

GRÜNE FISCHÉ – SUURESTA VERKOSTA MAAILMAN PIENIMPÄÄN



Jorma Rauhala

Helsingin Olympialaisiin saatiin kesällä 1952 koeliikenteeseen upouusi saksalainen telivaunu, Düwagin neliakselinen vaunu, joita kaupunkiin piti tulla runsain määrin 1950-luvun aikana. Toisin kävi, mutta Suomen-visitin tehnyt vaunu on kuitenkin linjaliikenteessä edelleen – Saksan kautta sen matka vei Itä-vallan Gmundeniin.

Vestische Straßenbahnen

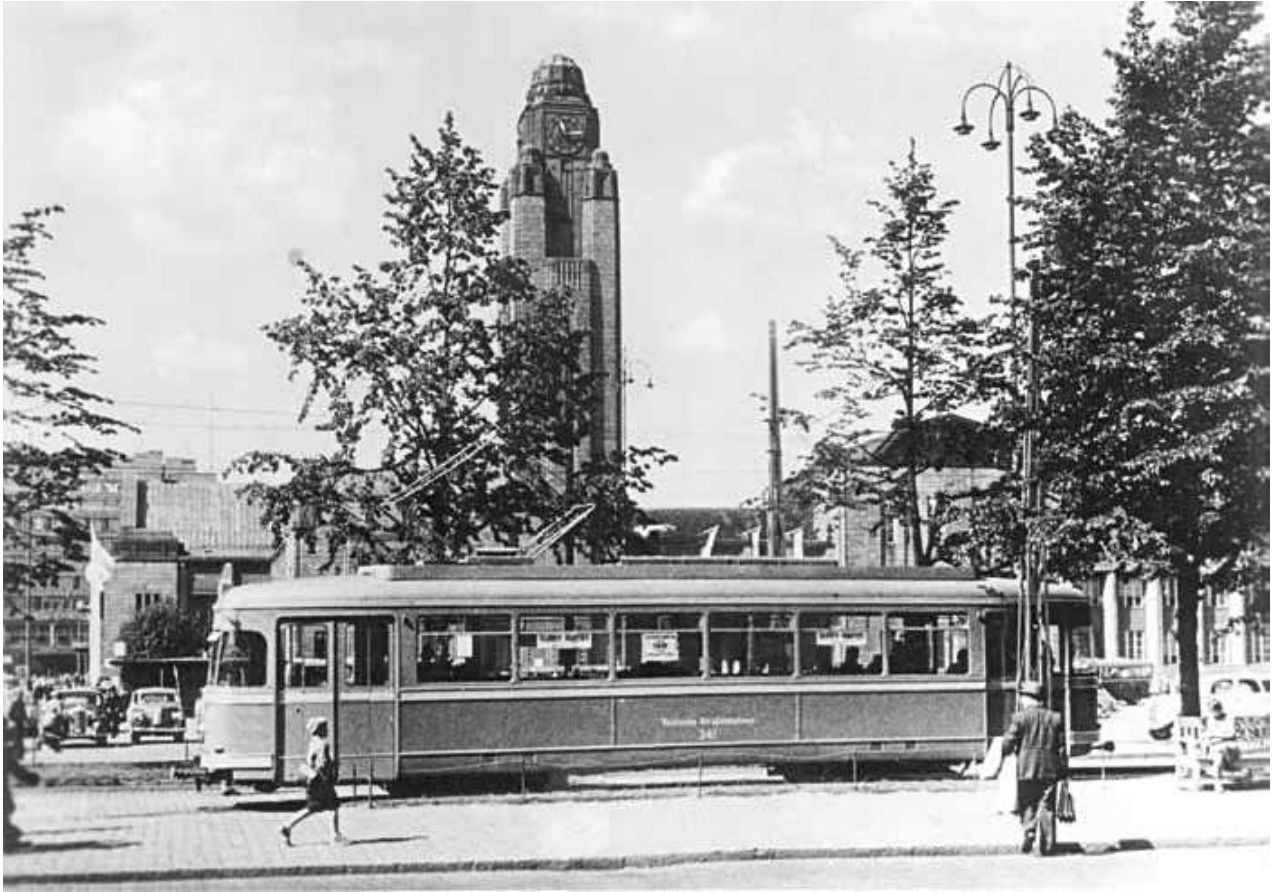
Vestische Straßenbahnen GmbH eli Vestische toimii nykyään linja-autoyhtiönä Saksan Nordrhein-Westfalenin osavaltiossa Recklinghausenin, Bottropin ja Gelsenkirchenin kaupunkiseuduilla Ruhrin alueella. Yhtiön nimi on johdettu vanhasta aluenuimestä ”Vest Recklinghausen”. Vestische on alueellisesti eräs Saksan suurista liikenneyhtiöistä; liikennealue käsittää lähes 1000 km². Yhtiöllä on nykyään 116 bussilinjaa, joilla on linjapituutta 1325 km ja automäärä 230. Hallinto ja päävarikko sijaitsevat Hertenissä. Vestische kuuluu Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) -liikennejärjestelmään. Kuten liikenneyhtiön nimestä edelleenkin voidaan

lukea, kaikki alkoi raitiovaunuista. Raitiosta 3/2013 jo luimme, että Vestischellä on kytkös myös Suomeen ja sitä kautta rooli yhden tietyin Düwag-vaununsa kautta 1950-luvun kotimaisiin telivaunuhankintoihin.

Vestischen sähköraitiovaunuliikenne käynnistyi 10.5.1901 yhdellä 13 km pitkällä linjalla Recklinghausen–Herten–Wanne. Liikennettä hoidettiin aluksi kymmenellä moottorivaunulla ja seitsemällä perävaunulla. Seuraavina vuosina ja vuosikymmeninä Vestische Kleinbahnen GmbH -nimellä toimineen yhtiön rataverkko laajeni suureksi seudulliseksi Überland-Kleinstadt-liikennöitsijäksi ja uutta vaunukalustoa hankittiin runsaasti toisen maailmansodan käynnistymiseen saakka.

Helsingin olympiavaunu eli nykyinen Gmundenin raitiotien moottorivaunu 10 Rosenkranzin pysäkillä. Vasemmalla näkyy vielä käytössä oleva alkuperäinen 1890-luvun sähköratapyllys. Taustalla siintävät vuoret ovat Grünberg ja Traunstein. Kuva Zsolt Szilvay 7.8.2007.

Suurten sotatuhojen korjaamisen jälkeen valtavalla Ruhrin teollisuusvyöhykkeellä yhtiön radat saatiin 1940-luvun loppuun mennessä jälleen käyttökuntoon ja uutta kalustoa ryhdyttiin hankkimaan. Vuonna 1951 Vestischen ratapituus oli huipussaan eli 190 km ja raidepituutta siinä oli 255 km. Vestische oli tuolloin eräs Länsi-Saksan suurimmista raitiotieyhtiöistä. Linjoja oli 21. Kalustoa oli enimmillään vuonna 1954: moottorivaunuja 129 sekä perävaunuja 78 kappaletta. Rataverkko oli useiden kaupunkien keskustoissa yhteydessä toisten metristen raitiotieyhtiöiden kanssa ja teknisesti oli siis mahdollista ajaa Vestischen vaunuilla myös Essenin, Mülheimin tai Bochumin verkostoissa ja



tietenkin myös niiden kalustolla Vestischen rataverkolla. Harrastajat ovatkin aikoinaan tehneet pitkiä koko päivän kestäneitä ”Tour de Ruhr” -ratikka-ajeluja laajalla yhteisellä verkostolla.

Düwagin huipputyökalu- ja huipputyökalu- eli numerot 340–351 otettiin Vestischellä käyttöön 1952. Heinä-elokuussa vaunu 341 oli Helsingissä Olympialaisten aikaan valmistajansa esittelyajossa ja vaunu 345 oli puolestaan esillä syyskuussa Essenissä pidetyillä ”Schiene und Straße” -messuilla. Nämä kahden eri vaunun lyhyen ajan sisällä tapahtuneet vierailut on useissa myöhemmin julkaistuissa keskieurooppalaisissa kirjoituksissa yhdistetty väärin yhdeksi ja samaksi yksilöksi, eli Helsingin vaunuksi mainitaan 345. Tämä virheellinen, ilmeisesti vain tahattomaan otaksuntaan perustuva numerokirjaus, on levinnyt huonosti tehdyn lähdeaineiston tarkistuksen seurauksena ja siihen törmää vielä nykyäänkin monissa yhteyksissä niin kirjallisuudessa kuin internetissäkin. Kahden-kolmen vuoden päästä Vestische sai seuraavan Düwagin Großraum-sarjan, numerot 352–368. Näissä vaunuissa olivat suurimpana ulkoisena muutoksena aiempaan verrattuna ovijärjestelyt; 1-2-2 eli ajosuunnassa edessä oli vain yksi oviaukko, uutuutena keskellä pari oveta, kuten myös takana. Vaunut

Düwagin Großraum-vaunu Olympialaisten lisälinjalla KM (Rautatietori-Käpylä) Rautatietorin klo 11.12 lähdössä heinä-elokuun vaihteessa 1952. Vestischen vaunun 341 Helsingin tarina on julkaistu Raitiossa 3/2013. Kuva Düwag-Bildarchiv via Wolfgang-Dieter Richter.



olivat kaksisuuntaisia ja ovet toisella puolella olivat vastaavasti ajosuunnan mukaisesti. Näiden vaunujen vastaanoton jälkeen, jälleen parin vuoden kuluttua, Vestische hankki Düwagin seuraavan uutuusmallin eli neliakselisesta Großraum-typistä kehitetyn nivelvaunun, jossa vaunuosien sisemmät päädyt

Vestischen Großraum-vaunusarjan 340-351 avaraa matkustamoja; vaunu 350 Recklinghausenin varikolla 1952. Kuva Düwag-Bildarchiv via Wolfgang-Dieter Richter.



Vestischen Großraum-vaunusarjan 340–351 B-pään ohjaamo. Vasemmalla kuljettajan tuoli on käyttöasennossa, oikealla puolestaan suljetun ajopöydän alle taitettuna. Kaikki tämän sivun kuvat ovat vaunusta 350 Recklinghausenin varikolla vuonna 1952. Kuvat Düwag-Bildarchiv via Wolfgang-Dieter Richter.



Vestischen Großraum-vaunusarjan 340–351 rahastajanaitio, joka oikeanpuoleisessa kuvassa on muutettu kaksisuuntavaunun ajopöydässä matkustajapaikoiksi.

ja nivel lepäsivät Jakobs-telin päällä. Kaikki nämä Düwagin 1950-luvun menestystuotteet olivat ensimmäisten joukossa käytössä Vestischen radoilla. Yhtiö olikin tuolloin raitiovaunutekniikoiden kehityksessä Länsi-Saksan kärkijoukossa.

1950-luvulla ryhdyttiin Vestischen vähäliikenteisten rataosien liikennettä siirtämään yhtiön busseille. Rataverkosto oli rakenteel-

taan seutuliikennetyypistä ja haja-asutus-painotteista yhdistäessään Recklinghausenin piirin pienehköjä, suomeksi sanottuna, ”kauppaloita ja kylä” toisiinsa. Autoistumisen voimistuessa tällaisilla vähäisillä matkustajavirroilla ei enää taloudellisesti pärjätty uudelle kilpailijalle eli kasvavalle henkilöautoliikenteelle. Rhein-Ruhrin alueen raitioiteilla oli 1960-luvulla suunnitelmat siirtyä

Stadtbahn-tyyppisen pikaraitiotieverkoston rakentamiseen alueen kaupunkiin ja niiden väliseen seutuliikenteeseen sekä yhdysliikenteen parempaan yhteensovittamiseen liittorautateiden sähköjuna liikenteen eli S-Bahn-verkoston (Schnellbahn) kanssa. Kaupunkien päärautatieasemien yhteyteen suunniteltiin joko maanalaisia (U) vaihtoasemia tai asemien edustalle toimivia pintapysäkki-alueita. Suurten kaupunkien keskustojen lämpimenevä raitiovaunuliikenne suunniteltiin nopeina maanalaisina (U) linjoina. Stadtbahn-konseptin mukaisesti ryhdyttiin Vestischen rataverkostoakin uusimaan. Kuitenkin kunnallispoliitikot päättivät jonkin ajan kuluu ryhtyä vastustamaan uudistuksia, lopettaa Vestische-yhtiön raitiotieliikenteen ja korvata linjat bussiliikenteellä.

Viimeinen Vestischen hoitama raitiovaunureitti oli seitsemän kilometrin mittainen linja 305 Recklinghausenin ja Hernen välillä, jolla osuudella viimeinen vaunu kulki pikkutunneilla 4.10.1982. Yhtiön kalustoon kuului loppuaikoina 21 Düwagin nivelvaunua. Raitiovaunuista suuri osa eli 1950-luvun loppupuolen Düwageja myytiin Ranskaan Lillen raitioiteille korvaamaan siellä käytössä ollutta vanhempaa telivaunukalustoa. Vaunujen hankinta sinne oli alkujaankin väliaikainen vaihe. Lillen oltiin hankkimassa myös upouusia raitiovaunuja. Kolme varhaista 1950-luvun Düwagia oli myyty jo vajaa kymmenen vuotta aiemmin Itävaltaan Gmundenin raitiotielle. Joukossa oli myös se ”meidän ikioma” olympiavaunumme, 341.

Grüner Fisch – Vihreä kala

Helsingissä käynyt vaunu 341 kuului Düwagin toimittamaan 12 vaunun Großraumwagen-sarjaan, numerot 340–351. Vaunut toimitettiin Vestischelle vuonna 1952 ja ne olivat neliakselisia kaksisuuntaiseen liikenteeseen tarkoitettuja moottorivaunuja, ovijärjestys 2-0-2. Vaunuissa oli pariovet päädyissä kummallakin puolella; keskiovia ei ollut lainkaan. Tätä vaunusarjaa käytettiin lähinnä linjoilla 1 Recklinghausen–Wanne ja 7 Recklinghausen–Herten. Vaunujen ulkoveritys oli vaaleanvihreä vaaleankeltaisiin koristeraidoin. Helsingissä vihreää kuvattiin sanalla ”maidonvihreä”. Vuoden 1965 jälkeen Vestischen vaunujen ulkoveritys muutettiin käänteiseksi, eli vaunut olivat sen jälkeen keltaisia vihrein koristelinjoin. ”Grüne Fische” – vihreät kalat, kuten vaunuja alun perin Saksassa kutsuttiin, vetivät tarvittaessa myös KSW-perävaunuja. Vaunuissa oli Compact-kytkimet, mutta vuoden 1962 jälkeen tällaisia kokoonpanoja vaatineet vuorot korvattiin nivelvaunuilla. Yksi vaunu

Großraum-sarjasta, 342, on ollut vuodesta 1979 lähtien wuppertalilaisen Bergische Museumsbahnen e.V.:n kokoelmissa varastoituna, ei ajokuntoisena.

Vestischen raitiovaunuliikenteen vähentämisen seurauksena keskiovettomat Großraum-vaunut jäivät pois linjakäytöstä keväällä 1973, kun linja 7 oli lakkautettu. Itävaltalainen liikenneyhtiö Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. osti 1974 kolme hyväkuntoista vaunua (340, 341 ja 347) Gmundenin raitiotien G-linjalle. Näistä vaunuista kunnostettiin ja uudisrakennettiin linjakäyttöön kaksi vaunua (9 ja 10) kun taas kolmas jätettiin varaosalähteeksi ja purettiin 1978. Kunnostustyöt tehtiin StH:n vaunupajassa Vorchdorfissa, joka on Gmundenista lähtevän metrisen sähköistetyn Traunsee-bahnin pääteasema. Tämä rata on nykyään Gmundenin toinen ”raitiotie”, sillä radalla liikennöidään kahdella Innsbruckista vuokratulla Bombardierin Cityrunner-matalalattiaraitiovaunulla.

Gmunden

Vestischen vaunujen kunnostustyöt kestivät pitkään, sillä uusi 9 eli entinen 347 saatiin liikennekäyttöön vasta 1977. Sen jälkeen työvuorossa oli ”meidän” vaunumme eli uusi 10, entinen 341, joka uudelleenrakennettiin vuosina 1980–1983. Muutostyöt olivat näille vaunuille kalliita ja mittavia, mutta se oli kuitenkin halvempaa kuin täysin uusien vaunujen hankinta. Gmundenin raitiotie on osalta matkaa kaltevuodeltaan hyvin jyrkkä, 100 %, eli eräs maailman jyrkimmistä kitkaraodoista. Vaunujen saksalaiselle ”tasamaalle” tarkoitetut sähkölaitteet ja jarrut tuli uudistaa täyttämään uudet turvallisuusvaatimukset. Myös vaunujen sisustusta ja matkustamoja ajanmukaistettiin, ohjaamot nykyaikaistettiin sekä suuritöisessä korikorjauksessa toisen puolen ovet poistettiin. Vaunujen ulkiväriksi tuli Itävallassa tyypillinen punainen. Vaikka Gmundenin raitiotie on yksiraiteinen ja ilman päätesilmukoita eli juuri kaksisuuntavaunuille tarkoitettu, ovat kuitenkin kaikkien pysäkkien laiturit aina samalla puolella ja vaunut muistuttavat siksi ovijärjestelyiltään yksisuuntavaunuja.

Gmundenin raitiotien omistaa laiva-, raitiovaunu-, juna- ja bussiliikennettä harjoittava perheyhtiö Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H., jonka pääkonttori sijaitsee Gmundenissa. StH harjoittaa myös raskasta rautatieraitioliikennettä Itävallassa parilla isolla diesellinjaveturillaan.

Gmundenin raitiotie yhdistää Traunseejärven rannalla olevan kaupungin ja Gmundenin rautatieaseman. Liittorautatien rata



Vestischen ”Grüner Fisch” 342 linjalla 1 matkalla Wannesta Recklinghauseniin. Vaunun väriyty on vihreä keltaisin raidoin, siis kuten Helsingissä vieraillessa 341:ssäkin oli. Vaunussa on Compact-kytkimet (sähkö/paineilma) KSW-perävaunujen, Kriegsstraßenbahnwagen, vetämistä varten. Vestischen hailakan vaaleat kaksiakseliset KSW-perävaunut valmistuivat vuosina 1947–48 ja näiden Düwagin telimoottorivaunujen perässä niitä käytettiin vuoteen 1962 saakka. Kuva Frits van der Gragt, kirjasta ”Moderne trams”.



Vestischen ei-enää-niin-ihreä kala eli vuonna 1952 valmistuneen 340–351-sarjan vaunu 1960-luvun puolivälissä korjaamokäyntien jälkeen käyttöön otetussa väriytyksessään. Päävärinä on nyt saksalaisen julkisen liikennekaluston yleisväri, vaaleankeltainen, vihrein raidoin. Sarjan usin vaunu 351 linjalla 7E eli päälinjan 7 Recklinghausen-Herten lisävuorossa 1960–70-lukujen vaihteissa. Kuva Axel Reuther via Wolfgang-Dieter Richter.

”Salzkammergutbahn” kulkee jylhistä maastoyistä parin kilometrin päässä kaupungista. Raitiotie avattiin 13.8.1894 nimellä Elektrische Lokalbahn Gmunden ja radan kalustona oli alkuvuosina neljä moottorivaunua. Radan rakentamisen käynnistivät insinöörit Josef Stern ja Franz Hafferl, joiden nimet ovat nykyäänkin yhtiön toiminimessä. Alkuperäistä raitiotielinjaa on lyhennetty kaupungin päässä vuonna 1975 yhden korttelin verran eli runsaat 200 metriä keskustassa tehtyjen bus-

sipysäkkimuutosten vuoksi. Gmundenin raitiotie kuuluu osana Ylä-Itävallan Oberösterreichischer Verkehrsverbund (OÖVV) -liikennejärjestelmään.

Uusien Großraum-vaunujen 9 ja 10 ansiosta Gmundenissa aiemmin käytetyt ikivanhat kaksiakseliset vaunut 7 (vuodelta 1907) ja 4[II] (1913) pystyttiin poistamaan liikenteestä 1977 ja 1983 ja luovuttamaan eri museoradoille, jonne ne paremmin jo kuuluivatkin. Vanhoista kaksiakselisistä vaunuista jäi



Vestischen Helsinki-vaunu 341 lähössä vuonna 1974 kohti uutta kolmatta käyttömaatansa, eli Suomen ja Saksan jälkeen on nyt suuntana Itävalta. Vaunu on kuormattuna tavaravaunun päälle telit ja virroitin poisotettuina, jotta erikoiskuljetus mahtuu sujuvasti rautateiden kuormauttuman sisään. Aseman pieni vaihtoveturi on jo kytkeytynyt lähtevään vaunuun. Kuva Vestische Straßenbahnen GmbH:n arkisto via Norbert Konegen.



Gmundenin Helsinki-vaunu 10 kaksipilttuisen vaunuhallin edustalla 27.10.1983. Vaunu oli poissa liikennekäytöstä 1974–1983. Entistäkin ehommaksi kunnostettuna se on nyt valmiina aloittamaan uuden ja edelleenkin jatkuvan työuransa. Tämän puolen ovet on ummettu ja vaunu näyttää äkkiseltään yksisuuntavaunulta, vaikka se on edelleen kaksisuuntainen. Kuva Markku Nummelin.



Gmundenin vaunu 10 saapumassa 11.1.2008 rautatieasemalle. Kuva Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft via Ulrich Schuller.

Gmundeniin ainoastaan 5 (vuodelta 1911) ja sitä käytetään nykyään museovaununa. Kun päivittäisessä liikenteessä oli nyt käytössä neliakselisia nopeita ja tehokkaita vaunuja, aikatauluja pystyttiin nopeuttamaan huomattavasti.

Päivittäisessä liikenteessä käytetään vaunuja 8 (Lohner-Werke, Wien, 1961) ja 10. Vaunu 9 on nykyään varavaununa ja pääsee linjaliikenteeseen vain silloin, kun jompikumpi vakiovaunuista on jostain syystä poissa liikenteestä. Ruuhka-aikaan tarvitaan liikenteessä kahta vaunua, muutoin liikenne hoidetaan yhdellä vaunulla. Toisin kuin vaunu 9, sisarvaunu 10 on kokenut vuosien mittaan pieniä uudistuksia. Esimerkiksi tekonaikaverhoilun sijaan vaunussa on nykyään kangasverhoilu. Valaistusta on uudistettu ja pyörästömelun vuoksi telien ympärille on rakennettu peittävät pellit, kuten Wienissä joissakin E-vaunuissa oli ja E1-vaunuissa on nykyäänkin käytössä. Lisäksi vaunussa on nykyään sininen Gmundner Milch -kokoainos.

Gmundenissa ollaan uudistamassa raitiovaununlinjaa ja suunnitelmien mukaan lähivuosina linja yhdistettäisiin Gmundenin ja Vorchdorfin väliseen Traunseebahn-rautatiehen kaupungin keskustassa rakentamalla lyhyehkö yhdysraide näiden kahden välille Traun-joen yli. Hankkeeseen liittyen on juuri tilattu Vosslohilta TramLink V3 -matlalattivaunusarja: 9 kpl tulee Gmunden + Vorchdorf -raitiotielle ja kaksi Attergaun radalle. Gmundenin raitiotiellä on koeajettu 2000-luvulla Siemensin Combinoa (Nordhausen) ja Bombardierin Cityrunneria (Innsbruck). Koeliikenteen aikana selvitettiin tällaisten nykyaikaisten vaunutyypin käyttökelpoisuutta Gmundenin vaativalla radalla.

Uutta raitiotietä suunnitellaan nimellä StadtRegioTram, ja aikanaan valmistuttuaan se kasvattaa Gmundenin raitiotien linjapituuden lähes 20 kilometriin. Kumpaakaan Düwag-vaunua ei olla säilyttämässä museo-vaunuksi eikä vaunujen aikaisemmalta käyttöalueelta löydy välttämättä kiinnostuneita, sillä Saksassa on jo sisarvaunu 342 museoitu. Yksi mahdollinen vastaanottaja jommallekummalle vaunulle voisi olla Nostalgiebahnen in Kärnten Klagenfurtissa, joka ylläpitää myös museoraitiovaunukokoelmaa, mutta mitään ei ole julkisuudessa vielä ilmoitettu tai suunniteltu. Mahdollinen säilyminen Gmundenissa tullee kyseeseen vain vaunun 8 kohdalla, koska sillä on Itävallassa valmistettuna kalustoyksikkönä säilyttämiselle parhaimmat edellytykset.

Vaunu 10 Gmundenin Esplanadella. Vaunu on juuri ohittanut pysäkin "Bezirkshauptmannschaft" ja saapuu muutaman sadan metrin päästä pääte pysäkillä "Franz Josef Platz". Kuva Zsolt Szilvay 6.8.2007.

Jos haluaa vielä kokea Helsingin olympiavaunun, kannattaa käydä lähiaikoina Gmundenissa. Vanhat Düwag- ja Lohner-vaunut ovat varmasti elämys jyrkällä radalla ja kapeilla kaduilla. Myös museovaunu 5 ja Linzin Pöstlingbergbahnilta Gmundenin raitiotien satavuotisjuhliin hankittu kesävaunu nro 100 vuodelta 1898 ovat turistikaudella usein liikenteessä.

Stern & Hafferl tilasi tammikuussa 2014 Vosslohilta uudet raitiovaunut Gmundeniin sekä siihen yhdistettävälle Vorchdorfin linjalle. Vaunujen toimitus on 2015-2016. Gmundenin raitiotie ei ole sen jälkeen enää pieni, vaan peräti n. 18 km. Gmundenia pienempiä paikkoja on nykyään mm. Sevilla (1,4 km), joka avattiin 2007. Artikkelimme alussa oleva otsikkomaininta "maailman pienimmästä" raitiotiestä on siis jo aikaa sitten menetetty, mutta oli totta vaunun muuttomatkalla 1970-luvulla.

Historiallisen kuvituksen avustajat:
Norbert Konegen, Vestische
Straßenbahnen GmbH
Ulrich Schuller, Stern & Hafferl
Verkehrsgesellschaft m.b.H.
Wolfgang-Dieter Richter, Winkelhaid
H. van Gemert, Uitgeverij De Alk



Gmundenin vaunu 10 Alois Kaltenbrunnerstraßella "Rosenkranzin" ja "Keramikin" pysäkkien välillä. Taustalla näkyvät vuoret ovat Grünberg ja Traunstein. Kuva: Jorma Rauhala, 17.10.2012.



Gmundenin vaunun 10 matkustamo nykyään. Näkyvimät muutokset alkuperäiseen Vestischen aikaan ovat istuinten viileänvihreän tekonahan vaihtuminen lämminsävyiseksi kangasverhoiluksi sekä hehkulamppujen muutos loisteputkiin. Vaunu on kaupungin pääte pysäkillä "Franz-Josef-Platz" ja lähtee pian 10 minuuttia kestävälle reitilleen. Kuva Jorma Rauhala 17.10.2012.



Vaunu 10 Stern & Haffner Verkehrsgesellschaftin pääkonttorin edustalla "Kunferzeilen" pysäkin luona. Näiltä paikkeilta alkaa jyrkkä 100 %:n nousu, joka jatkuu lähelle "Keramikin" pysäkkiä. Kuva Jorma Rauhala 16.10.2012.



Vaunu 10 Franz-Josef-Platzin päätepysäkin luona. Oikealla oleva jalkakäytävän korotus osoittaa pysäkin paikan. Vaunun telimessä on telimelua vähentävät suojailevyt. Kuva Jorma Rauhala 17.10.2012.



Vaunu 10 nähtynä takaviistosta Franz-Josef-Platzin päätepysäkillä. Gmundenin raitiovaunun tunnus on G. Raitiovaununpysäkeillä on perinteiset punaiset "Haltestelle der Strassenbahn"-pylväät. Kuva Jorma Rauhala 17.10.2012.

Vaunu 10 rautatieaseman päätepysäkillä. Vaihdamen raitiovaunusta junaan on nopeaa, koska vaunu pysähtyy aseman pääoven eteen. Kuva Jorma Rauhala 17.10.2012.

