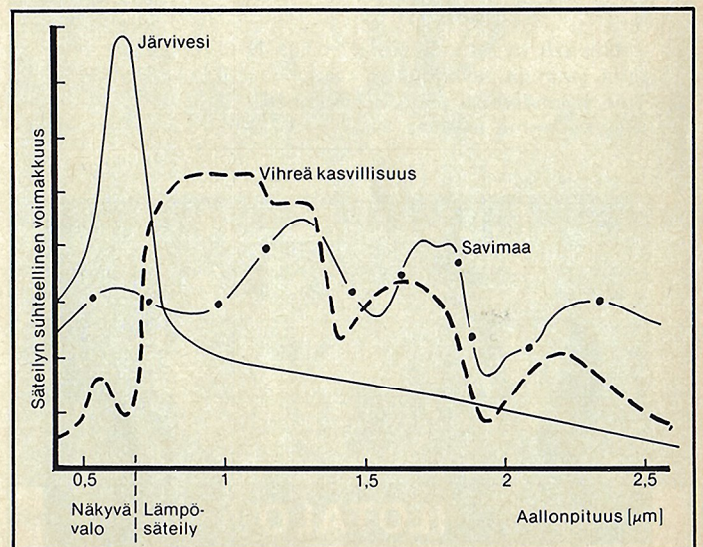
Ensimmäinen pelkästään luonnonvarojen tutkimukseen tarkoitettu satelliitti oli Landsat 1. Yhdysvaltain ilmailu- ja avaruushallitus lähetti sen radalleen noin 920 kilometrin korkeuteen heinä-

kuussa 1972. Landsat 1 toimi vuoden 1977 loppuun, tosin viimeisten vuosien ajan vain osittain. Vuonna 1975 lähetetty Landsat 2 ei myöskään toimi enää. Nykyisin maapalloamme kuvaa vuonna 1978 lähetetty Landsat 3.

Käytämme kaikki karttoja – esimerkiksi tiekarttaa (1:200 000) tai peruskarttaa (1:20 000), jollaiset ovat saatavissa koko Suomen alueelta – mutta harva ajattelee, kuinka paljon tutkimusta on tehty ja millaista tekniikkaa tarvittu, ennen kuin kartat on saatu aikaan. Teollisuusmaissa valokuvaukseen perustuva kartoitus alkoi jo 1850-luvulla. Tehokkaampaan työskentelyyn päästiin kuitenkin vasta toisen maailmansodan jälkeen, kun kartoituksessa alettiin käyttää lentokonetta ja ilmakuvakameraa. Viime aikoina on pienikaavaisia (1:100 000–1:400 000) karttoja ruvettu valmistamaan myös satelliittiaineiston pohjalta.

Satelliittiaineiston saanti maahamme näyttää tällä hetkellä turvatulta. Maanmittaushallitus on solminut Euroopan avaruustoitomiston ESAn kanssa sopimuksen, joka takaa sen, että kaikista Suomen alueelta otetuista satelliittikuvista saadaan ns. pikafilmit. PK.

Maaston kohteet voidaan tunnistaa niiden säteilyn perusteella. Kuvan ominaissäteilykäyrät ovat tyyppillisiä keskiarvoja. Esimerkiksi puhtaan ja saastuneen veden käyrät poikkeavat hieman toisistaan.



RAITIO

3 1980

RAITIO on v. 72 perustetun Suomen Raitiotieseura r.y:n (70 jäsentä) neljästi vuodessa Helsingissä ilmestyvä, A4-kokoinen, 20–30 -sivuinen lehti. Se on perustettu v. 77. Lehden kokonaislevikki on 150 kappaletta.

Raitio ilmoittaa olevansa "paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu". Lehden aihepiirejä ovat raitio-, johdinauto-, kaupunkibussi-, metro- ja sähköistetty lähiliikenne, niiden nykypäivä ja historia. Päätoimittaja on Ismo Leppänen.

Lokakuussa ilmestyneessä n:o 3/80:ssa on 9 1/2 sivun mitaisena (koko lehdessä on 30 sivua) pääartikkelina rautatie- ja raideliikennepiireissä tunnetun **Mikko Alameren matkakertomus 'Lyon, Ranskan Riihimäki'**. Kirjoittaja raportoi tarkkaan tapaansa tuon kaakkois-ranskalaisen, maan kolmanneksi suurimman, 550 000 asukkaan kaupungin liikennejärjestelmistä, josta ohessa vain otteita:

Lyonin lisäksi Ranskassa on vielä neljä **johdinautokaupunkia**: Grenoble, Limoges, Marseille ja Saint-Etienne. Johdinautohistoria alkaa v. 36. Vuosikymmen myöhemmin päätettiin muuttaa kaikki kaupungin raitiovaununlinjat bussilinjoiksi. Lyonin kaupungissa toimi 21 johdinauto- ja 19 bussilinjaa. V. 57 oli 340 joh-

dinautoa, joista 200 kolmiakselisia suurjohdinautoja 22 linjalla sekä lisäksi 500 polttomoottoribussia. Vuoden 79 lopussa johdinautoja oli 174 (dieselbusseja 776 kpl). Parin vuoden kuluttua on 213 johdinautoa, päätyyppinä uusi Berliet ER 100.

Lyonin johdinautoverkosto koostuu seitsemästä johdinautolinjasta, jotka muodostavat maanpäällisen kumipyöräliikenteen runkoverkon (kumipyöräliikenteestä puhuttaessa on mainittava maanpäällisyys tai alaisuus; **kulkevathan kaupungin metrojunatkin kumipyörien varassa**).

Rue de la Republique -katu muutettiin yhdistetyksi jalankulku- ja johdinautoväyläksi. Johdinauton suurin sallittu nopeus sillä on vain 25 km/h. Johdinautot päräyttelevät heleitä varoituskellon soittoja, jotka muistuttavat keski-eurooppalaisten raitiovaunujen kellonkilinää. **Johdinautot siis mielletään edelleen raideliikennekulkuneuvoksi.** Kuten tunnettu, **lasken itsekin johdinautoliikenteen mukaan raideliikenteeseen.**

Päätepyssäkki-palstalla RAITIO kertoo:

Mannerheimintien kiskotus vaihdettiin eduskuntatalon edestä kesällä. Uutta rataa rakennettaessa sovellettiin wieniläistä tekniikkaa, eli kisko lasketaan kiskon jalan levyisen kumilevyn päälle. Näin meneteltiin, koska betoni oli rikkoutunut 10 vuoden aikana ja kiskot olivat painuneet. Radan meluisuutta saadaan samalla vähennettyä.

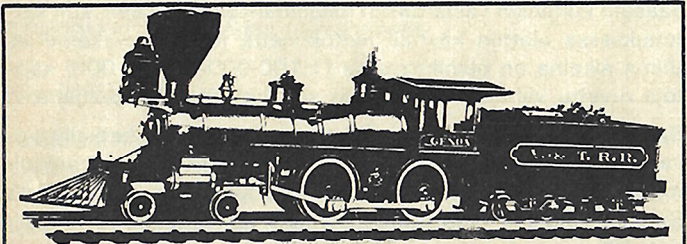
Harjutorin silmukka on paikoillaan tilapäisluvalla. Saattaa se siihen jäädäkin, mutta nyt voimassa olevan päätöksen mukaan se puretaan Hämeentien – Helsinginkadun raideyhteyden palattua käyttöön.

Aleksanterinkadun/Katariinankadun/Snellmaninkadun risteyksen vaihteet, ristikot ja kaartet on uusittu. Raideyhteyksiä ei muutettu lainkaan.

10.7.80 Tampereen Särkänniemi Oy:n huvipuistossa otettiin virallisesti käyttöön teräsrakenteinen Jet-Star-I -vuoristorata. Sen on rakentanut Saksan liittotasavallan Münsterhausenissa toimiminen Anton Schwarzkopf. Koko komeus painaa yli 70 tonnia, vaikka onkin vain 44 metriä pitkä ja 27 m leveä. Ajourataan on kuitenkin saatu pituutta peräti 540 m.

Vauhti kohoaa muutamassa hetkessä 55 km:iin tunnissa. Vaunu liikuu urapyörien varassa pitkin teräskiskoja ja turvakoukut kaartuvat kiskoja alle. Radalla on kuusi turvajarrupiiriä ja kunkin alueella on vain yksi vaunu kerrallaan.

Oheiseen RAITION vuoristoratautuiseen saanen lisätä seuraavat, oletettavasti tämän lehden lukijoita kiinnostavat tiedot: Raidellevyys on 'kiskon' sisäreunasta mitattuna **610 mm**. 'Kisko' on ulkohalkaisijaltaan **88,9 mm:n teräspuutkea** nykyaikaisten huvipuistovuoristoratojen tapaan. Vuoristoradan vaunun pyörät ovat muovivälikappaleista ja ne peittävät 'kiskon' noin kolmanneksen 'kiskon' halkaisijasta. Noin 150 mm:n halkaisijaisessa pyörässä on siis koverat putken ulkopintaa myötäilevät urat. Rataa ei voida pyörän muovivälikappaleen johdosta rasvata vaan käytetään vahaa. **PK.**



OIKEILLA RAITEILLA

I-luokassa

PIKO
RIVAROSSO
VOLLMER

Jatkuvasti hyvät valikoimat HO ja N-mittakaavan vetureita, vaunuja, rakennuksia, rakennussarjoja ja tarvikkeita. Tule käymään tai soita 90-666644.

Myymlämme avoinna klo 12–17.00
La. klo 10–13.00

Unioninkatu 45, 00170 Helsinki 17

PILAILU-PUOTI



ILOTALO

Roslagsexpressen

Ärg. 11. Nr 1 1980

Roslagsexpressen on painettu, 6 numeroa vuodessa ilmestyvä lehti, jota julkaisee Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar. Lehti on yhdistyksen jäsenlehti.

Lehti on perustettu tiedottamaan yhden yhdistyksen asioista, tarkoituksena on pyrkiä säilyttämään viimeinen Tukholman kaupunkiseudun yksityisrautateista. Lehden artikkelit kuvaavatkin lähinnä Roslagsbanan historiaa osittain henkilökuvauksina, osittain lainauksina vanhoista lehdistä tai historia-artikkeleina.

Yhdistyksen toiminnasta kertovista artikkeleista ovat parhaita vanhan kaluston kunnostamisesta kertovat artikkelit. Kunnostuskertomuksista voisi ottaa oppia Suomessakin. **K.K.**

ALLT OM hobby

Allt om Hobby on kaupallinen lehti jonka julkaisija ja päätoimitaja on Jan Jangö. Lehti ilmestyy kymmenen kertaa vuodessa ja menossa on 15. vuosikerta. Tilaushinta on n. 68 kruunua. Allt om Hobby mainostaa itseään Pohjoismaiden suurimpana harrastelehtenä. Asiassa on vinhasti perää, sillä lehden levikki on 25 000 kpl. Alunperin lähes yksinomaan rautateitä käsitelleestä lehdestä on muotoutunut yleislehti siten, että nykyään enemmistönä ovat RC -mallirakentelu, pienoismallit, höyrylaivat ja ilmailu. Lehdessä on monia pysyviä palstoja, joista mainittakoon "Allt om Hobby synar", jossa esitellään vaihtelevasti teknisiä ja harrastusartikkeleita.

Allt om Hobby on ainoa pohjoismainen yleislehti. Antoisin se on RC -harrastajalle, mutta pienoisrautatieharrastajillekin löytyy lukemista. Lehti antaa varsin hyvän kuvan eri harrastuksista. K.K.

SPÅRSTUMPEN

UTGIVEN AV FÖRENINGEN GOTLANDSTÅGET

2080

Spårstumpen on Föreningen Gotlandståget -yhdistyksen A4 -kokoinen jäsenlehti, joka ilmestyy neljästi vuodessa painoksen ollessa n. 1300. Tilaushinta ei jäsenille on 30 kruunua.

Spårstumpen kuuluu lehtiin, jotka keskittyvät oman yhdistyksensä ja rautatiensä tapahtumien ja paikallisen historian kertomiseen. Historiikit ovat yleensä varsin kerronnallisia, mutta toisinaan lukijan saattaa yllättää tarkka luettelo esim. kaikista Gotlannissa käytössä olleista höyryvetureista. Lehti kiinnostanee eniten Ruotsin yksityisradoista ja varsinkin Gotlannista kiinnostuneille. K.K.

TÅG 8/80

Tåg-lehteä julkaisee Svenska Järnvägsklubben, jonka jäsenlehti Tåg on. Lehti ilmestyy 10 numeroa vuodessa painoksen ollessa n. 4000 kpl. Painetun A4 -kokoisen lehden tilaushinta on 75 markkaa. Tåg:n sisältöön kuuluvat vaihtelevat artikkelit ja pysyvät palstat, kuten "Anslagstavlan", joka kertoo tulevista tapahtumista, "Brev"-yleisönosasto ja "Tåg-nytt", jossa on päivänkohtaisia uutisia rautatiealalta. Näiden lisäksi lehdessä on vaihtelevia pitkiä artikkeleita, jotka käsittelevät pääasiassa rautateiden historiaa, mutta myös yleisluontoisia artikkeleita kuten esim. selvitys eri liikennemuotojen energiataloudellisuudesta tai Ruotsin Valtionrautateiden tulevaisuudensuunnitelmista.

Jotta perusteellisuus vain paranisi on Tåg alkanut julkaista teemanumeroita. Ensimmäinen näistä kertoo Tukholman metrosta 36 sivun verran. Teemanumero tuli Tåg 8.80:n liitteenä. Pohjoismaisista rautatieharrastajien lehdistä Tåg on mielestäni paras. Kymmenessä vuosittaisessa numerossa, yhteensä n. 250 sivussa on todellinen rautaisannos luettavaa vaativallekin harrastajalle. K.K.

FÖRORTS BANAN NR 2 1979



Förortsbanan -lehteä julkaisee yhdistys Järvägsmuseala Föreningen Djursholmsbanan jäsenlehtenä. Lehti ilmestyy neljästi vuodessa lähinnä monisteena.

Förortsbanan muistuttaa Resiinan alkuaikojen painoasua. Pääsisältönä ovat artikkelit yhdistyksen toiminnasta, mutta myös yleisemmät artikkelit. Lehdessä julkaistaan piirrossarjaa, jossa tällä kertaa esitellään vanhoja djursholmilaisia taloja.

"Förortsbanan toisinaan esittää myös varsin kärjekkäitä arvosteluja, kuten esim. lehden numerossa 2.79 kunnanhallintoa. K.K.



Draisinen -lehteä julkaisee tanskalainen Østsjællandsske Jernbaneklub. Lehti on A5 -kokoinen neljästi ilmestyvä moniste. Tämä vuosi oli lehden kahdeksas vuosikerta, joten mahtaakohan lehden nimiajatus olla kotoisin Suomesta.

Lehden sisältönä ovat pääasiassa lyhyet historiikit ja "Smånyt"-palsta, jossa kerrotaan ajankohtaisista asioista Tanskan rautateiltä. Lehdessä on paljon valokuvia, joskaan painoasultaan ne eivät ole kovin hyviä. Lehden artikkelit ovat varsin hyviä, mutta tanskan kieli asettaa lukijoille omat rajoituksensa. K.K.

RAILWAY SCENE

on toinen ruotsalainen kaupallinen lehti, joka käsittelee rautatiehistoriaa, eikä lehdessä muuta olekaan. Englanninkielistä A5 -kokoista painettua lehteä julkaisee Frank Stencalls Förlag ja se ilmestyy kuudesti vuodessa.

Lehdessä on erittäin hyviä artikkeleita ympäri maailman ja se onkin yleisluontoisin pohjoismaisista rautatielehdistä. Lehdessä on pitkien artikkeleiden lisäksi vakiopalstana m.m. tapahtumakalenteri Euroopan rautatietapahtumista. A.K.

Tertitten

Tertitten on Norjalainen yhdistyslehti. Julkaisija on A/L Urskog-Hølandsbanen. Lehti ilmestyy pari kertaa vuodessa ja keskittyy lähinnä yhdistyksen toiminnan esittelyyn. Valokuvia ja tekstiä lehdessä on varsin runsaasti.

Oman yhdistyksen asioiden lisäksi lehdessä on artikkeleita Norjan Valtionrautateiltä ja jopa muiden maiden kapearaidaradoilta. Pysyvänä palstana on mm. jonkin veturityypin esittely kuvineen. K.K.

Tässä lehdistikatsauksessa esitellyistä pohjoismaisista rautatielehdistä varsin moni tulee Museorautatieyhdistys ry:n kokoelmiin, josta niitä voi lainata. Lehtien tilauksesta kts. tämän Resiina -lehden Museorautatieyhdistys -palsta. K.K.