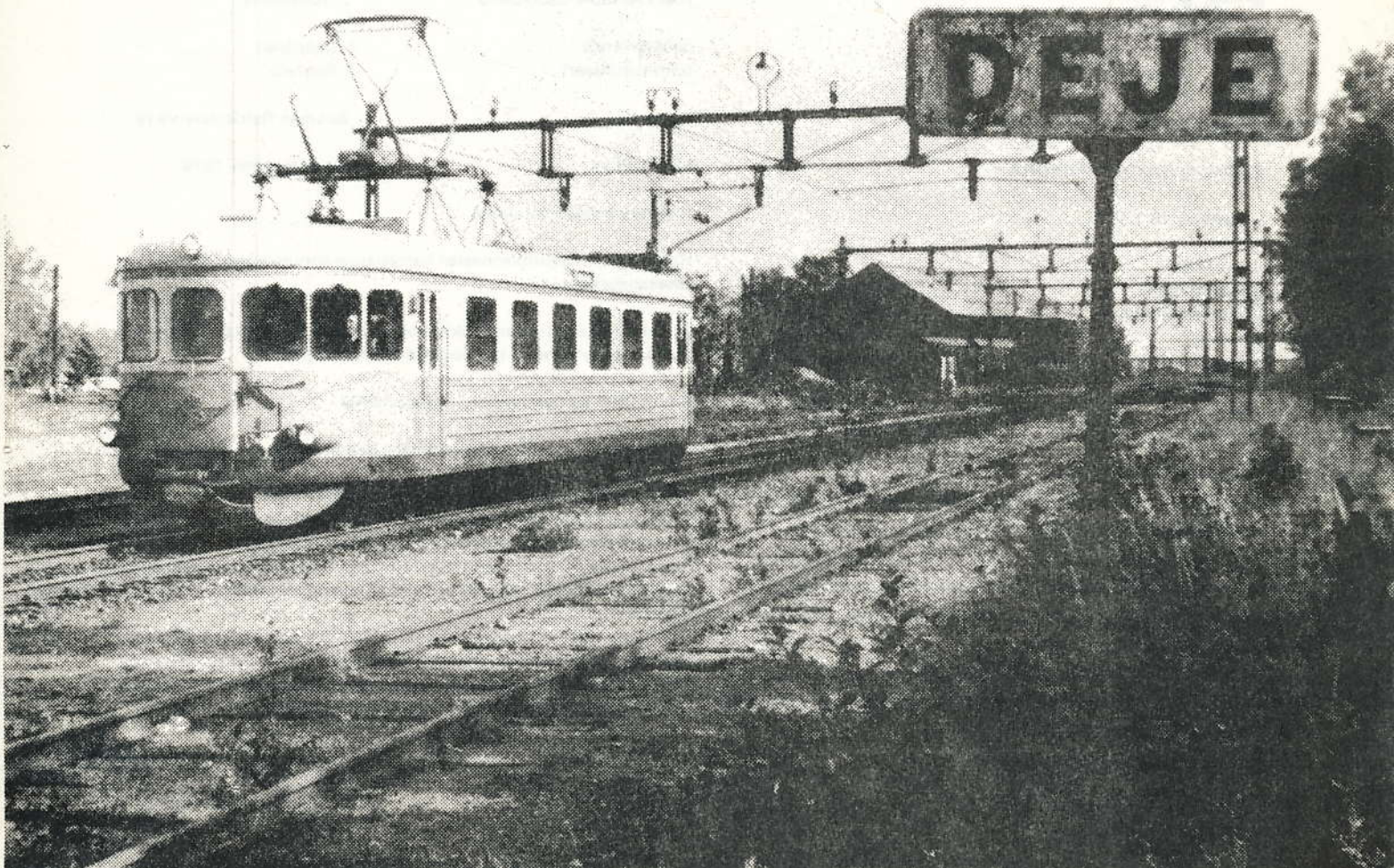
RAITIO

4 1979



KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään sunnuntaina 24.2.1980 klo 13.00–15.00 Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskuksen Hakaniemen kerhokeskuksessa, osoite: Siltasaarenkatu 12 B, 8. kerros huone.5.
Virallisen ohjelman jälkeen esitetään noin tunnin mittainen kaitaelokuva »226», jonka pääosassa nähdään HKL 226, Kaipio/Strömberg 1951.

Johtokunta

PL 234
SF-00531 HELSINKI 53

54 48 – 3

KOP Hki-Aleksi 103160-100397-7

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja	I. Leppänen
varapuheenjohtaja	T. Manner
sihteeri	J. Rauhala
rahastonhoitaja	P. Leinomäki
arkistonhoitaja	A. Hellman
jäsen	J. Hannikainen
varajäsen	M. Hellstén

Kansikuva/on the cover:
Rautatieratikka – Ruotsin Valtionrautateiden (SJ) sähkömoottorivaunu Dejessä. Vaunu kulkee linjaa Ställdalen – Kil. Kuvassa X16 968 vuodelta 1955. VR:n »lättähattuja» muistuttavia vaunuja valmistettiin ASJ/ASEA:n tehtailla vuosina 1955–56 29 kappaletta vähäliikenteisten sähköratojen paikallisliikenteen hoitoon.
Could this be considered a LRV? Such electric railcars were built in 1955–56 for the Swedish State Railways for providing local service on lightly used lines.
Kuva/photo: J. Rauhala, 15.9.1975

RAITIO ISSN 0356-5440 3. vuosikerta

päätoimittaja I. Leppänen
toimitussihteeri J. Rauhala

kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1979

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Raitio on paikallisliikennealan harrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaisten näkemysten ei tarvitse olla välttämättä yhteneviä toimituksen kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettäessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura 1979
Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokuvaamalla, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan/kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain perusteella (Suomen Asetuskokoelma n:o 404/1961).
All rights reserved under International Copyright Convention. No part on this publication may be reproduced in any form or by any means, mechanical or electronic, including photocopying, without a written permission from the editor and the author.

RAITIOVAUNUMME KAUTTA AIKOJEN 4.osa

16-30 tyyppi RM 3

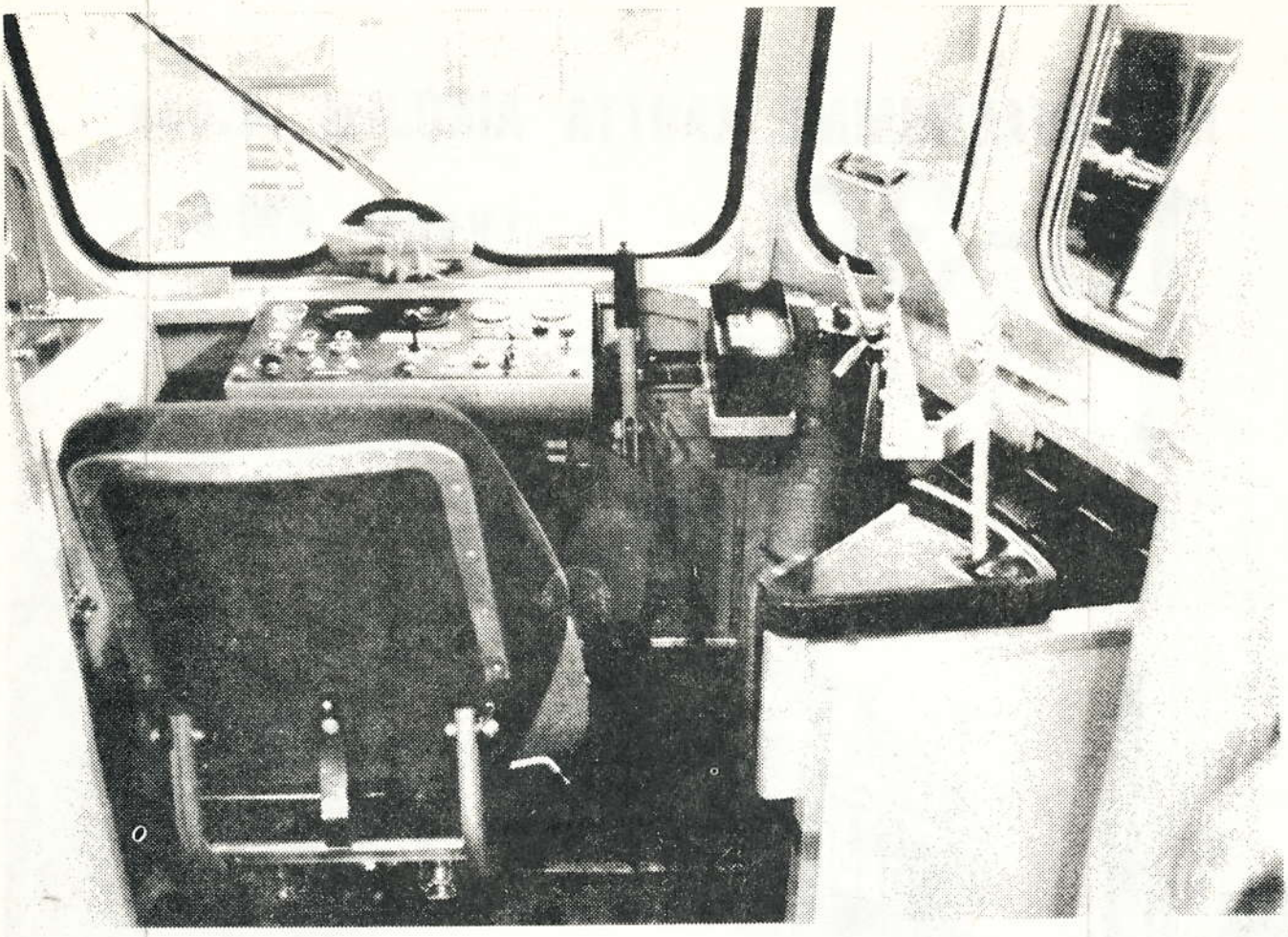
HKL 25 Hietalahden päätepysäkillä; vaunussa on kaksipolvinen virroitin, jota kokeiltiin etsittäessä nivelvaunuihin sopivaa virroitinta. Vastaavanlaista virroitinta käytetään tätänykyä vain VR:n Sr1-sähkövetureissa.
A single-arm pantograph manufactured by Stemmann was tested on HKL 25.
Kuva/photo: J. Rauhala, 17.4.1971

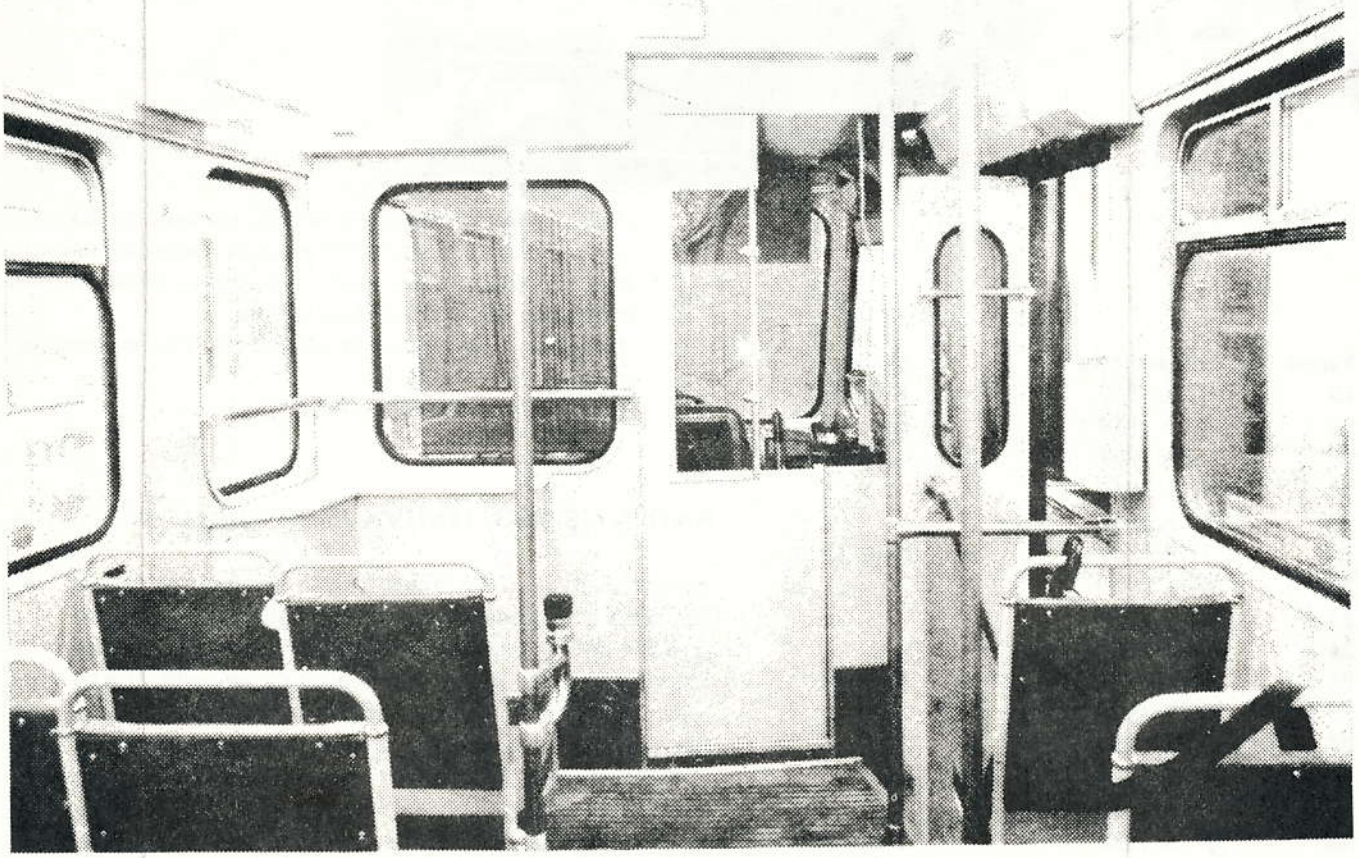
Vaunu	Vastaanotettu	Huom
16	19. 2. 1959	Kulj.rah.
17	4. 3. 1959	Kulj.rah.
18	12. 3. 1959	1. kulj.rah.
19	20. 3. 1959	
20	25. 3. 1959	
21	3. 4. 1959	Kulj.rah.
22	10. 4. 1959	
23	14. 4. 1959	
24	20. 4. 1959	
25	29. 4. 1959	Kulj.rah.
26	5. 5. 1959	
27	20. 5. 1959	Kulj.rah.
28	2. 6. 1959	
29	?. 6. 1959	
30	16. 6. 1959	Kulj.rah.

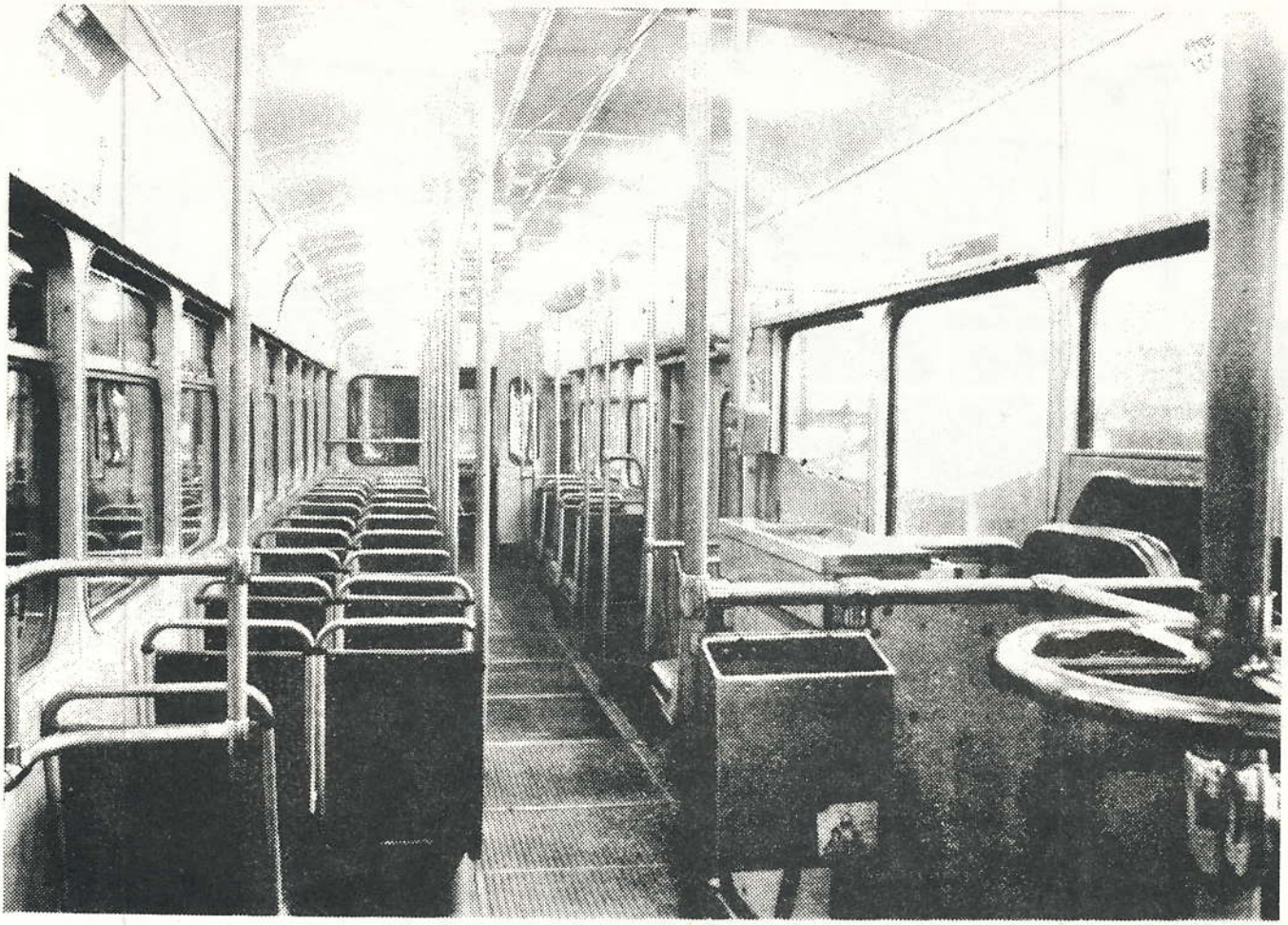
RAITIOTIEMOOTTORIVAUNUT HKL16–30

Vaunut tilattiin 1957 Valmet Oy:n Lentokonetehtaalta Tampereelta. Samanaikaisesti tilattiin tämän tyypin sisarsarja, Karia HM V (numerot 1–15), joista julkaistiin artikkeli Raition numerossa 3-1979. (Valitamme tuossa numerossa ollutta painovirhettä, jossa nyt käsiteltävän vaunusarjan sanottiin olevan RM2; maininta korjattakoon RM3:ksi.)

Vaunujen korit valmistettiin vuonna 1959 Valmet Oy:n Lentokonetehtaalla Tampereella. Telit ovat Oy Tampella Ab:n valmistamat ja sähkölaitteet Oy Strömberg Ab:n tuotantoa.







HKL moottorivaunusarjan 16-30 matkustamo takasillalta nähtynä.
Interior view of HKL motor trams 16-30 as seen from the rear platform.
Kuva/photo: I. Leppänen, 30.4.1979

HKL muuttaa parhaillaan moottorivaunusarjoja 1–15 ja 16–30 kuljettajarahastuskäyttöön soveltuviksi. Vaunuihin asennetaan oviautomatiikka ja tarvittavat turvalaitteet. Ohjaamon takaseinästä poistetaan osa.
HKL motor trams 1–15 and 16–30 are being converted for one-man operation. The doors are equipped for automatic operation, and a part of the rear wall of the driver's cab is removed.
Kuva/photo: I. Leppänen, 30.4.1979

VALMET

Tampella

Oy Strömberg Ab

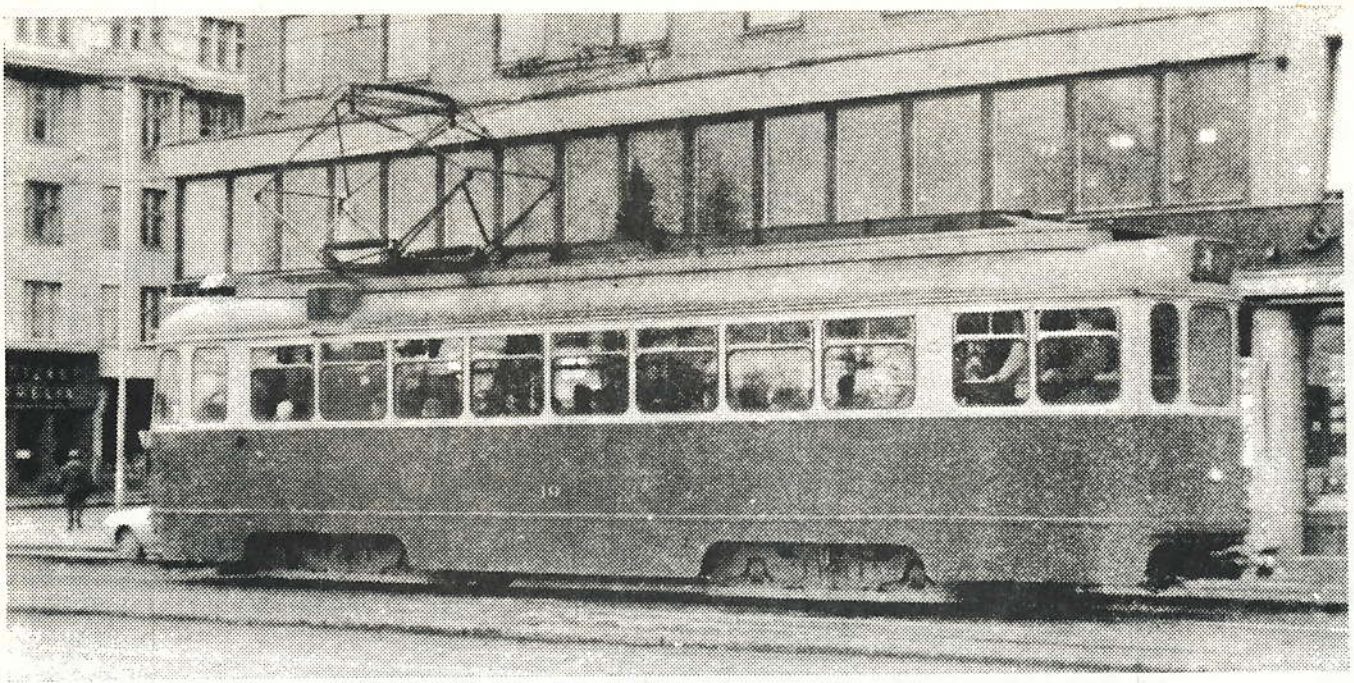
Valmet antoi vaunusarjalle tyyppimerkinnän RM3, eli »raitiotiemoottorivaunu, malli 3». Tässä yhteydessä on paikallaan mainita myös Karian käyttämien tyyppilyhenteiden merkitys eli HM + roomalainen numero = Helsingin moottorivaunu; HP + roomalainen numero = Helsingin perävaunu.

Teknisesti tarkasteltuna RM3-vaunut ja aiemmin selostetut HMV-vaunut ovat **lähes** identtiset, josta syystä emme puutu tässä yhteydessä vaunun erittelyihin; tiedot löytyvät edellisestä artikkelista. Tampellan valmistamien telien tyyppinumero on 95902.

Nivelvaunujen virroitinkokeilut aloitettiin 1960-luvun lopulla ja tätä vaunutyyppiä käytettiin hyväksi 1970-luvun alkuvuosiin saakka. Kaksipolvista virroitintakokeiltiin eri aikoina vaunuissa 17, 22 ja 25.

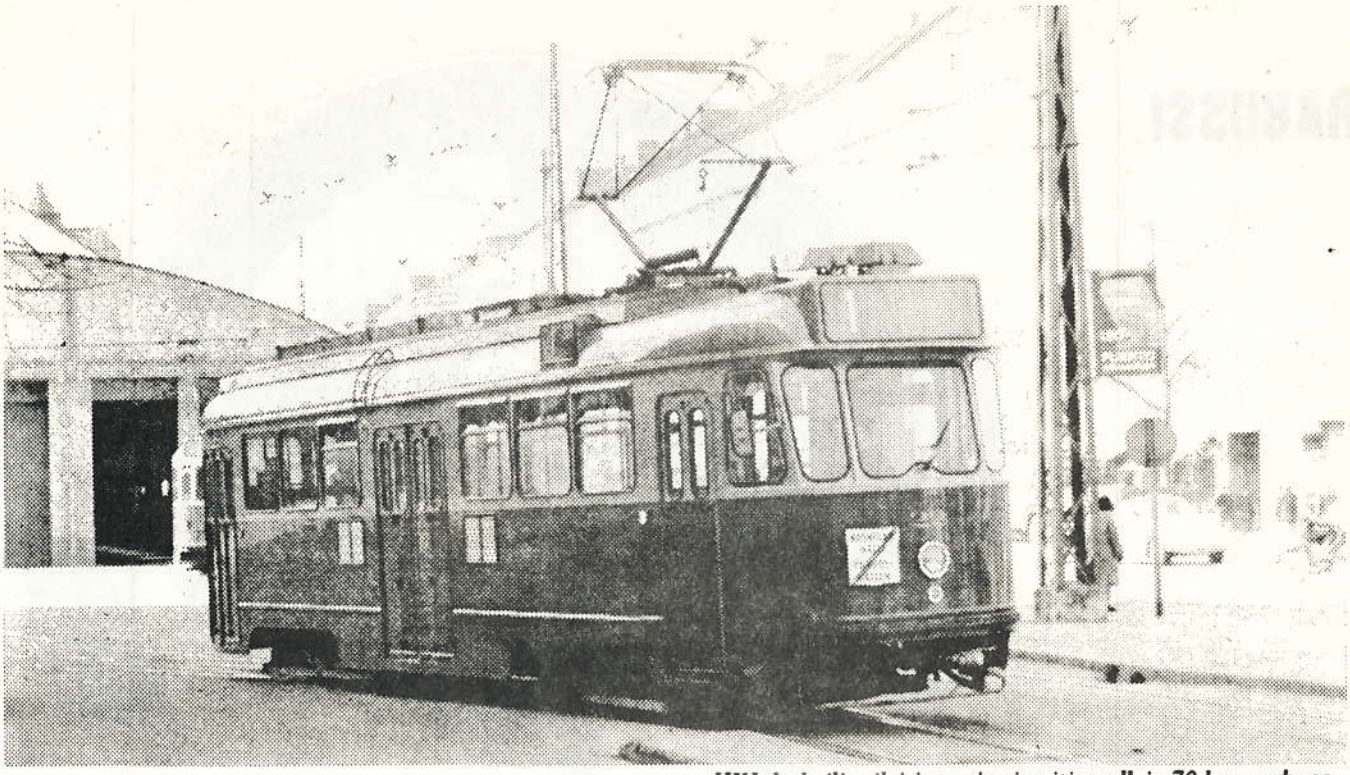
RM3-vaunut kuuluvat kaikki sarjaan (HKL 1–30), joka muutetaan asteittain kuljettajarahastuskäyttöön soveltuviksi. Jo valmistuneet vaunut luetellaan toisaalla artikkelissa.

Apropos:
Monet ovat ehkäpä luulleet, että vaunu 30 olisi ollut uusin neliakselinen helsinkiläisvaunu, mutta näinhän ei asia suinkaan ole. HKL15 on sarjan kuopus. Katso Raitio 2-1979, sivu 45.



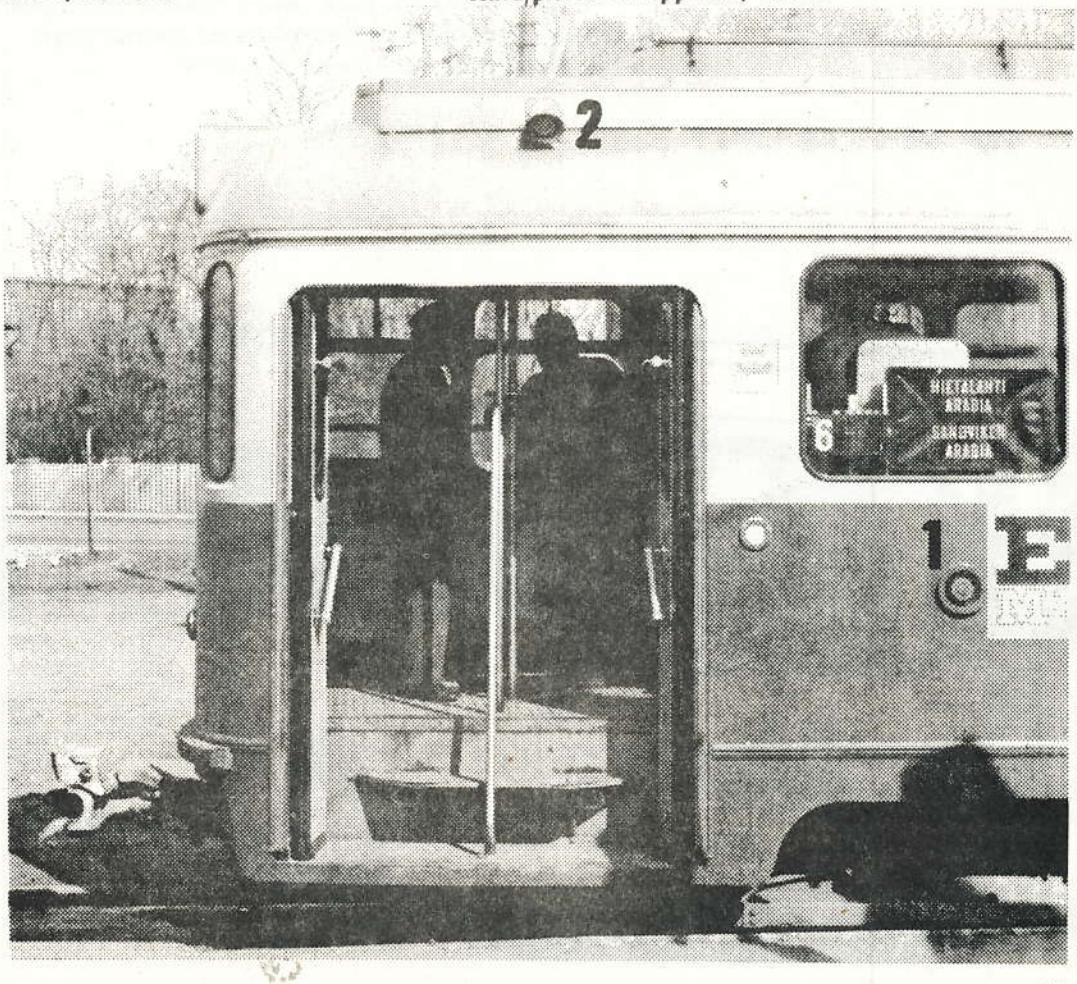
HKL 19 sileän sivun puolelta nähtynä Karjala-apteekin kulmauksessa Mannerheimintiellä.
Here is an off-side view of motor tram HKL 19.
Kuva/photo: J. Rauhala, 12.1972

HKL 29 linjalla 6 matkalla Rautatientorin sivuraiteelle.
HKL 29 on route 6 on the way to the siding at Rautatientori.
Kuva/photo: J. Rauhala, 7.10.1973

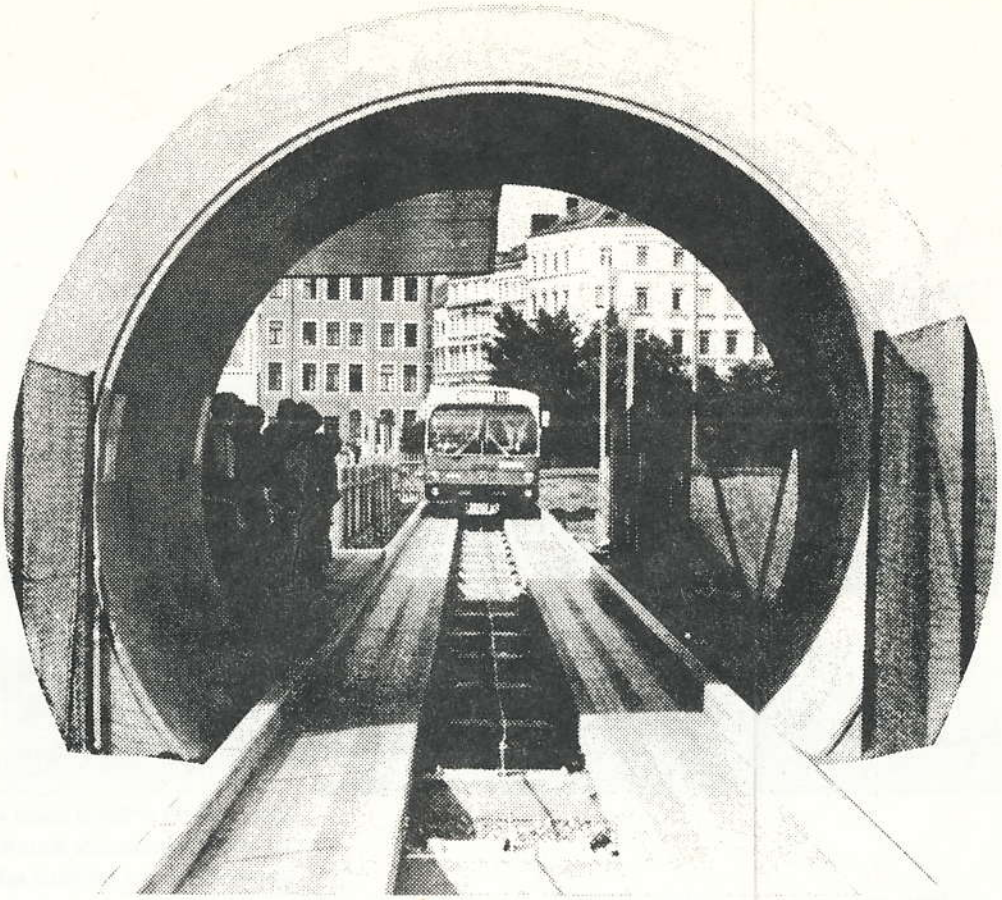


HKL 30:ssä käytetty erikoistyyppinen kovaääninen pysäkilläodottaville tarkoitettuja tiedotuksia varten (merkitty nro 1). Katonrajassa ovien yläpuolella normaalisti käytettävä kovaäänismalli (nro 2).
All trams are equipped with loudspeakers for announcements for passengers waiting at stops.
Kuva/photo: J. Rauhala, 1.5.1973

HKL kokeili erilaisia uusia virroitinmalleja 70-luvun alussa, jolloin nivelvaunujen suunnittelu oli käynnissä. Tsääs näkyvän virroittimen valmisti saksalainen Stemmann -niminen tehdas. Virroitin asennettiin aluksi vaunuun 17, josta se siirrettiin vaunuun 22 (kuvassa) ja lopulta vaunuun 25.
Various new types of pantographs were tested in Helsinki in the early 1970's. This particular type was originally mounted on tram 17, and then moved to car 22 (shown here) and finally to car 25.
Kuva/photo: I. Leppänen, 4.1970



URABUSSI



Daimler-Benzin urabussijärjestelmä esiteltiin yleisölle IVA '79 -näyttelyssä viime kesänä. Kuvassa nähdään osa 400 m mittaista »rataa» sekä »asema» ja betonirenkaista koottu lyhyt tunneli.
»Spurbus» (guided busway) was demonstrated in practice during IVA '79 in Hamburg. This picture shows a part of the 400 metres long "track" with a "station" and a short tunnel assembled of pre-fabricated concrete rings.
Kuva/photo: M. Alameri, 25.6.1979

URABUSSI – URAA UURTAVA BUSSIUUTUUS

Niin kuin jo edellisessä RAITIOssa tuli mainituksi, on paikallaan tarkastella lähemminkin Hampurissa kesällä pidetyssä kansainvälisessä liikennenäyttelyssä eli IVAssa ensi kertaa yleisölle esiteltyä urabussijärjestelmää.

Kehitystyötä on tehnyt Daimler-Benz AG, ja koko hanketta voi perustellusti pitää saksalaisen autoteollisuuden vastineena kilpailtaessa kaupunkiliikenteen hoidosta raidekulkuneuvojen kanssa. Pyrkimättä olemaan kyyninen voi urabussia tarkastella eräänlaisena kumipyörämetrona, sikäli kun esitteissä hahmotellut järjestelmän kehitelmät joskus toteutetaan.

Hampurissa oli tosin vain pieni »otos» urabussijärjestelmästä näytteillä, eikä varsinaisia urabussejakaan ollut kuin kahta tyyppiä eli tavallisia kaksiakselisia ja kolmiakselisia nivelbusseja. Itse urabussirata oli vain muutamien satojen metrien mittainen osuus, jossa oli yksi mutka. Mutta jo tässä mutkassa sai tuntuman urabussin kieltämättä varsin joustavasta etenemisestä pitkin »betonikaukaloa» bussinkuljettajan tallatessa kaasupoljinta ja ohjauspyörän pyöriessä valtoimenaan – kuljettaja kun ajoi uraosuuden kädet ylös kohotettuina (vaikka häntä ei uhattukaan aseella!).

Urabussi on periaatteessa aivan tavallinen bussi, josta on tehty eräänlainen raidekulkuneuvo asentamalla etuakseliin ohjausulokkeet. Nämä työntyvät hieman bussin poikkileikkausprofiilin ulkopuolelle. Ulokkeiden päissä on pystyakselinsa ympäri pyörivä rulla. Nivelbusseissa on tällaiset ulokkeet asennettu takimmaiseen akseliin.

Itse urabussirata on betonirakenteinen kulku-ura, joka muodostuu leveistä betoniraiteista sekä näiden ulkoreunaa seuraavista 15 cm korkuisista sivulaidoista. Edellä mainitut ohjausulokkeet painuvat sivulaitoja vasten ja pitävät bussin radallaan. Tämä toteutus on nimeltään pakko-ohjaus.

Urabussijärjestelmiä voidaan rakentaa myös ns. uraohjausperiaatteeseen perustuvina; tämä ratkaisu muistuttaa jossakin määrin leikkikaluina tunnettujen sähkökilpa-autoratojen uraohjausjärjestelmää. Toisin sanoen etuakselin ohjausmekanismiin on kiinnitetty tunnustelulaitteisto, joka seuraa ajoradan pinnassa olevaa ohjausuraa. Kyseinen mekaaninen ohjauslaitteisto voidaan haluttaessa (ja milloin on varaa taloudellisesti kalliimpaan ratkaisuun) korvata sähköisellä laitteistolla, jolloin auton ohjaamiseen ei tarvita lainkaan mekaanista »sormea». Tässä yhteydessä on syytä mainita, että myös uraohjausperiaatetta käytettäessä urabussiradan reunoille rakennetaan betoniset sivulaidat, jotta bussi ei »karkaa» mahdollisen teknisen häiriön sattuessa uraltaan omille teilleen.

Itse urabussi voi olla millainen bussi hyvänsä, siis tavallinen tai nivelbussi, poltto- tai sähkömoottorikäyttöinen, miten vain. Urassa kulkemiseen tarvittavat lisälaitteet (ohjausulokkeet tai tunnustelijat) eivät mitenkään estä bussin käyttämistä myös tavallisessa liikenteessä. Toisaalta bussia pystyy ohjaamaan ohjauspyörää pyörittämällä myös uraosuudella tietyissä rajoissa.

Miksi sitten ylimalkaan rakentaa urabusseja? Asiantuntijoilla on kuitenkin vastaus valmiina: Uraohjaus pienentää bussiväylien rakentamiskustannuksia, koska »lahjomaton» urabussi etenee täsmälleen siitä, mistä se on tarkoitettu kulkemaan. Toisin sanoen: milloin bussirata on rakennettava sillalle tai tunneliin, po. rakenteet voidaan tehdä varsin ahtaiksi ja siten säästää rakentamiskustannuksia. Liikenneturvallisuus säilyy silti, koska virkeinkään kuljettaja ei voi ohjata urabussia yhtä tarkasti kuin auton pakko-ohjaus- tai uraohjausjärjestelmän laitteistot. Edelleen asiantuntijat perustelevat urabussijärjestelmää toteamalla, että siitä voidaan asteittain kehittää »kumipyörämetromainen» liikennejärjestelmä, joten kasvava liikennepalvelujen kysyntä ei rasita liikenteenharjoittajan taloutta kohtuuttomasti, koska sijoitukset voidaan hajoittaa pitkälle aikavälille. Voidaanhan urabussijärjestelmän vaatimat ohjauslaitteistot asentaa esim. jo rakennettuihin tavallisiin busseihin.

Tunneliosuudet aiheuttavat tietenkin ongelmia, varsinkin jos käytetään polttomoottoribusseja. Pakokaasujen poisto-ongelmat sekä tunnelien ja asemien yleinen tuuletus on kylläkin jo ratkaistu periaatteessa. Mutta tämä aiheuttaa lisäkustannuksia. Mikäli urabussina käytetään johdinautoja tai paristobusseja, ei pakokaasuongelmiakaan ole. Harrastajan kannalta tunneliratkaisu on kuitenkin periaatteessa kuin Tukholman metro: tunneleissa on voimassa vasemmanpuoleinen liikenne, jolloin kumpaankin suuntaan ajavat bussit voisivat käyttää samoja »asemalaitureita», mikä puolestaan pitää kustannukset kurissa.

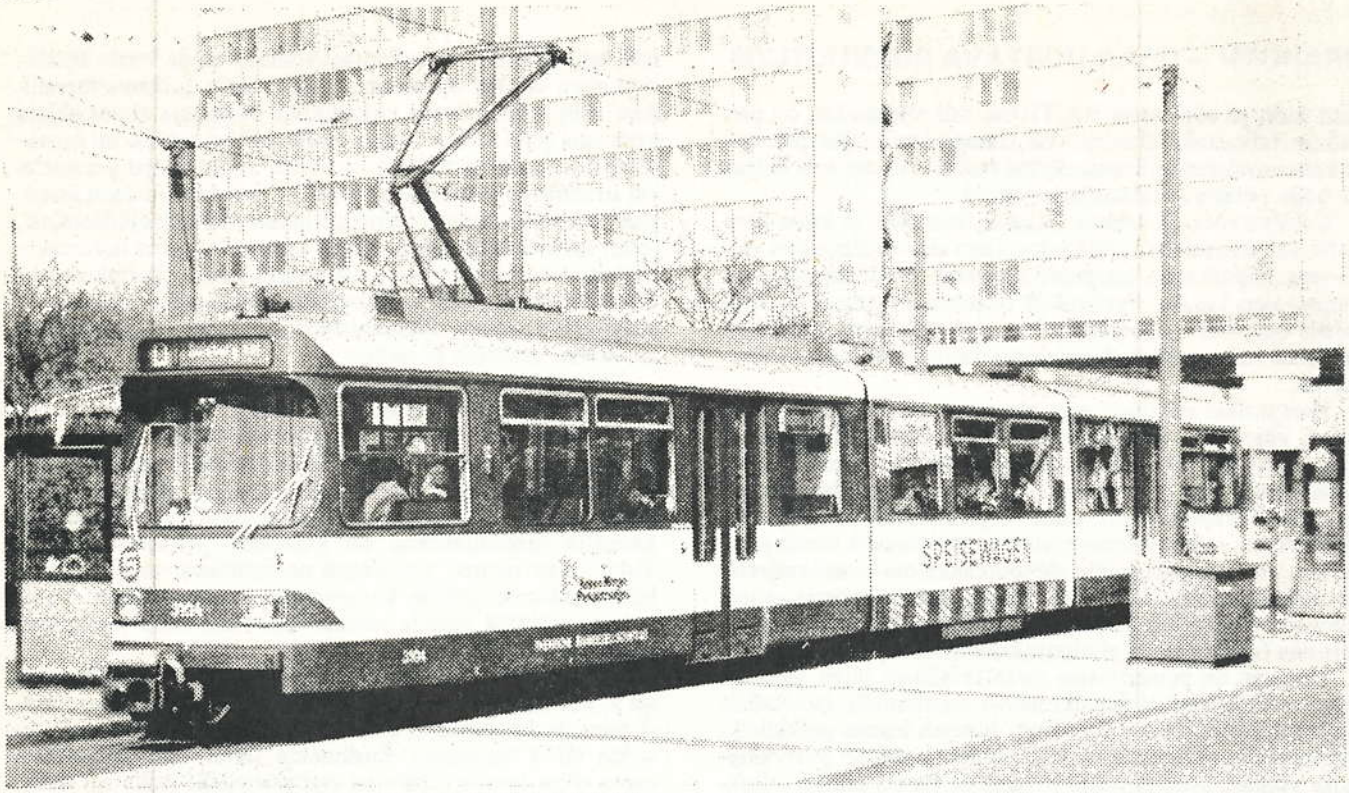
Viimeistään tässä vaiheessta jokainen metron vastustaja on jo kokenut ahaa-elämyksen. Mutta hiljaa mäessä: on kaksi asiaa, jotka asettavat urabussin erittäin kyseenalaiseksi ainakin täällä Suomessa. Ensinnäkin talven lumi ja jää. Kun lunta alkaa kertyä riittävästi urabussiradalle (joka siis tarvitsisi erityistä aurauskalusto!), sivulaidat alkavat käydä liian mataliksi. Bussit saattavat tällöin suistua uralta. Kuljettaja kyllä torjuu vaaraa, mutta hänenkään läsnäolonsa ei ole kirkossa kuulutettu. Asiantuntijoiden mukaan urabussit – varsinkin jos niillä on käytettävissään huomattavan pitkät »rataosuudet» – voidaan täysautomatisoida, jolloin kuljettajat vain ajavat bussin kadulta uran alkuun ja siirtyvät tulolaiturille odottamaan vastakkaisesta suunnasta saapuvaa automaattiohjattua urabussia, jonka kuljettaja sitten ajaa uralta katuliikenteeseen ja jossain laitakaupungilla olevalle päätepysäkille. Toinen asia lumen lisäksi – sehän haittaa vain taivasalla liikkuvia urabusseja – on energian hinta. Polttomoottoribussien tätä nykyä käyttämä polttoaine on tuontitavaraa, joten ei ole viisasta luoda järjestelmää, jos öljy on sen käyntiinpaneva voima sanan varsinaisessa merkityksessä.

On vielä muitakin tekijöitä, jotka tulee ottaa huomioon urabussijärjestelmästä ja sen taloudellisuudesta keskusteltaessa. Esimerkiksi urien kunnossapito: tarkastellaanpa vaikka Helsingin linja-autokaistoja, jotka ovat tavallaan jo urabussireittejä – ovathan melko tarkasti samaa väylää kulkevat bussinrenkaat kuluttaneet kadun asfalttipintaan melkoisia syvennyksiä. Toisin sanoen: mistä aineesta urabussin »kiskot» on rakennettava, jotta ne eivät kulu heti alkuunsa, ja mitä maksaa? Tästä onkin vain lyhyt matka seuraavaan loppupäätelmään: urabussi on liikenneteknisenä ratkaisuna mielenkiintoinen ja varmasti edelleen kehittämisen arvoinen, mutta toisaalta se on vain perinteisen raideliikenteen kopio, eikä urabussijärjestelmällä ole ainakaan Suomessa vakavasti otettavia toteuttamismahdollisuuksia toteuttamistarpeista puhumattakaan.

Mikko Alameri

Normaaliin ohjausjärjestelmään lisätyt pikkupyörät huolehtivat rataa pitkin kulkevan bussin ohjauksesta. Näyttelyssä esiteltiin sekä tavallisia kaksiakselisia että nivelbusseja.
Small wheel mounted on both sides guide the bus along the track. Both standard two-axle vehicles and articulated buses were demonstrated.
Kuva/photo: M. Alameri, 25.6.1979

RUHRIN LÄPI RAITIOVAUNULLA



Maailman viimeisiin lukeutuva ravintolaraitiovaunulinja toimii Saksanmaalla Düsseldorfin ja Duisburgin välillä. Kuvassa Rheinbahn -yhtiön ravintolavaunujuna linjan D eteläisellä päätepysäkillä, Düsseldorfin Jan-Wellem-Platzilla. Tämän linjan ajoaika päästä päähän on 55 minuuttia, vaikka vaunut pysähtyvät kaupunkialueella vain harvoilla pysäkeillä.
One of the last interurban trams with refreshment service is operated between Düsseldorf and Duisburg in the Ruhr area in Germany. Here Rheinbahn car 3104 is waiting for departure at Jan-Wellem-Platz in Düsseldorf
Kuva/photo: I. Leppänen, 26.4.1978

Käsite »Ruhrin alue» tuo useimpien ihmisten mieleen kuvan pahasti saastuneesta ja likaisesta teollisuusalueesta, jolla on lukemattomia terästehtaita ja hiilikaivoksia. Näinhän asia kieltämättä onkin, mutta on syytä todeta, että alueella on myös laajoja vehmaita puistoja, jotka puhdistavat ilmaa ja tarjoavat virkistysmahdollisuuksia.

Teollisuuslaitosten ja kaivosten henkilökunnalle on tarjottava sopivat kulkuyhteydet. Nykyään monet ihmiset käyttävät omaa autoaan, mutta vuosisadan vaihteen tienoilla oli turvauduttava muihin keinoihin. Niinpä Ruhrin alueelle rakennettiin maailman ehkäpä laajin raitiotieverkosto, joka huolehti paikallisliikenteen lisäksi myös kaupunkien välisestä liikenteestä. Niinpä Bonnista, joka on nykyään Saksan Liittotasavallan pääkaupunki, pääsi matkustaamaan raitiovaunulla esimerkiksi olutpanimoistaan kuuluisaan Dortmundiin. Aikaa oli tosin varattava riittävästi, sillä vaunua oli vaihdettava useaan kertaan.

Ruhrin alue joutui sodan aikan tuhoisien pommitusten kohteeksi. Myös alueen raitiotieverkosto kärsi pahoja vaurioita, mutta se korjattiin sodan jälkeen. Nykyään Bonnista ei enää pysty matkustamaan koko matkaa Dortmundiin raitiovaunulla, vaan välillä on turvauduttava junakyytiin.

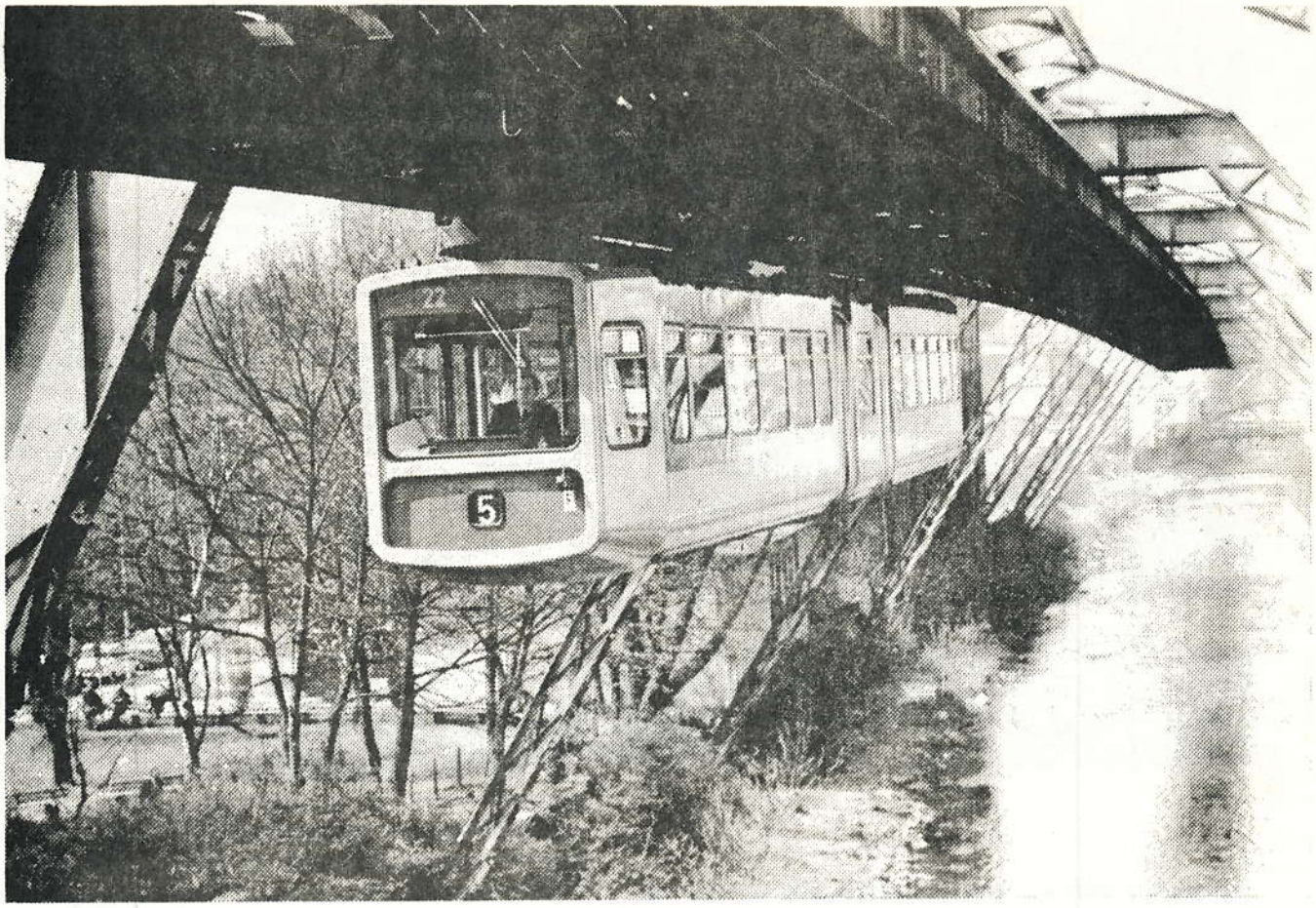
Tässä artikkelissa ei ymmärrettävistä syistä voida syventyä kovinkaan perusteellisesti vielä olemassa olevaan raitiotieverkostoon, mutta kirjoitus pyrkii valottamaan yhden esimerkin avulla kaikkea sitä, mitä harrastelija voi vieläkin kokea matkustaessaan alueen halki raitiovaunulla.

Matkan voi aloittaa esimerkiksi Düsseldorfista. Kaupungista on edelleen suora raitiovaunuyhteys noin 30 kilometrin päässä sijaitsevaan Duisburgiin. Kaupunkien liikennelaitokset liikennöivät linjaa yhdessä. Matka-aika linjan päästä päähän on 55 minuuttia, vaikka vaunut (vai pitäisikö sanoa junat) pysähtelevät suhteellisen harvoin. Niinpä linjan vaunuissa on ravintolaosasto, jossa tarjoillaan "kaikenlaisia" virvokkeita.

Duisburgista matka jatkuu tavallisella raitiovaunulla kohti Mühlheimia. Duisburgilaiset junat ovat todella mittavia, sillä niissä on tavallisesti 8-akselin nivelmoottorivaunu ja teliperävaunu. Matka Duisburgin keskustasta Mühlheimin keskustaan kestää vajaan puoli tuntia.

Mühlheimin keskustassa ohjelmassa on pakollinen vaunun vaihto, sillä täältä eteenpäin raitioteiden raideleveys on yksi metri (1.000 mm), kun taas Düsseldorfin ja Duisburgin raitiotiet ovat normaaliraiteisia.

Mühlheimista matkaa voidaan jatkaa kahta kautta Essenin. Jos ei halua vaihtaa vaunua, linja 4 vie perille Borbeckin kautta. Toinen vaihtoehto vie Heissen Kirche -nimiseen paikkaan. Täältä alkaa Ruhrin tulevan pikarataverkoston ensimmäinen normaaliraiteinen linja, joka on rakennettu Ruhrin alueen kaupunkeja yhdistävän »Ruhr Schnellweg»-moottoritien keskikaistalle. Tämäkin linja oli alunperin kapearaiteinen, mutta se levitettiin runsas vuosi sitten sopivan koelinjan rakentamiseksi.



Wuppertalin riippurata (Schwebebahn) kuuluu tämän päivän tekniikan ihmeisiin. Rata avattiin vuosisadan vaihteessa ja sen kalusto modernisoitiin 70-luvun alkupuolella. Kuvan juna lähestyy Oberbarmenin pääteasemaa.
A train of the Wuppertal Schwebebahn is shown approaching the Oberbarmen terminus.
Kuva/photo: I. Leppänen, 25.4.1978

Samalla kun pikarataverkoston ensimmäinen osuus avattiin, Essenin keskustan läpi kulkevat raitiolinjat johdettiin uuteen tunneliverkostoon. Yhtä vaille kaikki Essenin linjat kulkevat nykyään tunneliosuuden kautta, joten varsinkin ruuhka-aikoina vaunuja tuntee tulevan miltei loputtomasti.

Essenistä matka suuntautuu kohti pohjoista. Vestische Strassenbahnen -niminen raitiotieyhtiö (entinen rautatieyhtiö) liikennöi ennen laajaa verkostoa, joka ulottui Oberhausenin, Gladbeckin, Buerin, Hertenin ja Recklinghausenin alueelle. Linjastoa alettiin kuitenkin purkaa vähitellen sodan jälkeen, ja nyt yhtiö liikennöi enää yhtä linjaa, joka sekin tullaan lakkauttamaan muutaman vuoden kuluessa.

Vielä runsas vuosi sitten tämän linjan läntinen päätepysäkki oli Essenissä, Horstin kaupunginosassa. Täältä linjan 10 vaunut kulkivat Gladbeckin, Buerin ja Hertenin kautta Recklinghauseniin. Vajaa vuosi sitten Horstin ja Buerin välinen osuus hylättiin ja päätepysäkki siirrettiin nykyiseen paikkaansa, joka on Buer Nordbahnhof.

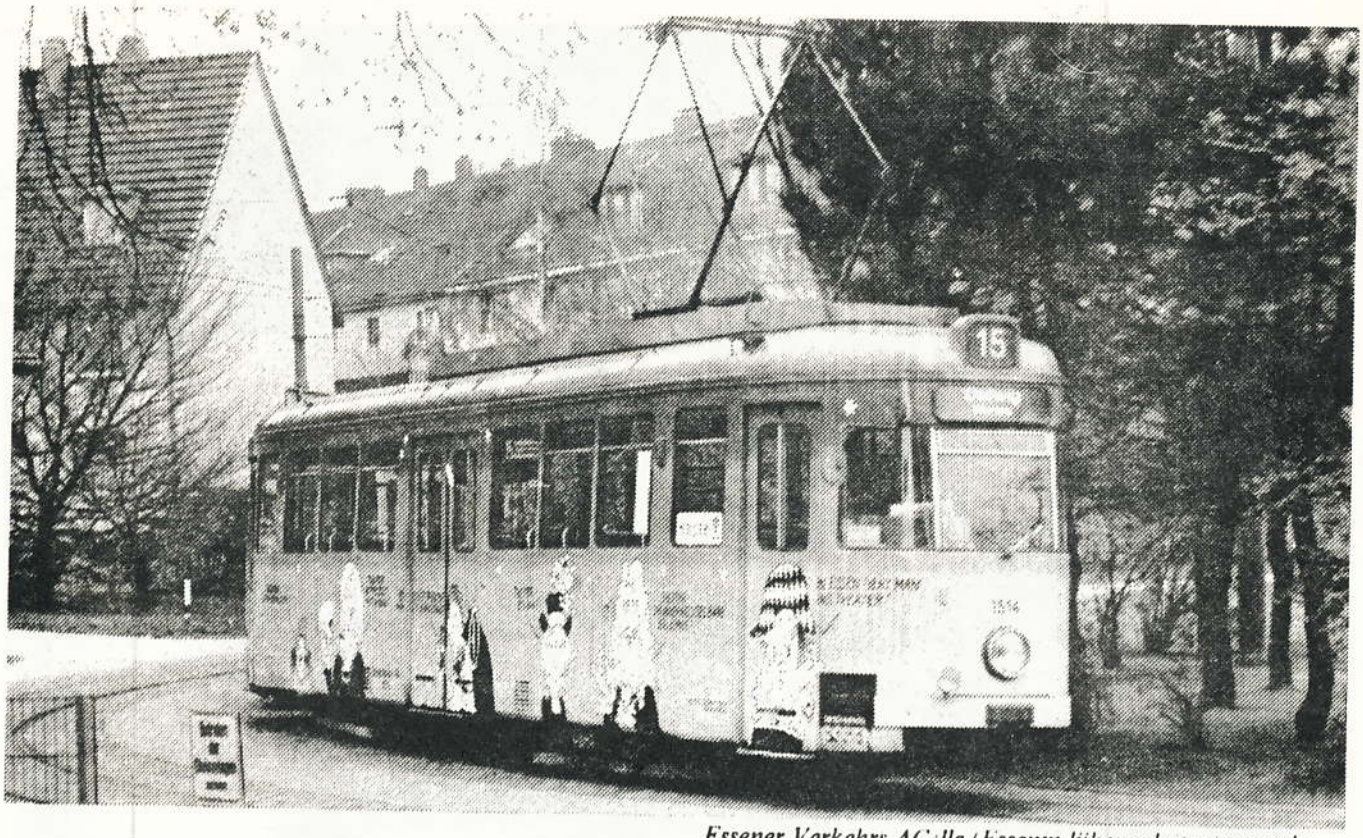
Tällä osuudella voi vieläkin nähdä klassillisen »interurbaaniraitiotien» piirteitä, eli reitin varrella on kaupunkeja, kyliä ja osittain miltei maaseutuakin. Osa rataa on yksiraiteista, ja linjan erikoisuuksiin kuuluu myös sähköistetyn rautatien tasoristeys.

Recklinghausenista matkaa voi jatkaa Vestischen tai Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen (BoGeStra) -yhtiön vaunulla. BoGeStra ylläpitää laajaa verkostoa, joka yhdistää Bochumin ja Gelsenkirchenin sekä niitä ympäröivät alueet toisiinsa. Linjasto on pieniä poikkeuksia lukuunottamatta vielä lähes yhtä laaja kuin ennen sotia.

BoGeStran verkosto on suunniteltu liitettäväksi tulevaan Ruhrin pikaratajärjestelmään. Tästä syystä tärkeimmät reittiosuudet siirretään joko tunneleihin tai erotetaan muuten ajoneuvoliikenteestä. Querenburgin suuntaan johtava uusi esikaupunkilinja rakennettiin moottoriliikenneväylän keskialueelle, ja Bochumin ensimmäinen lyhyt tunneliosuus avattiin viime keväänä.

Niin kuin alussa jo mainittiin, tämän kirjoituksen tarkoitus on antaa lukijalle jonkinlainen käsitys siitä, mitä Ruhrin alueelta voi vielä löytää. Mainittakoon, että Wuppertalin kuuluisa riippuratakin on vajaan tunnin junamatkan päässä Essenistä. Alueen raitioverkoston monimutkaisesta tariffirakenteestakaan ei tarvitse välittää, sillä raitiolaitoksilla on yhteinen matkailulippu, joka kattaa koko kapearaideverkoston. Tämä 5 DM maksava lippu on voimassa 24 tuntia leimaushetkestä. Ruhrin alueen raitiolinjasto on edelleenkin todella tutustumisen arvoinen.

Ismo Leppänen



Essener Verkehrs-AG:lla (Essenin liikennelaitos) on vielä käytössään jokunen telimoottorivaunu. Essenin kaupunginteatteri vuokrasi kuvassa näkyvän vaunun ohjelmistonsa tunnetuksitekemistä varten. Kuva otettiin Rellinghausen kääntösilmukassa.

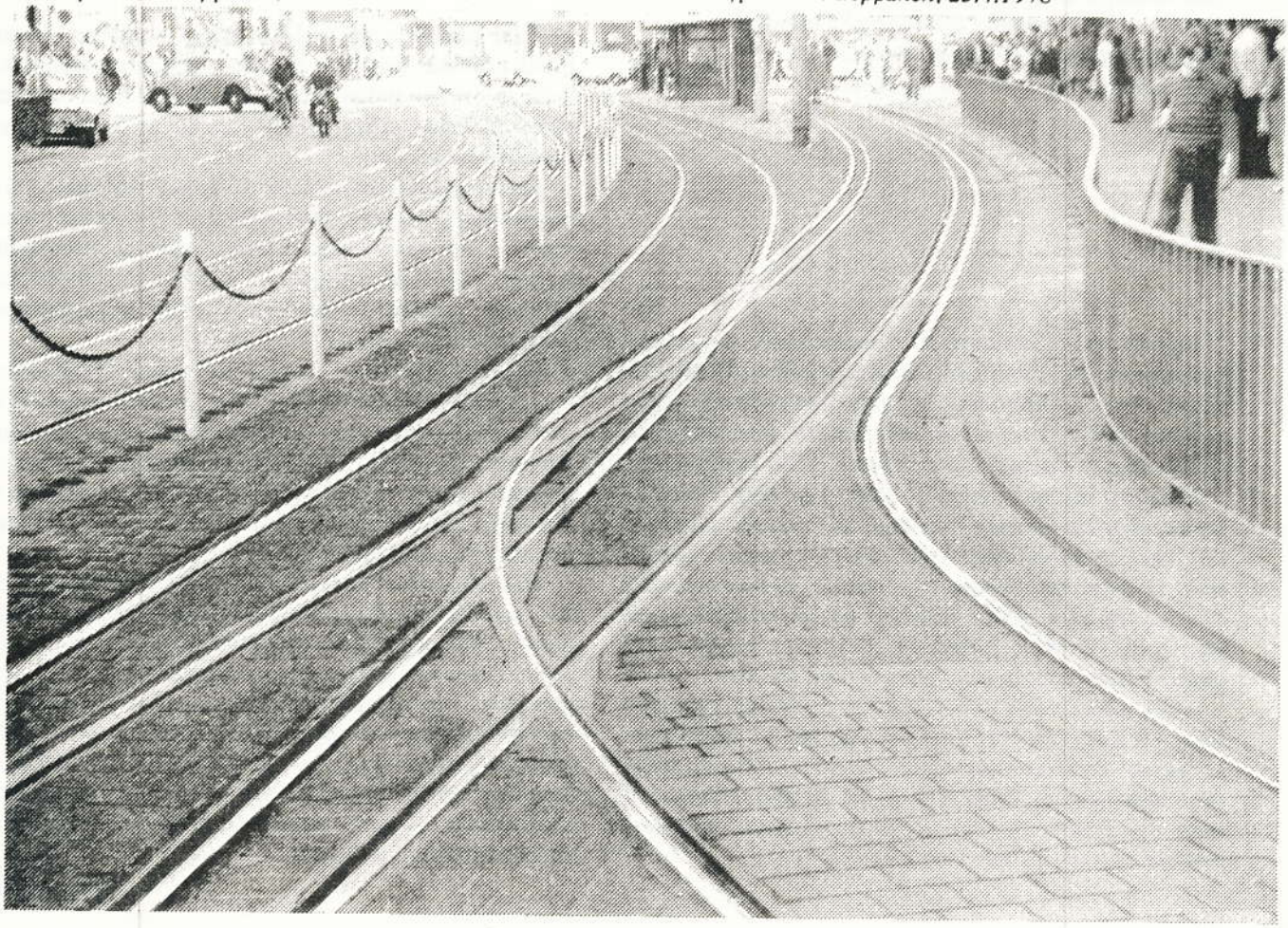
An Essen bogie tram at Rellinghausen loop, advertising the programme of the City Theatre.

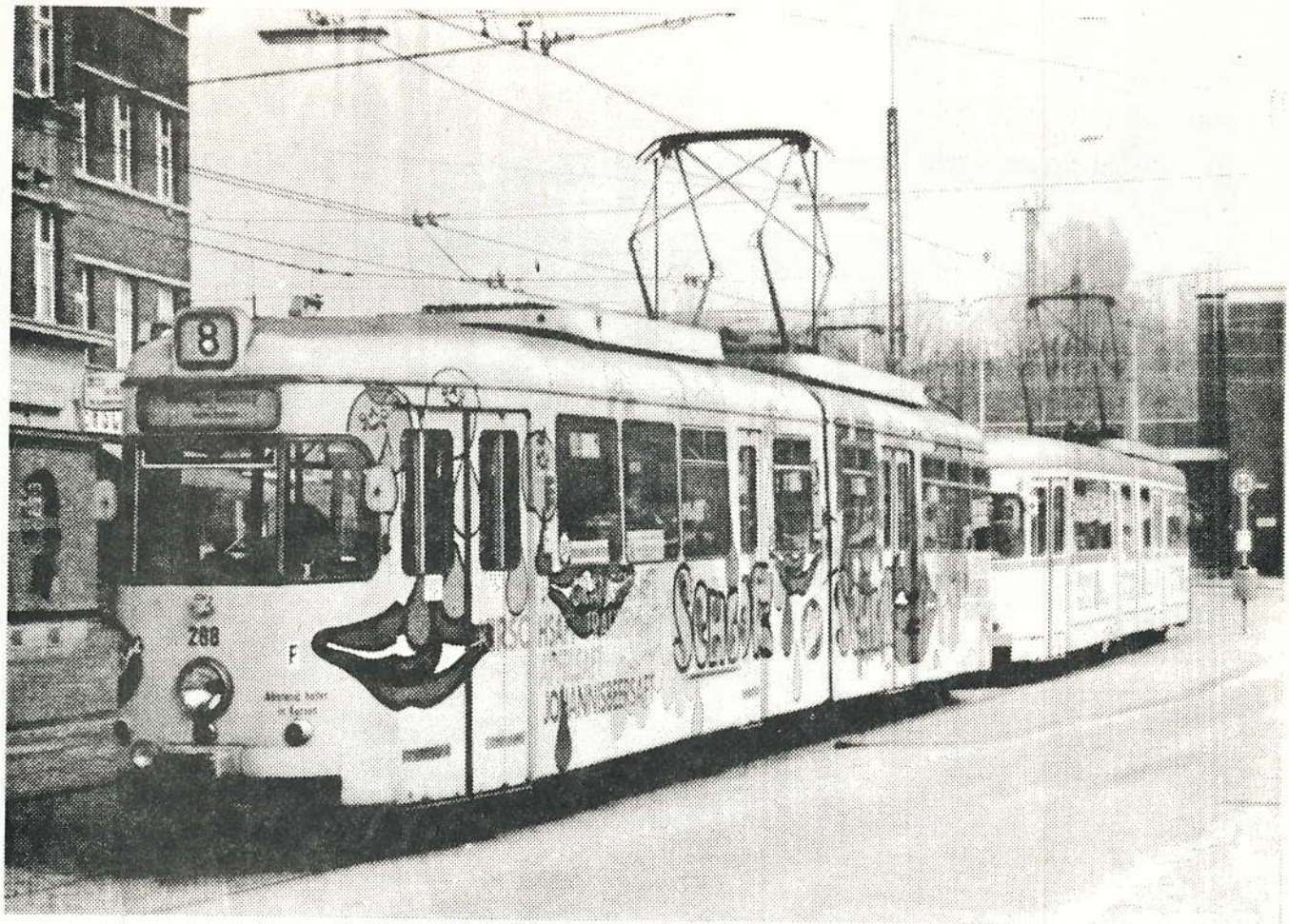
Kuva/photo: I. Leppänen, 25.4.1978

Sarjassamme radanrakentajan painajaisunia: tämä raideristeily on Mühlheim/Ruhr -nimisen kaupungin keskustassa.

This complicated mixed gauge junction can be found in Mühlheim/Ruhr.

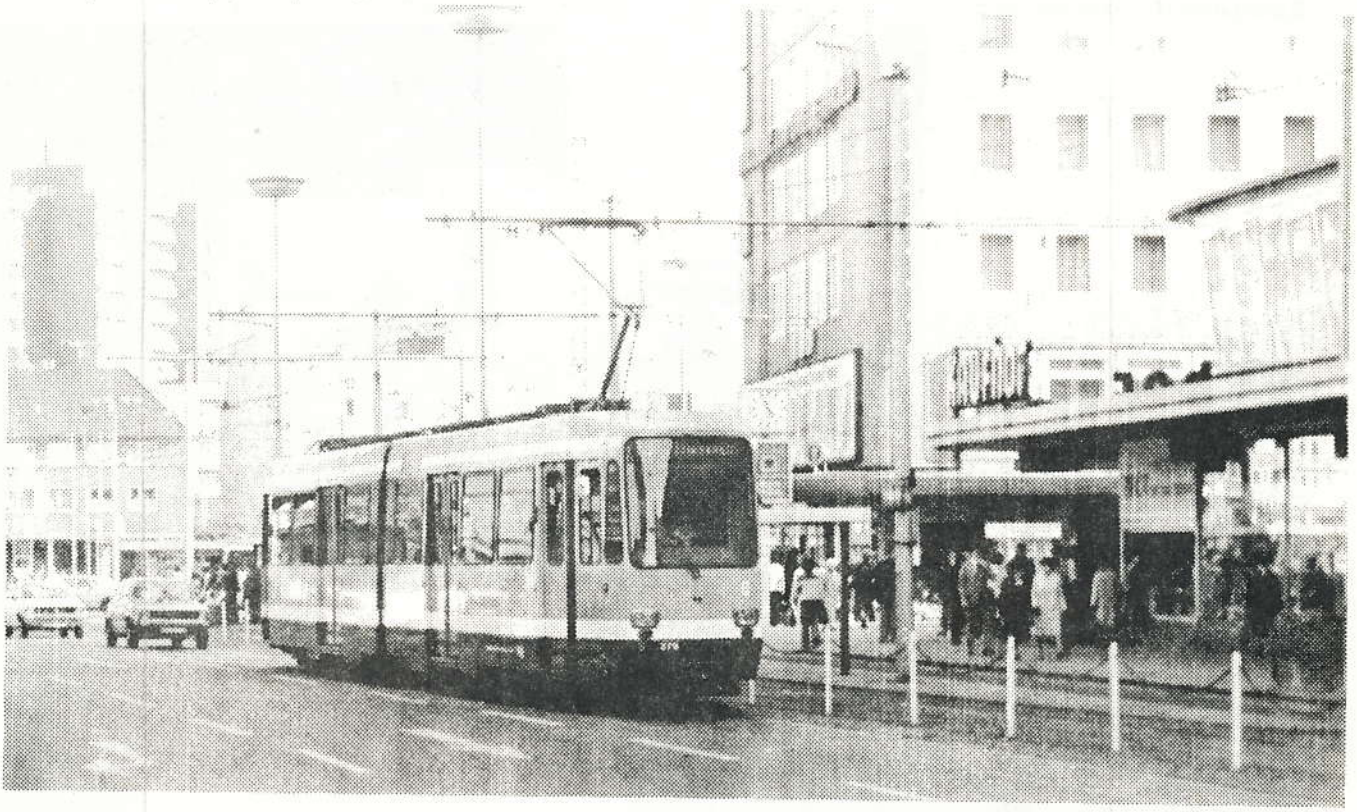
Kuva/photo: I. Leppänen, 25.4.1978

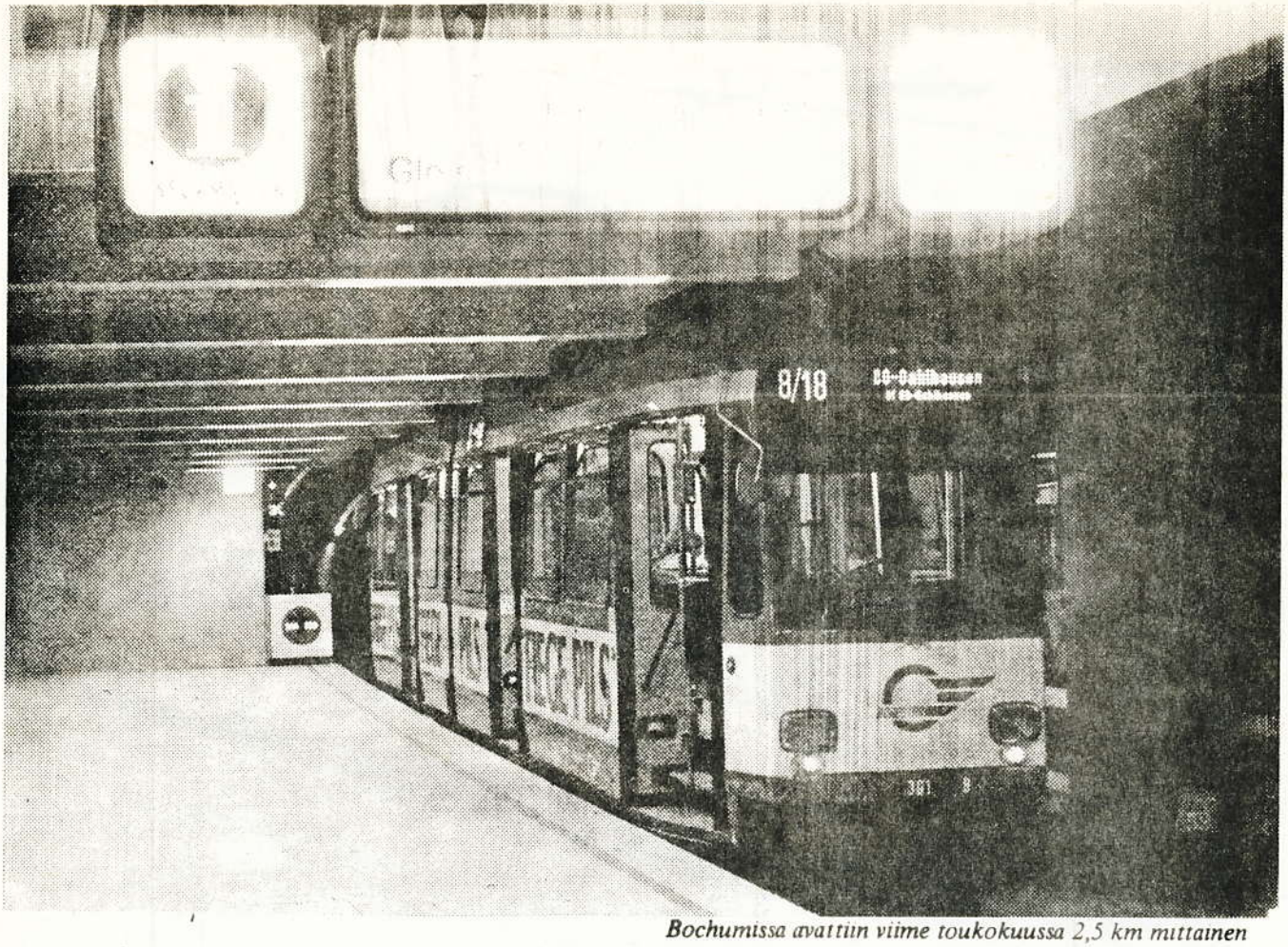




Nykyaikainen saksalainen normiraitiovaunu Mühlheimin keskustassa.
A modern German articulated tram in Mühlheim.
Kuva/photo: I. Leppänen, 25.4.1978

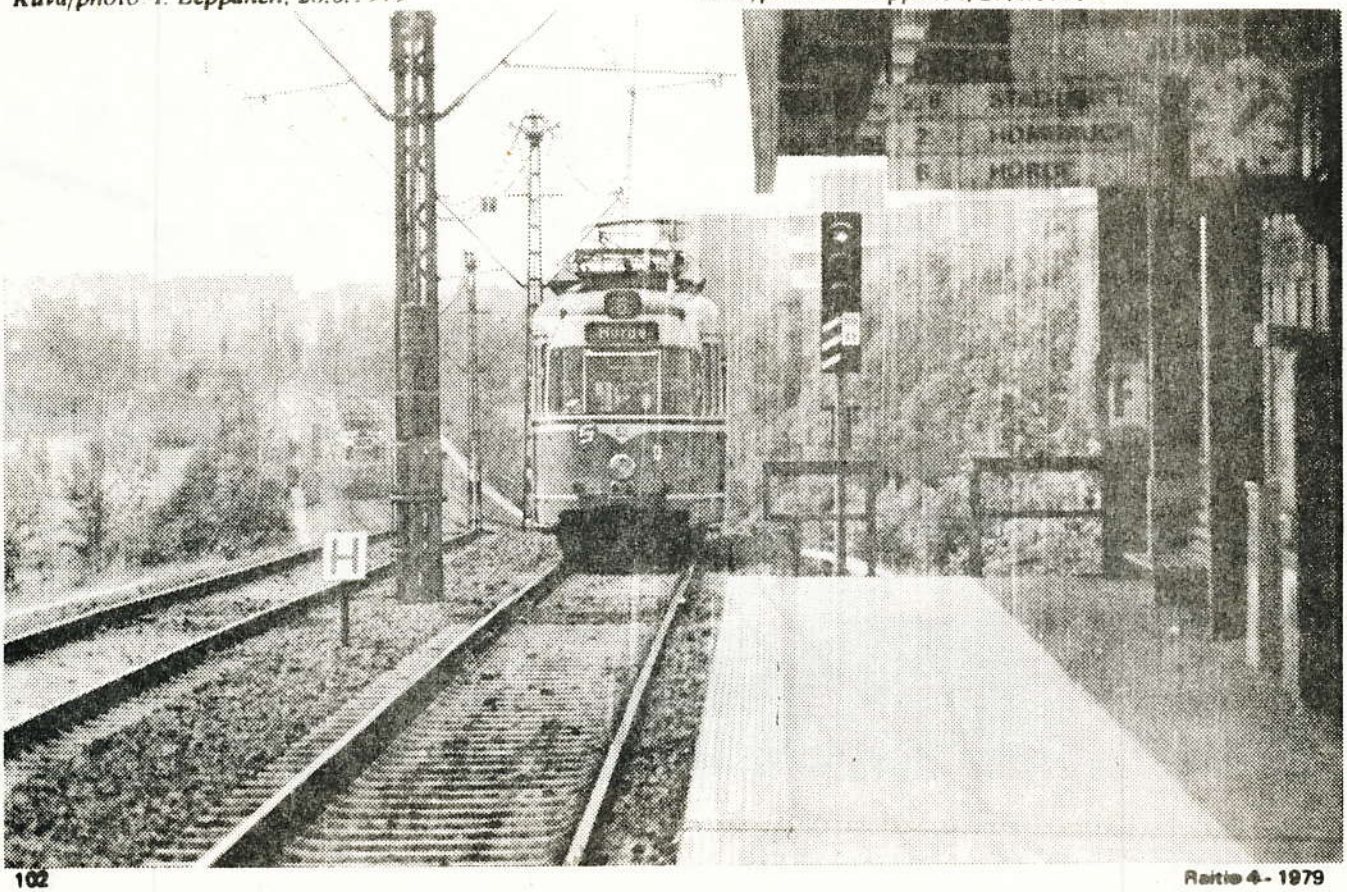
Tallaiset mainosraitiovaunut kuuluvat saksalaiseen arkipäivään. Tämä kuva otettiin Recklinghausenin rautatieaseman edustalla.
This peculiar looking tram was photographed in Recklinghausen.
Kuva/photo: I. Leppänen, 24.4.1978





Bochumissa avattiin viime toukokuussa 2,5 km mittainen raitiotietunneli, joka on osa laajaa, vielä suunnitteilla tai rakenteilla olevaa verkostoa. Tämä kuva otettiin Bochum Hbf:n vielä keskeneräisellä tunneliasemalla; vaunu kuuluu Düwagin uuteen Stadtbahn M -normivaunusarjaan.
The first section of tram subway in Bochum was opened last May; this view shows a modern Stadtbahn M type LRT vehicle at the temporary Bochum Hbf terminus.
Kuva/photo: I. Leppänen, 29.6.1979

Saksalaiset pikaraitiotiet on kehitetty todella pitkälle; kuvassa Dortmundissa toteutettu ratkaisu, jossa linja kulkee kokonaan muusta liikenteestä erotettuna.
Here is a view of the very modern LRT line to Dortmund Grevel.
Kuva/photo: I. Leppänen, 28.6.1979

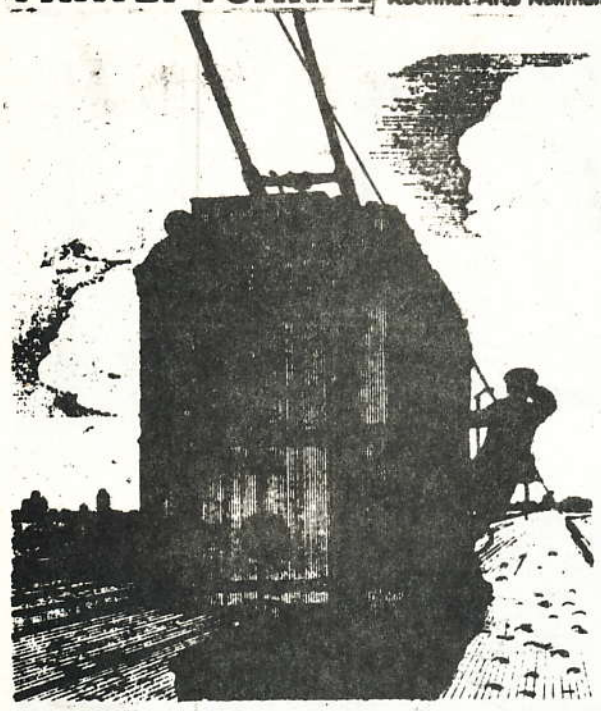


Ruhrin alueen ensimmäisen pikaradan juna Hobeisenbrucken asemalla matkalla Essenistä Mühlheimiin.
A train of the Ruhr Stadtbahn at Hobeisenbrucke station.
Kuva/photo: I. Leppänen, 25.4.1978

Tunnettu vaunutehdas Düwag kehitti joku vuosi sitten uuden standardivaunun Ruhrin alueen kapearaideraitioteitä varten. Vaunua toimitetaan myös normaaliraiteisena, jolloin sen tyyppimerkintä on Stadtbahn N. Kuvan vaunu toimitettiin viime keväänä Dortmundiin. Kuva otettiin kaupungin päärautatieaseman edustalla.
A Düwag Stadtbahn N LRV at Dortmund Hauptbahnhof.
***Kuva/photo: I. Leppänen**, 28.6.1979*

PÄÄTEPYSÄKKI

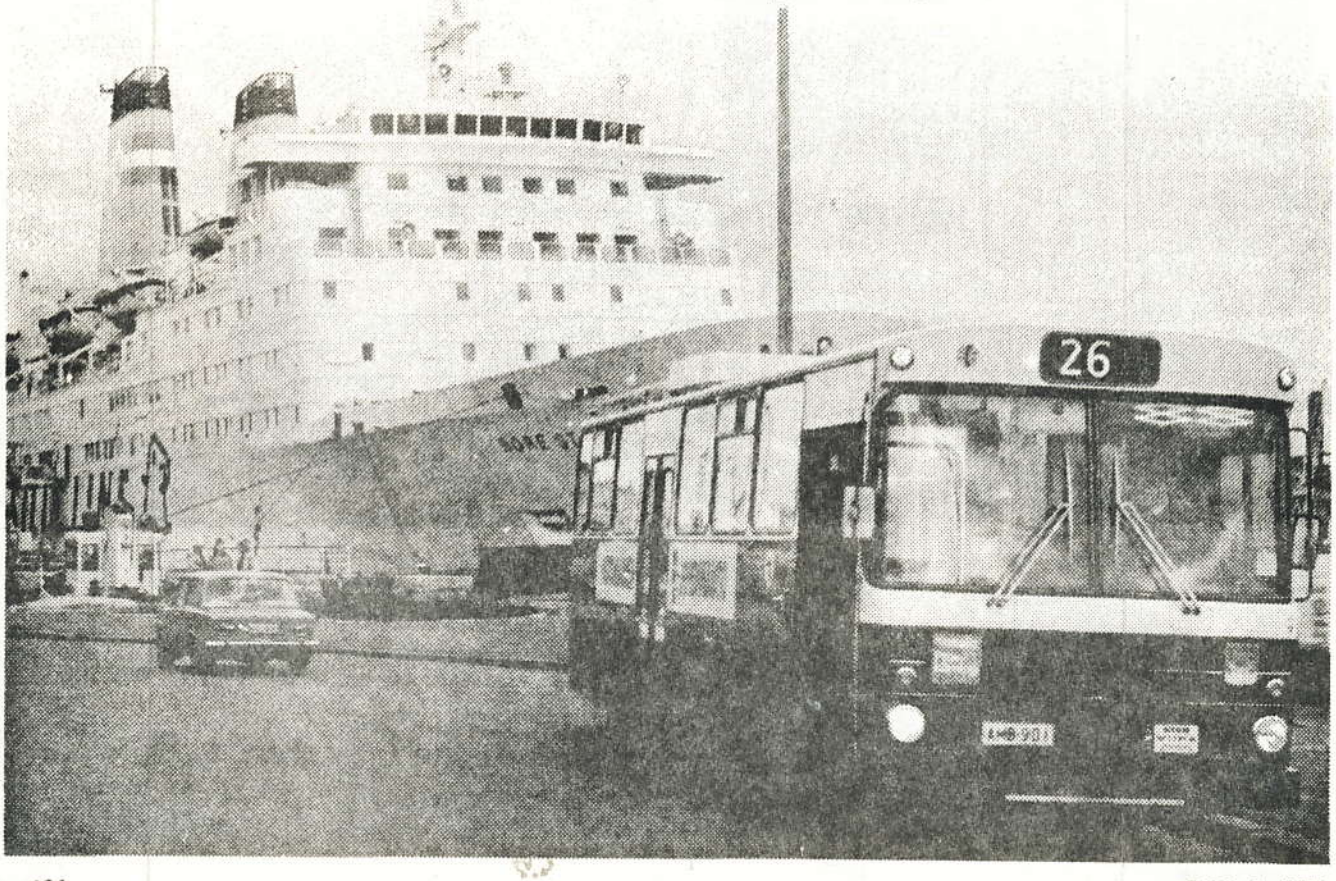
Koonnut Arto Nelimen.



28.10 ja 4.11.79
Senaatintori esitti jälleen Leningradia ja Moskovaa, kun Warren Beatty ja yhtiönsä Maranrana filmasivat John Reed'istä kertovaa elokuvaa. John Reed'hän oli amerikkalainen lehtimies, joka oli Venäjällä Lokakuun vallankumouksen aikana.
HKL:n museovaunu 165 oli 28.10 lähestulkoon pääosassa, sillä ko. päivänä kuvattiin mm. sisäkuvia liikkuvassa vaunussa. Samana päivänä oli raitioteillä em. syystä poikkeusreittejä:
Linja 3T ajoi Eirassa pitkin 3B:n reittiä
Linja 5 kääntyi Rautatientorilla
Bussilinja 5X liikennöi väliä Lasipalatsi – Katajanokka.
Vaunut 165 & 615 olivat 4.11 liikkuvana kulissina. 165:n etulinjalaatikossa oli teksti Ulitsa Gogolja kyrillisillä kirjaimilla kirjoitettuna. Ko. päivänä ei käytetty poikkeusreittejä.

HKL:n uusituissa hallireittejä koskevissa ajo-ohjeissa mainitaan mm:
- Matkustajia on otettava ja laskettava pois reittiin kuuluvilla varsinaisilla ja H-pysäkeillä. Matkustajille on mainittava, että vaunu menee halliin.
- Rautatientorin, Asema-aukion, Erottajan ja Simonkentän pääteasemilta halliin ajavat linja-autot ottavat matkustajia pääteasemilta ja laskevat pois kaikilla reittiin kuuluvilla pysäkeillä. Mikäli samanaikaisesti on vaunuun tulijoita, nämä otetaan mukaan.
  Yöliikennevuorojen on otettava matkustajia reittiin kuuluvilta pysäkeiltä, vaikka vaunussa ei olisikaan pysäkillä poistuvia.

Johdinauto HKL 1 Eteläsatamassa (katso »päätepysäkki»).
The new trolleybus of HKL at the harbour on a special tour.
Kuva/photo: I. Leppänen, 25.11.1979



MODERN TRAMWAY AND LIGHT RAPID TRANSIT

Monet jäsenemme tuntevatkin jo entuudestaan MODERN TRAMWAY-lehden. Kerrottakoon tässä muutama sana niille, jotka eivät lehteä tunne. MT:tä julkaisee Light Railway Transport League, joka perustettiin jo vuonna 1937. SRS on muuan LRTL:n monista sisaryhdistyksistä; sisaryhdistyksiä on muuten kaikissa maanosissa. MODERN TRAMWAY-lehti ilmestyy 12 kertaa vuodessa. Lehdessä on yhteensä n. 450 sivua raitiotieuutisia, kuva, karttoja ja artikkeleita, eli kaikkea meitä kiinnostavaa – myös Suomesta. Lehti on alan parhaimpia.
Sinullekin tarjoutuu nyt edullinen tapa tilata MT ensi vuodeksi; näin tilattuna lehti on reilusti halvempi kuin esimerkiksi kirjakaupan välityksellä hankittuna.
Toimi näin:
Käy lähimmässä PSP:n toimipaikassa maksamassa MODERN TRAMWAYn jäsentilaus hinta 5,00 englannin puntaa (noin 44 mk) suoraan LRTL:n postisiirtotilille. Tilinomistajat voivat käyttää kansainvälistä tilisiirtoa. Ko. summan voi maksaa myös pankkien välityksellä.
Osoite on: Light Railway Transport League Subscriptions, 27 Salisbury Road, Carshalton, Surrey SM5 3HA, England.
Postisiirtotilin numero on 350 3054.
Merkitse maksunsaajan tiedonantokohtaan »Modern Tramway 1980».

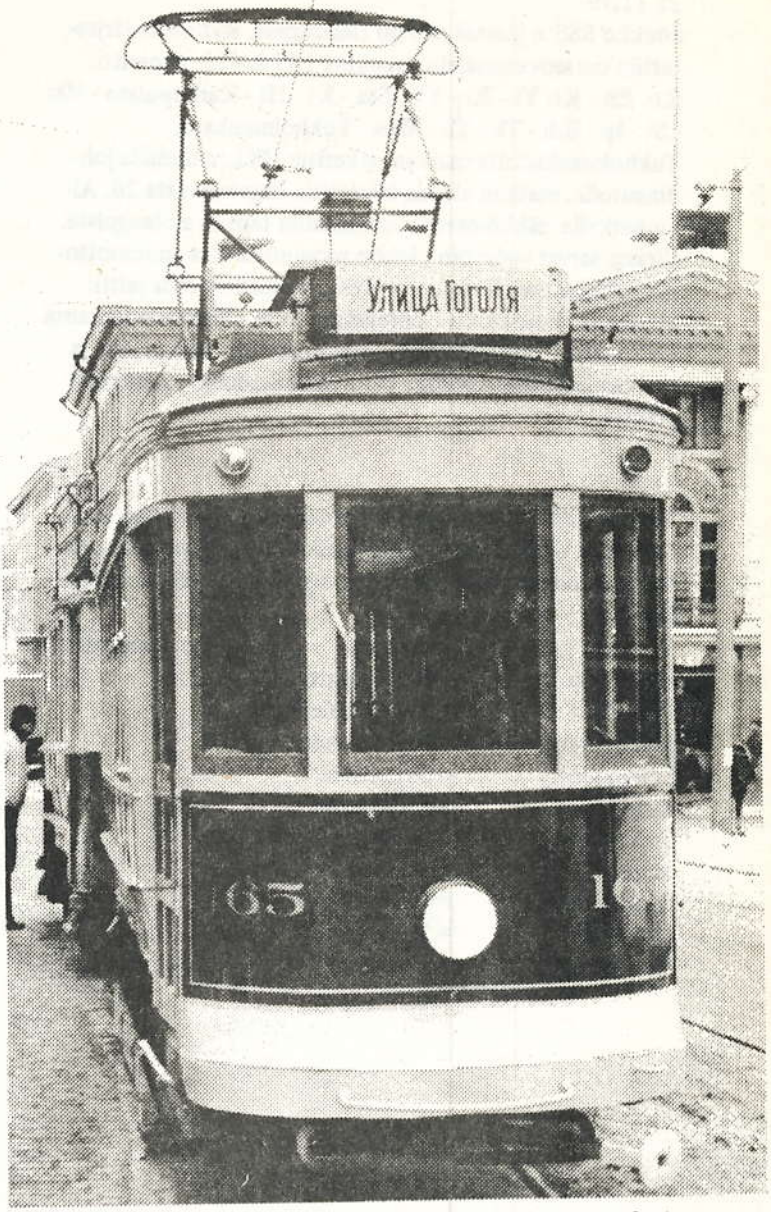
1.11.79
Linjojen 84 pika ja 86 pika uudet linjatunnukset 84X ja 86X.

15.11.79
Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi metron jatkamisen Kontulaan. Osuudelle perustetaan Myllypuron ja Kontulan asemat. Työt aloitetaan vuonna 1982 ja liikenne ehkä 1986. Uuden rataosan pituus on 3,3 km.

HKL:n liikennekaluston hankintaan on vuoden 1980 budjetissa varattu 8 Mmk linja-autoja varten, 5 Mmk johdinautoja varten ja 15 Mmk raitiovaunuja varten.

Mec-Rastor Oy, joka tutkinut HKL:n toiminnan tehostamista, on viimeksi suositellut mm. seuraavaa.
- Raitioliikennettä lisättävä tavoitteena keskikaupungin diesellinja-autoliikenteen vähentäminen
- Ei uusia busseja kolmeen vuoteen. Muuten niitä on liikaa metroliikenteen alkaessa
- Metron ja liityntäliikenteen alkuvaikeuksiin voidaan varautua lykkäämällä bussikaluston romuttamista vuoden 1983 puolelle
- STA:n ja HML:n varikkotoiminnat tulisi siirtää HKL:n varikoille.

HKL:n lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että joukkoliikenteen tarkastusmaksua (pinnarisakkoa) alettaisiin soveltaa HKL:n kulkuvälineissä Vapun jälkeen. Tarkastusmaksun suuruudeksi esitetään 50 mk.
Lain mukaan tarkastusmaksua voivat periä raideliikennettä harjoittavat julkisyhteisöt (= HKL ja VR).
Helsingin yhteistariffissa mukana olevat liikennöitsijät yhtyvät kaupungin lupahakemukseen.



Vaunu 165 Senaatintorilla »filmitähtenä». Edessä teksti Ulitsa Gogolja.
Motor tram 165 as »film star» on Senaatintori. The cyrillic text on the destination board reads "Ulitsa Gogolja".
Kuva/photo: A. Hellman, 4.11.1979

HKL:n museo on suljettuna toista vuotta. Syynä on muutto Töölöön, jossa tilat valmistuvat kuitenkin vasta runsaan vuoden kuluttua. Museo muuttaa kuitenkin Töölöön väliaikaisiin tiloihin jo ensi toukokuussa.

Vallilan varikon muutostyön kolmannen vaiheen harjakaisia vietettiin 16.11. Työ valmistuu huhtikuun lopussa.

25.11.79

Joukko SSS:n jäseniä vieraili Helsingissä. Ryhmälle järjestettiin museovaunuajelu vaunuilla 165 & 615. Ajoreitti: Kt - Eir - Kt- Yt - Rt - Yt - Ktn - Kt - Ht - Karhupuisto - Har - St - Ip - Brh - Tk - Th - Mkn - Tukholmankatu. Tukholmankadulta matkaa jatkettiin HKL:n uudella johdinautolla; matkan aikana käytettiin linjatunnusta 26. Alkumatkalla sähkö otettiin normaaliin tapaan ajolangoista. Eirassa sarvet vedettiin yleisön pyynnöstä alas apumoottorin kokeilemiseksi. Apumoottorin voimalla ajettu reitti: Merikatu - Puistokatu - Ehrenströmintie - Merisatamanranta - Merikatu. Tämän jälkeen sarvet nostettiin jälleen ylös ja matkaa jatkettiin takaisin Tukholmankadulle, jonne retki päättyi.

26.11.79

Kaupunginhallitus vahvisti metroasemien nimet. Kampin – Kontulan välillä ovat pysähdyspaikkojen ja vastaavien asemarakennusten nimet kaupunginhallituksen päätöksen mukaan:

Kamppi	= Kampin	metroasema
Kaivokatu	= Rautatientorin	»
Kluuvi	= Kaisaniemenkadun	»
Hakaniemi	= Hakaniemen	»
Sörnäinen	= Sörnäisten	»
Kulosaari	= Kulosaaren	»
Hiihtäjäntie	= Herttoniemen	»
Siilitie	= Siilitien	»
Puotinharju	= Itäkeskuksen	»
Myllypuro	= Myllypuron	»
Kontula	= Kontulan	»

1.12.79

Vaunut 165 ja 615 olivat mukana Espan joulupuiston avajaisissa. Joulupukki ja tontut saapuivat nimittäin paikalle museovaunuilla.

HKL:n 1.1.1980 voimaan astuva tariffi liikenneministeriön vahvistamassa, hieman muutetussa muodossa (suluissa valtuuston päätös):

Aikuisten kertalippu	3,20	(3,50)
Lasten kertalippu	1,20	
10 matkan sarjalippu	26,–	(28,–)
10 matkan sarjalippu (lapset)	6,–	
10 matkan sarjalippu (koululaiset, eläkeläiset, invalidit)	6,–	
30 päivän lippu	57,–	
30 päivän lippu (lapset, eläkeläiset, invalidit)	20,–	
Vuosilippu	550,–	
Matkailijalippu	15,–	

Lastenlipun ikäraja 16 v.

Liikennelaitoksen lautakunta on päättänyt, että linjoilla 4 ja 4N voidaan siirtyä kuljettajarahastukseen 2.1.1980

Nivelraitiovaunukuori

Raition numerossa 2-1979 kerroimme »Saasteeton kaupunkiliikenne»-postimerkistä. Tällöin oli kuvituksena 3T:n nivelvaunupostimerkki »Hevosraitiotie 1890–» erikoiskuoressa. Nyt vuorostaan esittelemme samasta tilaisuudesta peräisin olevan erikoiskuoren.

FIRST DAY COVER