

RAUTATIEHALLITUKSEN
KERTOMUS

VUODELTA 1952

★

HELSINKI 1954

RAUTATIEHALLITUKSEN
KERTOMUS

VUODELTA 1952

★

HELSINKI 1954

MAKSUTON OIKOJUTUS

300000000

1954

1954

SISÄLLYS

	Sivu
Yleiskatsaus	5
I Yleinen hallinto	9
II Rata, rakennukset ja laitteet	11
III Rautatierakennukset	14
IV Liikkuva kalusto ja sen tarveainekulutus, konepajat ja sähkölaitteet	20
V Varastot ja hankinnat sekä standardisoiminen	27
VI Liikenne	29
VII Tariffit	32
VIII Henkilökunta	34
IX Tapaturmat	37
X Taloudellinen tila	37

RAUTATIEHALLITUKSEN KERTOMUS VUODELTA 1952.

YLEISKATSAUS.

Rautatieliikenteen määrään vaikuttavat tekijät kehittyivät v. 1952 pääasiassa laimenevaan suuntaan, seurauksena maailmanmarkkinoilla tapahtuneesta käänteestä sekä omasta kustannuskriisistämme. Sitten maamme talouselämälle niin tärkeä ulkomaankauppa osoitti virallisten tilastojen mukaan huomattavaa vähenemistä. Tuonnin volyyymi-indeksi tosin nousi vuoden 1951 luvusta 151 kertomusvuonna 187:ään, mutta rautatieliikenteeseen vaikuttaa paljon välittömämmin vienti sekä satamiin suuntautuvien kuljetusten muodossa että varsinkin teollisuuden raaka-ainehintojen kautta. Vienti supistui indeksistä 110 indeksiin 97. Kun vientiteollisuudella on talouselämässämme tärkeä osuus, aleni koko teollisuustuotannon volyyymi-indeksi täten 124:ksi oltuun edellisenä vuonna 131. Katsausvuonna ei näissä luvuissa vielä päässyt näkyviin kahden uuden huomattavan tuotantolaitoksen, Typpi Oy:n ja Otanmäki Oy:n vaikutus, edellisen tuotanto kun oli vielä suhteellisen vähäistä ja jälkimmäinen on päässyt käyntiin vasta v. 1953 aikana.

Kun raakapuun sekä puu- ja paperiteollisuuden valmistajien kuljetukset ovat 55—60 % rautateiden koko tavaraliikenteestä, oli edellä viitatuista kehityksestä suoranaisena seurauksena, että rautateiden tavaraliikenteen määrä osoitti vuoden 1951 ennätyslukuista melko jyrkkää alenemistä, kuten jäljempänä esitetään.

Yleisen taloudellisen tilanteen muutokset kuvastuvat myös henkilöliikenteen kehityksessä, mikä samaten osoitti alenevaa suuntaa. Paljon toiveita herättäneet olympiakisatkaan eivät näet jaksaneet pysyttää matkustajien määrää vuoden 1951 tasolla.

Rautateillä vallitsi näin v. 1952 selvä vajaatyöllisyys edellisen vuoden täystyöllisyyden sijaan. Eri kuljetusmuotojen välinen kilpailu liikenteestä alkoi kuitenkin entistä selvemmin tuntua rautateiden kohdalla, autojen lukumäärä kun lisääntyi v. 1952 huomattavasti. Tämä koski sekä linja-, henkilö- ja erilaisia kuorma-autoja. Tämän vaikutus näkyi selvästi autojen välittämän henkilöliikenteen jatkuvana lisääntymisenä henkilökilometreissä mitattuna. — Laskeuma perustuu tosin arviointeihin mutta voitane silti pitää riittävän pätevänä. Tämä liikenteen lisäys kohdistunee osaksi aloihin, jotka eivät sivua rautateiden etupiiriä, mutta monissa tapauksissa ovat eri muodoissa lisääntyneet autotytydet jatkuvasti val-

lanneet rautateiltä liikennettä. — Autojen välittämä tavaraliikenne osoittaa tonnikilometreissä ilmaistuna lievää laskua. Tämä on todennäköisesti seuraus varsinaisille kuorma-autoille tarjolla olleiden työtilaisuuksien supistumisesta. Sen sijaan osoitti kiinteästi työskentelevien tavaralinjojen toiminta jatkuvaa vilkastumista. Ne kohdistavat toimintansa huomattavalta osalta sellaisiin kuljetuksiin, joiden merkitys on rautateiden tariffirakenteen takia rautateiden taloudelle tärkeä ja tulojen menetys siis valitettava. — Lentoliikenne on lisääntyneiden linjojen ansiosta myös suorittanut aluevaltauksia, joskin niiden merkitys rautateiden kannalta on toistaiseksi suhteellisen vähäinen, mutta kylläkin oireellinen.

Tämä yhä selvemmin tuntuva kehitys on antanut rautateiden johdolle aiheen — samalla, kun rationaalisoimista kustannusten alentamiseksi ja yleisön palvelun tehostamiseksi rautateiden piirissä on yhä määrätietoisemmin harjoitettu — korostaa yhtenäisen liikennepolitiikan luomisen ja noudattamisen valtakunnallista merkitystä. Samalla on kiinnitetty huomiota liikenteen johdon ko-ordinoimisen tarpeellisuuteen kansantaloudellista tuhlusta merkitsevän kilpailun ja rinnakkaisliikenteen hillitsemiseksi.

Tavaraliikenne.

Tavaraliikenteen määrä ja kehitys edelliseen vuoteen verrattuna ilmenee seuraavasta asetelmasta:

	1952	1951
tavaramäärä, milj. tonnia	17.2	19.5
nettokuljetustyö, milj. tonnkm.	3 947	4 429

Vuoden 1951 ennätyslukuista on tavaramäärä siis vähentynyt 11.8 % ja nettokuljetustyö 10.9 %.

Päivittäin kuormattujen tavaravaunujen määrä on vastaavasti alentunut. V. 1951 se oli keskimäärin 5 483, mutta v. 1952 vain 4 849. Tämän seurauksena ei katsausvuonna ilmennyt aikaisemmin paljon vaikeuksia aiheuttanutta vaunupulaa. Sen sijaan oli päivittäin keskimäärin 1 671 vaunun ylijäämää.

Henkilöliikenne.

Olympiakisoja silmälläpitäen ryhtyivät rautatiet laajoihin valmisteluihin, jotta odotetusta vilkastu-

neesta liikenteestä ja erityisesti kesäruuhkasta selviydyttäisiin. Koko matkustajavaunusto kunnostettiin erityisesti tätä varten laaditun työohjelman mukaisesti. Helsinkiin rakennettiin kaksi väliäikaista lisäasemaa. Kisojen ajaksi varauduttiin asettamaan kulkuun suuri määrä lisäjunia, osaksi tyydyttämään Helsinkiin kohdistuvaksi odotettua lisäliikennettä, osaksi välittämään yhteyksiä eräissä maaseutukaupungeissa pidettäviin kilpailuihin.

Syistä, joihin tässä yhteydessä ei ole aihetta lähemmin puuttua, ei olympialiikenne muodostunut odotuksia vastaavaksi, joskin se aiheutti rautateille melko runsaasti työtä. Tästä lyhytaikaisesta vilkastumisesta huolimatta osoitti vuoden lopputulos henkilöliikenteen osalta myös aletua suuntaa, kuten seuraavasta asetelmasta ilmenee:

	1952	1951
matkoja, milj.	39.3	45.3
henkilökilometrejä, milj.	2 055	2 305

Vuoden 1951 luvuista on matkojen määrä siis vähentynyt 13.3 % ja henkilökilometrien määrä 10.7 %.

Rataverkon kehittäminen.

Katsausvuonna jatkettiin töitä Kontiomäen—Täiväkosken, Suolahden—Haapajärven ja Murtojärven—Otanmäen rautatierakennuksilla. Työt Oriveden—Jämsän radalla edistyivät niin pitkälle, että varsinaisten rakennustöiden päättäjäiset voitiin pitää, mutta eräät vähäiset viimeistelytyöt jatkuivat vielä seuraavankin vuoden puolella. Tämän lisäksi suoritettiin vielä sodassa tuhottujen Pohjois-Suomen ratojen jälleenrakentamista, joka työ aloitettiin jo v. 1944. Näiden lisäksi aloitettiin katsausvuonna työt Vihannin kaivosradalla. Valtionrautateiden liikennöimän radan pituus lisääntyi v. 1952 kaikkiaan 4 815 km:stä 4 843 km:iin.

Vanhoilla radoilla jatkettiin kiskotuksen vaihtamista raskaammaksi. Kaikkiaan varustettiin uusilla kiskoilla lähes 90 ratakilometriä, pääasiassa korvaamalla entiset kiskot raskaammilla sekä muutamissa tapauksissa vaihtamalla kuluneet kiskot uusiin. Mainittakoon erityisesti, että Helsingin—Riihimäen rataosan varustaminen 60 kg kiskoilla edistyi kertomusvuonna Järvenpään saakka.

Radan sepelöintiä suoritettiin pääasiassa Keravan—Hyvinkään välillä ja saatiin sepelipatjaa valmiiksi 22 km, mutta 17.5 km matkalla jäi sepelin tasaus vielä kesken. Lisäksi sepelöitiin mm. Kouvolan—Inkeröisten rataosalla 8 km.

Ratapihojen laajennukset olivat käynnissä kymmenellä asemalla. Huomattavimpiin niistä kuuluvat Riihimäki, Pieksämäki, Hillo, Hovinsaari, Kouvola ja Oulu. Nämä työt jatkuvat vielä useampia vuosia, osaksi hankkeiden laajuuden, osaksi vuosittain käytävissä olevien niukkojen määrärahojen takia.

Kaksoisraiteiden rakennustöistä saatiin työt päätökseen Kouvolan—Värälän välinen osa, samaten Tampereen—Messukylän kaksoisraide. Lahden—Riihimäen ja Riihimäen—Lempäälän kaksoisraiteilla olivat maatyöt käynnissä.

Vuoden kuluessa valmistuivat vudet turvalaitteet yhdeksällä asemalla, niiden joukossa Leppävaaran releasetinlaite, ensimmäinen laatuaan maassamme. Kaikki nämä laitteet merkitsevät tuntuva säästöä

henkilömenoissa, minkä ohella ne lisäävät junaturvallisuutta.

Liikkuva kalusto.

Kun katsausvuoden aikana poistettiin käytöstä eräitä vanhentuneita höyryvetureita, oli niiden lukumäärä vuoden lopussa yhteensä 812 (edellisenä vuonna 817). Moottorivetureita oli 2. Uusia moottorivaunuja valmistui vuoden kuluessa 10 ja oli niitä vuoden lopussa kaikkiaan 37 (edellisenä vuonna 20). Nämä muodostavat alkuosan moottoroidun vetokaluston hankkimista varten laaditusta suunnitelmasta.

Eräitten erikoisvaunujen suunnittelun ohella jatkettiin työtä uuden nykyaikaisia vaatimuksia vastaavan avotavaravaunun suunnittelemiseksi. Lopullisten piirustusten valmistuminen siirtyi v. 1953 puolelle. Vuoden kuluessa valmistui 73 uutta henkilöliikenteeseen kuuluvaa vaunua ja 526 erilaista tavaravaunua. Kun eräitä vanhentuneita vaunuja romutettiin, käsitti vaunusto vuoden lopussa 1 648 henkilöliikenteeseen kuuluvaa yksikköä ja 27 334 erilaista tavaravaunua.

Viestiverkosto.

Katsausvuoden kuluessa edistyi rautateiden puhe- ja viestiverkoston automatisointi merkittävässä määrässä. Automatisoituksia saatiin näet 1 058 km asemien välistä kaksoisjohtoa. Selektorijärjestelmän yhteispiirustus oli täten vuoden lopussa yhteensä 2 446 km ja käsitti koko rata- ja rautateiden Riihimäki—Haapamäki—Pieksämäki—Kouvola—Riihimäki sekä lisäksi haaraumat Helsinkiin, Porvooseen, Kauklahteen, Kotkaan ja Lappeenrantaan. Kouvolaan rakennettavan nk. sähkötalon työt pantiin käyntiin; se on suunniteltu sekä kauko- että paikallisyyhteyksien aluekeskukseksi siihen kuuluvine erilaisine työ- ja huoltotiloineen.

Sosiaalinen huolto.

Rautateiden itsensä harjoittama asuntotuotanto jäi katsausvuonna määrärahojen puutteessa suppeaksi. Ainoastaan 4 puutaloa valmistui, niissä oli asuntoja yhteensä 8. Tämän lisäksi valmistui huoltorakennuksia neljällä paikkakunnalla sekä Kuopion ja Jyväskylän poliiklinikat.

Henkilökunnan omatoimisessa asuntotuotannossa tapahtui katsausvuonna sen sijaan ratkaiseva edistyminen. Menoarviossa varattujen varojen turvin saattoi rautatiehallitus myöntää 30 milj. mk avustuksilainoina rakentajien muualta hankkimien lainojen lisäksi. Tämän ohella erotettiin kymmenellä paikkakunnalla maa-alueet rautatieläisille tontteina luovutettaviksi. Osaksi käytettiin tarkoitukseen rautateiden hallinnassa olleita maa-alueita, osaksi hankittiin tarkoitukseen maata vapaehoituisilla kaupoilla. Näiden alueiden asemakaavoitus tai rakennussuunnittelu saatiin päätökseen vuoden kuluessa, mutta varsinaisen rakennustoiminta pääsi niillä alkuun vasta vuoden 1953 puolella. — Kaikkiaan oli v. 1952 rakenteilla henkilöliikenteen omatoimisuuden tuloksena asunot kerrostaloissa yli 200 perheelle ja omakotitaloissa lähes 1 000 perheelle.

Työntutkimukset.

Vuoden kuluessa saatiin päätökseen yhteensä 23 varsinaista tutkimusta, minkä ohella on annettu suuri joukko erilaisia lausuntoja ja selvityksiä. Tutkimukset kohdistuivat pääasiassa työmenetelmien ja -välineiden kehittämiseen sekä työvoiman käyttöä koskeviin järjestelyihin. Maininnan ansaitsee, että kesällä suoritettiin ensimmäinen laajennettu ja rohkaisevaan tulokseen johtanut kokeilu radan ruohoamiseksi kasvimyrykillä; tarkoitusta varten rakennettiin erikoinen sumutusvaunu. Loppuunkehitettynä tulee menetelmä tuottamaan huomattavan suuren säästön. Ensimmäinen tutkimusvaihe työtä ja aikaa säästävän menetelmän suunnittelemiseksi kallonlouhintaa varten saatiin loppuun suoritetuksi ja perustavat ohjeet valmiiksi. Vielä voidaan mainita, että vuoden kuluessa toteutettiin jo v. 1951 vireille pantu asemien tavaratilitysten uudistaminen maksuautomakoneiden avulla. Tilitys yksinkertaistui täten ratkaisevalla tavalla.

Standardisoiminen.

Vuoden kuluessa saatiin valtionrautateiden sisäisen standardisoinnin muodolliset puitteet siinä määrin valmiiksi, että varsinaisen työ pääsi alkamaan. Uusia standardeja voitiin tänä ensimmäisenä vuonna jo hyväksyä yhteensä 13, minkä ohella suuri joukko standardisuunnitelmia saatettiin eri toimikuntien valmisteltavaksi.

Aloitetoiminta ja käyttökomiteat.

Henkilökunnan käytännöllisen kokemuksen talteenottamiseksi ja sen harrastuksen ylläpitämiseksi jo v. 1950 käyntiin pantu aloitetoiminta jatkui katsausvuonna entiseen tapaan. Aloitteita saapui edelleen runsaasti ja niistä saatiin käyttökelpoisia ehdotuksia tai ideoita laitoksen laajuuteen ja monipuolisuuteen katsoen tyydyttävästi.

Jaksonkäyttökomiteat ovat olleet koko rataverkolla edelleen toiminnassa, samoin keskuskäyttökomitea Helsingissä. Yleispiirteinä voidaan todeta, että komiteoitien kokoukset ovat muodostuneet hedelmällisiksi tilaisuuksiksi. Johdon taholta on niissä voitu tarjota henkilökunnan edustajille näköaloja laajentavaa informointia rautateiden pyrkimyksistä, liikennetilanteesta, taloudesta jne. ja henkilökunnan edustajat taas puolestaan saattaa käsiteltäväksi osaksi paikallisuontoisia, osaksi laajempaakin merkitystä omaavia kysymyksiä.

Kansainvälinen yhteistyö.

Merkittävämpinä tapahtumana kansainvälisen yhteistyön alalla voitaneen pitää vuoden kuluessa tapahtunutta liittymistä Euroopan useimmat maat käsiteltävään kansainväliseen kuponkilipputariffiin. Näin luotiin Matkapalvelulle Helsingin asemalla mahdollisuus myydä eri maiden rautatiekuponkeja samassa laajuudessa kuin varsinaiset matkatoimistot. Tähän liittyvänä ansaitsee maininnan, että Matkapalvelun toimintamahdollisuuksia laajennettiin muissakin suhteissa ja se muutettiin matkatoimistotoiminnan kanalta tariffitoimiston alaiseksi toimistoksi.

Henkilökunta.

Katsauskauden aikana henkilökunnan lukumäärässä tapahtunut kehitys ilmenee seuraavasta asetelmasta (ilman rautatierak. osastoa):

	1952	1951
Työssä läsnäolevana tarvittu	20 763	21 072
Poissa työstä (lomalla, koulutettava jne.)	2 934	3 002
Yhteensä virkasuhteessa olevia ..	23 697	24 074
Työläisiä	11 987	11 542

Virkasuhteessa olevan henkilökunnan, erityisesti myös työssä läsnäolevana tarvittu lukumäärä on siis osoittanut jatkuvaa vähentymistä. Huomioonottaen, että melkoinen osa virkasuhteessa olevasta henkilökunnasta suorittaa palvelustehtäviä, joihin liikenteen määrässä tapahtuvat vaihtelut eivät vaikuta joko lainkaan tai vaikuttavat hyvin lievästi, on tulosta pidettävä hyvänä. Se on seuraus rautateiden eri työaloilla harjoitetusta yhä edelleen jatkuvasta rationalisoinnista. Viimeisten viiden vuoden aikana on työssä läsnäolevana tarvittu henkilökunnan määrä täten saatu alenemaan 1 679:llä eli 7.5 %:lla.

Työläisten lievä lisääntyminen katsausvuonna saa selityksensä siitä, että lukumäärä on välittömästi riippuva kunakin vuonna käytettävissä olevista erilaisista työmäärärahoista. Katsausvuonna oli mm. 19 Pl:n kohdalla määrärahoja runsaammin kuin edellisellä vuonna.

Talous.

Vuoden alusta toimeenpantiin tariffeissa muutoksia, jotka merkitsivät matkalippujen hintoihin keskimäärin 18.5 %:n ja tavaratariffeihin 23 %:n korotusta. Halkojen ja viljan rahdit pysytettiin kuitenkin entisellään ja näin syntynyt tulojen menetys määrättiin korvattavaksi rautateille muista varoista. Vuoden loppupuolella määrättiin polttoturpeen rahti laskettavaksi halkotariffin mukaan ja siten syntynyt tulojen menetys määrättiin samaten korvattavaksi.

Liikenteen väheneminen näkyy tuloissa siten, että ne eivät ole kasvaneet tariffien korotusta vastaavassa määrässä. Tulot tavaraliikenteestä lisääntyivät silti 18 102 milj. markkaa (ed. v. 14 968 milj. mk) ja henkilöliikenteestä 5 130 milj. markkaa (4 710 milj. mk). Tulot kaikkiaan olivat 25 099 milj. mk (21 236 milj. mk). Kun käyttömenot olivat katsausvuonna 24 002 milj. mk (20 505 milj. mk), oli ylijäämä kirjanpidon mukaan 1 097 milj. mk (731 milj. mk).

Kuten edellisinäkin vuosina ovat katsausvuodenkin kirjanpidon osoittamaan tulokseen vaikuttaneet eräät seikat, jotka aiheuttavat sen, ettei tilinpäätös kuvasta talouden reaalista kehitystä. Näistä tärkeimpiä ovat poistojen (kuoletusten) jälkeensä jääminen hintatason noususta sekä vastaavankaltainen jälkeensä jääneisyys varastojen luovutushinnoissa. Jos tulokseen tehdään näistä seikoista aiheutuvat korjaus, saadaan reaalisiksi tulokseksi vuoden 1952 rahana edellämaitun ylijäämän sijasta noin 658 milj. markan alijäämä.

Yhtenä syynä valtionrautateiden tuottamaan edellämaittuun reaaliseseen alijäämään on, että katsausvuoden alusta toimeenpantu tariffien korotus ei täysin vastaa rautateiden kustannustason kohoamista.

Jos perusvuotena pidetään vuotta 1938, oli tariffi-indeksi katsausvuonna vain 1 278 (ed. v. 1 027),¹⁾ kun kustannustekijöiden indeksi oli noussut 1931:ään (ed. v. 1 714).

Vuoden 1938 rahanarvon mukaan laskettuna suoriteyksikön (henkilö- ynnä tonnikipometrin) keskimääräiset kustannukset olivat katsausvuonna 0.213 mk oltuaan vuonna 1951 0.189 mk. Ne olivat siis kohonneet noin 0.024 mk. Katsausvuoden alusta kustannuksiin sisältyy myös rahti rautateiden oman tavaran kuljetuksista, mikä koroitti kustannuksia noin 0.008 mk. Tämä ei luonnollisestikaan vaikuta käyttötulokseen ja niiden vertailukelpoisuuteen, koska sama erä esiintyy lisäyksenä tulopuolella. Kustannusten noususta suoriteyksikköä kohti aiheutui 0.012 markan suuruinen osa toiminta-asteen muutoksesta, ts. liikenteen vähenemisestä. Täyttösuhde oli tavaraliikenteessä jonkin verran parempi eli 62.7 % oltuaan edellisenä vuonna 61.5 %, kun taas henkilöliikenteen täyttösuhde huononi 43.1 %:sta 38.4 %:iin.

Kokonaisuudessaan valtionrautateiden taloudellinen tulos näyttää myös korjattuna hieman edullisemmalta kuin v. 1951.

¹⁾ Asiakkaiden kannalta olivat vastaavat indeksiluvut 1 267 ja 1 020, siis jonkin verran alemmat, mikä aiheutuu valtion yleisistä varoista rautateille maksettavista korvauksista.

Loppuhuomautuksia.

Edellä on jo muutamissa yhteyksissä huomautettu siitä, että rautateiden johto on määrätietoisesti pyrkinyt kohentamaan rautateiden teknillistä tasoa ja suorituskykyä. Näiden pyrkimysten toteuttaminen vaatii huomattavan suurta investointitoimintaa ja ennen kaikkea pitkän tähtäimen ohjelman noudattamista. Kunkin vuoden tavoitteiden määrittäminen on luonnollisesti riippunut menoarviossa myönnettyistä määrärahoista. Ne ovat suuresti vaihdelleet, minkä lisäksi ei ole ollut mitään varmuutta seuraavien vuosien suhteen. Näin ei hankkijoille ole voitu taata pitempiä sarjoja, mikä on ollut omiaan vaikeuttamaan heidän toimintaansa ja tämä on heijastunut myös hintoihin. Rautateillä itsellään on ollut myös samoista syistä johtuvia vaikeuksia.

Yhtenäisen pitkän tähtäimen työ- ja rahoitussuunnitelman luomiseksi valmisti rautatiehallitus kevätkäytävällä 1952 5-vuotissuunnitelman edellämainittuja investointeja varten. Suunnitelma päättyi 31 mrd markkaan. Tarkoituksena oli sen kautta antaa määrärahoista päättävälle viranomaisille mahdollisuus pitkällä tähtäimellä harkita rautateiden investointiohjelman rahoitustarvetta ja saattaa toimeenpanon edistymisen myös tarkoituksenmukaisemmalle kanalle.

Edellä on hahmoiteltu niitä tekijöitä, jotka näyttävät valtionrautateiden toiminnassa v. 1952 olleen leimaa-antavia. Toimintaa käsitellään yksityiskohteisemmin seuraavissa eri työalojen kertomuksissa.

I YLEINEN HALLINTO.

Yleistä. Jaksojako. Kumoten 5 päivänä joulukuuta 1944 vahvistetun jaksojaon muutti valtioneuvosto heinäkuun 19 päivänä 1951 tekemällään päätöksellä valtionrautateiden jaksojakoa 1 päivästä tammikuuta 1952 lukien rata-, liikenne- ja talusjaksojen osalta.

Joulukuun 21 päivänä 1951 tekemällään päätöksellä hyväksyi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö rautatiehallituksen esityksen kone- ja varasto-osaston linjahallintojen järjestämisestä. Tällöin varasto-osaston linjahallinto jäi toistaiseksi muuttumattomaksi, lukuunottamatta pienehköjä muutoksia 3., 4. ja 5. varastojaksojen rajoihin, jota vastoin entiset varikkojaksot lakkautettiin ja niille kuuluvat tehtävät ja valtuudet siirrettiin päävarikoille, joitten lukumäärä vahvistettiin yhdeksäksi. Päävarikkoalueiden nimeksi vahvistettiin konejakso ja konejaksojen alueet ovat parin poikkeuksen samat kuin vastaavannumeroisten liikennejaksojen alueet. Samalla jätettiin koneosaston jaksojaon voimaantulo rautatiehallituksen lähemmin määrättäväksi, kuitenkin siten, että se oli tuleva voimaan viimeistään vuoden 1953 alusta lukien.

Rautatiehallituksen työjärjestys. Rautatiehallituksen antamilla päätöksillä tehtiin vuonna 1952 seuraavat muutokset työjärjestykseen: tammikuun 15 päivänä lisättiin 6 §:ään uusi 10) kohta ja 16 §:ään uusi 3 a) kohta, joiden mukaan hallinto-osaston johtajan tulee ratkaista sekä lainoittamisen valmistella ja esitellä polttoaineen osto-oikeuden ja vapaalippuoikeuden väärinkäyttöä koskevat asiat,

helmikuun 19 päivänä tehtiin 7 §:n 26) kohtaan ja 40 §:n 8) kohtaan sellaiset lisäykset, että talousosaston johtajan tulee vahvistettujen perusteiden mukaan ratkaista omakotitoimintaa varten hankittujen alueiden vuokraamista ja omakotilainoja koskevat asiat,

maaliskuun 18 päivänä 19 § muutettiin siten, että tilitoimistoon kuuluva jälkivaatimusjaosto lakkautettuna poistettiin ja saman §:n 20) kohta kumottiin,

34 §:n 1) kohtaan tehtiin lisäys, että tarkastustoimiston tulee valvoa myöskin jälkivaatimusliikettä siitä erikseen annettujen ohjeiden mukaan,

lokakuun 30 päivänä 31 §:n kohdalla tehtiin sellainen muutos, että kuljetustoimisto jaettiin neljään jaostoon, nimittäin: yleiseen kuljetusjaostoon, aikataulu- ja matkustajaliikennejaostoon, tavaraliikennejaostoon ja autojaostoon, 24) kohdalle annettiin toisenlainen sanamuoto ja kohdat 26) ja 27) kumottiin ja

49 §:ään lisättiin uusi 28) kohta, joka velvoittaa liikennejakson päällikön siitä erikseen annettujen määräysten mukaisesti hoitamaan ja valvomaan rautateiden harjoittamaa autoliikennettä.

Toimikunnat. Vuonna 1952 rautatiehallitus asetti seuraavat toimikunnat, nimittäin:

1) suunnittelemaan ja rautatiehallitukselle tekemään ehdotuksensa rautatiehallinnon pääkirjanpidon ja muun kirjanpidon uudelleen järjestämiseksi lähinnä kustannuslaskelmia silmälläpitäen,

2) selvittämään valtionrautateiden tekemiin sopimuksiin perustuvien saatavien nykyisen valvonnan ja tarkkailun sekä selvityksensä perusteella rautatiehallitukselle tekemään ehdotuksensa mainitun valvonnan ja tarkkailun tehostamiseksi ja mahdolliseksi keskittämiseksi sekä laatimaan luonnoksen tätä tarkoitaviksi yleisiksi ohjeiksi,

3) tutkimaan, mitä edellytyksiä olisi yhdistää rata- ja rautatierakennusosaston työkonet yhteisen keskkonevaraston hoitoon ja — jos tutkimus johtaa myönteiseen tulokseen — laatimaan ehdotuksen tällaisen keskkonevaraston toimintaohjeiksi sekä myös selvittämään, millä tavoin puheena olevien työkonien korjaus olisi sopivimmin järjestettävä,

4) laatimaan ehdotuksen yleismääräyksiksi siitä, milloin yliraskaiden tai kuormautettujen ylittävien tavaroiden kuljetuksessa on käytettävä ylimääräistä junaa, ja esittämään sen rautatiehallituksen vahvistettavaksi,

5) selvittämään uusien tavaravaunutyyppejen tarpeen, laadun ja määrän ja, tehtävän suoritettuaan, antamaan asiassa mietintönsä perusteltuine ehdotuksineen rautatiehallitukselle.

Kertomusvuonna käsiteltyjen asiain luku käy selville allaolevasta taulukosta, johon vertailun vuoksi on otettu myöskin edellisen vuoden vastaavat luvut:

Osasto, jolta asia on esitelty	Yleisistunto		Osastoistunto		Pää- tai ylityönjohtaja		Johtaja		Yhteensä	
	1951	1952	1951	1952	1951	1952	1951	1952	1951	1952
Hallinto-osasto	7	7	607	661	32	28	3 664	2 872	4 310	3 568
Talousosasto	5	3	662	409	522	439	5 172	4 944	6 361	5 795
Rataosasto	5	5	690	696	47	26	2 774	2 722	3 516	3 449
Koneosasto	13	6	426	427	37	45	3 009	2 728	3 485	3 206
Varasto-osasto	—	1	739	535	38	16	949	994	1 726	1 546
Liikenneosasto	11	15	206	285	725	678	4 665	4 738	5 607	5 716
Tariffiosasto	9	3	54	52	43	38	8 030	13 087	8 136	13 180
Rautatierakennusosasto	1	—	94	94	162	125	834	818	1 091	1 037
Yhteensä	51	40	3 478	3 159	1 606	1 395	29 097	32 903	34 232	37 497

Ammattiopetus. Rautatieopiston johtajan välittömässä huolenpidossa pidettiin kertomusvuonna 11 kurssia 405 oppilaalle. Lisäksi oli kahdet turvalaitekurssit 80 oppilaalle.

Liikennejaksoissa järjestettiin 9 alokaskurssia 240 oppilaalle ja varikoilla alempaan pätevyystutkintoon liittyen 18 ilmajarrukurssia sekä täydennyskoulutusta 695 osanottajalle.

Liikenneosasto:

Ylemmät liik. oppik.	3 kurssia,	96 oppilasta,	5 naista,	91 miestä,	
Alustavat ” ”	1 ”	37 ”	5 ”	32 ”	
Alemmat ” ”	2 ”	84 ”	—	84 ”	
Turvalaitekurssit	2 ”	80 ”	—	80 ”	
	Yhteensä	8 kurssia,	297 oppilasta,	10 naista,	287 miestä.

Koneosasto:

Veturinkulj. oppik.	4 kurssia	168 oppilasta
Vaunemiesoppikurssit	1 ”	28 ”
Yhteensä	5 kurssia	196 oppilasta

Kone- ja varasto-osastot:

1 kurssi 18 oppilasta, 8 naista, 10 miestä

Riihimäellä sähkökonepajassa: Teknillisen toimistohenkilökunnan koulutusta 100 tuntia.

Kantoaaltolaitekurssit 10 henkilölle.

Rataosasto: Kaasuhihtauskurssit osin AGA:n lihtauskoululla ja Pasilan varikolla 12 oppilaalle.

Liikenne- ja tariffiosastot: Kansainvälinen yhdysliikennekurssi 11 henkilölle.

Alempien liikenneoppikurssien ohjelmaan ovat kuuluneet monipuoliset käytännölliset harjoitukset.

Runas luontopäivätoiminta on edelleen jatkunut:

Rakennus- ja ratamestarien sekä rataesimiesten luontopäivät à 10 p, yhteensä 200 henkilölle.

Uuden Junaturvallisuus säännön opetusta 50:lle rata-, kone- ja liikenneosastojen virkamiehelle, joiden tehtäväksi jäi vuorostaan selostustoiminta linjalla.

Ratajaksojen ja rautatierakennusten toimistovirkailijoiden kahdet luontopäivät yht. 65 henkilölle.

395 ratavartijalle pidettiin viikon kestävä luontopäivät 11 ryhmässä.

Työntutkimus. Vuoden kuluessa saatiin päätökseen kaikkiaan 23 varsinaista tutkimusta. Sen lisäksi on annettu suuri joukko lausuntoja ja selvityksiä eri tahoilla vireillä olleista kysymyksistä. Näiden joukossa oli useita asemien toimistohuoneita koskevia uudelleenjärjestelyjä, jotka on tarkistettu ja monissa tapauksissa kokonaan hahmoiteltu uudelleen toimistoteknillisiä näkökohtia silmälläpitäen. Suurimpiin näistä kuuluvat Malmin uuden tavaraseman suunnittelu ja Vallilan tavaraseman laajennus.

Varsinaiset tutkimukset ovat liikenneosaston kohdalla koskeneet tavaratoimistojen työskentelyä. Kaikkialla, missä tutkimuksia suoritettiin, ne johtivat erillään olevien pikatavaratoimistojen yhdistämiseen rahtitavaratoimistoihin. Tämän ohella suoritettiin runsaasti muutoksia rahtitavaratoimistojen työmenetelmissä. — Rataosastoa koskevat työt kohdistuivat mm. radan ruohoamiseen ja vesakkojen hävittämiseen myrkyillä. Sen ohella suoritettiin aineiston keruuta ratajaksojen toimistotöistä. Rataosaston työläisten tilinmaksussa saatiin aikaan uudet ohjeet, jotka käytännössä oikein sovellettuina merkitsevät huomattavan suurta tehollisen työajan lisääntymistä,

Veturinläämittäjäkursseja oli kaikkiaan 14, joilla oppilasmäärä oli 319. Ohjelma pysytettiin ennallaan.

Kielikursseja on pidetty yhteensä 47. Englannin, ranskan, ruotsin, saksan ja venäjän kursseilla oli kaikkiaan 661 osanottajaa. Kirjeopetusta on annettu venäjän ja englannin kielissä.

Rautatieopiston omien kurssien osanottajat ja kaantuivat seuraavasti:

3 kurssia,	96 oppilasta,	5 naista,	91 miestä,
1 ”	37 ”	5 ”	32 ”
2 ”	84 ”	—	84 ”
2 ”	80 ”	—	80 ”
8 kurssia,	297 oppilasta,	10 naista,	287 miestä.

arvoltaan useita miljoonia markkoja. Vielä voidaan mainita kallion louhintaa koskevat esitutkimukset uusien louhimistapojen kehittämiseksi. — Varastoosaston kohdalla tutkimukset keskittyivät pääasiassa varastojen makasiinittöiden selvittämiseen. — Liikenne- ja tariffiosastoa koskevina saatiin vuoden kuluessa toteutetuksi v. 1951 vireille pantu tavartilityksien uusimien maksuleimakoneiden avulla.

Suurin osa tutkimuksista on ollut sellaisia, ettei niiden tuottamia säästöjä olisi voitu laskea ilman melkoisia lisäselvittelyjä. Niihin ei ole ryhdytty. Ne tapaukset, joissa välittömät säästöt on voitu laskea, päättyvät 41.5 milj. mk vuosisäästöön; näihin tapauksiin liittyviä välillisiä säästöjä ei ole ryhdytty selvittämään. Säästöjen syntymisen edellytyksenä olevat toimenpiteet on suurimmaksi osaksi jo toteutettu; vain eräät vakanssien muuttamista koskevat kysymykset ovat vielä odottamassa sopivaa toteuttamishetkeä.

Lomakehuolto on jatkunut entiseen tapaan. Työ on pääosaltaan koskenut lomakkeiden asiasisällön ja muotoilun tarkistuksia uusien painosten ottamisen yhteydessä sekä uusien lomakkeiden suunnittelua. Käsitelty lomakemäärä oli yhteensä 513.

Kolmantena toimintavuotenaan rautateiden yleinen aloitetoiminta on jatkunut suunnilleen samoin kuin vv. 1950—51. Aloitteita on tullut kaikkiaan 320. Luku osoittaa siten pientä laskusuuntaa, sillä vastaavasti tuli v. 1950 381 ja v. 1951 372. Taso on myös alentunut, sillä kertomusvuoden aikana käsiteltyjen aloitteiden palkitsemisprosentti on 5.1, kun se v. 1950 oli 12.0 ja 1951 6.7. Ensimmäisen vuoden luku oli huomattavan suuri johtuen todennäköisesti palkittaviksi sopivien aiheiden runsaudesta toiminnan alkuvaiheissa, kuten luonnollista onkin. Yhteinen palkitsemisprosentti vuosilta 1950—52 oli kertomusvuoden päättyessä 8.5. Palkittujen aloitteiden lisäksi on hyväksytty joukko aloitteita, joita kuitenkaan ei vähäisen merkityksensä vuoksi ole voitu suoranaisesti palkita. Kaikkiaan muodostavat kertomusvuonna hyväksytyt aloitteet palkitut mukaanluettuina 14.8 % käsitellyistä.

Aloitteista saatua hyötyä ei kuitenkaan voida arvostella yksinomaan näiden numeroiden valossa, sillä kuten ennenkin on todettu, on rautatielaitos niin laaja-alainen, että monasti tietämättömyydessä tehdään turhia aloitteita, esim. sangen usein sellaisia asioita, jotka ovat ennen esiintyneet jo hyväksytyinä ja toimeenpantuinaakin aloitteina, mutta jotka eivät ole vielä ehtineet uuden tekijän näköpiiriin. Näihin, kuten kaikkiin hylättyihin, annetaan perus-

teltu selvitys, ja siten on pyritty jakamaan tietoja sekä lisäämään henkilökunnan harrastusta työhönsä. Vaikea on arvioida sitä hyötyä, minkä aloitetoiminta muodostaa henkilökunnalle mahdollisuutena saada työtänsä koskevat ajatukset oikotietä kuuluviin, joka seikka lieneekin aloitetoiminnan ehkä tärkeimmäksi katsottava tehtävä.

Kertomusvuonna palkituista 17 aloitteesta (v. 1950 39, v. 1951 27) on 10 (30 ja 23) palkittu kunnia-kirjalla ja 7 (9 ja 4) kunniakirjalla ja rahapalkin-nolla.

Varsinaisten palkintojen lisäksi on toimikunta aloitteista, jotka ovat olleet hyväksyttäviä, mutta merkitykseltään vähempiarvoisia, antanut kiitosmai-ninnan.

Psykoteknillinen laboratorio. Vuoden aikana on laitoksessa tutkittu kaikkiaan 683 koehenkilöä, joka on hieman enemmän kuin aikaisempana vuonna. Tä-män lisäksi laboratorio on avustanut rautatiehalli-tusta samoin kuin eräitä muitakin viranomaisia sa-maan tapaan kuin edellisenäkin vuonna, ts. toiminut asiantuntijaelimenä tarvittaessa lausuntoja henkilö-kunnan sijoittelu- ja valintakysymyksissä. Rautatie-hallituksen mainosjaoston kanssa on edelleen oltu kiinteästi yhteistoiminnassa, samoin on rautatieopis-tolle annettu luennoitsija-apua.

Eri ryhmittäin on tutkittuja koehenkilöitä vuoden aikana ollut seuraavasti:

	tutk.	hyv.	hylj.	hylk. %
Konejaksojen tilap. lämmittäjiä	278	173	105	37.8
Yksityiset: Loviisan rautatie..	8	4	4	50
Rosenlew & Co Oy.	4	4	—	—
Kemi Oy	7	4	3	43
Konepajojen oppilaita	309	177	132	42.7
Liikenneoppilaita	77	58	19	24.7
Yhteensä	683	420	263	38.5

Koneosaston ts. konejaksojen ja konepajojen mies-ten tutkiminen on suoritettu likipitään aikaisempia menetelmiä noudattaen. Sensijaan liikenneoppilaiden kokeissa on menestyksellä kokeiltu uusittuna menet-tylnä nimenomaan ns. laajennetun työhönottohaas-tattelun hyväksikäyttöä. Jo aikaisemmin saatujen myönteisten kokemusten perusteella on haastattelu-tilaisuuksissa ollut läsnä liikennetoimiston nimeämä liikennetarkastaja, joka on osallistunut haastattelua suoritettaessa myöskin ensivaikutelmalausuntojen antamiseen. Nämä lausunnot ovat osaltaan vaikuttaneet asianomaisten koehenkilöiden lopulliseen sijoiteldun ja valintaan. Tarkoitus on, että seuraavia liikenne-oppilaiten kokeita suoritettaessa samaa menettelyä edelleen korjattuna jatketaan.

II. RATA, RAKENNUKSET JA LAITTEET.

Uudet rakennukset ja laitteet valmiilla radoilla. Kun kuluneen vuoden rakennusohjelmaan ei, kuten edellisinä vuosina, sisällynyt kivisiä asuntotaloja, jäi asuntotuotanto vähäiseksi. Pusiakin asuntotaloja val-mistui ainoastaan 4, nimittäin 4-huoneiston talo Kou-volaan, 2-huoneiston talo Ouluun ja kaksi 1-huoneis-ton taloa. Kokkolassa ostettiin 5- ja 4-huoneiston talot sekä yhdistetyn asunto- ja talousrakennuksen käsittävä asuntotontti ja Turussa 3-huoneiston talon käsittävä asuntotontti. Vuoden kuluessa valmistu-neista huoltorakennuksista mainittakoon varikon huol-torakennus Kouvolassa, autoaseman huoltorakennus Pasilassa ja rataosaston korjauspajaan liittyvä huol-torakennus Pieksämäellä. Kuopioon ja Joensuuhun valmistui poliklinikka sekä Ouluun kerhohuoneisto.

Uusi Harjavallan liikennepaikka, jota vuodesta 1949 lukien on rakennettu pääasiassa työttömyys-töinä, valmistui rakennuksineen ja raiteineen ja avatiin 1. 9. liikenteelle. Samoin valmistui edellisenä vuonna aloitettu urakoitsijalla rakennutettu Hangon asematalo. Rakennuksen tilavuus on 5 800 m³ ja se tuli maksamaan n. 42 milj. markkaa.

Ratapihalaitteita täydennettiin rakentamalla mm. vesitorni Lylyyn, vaihdetalo Turkuun, junatoimisto Viinikan ratapihalle Tampereella, vaunuvaaka Vainikkalaan ja Kotkan Hovinsaareen sekä kaikkiaan viisi vesiviskuria.

Työkonehankintojen osalta olivat neljän kotimaista valmistetta olevan kaivinkoneen ja Sveitsistä tuote-tun, rautateillämme ensimmäisen raiteentukemisko-nen ostot mainittavimmat.

Rakennusten, radan, siltain ja muiden laitteiden kunnossapito, uudistus sekä laajennukset. Helsingissä korotettiin kivistä rakennettua asuntotaloa kahdella kerroksella, jolloin saatiin käyttöön 8 huoneistoa. Rauman asematalon ullakolle samoin kuin varikon kor-jauspajan ullakolle Tampereella valmistui lepo-huoneet. Kahdesta navettarakennuksesta on kunnostettu saunat pesuhuoneineen ja junamiesten huone Helsin-gissä on varustettu suihku- ja kuivaushuoneella. Ta-vanomaisten rakennusten vuosikorjausten ohella suo-ritetuista perusparannuksista mainittakoon kaikkiaan 13 asuntotalon keskuslämmityslaitteiden muuttaminen öljykäyttöisiksi.

Iisalmen tavarasuojaa laajennettiin ja suoritettiin Hämeenlinnan, Lahden, Oulun sekä Joensuun tava-ra-toimistotilojen samoin kuin Pasilan varikon toimisto-huoneiden uudelleenjärjestely. Jyväskylän veturitallia laajennettiin kolmella veturinsijalla ja Riihimäen ve-turitallia pidentämällä yhtä veturinsijaa. Ylivieskan veturitallissa suoritettujen korjaustöiden yhteydessä uusittiin mm. lämpöjohdot. Kemin kuorma- ja Alavuden polttoainelaituri uusittiin, Vaalan poltto-ainelaituri sähköistettiin. Ylivieskassa ja Oulussa jatkettiin henkilölaituria. Riihimäellä kestopäällyst-ettiin asematori ja henkilölaituri. Kuorma- ja varastoalueiden kunnostamistöistä olivat merkityksel-lisimmät Turun polttoainevarastoalueen salaajittami-nen ja sorastaminen sekä tulotien rakentaminen kuor-mausalueelle Parkanossa. Ratapihalaitteiden uusimi-sen osalta mainittakoon 22 m:n kääntölävan asenta-minen Haminan vanhan kääntölävan tilalle.

Rakenteilla olevasta Kontiomäen—Taivalkosken radasta avattiin Hyrynsalmen—Laaajan 17.7 km:n pituinen rataosa 1. 12. yleiselle liikenteelle, joskin huomattavia sorastustöitä samoinkuin huonerakennuksia oli vielä kesken.

Ratapihalajennus- ja raidejärjestelyitä suoritettiin mm. Helsingissä, Korsossa, Riihimäellä, Hangossa, Oulussa, Tuirassa, Pieksämäellä, Haminan Hillossa ja Kotkan Hovinsaaressa. Useana vuonna tekeillä olleesta radanoikaisusta Inkeroinen—Liikkala valmistui Inkerosten puoleinen osa. Seinäjoen ratapihan laajennustyön yhteydessä suoritettiin pengerrystöitä kaksoisraiteen Seinäjoki—Rahkola rakentamista varten. Yhdysraiteen rakentaminen Ajoksen radalta Veitsiluotoon aloitettiin suorittamalla pengerrystöitä ja radalle tulevan Rivinsalmen sillan perustustöitä. Savonradan lähtökohdan siirtämissuunnitelman edellyttämät työt Kouvolassa jatkuivat työttömyystöinä.

Kouvolan—Inkerosten välisen kaksoisraiteen rakennustyöt edistyivät siinä määrin, että Kouvolan—Värälän välinen rataosa voitiin 1. 8. avata yleiselle liikenteelle. Samoin avattiin vuoden alkupuolella liikenteelle edellisen vuoden lopulla valmistunut Tampereen—Messukylän välinen kaksoisraide. Lahden—Riihimäen ja Riihimäen—Hämeenlinnan—Lempäälän kaksoisraidetyömaille jatkettiin pengerrys- ja leikkaustöitä työttömyystöinä.

Edellisenä vuonna aloitettu Pasilan—Riihimäen rataosan 43 567 kg/m kiskoituksen uusimista 59 740 kg/m kiskotukseksi jatkettiin Keravan—Järvenpään välillä vaihtamalla molemmat pääraiteet eli 14.2 km raidetta. Samoin jatkettiin kiskoituksen uusimista Jyväskylän—Haapamäen rataosalla Jyväskylän—Hutulan välillä, vaihtamalla 33 480 kg/m kiskotus 43 567 kg/m kiskotukseen 39.8 km matkalla, sekä rataosalla Savonlinna—valtakunnan raja, missä heikot 25 kg/m kiskot Silvolan—Punkasalmen välillä vaihdettiin 30 kg/m kiskoihin 18.3 km matkalla. Paitsi edellämainittuja kiskonvaihtoja, joissa rata-kiskot samalla vaihdettiin lähinnä raskaimpiin, suoritettiin kuluneiden kiskojen vaihtoa myös uusiin samannäköisiin uusimalla 43 567 kg/m kiskotusta Iitalan—Toijalan välillä 12.9 km ja parissa kohdassa Luumäen—Raipon välillä yhteensä n. 3 km. Kun lisäksi suoritettiin eräitä pienempiä kiskonvaihtoja, uusittiin kertomusvuonna pääraidekiskotusta yhteensä lähes 90 km.

Radan sepelointiä jatkettiin Keravan—Hyvinkään välillä ja saatiin sepeliraidepatjaa valmiiksi 22 km, kun sensijaan 17.5 km matkalla jäi sepelin tasaus kesken. Lisäksi sepelöitiin raidetta Kouvolan—Inkerosten rataosalla 8 km.

Turvalaitteet. Vuoden kuluessa valmistui ja otettiin käytäntöön Kyrön, Pihlajaveden, Hietasen, Hirolan, Salosaaren, Korson, Värälän ja Tähtelän (itäpää) turvalaitokset sekä rautateillämme ensimmäinen ns. releasetinlaite Leppävaarassa. Usealla liikennepaikalla suoritettiin turvalaitosten uudistus- ja täydennystöitä ja saatiin tällaiset työt päätökseen kaikkiaan 20 liikennepaikalla. Uudet varmistuslukkolukituslaitteet rakennettiin 19 liikennepaikalle ja täydennettiin vastaavia laitteita 8 liikennepaikalla. Helsingin ja Joensuun ratapihalle asennettiin järjestysopastimet sekä kiinteät jarrujenkoetteluopastimet Pieksämäelle.

Maantieliikenteen turvaamiseksi rakennettiin itse toimiset sähkökäyttöiset valo- ja äänivaroituksilaitteet Kisan ja Poitin seisakkeiden tasoylikäytävälle ja samantainen, mutta puolittain itseitoiminen laitos Uudenkylän länsipään tasoylikäytävälle. Kauniaisten tiepuomilaitos uusittiin ja Lappilan tiepuomilaitos varustettiin junailmoittimella. Mainittakoon vielä, että Kemijärven ja Uimaharjun yhdistetyille rautatie- ja maantiesilloille rakennettiin turvalaitteet.

Puutarhat ja istutukset. Kertomusvuonna tuli valtionrautateiden puutarhalaitos toimineeksi 80 vuotta.

Sääolot kasvukautena olivat puutarhatoiminnan kannalta poikkeuksellisen epäedulliset. Lauhaa, mutta runsaslumista talvea seurasi kylmä kevät yöhallojen ollessa tavallisia vielä kesäkuun alkupuolella. Alkukesä oli melkein pä haitallisen kuiva, mutta jo heinäkuun jälkipuoliskolla alkoivat ne koko syksyn jatkuivat runsaat sateet, jotka mm. maan viljatuotannossa aiheuttivat tunnetut menetykset. Kylmää syksyä seurasi varhainen talvi, joka lumisateineen ja pakkasineen jo lokakuun lopulla keskeytti puutarhatyöt.

Vaikeuksista huolimatta tapahtui kuitenkin merkittävää edistymistä. Niinpä kaikkiaan 13 eri puolella rataverkkoa olevaa liikennepaikkaa, näistä 4 napapiirin pohjoispuolella, sai ensimmäiset istutuksensa. Kaikkiaan 18 uuden puiston sekä kunnostettujen puistojen yhteispinta-ala oli 81 895 m².

Rataverkossa käytetystä kasvimateriaalista, joka käsitti yhteensä 190 794 pensasta, tainta tai kukkasipulia, tuotettiin 74.4 % keskustaimistosta. Uudesta Nuppulinan taimistosta lähetettiin syyskuun alussa ensimmäinen taimilähetys.

Keskustaimistosta sekä Kuopion ja vähäisessä määrin myös Oulun varataimistosta suoritettiin ylijäämätuotteiden myyntiä yhteensä 1 513 466 mk arvosta, mikä osoitti 2.88 % lisäystä edellisen vuoden myyntiin.

Ratateknillisen toimiston työt.

Sillanrakennusjaoston toimesta on erilaisten teräsrakenteiden valmistamista eri tehtailta ja asennuspaikoilla valvottu ja tarkastettu seuraavasti:

Terässilloja: Wärtsilä-yhtymän Kone ja Sillalta rataosalle Laurila—Kellosekä tilattujen kahden 32.73 m jännemittaisen ristikkosillan asennus Vikajoki I:n ja Misijoen siltapaikoilla, edellinen valmistui tammikuussa, jälkimmäinen maaliskuussa; samalta toiminimeltä rataosalle Oulu—Kontiomäki tilatun sodassa vaurioitetun Kiehimän 84 m jännemittaisen ristikkosillan uudelleen asennus, silta valmistui helmikuussa; edelleen Kone ja Sillalta rataosalle Kemijärvi—Kellosekä tilatun sodassa vaurioitetun Käämänselän 60 m:n jännemittaisen ristikkosillan konepajalla valmistus sekä asennus siltapaikalla, silta valmistui huhtikuussa; ja rataosalle Kemijärvi—Kellosekä Ranskata tilatun 42 m:n jännemittaisen Vikajoki II:n ristikkosillan Kone ja Sillan suorittama asennus, silta valmistui helmikuussa.

Pasilan konepajalta tilattuja siltoja konepajalla tarkastettiin ja vastaanotettiin: rataosalle Helsinki—Kerava Tikkurilan silta, yht. 3 kpl 11 m jännemittaista lokakuussa valmistunutta levysiltää; 2 kpl 8 m jännemittaista levysiltää rataosalle Oulu—Kemi ja Kemijärvi—Kellosekä; edellinen Oritojan silta

lokakuussa ja jälkimmäinen, Mikonojan silta, joulukuussa.

Valmet O/Y:n Rautpohjan tehtaalla Jyväskylässä tarkastettiin ja vastaanotettiin 4 kpl 12 m levy-siltoja.

Kääntölovoja: Pasilan konepajalta tilattu 22 m kääntölova Haminaan tarkastettiin ja hyväksyttiin konepajalla heinäkuussa sekä vastaanotettiin valmiina paikoillaan elokuussa.

Valonheitinpylväitä: Sähköteknillisen toimiston tilaamien valonheitinpylväiden valmistamista valvottiin ja pylväät vastaanotettiin tehtaalla: Teljän tehtaalla OY:ltä 12 kpl pituus 30 m, Konela Oy:ltä 4 kpl ja Siemens Sähkö OY:ltä 1 kpl, pituus 16 m. 30 m:n pylväiden pystytystä valvottiin: Lappeenranta 1 kpl, Jyväskylä 1 kpl, Joensuu 2 kpl, Seinäjoki 3 kpl, Turku 2 kpl, Pasila 2 kpl.

Betoni- ja teräsbetonirakenteita valmistui sillanrakennusjaoston valvonnan alaisina:

Rautatiesiltoja: Rataosalla Riihimäki—Tampere valmistui Lempäälän kanavan yli johtava 2 raiteelle rakennettu teräsbetoninen 2 aukkoinen kaarisilta, joka 16.4 metristen pääaukkojen lisäksi käsittää toisella rannalla 5 m:n ja toisella 1 m:n vapaa-aukkoiset jänteet tietä ja jalankulkua varten. Silta valmistui pääosiltaan kertomusvuoden lopussa, mutta lopputöiden jatkumisen takia sen käyttäntöön ottaminen siirtyi seuraavan vuoden puolelle. Edellisenä vuonna aloitettu Vantaanjoen sillan perustusten ja välipilarien rakentaminen saatiin loppuun suorituksi. Lisäksi on valmistunut pienhköjä teräsbetonikantaisia siltoja rataosalla Kotka—Pieksämäki yht. 14 kpl ja rataosalla Kerava—Porvoo 1 kpl.

Ylikulkusiltoja: Joensuun—Koveron rautatierakennuksella valmistui helmikuussa 7.30 m vapaa-aukkoinen kehäsilta sekä Äänekoskella Kotakennäntien kehäsilta, v. a. 7 m, huhtikuussa. Heinäkuussa valmistui Toivolan 9.75 + 16.50 + 9.75 m jännemittainen kehäsilta rataosalla Kuopio—Iisalmi ja Sihtalan 12.35 + 12.35 + 12.35 m:n jännemittainen kehäsilta Joensuussa. Syyskuussa valmistui Kalmankallion 14 m jännemittainen kehäsilta rataosalla Hyvinkää—Karjaa ja Lempääläntien 9.85 + 12.20 + 9.85 m jännemittainen kehäsilta Valkeakoskella sekä rataosalla Hyvinkää—Karjaa marraskuussa Otalammen 11 m jännemittainen kehäsilta. Betonitöitten osalta valmistui syyskuussa Varkaudessa Rajakadun 11.0 + 11.0 m jännemittainen kehäsilta sekä Rovaniemellä Kemintien kehäsilta, jännemitoiltaan 8.55 + 10.25 + 8.55 m.

Puusiltoja on kertomusvuonna rakennettu ainoastaan yksi, nim. jalankulkusilta Rauman ratapihan yli. Silta käsittää 8 raiteiden yli johtavaa jännettä ja sen kokonaispituus sillalle johtavine portaineen on lähes 100 m.

Sillanrakennusjaostossa on kertomusvuonna tehty alustavia ehdotuksia ja rakennepiirustuksia 123 erilaista työtä varten yht. 265 piirustusta sekä entiseen tapaan tarkastanut ja antanut lausuntoja urakoitsijain laatimista huonerakennusten rakennepiirustuksista, erilaisista ristelyistä, siltoihin sovitettavista puhelin- ja sähköjohdoista ym. yksityisten toimesta rautatien alueelle rakennettavista laitteista.

Ratapihajaostossa käsiteltyjen asiain lukumäärä oli 947 eli hiukan pienempi kuin edellisenä vuonna (1 061).

Käsiteltävänä olleista asioista mainittakoon ratapihaksymykset, jotka koskivat sekä suurempien että pienempien ratapihujen ja liikennepaikkojen laajentamista, yksityisten ja kuntien raideanomukset, asemaakat ja asemakaavakysymykset ja katuja sekä teitä koskevat asiat, pakkolunastus- ja maanvaihtoasiat ja alueiden vuokrakysymykset sekä rakennusasiat, vesi- ja viemärijohtoja koskevat kysymykset ynnä rataan ja vaihteisiin kohdistuvat kysymykset.

Jaostossa on sitäpaitsi laadittu joukko yleisluontoisia piirustuksia, karttoja ja taulukoita, suoritettu karttojen ja piirustuksien suurennuksia, pienennyksiä ja jäljentämistä, ratapihakarttojen täydennyksiä ja uudestaan piirtämistä yms.

Huonerakennusjaostossa on vuoden 1952 aikana laadittu 298 pääpiirustusta ja 235 erikoispiirustusta. Normaali-piirustuksien mukaan on rakennettu pääasiallisesti sekä puisia että kivisiä asuntotaloja, asemataloja, pysäkkirakennuksia, veturitalleja, vesitorneja, ulkokuoneita, pumppuhuoneita, tavarasuojia, varastosuojia, useita huoltorakennuksia sekä halkotyöläisille että varikoille, autovajoja, kellareita, saunoja ja vahtikojuja ym. Vanhoihin rakennuksiin on tehty 107 muutospirustusta. Uudisrakennukset koskivat pääasiallisesti asema- ja laituritaloja, suurempia asuinrakennuksia kivistä, ulkokuoneita, saunoja, tavarasuojia, veturitalleja, vesitorneja, korjauspajoja, autosuojia, varastorakennuksia sekä useita huoltorakennuksia. Yhteensä on v. 1952 työn alla ollut n. 186 huonetta ja 51 keittiötä sekä 40 yöpymis- ja yksityishuonetta liikennetarkoituksiin. Tämän lisäksi on huonerakennusjaostossa laadittu 234 ehdotusta tulevia rakennuksia varten, joista huomattavimmat ovat Kemijärven ja Rovaniemen asematalot, huoltorakennukset Oulun ja Pieksämäen varikkoja varten, uudisrakennukset Hyvinkään keskuskonepajaa varten.

Turvallitejaostossa laadittiin 86 turvalaitoksen ja 17 tienristeyksen uudistus- ja täydennyssuunnitelmat, minkä lisäksi käsiteltiin 56 muuta opastinteknillistä asiaa.

Erityisesti mainittakoon seuraavia turvalaitoksia koskevat suunnitelmat:

Tähtelä, Pohjankuru, Röntämäki, Tampere (asetinlaite II), Rauma, Vehmainen, Ylivieska, Hanka-salmi, Metsäkylä, Salosaari, Värälä, Kouvola (asetinlaitteet III ja V), Hietanen, Otava, Hiirola, Pitkälähti ja Salminen.

Ylikäytävien turvaamista koskevia tiepuomi- ja varoituspastinlaitoksia suunniteltiin mm. seuraaville liikennepaikoille:

Herttoniemi, Hyvinkää, Rauma ja Simo (etelä-pään ylikäytävä).

Turvalliteiden käyttöä varten laadittiin 61 asema-piirustuksella varustettua erikoisjohtosääntöä, joista 25 varmistuslukkolaitoksia ja 6 puomi- tai valo- ja äänivaroituslaitoksia varten.

Jaosto valvoi kaikkien turvalaitetöiden teknillistä puolta ja laati niitä varten 132 erikoispiirustusta sekä tarpeellisia asetinlaitekilpiirustuksia 353 kpl.

Uusia yleisiä rakennepiirustuksia valmistui 63 kpl.

Sitäpaitsi jaosto huolehti asetinlaitekonesteiden ja tärkeimpien erikoistarvikkeiden tilaamisesta työpai-koille ja turvalaitevarastoon sekä niiden tarkastuk-sesta ja vastaanotosta.

Erityisesti mainittakoon uuteen 1. 3. 52 voimaan-
tulleeseen junaturvallisuussääntöön sisältyvien lukui-
sien uusien merkkien rakennepiirustusten laatiminen
ja niiden tilaaminen varastoon.

Geoteknillisen jaoston työt ja toi-
menpiteet ovat koskeneet samanlaatuisia tehtä-
viä ja olleet suunnilleen yhtä laajat kuin aikaisem-
pinakin vuosina.

Siltapaikkojen tutkimukset ovat tänä vuonna koh-
distuneet miltei yksinomaan vanhoihin siltoihin,
joissa on huomattu heikkouden merkkejä tai milloin
on ollut kysymys sillan uusimisesta tai levittämi-
sistä kaksoisraidetta varten. Vantaan sillalla, Pu-
kinmäen laiturin eteläpuolella, suoritettiin täyden-
täviä tutkimuksia tarpeellisen paalupituuden mää-
räämiseksi. Suunnitellun kiskojalan noston joh-
dosta suoritettiin tutkimuksia Salmenvirran silta-
paikalla, Haminan pohjoispuolella, missä heikkou-
den merkkejä myöskin oli havaittu sillassa. Vanaja-
veden siltapaikalla, Hämeenlinnan pohjoispuolella,
tutkittiin pohjasuhteet sillan levittämistä silmällä
pitäen. Kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä tar-
peelliseksi tulleen sillan levittämisen takia suoriteti-
tiin pohjatutkimuksia myöskin Lontilanjoen silta-
paikalla Toijalan eteläpuolella. Kouvolan—Kuopion
radalla tutkittiin pohjasuhteet Heimolanjoen silta-
paikalla, rataosalla Kalvitsa—Haukivuori, suunnitel-
lun joen perkauksen johdosta. Rivinkarin ja Veitsi-
luodon välillä, Kemin läheisyydessä, suoritettiin tut-
kimuksia uutta siltaa varten.

Yli- ja alikulkusiltasuunnitelmia varten suoriteti-
tiin tutkimuksia Rovaniemen, Hämeenlinnan ja Rii-
himäen ratapihoilla, jolloin kysymyksessä oli yli-
kulkusillat, sekä Seinäjoen, Järvenpään ja Lahden
ratapihoilla ehdotettuja uusia alikulkusiltoja varten.
Seinäjoella ja Järvenpäässä tutkittiin myöskin poh-
jasuhteet jalankulkusiltoja varten.

Rumpupaikoilla suoritettiin tutkimuksia rumpujen
pidentämistä silmälläpitäen mm. neljällä rumpupaik-
alla Kouvolan—Kotkan radalla sekä yhdellä rumpu-
paikalla Lappeenrannan ratapihalla. Ratapenkereen
nostosuunnitelman yhteydessä tutkittiin pohjasuhteet
eräällä rumpupaikalla Salon itäpuolella, jossa rumpu
painumisen ja halkeilemisen takia oli uusittava.

Niistä tutkimuksista, jotka on suoritettu uusia
rakennuksia varten, mainittakoon tutkimukset uutta
asuinrakennusta, huolto- ja korjauspajarakennusta
sekä pumppuhuonetta varten Pieksämäellä, huolto-
rakennusta varten Mikkelissä, asemarakennusta ja

tavaramakasiinia varten Messukylässä sekä sähköta-
loa varten Helsingissä. Pasilassa ja Kouvolassa
suoritettiin täydentäviä tutkimuksia veturitallien
laajennusta silmälläpitäen ja Raumalla tutkittiin
veturitallin seinien halkeamisen syitä ja korjaus-
mahdollisuuksia. Myllykoskella, Inkeröisissä ja Ky-
missä suoritettiin tutkimuksia tavaramakasiiniraken-
nusten painumisen johdosta. Imatralla tutkittiin
pohjasuhteet kahta valonheitinpylvästä varten ja
Helsingissä opastinlaitetta varten.

Ratapenkereiden varmuutta koskevat tutkimukset
ovat muodostaneet tärkeän osan jaoston töistä. Täl-
laisia tutkimuksia on suoritettu Rivinkarin—Veitsi-
luodon yhdysradalla Kemin läheisyydessä sekä Perä-
länlahden ja Olkkolan satamaradoilla Jämsän lähei-
syydessä. Laajoja tutkimuksia on samoin suoritettu
Inkeröisten—Haminan radalla, osaksi suunnitellun
tasausviivan muutoksen ja siitä johtuvan rautatie-
penkereen koroituksen johdosta (etenkin rataosalla
Metsäkylä—Hamina), osaksi taas suunniteltujen rata-
taoikaisujen yhteydessä (rataosalla Liikkala—Metsä-
kylä). Salmenkylän ratapihalla suoritettiin tutkimuk-
sia ratapihan laajentamista silmälläpitäen. Peh-
meällä maapohjalla olevien ratapenkereiden ehd. ko-
roituksen yhteydessä suoritettiin lisäksi tutkimuk-
sia Viittämäen suolla, Kuusanlammen ratapenke-
reellä (rataosa Kouvola—Harju), Myllykosken rata-
pihalla, nk. Ylhäisten ratapenkereellä Salon itäpuo-
lella sekä Hölhönsuolla ja Särkisuolla Kaurilan—
Joensuun radalla (km 592—km 596).

Rautatieleikkauksissa, joissa luiskien liikkuminen
on aiheuttanut huolia, suoritettiin tutkimuksia mm.
Varesvuoren leikkauksessa Salon länsipuolella (ke-
vällä v. 1952 sattunut vieremä) sekä muutamissa
leikkauksissa Jämsän läheisyydessä (mm. ns. Pän-
kälän leikkauksessa).

Suunniteltua laajaa polttoainevarastokenttää va-
ten Turussa aikaisemmin suoritettuja tutkimuksia
on täydennetty ja laadittu salaoja-suunnitelma ken-
tän kuivattamiseksi. Ylivieskassa on suoritettu tut-
kimuksia pumppuhuoneen uuden kokoojakaivon pai-
kan ja suuruuden selvittämiseksi.

Tulokset niistä laajaperäisistä tutkimuksista, joita
jo aikaisemmin, mutta erikoisesti viime vuosina on
suoritettu maapohjan kantokyvyn ja tapahtuneiden
sortumien selvittämiseksi, on koottu ja aineiston
muokkausta jatkettu. Tutkimustulokset julkaistaneen
tulevan vuoden aikana jaoston tiedoituksena n:o 4.

Lopuksi mainittakoon, että jaoston laboratoriossa
on tutkittu sepeliä ja soraa eri tarkoituksiin.

III. RAUTATIERAKENNUKSET.

Rautatierakennukset.

Vuonna 1952 jatkettiin töitä Kontiomäen—Tai-
valkosken, Suolahden—Haapajärven, Oriveden—Jäm-
sän ja Murtojärven—Otanmäen rautatierakennuksilla,
joiden lisäksi suoritettiin vuonna 1944 aloitettua so-

dassa tuhottujen Pohjois-Suomen ratojen jälleenra-
kentamista. Vielä aloitettiin syys—lokakuun vaiht-
teissa työt Viuhannin kaivosratarakennuksella. Joen-
suun—Koveron ja Siilinjärven—Juankosken ratojen
työt ovat kertomusvuoden aikana olleet keskeyty-
neinä.

Varoja käytettiin ja töitä suoritettiin rautatiera-
kennuksilla ja muilla rautatierakennusosaston alai-
silla työpaikoilla seuraavasti:

Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennus.

Tästä 153 km pituisesta radasta, joka sisältyi 20 päivänä huhtikuuta 1934 annettuun lakiin rautatie-
rakennuksista vuosina 1934—1938, ja jonka raken-
nustyöt aloitettiin v. 1934, liitettiin 1 päivänä jou-
lukuuta 1939 rataverkkoon 46 km pituinen rataosa
Kontiomäki—Hyrnsalmi. Rakennustöiden v. 1949
alkanut jatkaminen rataosalla Hyrnsalmi—Pesiö-
kylä—Suomussalmi on sen jälkeen edistynyt niin,
että 1 päivänä joulukuuta 1952 17.7 km pituinen
rataosa Hyrnsalmi—Laaja luovutettiin väliaikai-
selle yleiselle liikenteelle. Vuoden 1952 aikana ovat
rautatierakennuksen pääasiallisimmat työkohteet ol-
leet rataosan Pesikäylä—Suomussalmi pengerrystyöt,
rataosan Laaja—Pesiökylä kiskottaminen ja pengerr-
vaujauksien täyttö Hyrnsalmen—Laajan välillä.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1951, 19 Pl.		
I: 16	mk	2 692 996:—
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl.		
I: 8	„	250 000 000:—
	mk	252 692 996:—
Käytetty vuonna 1952	„	218 141 838:—
Siirtyy vuodelle 1953	mk	34 551 158:—

Työllisyyden turvaaminen:

Varattu vuonna 1952 maketta- via vuoden 1951 menoja var- ten 19 Pl. V: 1/1951	mk	33 720:—
Käytetty v. 1952	„	33 720:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu
ja radesoraa kuljetettu vuonna 1952 sekä rautatie-
rakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1952		Paljous vv. 1934—1952
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Rata-alueen raivausta	—	298 225	—
Laskuojien kaivua	2 817 m ³	769 328	53 694 m ³
Maata ojista penkereeseen	4 529 »	1 029 305	126 148 »
» » sivuun	3 277 »	720 670	48 393 »
» rataleikkauksista penkereeseen	21 994 »	22 372 411	746 352 »
» » sivuun	270 »	346 605	40 824 »
Lisämaata penkereeseen	4 151 »	1 725 744	192 292 »
» » normaaliradan junilla	45 148 »	21 215 027	227 585 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	817 »	2 511 022	50 483 »
Maakivien lohimista	269 »	211 139	17 832 »
Penkereen alustan vahvistamista	—	223 536	—
Tuki- ja keilamuuria	44 »	506 702	10 371 »
Kiviverhousta	74 m ²	67 390	21 464 m ²
Multa-, turve- ja soraverhousta	—	—	375 537 »
Salaojaa	—	—	1 515 m
<i>Päällysrakenne:</i>			
Radesoraa normaaliradan junilla	20 576 m ³	7 361 139	—

Rummut ja sillat. Yksi rumpu valmistui.
Salmijoen levysilta, jm 12.0 m, pl 3 361, valmistui,
samaten Hiidenjoen kivihoivisilta va 6.0 m, pl 3 639.

Päällysrakenne. Pääraidetta naulattiin
uusilla 30 kg/m kiskoilla 7 760 m ja vanhoilla 22 343
kg/m kiskoilla 1 384 m sekä sivuraidetta vanhoilla
43 567 kg/m kiskoilla Hallavaarassa, Laajassa ja
Pesiökylässä yhteensä 800 m. Vaihteita naulattiin
em. liikennepaikoilla yhteensä 7 kpl. Raiteen tuke-
mista ja oikomista suoritettiin Hyrynjärven ja Laa-
jan välillä. Alustava sorastus tehtiin Pesikäylään
saakka.

Aitaukset, tiet ja tasoitukset. Laa-
jan liikennepaikan tulotien pohjaa tasoitettiin sekä
saman liikennepaikan alueella suoritettiin täyttötöitä.

Huonerakennukset. Tilapäisiä majoitus-
parakkeja pystytettiin 3 kpl.

Viestilaitteet. Hyrnsalmen—Laajan välille
vedettiin puhelinlinja.

Radan varusteet ja tarvikkeet. Laa-
jan henkilölaiturin teko aloitettiin. Hallavaaran
vaihteet varustettiin varmistusluokoilla.

Suolahden—Haapajärven rautatierakennus.

Suolahden—Haapajärven 171 km pituisella radalla,
jonka rakentamisesta päätettiin 20 päivänä huhti-
kuuta 1934 annettulla lailla rautatierakennuksista
vuosina 1934—1938 ja josta Suolahden—Äänekosken
7 km pituinen osa on 1 päivästä toukokuuta 1943
lukien ollut avattuna liikenteelle, jatkettiin vuonna
1938 aloitettuja töitä vuonna 1952 rataosilla Ääne-
koski—Saarijärvi ja Pihtipudas—Haapajärvi sekä
Suolahden uudella asemalla.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1951, 19 Pl.		
I: 16	mk	3 933 002:—
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl.		
I: 8	„	190 000 000:—
	mk	193 933 002:—
Käytetty vuonna 1952	„	184 917 311:—
Siirtyy vuodelle 1953	mk	9 015 691:—

Työllisyyden turvaaminen:

Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl.		
V: 1	mk	76 800 000:—
Käytetty vuonna 1952	„	63 951 279:—
Jäännös	mk	12 848 721:—

Suoritetut työt:
P engerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljetettu vuonna 1952 sekä rautatie-rakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1952		Paljous vv. 1934—1952
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Laskuojien kaivua	4 422 m ³	1 943 446	21 267 m ³
Maata ojista penkereeseen	2 439 »	1 128 115	39 874 »
» » sivuun	4 500 »	1 328 188	15 060 »
» rataleikkauksista penkereeseen	80 134 »	50 452 884	589 654 »
» » sivuun	21 988 »	12 017 543	69 638 »
Lisämaata penkereeseen	6 594 »	2 305 454	126 129 »
» » normaaliradan junilla	610 »	309 947	52 036 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	108 »	189 474	569 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	5 695 »	11 352 075	24 287 »
Maakivien louhimista	4 708 »	3 009 747	75 703 »
Tuki- ja keilamuuria	2 067 »	5 240 532	7 169 »
Kiviverhousta	782 m ²	544 573	5 695 m ²
Multa-, turve- ja soraverhousta	6 785 »	690 578	38 542 »
Salaojaa	360 m	352 589	1 893 m
Kiviheittoa	—	—	158 m ³
<i>Päälysrakenne:</i>			
Raidesoraa ennen kiskotusta	120 m ³	66 643	120 m ³
» normaaliradan junilla	3 454 »	483 177	90 641 »
Sepelin tekoa ja sepelöintiä	285 »	167 261	285 »

Rummut ja sillat. Rumpuja valmistui 7 kpl. Äänekosken 214 m pituinen teräsbetoninen rautatiesilta pl 416 + 10 m, valmistui lopullisesti ja Nalkinsalmen jm 60 + 16 m pl 658 + 6.2 m sekä Naarakosken jm 14 + 40 + 14 m pl 714 + 8 m teräksisten ratasiltojen maatuot ja virtapilarit rakennettiin valmiiksi. Uusimajoen, Rimminjoen, Pajuperänojan ja Lohijoen teräsbetonikantisten ratasiltojen perustukset rakennettiin. Kotakennäntien katusilta va 7.0 m, pl 434 + 4.9 m rakennettiin valmiiksi.

Päälysrakenne. Pääraidetta naulattiin sekä alustavasti tuettiin ja oiottiin 1700 m. Yksi vaihde naulattiin.

Aitaukset, tiet ja tasoitukset. Äänekosken aseman tulotiet luovutettiin kauppalan hoitoon. Suolahden uuden aseman tulotie pohjattiin. Hietaman loutien rakentamista jatkettiin ja Parantalan sekä Linnan tuloteiden rakentaminen aloitettiin. Tiensiiroto pl 1050—1075 Hietamalla saatiin

väliaikaiseen käyttökuuntoon ja Parantalan tiensiiroto pl 1120 pengerrystyöt suoritettiin. Tasoitustöitä suoritettiin Suolahden, Parantalan, Hietaman ja Kumisevan liikennepaikoilla. Kotakennäntien ja Koulukadun siltapenkereet Äänekoskella valmistuivat.

Huonerakennukset. Suolahden uusi asemarakennus valmistui. Hietaman laiturituvan perustustyöt aloitettiin. Parantalan yhden perheen ja Saarijärven neljän perheen asuinrakennukset valmistuivat maalauksia vaille. Parantalassa valmistui eräitä talusrakennuksia. Suolahden tavarasuojan rakentaminen aloitettiin ja Saarijärven tavarasuoja valmistui maalauksia vaille. Huoltorakennukset valmistuivat Äänekoskella sekä Saarijärvellä. Väliaikaisia majoitusrakennuksia pystytettiin Kumisevalle ja Pihtiputaalle.

Radan varusteet ja tarvikkeet. Haapajärven kääntöalavan perustukset ja kehämuurit betonoitiin. Suolahden uudelle asemalle rakennettiin henkilö- ja kuormaustaluri.

Oriveden—Jämsän rautatierakennus.

Radan rakentaminen oli päätetty 3 päivänä kesäkuuta 1938 annetulla lailla rautatierakennuksista vuosina 1938—1946. Radan pituus on 56 km ja siihen liittyvien Jämsän—Jämsänkosken tehdasradan pituus 4 km sekä Olkkolan satamaradan 7 km. Marraskuussa 1938 aloitettuja töitä jatkettiin v. 1952 ja 1. 8. 1952 lukien voitiin Olkkolan satamarata ja Perälänlahden satamaraide avata väliaikaiselle kokovaunukuormaliikenteelle, joten rautatie kokonaisuudessaan tuli käyttökuntoon. Rataosa Eväjärvi—Jämsänkoski, josta rataosa Eväjärvi—Jämsä on 15. 7. 1950 lukien ja rataosa Jämsä—Jämsänkoski 1. 7. 1951 lukien ollut liitettynä valmiisiin ratoihin ja avattuna yleiselle liikenteelle, luovutettiin 1. 12. 1952 lukien rataosaston hoitoon jääden rautatierakennusosastolle vielä eräitä jälkitöitä.

Oriveden—Jämsän radan rakennustöiden juhllisesti päättäjaiset pidettiin 10 päivänä lokakuuta 1952.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1951, 19 Pl.		
I: 16	mk	11 740 607: —
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl.		
I: 8	„	203 500 000: —
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl.		
I: 9	„	35 000 000: —
		mk 250 240 607: —
Käytetty vuonna 1952	„	191 261 740: —
Siirtyy vuodelle 1953	mk	58 978 867: —

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä jatkettiin rataosalla Eväjärvi—Jämsänkoski ja Olkkolan satamaradalla.

Pengerrystöitä on suoritettu ja raidesoraa kuljettu v. 1952 sekä rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1952		Paljous vv. 1938—1952
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerristyöt:</i>			
Rata-alueen raivausta	—	94 093	—
Laskuojien kaivua	4 062 m ³	613 194	50 726 m ³
Maata ojista penkereeseen	—	17 940	72 161 »
» » sivuun	1 387 »	784 011	31 335 »
» rataleikkauksista penkereeseen	35 882 »	15 927 736	821 056 »
» » sivuun	34 629 »	5 857 158	102 960 »
Lisämaata penkereeseen	6 920 »	3 538 745	164 201 »
» » normaaliradan junilla	124 993 »	33 457 361	712 346 »
Sivu- ja laskuojien louhimista	129 »	265 106	4 191 »
Rataleikkauksien ojineen louhimista	7 172 »	14 907 590	308 258 »
Maakivien louhimista	13 »	6 658	53 381 »
Penkereen alustan vahvistamista	—	203 388	—
Tuki- ja keilamuuria	144 »	607 263	2 483 »
Kiviverhousta	184 m ²	110 860	10 507 m ²
Multa-, turve- ja soraverhousta	3 756 »	385 938	116 520 »
Salaojaa	115 m	96 859	1 433 m
Kiviheittoa	50 m ³	11 500	3 027 m ³
<i>Päällysrakenne:</i>			
Raidesoraa normaaliradan junilla	80 879 »	13 244 754	—

Rummut ja sillat. Olkkolan satamaradalla valmistui yksi kivirumpu ja betoniputkirummut Perälänlahden raiteella ja Jämsänkosken ratapihalla.

Päällysrakenne. Pääraidetta naulattiin välillä Jämsä—Olkkolan satama 5 892 m ja Perälänlahden raidetta 736 m sekä sivuraiteita yhteensä 2 811 m Olkkolan satamassa, Perälänlahden raiteella, Orivedellä, Jämsässä ja Jämsänkoskella.

Aitaukset ja tiet. Oriveden aseman tulotien siirto, tiensiiro Länkipohjan liikennepaikalla ja Jämsän—Lahden maantiensiiro Jämsässä valmistuivat. Eväjärven tiensiirotöitä sekä Nytkymen tulotiettyötä jatkettiin ja Jämsänkosken kuormausalueiden rakentaminen aloitettiin. Liikennepaikkojen ympärysaitaa rakennettiin 2 820 m.

Huonerakennukset. Länkipohjan pysäkkirakennus vuorattiin ja maalattiin. Jämsässä raken-

nettiin 2 perheen asunto ulkorakennuksineen. Jämsänkoskella rakennettiin pysäkkirakennus, 4 perheen asuinrakennus ja lepo- ja kuormausrakennus kaikki ulkorakennuksineen. Jämsänkosken veturitalli saatiin vesikattoon.

Radan varusteet ja tarvikkeet. Jämsänkoskella rakennettiin kääntölavauksen kuoppa sekä henkilö- ja kuormauslaiturit. Ratapihan ulkovalaistus valmistui Jämsänkoskella.

Joensuun—Koveron rautatierakennus.

Joensuun—Koveron 44.4 km pitkän, työttömyystöinä aloitetun rautatierakennuksen, jonka rakentamisesta Eduskunta 11 päivänä marraskuuta 1949 oli tehnyt päätöksen, ainoaksi työkohteeksi jäi kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 25 päivänä marraskuuta 1951 antaman rakennustöiden keskeyt-

tämissä päätöksien jälkeen Lappeenrannan—Joensuun maantielle radan pl 181 + 16.1 m kohdalle tulevan ylikulkusillan rakentaminen.

Varojen käyttö:

Työllisyyden turvaaminen:

Varattu vuonna 1952 maksettavia vuoden 1951 menoja varten, 19 Pl. V:1	mk	127 470:—
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl. V:1	„	6 623 150:—
	mk	6 750 620:—
Käytetty vuonna 1952	„	6 638 891:—
Jäännös	mk	111 729:—

Siilinjärven—Juankosken rautatierakennus.

Rakennustyöt tällä 42.6 km pituisella työttömyystöinä aloitetulla radalla, jonka rakentamisesta Eduskunta oli tehnyt päätöksen 11 päivänä marraskuuta 1949, ovat olleet kertomusvuoden aikana kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 25 päivänä marraskuuta 1951 antaman lopettamispäätöksen mukaisesti keskeytyneinä. Rautatierakennuksen vuoden 1952 aikaiset vähäiset menot aiheutuvat varastojen hoidosta.

Varojen käyttö:

Työllisyyden turvaaminen:

Varattu vuonna 1952 maksettavia vuoden 1951 menoja varten, 19 Pl. V:1	mk	73 614:—
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl. V:1	„	377 850:—
	mk	451 464:—
Käytetty vuonna 1952	„	192 991:—
Jäännös	mk	258 473:—

Murtomäen—Otanmäen rautatierakennus.

Murtomäen—Otanmäen 26.1 km pituisen radan, jonka aloittamisesta Eduskunta päätti 13 päivänä kesäkuuta 1951, rakennustyöt aloitettiin 1 päivänä heinäkuuta 1951. Konetyötä tehokkaasti pengerrystyössä käyttäen ja 3 väliaikaista pukkisilta rakentaen saatiin rata 1 päivään toukokuuta 1952 mennessä, asetetun tavoitteen mukaisesti, kiskotetuksi ja tuetuksi auttavaan liikennekuntoon ja toukokuussa avatuksi 24 km matkalla väliaikaiselle kokovaunu-kuormaliikenteelle. Päätösinä v. 1952 suoritettun kiskotustyön jälkeen ovat olleet radan pengerrys- ja sorastustyöt.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1951, 19 Pl. I:16	mk	5 676 102:—
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl. I:8	„	350 000 000:—
	mk	355 676 102:—
Käytetty vuonna 1952	„	342 861 513:—
Siirtyy vuodelle 1953	mk	12 814 589:—
Työllisyyden turvaaminen:		
Varattu vuonna 1952 maksettavia vuoden 1951 menoja varten, 19 Pl. V:1	mk	117 578:—
Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl. V:1	„	22 500 000:—
	mk	22 617 578:—
Käytetty vuonna 1952	„	22 617 578:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä on suoritettu ja raudesoraa kuljetettu v. 1952 ja rautatierakennuksen alusta lukien seuraavasti:

Työlaji	v. 1952		Paljous vv. 1951—1952
	Paljous	Kustannus mk	
<i>Pengerrystyöt:</i>			
Rata-alueen raivausta	—	132 554	—
Laskuojien kaivua ja järjestelyä	7 271 m ³	5 602 775	7 608 m ³
Maata ojista penkereeseen	1 910 »	894 895	2 055 »
» » sivuun	17 093 »	5 190 857	17 593 »
» rataleikkauksista penkereeseen	101 275 »	79 257 918	118 597 »
» » sivuun	8 921 »	3 124 248	9 914 »
Lisämaata penkereeseen	7 656 »	4 399 600	7 656 »
» » normaaliradan junilla	78 874 »	68 204 063	80 753 »
Ojien louhimista	246 »	541 458	246 »
Rataleikkauksien louhimista	14 921 »	32 283 990	15 811 »
Maakivien louhimista	1 666 »	1 419 704	2 026 »
Penkereen alustan vahvistamista	—	4 600	—
Kiviverhousta	924 m ²	634 761	924 m ²
<i>Päällysrakenne:</i>			
Raudesoraa ennen kiskotusta	164 m ³	130 315	164 m ³
» normaaliradan junilla	5 637 »	5 277 491	5 637 »

Rummut ja sillat. Kivi- ja betoniputkirumpuja rakennettiin yhteensä 10 kpl. Väliaikaisia pukkisilloja rakennettiin 3 kpl. Kahden ratasillan kaivuutyöt aloitettiin.

Päällysrakenne. Pääraidetta naulattiin vanhoilla, myöhemmin 30 kg/m uusiin ratakiskoihin vaihdettavilla 22 343 kg/m kiskoilla 24.8 km ja niinkään vanhoilla 43 567 kg/m kiskoilla 1.3 km. Vaihteita naulattiin 14 kpl.

Huonerakennukset. Murtomäellä rakennettiin 4 perheen asuinrakennus ulkorakennuksineen ja kellareineen. Joukko väliaikaisia majoitus- ja huolorakennuksia rakennettiin.

Viestilaitteet. Murtomäen—Otanmäen välin puhelinlinja rakennettiin.

Vihannin kaivosratarakennus.

Vihannin kaivosradalla, jonka pituus Vihannin aseman keskeltä kaivosalueen rajalle on 11.84 km, ja jonka suunnan valtioneuvosto vahvisti 11 päivänä syyskuuta 1952, rakennustyöt aloitettiin valtioneuvoston 3 päivänä lokakuuta 1952 antaman rakentamispäätöksen mukaisesti syys—lokakuun vaihteessa työllisyyden turvaamiseksi 18. 9. 1952 myönnetyn 5.0 milj. markan määrärahan turvin.

Rakennustöiden rahoittamisesta tehtiin 19. 11. 1952 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön ja Outokumpu Oy:n välillä sopimus, jossa valtion pääasiallisesti rahtihyvityksinä suoritettavaksi osuudeksi sovittiin enintään 50 % kokonaiskustannuksista.

Rakennustyöt edistyivät niin, että rata saatiin alustavaan liikennekuntoon 15 päivänä joulukuuta 1952. Rummut sekä Alpuanjoen ylitys järjestettiin aluksi väliaikaisilla rakenteilla.

Varojen käyttö:

Työllisyyden turvaaminen:

Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl.
 V: 1 mk 5 000 000:—
 Käytetty vuonna 1952 „ 4 093 563:—
 Jäännös mk 906 437:—
 Erinäisten velallisten ja velkojaintili:
 Outokumpu Oy: käytetty v. 1952 mk 85 195 473:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Pengerrystöitä suoritettiin v. 1952 seuraavasti:

Työlaji	Paljous	Kustannus mk
Rata-alueen raivausta	14 377 ha	567 953
Maata ojista sivuun	966 m ³	110 671
» rataleikkauksista penkereeseen	13 690 »	5 558 101
» rataleikkauk. sivuun	2 101 »	87 631
Lisämaata penkereeseen ...	3 188 »	1 054 169
» penkereeseen normaalin radan junilla ...	1 860 »	334 279
Maakivien louhimista	—	730 588

Päällysrakenne. Raidetta naulattiin Vihannin asemalta kaivosalueen rajalle 11 250 m sekä kaivosalueella erikseen tehdyn raiderakennussopimuksen mukaan 1 150 m. Vaihteita naulattiin 3 kpl.

Pohjois-Suomen ratojen korjaukset.

Vuonna 1952 jatkettiin v. 1944 aloitettuja ratojen korjaustöitä 7. ja 8. ratajaksojen sekä Kontiomäen—Taivalkosken rautatierakennuksen alueella ja niiden toimesta.

Vuonna 1951 saavutettiin normaali liikennöimis-mahdollisuus kaikilla jälleenrakennetuilla rataosilla tärkeimpien siltujen valmistuttua. Vielä kertomusvuoden aikana on jatkunut pienempien siltujen hankinta ja asentaminen sekä huonerakennus- ja kiskotustyöt, jätään tämän jälkeen suoritettavaksi pääasiallisesti Rovaniemen ja Kemijärven asematalojen rakentaminen, Kemijärven—Sallan radan kiskotuksen uusiminen sekä erinäiset työt Kellošelän raja-asemalla.

Varojen käyttö:

Siirtynyt vuodelta 1951, 19 Pl.
 I: 18 mk 172 875 590:—
 Siirtynyt vuodelta 1951, 19 Pl.
 I: 17/1950 „ 10 134 033:—
 Myönnetty vuodelle 1952, 19 Pl.
 I: 11 „ 175 000 000:—
 mk 358 009 623:—
 Käytetty vuonna 1952 „ 305 153 567:—
 Siirtyy vuodelle 1953 mk 52 856 056:—

Suoritettut työt:

Pengerrystyöt. Kertomusvuoden aikana on pengerrystöitä ollut käynnissä vain vähäisessä määrässä Kemijärven—Sallan radalla.

Rummut ja sillat. Teräsbetonikantisia siltoja valmistui v. 1952 kuluessa seuraavasti:

Heikanoja (rataosalla Kemi—Kauliranta) jm 3.0 m
 Koskenoja (” ” ”) jm 6.0 m
 Pilkasuonoja (rataosalla Oulu—Kemi) jm 3.6 m
 Terässilloja asennettiin ja avattiin liikenteelle kertomusvuoden aikana seuraavasti:

Vikajoki I:n 32.73 m jm ristikkosilta (rataosalla Rovaniemi—Kemijärvi) avattiin liikenteelle 24. 1. 1952.

Vikajoki II:n 42.0 m jm ristikkosilta (rataosalla Rovaniemi—Kemijärvi) samoin 26. 2. 1952.

Misijoen 32.73 m jm ristikkosilta (rataosalla Rovaniemi—Kemijärvi) samoin 14. 3. 52.

Käsmänjoen 60.0 m jm ristikkosilta (rataosalla Kemijärvi—Kellošelkä) samoin 16. 5. 1952.

Kiehimäjoen 84.0 m jm ristikkosilta (rataosalla Oulu—Kontiomäki) samoin 19. 7. 1952.

Lisäksi suoritettiin kertomusvuoden aikana useiden aikaisemmin asennettujen terässiltujen puhdistuksia ja maalaus- sekä monilla siltapaikoilla siltatelineiden purkamis- ja jälkiraivaustöitä.

Päällysrakenne. Raidesoraa kuljetettiin normaalin radan junilla 44 700 m³. Vanhoja 22,343 kg/m kiskoja vaihdettiin 30 kg/m kiskoihin 4 470 m matkalla.

Aitaukset ja tiet. Kuorma-alueiden tasotus- ja tietöitä on tehty Rovaniemen, Kemijärven, Joutsijärven, Märkäjärven, Salmivaaran ja Kellošelän liikennepaikoilla.

Huonerakennukset. Rovaniemen sähkötalon rakentaminen aloitettiin, vaunumiesten työ- ja varastohuone tehtiin valmiiksi. Useiden liikennepaikkojen asuin-, liikenne- ja ulkorakennuksissa suoritettiin laudoitus-, sisustus- ja maalaustöitä.

Rautatietutkimukset:

Varojen käyttö:

Rautatietutkimukset.

Siirtynyt vuodelta 1951, 12 Pl.	
XII: 6	mk 918 242:—
Myönnetty vuodelle 1952	„ 2 500 000:—
	mk 3 418 242:—
Käytetty vuonna 1952	„ 224 506:—
Siirtynyt vuodelle 1953	mk 3 193 736:—

Erinäisten velallisten ja velkojain tili Outokumpu Oy.

Lampinsaaren rautatietutkimus:

Käytetty vuonna 1952 mk 558 507:—

Suoritettut tutkimukset:

Oulun—Kuusamon radan ja Maanselän—Kuhmon radan tutkimustyöt ovat kertomusvuoden aikana ol-

leet pysähdyksissä. Vain näistä aiheutuvia keskus-hallinnon töitä on vuoden 1952 aikana suoritettu.

Vihannin kaivosradan tutkimus. Tämä täyskoneellinen rautatietutkimus, joka tehtiin keväällä 1952, suoritettiin Outokumpu Oy:n pyynnöstä ja kustannuksella yhtiön Vihannin kaivosalueen saamiseksi rataverkon yhteyteen. Kilpuan ja Vihannin liikennepaikoilta erkanevista vaihtoehtoisista suunnista päädyttiin jälkimmäiseltä erkanevaan suuntaan, jonka pituus on 11.84 km.

Käytetyt määrärahat.

Vuonna 1952 käynnissä olleisiin rautatierakennuksiin ja radankorjauksiin niiden aloittamisesta alkaen vuosittain ja yhteensä käytetyt rahamäärät samoin kuin niihin ja rautatietutkimuksiin vuonna 1952 käytetyt varat ilmenevät seuraavasta taulukosta.

Vuosi	Kontiomäki— Taivalkoski	Suolahti— Haapajarvi	Orivesi— Jämsä	Murtomäki— Otanmäki	Joensuu— Kovero	Siilinjärvi— Juankoski	Vihannin kaivosrata	Pohj.-Suomen radankorj.
1938	44 313 178 vv. 1934—38	1 601 382	491 053	—	—	—	—	—
1939	29 912 353	10 081 576	11 861 449	—	—	—	—	—
1940	4 443 701	6 333 869	16 931 281	—	—	—	—	—
1941	3 867 966	5 027 573	19 759 320	—	—	—	—	—
1942	5 391 173	6 348 928	19 493 313	—	—	—	—	—
1943	6 373 486	6 333 637	12 097 374	—	—	—	—	—
1944	4 031 845	4 050 136	14 468 874	—	—	—	—	2 883 980
1945	3 958 285	5 189 915	49 228 700	—	—	—	—	296 997 938
1946	—	11 195 484	65 452 150	—	—	—	—	326 454 944
1947	—	8 529 765	80 948 931	—	—	—	—	339 537 032
1948	—	15 428 320	189 617 400	—	—	—	—	258 442 627
1949	989 757	132 613 904	285 250 322	—	17 020 947	13 865 126	—	365 733 237
1950	29 885 969	228 650 716	237 431 230	—	171 893 800	143 779 350	—	659 633 999
1951	123 342 409	267 274 717	226 064 328	80 961 910	84 255 733	96 066 871	—	429 736 746
1952	218 175 558	248 868 590	191 261 740	365 479 091	6 638 891	192 991	4 093 563	305 153 567
	474 685 680	957 528 512	1 420 357 465	446 441 001	279 809 371	253 904 338	4 093 563	2 984 574 070

Yhteensä vuonna 1952

Rautatierakennukset ja radankorjaukset	1 339 863 991
Rautatietutkimukset	224 506

IV. LIIKKUVA KALUSTO JA SEN TARVEAINEKULUTUS, KONEPAJAT JA SÄHKÖLAITTEET.

Liikkuva kalusto. Vuoden aikana valmistui kaksi uutta tavarajunaveturia. Kun liikenteestä poistettiin kaikkiaan 12 veturia, oli veturien lukumäärä vuoden lopussa 812 eli viisi vähemmän kuin edellisen vuoden päättyessä. Moottorivaunuista poistettiin yksi liikenteestä. Uusia raskaampia moottorivaunuja valmistui liikenteeseen 18 ja koko liikenteessä oleva moottorivaunukanta oli vuoden lopussa 33 kappaletta.

I & II luokan makuuvaunuja valmistui v. 1952 aikana kuusi, II & III luokan makuuvaunuja samoin kuusi kappaletta, II luokan päivävaunuja kahdeksan

ja III luokan päivävaunuja 35 kappaletta, neliakselisia konduktööri- ja matkatavaravaunuja kymmenen, katettuja tavaravaunuja 288, säiliövaunuja 30, itse-tyhjentäviä soravaunuja 85, sepelinkuljetusvaunuja 6, postivaunuja 8 ja säiliövaunuja yksityisille liikennöitsijöille 70 kappaletta.

Vuoden lopussa oli vaunujen lukumäärä:

— henkilövaunuja (myös virkavaunut)	1 648
— tavaravaunuja:	
— katettuja	12 951
— avonaisia	14 461
	27 412

Höyryvetureita ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Vuonna 1949 aloitettua sylinterien männänvarsiin Kingtiivisteiden piirustusten laatimista eri veturisarjoille jatkettiin. Kertomusvuonna suoritettiin mainittu työ Hv1-, Hv2-, Hv3-, Tk3- ja Tv1-veturien männänvarsiin etu- ja takapäin tiivisteiden sekä Pr1- ja Vr3-veturien männänvarsiin takapäin tiivisteiden osalta.

Konetoimiston asettaman toimikunnan ehdotuksesta oli vuonna 1951 alettu laatia piirustuksia tenderin kaappien pohjista vetureissa tarvittavien kalusto- ja tarve-esineiden tarkoituksenmukaista sijoitusta varten. Nyt laadittiin Hk2-, Hk3-, Hk5-, Hv3-, Hv4-, Tk2- ja Sk3-vetureille tenderin oikeanpuoleisten kaappipohjien sekä Hv3-vetureille myös tenderin vasemmanpuoleisen kaappipohjan piirustukset.

Koska veturikattiloiden hoidossa on ilmennyt se puutteellisuus, että kattiloissa olevia pohjaventtiilejä ei ole käytetty kattiloiden säännölliseen ulospuhallukseen sen johdosta, että pohjaventtiiliin on pelätty jäävän auki puhalluksen yhteydessä ja että pohjaventtiilistä tulevan vesi- ja höyrysiuhkun on arveltu vaarantavan veturimiehistön toimintaa, on pohjaventtiileihin suunniteltu mainitut epäkohdat poistavat siivilälinsit ja äänenvaimentajat. Mainituista varolaitteista ja niiden asennuksesta laadittiin piirustukset Hv1-, Hr1-, Pr1-, Tk3-, Tv1-, Tr1-, Vr2- ja Vr3-vetureille.

Käytännössä olevien eri veturisarjojen kulissikivien yhtenäistämiseksi ja lajiluvun supistamiseksi on Hk5-, Hv1-, Hv2-, Hv3-, Hv4- ja Vr1-vetureille laadittu yhteinen kulissikiveä esittävä piirustus.

Vuonna 1949 eri veturisarjoja varten aloitettua hiilityskarkaistujen kammen- ja kytkintappien piirustusten laatimista jatkettiin. Kertomusvuonna laadittiin niistä piirustukset Hr1- ja Tr1-vetureille. Mainituille vetureille laadittiin lisäksi erinäisiä parannuksia varten joukko kummallekin veturisarjalle yhteisiä piirustuksia, joista tenderin osalta mainittakoon akselilaakerin pölytiivistein, Athermos-liukuakselilaakerin, Athermos-liukuakselilaakeriin kuuluvan akselin, hiilitilan sulkulaudoituksen ja voitelurulla-akselilaakerin piirustukset sekä veturin osalta sylinterin voideputkien, hytissä olevan voideputkijärjestelmän, tulipesän kattositeiden ja käyttöakselilaakerin piirustukset. Hr1-vetureita varten on lisäksi laadittu sylinterien Olva-takaiskuventtiilien hyllyn sekä Tr1-vetureita varten sähkövalaistusasetelman ja etutelin pyrstönkannattimen laakerikuorien piirustukset.

Pr2-veturien höyrykattilan vuonna 1950 aloitettua ja kertomusvuotta edellisenä vuonna jatkanutta piirustusten laatimista jatkettiin. Tärkeimmistä laadituista piirustuksista mainittakoon kattilan kokoonpanopiirustus ja sidepultteja sekä kattilan niittijakoa esittävät piirustukset.

Yhdysvalloista ostetuista Vr4-vetureista oli jo kolmena edellisenä vuonna laadittu erinäisiä piirustuksia sen johdosta, että vetureita seurasi ostettaessa ainoastaan fotostaattijäljennökset, joista ei voida ottaa uusia jäljennöksiä. Kertomusvuonna jatkettiin mainittua työtä silmällä pitäen erikoisesti varakattiloiden hankintaa. Nyt laadituista piirustuksista mainittakoon eri sidetankojen, sidepulttien ja hitsaamalla valmistettavan höyrykuvun piirustukset sekä varakattilan kokoonpanopiirustus. Muista kyseistä veturia varten laadituista piirustuksista mainittakoon Saksan liitoratojen yleisesti käyttämän Müller-mallisen paineentasausmäntäluistin, sen luistinvarren, luistin-

varren ristikkappaleen, kapearenkaisen männän, männänvarren ja tuhkalatikon ilmansuuntauslevyjen piirustukset.

Koska Yhdysvalloista ostettuihin Tr2-vetureihin aikaisemmin suunnitellut Trofimoff-malliset mäntäluistit osoittautuivat heikoiksi, laadittiin mainittuja vetureita varten Müller-mallisen paineentasausmäntäluistin sekä luistinvarren piirustukset. Edellisenä vuonna aloitettua hiilensyöttölaitteen höyryllä toimivan käyttökoneiston piirustusten laatimista jatkettiin. Lisäksi laadittiin laitteen korjausta silmällä pitäen paineilmakäyttöisen voimasuunnanvaihtimen piirustukset. Jo mainittujen piirustusten lisäksi laadittiin Tr2-vetureille millimetrimitoilla varustettu, I ja IV kytkinpyöräkertoja esittävä piirustus, joka selvensi ja täydensi alkuperäistä amerikkalaista tuumamittoin varustettua piirustusta.

Sen johdosta, että hitsausta on alettu käyttää entistä enemmän myös veturirakennuksessa, laadittiin nyt Tv1-vetureita varten hitsaamalla höyrykattilaaan kiinnitettävien injektorin, höyrykuvun laen ja pesutalpan laipan piirustukset. Muista Tv1-vetureita varten laadituista piirustuksista mainittakoon vahvistettujen kiertokankien ja takimaisten kytkintankojen piirustukset.

Koska Tv2-veturien sylinterit käytännöllisesti katsoen olivat loppuunkuluneet ja sylinterien uusiminen olisi tullut taloudellisesti kannattamattomaksi sen johdosta, että varsinainen sylinteri on valettu yhdeksi osaksi sylinterin yhdistäjän ja savupesän kannattimen kanssa, laadittiin mainittuja sylintereitä varten valurautaisen sylinteriholkin piirustus.

Koska Hv1-veturien sylinterin piirustuksesta ei kyllin selvästi ilmene sen erinäisten kohtien muoto, laadittiin mainitusta sylinteristä, samalla sen rakennetta muuttaen, uusi Müller-sovitteinen piirustus. Sylintereiden valmistus päätettiin kuitenkin siirtää myöhemmin toteutettavaksi. Hv1-vetureita varten laadittiin myös piirustus hitsaamalla valmistettavasta tenderin vesisäiliöstä. Vastaavalla tavoin valmistettavan tenderin vesisäiliön piirustus laadittiin myös Hv3-vetureille. Viimeksi mainitun vesisäiliön polttoainetilan rakenteessa oli pyritty huomioimaan polttoaineen edullisemmasta vierimisestä aiheutuvat näkökohdat.

Veturien varustinalaa koskevista piirustuksista mainittakoon lubrikaattorin varavoidekupin, kahden eri kokaisen tulipesän luukkujen paineilma-aukaisijan männän, Friedmann-injektorin RST7 osien ja Sellers-injektorin 8.5 osien piirustukset. Laadituista taulukopiirustuksista ja käyttöohjeista mainittakoon veturien pyöranrenkaiden kulumisrajoja, veturien sylinterien kulumisrajoja, veturien pyöranrenkaiden kutitusmittoja ja veturien vesisäiliöiden vesimääriä eri vedenkorkeuksilla esittävät piirustukset sekä Müller-paineentasausmäntäluistin käyttöohjeet. Lisäksi laadittiin voimassaolevia rautatiehallituksen kiertokirjeitä vastaava liikkuvan kaluston suurinta ulottumaa ja aukean tilan ulottumaa uutis- ja uusintarakennuksilla esittävä piirustus.

Työjärjestyksen mukaisesti on Lokomo Oy:ssä valvottu uusien veturien valmistusta. Kertomusvuonna sai mainittu toiminimi valmiiksi molemmat vuonna 1951 tilatuista Tk3-vetureista. Mainittujen veturien koekäytöt suoritettiin ja veturit asetettiin liikenteeseen.

Vaunuja ja niiden rakenteen parantamista koskevat suunnittelutyöt. Vuonna 1952 tehtiin hyvin pal-

jon työtä tavaravaunujen suunnittelemiseksi ja parantamiseksi. Eniten uhrattiin suunnittelu- ja piirustustyötä Otanmäen kaivoksen malminkuljetusta varten tarkoitetun varsinaisen malminkuljetusvaunun (litt. Om) suunnitteluun, jota jo edellisenä vuonna valmisteltiin. Kyseistä vaunua varten saatiin valmiiksi koneteknillisen toimiston työosuudeksi määrättyt aluskehysten ja näitä vaunuja varten valmistettavan, uuden tavaravaunujen telin K 13 piirustukset niin, että vaunujen rakentamiseen Pasilan konepajalla voitiin ryhtyä. Jo aikaisemmin aloitetut uutta itsetyhjentävää hiekkavaunua (litt. Ma) koskevat suunnittelu- ja piirustustyöt vaativat kertomusvuonna vielä melkoisesti aikaa, ennenkuin piirustukset saatiin siihen kuntoon, että niitä voidaan käyttää vaunujen rakentamiseen sarjatyönä. Muitten tavaravaunujen kohdalla saatiin päätökseen edellisiltä vuosilta peräisin oleva työ uuden, teräsrunkoisen tavaravaunun, litt. Gb, suunnittelemiseksi. Uuden, 2-akselisen 20 tonnia kantavan, avonaisen tavaravaunun aikaansaamiseksi uhrattiin myös melkoisesti suunnittelu- ja piirustustyötä. Lattiarakenteen vahvistamista tavaravaunuissa suunniteltiin kyseisten vaunujen haarukka-trukeilla kuormaamista silmälläpitäen. Pienehkö piirustustyömäärän vaativat myös aikaisempina vuosina suunniteltujen 120 tonnia kantavan suurkuormaavaunun (litt. Osb) ja 25 m³:n bensiinikuljetusvaunun (litt. Gob) piirustusten täydentäminen. Edelleen mainittakoon tavaravaunujen osalle tulevien suunnittelu- ja piirustustöitten kohdalla suunnitelma litt. Ga- ja litt. Gt-vaunujen muuttamiseksi meesankuljetusta varten.

Matkustajavaunujen osalle tulleista suunnittelu- ja piirustustyöistä olivat huomattavimpia 4-akselisen II lk. päivävaunun (litt. Di) sisustusta koskevat työt. Samoin laadittiin 4-akselista III lk:n päivävaunua (litt. Ei) varten piirustuksia, joissa matkustajien

mukavuutta silmälläpitäen täydennettiin mm. edelliseltä vuodelta peräisin olevaa putkipenkkejä ja sairassastoa koskevaa suunnittelu- ja piirustustyötä. Mainittujen matkustajavaunujen piirustukset valmistuivat jo niin ajoissa, että olympialaisliikenteeseen tarkoitettut vaunut saatiin valmiiksi. Myöskin tehtiin suunnitelmia konduktöörioston sijoittamiseksi III lk:n päivävaunuihin (litt. Ei). Edellisenä vuonna aloitettu II & III lk:n päivävaunua (litt. DEi) koskeva suunnittelu- ja piirustustyö saatiin päätökseen. Samoin saatiin I & II lk:n makuuvaunua (litt. Cm) koskeva työ päätökseen. Matkustajavaunujen osalle tulevista töistä mainittakoon edelleen se pienehkö suunnittelu- ja piirustustyö, joka tehtiin valmiiden vaunujen rakenteen parantamiseksi.

Erikoisvaunujen osalle tulleista suunnittelu- ja piirustustyöistä olivat huomattavimpia linjakuormaustyökunnan ja posti- ja lennätinhallituksen linjatyökunnan asuntovaunuun sekä opastintyöntekijäin työ- ja asuntovaunuun uhrattu työ. Yksipuolisen lumiauran rakennetta tutkittiin ja parannettiin.

Yleisistä vaunuja koskevista suunnittelu- ja piirustustyöistä mainittakoon laaditut piirustukset jarruja vetolaitteista, pyöräkerroista yms:sta, jotka piirustukset otettiin entisten kuluneiden ja piirustustekniikaltaan vanhentuneiden sijaan, tai joissa on suunniteltu teknillisiä parannuksia erilaisiin rakenne-elimiiin. Ohjelauseintoja mm. yksityisille liikkeille annettiin myös esimerkiksi säiliövaunujen rakentamista varten.

Erikoistöinä laadittiin vaunutöitten ohella piirustuksia veturin kääntölavojen käyttöökoneistoihin varsinkin 25 m kääntölavaa varten. Kuormaushjeita ja piirustuksia laadittiin myös.

Aikaisemmin yksityisiltä toiminimiltä tilattujen moottorivaunujen, -vetureiden ja kiskobussien erikoisoiden piirustusten laadintaa jatkettiin sekä teh-

Liikkuvan kaluston

Korjattu liikkuvaa

	Vetureita, moottorivetureita ja -vaunuja				Yhteensä
	Täys-	Väli-	Pika-	Vaurio-	
<i>Pääkonepajat</i>					
Hyvinkää	44	51	96	2	193
Helsinki	50	26	33	6	115
Pasila	12	14	10	1	37
Turku	45	35	18	2	100
Vaasa	63	69	51	3	186
Oulu	32	26	48	7	113
Kuopio	89	66	14	8	177
Pieksämäki	—	—	1	—	1
	Yhteensä				922
	335	287	271	29	
<i>Konejaksot</i>					
1.	—	—	994	5	999
2.	—	—	432	10	442
3.	—	—	470	2	472
4.	—	—	2 298	31	2 329
5.	—	—	459	2	461
6.	—	—	636	1	637
7.	—	—	1 008	14	1 022
8.	—	—	428	3	431
9.	—	—	782	10	792
	Yhteensä				7 585
	—	—	7 507	78	

tiin muutospirustuksia henkilöautoista rata-autoiksi muutettavia autoja varten. Moottorivaunujen osalla tehtiin muutosehdotuksia Valmet Oy:n Lentokonetehtaassa valmistettavien Dm3- ja Dm4-sarjan vaunujen rakenteisiin.

Työjärjestyksen mukaisesti huolehdittiin vastaanottotarkastuksista, jolloin mm. valvottiin uusien vaunujen ja niiden pyöräkertojen valmistusta Pasilan konepajassa sekä erilaisten laitteiden hankintaa yksityisissä konepajoissa mm. suorittamalla Valmet Oy:n Lentokonetehtaassa valmistuneiden Dm3- ja Dm4-sarjan moottorivaunujen koeajot. Samalle tehtaalle tehtiin uusi tarjouspyyntö 4 kpl Dm4-sarjan moottorivaunun hankkimiseksi. Lisäksi tehtiin muitakin tarjouspyyntöjä ja käsiteltiin saatuja tarjouksia. Tällöin Valmet Oy:n Lentokonetehtas tuli hankkijaksi tilauksissa, jotka käsittivät 5 kpl diesel-hydraulismekaanista vetomoottorivaunua eli moottoriveturia Hr11, 3 kpl 3-osaista liitevaunustoa, 7 kpl neliakselista, kevyttä moottorivaunua, 7 kpl edellisiä varten tarkoitettuja moottorivaunun perävaunuja ja 2 kpl Vv13-dieselvaihtoveturia. Lokomo Oy tuli hankkijaksi tilauksessa, joka käsitti 3 kpl Vv12-dieselvaihtoveturia.

Lämmityslaitokset. Vuoden 1952 kuluessa tehtiin koneteknillisessä toimistossa lämpö-, vesi-, lämminvesi- ja viemärijohtojen työpiirustukset seuraavia rakennuksia varten: Imatran autotalli ja huoltorakennus, Joensuun poliklinikka, VR:n asuntotalo Aleksis Kiven katu 17 Pasila, Suolahden tavarasuola, Rovaniemen sähkötalo. Viinikan junatoimisto Tampere ja Kouvolan sähkötalo.

Yksinomaan lämmityslaitoksen työpiirustukset tehtiin samana vuonna seuraavia rakennuksia varten: Jämsänkosken veturitali, rataosaston korjauspaja

Tampere, Jyväskylän veturitali, Kouvolan veturitalin lisärakennus, Helsingin aseman lähtevän kiitotavaran ja laiturihallin kioskit, Pasilan asematalo, Jämsänkosken lepokotirakennus, Riihimäen ratainsinöörin toimisto- ja asuinrakennus, Helsingin asematalon kirjastohuoneisto sekä hallintorakennuksen entiseen eläkelaitoksen porraskäytävään järjestettävät toimistohuoneet.

Hyvinkään konepajan saunarakennuksen saunaa varten teki koneteknillinen toimisto työpiirustukset samoin myös mainitun saunarakennuksen pesulan koneiden sijoituspiirustuksen vesi-, lämminvesi- ja viemärijohtoineen sekä lisäksi sanotun konepajan rakennettavien asuntotalojen n:o:t 13, 14, 15 ja 16 putkitunnelisuunnitelman valtalämpöjohtoineen.

Ilmanvaihtosuunnitelmia tehtiin kertomusvuonna Pasilan konepajan lakkaushuoneiden, Imatran autotallin ja huoltorakennuksen, Jyväskylän veturitalin pajan, hallintorakennuksen lämpökeskuksen työhuoneen, Seinäjoen II lk asemaravintolan, Tampereen asematalon automaattikeskuksen sekä Rovaniemen ja Kouvolan sähkötalojen automaattikeskuksien tuulettamiseksi. Lisäksi tehtiin suunnitelma hallintorakennuksen ullakolle päättyvien poistoilmahormien yhdistämiseksi ja varustamiseksi poistoilmaphaltimilla.

Vaunuihin nähden tehtiin v. 1952 4-aks. II & III lk päivävaunun (litt. DEi) sekä linjakuormaustyökunnan ja posti- & lennätinhallituksen linjatyökunnan asuntovaunujen lämmityslaitosten työpiirustukset.

Konstruktiivisten töiden ohella on koneteknillinen toimisto suorittanut sekä yksityisten toiminimien että Helsingin konepajan valtionrautateille rakentamien lämmityslaitosten ja vesi- ja viemärijohtolaitteiden tarkastuksia ja vastaanottoja sekä antanut lausuntoja lämpö- ja terveysteknillisen alan asioissa.

Liite 1.

korjaus v. 1952.

Henkilövaunuja				Tavaravaunuja					Vaunuja korjattu yhteensä
Täys-	Pika-	Vaurio-	Yhteensä	Täys-	Väli-	Pika-	Vaurio-	Yhteensä	
korjauksia				korjauksia					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
860	377	—	1 237	2 732	615	1 004	—	4 351	5 588
92	113	3	208	1 124	374	1 855	—	3 353	3 561
52	34	—	86	691	64	244	15	1 014	1 100
56	93	10	159	905	194	857	123	2 079	2 238
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	76	—	142	1 835	504	1 451	—	3 790	3 932
1 126	693	13	1 832	7 287	1 751	5 411	138	14 587	16 419
—	7 004	24	7 028	—	200	10 762	22	10 984	18 012
—	302	1	303	—	1 738	5 021	91	6 850	7 153
—	373	—	373	—	334	5 261	—	5 595	5 968
—	757	7	764	—	911	7 147	37	8 095	8 859
—	681	—	681	—	381	3 714	7	4 102	4 783
—	832	—	832	—	262	2 219	18	2 499	3 331
—	919	6	925	—	772	6 501	128	7 401	8 326
—	774	3	777	—	217	2 526	21	2 764	3 541
—	477	—	477	—	547	4 961	9	5 517	5 994
—	12 119	41	12 160	—	5 362	48 112	333	53 807	65 967

Konepajat: Vuonna 1952 oli valtionrautateilla edelleen 7 pääkonepajaa, jotka sijaitsivat Helsingissä, Hyvinkäällä, Pasilassa, Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Kuopiossa. Viimeksimainittuun kuuluu lisäksi vaunukorjauspaja Pieksämäellä. Erinäisiä töitä on suoritettu edellisen taulukon mukaisesti. (Liite 1.)

Pääkonepajoissa on säännöllisten veturien ja vaunujen korjausten ohella suoritettu erinäisiä muitakin töitä, sekä korjauksiin liittyviä että irrallisia, joista seuraavassa mainitaan huomattavimmat:

Hyvinkään konepajassa on korjattu ilmapumppuja (773 kpl), syöttöpumppuja (78) ja voidepumppuja (140), sekä veturien generaattoreita (315) rengastettu ja sorvattu erilaisia pyöräkertoja 1 274 ynnä uusittu aksleita (51) ja kytkin- ja kammentappeja (121).

Konepaja on käyttänyt terästä 562, valurautaa 4 424, messinkiä ja pronssia 10.8 ja valkometallia 0.6 tonnia.

Konepajan henkilökunnalle valmistui kaksi 24 perheen ja kaksi 18 perheen asuinrakennusta.

Erilaisia työstökoneita hankittiin 53 kpl, minkä lisäksi Helsingin konepajalta siirrettiin Hyvinkäälle eräitä koneita.

Helsingin konepajassa valmistettiin mm. jarrutönkkiä (85 125), jarrutönkän anturoita (40 799), vaunun laakeripesiä (8 148), arinarautoja (16 512), Restarting injektoreita (59), jousenrengasaineita (3 195), puskimenpäitä (2 131), vetokoukkuja (2 525), kattilalaippoja (655) ja luistinvarren ristikkappaleita (80) sekä korjattiin veturin jousia (1 187), vaunun jousia (12 705), höyrykattiloita (135), Steinmüller kattiloita (1), Stirling kattiloita (2) ja Rapid kattiloita (4 kpl). Kattiloiden ulkoja tulipesänlevyjä tehtiin valtionrautateiden konepajoille yhteensä sata kappaletta.

Konepajan huolto-osasto on asentanut vesi-, lämpö- ja viemärilaitteita ja suorittanut erillisiä putkitöitä 22:ssa valtionrautateiden rakennuksissa.

Konepaja on käyttänyt terästä 514, valurautaa 4 081, messinkiä ja pronssia 29.5 sekä valkometallia 8 tonnia, ja valanut valurautaa 3 835, messinkiä ja pronssia 80 sekä valkometallia 3.1 tonnia.

Pasilan konepajassa on rakennettu mm. seuraavat uudet vaunut:

- 6 kpl CEM makuuvaunuja
- 6 „ Cm makuuvaunuja
- 35 „ Ei III lk päivävaunuja
- 8 „ Di II lk henkilövaunuja
- 1 „ Osb syväkuormaustaunuja
- 10 „ Fo konduktööriavaunuja
- 4 „ Hdk avonaisia tavaravaunuja (Oulu Oy:lle)
- 330 „ Gbr katettuja tavaravaunuja
- 8 „ P, Po, Pe postivaunuja
- 92 „ Ma avonaisia tavaravaunuja
- 97 „ Go, Gob, Gmz, Gnz, Sri, Sla, Sfe säiliövaunuja
- 6 „ XMak hiilenkuljetusvaunuja.

Vuoden aikana on myös valmistunut 3 lumiauraa (Litt 7E.10B ja 11C) sekä viskurilumiaura (Litt. 8 H.). Lumiauroja on korjattu 5 kpl ja valmistettu yksi kääntölava.

Konepaja on käyttänyt terästä 3 695.6, valurautaa 1 538.3, messinkiä ja pronssia 38.2 ja valkometallia

29.1 tonnia sekä valanut messinkiä ja pronssia 40 ja valkometallia 67.5 tonnia.

Erilaisia työstö- ym. koneita on konepajaan hankittu 14 kpl.

Turun konepajassa valmistettiin mm. vaihteen kieliä (777 kpl), risteyskiä (668), vetotangon osia (1 250), vastakiskoja (900), sidekiskoja (980), nivelvaihdelukkoja (206) ja kiilalukon suojusteiloita (400), erikokoisia kannuja (1 585), lyhtyjä (1 410), johtimen risteilytelineitä (6 845), kannatusorsia (1 245) ja erilaisia merkkejä (2 310 kpl).

Konepaja on käyttänyt terästä 1 092, valurautaa 128.5, messinkiä ja pronssia 16.7 sekä valkometallia 9.2 tonnia ynnä valanut valurautaa 1 248, messinkiä ja pronssia 19 ja valkometallia 9.1 tonnia.

Uusia työstö- ym. koneita on hankittu yhteensä 49 kpl.

Vaasan konepajassa korjattiin mm. veturin jousia (2 323 kpl), asennettiin uusia pyörärenkaita (346), uusittuja tuloputkia (5 120) ja uusittuja lieskaputkia (342), suoritettiin kattiloiden täyskatsastuksia (15) ja sisäpuolisia katsastuksia (37), vaihdettiin 12 kattilaa sekä valmistettiin rautaosat sataan halkomittavaunuun.

Konepaja on käyttänyt terästä 57, valurautaa 2, messinkiä ja pronssia 7 sekä valkometallia 8.3 tonnia ynnä valanut messinkiä ja pronssia 20.5 tonnia.

Oppilas-, työkalu- ja veturiosaston valaistus on vaihdettu loistevaloksi.

Voimavirran jännitteen muutos 500 voltista 380 volttiin on saatettu loppuun vaunuosastolla ja aloitettu pajaosastolla.

Uusia työstökoneita on hankittu 7 kpl.

Oulun konepajassa tehtiin mm. kolmipyöräresimioita (16 kpl), lumentyöntölapioita (40), teräskankia (500), suoritettiin kattilan täyskatsastuksia (4), sisäpuolisia katsastuksia (23) ja täydennyskatsastuksia (8), sorvattiin pyöräkertoja (1 207) ja pyörärenkaita (184 kpl).

Konepaja on käyttänyt terästä 56.15, valurautaa 12.12, messinkiä ja pronssia 7.9 sekä valkometallia 3 tonnia ynnä valanut messinkiä ja pronssia 7.5 tonnia.

Uusimistyönä tehtiin viilausosastolle 2 500 kg juoksunosturi sekä 1 500 kg kääntönosturi.

Sähkövirran jännitteen muutostöitä jatkettiin ja rautatieläisten kerhohuoneistoon asennettiin 52 kpl sähkövalopisteitä.

Uusia työstökoneita saatiin 3 kpl, minkä lisäksi Kuopion konepajasta on siirretty yksi kone.

7. Kuopion konepajassa ja sen alaisena toimivassa Pieksämäen vaunukorjauspajassa on suoritettu mm. seuraavat työt:

a) Kuopion konepajassa:

Valmistettu teräsholkkeja 2 110, eril. laakereita 884, jarrukolmioita 38, kytkintankoja 8, mäntäluisteja 52, luistinhäkkejä 12, eril. tappeja 930, eril. venttiilejä 445, eril. sihtejä 44, vet. sylinterinkansia 6, varoventtiilejä 72 ja vet. puskimenpäitä 205 kpl.

b) Pieksämäen vaunukorjauspajassa:

Valmistettu vaunun pylväitä 330, sivuluukkuja 508, laakeritiivisteitä 1 600, koneistettu vaunun laakeripesiä 534, puskimenpäitä 200 ja tuppiiloita 300, valmistettu kapearaidevaihteita 4 sekä korjattu vaunun jarrukenkiä 200, laakeripesiä 254, ratanostureita 1, kärryjä (makasiini) 37, kääntölavoja 1, re-

siinoita 5, voidetyynypitimiä 1 194 ja vaunuja (asemasilta) 14 kpl.

Kuopion konepaja ja Pieksämäen vaunukorjauspaja ovat käyttäneet terästä 310, messinkiä ja pronssia 31.5 sekä valkometallia 22 tonnia ynnä valaneet messinkiä ja pronssia 29.1 ja valkometallia 22 tonnia.

Uusia koneita on hankittu Kuopion konepajaan 10 kpl ja Pieksämäen vaunukorjauspajaan 5 kpl.

Työtuntien lukumäärä:

	Työtuntien luku		
	v. 1952	v. 1951	V. 1950
Pääkonepajoissa	9 289 593	8 829 323	8 998 206
Varikkokorjauspajoissa	1 253 766	1 419 042	1 321 451
Sähkökonepajassa	89 085	97 956	97 069
Kaikki yhteensä	10 632 444	10 346 321	10 416 726

Valmistearvot:

	Valmistearvot		
	v. 1952	v. 1951	V. 1950
Pääkonepajoissa	4 129 990 160	3 344 059 046	2 775 110 493
Varikkokorjauspajoissa	332 426 162	344 569 515	245 660 315
Sähkökonepajassa	20 693 063	20 586 642	11 351 604
Kaikki yhteensä	4 483 109 385	3 709 215 203	3 032 122 412

Työntekijöiden lukumäärä vuoden lopussa:

	Työntekijöiden lukumäärä		
	v. 1952	v. 1951	v. 1950
Pääkonepajoissa	4 342	4 165	4 174
Varikkokorjauspajoissa	921	910	875
Sähkökonepajassa	132	143	162
Kaikki yhteensä	5 395	5 218	5 211

Konepajakouluissa valmistui vuoden 1952 aikana 27 veturinlämmittäjää ja 19 ammattimiestä. Uusia oppisopimuksia tehtiin 78 veturinlämmittäjäoppilaa ja 48 ammattioppilaa kanssa.

Sähkölaitokset ja -laitteet: Kertomusvuoden aikana on valtionrautateiden uudistusrahastosta sähköteknillisen toimiston käytettäväksi myönnetty vedenottolaitosten sähköistämiseen 3 000 000 markkaa ja viestilaitteiden uusimiseen 53 000 000 markkaa. Viimeksi mainitusta määrärahasta siirrettiin 9 000 000 markkaa Kouvolaan rakennettavan sähkötalon rakennustöiden aloittamiseen.

Kuopion konepajalle hankittiin ja asennettiin 400 kVA:n lisämuuntaja, jolloin johtoverkko samalla järjestettiin osittaista 380 V:n käyttöä varten. Pasilan konepajan koneistusosaston jännitteen muutos suoritettiin loppuun ja valaistus järjestettiin samalla uudelleen. Vaasan konepajan vaunuosastolla suoritettiin jännitteen muutos 500 voltista 380/220 volttiin. Valtionrautateiden asuintalossa, Helsinki, Kai-vokatu 6, suoritettiin jännitteen muutoksen aiheuttamat voimajohtojen ja pääjakokeskuksen uusimiset.

Uusimistyönä on Kuopion konepajalla asennettu yksi muuntaja.

Selontekovuonna työskenneltiin pääkonepajoissa 6-päivisin työviikoin ja etupäässä yhdessä työvuo-rossa. Joillakin konepajojen osastoilla on kuitenkin täytynyt suuren ja kiireellisen työmäärän vuoksi työskennellä kahdessakin työvuo-rossa ja tehdä yli-työtä.

Sörnäisten asemalla ja ratapihalla suoritettiin jän- nitteen muutoksen aiheuttamat työt.

Murtoäen—Otanmäen rautatierakennukselle rakennettiin kaksi väli aikaista muuntoasemaa. Samoin Lielahteen valmistui rataosaston käyttöön väliaikai- nen muuntoasema.

Sähköteknillisen toimiston toimesta jatkettiin omien sähkövoima- ja muuntoasemien käytön tark- kailua entiseen tapaan sekä valvottiin edelleen lii- kennepaikkojen sähkönkulutusta ja jatkettiin sähkö- virran hintojen tarkkailua.

Kertomusvuoden aikana päätettiin sähkövalaistus ottaa käytäntöön seuraavilla 35 liikennepaikalla: Aholahti, Ahmas, Ahonkylä, Airaksela, Alhojärvi, Harjavalta (ent. Kumpu), Hietama (Suolahden— Haapajärven rautatierakennuksella), Hyrkäs, Juo- järvi, Jämsä, Jämsänkoski, Kaarnalampi, Kaurila, Kelloelkä, Kerisalo, Kyrölä, Linna (Suolahden— Haapajärven rautatierakennuksella), Melkkola, Mulo, Märkäjärvi, Niska, Nuolijärvi, Pajujärvi, Pitkäaho, Pöljä, Rahola, Ristinpohja, Rumo, Sarvikumpu, Sau- nakallio, Sotka, Sydänmaa, Sääsiniemi, Tiusala ja Vierumäki. Kun otetaan huomioon, että Vuoksen-

satama liikennepaikkana on lakkautettu ja liitetty Imatran liikennepaikkaan, nousee sähköistettyjen liikennepaikkojen lukumäärä kustannusvuoden päättyessä 636.

Kertomusvuoden aikana on sähkölaitoksille jouduttu suorittamaan sähköliityntämaksuja kaikkiaan 6 548 569 markkaa.

Sähköistetyillä liikennepaikoilla suoritetuista uudis- ja uusimistöistä mainittakoon seuraavaa:

Vilkkaa liikennöityjen ratapihojen varustamista valonheitinvalaistuksella jatkettiin. Kertomusvuoden aikana valmistuivat seuraavat ratapihojen valonheitinvalaistustyöt: Pasilan ratapihan valonheitinmastot n:o I ja IV saatiin pystytetyiksi ja sähköasennustyöt maston n:o I osalta loppusuoritetuiksi. Kotkan ratapihavalauksen johtojen järjestely ja kaapelointi saatiin valonheitinmastojen n:o I ja II alueella loppusuoritetuiksi. Turun asemaratapihan valonheitinvalaistus valmistui kokonaisuudessaan. Osalle Joensuun, Jyväskylän ja Lappeenrannan ratapihoja saatiin valonheitinvalaistus asennetuksi. Samoin Rovaniemen ratapihan valonheitinvalaistustyöt saatiin loppusuoritetuiksi. Ns. Hyvinkään varikokratapihan valonheitinvalaistustyöt pantiin alulle.

Hyvinkään konepajan voima- ja valaistuslaitteistelmia lisättiin konepajan kehityksen mukaan. Asuntoalueella rakennetun kahden 18-perheen asuintalon sähköasetelmat valmistuivat ja kolme uutta 18-perheen asuntoaloa varten tehtiin työselitykset. Samoin laadittiin Hyvinkäälle rakennettavan n. 20 000 m³ suuruisen varastorakennuksen sähkötyöselitys.

Hangan ja Suolahden uusien asemarakennusten sähkölaitteet valmistuivat. Samoin valmistuivat Pasilan Ilmalan autotallirakennuksen ja autohuoltorakennuksen sähköasetelmatyöt. Pasilan Ilmalan autotallirakennuksen III kerroksen tultua muutetuksi autokorjaamoksi suoritettiin sen sähkölaitteissa tarpeelliset muutostyöt. Kouvolan ns. varikon huoltorakennuksen ja Pieksämäen rataosaston huoltorakennuksen sähkövalaistusasetelmat valmistuivat. Oulun uuden kerhotalon ja Tampereen uusitun kerhotalon sähkölaitteet valmistuivat. Tampereen entisen ns. Agatalon siirryttyä valtionrautateiden omistukseen siihen asennettiin voima- ja valaistusasetelmat. Helsingin asemarakennuksen ilmasto- ja lämmityslaitteiden sähkötyöt valmistuivat. Helsingin aseman hallien uusiin kioskeihin asennettiin sähköasetelmat. Kouvolan varikon voima- ja valaistusasetelmia lisättiin. Pieksämäen vanhan veturitalin sähköasetelmien uusimistö valmistui. Vaasan vanhan ratapihan (ns. tavararatapihan) valaistus järjestettiin uudelleen ja lisättiin samalla valopisteitä. Kuopion tavara-aseman laitureiden ja raiteiden valaistus uusittiin.

Hallintorakennuksen itäisen siiven valaistus muutettiin loisteputkivalaistukseksi. Hyvinkään, Iisalmen, Mikkelin ja Pieksämäen asematoimistojen sekä Lahden tavaratoimiston sähkövalaistusasetelmat uusittiin ja muutettiin samalla loisteputkivalaistukseksi. Samoin valaistusasetelmien uusimisen yhteydessä Oulun, Seinäjoen, Toijalan ja Ylivieskan asemaravintoloissa siirryttiin loisteputkivalaistukseen. Sörnäisten aseman toimiston valaistus muutettiin loisteputkivalaistukseksi.

Mikkelin ja Haminan sähköistetyt kääntölavat valmistuivat ja Pasilan I kääntölavalla liityntäkaapeli uusittiin varmuusmääräysten mukaiseksi.

Kontiomäen uuden halonantolavan ja polttoainetaraston sekä Pieksämäen halonanto- ja -sahauslavan sähkövalaistus- ja -voimalaitteet valmistuivat.

Joutsijärven, Koivun, Vaalan, Pyhäsalmen, Pulsan ja Laikon sähköistetyt vedenottolaitokset valmistuivat. Toijalan entinen sähköpumppu vaihdettiin suuremmaksi, jolloin samalla uusittiin sähkölaitteet. Vedenottolaitosten sähköistustyöt pantiin alulle kaikkiaan 15 eri liikennepaikalla.

Liikkuvan kaluston varustamista sähkövalaistuksella jatkettiin. Kertomusvuoden aikana valmistui 55 yksikkövalaistua vaunua, 18:aan kaasuvälivaunuun asennettiin yksikkövalaistus ja kolme (3) keskusvalaistua vaunua muutettiin yksikkövalaistusvaunuiksi. Vuoden lopussa oli 515 yksikkövalaistua vaunua, 15 keskusvalaistua vaunua, 4 paristovalaistua vaunua ja 65 ns. liitevaunua.

Uudistusrahastosta myönnettyillä varoilla asennettiin yhteen matkustajavaunuun kokeeksi suurjännitteinen loisteputkivalaistus.

Kertomusvuoden aikana valmistui kaksi sähkövalaistua veturia ja vanhojen veturien varustamista sähkövalaistuksella jatkettiin. Vuoden lopussa oli 332 yksikkövalaistua veturia ja 8 keskusvalaistua veturia.

Eri liikennepaikoilla on suoritettu pienehköjä vahva- ja heikkovirtalaitteiden lisäys- ja uudistöitä, joiden kustannukset työtä kohden eivät ole ylittäneet 100 000 markkaa, vahvavirtatöitä 249, yhteensä 5 525 301 markan arvosta ja heikkovirtatöitä 167, yhteensä 2 509 774 markan arvosta.

Sähkölaitteiden kunnossapito on edelleen suurimmalta osalta suoritettu valtionrautateiden sähköteknillisen henkilökunnan toimesta; ulkopuolisten toimimien apuun on muutamissa tapauksissa turvaututtu, kun se on havaittu taloudellisesti edullisemmaksi.

Rautateillä rakennettiin uusia kuparijohtoja vuoden 1952 aikana Kajaanin—Kontiomäen, Jyväskylän—Haapamäen, Kouvolan—Mikkelin, Kajaanin—Murtomäen ja Kouvolan—Lappeenrannan asemien välille yhteensä 893 johdinkilometriä.

Uusia rautajohtoja rakennettiin Peipohjan—Rauman, Murtomäen—Otanmäen, Hyrynsalmen—Laajan, Kauttuan—Säkylyn ja Lieksan—Pankakosken liikennepaikkojen välille yhteensä 298 johdinkilometriä. Lennätinjohtoja kaksoistettiin puhelinjohtoiksi Tampereen—Porin asemien välillä, jolloin saatiin 270 johdinkilometriä puhelinjohtoa, ja Kiukaisten—Kauttuan sekä Kajaanin—Kontiomäen asemien välillä olevat lennätinkaksoisjohdot, yhteensä 76 johdinkilometriä, vuoroteltiin puhelinjohtoiksi. Lennätinjohtoja purettiin Peipohjan—Rauman ja Kajaanin—Kontiomäen asemien väliltä yhteensä 74 km. Pienehköjä puhelinjohtoja eri paikkakunnille rakennettiin yhteensä 35 johdinkm. Puhelinajohtojen yhteismäärä lisäytyi täten vuoden kuluessa 1 572 johdinkilometrillä ja lennätinajohtojen määrä väheni 285 johdinkilometrillä.

Viestipylväslinjojen vuosikorjaustyöt suoritettiin raskaana vuosikorjauksena 1 966 ratakilometrillä ja kevytkorjauksena 418 ratakilometrillä. Tällöin pystytettiin 6 106 pylvästä, siirrettiin 296 pylvästä, asennettiin 1 443 pylvään tukipuuta, 177 pylvään tyventukea, 2 227 pylvään harusta ja 6 705 ortta, 12 194 eristintappia, vaihdettiin eristimiä 16 315 kpl ja tehtiin johdinjatkoja 4 452 kpl. Kaikki pystytyt ja siirretyt pylväät olivat kyllästettyjä.

Rautateiden linjakorjaustyökunnat kunnostivat rautateiden viesti- ja opastinjohtoja 25 327 johdinkilometriä sekä posti- ja lennätinlaitoksen johtoja 24 593.7 johdinkilometriä, eli yhteensä 49 920.7 johdinkilometriä.

Uusia maakaappaleita asennettiin 94 kpl 51:llä eri liikennepaikalla yhteensä 8 063 metriä ja ilmakeppaleita 15 kpl 8:lla eri liikennepaikalla yhteensä 2 016 metriä. Näissä kaapeleissa oli yhteensä 456.4 johdinkilometriä. Vanhojen kaapeliverkostojen siirtoa ja suurehkoja korjauksia suoritettiin 5 liikennepaikalla.

Vuoden 1952 aikana asennettiin käytäntöön kolme uutta yksikanavaista kanta-aaltojärjestelmää, joten niitä nyt on käytännössä kaikkiaan seitsemäntoista.

Suurta edistystä tapahtui selektoripuhelintekniikan alalla. Uusia linja-automaattipuhelinjärjestelmiä asennettiin Tampereen—Porin, Riihimäen—Helsingin, Riihimäen—Toijalan, Toijalan—Tampereen, Tampereen—Haapamäen, Kouvolan—Mikkelin, Mikkelin—Pieksämäen, Kouvolan—Kotkan, Kouvolan—Haminan, Kouvolan—Lappeenrannan, Pieksämäen—Jyväskylän, Jyväskylän—Haapamäen, Helsingin—Pörvoon ja Helsingin—Kaukalahden välisille rataosille. Näihin linja-automaattipuhelinjärjestelmiin asennettiin 170 liityntää, mikä merkitsi n. 77 % lisäystä, liityntöjen luvun ollessa vuoden lopussa 390. Järjestelmiin kuuluvia johdonottajia (10 + 2) asennettiin 8. Täten automatisoitiin vuoden aikana 1 058 km asemienvälisiä kaksoisjohtoa, mikä merkitsi n. 76 % lisäystä. Vuoden lopussa selektorijärjestelmien yhteispituus oli 2 446 km.

Uusia kovaäänisjärjestelmiä otettiin neljällä asemalla ja kahdella ratapihalla käytäntöön. Yhdellä asemalla ja yhdellä ratapihalla laajennettiin ja osittain uusittiin entisiä järjestelmiä. Olympialaisten takia asennettiin väliaikaiseen käyttöön kolme kovaäänisjärjestelmää, joista yksi jäi osittain jatkuvatikoin käyttöön. Vuoden 1952 lopussa oli käytössä 35 kovaäänisjärjestelmää.

Nykyaikaiset vaatimukset täyttävä automaattinen puhelinkeskus asennettiin Hyvinkään konepajalle.

Uusia aikakellolaitteita asennettiin 6, murtosuoja-järjestelmiä 7 ja ristikytkintelineitä puhelinkeskukseen yhteensä 2.

Rautateiden toimesta hankittiin tai lunastettiin yksityiseltä yleisiin puhelinkeskuksiin liittyviä puhelin-yhteyksiä 31.

Linjakorjaustyökunnat pystyttivät 1 117 ja siirsivät 41 kyllästettyä vahvavirtapylvästä.

Vuoden kuluessa suoritettiin suurehkoja opastin- ja turvalaitteita kahdella liikennepaikalla. Näistä mainittakoon erikoisesti Leppävaaran releasetinlaite, joka on laatuaan ensimmäinen maassamme. Pienehköjä turvalaitteiden uutisrakennus- ja täydennystöitä suoritettiin 29 eri liikennepaikalla.

Lisäksi vuoden kuluessa rakennettiin itsetoimisia tai osittain itsetoimisia valo- ja äänivaroituslaitoksia neljälle tasoylikäytävälle sekä yhteisen rautatie- ja maantiesillan opastin- ja turvalaitteita kahdelle sillalle.

Turvalaitteiden yhteydessä laskettiin 10 952 m maakaappelia ja rakennettiin 3 mm kirkasjohtoa 134 johdinkilometriä.

Sähkökonepajassa tehtiin 89 085 työtuntia. Työntekijäin ja oppilaiden keskimääräinen lukumäärä oli 39, ja valmistearvo oli 20 693 063:—. Suurin osa toiminnasta oli korjaustyötä. Esimerkkinä tästä mainittakoon: 4 lennätinkonetta, 328 puhelinkonetta, 87 puhelinkeskusta, 50 vaihtolaitetta, 150 radio- ja vahvistinlaitetta tai niiden osaa, 31 kirjoitus- ja laskukonetta, 737 leimasinta, 43 seinä- ja yövartijan kelloa, 1 136 painemittaria, 133 nopeus- ja tulistusmittaria, 163 sähkömoottoria ja -porakonetta, 12 reisiinaa, 514 sekalaista vahvavirtakojetta, 2 192 erilaista heikkovirtalaitetta ja niiden osia ja 238 merkinanto- ja turvalaitteiden osaa.

Uusista valmisteista mainittakoon: 524 kpl pöytiä, kaappeja ja tuoleja, laatikoita yms., 202 erilaista työkalua, 12 napavaihtajaa, 5 kalustovaunun sisustus, 373 maadoituslevyä ja -tankoa, 213 johtoräntiä ja -tankoa, 11 häiriönpoisto- ja tarkkailulaitetta, 236 kaapelinsuojarautaa, 15 keskustelinettä, 16 kpl erilaisia tikkaita ja sekalaisia viestilaitteiden osia 9 079 kpl.

Saapuneiden risteilylupa-anomusten perusteella annettiin vuoden kuluessa lupa 225 vahvavirta- ja 116 heikkovirtaristeilylle. Sähkölaitteiden asennusanomusten perusteella annettiin 138 valaistusjohtojen ja 150 puhelinjohtojen asennuslupaa rautatiealueella oleviin rakennuksiin.

Risteilytarkastuksia suoritettiin sähköteknillisen toimiston toimesta 323 ja ratainsinöörien toimesta 149 sekä sähkölaitteiden asennustarkastuksia sähköteknillisen toimiston toimesta 75.

V. VARASTOT JA HANKINNAT SEKÄ STANDARDISOIMINEN.

Varastot. Valtionrautateiden varastoissa olevien tavaroiden keskimääräinen varastoarvo oli vuonna 1952 7 268 285 100 markkaa, josta määrästä eri varastojen osalla oli: Pasilan 2 574 925 300, Turun 1 014 246 200, Vaasan 1 158 537 800, Oulun 451 512 500, Kuopion 1 541 102 300 ja Helsingin 527 961 000 markkaa. Tarveaineita otettiin varastoista käytettäväksi 12 005 460 600 markan arvosta ja myytiin muille valtionlaitoksille sekä yksityisille 510 046 700 markan arvosta.

Hankinnat. Kaikkiaan ostettiin varastoihin tavaraa v. 1952 16 271 348 800 markan arvosta.

Ulkomailta tuotettiin seuraavat määrät tavaroita:

	Määrä tonnia	Arvo mk
Kivihiiliä ja koksia	625 520	3 747 342 882:—
Pyöräkertoja, kap. raide-	4	471 078:—
Pyöränrenkaita	881	39 968 138:—
Ratakiskoja	37 727	1 950 282 272:—
Rautaa ja terästä	2 851	123 123 165:—
Teräslevyjä	1 654	117 927 223:—
Öljyjä	2 758	46 129 172:—
Sekal. tarveaineita (siltoja ym.)	—	613 500 333:—
Yhteensä mk		6 638 744 263:—

Valtionrautateiden varastot ovat vuonna 1952 vastaanottaneet 1 862 490 m³ halkoja hintaan mk 3 012 074 340: — eli keskimäärin mk 1 617: 22 m³:ltä. Nämä polttopuut on hankkinut Valtionrautateiden Polttoainetoimisto (Vapo).

Alempana mainitun VR Konnunsuon polttoturvetuotannon tuotannon lisäksi on yksityisiltä ostettu 56 590 tonnia polttoturvetta hintaan mk 214 846 878: —.

Edelleen on ostettu Vapolta 765 024 kpl ratapölkkyjä hintaan mk 616 956 060: —, 72 927 kpl vaihderatapölkkyjä hintaan mk 90 420 482: —, 99 522.4 jm hirsii hintaan mk 25 347 741: —, 9 688 kpl puhelin- ja lennätinpylväitä mk 22 926 541: —, paalupuita 80 kpl mk 224 000: —, rimoja 30 m³ mk 7 500: —, 33 kpl tyvivahvikkeita hintaan mk 13 200, 10 090 kpl aidanpylväitä hintaan mk 965 385: —, 88 744 kpl vaununpylväisiä hintaan mk 22 186 000: —, 4 420 kpl aidansalkoja hintaan mk 419 900: —, 196 607 std sahatavaraa hintaan mk 8 103 510: — sekä VR Hankasalmen sahalle 1 203 607.95 j³ tukkeja hintaan mk 232 444 383: —, 32 545 kpl ratapölkkyaiheita hintaan 25 498 998: — ja 139 m hirsiaiheita hintaan mk 27 960: — vaihderatapölkkyaiheita 2 469 kpl hintaan mk 3 334 443: — ja vaununpylväisiä 24 211 kpl hintaan mk 6 052 750: —.

Polttoainehuoltotoiminta.

V. 1952 on valtionrautateilla kulutettu:

	Kokonais- kulutus	Veturien kulutusosuus
Halkoja	1 542 694 m ³	1 322 893 m ³
Polttoturvetta	714 917 dt	704 974 dt
Kivihiiliä	3 376 638 „	3 314 644 „

Sen lisäksi on rautatieläisille myyty v. 1952 aikana halkoja 92 680 m³.

Polttoöljyä on v. 1952 aikana käytetty kaikkiaan 1 363 012 kg. Tästä määrästä on veturien ja moottorivaunujen käyttämä osuus yhteensä 1 125 834 kg hinnaltaan mk 21 378 067: — käsittelykustannuksineen.

Lämmitys- ja valimokoksia hankittiin 2 194 000 kg, joka suurimmaksi osaksi kulutettiin.

Allamainittujen polttoaineiden varastoimis- ja käsittelykustannukset (kuorma- ja purkaus-, pinoamis-, sahaus-, vetureille anto- ym. käsittely) olivat seuraavat:

Halkotöistä kustannuksia	mk 358 169 908: —
Polttoturvetöistä „	„ 33 461 118: —
Kivihiili- „	„ 184 929 386: —
Polttoöljyn käsittelykustannuksia „	„ 570 690: —

Polttoainetyöntekijöitä on ollut palveluksessa; Vuoden 1952 alussa 1 299 työntekijää ja 75 polttoainetyönjohtajaa.

Vuoden 1952 lopussa 1 180 työntekijää ja 73 polttoainetyönjohtajaa.

Antolaitureita ja -laitteita, huoltosuojarakennuksia ja raiteistojärjestelyjä on v. 1952 aikana valmistunut ja otettu käytäntöön:

Vyörytyslaituri Iisalmelle ja laiturin muutostyö Vaalassa.

Hihnakuuljettimia polttoaineen antoa varten on otettu käyttöön Turun, Toijalan, Tampereen, Seinäjoen, Riihimäen ja Kouvolan asemilla.

Purkausraiteiden ja varastoalueiden laajennus- ja muutostöitä on suoritettu mm. Kontiomäellä, Viini-

järvellä, Pieksämäellä, Mikkelissä, Seinäjoella, Turussa ja Riihimäellä.

Suojavajaja (talleja) on valmistunut kuormauskoneille Riihimäellä ja Kouvolassa.

Haapamäen polttoainevarastossa on edelleenkin valmistettu laatikkomittavaunuja 1:n miehen viistesahauskoneen käyttöä varten.

Huoltorakennuksia tai niiden laajennuksia on tehty Iisalmessa ja Pieksämäellä, sekä pienet saunarakennukset Riihimäen ja Malmin hiilivarastoille.

Uusia polttoaineen käsittelykoneita kuormausta ja purkausta varten on hankittu Turkuun, Toijalaan, Tampereelle, Seinäjoelle, Pieksämäelle, Kouvolaan ja Pasilaan.

Varoja on ollut v. 1952 aikana käytettävissä antolaituri- ja raidetöihin 10 milj. mk sekä huoltorakennusten rakentamiseen 10 mmk ja kuorma- ja siirtolaitteiden hankintaan uudistusrahaston varoja n. 75 mmk.

Hankasalmen saha.

Sahan koneellistaminen on saatettu loppuun, jonka yhteydessä on rakennettu uudenaikaiset tavarantalletus- ja kuormausrakennukset. Sahan kattilahuoneeseen on asetettu entinen veturin höyrykattila apukattilaksi. Tulenkestävä paloasema on lopullisesti valmistunut. Lautatarhan uudelleen suunnittelu on aloitettu. Valmiin tavarantalletuslaituri on varustettu katoksella.

Saha kävi koko vuoden yhdessä vuorossa ja seisoi elokuun ajan vuosilomien ja vuosikorjausten takia.

Raaka-aineen yksinomaaisena hankkijana on edelleen toiminut Valtionrautateiden Polttoainetoimisto (Vapo).

Sahatukkaa on vastaanotettu	199 742 j ³
Ratapölkkyaiheita on „	32 802 kpl
Vaihde- „ „ „	2 469 „
Vaununpylväs aiheita on vastaanotettu ..	24 211 „

Sahattu tukkimäärä on 1 017 181 j³ sekä 33 946 kpl ratapölkkyjä ja 2 716 kpl vaihderatapölkkyjä, sahaustulos 5 255 standarttia.

Sahalta on vuoden 1952 aikana lähetetty 3 676 standarttia lautoja ja lankkuja, 255 standarttia paruja ja pelkkoja, 57 627 kpl avovaununpylväitä, 36 499 kpl ratapölkkyjä, 2 309 kpl vaihderatapölkkyjä, 8 361 m hirsiiä, 276 pinometriä kattopäreitä, 21 615 m³ polttohaketta sekä pieniä eriä sekalaisia valmisteita ja sivutuotteita.

Henkilökuntaa on ollut keskimäärin 155.

VR Polttoturvetuotanto.

Konnunsuon polttoturvetuotantomolle hankittiin uusi laahakaivinkone sekä Turve-Jussi polttoturvetuotantoa varten. Polttoturvetta valmistettiin 19 000 tonnia. Valmistuskustannukset olivat mk 2 800: — tonnilta. Työntekijöiden luku oli suurimmillaan kesäkuussa, jolloin se oli 274, ja pienimmillään maaliskuussa 41. Vuoden alussa oli polttoturvetta varastossa 12 283 tonnia ja vuoden lopussa 14 355 tonnia. Vuoden aikana lähetettiin 16 928 tonnia. Sivutuotteena valmistettiin 6 736 paalia turvepölkkyä, jota lähetettiin 6 763 paalia.

Kyllästyslaitokset.

Puutavarojen kyllästyslaitoksia oli v. 1952 käynnissä kaksi, toinen Mikkelissä ja toinen Somerharjun

pysäkillä. Laitokset toimivat häiriöttä koko vuoden, edellinen kahdessa ja jälkimmäinen 2 ½ kk kahdessa vuorossa ja muun osan vuotta yhdessä vuorossa.

Mikkelin kyllästyslaitokselta lähetettiin kyllästettyinä 143 199 kpl ratapölkkyjä, 19 627 kpl vaihderatapölkkyjä, 1 634 kpl lennätinpylväitä, 2 876 kpl lennätinsoria, 9 469 kpl aidanpylväitä, 7 500 kpl avovaununpylväitä ja 148 143 m sahatavaraa. Kyllästysöljyä käytettiin 1 451 698 kg.

Somerharjun kyllästyslaitokselta lähetettiin kyllästettyinä 94 128 kpl ratapölkkyjä, 16 137 kpl vaihderatapölkkyjä, 3 315 kpl lennätinpylväitä, 6 830 kpl avovaununpylväitä, 7 785 kpl aidanpylväitä, 1 025 kpl aidansalkoja ja 29 982 m sahatavaraa. Kyllästysöljyä käytettiin 1 170 503 kg.

Kyllästäminen on tullut maksamaan mk 1 900:— kuutiometritä.

Tavara- ja ainetutkimukset v. 1952.

Vuonna 1952 tutkittiin rautatiehallituksen hankintatoimiston laboratoriossa seuraavat 1 222 erilaista näytettä:

Metalleja:

rautaa ja teräksiä	69 kpl	
kuparia ja punametalleja	9 ”	
valkometalleja	209 ”	
sekalaisia	16 ”	303 kpl

Voiteluöljyjä ja -rasvoja:

sylinteriöljyjä	14 kpl	
kone- ja vaunuöljyjä	44 ”	
sek. öljyjä ja rasvoja	33 ”	91 kpl

Juoksevia polttoaineita:

bensiiniä	3 kpl	
kaasuöljyjä	17 ”	20 kpl

Kiinteitä polttoaineita:

kokseja	1 kpl	
kivihilejä	225 ”	
turpeita	196 ”	422 kpl

Maalaustarpeita:

kuivia värejä	29 kpl	
öljy- ja lakkavärejä	86 ”	
(lakka) vernissoja	18 ”	
täpättejä	5 ”	
kattovoiteita	1 ”	139 kpl

Suojelu- ja kyll. aineita:

bitumeja ja asf. lakkoja	5 kpl	
kyllästysöljyjä	12 ”	
tervaa ja karbolineumia	6 ”	23 kpl

<i>Puhdistusaineita</i>	27 ”	
<i>Liima-aineita</i>	4 ”	
<i>Kankaita ja lankoja</i>	46 ”	
<i>Kumituotteita</i>	3 ”	
<i>Juoma- ja kattilavesiä</i>	74 ”	
<i>Sekalaisia aineita</i>	41 ”	
<i>Liikatavaraa</i>	29 ”	

Yhteensä 1 222 kpl

Standardisoiminen. Vuoden kuluessa saatiin valtionrautateiden standardisoinnin muodolliset puitteet siinä määrin valmiiksi, että varsinainen standardisointityö voi alkaa. Standardisointilautakunta on koontunut kaksi kertaa, 29. 5. ja 21. 11. Jälkimmäisessä kokouksessa vahvistettiin 13 uutta standardia. Standardisointilautakunnan työjaosto kokoontui 6 kertaa. Näissä kokouksissa käsiteltiin standardiehdotusten lisäksi standardilehtien ryhmittäminen, uusi lomake standardiehdille sekä eräitä yleisiä määritelmiä. Terästoimikunta, puutoimikunta ja öljytoimikunta koontuivat kukin useita kertoja. Toimikuntien työn tulokset tulevat suurimmaksi osaksi näkyviin vasta seuraavan vuoden puolella.

Varsinaisen standardisointielimen on muodostanut standardisointisinsinööri sekä hänen apunaan toimiva tilapäinen koneinsinööri. Konekirjoitus- ja piirustus-tehtäviä ovat eri henkilöt hoitaneet oman toimensa ohella.

VI. LIIKENNE.

Yleiset liikennemääräykset. Huhtikuun 26 päivänä 1929 annettuun valtionrautateiden *Liikennesääntöön* on toimintavuoden aikana tehty seuraavat muutokset:

Helmikuun 22 päivänä 1952 annetulla asetuksella muutettiin sanotun säännön 75 §:n 2. kohta ja 85 §:n 5. kohta sekä heinäkuun 25 päivänä annetulla asetuksella 21 §:n 1. kohta, 69 §:n 14. b ja c kohta sekä 83 §:n 5 b ja c kohta. Lisäksi on rautatiehallituksen kesäkuun 6 päivänä ja syyskuun 23 päivänä tekemillä päätöksillä muutettu saman säännön 16 §:n 4. lisämääräystä ja elokuun 5 päivänä tehdyllä päätöksellä 32 §:n 1. lisämääräystä sekä loka-kuun 13 päivänä 40 §:n 1. lisämääräystä.

Uusittu *Junaturvallisuusääntö* tuli voimaan maaliskuun 1 päivästä lukien. Tämän säännön 110 §:n 2. kohtaa ja 111 §:n 1. kohtaa muutettiin rautatiehallituksen päätöksellä kesäkuun 4 päivänä ja 105 §:n 11. kohtaa kesäkuun 25 päivänä, jolloin myöskin 61 §:ään, 139 §:n 21. kohtaan sekä 145 §:n 2 b ja 4. kohtaan tehtiin eräitä muutoksia ja lisäyksiä. Jou-

lukuun 17 päivänä muutettiin vielä saman säännön 22 §:n 7. kohta.

Uusittu *Asema- ja junapalvelussääntö* tuli voimaan heinäkuun 1 päivästä lukien. Tämän säännön 17 §:n 3. kohtaa muutettiin rautatiehallituksen syyskuun 23 päivänä tekemällä päätöksellä.

Liikennepaikat. Toimintavuoden aikana tapahtui liikennepaikkoihin nähden niillä esiintyvän liikenteen laadusta ja laajuudesta johtuvina seuraavat muutokset:

Otavan kolmannen luokan asema alennettiin neljännen luokan asemaksi;

Utin, Kantalan, Heinäveden ja Nummelan neljännen luokan asemat alennettiin viidennen luokan asemaksi;

Uusi-Värtsilän kolmannen luokan sekä Hinthaaran, Simon, Toivalan, Juojärven, Asunnan, Salmisen, Vesangan, Pinjaisten, Kouran ja Vierumäen viidennen luokan asemat alennettiin pysäkeiksi ja Porokylän viidennen luokan asema linjatoimistoksi;

Anttilan, Okeroisten ja Hietamäen pysäkit alennettiin laiturivaihteiksi;

Muijalan ja Nopon laiturivaihteet alennettiin seisakkeiksi ja vaihteiksi; sekä

Törmän laiturivaihte ja Vuohenojan, Keskilohjan sekä Rieskalan laiturit seisakkeiksi.

Outokummun ja Lielahden neljännen luokan asemat korotettiin kolmannen luokan asemiksi;

Joutsenon, Raipon, Vuohijärven, Lohjan kauppalaan ja Herttoniemen viidennen luokan asemat korotettiin neljännen luokan asemiksi;

Ahtialan ja Vihtarin pysäkit korotettiin viidennen luokan asemiksi;

Värälän ja Salosaaren valvontapaikat sekä Jämsänkosken laiturivaihte muutettiin pysäkeiksi ja Merstola avattiin pysäkinä liikenteelle.

Helsingin aseman VR Matkapalvelu määrättiin tietyksellisesti itsenäiseksi toimistoksi heinäkuun 1 päivästä lukien.

Rautatiehallituksen elokuun 26 päivänä tekemällä päätöksellä siirrettiin 2. liikennejakson vaununjako Lahdesta Riihimäelle ja marraskuun 11 päivänä tehdyllä päätöksellä määrättiin 5. liikennejakson vaununjako siirrettäväksi Vaasasta Seinäjoelle tammi-kuun 1 päivästä 1953 lukien.

Murtomäen—Otanmäen rakenteilla oleva rata avattiin väliaikaiselle liikenteelle kesäkuun 1 päivänä ja rakenteilla oleva Jämsän—Olkkolan satamarata ja Perälänlahden satamaraide väliaikaiselle kokovaunu-kuormaliikenteelle elokuun 1 päivästä lukien sekä Kontiomäen—Taivalkosken rataan kuuluva Hyrynsalmen—Laajan rataosa väliaikaiselle liikenteelle joulukuun 1 päivänä. Kouvolan—Värälän kaksoisraide avattiin liikenteelle elokuun 1 päivästä lukien.

Aikataulut. Talviaikataulu 118 oli voimassa 14. 5. 1952 asti vähäisin, kevättalvella siihen tehdyin muutoksiin.

Aikataulu 119 laadittiin pääpiirteissään edellisen kesän aikataulun 117 pohjalle. Muutoksista viime mainittuun verrattuna mainittakoon, että Helsingin—Kuopion päiväpikajunapari 75/76 tuli kokovuotiseksi oltuaan aikaisemmin kesäjunana. Toimenpide on osoittautunut onnistuneeksi. Kemi—Rovaniemi ja Siilinjärvi—Iisalmi väliltä vähennettiin yksi henkilöjunapari samoin kuin talvikauden ajaksi myöskin Tornio—Kauliranta väliltä.

Olympiakisojen vuoksi laadittiin ajaksi 10/7—9/8 lisäaikataulu, sovitamalla se vakinaiseen aikatauluun, johon kuitenkin oli tehtävä joitakin muutoksia. Lisäjunia Helsinkiin oli Turusta, Tampereelta, Vaasasta, Oulusta, Tornioista, Kuopiosta, Joensuusta, Lappeenrannasta ja Kouvolasta. Helsingin ympäristön paikallisjunat järjestettiin osittain uudelleen ja tavarajunien aikatauluihin tehtiin joukko muutoksia. Liikenteen valvontajärjestelmä otettiin käyttöön. Toimenpiteitten tarkoitus saavutettiin sikäli, että junien kulku oli milten 100-prosenttisesti aikataulun mukainen. Matkustajien määrä ei ollut niin suuri kuin ennakoita arvioitiin.

Vakinaiseen aikatauluun on tehty eräitä muutoksia. Niinpä 10/7 Olympiakaudeksi kulkuun asetettu moottoripikajunapari Turku—Tampere muutettiin kokovuotiseksi.

Elokuun 1 päivänä järjesteltiin uudelleen Kouvolaan—Kotkan ja Inkeröiden—Haminan tavarajunien aikataulut kaksoisraiteen valmistuttua Kouvolaan—Värälän välille ja

syyskuun 1 päivänä muutettiin eräiden junien aikatauluja rataosilla Turku—Loimaa ja Haapamäki—Seinäjoki pääasiassa koululaisten kuljetuksen takia.

Kesäpikajunapari 67/68 Tampere—Kemi—Tampere ja siihen liittyvät paikallisjunat rataosilla Haapamäki—Jyväskylä, Seinäjoki—Kauhajoki, Vaasa—Seinäjoki ja Pännäinen—Pietsarsaari lopettivat kulkunsa 14. 9.

Joulukuun 1 päivänä järjesteltiin Jyväskylän—Äänekosken aikataulut uudelleen Suolahden uuden aseman valmistuttua.

Samana päivänä muutettiin Oriveden—Jämsänkosken junien aikataulua ja asetettiin kulkuun makuuvaunu Helsinki—Jämsänkoski.

Hyrynsalmen—Laajan rataosan tultua avatuksi väliaikaiselle liikenteelle jatkettiin junaparin 695/696 kulkua Olkiahon seisakkeelle asti niinikään joulukuun 1 päivänä.

Leningradin—Porkkalan välillä kulkevien pikajunien 7 ja 8 aikataulut päätettiin muuttaa tammi-kuun 1 päivästä 1953 lukien siten, että ne saapuvat Kauklahteen kello 7.01 (ennen 17.45) ja lähtevät Kauklaudesta 18.55 (ennen 22.10). Tämän muutoksen vuoksi oli eräiden henkilö- ja tavarajunien aikatauluja muutettava.

Viimemainitusta päivästä lukien päätettiin aloittaa myös virallisesti Helsingin—Leningradin suoranainen matkustajayhdysliikenne. Vaunut tulevat Suomen puolella kulkemaan parittomina päivinä junassa 81 Helsingistä Kouvolaan, jossa ne siirretään junaan 7, sekä parillisina päivinä Vainikkalasta junilla 722/6 Helsinkiin.

Junien kulku aikataulukautena 119 on ollut parempi kuin aikaisemmin. Osaltaan se on johtunut tavara- ja tavarajunaliikenteen vähenemisestä ja osittain myös junien kulun tehostetusta tarkkailusta ja junaohjausjärjestelmän käytäntöönottamisesta.

Henkilöliikenne. Henkilöliikenteessä on kertomusvuoden aikana ollut havaittavissa vähentymistä edelliseen vuoteen verrattuna (ks. alla olevaa taulukkoa). Tähän on osaltaan ollut vaikuttamassa se, että ns. supistettu talviaikataulu n:o 118, joka astui voimaan 1. 10. 1951, oli kertomusvuoden aikana voimassa 14. 5. saakka.

Siihen, että junakilometriluvun vähentymisestä huolimatta vaunukselikilometrimäärä matkustajavaunujen osalta v. 1952 osoittaa huomattavaa lisääntymistä edelliseen vuoteen verrattuna, on ollut suurelta osalta vaikuttamassa makuuvaunujen lisääminen liikenteessä.

Vuosi	Junakilometrejä			Vaunukselikilometrejä matkustajavaunujen osalta	Matkojen luku
	Pika- ja henkilöjunat	Moottorivaununat	Yhteensä matkustajajunia		
1952	14 228 400	1 836 200	16 064 600	253 789 600	36 592 383
1951	14 796 300	1 353 200	16 149 500	249 165 300	42 606 878

Tavaraliikenne. Ulkomaankaupansuhdanteissa kertomusvuonna tapahtunut käänne huonompaan suuntaan ilmenee selvästi myös rautateiden tavaraliikenteessä. Kun kuormausten lukumäärä vuonna 1951 nousi 2 000 878 vaunuun eli keskimäärin 5 483 vaunuun päivässä, laski se vuonna 1952 1 775 049 vaunuun eli keskimäärin 4 849 vaunuun päivässä. Vähentyneestä kuljetustarpeesta johtuen ei kertomusvuonna ilmennyt vaunupulaa, vaan kyettiin vaunut toimittamaan asiakkaille tilausten mukaisesti.

V. 1952 aikana lähetettiin kaikkiaan 964 737 tonnia kappaletavaraa, eli 10.5 % vähemmän kuin edellisenä vuonna.

15. 5. lukien tuli voimaan uudet kappaletavaran kuorma- ja kuljetusohjeet, jotka pohjautuivat edellisenä vuonna suoritettuihin kokeiluihin ja jotka keväällä hankittujen tilastojen perusteella voitiin saattaa käytännön vaatimuksia vastaaviksi ja lopulliseen muotoonsa. Uuden järjestelmän mukaan rataverkko jakautuu jakelualueisiin. Jakelualueeseen kuuluvat sellaiset jakeluaseman lähiliikennepaikat, joille kappaletavaralahetykset vain jakeluasemalla suoritettavalla siirtokuormauskäsittelyllä saadaan kuljetetuiksi joko rautatien autoilla tai suuntavaunuilla lopullisille määräasemilleen saakka. Jakelualueelta toiselle tapahtuva kaukokuljetus suoritetaan nopeilla junilla, jotka kuljetusohjeissa on tarkalleen määrätty.

Edellisenä vuonna hankittujen 5 haarukkatrukin lisäksi saatiin vuoden aikana lisää vain 1 haarukkatrukki. Lisäksi hankittiin 52 käsikäyttöistä haarukavaunua, 2 000 kuormalavaa ja 353 uutta makasiinikärkyä, joista huomattava osa ilmarenkailla varustettuja. Koneellisen käsittelyn kehittämiseksi tehtiin suunnitelmia ja alkuvaiheita.

Kertomusvuoden aikana hankittiin 5 kpl kuljetussäiliöitä kokeilumielessä. Säiliöt (häkkikärkyt) on varustettu pyörillä ja säiliön kuutiotilavuus on 2 m³. Säiliö kuljetetaan lähettäjältä vastaanottajalle ja lähettäjä voi sen lukita. Käyttäjät ovat olleet erittäin tyytyväisiä kokeiluun, sillä tavarat on voitu lähettää päällystämättä, joka on säästänyt huomattavasti kulua eikä vahingoittumisia ole lainkaan tapahtunut.

Suurasiaikkaiden kappaletavaran kuljetuksen nopeuttamiseksi otettiin käytäntöön ns. jakeluvaunu-järjestelmä. Kun jakelualueet oli määrätty, voitiin sallia kenen hyvänsä asiakkaan koota lähetyksistään yleisten ohjeiden mukaisia jakeluvaunuja, jolloin lähetysten kulku nopeutui ja siirtokuormaustyö väheni. Tällaisia kuljetussopimuksia tehtiin vuoden aikana useita kymmeniä.

Jakelualueiden sisällä tapahtuva jakelu- ja keräilykuljetus järjestettiin autoilla suoritettavaksi useilla rataosilla.

Kappaletavaran käsittelyn kohentamiseksi pidettiin vuoden aikana useita selostustilaisuuksia, valmistettiin ohjelehtisiä ja erityinen opetusfilmi, joka nimenomaan koettaa tehostaa hyvän käsittelyn tärkeyttä.

Liikenneosaston autoliikenne. Rautatien autoliikennettä on kuluneenakin vuonna harjoitettu niiden suuntaviivojen mukaan ja siinä laajuudessa kuin rautatiehallitus sen 17. 4. 1951 antamallaan päätöksellä määritteli.

Eräänä liikenteen hoitoon edullisesti vaikuttavana tekijänä mainittakoon, että kulkulaitosten ja yleisten

töiden ministeriö myönsi 29. 7. 1952 rautatiehallitukselle alueliikenneluvan koko valtakunnan alueelle.

Lausunnolle saapuneita liikennelupa-anomuksia käsiteltiin vuoden aikana 380.

Kotiinkuljetus. Kotiinkuljetustoiminta aloitettiin Jämsässä ja Toijalassa 15. 5. lukien, Haminaassa 15. 9. sekä Haapamäellä ja Karjaalla 1. 12. lukien. Lohjan aseman kotiinkuljetus siirtyi 1. 12. lukien VR:n omaan hoitoon oltuaan sitä ennen Oy Pohjolan Liikenne Ab:n hoidettavana. Vuoden lopussa oli kotiinkuljetuspaikkojen luku 45, joista VR:n hoitamia 33 ja Oy Pohjolan Liikenne Ab:n hoitamia 12.

Jakelukuljetukset. Toimintavuoden aikana aloitettiin uusia jakelukuljetuslinjoja seuraavilla rataosilla: Jyväskylä—Haapamäki jakelulinjan auto määrättiin 15. 2. lukien käymään kahdesti viikossa Multian kirkonkylässä. 15. 5. lukien asetettiin Jyväskylä—Haapamäki linjalle apuauto, joka kulkee väliä Jyväskylä—Petäjävesi—Jämsä. 15. 5. lukien aloitettiin jakelukuljetus linjoilla Tyrvää—Äetsä—Lauttakylä, Tyrvää—Kauvatsa—Kokemäki, Orivesi—Lyly ja jatkettiin Tampere—Vatiala linjaa Suinulaan saakka. 1. 12. lukien aloitettiin jakelulinjat Haapamäki—Keuruu—Kolho, Karjaa—Fiskari ja Lahti—Heinola. Sitäpaitsi jakelulinja Riihimäki—Hyvinkää—Karjaa, joka aikaisemmin oli Oy Pohjolan Liikenne Ab:n hoidossa, siirtyi 1. 12. lukien VR:n hoitoon. Toimintavuoden lopussa suoritettiin jakelukuljetuksia kaikkiaan seuraavilla rataosilla: Riihimäki—Hyvinkää—Karjaa—Fiskari, Riihimäki—Lahti—Kouvola—Lappeenranta—Imatra, Lahti—Heinola, Kouvola—Inkeroinen, Riihimäki—Hämeenlinna—Toijala, Tampere—Suinula, Tampere—Tyrvää—Pori—Mäntyluoto, Orivesi—Lyly, Haapamäki—Kolho, Jyväskylä—Haapamäki, Pieksämäki—Mikkeli—Mäntytarhu ja Turku—Naantali. Näiden jakelulinjojen yhteenlaskettu pituus on n. 1 270 km.

Tavaralinjat. Vesijärven Rautatie Oy:n lopetettua kappaletavaran kuljetuksen rautateillään, aloitettiin VR:n toimesta 1. 8. lukien harjoittaa tavaralinjaliikennettä Lahti—Loviisa linjalla. Heinola—Hartola ja Heinola—Joutsa tavaralinjojen lähtöpaikaksi määrättiin 1. 12. lukien Lahti. Lappeenranta—Savitaipale linja lopetettiin kannattamattomana vuoden lopussa. Liikennöityjen tavaralinjojen luku vuoden lopussa oli 21 ja niiden yhteenlaskettu pituus 2 945 km.

Kalusto. Uutta ajokalustoa hankittiin kertomusvuoden aikana 1 henkilö-, 2 linja- ja 65 kuorma-autoa sekä 6 puoliperävaunua. Vastaavasti poistettiin kirjoista 3 linja- ja 49 kuorma-autoa. Sen lisäksi myytiin Oy Pohjolan Liikenne Ab:llä vuokralla ollut ajokalusto, joka käsitti 30 linja- ja 33 kuorma-autoa sekä 11 puoliperävaunua, mainitulle yhtiölle. Vuoden lopussa liikenneosaston hallussa oleva ajokalusto käsitti 6 henkilö-, 2 linja- (valmisteilla) ja 259 kuorma-autoa sekä 14 puoliperävaunua.

Liikenneosaston autojen uusintakatsastus suoritettiin kertomusvuonna kuljetustoimiston autojaoston toimesta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 23. 1. 1952 myöntämän luvan perusteella.

Tariffit. Autoliikenteen kuljetusmaksuja ei kuluneen vuoden aikana ole muutettu, lukuunottamatta linjaliikennetariffia, jota pienten lähetysten kohdalla korotettiin noin 10 % 15. 5. 52 lukien.

Yhdysliikenne Oy Pohjolan Liikenne Ab:n kanssa. Uusi yhdysliikennesopimus allekirjoitettiin 23. 4. 52 ja silloin myytiin Yhtiölle sillä vuokralla ollut ajokaluisto. Yhtiön hoidettavaksi annettiin kappaletavarojen kuljetus rataosilla Kemi—Kauliranta ja Kemi—Rovaniemi 20. 10. lukien, Kemijärvi—Kellosekä 10. 11. lukien ja Oulu—Kemi 15. 12. lukien. Yhtiön hoitamien jakelulinjojen yhteenlaskettu pituus kertomavuoden lopussa oli n. 685 km.

Tavaran katoaminen ja vahingoittuminen.

Puuttuva tavara. Sellaisia eri liikennepaikoilta saapuneita ilmoituksia, jotka ovat koskeneet kuljettavaksi jätetyn tavaran puuttumista, on toimintavuoden aikana kertynyt 5 691. Edellisen vuoden vastaava luku oli 6 320. Puuttumistapauksista on selvitetty 3 950 eli 69 %. Puuttuminen tai sen laatu on todettu eri käsittelyvaiheissa seuraavasti:

1. Vastaanotto	11.0 %
2. Kuorma	12.9 %
3. Siirtokuorma	36.6 %
4. Purkaminen	15.7 %
5. Luovutus vastaanottajille	17.2 %
6. Kuljetuskirjojen jälkeenyttäminen ..	1.2 %
7. Anastus	5.4 %

Vahingoittunut tavara. Kuljettavan tavaran vahingoittumisilmoituksia saapui kertomusvuoden kuluessa tiedustelujaostolle 10 729 vastaten edellisen vuoden 10 836 kappaletta. Verrattaessa lähetysten lukumääriä vuosina 1951—1952 voidaan todeta, että vahingoittumistapaukset verrattuna lähetysten lukumäärään ovat lievästi lisääntyneet. Vahingoittumistapauksia on todettu kaikissa tavaran käsittelyvai-

heissa voimatta tarkemmin määritellä, miten suuri osa niistä tulee kaluston vajavaisuuden tai puhtaan käsittelyn tilille.

Viivästyneet kuljetukset. Kuljetusten aikana satuneista epäsäännöllisyyksistä on tiedustelujaostolle saapunut 977 ilmoitusta edellisen vuoden vastaavan luvun oltua 852.

Varkautapaukset. Anastuksiksi todettujen tapausten lukumäärä oli kertomusvuonna 225, joista saatiin selvitettyiksi 61 tapausta eli 27 %. Edellisenä vuonna oli anastuksiksi todettuja tapauksia 271.

Perimätön tavara. Kertomusvuoden kuluessa toimitettiin Helsingissä 13 huutokauppaa, joissa myyntierää oli yhteensä 4 314 edellisen vuoden vastaavien lukujen oltua 11 ja 3 488. Eri linjaliikennepaikoilla toimitettiin samanlaatuisten tavarain myyntejä 385 tapauksessa.

Korvausanomukset. Lähetysten katoamisesta, vahingoittumisesta, viivästyneestä kuljetuksesta yms. haitoista johtuneita korvausanomuksia käsiteltiin vuoden 1952 kuluessa 2 068 kappaletta. Anomuksista hyväksyttiin 71 % ja hyljättiin 29 %. Korvaukset jakaantuivat maksettujen määrien mukaan jaoteltuna seuraavasti:

Anastustapauksista johtuneet	20.3 %
Lähetysten selvittämättömistä katoamisista johtuneet	13.3 %
Vahingoittumisista johtuneet	44.3 %
Vaunujen kattovuodoista johtuneet ..	22.1 %

Maksettujen korvausten kokonaismäärä oli vuonna 1952 18 598 621 markkaa.

VII. TARIFFIT.

Valtionrautateiden *tariffisääntöön* tehtiin 14. 12. 1951 annettulla asetuksella (N:o 621/51) kertomusvuoden alusta lukien muutoksia, jotka merkitsivät matkalippujen hintoihin keskim. 18.5 %:n ja tavaratariffeihin 23 %:n korotusta. Tässä asetuksessa määrättiin kuitenkin halkojen ja viljan rahat kannettaviksi 1. 4. 1952 saakka entisen suuruisina. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön tekemän päätöksen mukaan korvataan alennus valtionrauteille valtion muista varoista. Halkojen ja viljan alennus määrättiin 21. 3. 1952 annettulla asetuksella (N:o 133/52) olemaan voimassa 1. 4. 1952 jälkeenkin toistaiseksi. Polttoturpeen rahat määräsi kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö 18. 9. 1952 laskettaviksi 1. 10. 1952 lukien toistaiseksi halkotariffin mukaan. Näin myönnettävä alennus korvataan rautateille valtion muista varoista.

Rautatiehallitus päätti 23. 4. 1952 muuttaa eräiden, pääasiassa puutavaroihin kuuluvien tavaroiden rahtiluokkia 1. 7. 1952 lukien. Muutokset olisivat merkinneet tavaraliikennetuloihin noin 2 %:n korotusta. Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriön 5. 6. 1952 antaman kehoituksen mukaisesti rautatie-

hallitus kuitenkin 12. 6. 1952 päätti siirtää rahtiluokan nostamista 1. 7. 1952 lukien koskevan päätöksen toimeenpanon toistaiseksi.

Tammikuun 11 päivänä 1952 annettiin asetus maksujen määräämisestä puolustuslaitoksen lukuun suoritettavista rautatiekuljetuksista (N:o 23/52), joka tuli voimaan 1. 3. 1952, ja sillä kumottiin *sotilas-tariffista* 11. 10. 1946 annettu asetus. Tämän uuden asetuksen nojalla tehtiin rautatiehallituksen ja puolustusministeriön kesken tariffisopimus, joka tuli voimaan 1. 3. 1952, mutta tämä tariffisopimus kumottiin uudella, 1. 1. 1953 voimaantulleella tariffisopimuksella.

Rengasliput.

Rengasmatkalippuja myytiin toukokuun 1 päivästä syyskuun 30 päivään sisäjärvien purjehduskaudesta johtuvin rajoituksin 42 varsinaiselle rengasmatkalle. Varsinaisen rengasmatkareitin ulkopuolelle tehtäviä matkoja varten oli 20 lisämatkaa, joita voitiin sopia yhdistää useimpiin rengasmatkoihin. Rengaslippuja myytiin kaikkiaan 10 910 kpl ja lisä- ja liittymismatkoja 4 399 kpl eli n. 30.5 milj. markan arvosta.

Rahtitasoituksia.

Marraskuun 6 päivänä 1951 rautatiehallitus myönsi Hangon ja Turun satamiin vaunukuormin lähetettävälle vientitavaralle sellaisen rahtiedun, että jos lähetyspaikalta Turun satamaan oli lyhyempi matka kuin Hangon satamaan, perittiin myös Hangon satamaan lähetettävästä tavarasta Turun satamaan laskettu rahti. Samoin jos lähetyspaikalta Hangon satamaan oli lyhyempi matka kuin Turun satamaan, laskettiin tavaraa Turkuun lähetettäessä rahti Hangon sataman välimatkan mukaan. Näin laskien myönnetty rahtialennus sai kuitenkin olla enintään yhtä suuri kuin se alennus, joka todellisen määräaseman rahtia laskettaessa syntyi vähentämällä tariffitaulukon mukaisesta hinnoitusluvusta luku 5. Tämän rajoituksen tarkoituksena oli estää esim. Turun lähiasemilta lähettämästä tavaraa Hankoon samalla rahdilla kuin Turun satamaan.

Rahtietu oli voimassa 15. 12. 1951—30. 4. 1952 välisen ajan. Näitä rahtietuja ei myönnetty, jos lähettäjä mahdollisesti oli saanut ko. Hangon tai Turun kuljetuksista jonkin erikoisalennuksen.

Samanlainen rahtietu myönnettiin marraskuun 5 päivänä 1952 myös 15. 12. 52—30. 4. 53 väliseksi ajaksi. Tämä rahtietu peruutettiin kuitenkin 9. 12. 52, jolloin rautatiehallitus samalla myönsi yhtä rahtikirjaa käyttäen vähintään 10 vaunukuorman erissä Katajanokan, Hangon, Turun, Rauman ja Mäntyluodon satamiin lähetettävälle vientitavaralle sellaisen 15. 12. 1952 lukien enintään 30. 4. 1953 saakka voimassa olevan rahtiedun, että rahti laskeaan kaikkiin näihin satamiin niistä lähimpänä olevan sataman välimatkan perusteella ja sen liikennöimismääräyksiä soveltaen. Näin myönnetty alennus ei kuitenkaan saanut olla suurempi kuin jos todellisen välimatkan perusteella määräytyvästä hinnoitusluvusta vähennettiin luku 2.

Mikäli samalla kertaa lähetettävien vaunujen luku oli vähintään 20, laskettiin rahti kaikkiin mainittuihin satamiin sen hinnoitusluvun mukaan, mikä saatiin, kun lähimpään satamaan mitatun välimatkan perusteella määrätystä hinnoitusluvusta vähennettiin luku 1. Näin myönnetty alennus ei kuitenkaan saanut olla suurempi kuin syntyi, jos todellisen kuljetusmatkan perusteella määrätystä hinnoitusluvusta vähennettiin luku 3. Vaununääriä laskettaessa katsottiin 4-akseliset vaunut kahdeksi vaunuksi.

Hangon sisäsatama katsottiin vientitavaran rahteja laskettaessa avatuksi täydelliselle tavaraliikenteelle, joten hinnoituslukuihin ei sen takia tehty lisäyksiä.

Rahdinlaskussa sovellettiin muuten TS:n 38 §:n 15 l:n rahditusohjeita.

Helsingin länsisatamaan ja Sörnäisiin lähetettävästä tavarasta kannettiin normaali-rahti. Jos Katajanokalle edellä mainitulla tavalla laskettu rahti oli halvempi, kannettiin siitä näin laskettu Katajanokan rahti.

Mikäli joillekin lähetyksille oli myönnetty erikoisalennuksia, myönnettiin nämä alennukset, jos alennus siten laskettuna oli edellämaintuttua alennusta suurempi. Molempia alennuksia ei yht-aikaa myönnetty.

Kansainvälinen yhdysliikenne.

Suomen, Ruotsin ja Norjan välinen tavarayhdysliikenne Turun sataman—Tukholman kautta.

Yhdysliikennetariffin kuljetusmaksujen laskentaa koskevia määräyksiä muutettiin helmi-, touko-, heinä- ja elokuun 1 päivänä.

Suomen ja Neuvostoliiton välinen rautatieyhdysliikenne.

Huhtikuun 18 päivänä annetulla asetuksella muutettiin matkustajain, matkatavarain ja tavarain kuljetustariffin 3 ja 13 artikla.

Toukokuun 1 päivästä lukien muutettiin toimitusohjeiden 8 §.

Toukokuun 1 päivästä lukien muutettiin rautatierajasopimuksen 1 ja 45 §§.

Kansainväliset Sopimukset KSM ja KST.

Lokakuun 15—25 päivinä pidettiin Bernissä Kansainvälisten Sopimusten V tarkistuskonferenssi, jossa Suomen valtiota edustivat hallitussihteeri W. Häkkinen ja liikennetarkastaja N. G. Narvala.

Valtionrautatiet liittyivät 1. 5. 1952 lukien useimmat Euroopan rautatiet käsittävään Kansainväliseen Kuponkilipputariffiin (Tarif International à Coupons pour le transport des voyageurs et des bagages; T. I. C.), jonka nojalla määrätty rautatieasemat voivat myydä kuponkivihkoja ulkomaan liikenteessä. Samalla myös Turun/Helsingin—Tukholman linjoja liikennöivät laivayhtiöt suostuivat osallistumaan T. I. C.-liikenteeseen, tehden täten mahdolliseksi Kansainvälisen Sopimuksen (K. S. M.) alaisten kuponkilippujen myynnin myös mainittujen laivalinjojen osalta. Täten Suomi jälleen osallistuu samantapaiseen kuponkisysteemiin, jota ennen ensimmäistä maailmansotaa hoiti Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Tällä toimenpiteellä saatiin VR Matkapalvelulle Helsingin asemalla mahdollisuudet myydä eri maiden rautatiekuponkeja samassa laajuudessa kuin varsinaiset matkatoimistot.

Olympialaisten johdosta kansainvälinen henkilöliikenne Suomeen oli varsinkin kisojen aikana laajempaa kuin tavallisina vuosina. Odotettavissa olleiden kuljetusvaikeuksien vuoksi oli seuruealennusten myöntäminen kielletty aikana 9. 7.—9. 8. 52, eli samana aikana kuin laivamatkoillakin Tukholmasta Suomeen. Halpoja pohjoismaisia kiertomatkalippuja sensijaan sai myydä aikarajoituksetta. Suomea koskevia kiertomatkoja myytiin siten jonkin verran enemmän kuin edellisenä kesänä, eli yhteensä n. 950 kpl.

Vuoden aikana (1. 2. 52) saatiin uusi pohjoismaisen henkilötariffi jo v. 1941 julkaistun ja 37:llä lisälehdellä korjatun vanhan tariffin tilalle. Samoin uusittiin Pohjoismaiden—Itävallan yhdysliikennetariffi ja samalla siihen liitettiin Jugoslavia. Samanaikaisesti otettiin käytäntöön uusi kiitotavaratariffi Pohjoismaat—Itävalta/Jugoslavia.

VR Matkapalvelun toimintamahdollisuuksia lisättiin vuoden aikana muodostamalla siitä heinäkuun 1 päivästä 1952 lukien tilityksellisesti itsenäinen ja varsinaisen matkatoimistotoiminnan puolesta suoraanasi tariffiosaston alainen toimisto. Paitsi eri maiden rautatiekuponkeja hankittiin sille oikeus myydä lippuja useille laivareiteille koti- ja ulkomailla, lippuja kaikille Oy Matkahuollon edustamille kotimaisille autolinjoille, sekä lippuja Aerö Oy:n kotimaisille lentolinjoille.

Kotimainen yhdysliikenne.

Valtionrautateiden ja Loviisan rautatien kesken tehtiin uusi yhdysliikennesopimus, jolla kumottiin 1 päivänä tammikuuta 1940 voimaan tullut yhdysliikennesopimus siihen tehtyine lisäyksineen ja muutoksineen.

Uusi sopimus koskee vain pika- ja rahtitavaran kuljetusta vähintään 4 000 kg:n lähetyksinä. Yhdysliikenteessä noudatetaan valtionrautateiden liikenne- ja tariffisääntöjä sekä liikennepaikkojen liikennöimisestä annettuja määräyksiä. Yhdysliikenne henkilö- ja kappaletavaraliikenteen osalta on kokonaan lakannut.

Maksut jaetaan rautateiden kesken siten, että Loviisan rautatie saa rahtitulojen kokonaismäärästä 33,5 %. Näin jaettaviksi maksuiksi katsotaan varsinaisten kuljetusmaksujen lisäksi myös jälkivaatimuspalkkiot, vaununpeite-, syrjäraide-, satama-alue- ym. rahtikirjoihin merkityt lisämaksut.

Tämä uusi yhdysliikennesopimus tuli voimaan 15 päivästä elokuuta 1952 lukien.

Yhdysliikenteestä OY Pohjolan Liikenne AB:n kanssa tehtiin uusi tariffisopimus, joka tuli voimaan 15 päivänä joulukuuta 1952, ja sillä kumottiin 15 päivänä toukokuuta 1950 voimaan tullut tariffisopimus siihen tehtyine lisäyksineen ja muutoksineen.

VR Henkilökuntalehti. Rautatiehallituksen 30 päivänä syyskuuta 1952 tekemällä päätöksellä julkaistiin VR Henkilökuntalehden näytenumero joulukuussa painosmäärän ollessa 35 000 kpl. 5 päivänä marraskuuta 1952 tapahtuneessa esittelyssä nimettiin lehden toimitusneuvosto, johon tuli viisi rautatiehallituksen ja neljä rautatieläisjärjestöjen edustajaa sekä sen päätoimittaja, fil. maist. Selim Tappola. Lehti ilmestyy 6 kertaa vuodessa.

Rautatiemainonta. Rautatiemainontaa tehostettiin käytettävissä olleiden määrärahojen puitteissa. Säännöllisiä aikatauluilmoituksia julkaistiin kaikkiaan 90 sanomalehdessä eri puolilla maata 39 paikkakunnalla. Suurimmilla paikkakunnilla (8) aikatauluilmoitukset julkaistiin joka viikko 38 lehdessä ja muilla paikkakunnilla joka toinen viikko. Aikataulunmuutoksista, lisäliikenteen junista ym. ilmoitettiin päivälehdissä.

Henkilöliikenteen mainonnan kohdalta mainittakoon ensiksi talvimatkailumainonta. VR talvimatkailujuliste oli esillä kaikilla rautatieliikennepaikoilla ja sitä jaettiin myöskin kauppa-liikkeisiin, teollisuuslaitoksiin jne. esillä pidettäväksi. Vastavuoroisen sopimuksen perusteella julistetta levitettiin englanninkielisenä myöskin Euroopan rautatiehallintojen välityksellä mannermaan suurimmille rautatieasemille ja Suomen Matkailijayhdistys r. y:n (SMY)

toimesta ympäri maailman, erikoisesti Amerikkaan. VR talvimatkoja esittelevää vihkosta jaettiin asemien ja matkatoimistojen välityksellä yleisölle. VR talvimatkoista ilmoitettiin sekä päivä- että aikakauslehdissä.

VR kesämatkailua mainostettiin rengasmatkajulistein, esittelyvihkosin sekä päivä- ja aikakauslehti-ilmoituksin ynnä filmein. Pohjoismaisia kiertomatkoja esiteltiin juliste- ja ilmoittelumainonnan sekä kirjasten avulla. Valtionrautatiet olivat edustettuina Kevätmessuilla 1952 Helsingissä VR matkapalveluja kuljetuspalveluosastoin ja matkailunäyttelyssä Hämeenlinnassa. Valtionrautateitä esittelevää aineistoa toimitettiin ulkomaisiin näyttelyihin, messuille jne. VR henkilöliikennettä ja sen erikoislippuja esitteleviä ikkunänäyttelyitä oli ympäri vuoden matkatoimistoissa eri puolilla maata. — Päivävaunujen (2 lk) lasipäällysteisiin ikkunapöytiin sijoitettiin erityisesti tätä varten painatetut rautatieverkostoa esittelevät kartat. Liikenteeseen tulleissa uusissa päivä- ja makuuvaunuissa jaettiin yleisölle siisteyteen kehoittavia mainoksia. — Valokuvakokoelmaa laajennettiin valmiiksi saadun laboratorion turvin.

Olympiavuosi 1952 otettiin huomioon myöskin rautatiemainonnassa. „Kiskot vievät kisoihin”-vihkosta, josta kävi selvälle kisojen aikainen rautatieliikenne Helsinkiin ja erikoisjärjestelyt Helsingin asemalla ja jossa oli erinäisiä ohjeita ja neuvoja olympiamatkustajille Olympiatoimikunnan ja Ryhti-liikkeen toivomassa muodossa, jaettiin suuri määrä matkustavalle yleisölle.

Tavaraliikenteen alalla rautatiemainonta kiinnitti päähuomiota uuden kuljetusmuodon, jakelukuljetuksen, ja liikenneasiamiesverkoston tunnetuksi tekemiseen. Esittelyvihkosessa selostettiin jakelukuljetusten asiakkaille tuottamia etuisuuksia. Päivä- ja varsinkin taloudellisissa ammatti- ja aikakauslehdissä julkaistiin ilmoitussarjoja tavaraliikenteestä ja VR asiakaspäiviä mainostettiin. Kalenteriselostuksen ja ilmoituksen tuotiin esille VR erikoistarjouksia eri alojen rautatieasiakkaille. Omalle henkilökunnalle painatettiin vihkonen „Meillä ei ole varaa tehdä 60 000 000 markan vahinkoja” tavarankäsittelyn huolellisuuden tehostamiseksi. Tavaraliikennettä esittelevä elokuva „Tavara kulkee...” valmistui vuoden aikana ja alkoi 10 kopiona kiertokulkunsa maan elokuvateattereissa.

Mainospaikkojen vuokraus jatkui kertomusvuonna entiseen tapaan. Osittain lisämainospaikkoja otettiin käyttöön mm. valomainoksia varten, ja kaikki käyttöön otetut mainospaikat rautatien alueella — lukuunottamatta VR omaan mainontaan tarkoitettut — olivat vuokratut asiakkaille. Tärkeimmille liikennepaikoille saatiin lisää mainoskehyksiä, joissa mainokset asemilla esiintyivät edukseen jo olympialiikenteen aikana.

VIII. HENKILÖKUNTA.

Henkilökunta. Kunkin osaston henkilökunnan keskimääräinen suuruus vuoden 1952 aikana ja edel-

lisen vuoden vastaavat luvut ilmenevät seuraavasta taulukosta:

	Vakiinaista henkilökuntaa		Ylimääräistä henkilökuntaa		Työläisiä ikimäärin		Yhteensä	
	1952	1951	1952	1951	1952	1951	1952	1951
Rautatiehallitus	506	513	184	172	77	71	767	756
Linjahallinto	15 152	15 075	6 949	7 337	12 816	12 448	34 917	34 860
Siitä:								
Talousoasto	66	72	37	36	9	9	112	117
Rataosasto	1 095	1 090	40	48	5 035	4 708	6 170	5 846
Koneosasto	4 283	4 250	2 007	2 095	5 369	5 140	11 659	11 485
Varasto-osasto	155	157	138	140	1 808	1 948	2 101	2 245
Liikenneosasto	9 553	9 506	4 727	5 018	595	643	14 875	15 167
Yhteensä	15 658	15 588	7 133	7 509	12 893	12 519	35 684	35 616
Rautatierakennusosasto	31	31	127	107	1 430	1 481	1 588	1 619
Kaikkiaan	15 689	15 619	7 260	7 616	14 323	14 000	37 272	37 235

14/12 1951 annetun lain valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta 22/12 1942 annetun lain 10 ja 23 §§:ien muuttamisesta lukien 1/1 1952 tiedoitti rautatiehallitus V. R. Käskylehdessä n:o 1/52. 1.

Samassa Käskylehdessä rautatiehallitus ilmoitti 14/12 1951 annetusta asetuksesta valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta 19/1 1943 annetun asetuksen 10 ja 15 §§:n kumoamisesta sekä 11 §:n muuttamisesta toisin kuuluvaksi sekä 14/12 1951 valtiovarainministeriön päätöksestä lisäohjeista valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annettujen määräysten soveltamisesta, jolla 29/3 1943 annettujen ohjeiden 4 § kumottiin ja 5 § muutettiin toisin kuuluvaksi. Kaikki muutokset tulivat voimaan 1/1 1952.

Halkojen myynnistä rautatieläisille huomautettiin, että rautatiehallituksen kiertokirjeen n:o 2/H. 162, 16/1 1931 23 kohta on edelleen voimassa, joten sitä on ehdottomasti noudatettava. Rautatiehallituksen kirjelmä n:o 856, 18/12 1951.

29/6 1951 annetusta laista valtion viran tai toimen haltijain perhe-eläkevakuutuksesta sekä valtiovarainministeriön antamat perhe-eläkevakuutusmaksun pidättämistä koskevat toimeenpanomääräykset, jotka astuivat voimaan 1/1 1952, tiedoittiin talousosaston johtajan kirjelmällä Toj n:o To 18, 4/1 1952.

Veroennakon pidättämisestä, verokirjoihin tehtävistä merkinnöistä ja verotuslautakunnille annettavista tarkkailuilmoituksista rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään n:o Rh/To n:o H. 13, 2/1 1952.

Valtion laitoksen palveluksesta toisen valtion laitoksen palvelukseen pyrkivän mahdollisesta aikaisemmasta eläkeoikeudesta on otettava selvä, josta rautatiehallitus määräsi kirjelmällään Rh/Hlo n:o H. 1806, 8/1 1952.

Valtionrautateiden asuntotalojen ja asuinhuoneistojen korjauksista rautatiehallitus antoi tarkemmat määräykset kirjelmällään n:o 1117, 4/12 1951.

11/1 1952 annetusta laista valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta 22/12 1942 annetun lain erinäisten pykäläin muuttamisesta lukien 1/10 1951 rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käskylehdessä n:o 10/52. 1.

Samassa käskylehdessä tiedoittiin myöskin 17/1 1952 annetusta valtioneuvoston päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkauksen yleisestä tarkistuksesta, joka tuli voimaan 1/10 1951 sekä 21/1 1952 annetusta valtiovarainministeriön samasta asiasta annetusta päätöksestä, jonka mukaan peruspalkkaisen viran tai toimen haltijain peruspalkat, ikälisät ja kalliinpaikanlisät, sopimuspalkkaisen viran tai toimen haltijain sopimuspalkat samoin kuin ylimääräisten toimenhaltijain vuosipalkkiot, ikälisät ja kalliinpaikanlisät suoritetaan lukien 1/2 1952 edelleen 15 %:n indeksikorotuksin.

Yörahan maksamisesta valtion virkamiehille talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällä To n:o 244, 5/2 1952.

Sunnuntaityökorvauksen maksamisesta valtion viran tai toimen haltijoille sekä erälle muille toimihenkilöille talousosaston johtaja antoi tarkempia määräyksiä kirjelmällä n:o To 245, 5/2 1952.

Pohjois-Suomen hävitetyllä alueella oleville viran tai toimen haltijoille vuonna 1952 suoritettavasta päivärahasta rautatiehallitus antoi tarkempia määräyksiä V. R. Käskylehdessä n:o 11/52. 3.

Uusitusta junaturvallisuuksäännöstä, joka astui voimaan 1/3 1952 ja samanaikaisesti voimaan astuneesta „Ohjesäännöstä toimenpiteiksi rautatieonnettomuuksien sattuessa (OTRO)” rautatiehallitus ilmoitti V. R. Käskylehdessä n:o 12/52. 2.

Virantoimitusrahassäännön soveltamismääräykset mikäli koskee 6 §:n 8, 9 ja 10 momentteja rautatiehallitus antoi tarvittavat ohjeet V. R. Käskylehdessä n:o 13/52. 1.

Omakotilainoista rautatieläisille ilmoitti rautatiehallituksen huoltojaosto kirjelmällään Tthj n:o 20/94, 29/2 1952.

Valtionrautateiden asemakassojen ja asemakassanhoitajien ohjesäännön 1 §:n muuttamisesta rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/To n:o 645, 11/3 1952.

Virkaa tai tointa tahi ylimääräistä tai tilapäistä tointa viransijaisena tai väliaikaisena hoitavan virkamiehen ikälisäoikeus 8/12 1949 annetun ylimääräisasetuksen 9 §:n nojalla määrättiin rautatiehallituksen kirjelmässä Rh/To n:o H. 74, 11/3 1952.

Pohjoismaisesta kiertomatkaliikenteestä rautatiehallitus antoi tarkempia ohjeita V. R. Käsylehdessä n:o 18/52. 11.

21/3 1952 annetusta asetuksesta ulosmittaamatta jätettävästä palkan tai eläkkeen määrästä talousosaston johtaja ilmoitti kirjelmällään n:o To 699, 7/4 1952.

Yksityisoikeudellisessa työsuhteessa valtion olevien toimihenkilöiden ja työntekijöiden matkakustannusten korvaamisesta ja päivärahasta, jotka astuivat voimaan 1/5 1952 lukien, rautatiehallitus saattoi tiedoksi V. R. Käsylehdessä n:o 23/52. 1.

18/4 1952 annetusta valtiovarainministeriön päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkauksen yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan peruspalkat, vuosipalkkiot, ikä- ja kalliipaikanlisät maksetaan lukien 1/5 1952 edelleen 15 %:n indeksikorotuksin rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käsylehdessä n:o 24/52. 1.

Sairaslomien merkitsemisestä virka-ansioluetteloon rautatiehallitus antoi tarvittavat ohjeet kirjelmällään n:o Rh/Hlo n:o H. 517, 6/5 1952.

Lahoratapölkkyjen ja lahopylväiden myynnistä rautatieläisille polttokautena 1/6. 52—31/5. 53 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/Vo n:o 1081, 28/4 1951.

9/5 1952 annetusta asetuksesta valtion viran tai toimen haltijain palkkauksesta annetun asetuksen muuttamisesta, jota asetusta sovelletaan 1/1 1952 ja jolla asetuksella muutetaan 19/1 1943 annetun asetuksen 1 ja 4 §§ rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käsylehdessä n:o 28/52. 1.

Palkkakoteloiden käyttämisestä rataosaston työntekijöille palkkoja maksettaessa annetuista ohjeista rautatiehallitus antoi tiedon kirjelmällään Rh/To n:o H. 778, 20/5 1952.

9/5 1952 julkaistusta laista ja valtioneuvoston päätöksestä olympiakisojen aiheuttamista poikkeusmääräyksistä työläinsäädäntöön, joka laki määrättiin olemaan voimassa vuoden 1952 loppuun ja josta laista samoin kuin valtioneuvoston päätöksestä rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/Hlo n:o 760, 7/6 1952.

8/5 1952 annetusta valtioneuvoston päätöksestä tapaturmavakuutuslaissa säädetyin erään markkamäärän korottamisesta talousosaston johtaja tiedoitti kirjelmällään Toj n:o To 1000, 30/5 1952.

Sairausvirkavapauden kestäessä pidetyn vuosiloman vaikutuksesta palkkaukseen valtiovarainministeriö antoi kirjelmällään n:o 25/368, VMKD 1952, 15/5 1952 tarvittavat määräykset, jonka johdosta rautatiehallituksen kirjelmällään n:o H. 378/3302, 14/4 1944 antama määräys katsottiin tulleen kumotuksi lukien 15/5 1952, josta rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käsylehdessä n:o 32/52. 1.

Valtioneuvosto vahvisti 5/6 1952 valtionrautateiden virantoimitusrahasäännön lukien 1/1 1952 ja rautatiehallitus on antanut sen johdosta asianmukaiset soveltamista koskevat määräykset, samalla kumoten asiasta 2/7 1946 annetut määräykset, joista rautatiehallitus ilmoitti V. R. Käsylehdessä n:o 33/52. 1.

Olympiakisojen aiheuttamista poikkeuksista työläinsäädäntöön annetun lain ja valtioneuvoston päätöksen johdosta rautatiehallitus antoi selventäviä ohjeita kirjelmällään n:o Rh/Hlo 760, 25/6 1952.

30/5 1952 annetusta laista valtion viran tai toimen haltijain perhe-eläkevakuutuksesta annetun lain

muuttamisesta, koskien sanotun lain 5, 11 ja 22 §§ lukien 1/1 1952, rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käsylehdessä n:o 34/52. 2.

Asunnonvuokrien perimisestä työntekijöiltä palkanmaksun yhteydessä lukien 1/9 1952 rautatiehallitus antoi asianmukaiset määräykset kirjelmällään Rh/To n:o H. 1085, 28/7 1952.

Alokkaiden ottamisesta ja ammattiopetuksesta 19/4 1929 annetun ohjesäännön erinäisten §§:ien muuttamisesta, jotka astuivat voimaan 1/8 1952 rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään n:o H. 831, 1/8 1952.

21/7 1952 annetusta valtiovarainministeriön päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkauksen yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan peruspalkat, vuosipalkkiot, ikä- ja kalliipaikanlisät maksetaan lukien 1/8 1952 edelleen 15 %:n indeksikorotuksin rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käsylehdessä n:o 42/52. 2.

Liikenneosaston viran tai toimen haltijain vuosilomien järjestelystä eräissä tapauksissa liikenneosaston johtaja antoi kirjelmällään Lt n:o 1912, 3/9 1952 tarvittavat määräykset.

Valtionrautateiden veroasioiden hoidosta rautatiehallitus antoi noudatettavaksi vahvistamansa uudet, väliaikaiset määräykset lukien 1/12 1952 kirjelmällään Rh n:o 1820, 9/9 1952.

Palkantilausten uudelleenjärjestelystä keskittämällä palkantilaukset ja niitä koskevan kirjanpidon kunkin talousjaksoon muodostettavaan erikoiseen „Valtionrautateiden Palkkakeskukseen” rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käsylehdessä n:o 48 a/52. 1.

Muutoksista liikennesäännön 16 §:n 4. lisämääräyksen 4:een kappaleeseen ja asema- ja junapalvelussäännön 17 §:n 3:een kohtaan rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/lko n:o 1880, 23/9 1952.

Sairaslomien anomisesta on rautatiehallitus kumoten kirjelmänsä n:o H. 39/990, 21/2 1936 antanut uudet määräykset kirjelmällään Rh/to n:o H. 1334, 30/9 1952.

Polttoaineiden käyttämisestä valtionrautateiden virka- ja asuinhuoneissa sekä niiden myynnistä rautatieläisille rautatiehallitus antoi uudet määräykset kirjelmällään Rh n:o 1615, 30/9 1952.

Rautatieläisille myytävien halkojen hinnoista lukien 1/11 1952 rautatiehallitus tiedoitti V. R. Käsylehdessä n:o 51/52. 1 kumoten V. R. Käsylehdessä n:o 50/51. 2 aikaisemmin antamansa määräykset.

Palkantilausten uudelleenjärjestämisestä Palkkakeskusten välityksellä talousosaston johtaja antoi kirjelmällään Toj n:o 1782, 27/10 1952 tarkemmat ohjeet.

17/10 1952 annetusta valtiovarainministeriön päätöksestä valtion viran tai toimen haltijain palkkauksen yleisestä tarkistuksesta, jonka mukaan peruspalkat, vuosipalkkiot, ikä- ja kalliipaikanlisät maksetaan lukien 1/11 1952 edelleen 15 %:n indeksikorotuksin rautatiehallitus ilmoitti V. R. Käsylehdessä n:o 56/52. 2.

Ennakkoperintälain mukaisten palkanpidätysvarojen maksaminen lääninkonttorille on toimitettava kantoa seuraavan kuukauden viimeiseen päivään mennessä Talousosaston johtaja tiedoitti kirjelmällään n:o 1436, 17/11 1952.

7/11 1952 annetusta laista työnantajan lapsilisiä ja kansaneläkemaksusta annetun lain voimassaoloajan pidentämisestä, jonka mukaan sanottu laki on voimassa edelleen vuoden 1953 alusta lukien saman

vuoden loppuun rautatiehallitus tiedoitti V.R. Käsky-lehdessä n:o 57/52. 2.

Rautatiehallituksen ja Suomen rautatieläisten Liiton r. y. välisen työehtosopimuksen hälytysluontoisesta työstä koskevien säännösten soveltamisesta rautatiehallitus antoi kirjelmällään Rh n:o H. 1537, 25/11 1952 asianmukaiset ohjeet.

Valtion viran tai toimen haltijain virka-asunnoista ja luontoisetujen vastikkeista sekä valtion vuokra-asuntojen vuokramaksuista 13/11 1952 annetusta val-

tioneuvoston päätöksestä rautatiehallitus ilmoitti kirjelmällään Rh/to n:o H. 1553, 2/12 1952.

Eläkkeen pidättämisestä eräissä tapauksissa, josta valtiovarainministeriö antoi ohjeita kirjelmällään n:o 5840, 26/11 1952 rautatiehallitus tiedoitti edelleen kirjelmällään Rh/to n:o H. 1554, 2/12 1952.

Pohjoismaisesta kertavapaalipusta, joka määrättiin otettavaksi käytäntöön lukien 1/1 1953 rautatiehallitus antoi tarvittavat ohjeet V.R. Käsky-lehdessä n:o 60/52. 9.

IX. TAPATURMAT.

Alla oleva taulukko osoittaa liikenneonnettomuuksien lukumäärän vuonna 1952 sekä näissä onnetto-

muuksissa tapaturmaisesti kuolleiden ja loukkaantuneiden henkilöiden luvun:

	Onnettomuuksien luku	Kuoli	Loukkaantui	Yhteentörmäykset	Tasoylikäytäväonnettomuudet	Yli-ajot	Radalta suistumiset	Muusta syystä
1952	319	93	77	24	95	76	57	67

X. TALOUDELLINEN TILA.

Valtionrautateiden pääoma-arvo.

		Pääoma-arvo
Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli kirjanpidon mukaan vuoden 1951 lopussa		18 530 968 823: —
Tähän on vuonna 1952 tullut lisää:		
Uudisrakennusten arvo	3 416 184 577: —	
Uuden liikkuvan kaluston arvo	1 735 337 177: —	
Uusien työkoneiden arvo (rautatierakennusten työkoneita sekä käyttökcalustoa lukuunottamatta)	416 021 768: —	5 567 543 522: —
Tästä on vuonna 1952 vähennetty:		24 098 512 345: —
Vuoden kuluessa poistettu:		
Kiinteistöjen arvosta	238 000: —	
Työkoneiden „	6 766 280: —	
Liikkuvan kaluston arvosta	8 779 352: —	
Vuoden kuluessa kuoletettu:		
Kiinteistöjen arvosta	187 399 750: —	
Työkoneiden „	40 845 550: —	
Liikkuvan kaluston arvosta	131 780 600: —	375 809 532: —
Valtionrautateiden valmiiden ratojen pääoma-arvo oli siten vuoden 1952 päättyessä ..		23 722 702 813: —
Tähän on lisättävä uusien rautatierakennuksien kiinteistöarvo, yhteensä		7 085 334 118: —
sekä Hyvinkään pääkonepajan rakennusarvo		242 301 169: —
Koko pääoma-arvo oli siis vuoden 1952 lopussa ¹⁾		31 050 338 100: —

Valmiiden ratojen pääoma-arvosta tuli kiinteistöjen osalle 16 191 884 274 mk, liikkuvan kaluston

6 509 484 417 mk ja työkoneiden osalle 1 021 334 122 mk eli prosenteissa 68,27, 27,43 ja 4,30.

Valtionrautateiden tulot.

Valtionrautateiden bruttotulot nousivat vuonna 1952 25 390 264 536 markkaan. Tästä on vähennetty suorituksia vieraille rautateille ym. ja takaisinmak-

suja rautatien käyttäjille yhteensä 290 764 597 mk, joten kertomusvuoden nettotuloksi jää 25 099 499 939 mk. Kun vastaava määrä oli edellisenä vuonna

¹⁾ Täähän ei ole luettu käyttökcalustoa, jonka arvo oli kertomusvuoden lopussa 334 600 952.

21 236 302 383 mk, ovat tulot lisääntyneet 3 863 197 556 markalla eli 18.19 %.

Pääryhmiinsä lopulliset tulot jakautuvat vuosina 1952—1950 seuraavasti:

Tulon laatu	Vuonna 1952		Vuonna 1951	Vuonna 1950	Lisäys vuonna 1952 vuoteen 1951 verrattuna	
	mk	%	mk	mk	mk	%
Henkilöliikenteen tulot .	5 129 791 765	20.44	4 710 016 791	3 527 709 193	419 774 974	9.3
Tavaraliikenteen tulot ..	17 306 034 694	68.95	14 778 693 688	8 678 617 298	2 527 341 006	17.10
Muut liikennetulot	839 798 144	3.35	597 856 569	336 154 600	241 941 575	40.46
Lennätintulot	5 721 574	0.03	5 618 712	5 465 639	102 862	1.83
Autoliikennetulot	226 550 438	0.90	202 482 902	125 057 516	24 067 536	11.89
Korvaus postinkuljetuk- sesta	300 276 500	1.21	184 445 380	136 110 900	115 831 120	62.80
Sekalaiset tulot	591 326 824	2.36	757 188 341	391 201 540	— 165 861 517	—29.9
Korvaus alennuskulje- tuksista	700 000 000	2.76	—	—	700 000 000	100
Yhteensä	25 099 499 939	100.00	21 236 302 383	13 200 316 686	3 863 197 556	18.19

Valtionrautateiden menot.

Valtionrautateiden hallinto- ja kunnossapito- ja käyttömenot olivat vuonna 1952 24 002 222 121 mk, oltuaan edellisenä vuonna 20 505 006 820 mk ja osoitivat siten 3 497 215 301 markan eli 17.05 % lisäystä.

Menoprocentti, s. o. menojen ja tulojen välinen prosenttisuhde oli vuonna 1952 94.53 vuonna 1951 se oli 96.44 ja vuonna 1950 119.00.

Rautatiehallituksen menot olivat 454 905 918 mk ja linjahallinnon menot 23 547 316 203 mk eli prosenteissa menojen kokonaismäärästä 1.90 ja 98.10 %

Menojen jakautuminen eri momenteille verrattuna edellisen vuoden vastaaviin menoihin selviää seuraavasta taulukosta:

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1951	
	v. 1952	v. 1951	mk	%
<i>Rautatiehallitus</i>				
Palkkaukset	218 342 030	216 328 376	2 013 654	0.93
Ylimääräisen henkilökunnan palkkiot	75 918 213	69 335 946	6 582 267	9.49
Viransijaisten palkkiot	3 201 302	2 737 434	463 868	16.94
Matkakustannukset	7 026 811	6 256 749	770 062	12.30
Vakinaiset eläkkeet	41 071 450	37 776 938	3 294 512	8.72
Ylimääräiset eläkkeet	1 433 569	1 404 935	28 634	2.03
Apuraha eläkelaitokselle	—	962 400	— 962 400	—
Ammattiopetus	9 429 503	6 589 459	2 840 044	43.09
Pääjohtajan käyttövarat	74 767	49 683	25 084	50.48
Lämmitys, valaistus, vesi ja puhtaanapito	5 776 883	6 075 667	— 298 784	—4.91
Painatuskustannukset	2 000 000	1 974 795	25 205	1.27
Sekalaiset menot	38 794 510	26 681 689	12 112 821	45.39
Liiketaloudellisen tutkimuslait. perustaminen...	2 562 208	1 771 192	791 016	44.66
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksikorotukset	32 596 028	31 551 368	1 044 660	3.31
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut	16 678 644	16 036 795	641 849	4.00
	454 905 918	425 533 426	+ 30 633 676	
			— 1 261 184	6.90
			29 372 492	
<i>Rautatielaitoksen linjahallinto ja käyttömenot</i>				
Henkilömenot				
Palkkaukset	5 171 595 436	5 116 231 230	55 364 206	1.08
Ylim. henkilökunnan ja työvoiman palkkiot ..	1 669 473 070	1 566 546 607	102 926 463	6.57
Viransijaisten palkkiot	452 205 655	486 967 541	— 34 761 886	—7.13

Menon laatu	Menomäärät, markkaa		Lisäys tai vähennys (—) vuonna 1951	
	v. 1952	v. 1951	mk	%
Virantekorahat ja palkinnot tarveaineiden säästä- misestä	1 209 736 235	1 198 697 215	11 039 020	0.92
Matkakustannukset, päivärahat ja korvaus muuttokustannuksista	77 376 373	78 348 114	— 971 741	—1.24
Vakinaiset eläkkeet	948 455 516	835 244 299	113 211 217	13.55
Ylimääräiset eläkkeet	44 328 935	43 103 091	1 225 844	2.84
Apurahat eläkelaitokselle	—	78 937 600	— 78 937 600	—
Valtionrautateiden osuus perhe-eläkerahastolle ..	284 990 897	—	284 990 897	100.00
Tapaturmakorvaukset	62 750 309	56 327 569	6 422 740	11.40
Muut huoltomenot	16 907 655	14 541 444	2 366 211	16.27
Kalusto ja käyttöaineet				
Käyttökalu sekä sen kunnossapito ja tarkastus	79 590 170	65 437 327	14 152 843	21.62
Polttoaineet	5 812 608 534	4 353 020 688	1 459 587 846	33.53
Muut käyttöaineet ja sekalainen hankinta	390 256 405	318 024 422	72 231 983	22.71
Rata- ja rakennukset				
Radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapito	2 608 934 258	1 548 427 839	1 060 506 419	68.48
Sähkövoimalaitosten ynnä vahvavirta-, lennätin- ja puhelinjohtojen kunnossapito	57 537 544	58 565 894	— 1 028 350	—1.75
Merkintä- ja turvallisuuslaitteiden kunnossapito	1)	29 246 962	— 29 246 962	—
Lumen ja jään poistaminen	1)	190 554 266	—190 554 266	—
Liikkuva kalusto				
Liikkuvan kaluston, työkonoiden ja koneellisten laitteiden kunnossapito	3 017 307 297	2 496 187 688	521 119 609	20.87
Korvaus vieraan liikkuvan kaluston käytöstä ..	1 127 916	234 658	893 258	380.66
Muut asiamenot				
Painatuskustannukset	59 868 806	57 090 692	2 778 114	4.86
Vahingonkorvaukset	36 361 158	49 951 086	— 13 589 928	—27.20
Verot	5 686 716	4 149 087	1 537 629	37.05
Postilaitokselle postinkuljetuksesta suoritettava korvaus	10 000 000	5 000 000	5 000 000	—
Sekalaiset menot	13 451 884	11 743 698	1 708 186	14.54
Arvaamattomiin tarp. ministeriön käytettäväksi	100 000	78 445	21 555	27.47
Arvaamattomiin tarpeisiin rautatiehallituksen käytettäväksi	306 930	315 431	— 8 501	—2.69
Kuoletuksat	343 708 849	280 018 936	63 689 913	22.74
Peruspalkkaisen viran tai toimen haltijan indeksi- korotukset	764 245 260	735 631 904	28 613 356	3.88
Valtion työnantajana suoritettavat lapsilisä- ja kansaneläkemaksut	402 255 050	394 733 904	7 521 146	1.90
Pohjois-Suomen hävitetyn alueen viran tai toi- men haltijain päivärahat	6 149 345	6 115 757	33 588	0.54
Linjahallinto yhteensä	23 547 316 203	20 079 473 394	3 816 942 043	—
			— 349 099 234	17.27
			3 467 842 809	
Kaikkiaan	24 002 222 121	20 505 006 850	3 497 215 301	17.05

Valtionrautateiden kirjanpidon mukaan laskettu rahallinen tulos valtionrautateiden liikenteestä v. 1952 osoitti 1 097 milj. markan ylijäämän. Kun vastaava tulos v. 1951 osoitti 731 milj. markan ylijäämän, on

v. 1952 rahallinen tulos edelliseen vuoteen verrattuna 366 milj. markkaa parempi eli 33.36 %.

Täsmällisin luvuin esitettyinä valtionrautateiden tulojen ja menojen lisäys sekä ylijäämän suurentuminen käyvät ilmi seuraavasta taulukosta:

1) Yhdistetty radan, rata-alueen ja rakennusten kunnossapitomenoihin.

	Vuonna 1952	Vuonna 1951	Lisäys vuonna 1952	
	mk	mk	mk	%
Tulot	25 099 499 939	21 236 302 383	3 863 197 556	18.19
Menot	24 002 222 121	20 505 006 820	3 497 215 301	17.05
Ylijäämä tai vajeaus (—)	+ 1 097 277 818	731 295 563	365 982 255	33.36

Helsingissä rautatiehallituksessa helmikuun 5 päivänä 1954.

H. ROOS.

Arvi Nikkilä.