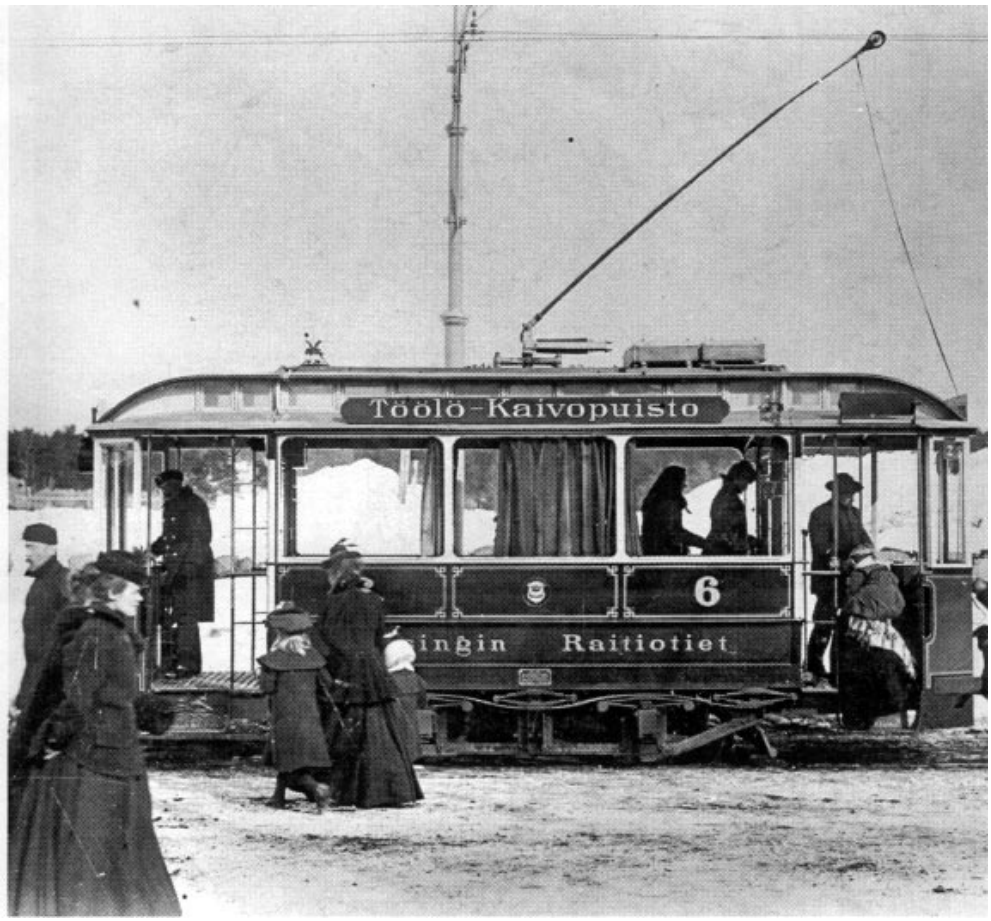
HRO 1 - 35	HKL 571 - 582, 583	Suomen Raitiotieseura	Finnish Tramway Society

Kummervaunut

teksti Toivo Niskanen

Raitio 3-2000



Kummer 6 aivan alkuperäisessä Helsingin sähköraitiovaunuvärityksessään Töölön päätepysäkillä. Vaunu on suurimmaksi osaksi vihreä, mutta keltaista on ikkunanpuitteiden lisäksi myös paljon koristeviivoissa ja teksteissä. Nykykäytännöstä poiketen Kummerien alkuaikoina vaunujen järjestysnumerot näkyivät vaunujen kyljissä ja päädyissä suurin piirtein yhtä isoina kuin nykyään esitetään linjanumerot. Konduktööri on juuri asettamassa trolleytankovirroitinta uuden ajosuunnan mukaisesti kaksijohtimiselle ajolangalle (eli omat langat suuntaansa kohtausraiteiden vaihteiden takia, sillä niissä ei ollut ilmajohtovaihteita). Matkustajat vaihtuvat ja kohta matka alkaa Kaivopuistoa kohti. Vaunun tämä sivu oli puhtaasti suomenkielinen ja toinen puoli oli sitten tasapuolisuuden vuoksi vähemmistökielellä ruotsiksi. Alustan keskellä erottuu selkeästi kaupungin vaakunan alla Kummerin valmistajakilpi. Kuvasta näkyy myös hyvin, että tankovirroittimien aikaan vaunut olivat viisipyöräisiä", viides pyörä on nimittäin trolleytangon päässä. Kummerin alusta on myös valmistajalleen tyypillinen omintakeisen lehtijousituksensa puolesta. Kuvattu on noin sata vuotta sitten.

Valmistaja Actien-Gesellschaft EIectricitetswerke, vormals 0. L. Kummer & Co, Dresden-Niedersedlitz, Saksa.:

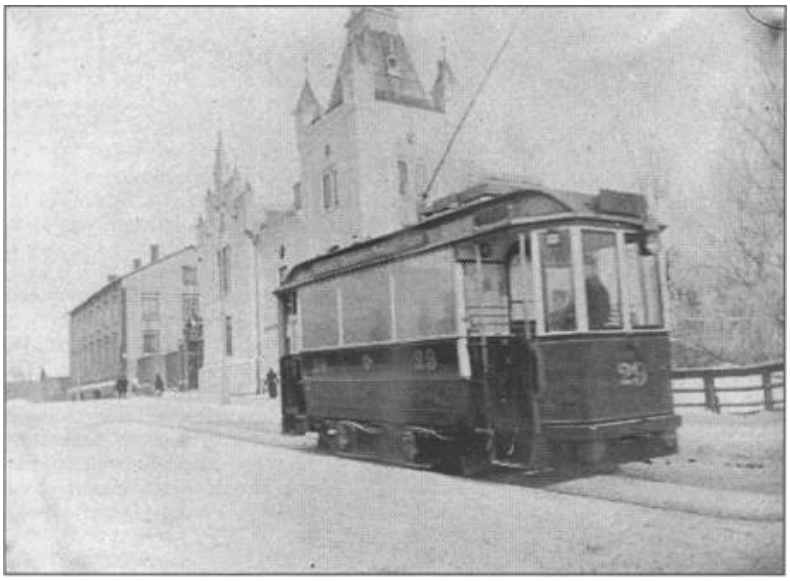
Tilauspäätös:	7.10.1898.	Vaunujen numerointi	1-31.
	25.3.1901.		32-35.
Pituus	770 m	Moottorit	2x18 hv
Leveys	2,00 m	Istuinsijoja	16
Akseliväli	1,70 m	Seisomapaikkoja	12
Paino	n.6,0		

KUMMER 21 POHJOISELLA ESPLANAADIKADULLA MATKALLA KAUPPATORILLE JA EDELLEEN PÄÄTEPYSÄKILLE KAIVOPUISTOON. SIITÄ ONKIN AIKAA KUN RAITIOVAUNUT KULKIVAT POHJOIS-ESPAA PITKIN, RAITEET SIIRRETTIIN JO VIIME VUOSISADAN ALKUPUOLELLA PIMEÄLLE ALEKSANTERINKADULLE.

Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:n

ylimääräinen yhtiökokous 4.9.1897 päätti kehottaa johtokuntaa anomaan kaupungin viranomaisilta yhtiön toimiluvan jatkamista kahdeksalla vuodella ja samalla siirtymistä sähkön käyttöön. Saatuaan toimiluvan johtokunta antoi sähköistysurakan 7.10.1898 kuuden eri yhtiön tarjouksesta alimman tarjouksen tehneelle Kummer yhtiölle. Urakkaan kuuluivat voima-asema, rataverkko ja myös liikkuva kalusto. Vaunut olivat kaksiakselisia puoliumpinaisia vaunuja, joissa oli katetut avo- naiset sillat. Kuljettajan edessä oli pystysuoraan kahdeksi ruuduksi jaettu ikkuna suojaamassa luonnonvoimilta. Sivulla oli avonaiset oviaukot. Vaunussa oli lehtijouset. Mekaaniset jarrut puristivat kahta jarrukenkää jokaista neljää pyörää vasten. Lisäksi vaunuissa oli sähköjarru. Virroittimena käytettiin trolleytankoa. Vaunuissa oli myös ukkosenjohdatin.

Viisi hehkulamppua valaisi matkustajaosastoa. Vaunun kummassakin päädyssä katon reunassa oli suurehko valonheittäjä ja öljylamppu, jonka lasin väri toimi linjatunnuksena. Valonheittäjän piti pimeällä valaista ainakin 10 metriä vaunun edessä olevaa raidetta. Takapään valaisin näytti punaista valoa vaunun kulkusuunnan toteamiseksi. Päiväsaikaan peräpään ilmaisijana käytettiin vähintään 25 cm läpimittaista punaista kiekkoa. Vaunut maalattiin kahdella vihreän eri sävyllä. Koristeet ja listat olivat keltaisia. Vaunussa oli kolme samankokoista sivuikkunaa, jotka oli varustettu kangasverhoilla matkustajien suojaamiseksi liialliselta auringon paisteelta. Vaunun kyljessä keskimmäisen ikkunan alapuolella oli Helsingin kaupungin vaakuna ja sen molemmin puolin vaunun numero. Vaunun numero oli myös molemmissa päädyissä kuljettajan ikkunan alapuolella. Vaakunan ja sivunumeroiden alapuolella olevassa helmapellissä oli lisäksi yhtiön nimi ruotsiksi, Helsingfors Spårvägar, ja vastakkaisella puolella sama suomeksi, Helsingin Raitiotiet. Sivuikkunoiden yläpuolella oli vaunun molemmilla puolilla linjaa osoittava värillinen kilpi. Kilpiin oli merkitty linjan pääteasemat, toiseen ruotsiksi, toiseen suomeksi. Vaunuissa oli 28 matkustajapaikkaa. Istumapaikkoja vaunussa oli yhteensä 16 pitkittäisillä pienireikäisillä vaneripenkeillä, kahdeksan kummallakin sivustalla. Sekä etu- että takasillalla oli kuusi seisomapaikkaa.



KUMMER 29 OHITTAMASSA SILTASAARENKADUN ALKUPÄÄTÄ VIIME VUOSISADAN ALUSSA. VAUNU ON MATKALLA HAKANIEMENTORILLE JA EDELLEEN SÖRNÄISTEN PÄÄTEPYSÄKILLE VILHONVUOREEN

Vaunut laivattiin vuonna 1900 Lyypekistä Suomeen seuraavasti: 22.5. s/s Aegir vaunut nro 2, 6,7, 12 ja 19. 9.6. s/s Aegir vaunut nro 3, 5, 8, 9 ja 10. 19.6. s/s Baltic vaunut nro 14, 17, 18, 30 ja 31. 28.6. s/s Aegir vaunut nro 1, 4, 11, 13, 15 ja 23. 13.7. s/s Baltic vaunut nro 12, 20, 21 ja 25. 14.7. s/s Aegir vaunut nro 22 ja 24. 1.8. s/s Aegir vaunut nro 26 ja 27. 18.8. s/s Aegir vaunut nro 28 ja 29. ja ne saapuivat Helsingin Eteläsatamaan kolme päivää myöhemmin.

Sittemmin 25.3.1901 Raitiotieyhtiön johtokunta päätti tilata lisää samantyyppisiä moottorivaunuja kuin mitä heillä nyt oli. Kummer -yhtiö ilmoitti kirjeessään 30.3.1901 ottaneensa tilauksen kiitollisuudella vastaan ja toimitti tilatut neljä vaunua vielä saman vuoden aikana. Nämä vaunut saivat numeroikseen 32-35 ja maistraatti ilmoitti kirjelmällään 14.12.1901 kyseiset vaunut liikennekelpoisiksi.

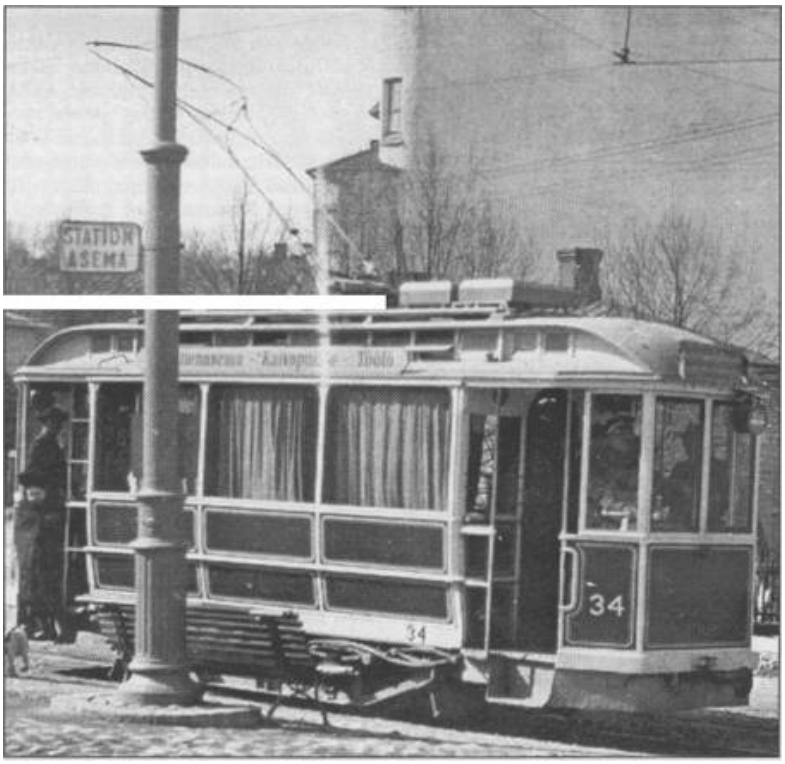
Kahdeksan vuotta Kummer oli ainoa moottorivaunutyyppi Helsingin liikenteessä. Ensimmäiset ruotsalaiset ASEA -vaunut eli "svenskit" tulivat vuonna 1908 ja sitä myöten kalusto alkoi moninaistua ollen kirjavimmillaan viime vuosisadan puolivälissä. ASEA -vaunujen tullessa liikenteeseen Kummereiden trolleytanko vaihdettiin ASEA -vaunujen tyyppiseksi lyyravirroittimeksi ja maalaus myös uusien vaunujen kaltaiseksi. Vaunun sivujen helmapellit saivat keltaisen värin ja

kaupungin vaakuna ja yhtiön nimi hävisivät vaunun kyljistä. Linjojen kaksiraiteistamisen ja ajojohdinten muutostöiden aikaan joitakin Kummereita esiintyi "kaksineuvoisina" virranoton suhteen. Vanhoja yksiraiteisia trolleytankoreittejä varten oli katolle jätetty edelleen trolley ja uudistettuja kaksoisraidereittejä varten oli katolle lisäksi asennettu lyyra.

KUMMERIT 29 (ENSINNÄ) JA 35 (JÄLJEMPANÄ) TALVISELLA SENAATINTORILLA VAJAA SATA VUOTTA SITTEN.

Kummer -vaunut ikääntyivät vuosien saatossa siten, että vuosina 1909-1910 oli "perinpohjin" korjattava yhteensä 12 vaunua. Raitiotieyhtiön vuoden 1912 toimintakertomus ilmoittaa, että "viisi vaunua on tehty kelvottomiksi" ja että seuraavat viisi vaunua tullaan purkamaan lähiaikoina. Vuonna 1913 ilmoitettiin lyhyesti, että eräät vanhat moottorivaunut on purettu. Vuonna 1920 alettiin jäljellä olevia Kummereita muuttaa sekä perävaunuiksi että työvaunuiksi, jolloin vaunut numeroitiin uudelleen. Perävaunujen numerosarjaksi tuli 21-26 ja 28-34. Oman muistikuvani mukaan välissä oleva 27 oli varustettu Kummerin alustalla ja Hietalahden telakan rakentamalla ASEA -tyyppisellä korilla. Moottorivaunu 28 rakennettiin vuonna 1921 hiomavaunuksi eli kiskontahkoamisvaunuksi, kuten siihen aikaan sanottiin ja se numeroitiin työvaunuksi 1. Samana vuonna moottorivaunu 32 muutettiin työvaunuksi 2 ja se toimi raiteenpuhdistusvaununa.

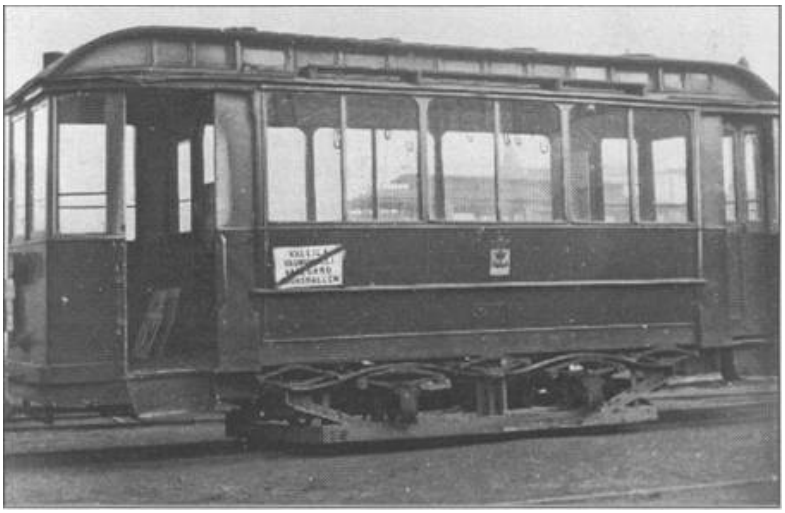
Vuosina 1923 - 1926 kuului liikennekalustoon enää yksi vanha Kumme r-moottorivaunu, vaunu nro 9, joka sitten vuonna 1928 varustettiin juottolaitteilla muuttuen siten hitsausvaunuksi. Perävaunu 21 vahingoittui liikenne-onnettomuudessa niin pahoin, että sen alustalle tehtiin lokakuussa 1942 lumenkuljetusvaunu.
Perävaunu -Kummer nro 21 muutettiin moottorivaunusta nro 31, 22 nro:sta 13, 23 nro:sta 5, 24 nro:sta 34, 25 nro:sta 3, 26 nro:sta 26, 27 nro:sta 27, 28 nro:sta 4, 29 nro:sta 21, 30 nro:sta 14, 31 nro:sta 1, 32 nro 10:stä, 33 nro:sta 8 ja (nykyinen museovaunu) 34 nro:sta 2.



KUMMER 34 1910-LUVULLA UUDISTETUSSA VÄRITYKSESSÄÄN JA LYYRAVIRROITTIMELLA, JOTKA OTETTIIN KÄYTTÖÖN ASEA:N VAUNUJEN TULTUA LIIKENTEESEEN. KELTAISEN VÄRIN OSUUTTA LISÄTTIIN ETENKIN KORIN ALAOSASSA JA VAUNUJEN ULKONAKO TULI SITÄ KAUTTA PIRTEÄMMÄKSI. VERHOT KUULUIVAT TUOLLOIN VIELÄ VAUNUJEN PERUSVARUSTUKSEEN. VAUNU ON KILVITETTY RAUTATIENASEMA-KAUPPATORI TÖÖLÖ JA SEISOO KUVASSA ASEMALLA' ELI JOLLAIN PYSÄKILLÄ, JOSSA SEISAHDUTAAN AINA OLI MATKUSTAJIA TAI EI. SELLAINEN PYSÄKKI, JOLLA PYSÄHDYTTIIN VAIN TARVITTAESSA, OLI KILVITETTY NIMELLE "PYSÄKKI".

ASEA -vaunut syrjäyttivät Kummerit ensimmäiseksi Töölö - Kaivopuisto ja Hietalahti - Katajanokka -linjoilta. Kun uusia ruotsalaisia vaunuja saapui vuosittain, niin jo 1910-luvun puolivälissä Kummerit siirtyivät varavaunuiksi myös Sörnäinen - Eira ja Lapinlahdenkatu - Hakaniemi -linjoilta. Kulosaaren linjan kalustona Kummerit säilyivät Kulosaaren sillan valmistumiseen saakka eli vuoteen 1919 ASEA -vaunujen ollessa liian suuria Kulosaaren lautalla kuljetettaviksi. Perävaunuiksi muutettuina Kummerit esiintyivät aluksi Kulosaaren, Hietalahden ja Katajanokan linjoilla. Viimeinen vakiolinja oli 1930-1940-luvuilla Kirurgi - Diakonissalaitos. Sen jälkeen ne siirtyivät varavaunuiksi ruuhkaliikenteeseen.
Kun Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiö kunnallistettiin vuoden 1945 alussa Helsingin Kaupungin

Liikennelaitokseksi, vaunut numeroitiin jälleen uudelleen. Jäljellä olevat Kummerit 22-26 ja 28-34 saivat numeroikseen 571-582 ja vaunusta 27 tehtiin 583. Samalla vaunut saivat uuden maalauksen. Osa vaunuista oli ehditty ennen romuttamista maalata kokonaan vihreiksi ikkunoista alaspäin ja kaupungin vaakuna oli ilmestynyt jälleen entiselle paikalleen keskelle vaunun sivua. Kummerien käyttöaika alkoi olla lopuillaan ja olisi jo ollutkin, ellei toisen maailmansodan aikainen tilanne olisi tehnyt kaluston uusimista mahdottomaksi. Varaosien puute teki myös korjaustyöt hankaliksi. Sodan päätyttyä alettiin saada uutta kalustoa, jolloin Kummerit siirrettiin varavaunuiksi ja viidenkymmenen kunnioitettavan käyttövuoden jälkeen vaunut myytiin tai romutettiin. Vuonna 1951 myytiin lastenkoteihin ja -tarhoihin sadan markan hinnasta muutamia Kummer -vaunuja (nrot 573, 574, 580 ja 581) leikkipaikoiksi. Joulukuun puolivälissä toimitettiin kaksi vaunua Sofianlehdon lastenkotiin sekä Oulunkylän Toivolaan, Hyvösen lastenkotiin ja Malmin lastenkotiin (vaunu nro 574) kuhunkin yksi vaunu. Vain yksi Kummer -vaunu (vaunu nro 582) on säilytetty museovaununa. Muitten kohtalona oli romutus 1950 -luvun alkupuolella.



KUMMER -PERÄVAUNU HKL 579 OLI ALUNPERIN HRO:N KUMMER -MOOTTORIVAUNU 1, JOKA OLI MUUTETTU VUONNA 1923 PERÄVAUNUKSI NUMEROLLE HRO 31. VAUNUN SUURET KOLMIRUUTUISET IKKUNAT ON NYT JAETTU PUUPIENOILLA KUUSIOSAISIKSI, MUTTA MUUTEN VAUNU ON EDELLEEN AIDON KUMMERIN OLOINEN. KUVASSA VAUNU ON NOIN VIIDENKYMMENEN VUODEN IKÄISENÄ VALLILAN HALLISSA.