

RAITIO

2/2012



Suomalaista raitiotie-elämää 1972
Suomen Raitiotieseura ry 40 vuotta 1972–2012

Pääkirjoitus

Hyvä lukija,

Raition numerossa 4/11 kerroimme, että HSL kaa-vailee linjan 4 yöliikenteen lakkauttamista sekä lin-jojen 3B ja 3T uudelleennumerointia. Kului viikon päivät, ja Raitio oli mitä ilmeisimmin löytänyt tiensä Töölönlahdelle, Elielinaukion taakse, siihen suureen lasikuutioon, jota Sanomataloksi kutsutaan. Helsingin Sanomat toisti uutisessaan Raition kertoman ja lisäsi mukaan vielä HSL:n edustajan kommentit.

Seuraavaksi innostuivat ilmaisjakelulehdet, sit-ten kaupunginosayhdistykset ja lopulta yksittäiset kansalaiset. HSL julkaisi luonnoksen liikennöinti-suunnitelmastaan netissä ja sai yleisöltä pelkästään nelosen yöliikennejärjestelyistä satoja palautteita. Viime numerossa saatoimme sit-ten jo kertoa, että HSL:n poliittikohallitus päätti jatkaa nelosen yöliikennettä. Lak-kautusuhka peruuntui, vaikka virkamiehistö toki ajoi alkuperäistä ajatustaan pa-lautteista huolimatta.

Kolmoslinjan numerointi sen sijaan on vielä tapetilla. Yleisöä kuunnellaan nyt HSL:n blogissa ja lisäksi keskustelua on käyty Joukkoliikennefoorumilla (jlf.fi), missä yllättävin ehdotus on numeroida rengaslinja tunnuksilla 2 ja 5; nykyisen 3B:n reitti kun on kartalla karkeasti kakkosen muotoinen ja vastaavasti 3T muis-tuttaa numeroa 5.

HSL pyytää Helsingin kaupungilta tämän vuoden aikana lausunnon omasta nu-merointiesityksestään, jossa 3B olisi linja 2 ja 3T olisi linja 3. Silloin kolmosella pääsisi, kuten jo vuodesta 1922, rautatieaseman pysäkiltä Kallioon ja Eiraan. Lau-sunnosta riippuu, muuttuvatko tunnuksat ensi vuoden aikana.

Tässä numerossa juhlimme 40-vuotiaasta Suomen Raitiotieseuraa. Pääartikke-lissa puheenjohtaja Jorma Rauhala, yksi SRS:n perustajajäsenistä, tuo nähtäväk-semme kattavan kuvakavalkadin suomalaisten raitiotieiden arjesta SRS:n alkuvuo-sina. Lisäksi olemme haastatelleet pitkän linjan raitiotieläisiä, joiden työuran alku sijoittuu SRS:n syntyvuosille. Erityisen mielenkiintoisia ovat vertailut vuoden 1972 ja nykytilanteen välillä. Muutamalla silmäyksellä näkee, miten paljon rataverkko onkaan muuttunut, linjastosta puhumattakaan. Mutta kaikki ei sentään ole muuttu-nut. Tutkikaapa keräämiämme tilastotietoja!

Toivotan mukavia lukuhetkiä lehden parissa.

Daniel Federley
päätoimittaja



ISSN 0356-5440

35. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA Daniel Federley
daniel.federley@raitio.org

PÄÄTYPYSÄKIN TOIMITTAJA Arto Hellman
lehtiutiset@raitio.org

MUU TOIMITUSKUNTA

Johannes Erra, johannes.erra@raitio.org

Tom Heino, tom.heino@raitio.org

Jorma Rauhala, jorma.rauhala@raitio.org

TAITTAJA Eero Laaksonen

KUSTANTAJA Suomen Raitiotieseuura ry

PAINOPIKKA Editä Prima Oy 2012

© Suomen Raitiotieseuura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella mitään osaa lehdestä ei saa käyttää ilman toimituksen lupaa.

Kansikuva



Turun kaupungin liikennelaitoksen raitiovaunu nro 45 (Karia 1951) linjalla 3 Puistokadulla matkallaan Turun päärautatieasemalta kohti Aurajoen ylittävää Martinsiltaa alkuiltapäiväs-tä huhtikuussa 1972. Lippakioskin takana Rau-hankatua. Kuvaaja on seissyt Mikaelinkirkon pääsisäänkäynnin portailla. Tämä saksalaisty-listä uusgotiikkaa edustava kolmilaivainen pit-käkirkko, joka vihittiin käyttöönsä kynttilänpäi-vänä 1905, sijaitsee osoitteessa Puistokatu 16. Portaikko oli 3-linjan raitiovaunujen erinomai-nen kuvauspaikka. Kuva: Pauli Söderholm, kuvateksti: Mikko Alameri.

SRS-informaatiota sähköpostitse!

Mikäli haluat saada ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan Seuran sähköpostirinkiin. Rinkiin hyväksytään vain SRS:n jäseniä.

Sähköpostia lähetämme säästeliäästi. Silloin tällöin kohdalle sattuu esimerkiksi ly-hyellä varoitusajalla mahdolliseksi tuleva yllätysajelu, josta ei ehditä ilmoittaa leh-dessä. Samoin rinkipostia tulee uusista myyntiin tulevista ratikkatuotteista. Tapana on ollut myös muistuttaa lähestyvistä jäsentapahtumista sähköpostitse.

Ilmoitus ringiin liittymisestä tehdään sihteerille osoitteeseen juhana.nordlund@raitio.org. Huomioithan, että kaikki ringissä mukana olevat näkevät vastaanottaja-kentässä toistensa osoitteet.



RATIKKAHARRASTAMISTA

1970-LUVUN MURROSVUOSINA



Teksti ja kuvat Jorma Rauhala

Suomen Raitiotieseura ry:n perustamisesta on vierähtänyt kuin huomaamatta jo neljäkymmentä vuotta. Alun perin 18 jäsenen pienestä, toisemme tunteneesta porukasta on vuosikymmenten kuluessa kasvanut viidensadan jäsenen elinvoimainen yhdistys. Raition nykyisistä lukijoista suurelle osalle lienee melko tuntematonta se ratikoiden aikakausi, jolloin kaikki pantiin alulle. Seuraava kuvakatsaus vie lukijan aikamatkalle SRS:n alkuvuosiin.

Nelisenkymmentä vuotta sitten raitiovaunu-harrastajan elämä oli hyvin toisenlaista kuin nykyään. Samanhenkisiä ihmisiä oli ylipääntään harvassa eikä heistä useinkaan tiedetty, ei ollut yhdistystoimintaa eikä Raitiota. Ei ollut digikameroita, sähköposteja, internetiä, matkapuhelimia, tekstiviestejä, nettifoorumeja eikä sosiaalista mediaa, joten havainnot ja vinkkejä pystyi vaihtamaan harvojen kanssa vain kasvotusten, kirjeitse tai lankapuhelimella.

Helsinkiläisillä kiskoliikenneharrastajilla oli säännöllinen tapaamispaikka, silloinen Pienoisrautatiekerho (PRK), jonka kerhohuoneisto oli päärautatieaseman kellarissa. PRK oli jo silloin perinteikäs harrastajien klubi, sillä se oli perustettu vuonna 1951. PRK:ssa kuului hyviin tapoihin osallistua kerhoradan rakentamiseen, mutta siellä myös jutusteltiin harrastukseen liittyvistä asioista. Suurin osa ajasta kuluikin

jälkimmäisen merkeissä eli kiskoliikenteen kuulumisia ja tietoja vaihtaan – välillä seurustelunurkkaus oli tupakansavusta hyvin harmaana. Muutamat ratikka/junaharrastajat olivat myös jäseniä 1967 perustetussa rautatieharrastajien yhdistyksessä Veturien Ystävät (VYry), myöhemmin SRHS, joka kokoontui kuukauden-parin välein Primulan ravintolan kabinetissa, nykyisessä ravintola Baker'sissa. Tämän yhdistyksen perustamisyksäys oli höyryveturien käytön väheneminen ja höyryharrastajien kokoaminen yhteen.

PRK:ssa ja VYryn kokouksissa tapasivat samanhenkiset kiskoliikenneharrastajat Ismo Leppänen ja Jorma Rauhala, joskus 1960–70-lukujen vaihteessa. Keväällä 1971 järjesti VYry ja siellä aktiivina höyrymiehenä tunnettu Juhani Valanto museoratikka-ajelun silloisen työnantajansa HKL:n pikuruotsalaisjunalla (19+615, moottorivaunu on esillä Ratikkamuseossa ja perävaunu on

Aamuruuhkaa Mannerheimintieellä Carelia-apteekin kulmauksessa 25.5.1973. Yksinäinen 4S:n ASEA-vaunu 123 on matkalla Munkkiniemeen. Liikennepoliisi kimeine pilleineen valkoisissa isoissa käsineissään ja valkea ”tahtipuikko” kädessään ohjaa liikennettä. Näitä poliisikorokkeita oli useissa vilkkaissa solmukohdissa, sillä liikennevaloja oli vain joissain ”yksinkertaisissa” risteyksissä. Usein yksittäisiä raitiovaunuja vedettiin pois pysäytetystä jonosta seisokselemasta, jos se sopi muuhun liikennerytmiin.



Uusi Suomi 17.1.1972

varastoitu kaupunginmuseon tiloihin Hyrylään, ja osanotto oli runsasta. Näin syntyi käytännön tietoa siitä, että ratikatkin saavat kannatusta ja kiinnostuneita löytyy. Kuinka ollakaan, jossain vaiheessa syksyllä 1971 päätettiin Ismon ja Jorman toimesta ryhtyä ”Suomen Raitiotie Seuran” perustamispuihin. Siitä ilmoitettiin rautatieharrastuspiireissä olleiden mahdollisten ratikkaharrastajien lisäksi myös HKL:n Vallilan museoon ja siellä tunnetuille kaupunkiliikenneharrastajille, ja niin oltiin valmiita pitämään seuran perustava kokous seuraavan vuoden tammikuussa.

SRS:n syntymäaikaan 1970-luvun alussa oli tapahtumassa suuria muutoksia. Puuhamiehet totesivat, että jos ratikkaseura ylipäänsä perustetaan, niin sen aika on nyt ja heti. Muutoksia on tapahtumassa niin paljon ja niin vähässä ajassa, että tällaista hetkeä ei ole varmasti koskaan ennen koettu eikä toista liene tulossa. Ihmisethän valpastuvat suurten muutosten edellä, ja kiinnostus väistyviä asioita kohtaan kasvaa suureksi. Yhdistysmuodossa toimien voidaan tarjota hyötyä ja huvia asioista kiinnostuneelle, suurellekin joukolle edullisesti. Lisäksi toivottiin, että voitaisiin pelastaa turkulaisia raitsikoita perustettavalle seuralle vastaisen varalle museokäyttöön sekä että HKL:n museo tallentaisi kattavan ajokuntoisen ratikkakokoelman poistoon menevistä vaunusarjoista.

Turun raitiotiet oli päätetty lakkauttaa ja viimeinen ajopäiväkin taisi olla jo tiedossa. Helsingin raitioteillä oli puolestaan myönteinen tulevaisuus edessä, eli nivelvaunuja oli jo tilattu ensimmäinen sarja. Se tarkoitti suuria kalustomuutoksia muutaman lähivuoden aikana, sillä kaikki kaksiakseliset vaunuvahukset tulitaisiin romuttamaan. Vanhimmat liikennevaunut olivat 1920-luvun puolivälistä. Koko tungosajan vilkas raitioliikenne perustui valtavaan määrään kaksiakselisia vaunuja, vain ruuhka-aikojen ulkopuolinen liikenne pystyttiin liikennöimään isoilla telivaunuilla. Laveasti sähköisessä kaupunkiliikenteessä kiinnostivat myös johdinautot. Niiden elinpäivät niin Helsingissä kuin suuressa Tampereen järjestelmässä olivat vain lähtölaskentaa vailla. Helsingin seutu oli toisaalta saanut jo ensimmäiset sähköjunansa ja metro oman koejunansa. Sähköisen joukko liikenteen suuria myllerryksiä oli siis tiedossa yllin kyllin, kun SRS perustettiin.

Kaupunkiliikenne oli kaksiakselisten vaunujen aikaan hyvin erinäköistä kuin nyt. Henkilöautoliikenne oli huomattavasti nykyistä vähäisempää, vaikkakin ruuhka-aikoina keskustan kadut olivat jatkuvasti tu-



Karian moottorivaunu ja ASEA:n perävaunu 9-linjan ruuhkavuorosta on palaamassa iltapäivän päätteeksi Vallilan halliin 24.8.1971. Tulovaihteet eivät olleet sähkökäyttöisiä, joten hallimiehen tehtäviin kuului myös kääntää lyhyessä ajassa kotiutuville noin kahdellekymmenelle vuorolle vaihteet perille oikeisiin yöpymispiltille kaksiratapihaisessa hallissa. Koskelassa yöpyi ruuhkavuoroja noin 10 ja Töölössä vajaa 10 vuoroa. Yhteensä tällaisia kaksiakselisia ruuhkavuoroja liikennöi kaupungilla siis lähes 40. Vakiovuorot eli vajaa 80 telivaunua yöpyivät puolestaan Koskelassa ja Töölössä, jotka varikot olivat auki läpi yön. Vallila oli kiinni öisin ja viikonloppuisin. TH oli Mustangi-varikko ja KH hoiti kaikki keppivaunut ja Arkut. Hallimiehellä(kin) on päällään asianmukainen liikennelaitoksen virkapuku ja varmemmaksi vakuudeksi liikenteenohjausta ajatellen myös valkea komentovyö, ”rähinäremmi”, sekä pienoisliikennemerkki ”ajoneuvolla ajo kielletty”, jolla liikenne keskeytettiin raitiovaunun ajaessa tien yli hallipihalle.

HKL
EST

5

KATAJANOKKA - TÖÖLÖTORGI
SKATUDDEN - TÖÖLÖTORGI

28.8.
1972

Aika	Vuoroväli Turintervall min			Ensimmäiset lähdöt De första avgångstiderna					
	ARK. VARD.	LÄV. LÖRD.	PTN. HELIG.	Katajanokalta Fr. Skatudden			Töölöntorilta Fr. Töölötorg		
05	3-6			ARK.	LÄV.	PTN.	ARK.	LÄV.	PTN.
06				VARD.	LÖRD.	HELIG.	VARD.	LÖRD.	HELIG.
07				6.05	6.15	7.17	5.45 ^x	6.06 ^x	7.03 ^x
08				6.13	6.23	7.32	6.01 ^x	6.15 ^x	7.16 ^x
09				6.19	6.31	7.47	6.08 ^x	6.24 ^x	7.33
10				6.25	6.39	8.02	6.13 ^x	6.32	7.48
11				6.30	6.47	8.17	6.18 ^x	6.40	8.03
12				6.35	6.55	8.32	6.23	6.48	8.18
13				x) Runeberginkatu 46:n pysäköintä- Från hållplatsen vid Runebergs- gatan 46.					
14									
15									
16									
17									
18	7-8			Viimeiset lähdöt De sista avgångstiderna					
19				Katajanokalta Fr. Skatudden			Töölöntorilta Fr. Töölötorg		
20				22.45			22.41		
21	10	10	10	22.55			22.51		
22				23.05			23.01		
23				23.15			23.11		
24									
01									
02									

HKL:n palvelunumero 4722252

arkisin klo 7-21
ja lauantaisin klo 9-16

HST:s servicenummer 4722252

vardagar kl 7-21
och lördagar kl 9-16

HKL:n palvelunumero 472252 arkisin klo 7-21
ja lauantaisin klo 9-16
EST:s servicenummer 472252 vardagar kl 7-21
och lördagar kl 9-16



Linjan 5 VTS-vaunu 348 on lähestymässä Helsinginkadulla (v. 1969 saakka Eläintarhantiellä) Mannerheimintien vaihdetta 3.12.1972. Vaunu on nimikkovuorossaan 48 hallireitillä Koskelasta Töölöntorin pysäkillä ja edelleen linjalle. Vaunu on juuri sivuuttanut Messuhallin pysäkin. Taustalla näkyy C-Messuhalli eli Kansojen Halli (1962–75). Koska vaihte 229 on jo sopivasti oikeaan suuntaan eli vasempaan, etelään, kuljettaja välttää kääntötoimilta vetämällä virroittimen alas irti ilmajohdosta. Tällöin 2-magneettinen vaihteenkääntöjärjestelmä ei huomioi vaunua. Tämä kääntöjärjestelmä oli otettu käyttöön vuosina 1962–68 ja syrjäytti aiemman yhdellä kääntömagneetilla varustetun järjestelmän. Tässä kuvan järjestelmässä vaihte kääntyy (tai pysyy vanhastaan) vasemmalle, kun vaunun moottorivirta on yli 70 A suuruinen eli ajetaan virta päällä. Oikealle ajettaessa rullataan ilman virtaa ilmajohdot koskettimen kohdalla. Koska saapuminen etuajo-oikeutettuun pääkatuisteykseen edellyttää myös jarruttamista samalla kun koskettimen kohdalla pitäisi olla veto päällä, oli tämä kuvan tilanne melko tavallinen: ilmajarrulla vähennettiin nopeutta saksien- ja alus vedettynä sen sijaan, että ajetaan veto päällä ja sen perään heti jarrutetaan. Jos rullaisi ja jarruttelisi, vaihte kääntyisi väärään suuntaan oikealle pohjoiseen. Vaihteenkääntöjärjestelmä uusittiin nykyisenlaiseksi eli vaihteen kääntöreleen ja vaunun kääntömagneetin avulla yksinkertaisemmin toimivaksi pian seuraavien vuosien aikana.

kossa. Omia joukkoliikennekeinoja ei ollut muuta kuin raitioteiden omat ratapenkat perinteisillä Arabian, Käpylän, Ruskeasuon, Munkkiniemen, Salmisaaren ja Helsinginkadun osuuksilla. Ne olivat suurimmaksi osaksi pölkkyratoja, joten mitään koukkailevia hälytysajoneuvoja ei ollut kuljettajilla varottavana. Muutamille pääkaduille alettiin liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi merkitä erillisiä joukkoliikennekeinoja.

Pääpiirteissään kaupungissa ei ollut nopeusrajoituksia olemassa, mutta vanhat kaksiakseliset vaunut eivät kyllä kovaa kulke-neetkaan, ehkä suurimmillaan 35–40 km/t. Telivaunuilla saavutettiin puolestaan 50–60 km/t nopeus ketterästi ja yksittäisten moottorivaunujen kiihdytykset olivat ripeitä. Vauhdikkainta kyytiä sai ”Mustangin” vetämässä ASEAn kaksiakselisessa perävaunussa, sillä sen paino ei hidastanut voimakkaan moottorivaunun ajoa nimeksikään. Kaksiakseliset junat olivat ylämaissa ja täydellä kuormalla varsinaisia etanoita, eikä ollut lainkaan tavatonta, että perässä tullut telivaunuinen vakio-vuoro sai edeltävän kaksiakselisen ruuhka-vuoron kiinni jo reitin puolenvälin jälkeen.

Rahastajat istuivat kaikissa vaunuissa ja valvoivat ilman valokennojen hidastuksia ovien käyttöä: ovet avattiin toisinaan jo hie-man ennen lopullista pysähdystä ja suljettiin vasta kun oli jo liikahtettu eteenpäin. Vaihteissa ja ristikoissa vaunut kulkivat reipasta, mutta turvallista matkanopeutta ja liikenne-valoja oli hidasteena harvassa. Tyhjää katu-a ei tarvinnut katsella vaunun ikkunasta punais-sissa valoissa seistessä. Raitioteiden ruuhka-ajan tempo oli kuitenkin nykyisenkaltaisen verkkaista, sillä sen sääteli kaksiakselisten vaunujen matava vauhti. Vuorovälit olivat varsin tiheät ja kaikilla eri ratasuunnilla oli joka päivä liikennettä aamuvarhaisesta iltamyöhään. Yölinjat kulkivat kattavasti noin kello yhteen. Rahastajat tarkastivat ja myivät matkaliput ajon aikana, eivätkä vaunut seisoskelleet pysäkeillä lipunmyynnin takia. Kukaan ei myöskään matkustanut pommilla, siitä piti valpas rahastaja huolen. Yksistä ovista kuljettiin sisälle ja toisista ulos, joten pysäkkiajat olivat nopeita.

Vuorojen henkilökunta ja vaunut olivat hyvin pitkälle nimikkojärjestelmään sidot-tuja, eli tutut porukat ajoivat tuttuja vaunu-

ja, jolloin paikat pysyivät siisteinä. ”Omas-ta” vaunusta huolehtiminen oli henkilökun-nalle ihan kunnia-asia. Henkilökunnan työ-vuoroissa lyhyet tauot ja aikataulun tasauk-set olivat päätepusäkeillä ja rengaslinjoilla matkustavat pystyivät vaihtamaan vaunua edelliseen, taukonsa lopettavaan vuoroon ja matka oli siten sujuvaa. Hyvin tunnettu oli 3-linjan Porvoonkadun (Kuuskulman) ”vii-den minuutin pysäkki” ja toinen vastaava oli 7-linjan Harjutori.

Liikenteen häiriötilanteissa liikenteen-ohjauskeskus sai yhteyden 1950-luvun teli-vaunujen kuljettajiin radiopuhelimella, mut-ta vanhempi kalusto oli niitä ilman. Poik-keusviestintä piti järjestää liikennetarkas-tajien maastoon menolla, mutta onnistui se niinkin.

Matkustajat ostivat edulliset kertalip-punsa rahastajilta. Helsingissä rahastajan lip-puvalikoima oli runsas: ratikoissa ja keskus-tan 0-vyöhykkeen sinisissä busseissa kerta-lippu ilman vaihtoa, vaihdollinen yhden vyö-hykkeen lippu, ja tietenkin kahden ja kolmen vyöhykkeen liput, kaikki sekä lapsille että aikuisille, 10 matkaa sisältäneet ja pihdeillä leimattavat kortit aikuisille eri vyöhykevaihtoehdoilla. Lisäksi vyöhykelisämaksuliput, jos matkusti jatko-osuutta kortin voimassa-olovyöhykkeitten ulkopuolella. Lippukas-soista ja erinäisistä muista myymälöistä sai lisäksi ostaa kuukausilippuja busseihin esi-kaupunkisuuntien mukaisesti linjaryhmit-täin, alennuskortteja koululaisille yms. ja erittäin kalliita yleislippuja kaikille linjoille koko vuodeksi. Yksityisten liikenteenharjoittajien bussit Helsingissä noudattivat osit-tain samaa hinnoittelua kuin HKL:kin, mut-ta liput eivät olleet suoraan yhteiskäyttöisiä. Kaupungin ulkopuolelle liikennöineet bus-sit ja junat sekä Suomenlinnan lautta olivat vielä näistä erikseen. Sitten kun yhteistariffi otettiin 1970-luvun alkupuolella käyttöön ja kaikki kaupungin sisäiset liikennöitsijät ryh-tyivät käyttämään samoja lippuja, matkusta-jien kulkutavat ja mahdollisuudet muuttuivat ratkaisevasti ja raitiovaunun sijaan esimer-kiksi Käpylästä keskustaan pystyi matkusta-maan vaikka millä ”Saaren Auton” bussilla.

Artikkelin kuvat antavat vain kalpean kuvan siitä kaupunkiliikenteen monipuoli-suudesta, jonka neljäkymmentä vuotta sit-ten pystyi kokemaan. Paljon mielenkiintoista jää tässä yhteydessä julkaisematta ja paljon jäi myös aikanaan kuvaamatta, sillä vasta myöhemmät ajat ovat paljastaneet puutteet. Sitä paitsi valokuvaaminen filmille ei ollut halpaa. Laukaisimen painallusta edelsi aina pohdinta siitä, onko kuva tosiaan välttämätöntä ottaa.



Mustangi eli Ratti-Karia 303 linjan 8 nimikkovuorossa 83 14.5.1971. Vaunu on saapumassa Salmisaaren päätesilmukan kaksiraiteiselle osuudelle. Koska vastaantuleva vaunu on kohdattu aikataulun mukaan Ruoholahden pysäkillä, on silmukan tulovaihde 251 väärässä asennossa ja kuljettajan pitää kääntää se vaihteraudalla oikeaan asentoon. Tämä vaihde ei ollut sähkökääntöinen. Pari miestä on jo odottelemassa taaempaan oikealla Sulhasenkadun pysäkillä seuraavaa Vallilaan menevää vaunua.



Morsiamenkadun pysäkki yksiraiteisella Salmisaaren radalla. Matkustajalaiturit olivat radan kahtapuolen, kuten Sulhasenkadun pysäkilläkin. Linjan 8 vuorossa 79 oleva vaunu 308 matkalla Vallilaan. Laiturin päässä oleva pieni lankkutasoris-teys helpottaa rautatiekisko/puupölkkyradan ylityksessä. Kesäkuun iltaa 1972.



Karian moottorivaunu 214 peräsään LHW:n perävaunu 715 saapumassa Sulhasenkadun taseisteykseen, jossa Salmisaaren radalle tyypillisesti on soratiellä lankkuylikäytävä. Oikealla on Metsäliiton lautatarhan kulmausta; tarhalta oli muutamia lankkutasorisiteyksiä raitiotien yli Porkkalankadulle. Vaalea rakennus taustalla on entinen Suomen Väri- ja Vernissatehtaan maalivarasto. Kuvan ottoaikaan 14.5.1971 talo toimi rappioalkoholistien yömajana "Liekkihotellina" (1967-79). Seuraavaksi Elävän musiikin yhdistys ja nuorisoryhmät valtasivat rakennuksen ja paikka tunnettiin "Lepakkona".



ASEA:n "Arku" nro 185 linjalla 8 Mannerheimintien ja entisen Eläintarhantien, v. 1969 lähtien Helsinginkadun monimutkaisessa risteyksessä. Kuva on napattu Messuhallin raitiovaunupysäkillä huhtikuussa 1970. Risteys oli varsin sekava ja katuväyliä meni ristiin-rastiin. Nykyisin katujen risteys on hyvin yksinkertainen ja pysäkin nimenä on Ooppera.



Harjavaunu H-26 24.1.1974 Salmisaaren radan itäpäässä Ruoholahden pysäkillä, josta alkoi yksiraiteinen osuus. Ylhäällä sillalla on Porkkalankatu, v. 1969 saakka nimenä oli Lauttasaarenkatu. Harjavaunuja on yhä käyttökunnossa, tosin moneen kertaan kunnostettuina ja laitteiltaan nykyaikaistettuina.

"Mustang" 325, Karian rattivaunu 1950-luvun puolivälistä, on juuri siirtynyt vaihteesta 251 Salmisaaren yksiraiteisen radan päätesilmukkaan, jossa oli lyhyt kaksoisraideosuus. Yksiraiteisella osuudella, joka oli vajaan kilometrin mittainen suora, liikennöitiin näköhavaintoon perustuen: yksi vaunu kerrallaan osuudelle. Hiljaisen liikenteen aikana vaunut kohtasivat toisensa Etu-Töölössä Mechelininkadulla, mutta ruuhka-aikaan kuljettajan piti tarkkaan tähtystää radan päähän, josko sieltä olisi jo toinen vaunu saapumassa vastaan. Usein jouduttiin odottamaan vastaantulevaa vaunua pari minuuttia Ruoholahden pysäkillä Salmisaaren suuntaan ajettaessa tai toisinpäin tässä kuvan paikassa kaupunkiin päin mentäessä. Etenkin huonon sään aikana saattoi tapahtua niinkin, että vastakkaisesta suunnasta tulleet vaunut olivat samanaikaisesti yksiraiteisella osuudella. Tällöin Salmisaaresta lähtenyt vaunu joutui peruuttamaan takaisin silmukkaan, sillä Ruoholahden pään vaihde oli jousivaihde, jonka kielet ohjasivat liikenteen aina oikeanpuoleiselle raiteelle. Sulhasenkadun vaatimaton kaksipuolinen pysäkki on kuvassa vaihteelta hiekan kauempana. Kevät 1972.



Keppi-Karia, HKL 3, Ruskeasuon silmukassa 26.12.1972. Kuuraisessa asvaltissa näkyy vielä jäljellä ollutta Ruskeasuon vaunuhalliin johtanutta raiteenpätäkää. Puiden siimeksessä on HKL:n hallinnassa ja asuinkäytössä ollut Punamäki 16 -omakotitalo, joka on nykyään suojeltu rakennus.



Ruskeasuolta Linjoille 21.5.1973 lähteneessä 10:n iltapäivän ruuhkajunassa on SAT:n moottorivaunu ja ASEA:n perävaunu. Mannerheimintien itäreunaan vuonna 1955 valmistunut pikaraitiotiyyppinen rataosus Tilkka-Ruskeasuo palveli Runkolinjaa. Rata on eristetty muusta liikenteestä, eikä sinne pääse häröilemään edes skoudet tai brankkarit, kun kiskotus on mallia Vignol ja alla ratapölkkyt. Jalankulku+pyöräilykäytävä on raitiotien ja ajoradan välissä. Kuvassa näkyvä raitiotielle asennettu "muu vaara" -liikennemerkki varoittaa lähestyvistä Ruskeasuon "lankarullakioskin" risteyksestä.



Tilastotietoja Helsingin raitiliiken 1972 & 2012

	1972
pysäkkejä	219
ratakilometrejä	93,0
linjaraiteita	78,7
– joista omalla kaistalla	38,1
moottorivaunuja	167
– joista liikenteessä	116
perävaunuja	83
– joista liikenteessä	75
raitiovaunumetriä	3 315,3
– joista liikenteessä	2 249,8
ajokilometrejä / vuosi	8 048 150
nousuja / vuosi	44 010 300
liikennevahinkoja / vuosi	1 183
sähkönkulutus / vuosi	28,7 GWh
vaunutunteja / arki (t:min)	1401:15
vaunutunteja / la (t:min)	1197:32
vaunutunteja / su (t:min)	881:00
raitiovaununkuljettajakursseja	3
– joilta valmistui kuljettajia	36
rahastajakursseja	2
– joilta valmistui rahastajia	60
harjavaununkuljettajakursseja	1
– joilta valmistui kuljettajia	10
kertalippu vaunusta	0,50 mk
	(nykyrahassa n. 0,57 €)

Koonnut: Jaakko Pertilä

Vanhahtavan 1950-luvun alkupuolen mallisen Ruskeasuon päätepysäkkikatoksen alla ovat nyt kaikki kolme kymppin eri versiota, päälinja Linjoille, kaikista raitiolinjoista pisin eli yölinja 10N Arabiaa ja ruuhkalinja 10S Kauppatorille. Kuvauspäivänä 28.2.1977 Kauppatorin linja lakkautettiin ja tässä taitaa olla viioviimeinen vaunu lähdössä matkaan. Karian vaunun 308 perässä näkyvät kaksiakselisten perävaunujen kytkemisessä tarpeelliset paineilmaletkut, seinän ylä- ja alaosassa olevat sähkökaapeleiden pistorasiat ja puskimen alla sojottava Albert-kytkin. Pieni punainen merkivalo on yövalo ja sen alla nyt pimeänä oleva lähes palkkimainen keltainen (todellakin!) on jarruvalo.

2012

276

116,1

95,0

58,6

132

95

0

0

3 123,3

2 247,9

5 400 000

54 500 000

399

28,6 GWh

1350:23

1001:06

746:18

4

54

0

0

1

6

2,70 €



Karian kaksiakselinen ruuhkajuna (203–218, v. 1950) on juuri saapunut 10-linjan Ruskeasuon päätepysäkille ja nyt ollaan valmiita lähtemään Vallilan halliin. Karian telivaunujuna odottaa lähtöaikaansa 10S-linjan lähtöraiteella. Raiteiden välissä on 10-linjan lähtölaiturille johtava ohitusraide. Aivan etualalla on viimeisiä jäänteitä Ruskeasuon raitiovaunuhalliin johtaneesta raiteesta. Puiset sotien aikaan valmistuneet vaunuhallit olivat Mannerheimintien länsipuolella ja paloivat ennen 1960-luvun puoltaväliä. Vasemmalla on Runkolinjan aikaan valmistunut henkilökunnan taukotupa 1950-luvun keskivaiheilta. Kuva 28.5.1973.

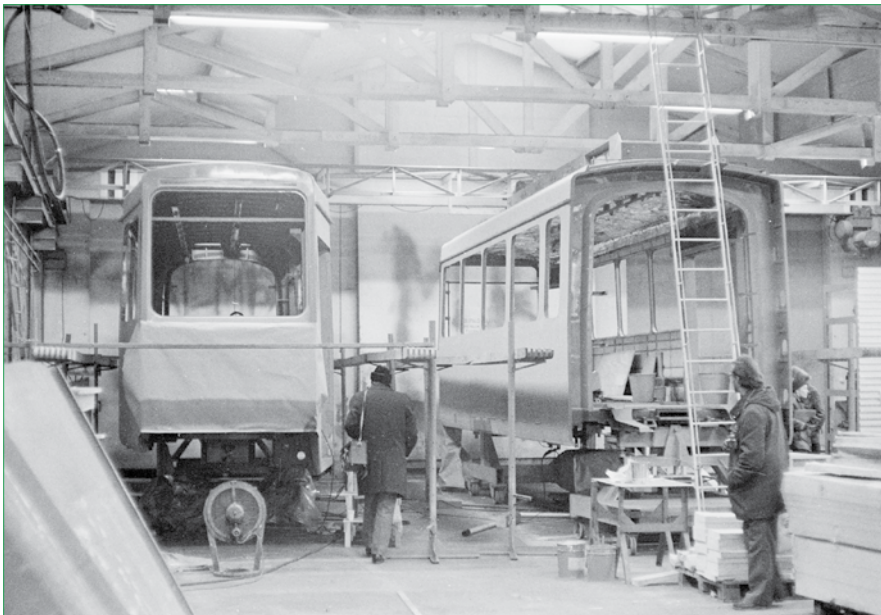
Töölön hallin sisäpihaa talvella 1973. "Uuden korjaamon" eli nykyisen Ratikkamuseon edustalla on korjausta odottamassa Karian telivaunuja kummastakin valmistetusta sarjasta.

3T:n tähän vakiovuoroon ei ole 14.5.1973 löytynyt Töölöstä syystä tai toisesta yhtään Mustangia, joten ajoon on napattu pieni ASEA:n moottorivaunu 1920–30-luvun vaihteesta. Koska vuoro on suunnitellusti miehitetty vain kuljettajalla+rahastajalla, niin nyt on vain tyytyminen tähän kalustoon. Perävaunu olisi tuonut tilanteeseen lisäkapasiteettia, mutta vuoroon ei sellainen kuulu ruuhka-ajan ulkopuolella. Jos vaununa olisi ollut Mustangi, turistikuulutus kertoisi tässä Viipurinkadulla ajettaessa lähestyttäessä Viiden minuutin pysäkkiä, että "Porvoonkatu, muutaman minuutin pysähdys tai ilmainen vaihto edellä odottavaan vaunuun".





Kaksi ratahaaraa eli Katajanokka ja Munkkiniemi yhdistäen saadaan aikaiseksi täysin uusi ruuhkalinja, tässä tapauksessa 4S/5. Vastavasti oli olemassa linja 10S/5. ASE:n juna Laajalahden aukiolla 9.5.1973. S-linjojen Katajanokalle pidennetyt vuorot kulkivat tavanomaisista S-reittiä, mutta Kauppatorin sijasta kantakaupungin päätepysäkki oli pidemmällä eli Katajanokkankadulla. Vuoroja oli vain muutamia aamuin illoin ja lähdöt löytyivät Kauppatorin linjojen aikataulujen yhteydestä lisämaininnoilla. Pysäkkikilpiä ei ollut erikseen näille erikoisuuksille, vaan Katajanokka–Senaatintori–(Postitalo) -väliillä käytettiin 5:n pysäkkejä ja (Senaatintori)–Postitalo–Munkkiniemi/Ruskeasu -väleillä 4S:n ja 10S:n pysäkkejä. Ruuhkavuorojen määrät olivat ylipäänsä aamuisin enemmän laitakaupungista keskustaan ja iltaapäivällä taas keskustasta laitakaupungille suuntautuneita. Eräät ruuhkavuorot vaihtoivat myös linjalta toiselle kesken työrupeaman saatuttuaan sopivalle päätepysäkillä. 9.5.1973



Valmetin ensimmäinen Nr 1 -nivelvaunu HKL 31 rakenteilla Tampereen Härmälässä. SRS kävi 13.1.1973 ensimmäistä kertaa tutustumassa raitiovaunujen rakentamiseen ja perinne tulee jatkumaan – nyt kuluvan vuoden loppupuolella käymme vastaavalla opintoretkellä Transtechilla Kajaanin Otanmäessä.



Helsingin trolleybusseja linjan 14 Eiran päätepysäkillä Kapteeninkadulla 8.5.1973. Ensimmäisenä on upouusi 3иУ eli ZIU-trollikka nro 602 perässään Valmet nro 613 vuodelta 1951.



Tamperelaisia johdinautoja linjan 25 Sammonkadun päätepysäkillä 18.11.1972. Valmetin rolikat 18 ja 13 vuodelta 1950 ovat valmiina palaamaan keskustaan.

Turun VTS-vaunu 51 Nummenmäen viehättävällä pääraitilla, Vanhalla Hämeentiellä, 31.5.1972. Rakennusmääräysten mukaisesti raitiotien osuus tiestä on pitänyt päällystää noppakivillä, mutta muuten tämä historiallinen 1500-luvun "Hämeen härkätien" osuus on vielä hiekkapohjainen. Vuosina 1938–1962 tämä "härkätie" oli valtatie 10.



Viereisen sivun kertalippu: Munkkiniemen ja Käpylän raitiotiet sijaitsivat limittäin I ja II vyöhykkeillä, edellinen poikkaitaliikenteen A- ja jälkimmäinen B-sektorilla. Munkkiniemessä 4:n päätepysäkillä ostettu II-vyöhykkeen 1-vyöhykkeen lippu ei oikeuttanut matkustamaan Munkkiniemestä keskustaan, mutta kyläkin vaihtamaan Puistotiellä johonkin bussiin Pitäjänmäelle tai Haagaan.

Turun Karia-raitsikka 46 Puistokadulla rengaslinjan 3 ulkokehän viimeisenä liikennöintipäivänä 1.10.1972. Taaempaan ajaa kolmosen sisäkehällä "keltainen vaara", Leyland Panther/Autokori nro 22.



Turun 2-linjan ASEA-vaunu 19 Hämeenkadulla Kaivokadun risteyksessä 31.5.1972. Kaupungin keskustassa oli olemassa vielä huomattava määrä erilaisia, kokoisia ja näköisiä vaatimattomaan kaupunkielämiseen tarkoitettuja puutaloja, jotka on sittemmin kaikki hävitetty. Näiden tilalle on rakennettu raitiotien lakkautamisen jälkeen suuria lähiötyyppisiä kerrostaloja ikään kuin tuo kaikki muutos olisi kohti paremmintoivaa yhdyskuntaa.

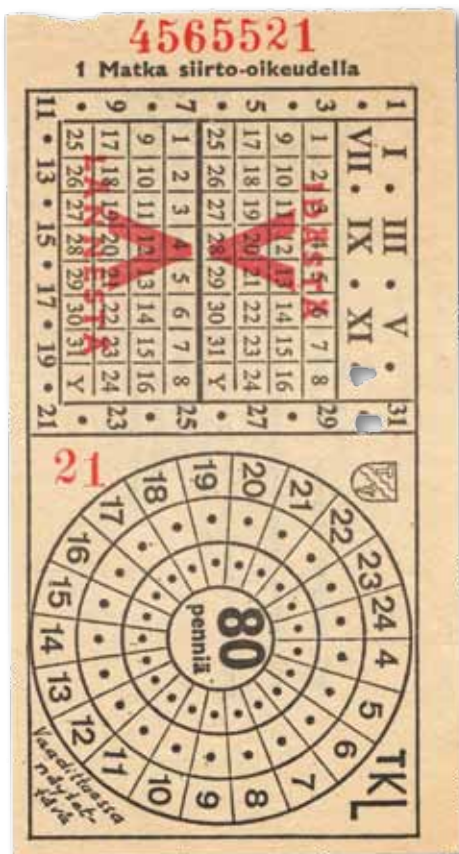




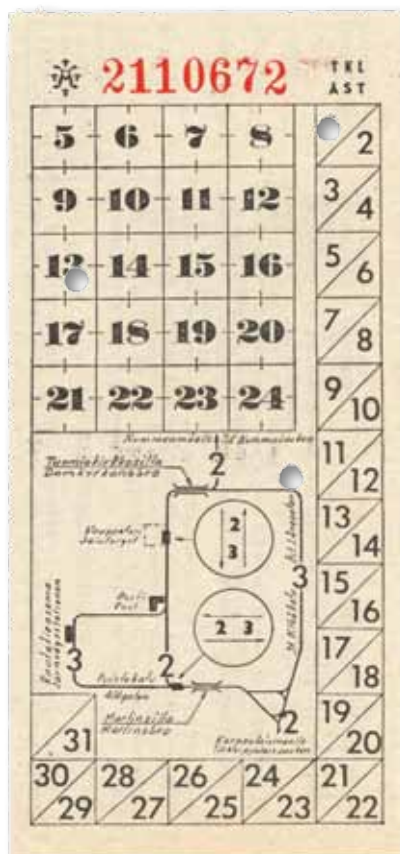
Turun linjan 2 aavevaunu 54 Korppolaismäen "ratapihalla" 11.9.1971; perävaunujen päiväaikainen säilytys tapahtui edessä olevalla sivuraiteella. Taustalla on Wärtsilän Turun telakan (alun perin Crichton-Vulcan) ja kaupungin kaasulaitoksen alueita, takana näkyy myös uudemman kaasukellon yläosaa. Kaasulaitos lakkautettiin v. 1973 ja telakkakin muutti myöhemmin muualle.

Turun Karia-vaunu 38 linjan 3 Stålmarminkadun ja Martin-kadun risteyksessä 1.10.1972. Korppolaismäelle menevä raide haarautuu vaunun takana vasemmalle ja sieltä saapuvaa raidetta näkyy hieman alakulmassa. Viimeinen liikennepäivä on kallistumassa iltapuolelle.





Yllä Tampereen kaupungin liikennelaitoksen ja alla Turun kaupungin liikennelaitoksen kerta-lippu 1970-luvun alusta.



Tramologi – mikä se on?

Käytin joskus titteliä tramologi, kun lähetin raitiotietä käsitteleviä yleisönosastokirjoituksia eri lehtiin. Termi perustuu rautatieharrastajien itsestään käyttämään nimityksen ferroequinologi. Ferroequis (tai kuinka se meneekään) on tietysti rautavehonen.

Omat ensimmäiset muistikuvani raitiovaunuista ovat 1950-luvun Helsingistä. Ihan tarkkaan en osaa sanoa, milloin matkustin ensimmäisen kerran raitiovaunulla. Muistiini on kuitenkin syöpynyt kuva matkasta H-linjan vaunulla Haagan pääte pysäkillä. Haagan seisakkeelta palattiin sitten paikun vetämällä junalla Helsinkiin. Vuosi on saattanut olla 1952.

Raitiovaunut liittyivät kiinteästi lapsuuteeni, sillä asuimme Töölössä. Käytimme liikkumiseen raitiovaunua ja pidemmälle mentäessä bussia. Isäni oli töissä Yleisradion silloisessa pääkonttorissa Unioninkadulla. Sinne matkasin itsekseni raitiovaunulla Sallinkadun pysäkillä Etelärantaan. Kun Pikku-Valmetit ja Ratti-Kariat tulivat liikenteeseen, menin aina seisomaan etusillalle ohjaamon taakse, koska siten saatoin seurata kuljettajan työtä. Aluksi muistan ihmetelleeni Karian rattia, kunnes sen tarkoitus selvisi.

Noilta ajoilta muistan myös, kuinka isäni kerran mainitsi Munkkiniemen linjan erityiset boggie-vaunut eli Arkut. Samoin muistan vielä vaunun edellä työn tämän lumiauran, jonka sivuharjat putsasivat kiskot ja heittivät sohjon pysäkillä seisovien kengille. Töölön tullissa muistan myös nähneeni kerran kahdesta sarjan 301–375 Valmetista koostuneen junan linjalla 4 tai 10.

Esikaupunkimatkat suuntautuivat pääasiassa Käpylään ja Vartiokylään. Käpylään mentäessä käveltiin Messuhallin pysäkillä, ajettiin kasilla Mäkelänkadun risteykseen ja sitten vaihdettiin Käpylän linjan vaunuun, joka on hämärän muistikuvani mukaan Jenkki. Vartiokylään matkustettiin sinisellä bussilla. Kulosaaren vanha puusilta oli käytössä vielä ensimmäisellä reissulla.

Vuonna 1957 muutin perheen kanssa Tapiolaan, jolloin kulkuvälineeksi vaihtuivat Espoon Auton vihreät bussit. Niissä oli vielä tuolloin rahastaja, ja matka Tapiolasta Helsinkiin maksoi lapsilta 25 markkaa. Tapiolan vuosina ja iän karttuessa kiinnostus raitiovaunuihin alkoi kasvaa, joten

lähdin silloin tällöin retkelle Helsinkiin. Myöhemmin ”retkestä” tuli päivittäinen, kun työskentelin Vallilassa. Ajoin bussilla Töölöntorille ja jatkoin edelleen kasin ratikalla. Kasilla käytettiin ruuhka-aikoina perävaunuja, ja talvella yleensä hakeuduin perävaunun etusillan istuimelle, jonka alla oli lämmitin.

Jossain vaiheessa innostuin käymään myös Pienoisrautatiekerhossa ja tutustuin Rauhalan Jormaan, joka innostui myös raitiovaunuista. Kun meitä ratikoista kiinnostuneita löytyi muitakin, päädyimme lopulta oman yhdistyksen perustamiseen. Silloin tavoitteena oli turkulaisten vaunujen pelastaminen jälkipolville. Intoa taisi kuitenkin olla enemmän kuin taitoa, joten lopulta kävi niin kuin kävi. Onneksi Stadin Ratikat tarjoaa nykyään kyytiä vanhalla ratikkajunalla.

Harrastukseni myötä olen kierrellyt ympäri Eurooppaa tutustumassa erilaisiin raitiovaunu- ja johdinautojärjestelmiin. Erityisen tyytyväinen olen siitä, että ehdin matkustaa Vestische Straßenbahnen -yhtiön viimeisellä kaupunkien välisellä linjalla 310 ennen sen lakkauttamista. Mukaviin kokemuksiin kuuluu myös Düsseldorfin ja Duisburgin väliä liikennöinyt entinen D-Bahn, jonka vaunuissa on vissiin edelleen pieni ravintolaosasto. Sveitsissä ihastelin sikäläisiä johdinautojen ilmajohtojärjestelmiä, jotka sallivat vaihteissakin normaalin ajonopeuden. Tietysti sveitsiläiset raitiotietkin ovat kokemuksen arvoisia, varsinkin Baselland Transportin pitkä linja 10, jonka viimeistä edellinen pysäkki on Ranskan alueella.

Käymättömien kohteiden listalla on erityisesti kaksi saksalaista kaupunkia: Nordhausen ja Zwickau. Nordhausenin linjaa 10 liikennöidään duovaunuilla, jotka kulkevat osan matkaa pitkin kapearaiteista rautatietä Ilfeldin Neanderklinikin pysäkillä asti. Zwickaussa taas paikallisen rautatieyhtiön normaaliraiteiset dieselmoottorivaunut ajavat kolmikiskoista rataa pitkin kaupungin keskustaan asti.

Ismo Leppänen

Kirjoittaja toimi SRS:n puheenjohtajana vuosina 1972–1991, varapuheenjohtajana 1992–1994 ja Raition päätoimittajana vuosina 1977–1990.

Helsingin raitiolinjat 16.1.1972



JOP 2012

Linjasto ja vuorovälit

	arki				lauantai	sunnuntai	
	aamuruuhka	päivä	iltaruuhka	ilta	päivä	päivä	yö
1 Kauppatori – Sörnäinen – Kärkölä	4–5*	10	7–8	10	7–8	10	—
1A Eira – Sörnäinen – Kärkölä	4–6*	—	7–8	—	—	—	—
3B Eira – Kallio – Töölö – Kauppatori – Eira	4–5	5	4–5	6–7	5	6–7	15
3T Eira – Kauppatori – Töölö – Kallio – Eira	4–5	5	4–5	6–7	5	6–7	15
4 Kirurgi – Munkkiniemi	5–7	7–8	6–7	7–8	7–8	6	15
4S Kauppatori – Munkkiniemi	7–13	—	7–28	—	—	—	—
5 Katajanokka – Töölöntori	3–5	5	5	10	6	10	—
6 Hietalahti – Arabia	5–7	6	6	7–8	6–7	7–8	—
7 Etu-Töölö – Sörnäinen	6–7	7–8	6–7	10	7–8	7–8	—
8 Salmisaari – Vällilä	5–7	10	4–7	10	10	10	—
9 Kauppatori – Vällilä	6–7	10	6–8	—	10	—	—
10 Linjat – Ruskeasuon	6–7	7–8	6–7	7–8	7–8	6	—
10N Arabia – Hakaniemi – Ruskeasuon	—	—	—	—	—	—	15
10S Kauppatori – Ruskeasuon	7–13	—	6–49	—	—	—	—

* linja 1A liikennöi klo 7 asti, ja Telakan väen tultua töihin liikennöi linja 1 klo 7 alkaen

Helsingin raitiolinjat 16.1.2012



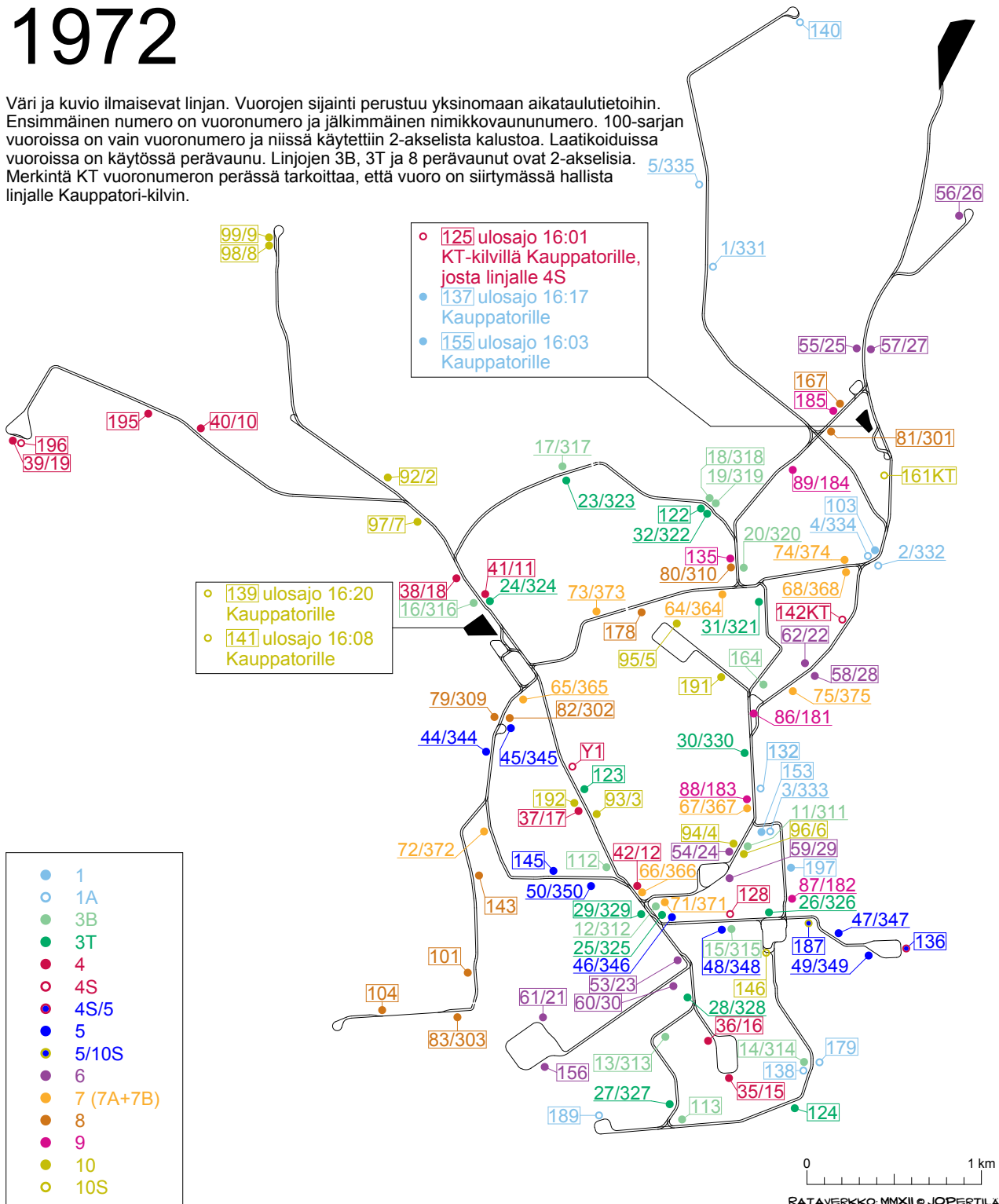
Linjasto ja vuorovälit

		arki			lauantai	sunnuntai	
		aamuruuhka	päivä	iltaruuhka	ilta	päivä	päivä yö
1	Kauppatori – Kallio – Käpylä	—	22	—	—	—	—
1A	Eira – Kallio – Käpylä	9–10	—	9–10	—	—	—
3B	Kaivopuisto – Eira – Kallio – Eläintarha	10	10	10	12	10	12–13 20
3T	Kaivopuisto – Kauppatori – Kamppi – Töölö – Eläintarha	10	10	10	12	10	12–13 20
4	Katajanokka – Munkkiniemi	5	7–8	5	10–12	7–8	12 20
6	Hietalahti – Arabia	7–8	10–11	7–8	12	10	12 —
7A	Senaatintori – Töölö – Pasila – Senaatintori	7–8	10–11	7–8	11–12	10–11	12–13 —
7B	Senaatintori – Pasila – Töölö – Senaatintori	7–8	10–11	7–8	11–13	10	12 —
8	Jätkäsaari – Töölö – Sörnäinen – Arabia	7–8	10–11	7–8	12	10	12 —
9	Kolmikulma – Kallio – Itä-Pasila	10–11	10–11	10–11	10–11	10–11	12 —
10	Kirurgi – Pikku Huopalahti	5	7–8	5	10–12	7–8	12 —

HELSINGIN RAITIO- LIIKENNE 1972 JA 2012

1972

Väri ja kuvio ilmaisevat linjan. Vuorojen sijainti perustuu yksinomaan aikataulutietoihin. Ensimmäinen numero on vuoronumero ja jälkimmäinen nimikkovaununumero. 100-sarjan vuoroissa on vain vuoronumero ja niissä käytettiin 2-akselista kalustoa. Laatikoiduissa vuoroissa on käytössä perävaunu. Linjojen 3B, 3T ja 8 perävaunut ovat 2-akselisia. Merkintä KT vuoronumeron perässä tarkoittaa, että vuoro on siirtymässä hallista linjalle Kauppatori-kilvin.



Jo perinteeksi on muodostunut esitellä kymmenen vuoden välein, miltä raitioliikenne kartalla näyttää tänä päivänä verrattuna SRS:n syntyäikoihin. Varsinainen perustamispäivä 16.1.1972 oli hiljainen sunnuntai,

ja niinpä vasemmanpuoleinen kartta esittää tavallisen arkipäivän liikennetilanteen tammikuussa 1972 kello 16.00. Alla oleva kartta puolestaan esittelee verrokkitalanteen 16.1.2012 kello 16.00. Sivulla 8–9 esitte-

lemme myös koko joukon mielenkiintoisia tilastotietoja kuljettajien määrästä kolareiden määrään ja matkustajamäärään. Ajoaikoja eri viikonpäivinä on kerätty seuraavalle sivulle.

2012

Koskelan hallissa olivat vaunut:
31, 38, 56, 60, 64, 75, 76, 86
151, 152, 153, 154
161, 162, 163, 164, 165, 166
201, 203, 205, 211, 213, 227, 237
150, 157+233, 320, 339

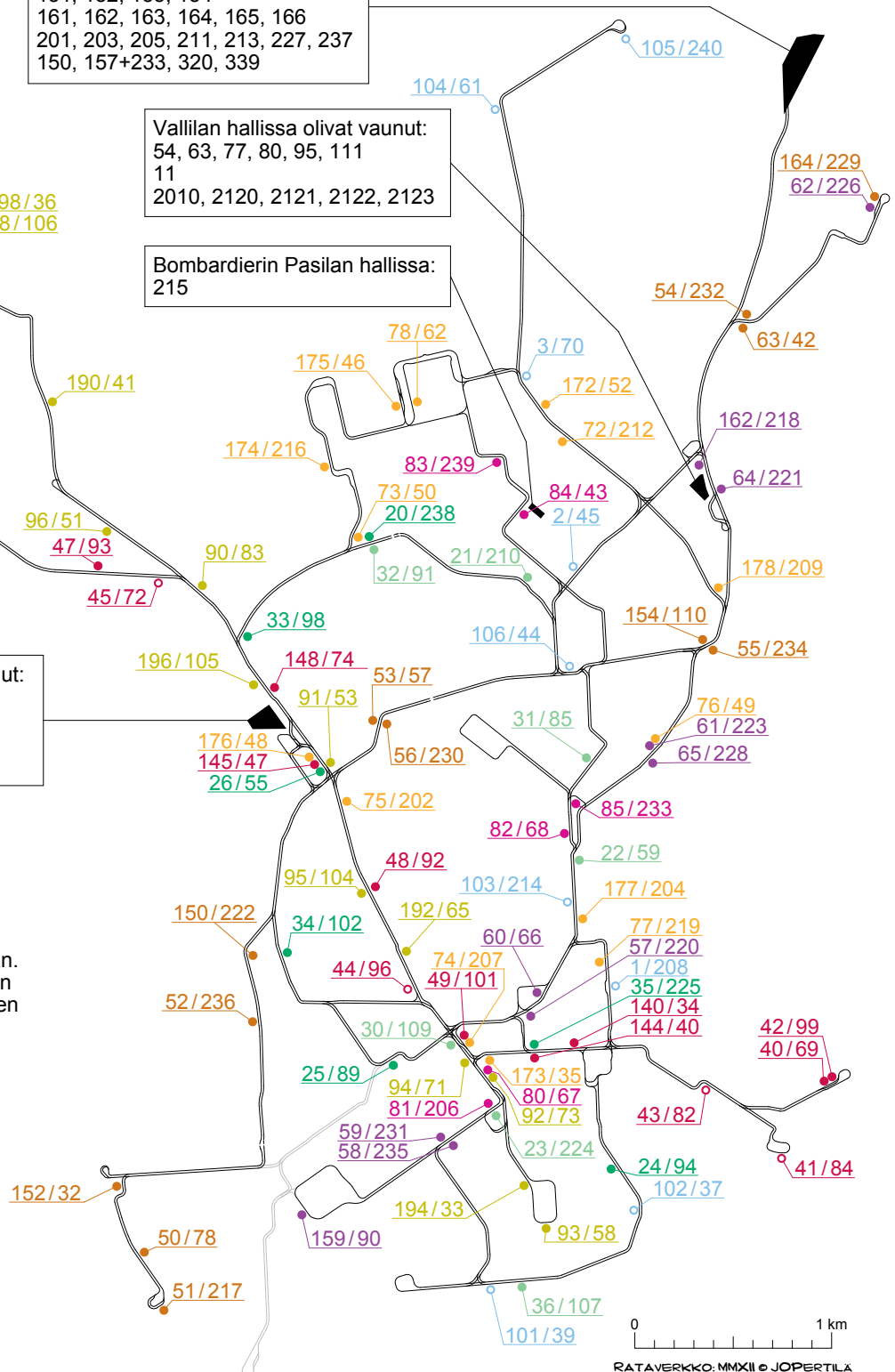
Vallilan hallissa olivat vaunut:
54, 63, 77, 80, 95, 111
11
2010, 2120, 2121, 2122, 2123

Bombardierin Pasilan hallissa:
215

Töölön hallissa olivat vaunut:
79, 97, 100, 103, 112
175 (Spårakoff)
1 (Jumbo)
9, 12, 505

Väri ja kuvio ilmaisevat linjan. Numeroista ensimmäinen on vuoronumero ja jälkimmäinen vaununumero. Vuorojen sijainnit perustuvat yksinomaan aikataulutietoihin.

- 1A
- 3B
- 3T
- 4
- 4T
- 6
- 7A+7B
- 8
- 9
- 10



Vertailua rataosittain

	arjen iltaruuhka					lauantai				sunnuntai				
	matka km	liikennevalojen määrä	lähtöjä tunnissa	matkustajapaikkoja tunnissa	ajoaika min	keskinopeus km/h	lähtöjä tunnissa	matkustajapaikkoja tunnissa	ajoaika min	keskinopeus km/h	lähtöjä tunnissa	matkustajapaikkoja tunnissa	ajoaika min	keskinopeus km/h
1972														
Lasipalatsilta														
Munkkiniemeen	5,5	7	14	2262	18	18,3	8	1672	18	18,3	10	980	15	22,0
Ruskeasuolle	4,5	7	15	2582	15	18,0	8	1672	15	18,0	10	980	13	20,8
Mannerheimintietä Eläintarhaan	3,1	9	14	1520	10	18,6	12	1176	10	18,6	9	882	9	20,7
Mannerheimintietä Oopperalle ¹	1,5	3	43	6364	5	18,0	28	4520	5	18,0	29	2842	4	22,5
Katajanokalle	1,8	5	12	1206	9	12,0	10	980	8	13,5	6	588	7	15,4
Kirurgille	1,4	5	9	1790	7	12,0	8	1672	7	12,0	10	980	6	14,0
Ylioppilastalolta														
Arabiaan	5,3	18	10	2007	20	15,9	9	882	19	16,7	8	784	17	18,7
Kallion kautta Eläintarhaan	4,3	9	14	1777	18	14,3	12	1176	17	15,2	9	882	15	17,2
Hietalahteen	1,6	7	10	2007	9	10,7	9	882	9	10,7	8	784	7	13,7
Kauppatorilta														
Käpylään	7,0	17	14	1634	24	17,5	8	784	23	18,3	6	588	20	21,0
Perämiehenkadulle (Eiraan)	2,1	1	8	960	9	14,0	–	–	–	–	–	–	–	–
Muita yhteysvälejä														
Ooppera ¹ – Sörnäinen	2,0	0	9	890	8	15,0	8	784	7	17,1	8	784	7	17,1
Senaatintori – Hakaniemi	1,2	2	22	2372	6	12,0	14	1168	6	12,0	6	588	5	14,4
2012														
Lasipalatsilta														
Munkkiniemeen	5,5	25	12	1916	22	15,0	8	1304	21	15,7	5	845	19	17,4
Ruskeasuolle	4,5	26	12	1822	20	13,5	8	1272	20	13,5	5	845	19	14,2
Mannerheimintietä Eläintarhaan	3,1	19	8	1063	14	13,3	6	783	13	14,3	5	661	12	15,5
Mannerheimintietä Oopperalle	1,5	10	32	4801	7	12,9	22	3359	7	12,9	15	2351	6	15,0
Katajanokalle	2,5	6	12	1916	13	11,5	8	1304	13	11,5	5	845	11	13,6
Kirurgille	1,4	7	12	1822	8	10,5	8	1272	7	12,0	5	845	7	12,0
Ylioppilastalolta														
Arabiaan	5,9	39	8	1095	27	13,1	6	810	26	13,6	5	675	24	14,8
Kallion kautta Eläintarhaan	4,3	22	6	846	21	12,3	6	904	21	12,3	5	743	20	12,9
Hietalahteen	1,6	8	8	1095	8	12,0	6	810	8	12,0	5	675	9	10,7
Kauppatorilta														
Käpylään	7,0	23	6	933	27	15,6	–	–	–	–	–	–	–	–
Perämiehenkadulle (Eiraan)	2,1	2	6	933	9	14,0	–	–	–	–	–	–	–	–
Muita yhteysvälejä														
Ooppera – Sörnäinen	2,0	9	8	1095	9	13,3	6	810	8	15,0	5	675	9	13,3
Senaatintori – Hakaniemi	1,2	5	14	2031	5	14,4	6	942	5	14,4	5	845	5	14,4

¹⁾ Ooppera merkitsee Mannerheimintien ja Runeberginkadun risteystä. Vuonna 1972 risteyksessä olleen pysäkin nimi oli Messuhalli.

Lähde: vuoroaikataulut 1972 ja 2012

Sirkka Koponen:

RAHASTAJANA JA KULJETTAJANA 1972–2012



"Siel kolmosella kato ku mä tykkäsin hölöttää, ni Erik von Freneckell tuli kyytiin ja näytti mulle sitä avaimenperää, ni minähän sanoin että ei täällä herra makseta tuollaisella. Se maksaa – mitähän se nyt oli – oisko se ollut viiskyt pennii... viiskyt pennii varmaan se matka ja sit ku se sano mulle, että eikö fröken tiedä kuka hän on, nii mä sanoin: "No en minä täs nyt kaikkia tiedä, ketä mun asiakkaina on." Hän vastas: "Hän on Erik von Freneckell." Mä olin silloin, että outsioutsiau...auts, nyt sattuu ja menin ihan punaseks. "Ei se mitään lilla fröken", et kyl se siitä menee. Se jäi Neitsytpolun kulmilla pois, ja sit se kiitti vielä mua ja toivotti hyvää iltaa ja mä sanoin "Juu, kiitos, kiitos." Mut sillon mä olin NOLO. Mä olin tositosi nolo. "

Viimeisen kerran Ratti-Kariaa ajamassa: Sirkka oli SRS:n kevät-ajelun kuljettaja 26.4.2009.

Vaarini, isomummuni, mummin sisko, isäni eno, isäni veli sekä isäni olivat olleet raitiotieläisiä, joten oli selvää, että minustakin tulee HKL:läinen. Tasa-arvoinen palkka oli hyvä kannustin ja isäni sanoin: kaupungilla on pitkä ja kapea leipä. Työpaikka oli varma ja palkan sai täsmällisesti. Toinen syy oli se, että virkapuvut kiinnostivat ja ne olivat tyylikkääitä silloin. Siilitiellä, missä asuimme, oli paljon HKL:läisiä, ja he olivat tyylikkään näköisiä. Aloitin rahastajakurssilla 3.1.1972 ja jäin kuljettajana eläkkeelle 1.2.2012. Jos työ olisi samanlaista kuin 70–80-luvun taitteessa, niin jaksaisin varmaan tehdä työtä vaikka kuinka kauan.

Rahastajilla ja kuljettajilla oli keskenään samat työvuorot. Talossa muodostui kuljettaja-rahastajapareja, jotka vuosi toisen jälkeen hakivat samoihin työvuoroihin. Siis sellaisia, joilla kemiat sopivat yhteen. Tällöin työnjako oli selkeää ja molemmat tiesivät, mikä työ kuuluu kummallekin. Rahastajan piti olla riipeä omissa töissään ja kuljettajan omissaan, jolloin sopu säilyi. Mutta myös pariskuntia heissä oli, romansseja meni ja tuli, kuten nykyisinkin.

Tykkäsin olla yhden Artturin rahastajana, sillä kun Artturi tuli Mäkelänkadun suuralle, hän veti niin paljon kuin usvasta pääsi! Siinä yhdessä kohtaa oli radassa heitto – tudum – ja mä pidin aina kiinni, kun tiesin, että

Erik von Freneckell

Erik von Freneckell (1887–1977) oli Helsingin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiön johtokunnan puheenjohtaja vuosina 1935–1945 ja johti puhetta HKL:n lautakunnassa vuosina 1945–1960. Hän toimi Helsingissä myös apulaiskaupunginjohtajana vuosina 1931–1955. Monien kaupunkilaisten silmissä Freneckell ja raitiotieyhtiö olivat yksi ja sama. Kun sota-aikaan Munkkiniemen raitiolinja katkaistiin Meilahteen ja loppupään liikenteestä huolehti yksi edestakaisin kulkenut vaunu, niin kaupunkilaiset nimesivät tämän Freneckellin pendeliksi.

heitto tulee. Eräs miesmatkustaja kysyi, että kuinkas tuo noin kovaa ajaa. ”No, en tiedä!”, vastasin. Itse tein saman jutun myöhemmin kuljettajana ollessani ja sama äijä tuli sanomaan asiasta minulle. ”En tiedä!”, vastasin silloinkin.

Olin bussipuolellakin rahastajana satunnaisesti. Siellä pääsi helpommalla. Eihän siellä ollut vastaavalla lailla porukkaa eikä pysäkkejä sadan metrin välein – porukat ulos ja toiset sisälle – vaan siellä sai mennä pitkiäkin matkoja pysähtymättä. Raitiovaunun rahastaja oli kovemmilla, asiakkaita ja asiakaspalvelua oli huomattavasti enemmän.

Asiakaspalvelukoulutukseen on satsattu nykyisin. Aiemmin sitä ei ollut, mutta entisaikaan asiakaspalvelua ja hyvää käytöstä pidettiin itsestäänselvyytenä; sen piti tulla luonnostaan. Nykyisin pitää antaa oppimateriaalia siitä, miten palvellaan asiakasta. Asiakaspalvelun pitää lähteä itsestä, eikä minulla ole ollut mitään ongelmia, mutta mä oonkin aina tykännyt asiakkaista, ne on työn suola.

Nivelvaunut tulevat – rahastajasta kuljettajaksi

Nivelvaunuja alkoi saapua 1973, ja pidin niistä kovasti. Niissä työskentely oli ihan mahtavaa siihen aikaan. Pehmeitä ja kau-niita vaunuja. Niissä oli paljon lämpimämpää, mutta niiden kanssa oli myös uutuuden tuomia ongelmia. Kerran 10N:n viimeisessä yövaunussa rahastajana ollessani olimme päättärillä Ruskeasuolla ja meidän piti ajaa Töölön halliin puoli kahden jälkeen. Kuljettaja Hirvonen ei saanut vaunua liikkeelle. Hirvonen juoksi vaunussa edestakaisin, muttei vaan saanut sitä liikkeelle. Enkä tiedä, miksei meitä tullut sieltä Töölöstä kukaan hakemaan. Pääsin sentään karkaamaan Ruskeasuon bussihallin aidan yli ja joku bus-si sitten vei minut kotiini Laajasaloon. Olin puoli neljän aikaan kotona. ”Kuule, ihan työmatkalla oon ollut”, vastasin isäni huolestuneeseen uteluun.

Kuljettajan ja rahastajan työt olivat molemmat mukavia. Olisin halunnut olla rahastajana vaikka kuinka kauan, mutta koska rahastajien poistuminen oli tiedossa jo tuolloin, hain kuljettajakurssille keväällä 1975. Samana vuonna viimeiset kaksiakseliset pienet vaunut jäivät liikenteestä. Perävaunujen käyttö väheni, ja rahastajiakin tarvittiin siksi vähemmän.

Sirkka seiskan rengaslinjalla rahastajana vuonna 1973. VTS-vaunu on Runeberginkadulla Kauppakorkeakoulun kohdalla.

Kuljettajan työtä varten jouduin käymään myös autokoulun. Sain ajokortin juuri kurssille päästessäni ja mietin, joutuisinko käyttämään 80-lätkää marraskuuhun asti raitiovaununkin takaosassa. Mutta ei tarvinnut: lätkä ei koskenut raitiovaunua vaan vain henkilöautoja.

Vanhimmat vaunut, joita ajoin, olivat 1940-luvun arkkuja, ASEA:n neliakselisia puuvaunuja. Mutta Ratti-Karia eli sarja 301-330 oli kaikista makein ajettava. Siinä käännettiin rattia vasemmalle ja oikealle, mutta kuitenkin käännettiin toiseen suuntaan. Ainoa haittapuoli siinä oli, että vaunussa olisi pystynyt paistamaan kananmunan kesäkuumalla. Nykyisin kuumuudesta valittavat kuljettajat eivät liene olleet kesähelteillä Ratti-Karian ohjaamossa.

Tykkäsin myös moderneimmista matalalattiivaunuistakin, sillä niiden ohjaamo oli tilava ja ilmastoitu. Sitä vaunua vaan pitää osata ajaa, vaikka ne vähän kilisee ja kolisee. Sen sijaan mannheimilaisia en ajaisi, koska niissä on omat vaaratekijänsä. Eihän peileistä näe mitään ja vasemmalla puolella ei ole peiliä lainkaan. Töölön kuljettajana en niitä joutunutkaan ajamaan, ja olen ajanut niitä ainoastaan kerran Koskelan ympäri.

Tuolloin 1970-luvulla oli vain kaksiasaisia päiviä. Aamuvuorossa ajettiin tai rahastettiin samassa vaunussa ensin aamulla 4–5 tuntia ja iltapäivällä vastaavasti 4–5 tuntia. Iltavuorossa edelleen samaa vaunua ajettiin ensin aamupäivä ja uudelleen illasta yleensä puoleenyöhön. Nimikkovaunut olivat kuljettajien kannalta hyvä järjestelmä, koska tiettyä vaunua ajoi vain kolme kuljettajaa

Rahastaja-aikana Mannerheimintielleä vaunuun tuli lapsi äitinsä kanssa. Mulla oli siihen aikaan nuttura. Katossa pörräsi kärpänen ja lapsi sanoi: ”Äiti, äiti, toi am-piainen menee omaan pesäänsä.” Äiti siihen, että eihän se ole kuin kärpänen. Mä olin ihan vaan, että jippii, joo ei ookaan.

ja vaunusta pidettiin huolta kuin omastaan. Pienimmistäkin vioista tehtiin vikailmoitus heti.

Ruuhkavuorot olivat haluttuja, koska ne olivat lyhyitä ja sisälsivät usein paljon varalao-laola. Nykyiset työvuorot, joissa on selkeä aikainen ja selkeä myöhäinen vuoro ovat parannus verrattuna 2-osaisiin päiviin, mutta viime aikoina yleistyneitä päivävuoroja en tekisi. Enkä pidä linjojen sekoituksesta ajosarjoissa, vaikka sanotaankin, että se pitää kuljettajan skarppina. Mutta sen takia meillä on viime aikoina ollut aika paljon erehtymisiä, kun on menty väärälle linjalle.

Se joka tykkää asiakaspalvelusta, ymmärtää, että pitää mennä asiakkaiden ehdoilla. Ja nykyisten työssäkäyntiaikojen ehdoilla, koska meillä on maailma muuttunut. Ennen oli Kaapelitehdas, oli Koffin tehtaas, oli kaikki tehdastyöläiset. Aamulla mentiin seitsemäksi töihin ja illalla päästiin neljän aikaan. Ruuhkahuiput ihan selvät. Nythän on ruuhkaa jo aamusta, sitten tulee kello 9:n jutut, keskipäivä, sitten iltapäivä. Ja sitten on taas ruuhkaa, kun lähdetään kotiin, mutta harva lähtee enää tasan neljän aikaan. Sitten illalla kaupat menee yhdeksältä kiinni, ensin tulevat viimeiset asiakkaat ja sitten tulee



vielä henkilökunta. Sitten tulee nämä, jotka menee kapakkaan, ja yöllä ne tulee vielä takaisin. Jatkuvasti on porukkaa.

Ylimääräisiä kuljettajia, samoin rahastajia, oli silloin mun alkuaikoina huomattavasti nykyistä enemmän. Jopa ylitöihin otettiin vapaapäiväläisiä vain istumaan ”kaiken varalta”. Tänä päivänä kuljettajat on hyötykäytetty, vaikka ylitöitäkin on edelleen mukavasti.

Sattuu ja tapahtuu

Partiotarkastajat liikkui kaupunkilla ja tulivat aina häiriön sattuessa paikan päälle. Partion antamien ohjeiden mukaan jatkettiin ja heistä oli apua mm. kolaritilanteiden selvittelyssä ja buksierien järjestämisessä. Kerran ykköstä ajaessani vaunusta katkesi ajosauva. Lähdin Katariinankadun risteyksestä ja ihmettelin, että mitä ihmettä! Sauva taipui ja taipui ja lopulta se oli kädessäni. Ja virtaa oli päällä! Käänsin osoittimen käsin nollille ja virta loppui ja pääsin risteuksen yli. Otin liikenteenohjauskeskukseen eli Lokkiin yhteyttä: ”Mulla on ajosauva poikki!” ”No, katsopas nyt, onko siellä joku sulake...” ”No, ei täällä oo mitään sulaketta, siis tää keppi on poikki!” ”No, me lähetetään sulle partio sinne.” Honkalan Eki tuli paikalle ja sanoi väheksyvästi: ”No, mikä täällä on ongelma?” Minä työnsin sille kourani ja totesin: ”No, kuule, poika, tossa sulle ongelma. En tiedä mitä pitää tehdä!” Honkala otti Lokkiin yhteyttä: ”On täällä ongelma, tää vaunu pitää laittaa hinaukseen.” Hakaniemestä tuli vielä Ekströmin Kurre ja tuli heti luokseni kokeilemaan, sanoi: ”On sulla

Vallilan hallilla oli runsaasti varalla olevia vanhempia rahastajia, joilla oli omat istumapaikat. Olin jo tuolloin suulas, ja kerran olin pistänyt takapuoleni erälle penkille ja eräs vanhempi rahastaja tuli ja sanoi: ”Kuule, se on minun paikkani.” Mä kysyin vaan, että mikäs oli nimi. Olisko ollut Marjatta tai joku muu ja vastasin: ”No ei tässä lue ketään, että *kyllä mä tässä istun!*” Ja niin mä istuin, olin aika tuhma jo silloin.

tyttö habaa!” ”No, on mulla habaa. Mä oon kuin Uri Geller, että rautakin taipuu.” Ja sitten vietiin vaunu Vallilan halliin.

Ykkönen oli mukavin linja ja yleensäkin työläiskaupunginosissa oli mukavimmat asiakkaat. Kerran tullessani ykkösellä Kauppatorille meille jäi rahastajani Erikssonin Elman kanssa muutama minuutti taukoa. Lähdin ulos ohjaamosta ja paiskasin oven kiinni. Eräs mies kysyi, että koskas me lähdetään. ”No, kyllä me kohta tästä, mä käyn tuolla vaan takana rahastajalle juttelemasa.” Ja tuli meidän lähtöaika – se oli muuten 19.40, muistan sen vielä – ja menin takaisin eteen ja aloin tempoa ovea, että noni, nyt mennään. Ja se ei auennut. Lukko oli niin löysä, että ovi oli rämähtänyt kiinni ja mennyt itsestään lukkoon. Käännyin ja sanoin: ”Ei me muuten lähdetäkään, mä en pääse sisään ohjaamoon.”

Viereiselle raiteelle tuli kolmonen ja siellä oli kuljettajana Aarno. ”Hei, pliiis, tuu autamaan, mä en pääse tonne ohjaamoon! Siellä on se pieni ikkuna ja mä noston sua sinne.”

Mä nostin sitä perseestä ylös ja se työnsi kättään siitä luukusta, kun se oli pienempi kuin minä – ja se ylsi juuri ja juuri ovenkahvaan ja sai oven auki ja niin mä pääsin sinne vauvuun. Ja turistit kuvasi siinä ympärillä siihen malliin, että mitä täällä oikein tapahtuu. Mä olin että jippii, jee ja sanoin sille ukolle, että no nyt me sitten lähdetään. ”No, kyllä se nyt on...” ”No, juu juu, nyt mennään mennään.” Ja sitten mentiin ja tykitettiin. En jäänyt paljon myöhään Hakaniemen ajasta. Elma totesi: ”Kyllä sulla kans käy äkkiä toi juttu!” Eikä mulla kauan kestänyt, että mitä mä teen. Jotainhan oli pakko tehdä, kun radiopuhelinkin oli siellä kopissa.

Kuljettajarahastus tulee – säilyykö järjestys vaunussa?

Kuljettajarahastukseen siirryttäessä monet matkustajat etsivät rahastajaa. ”Ai, minne se on mennyt?” ”No, se on tässä nyt. Sekä rahastaja että kuljettaja.” Totta kai se alkuun hidasti matkantekoa, ja järjestyshäiriöitä tuli lisää, koska takana ei ollut enää järjestyksenpitäjää. Mutta mun vaunussa oli aina järjestyks ja jos ei ollut, niin sitten se oli ulos! Kaikki örrimörrithän saa hyvin helposti ulos: otat viinakassiin jalkojen juuresta ja kilisyttelet sitä ja menet oville ja sanot: ”Hei, sun kassi on täällä!” ”Ššš...ššš...aatana, mihin sä mun kassia oot viemässä?” ”Tule, tule tänne näin, kassi on täällä näin! Tule, haetaas nyt kassi pois.” ”Een lähe.” ”Kuule, täällä on hyvää kilisevää!” Sit mä vein sen siihen kartsalle, siihen pysäkillä ja sit se toikkaroitsee sinne pysäkillä ja lähtee. Ovet kiinni ja menoks. Mutta siinäkin pitää ottaa järki käteen ja katsoa kenen kasseja kilisyttää.

Häiriökäyttäytymisiä oli suhteessa huomattavasti vähemmän kuin nykyisin. Nykyisin on osasto 3B, osasto 4 ja niin edelleen. Tuolloin ainoat häiriköt olivat Liekki-majan asukit Salmisaarella. Liekkimaja tai liekki-hotelli oli myöhemmin lepakkoluolana tunnettu rakennus Länsiväylän alussa, kahdeksikon reitillä.

Yleensä ihmiset osasivat käyttäytyä tuolloin alkuaikoina, ja aika hyvin osasivat vielä 90-luvun taitteessakin. Sen jälkeen ja nyt 2000-luvulla, kun nuoret juo viikonloppuna kaljaa takaosassa ja lähtee vasta puolenyön aikaan ulos, niin meno on – se on ihan pepusta. Yhtenä viikonloppuyönä, kun otin vauvun vastaan Töölössä, sisällä oli Munkkini-

Lempilinjalla Kauppatorin päätepysäkillä: Sirkka ykkösen VTS-vaunua kuljettamassa syksyllä 1976.



mestä Katajanokalle matkaava vanhempi pariskunta ja sen lisäksi vaunu oli aivan täynnä keskustaan menevää nuorisoa. Pariskunta ihmetteli Katajanokalla pois jäädessään, oliko tänään jotain erikoista, vai mihin nuorisoa oli matkalla. Ei siinä auttanut muuta sanoa, kuin että ei, tää on ihan normaali ilta. Pariskunta oli ollut jo juhlimassa ja kotiin menossa. ”Juu, ja nämä nuoret on olleet kotibileissä ja lähtevät nyt kapakkaan juhlimaan! Tulevat aamulla neljän-viiden aikaan kotiin.”

Eksyneitä lapsia ja vähän isompiakin

Yhden pikkupojan pelastin kerran kymppin päättäriltä. Poika oli jäänyt 79:n bussiin ja tuli sieltä itkien: ”Mä nukahdin tonne bussiin, enkä tiedä missä mä oon ja mun pitäis päästä Laajasaloon.” ”Tule tänne, niistetään nenä ja mietitään tätä juttua. Onks sulla rahaa yhtään?” ”Ei.” ”No, mä annan sulle lipurahat ja menet kotiin. Pitääks sun soittaa jonnekin?” ”Ei, kyllä mä osaan sitten, kun mä pääsen Sokokselle. Meen siitä metrolla ja bussilla.” ”Hyvä, mutta älä nuku matkalla.” Pojan isä – kiinteistövälittäjä – lähetti 20 markkaa kiitokseksi siitä, että olin pelastanut hänen poikansa. Meinasin vastata, että no joo, olisin mä voinut ottaa vaikka yksion Kalliosta, mutta kyllä tää kaksikymppinenkin riittää.

Pelastin toisenkin mukulan, joka itki Kansallismuseon pysäkin penkillä. Kysyin siltä, että mites sä oot tänne jäänyt? ”Ää-ään tiedä.” ”Tulehan nyt, tati ottaa sut syliin istumaan”, ja niistettiin taas nenä ja otin Lokkiin yhteyttä: ”Mulla on täällä yks tyttö...” ”Eei... kyllä mä oon Sami”, kuului sylistä, ”...Sami kyydissä ja Sami on jäänyt tähän Kansallismuseon pysäkillä. Selvittääkää miten se on jäänyt tänne.” Niin me ajettiin Saminkin kanssa kymppin päättärille. Eräs kyytiin tullut pariskunta kysyi, että onko ollut päivähoito-ongelmia. ”No, kyllä on päivähoito-ongelmia ollut, että täytyy ottaa lapsi mukaan, kun ei ole ketään, joka hoitaisi. Vai haluatteko te hoitaa?” ”Ei, ei, tuohon on mukavaa.” ”Niin minustakin.” Lokki ilmoitti, että vastaanottokomitea odottaa Töölön hallilla. Siellä oli poliisi, siellä oli lastensuojeluviranomaiset – ja siellä oli hoitaja, joka oli jättänyt Samin. Aika huvittava tilanne minulle, kun päivähoito-ongelmista kyselyt pariskunta oli vielä vaunussa ja luovutin mukulan poliisille ja sanoin vaan, että siinä on, ottakaa.

Kerran kasilla ollessani Perhon pysäkillä tuli amerikkalaisia arkkitehtejä kyytiin. Olivat menossa Inter Continentaliin. ”Joo-joo-yes-yes, mä vien teidät sinne.” Siihen

Olin kerran yövarana Rautatientorilla. Siellä keitettiin nakkeja ja tehtiin voileipiä ja muuta ruokaa. Panin kattilan kiinni, ja mun nakeistahan tuli sitten tietysti nauravat nakit. Yksi kaveri sitten sanoi, että saakeli, nyt kyllä kuule naurat sinä! Minä nostan sut tonne ylös kaapin päälle! ja PAM! sinne mä menin, ja kevyesti! Harmi, kun en muista sen jatkán nimeä.

aikaan oli kuljettajanvaihdot Töölöntorilla. Vaunuun tuli toinen kuljettaja ja sanoin arkkitehdeille: ”Let’s go, honey, nyt mennään. Mä näytän, missä se hotelli on”, ja osoitin, että tuolla se Inter Continental on. Arkkitehdit kiittelivät ja ihmettelivät, että ai, te puhutte oikein englantiaakin! ”No kyllähän minä jonkin verran, olkaa hyvä vaan!” Sen jälkeen tuli kiitoskirje konttorille, että on teillä erittäin hyvä palvelu Helsingissä, kun kuljettaja lähtee oikein viemään meitä kyseiseen hotelliin ja näyttää sen kädestä pitäen.

Lippa vinossa ja muita kolhuja

Pahin kolarini oli vuonna 1994 Eläintarhan vaihteessa. Ajoin vastavaihteeseen 3T:llä ja vastaan tuli juuri 3B. Vaihte kääntyi yhtäkkiä Pasilan suuntaan, mistä seurasi raju nokkakolari. Jouduin sairaalaan, ja mietin jo tulevaa lopputiliä, mutta seurauksia ei tullut: vaihdevika oli jo ennestään tiedossa, muttei ollut kantautunut taukotiloihin Töölöön, jossa normaalisti työskentelin. Seuraavana päivänä vaihteesta vedettiin kaikki sähköpiuhat pois. Onnettomuustutkintalautakunnastakin puhuttiin, mutta sitä ei koskaan järjestetty.

Muita suuria kolareita ei mulla ole ollutkaan, mutta eräs peräänajo on jäänyt mieleen: ajoin Keppikarialla ykkösen päättärille Käpylään, ja päättärillä oli vielä edellinen, Valmetin vaunu. Oli liukasta, vedin liinat kiinni, mutta siihen se kopsahti. Lokki kysyi, tuliko vaurioita. ”Ei, vähän on lippa

vinossa.” Peräänajoja sattui tuohon aikaan runsaasti, ja niistä jaettiin ns. ”diplomeja.”

Aivan ensimmäinen kolarini oli Runeberginkadulla Pohjois-Hesperiankadun kulmassa. Olin vasta aloittanut kuljettajana, ja ajoin muistaakseni kasia. Mersu tuli liian lähelle kiskoja, ja siitähän irtosi kromatut koristelistat. Tuohon aikaan ei ollut liikenneturvallisuuspalkkiota, joten tuosta kolarista ei tullut sen kummempaa seurausta. Yleensäkin ammattiyhdistyksen ylläpitämään omavastuurahastoon kuulua ei tullut suurempaa rahallista korvausvelvollisuutta, vaikka syy olisi ollut oma.

Kuri oli kova

Meno oli säntillistä siihen aikaan. Myöhästymisistä sai pakkovapaata. Olikohan niin, että jos myöhästyi kaksi kertaa viikon aikana, sai pakkovapaata. Nykyisinhan otetaan vain minuutteja tai tunteja pois ja se on siinä.

Vaatetus on nykyisin kuin Lassila-Tikanojan virkavaatteet. Ennen oli toisin. Kuljettaja ansaitsi osan arvostuksestaan vaatetuksella, ja työnjohto seurasi myös vaatetuksen oikeellisuutta. Kerran vuonna 1978 ajessani seiskalla käytin mustaa poolopaitaa. ”Tekstiili-Manninen” tuli kyytiin ja sanoi: ”Hyvää päivää, miksi sinulla on tuo musta poolopaita?” Mä sanoin, että kuule, minun isäni on juuri kuollut. Kohta haudataan. Voinko pitää? Se oli kovasti pahoillaan: ”Anteeksi, minä pyydän anteeksi. Saat pitää.” Mä vastasin siihen: ”Selvä, kiitos.” Että mä olin silloinkin hyvin sanavalmis ja spontaani. Tekstiili-Manninen oli tarkka, ja vastaava pitäisi olla nykyisinkin. Koska työnantaja antaa vaatteet, niin työnantajan pitäisi myös tehdä kunnon säännöt niiden käyttämiseen ja sääntöjä pitäisi noudattaa.

Sirkkaa haastatteli 21.3.2012 Jaakko Pertilä. Kiitokset myös Sirkkan haastatteluun osallistuneelle puolisolalle, vuonna 2008 eläkkeelle jääneelle raitiovaununkuljettajalle Esa Kaikkoselle.



Arkku eli boggievaunu 185 3T:n ylimääräisessä vuorossa Porvoonkadulla 1.6.1971. Kuva Jorma Rauhala.

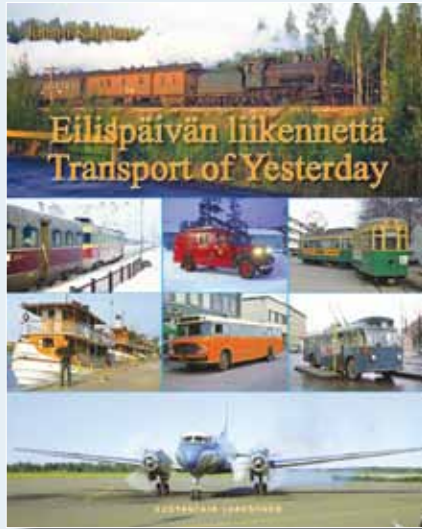
EILISPÄIVÄN LIIKENNETTÄ – kirja-arvostelu

Juhani Katajiston teos ”Eilispäivän liikennettä” (Kustantaja Laaksonen 2011, ISBN 978-952-5805-34-5) on 232-sivuinen, yli 250 Antero Alkun käsittelemää valokuvaa sisältävä tietopaketti 1960- ja 1970-lukujen liikennevälineistä, ja sellaisenaan jokaisen harrastajan kirjahyllyyn mainiosti soveltuva nostalgiateos.

Katajisto on tavoittanut hienosti arjen raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen aikana, jolloin värifilmi oli vielä kallista eikä ”turhiin” otoksiin ollut varaa. Katajisto on käyttänyt korkealuokkaista värifilmiä ja ammattilaistason kameraa. Kuviin on tarttunut jo menneiden miljöiden lisäksi myös valojen ja varjojen tasapainoinen tunnelma, jota kuvien käsittely mahdollisimman korkealaatuisiksi on entisestään parantanut. Teoksen kuvat sijoittuvat tärkeään murrosvaiheeseen, jolloin kaksiakseliset raitiovaunut, johdinautot, höyryveturit ja höyrylaivat olivat viimeisiä vuosiaan liikennekäytössä, lentokonekalusto alkoi vaihtua pienistä potkurikoneista suihkukoneisiin, ja linja-autoissa siirryttiin kuljettajarahastukseen. Vanhan ja uudemman kaluston väliset erot ovat ilmeisiä, ja Katajisto on tallentanut ne filmille hienosti. Oman hauskan lisänsä kuviin tuovat aikakauden väistämättäkin nykygenrestä eroavat mainoslauseet kuvineen ja logoineen. Luonnollisesti silmiin pistää myös henkilöautojen vähäinen määrä ja kuorma-autokaluston pienuus. Autoistuminen oli vasta toden teolla alkamassa. Joukkoliikenne eli vielä vahvaa aikaansa työmatkaliikkumisessa muuallakin kuin suurkaupungeissa ja pääkaupunkiseudun kehyskunnissa.

Jokaiseen kuvaan liittyy taustatietoa ja teknistä erittelyä. Kuvia ei ole vain ”heitetty” kauniina katseltaviksi, vaan ne on myös esitelty, ja niissä nähtävästä kalustosta kerrotaan myös kattavasti. Tosin allekirjoittanutta syntyperäistä neljännen polven stadilaista vaivaa ikävästi se yksityiskohta, että Katajisto käyttää raitioliikenteen osalta yksinomaan turkulaista termiä ”jälkivaunu”, joka ei ollenkaan kuulu Helsingin raitioliikenteeseen. Helsingissä terminä on aina ollut ”perävaunu”, ruotsiksi ”släpvagn”, stadiksi ”slepari”.

Teoksen kuvat herättävät allekirjoittaneessa runsaamminkin nostalgiaa siksi, että ne sijoittuvat aikakauteen, joka alkaa juuri ennen syntymääni ja jatkuu ensimmäisten noin 10 elinvuoteni ajan. Olen Etu-Töölössä lapsuuteni viettäenä kulkenut paljon (ja



tietoisesti jo tuolloin valiten) kaksiakselisilla vaunuilla ja trollikoilla. Kiinnostus näihin johdattikin sitten allekirjoittaneen SRS:n jäseneksi 12-vuotiaana 18.3.1979 jäsennumerolla 75 ja lopulta raitiovaununkuljettajaksi vuosiksi 1991–97.

Teoksen kuvan 248 haluan erityisesti tuoda esille tämän arvostelun yhteydessä, sillä siinä esiintyy juuri se kaksiakselinen juna HKL 226 + HKL 673, joka oli ”aina” (perävaunu vaihteli kyllä eri vuosina, mutta 226 pysyi) linjan 8 vuorossa 104, kuljettajanaan ”Hajuherneen” lempinimeä kantanut Bertel Sjöström (1930–2008). Tällä junalla matkustin lähes päivittäin. Kuvassa ei kummankaan vaunun numero näy, mutta tämä yhdistelmähän se oli koko kevään 1974

(kuva on maaliskuulta samana vuonna), eikä kuljettajastakaan voi erehtyä. Muita Kaipion moottorivaunuja ei tuolloin enää edes ollut. Toisessa ruuhkavuorossa 137 pysytteli HKL 123 vaihtuvin perävaunuin tai myös yksinään. Vaunun 226 perävaununa oli aiemmin HKL 710 (mm. Jorma Rauhalan ja Arto Hellmanin keväällä 1973 kuvaamalla kaitafilmillä, joka on nyttemmin myös DVD-julkaisuna saatavilla – siinäkin sama kuljettaja), mutta tilalle tuli loppuajaksi HKL 673. Vain yhden poikkeuspäivän muistan – lieneekö 226 ollut huollossa – jolloin vuorossa oli yhdistelmä HKL 182 + HKL 756. Lopulta tuli eräs itse todistamani iltapäivä loppukeväällä 1974, jolloin tuntematon päihtynyt mieshenkilö mäiski kämmenillään 226:n ovisivun ikkunat säröille Läntisen Brahenkadun pysäkillä ”Sturenkatu” iltaruuhkan viimeisellä sivulla kohti Vallilaa. Tämän jälkeen ei vaunua 226 enää linjaliikenteessä nähty; tilalla oli ”arkku”, usein HKL 185. Katajiston otoksena 226 esiintyy myös perävaunun 710 kanssa tyyppillisessä ympäristössään Mechelininkadulla kuvassa 113, taustalla Helsingin suurin puutalo, jossa kävin leikkikoulua vuosina 1971–73. Tämänkin kuvan, kuten niin moneen muun, ympäristö on muuttunut sittemmin merkittävästi.

Suosittelen kirjaa lämpimästi kaikille alan harrastajille ja myös muille nostalgikoille. Kirjan kuvat todistavat upealla tavalla erään aikakauden loppuvaiheita suomalaisessa liikennekulttuurissa – ja arkkitehtuurissa...



METRIN RAIDELEVEYS MAAILMALLA

Zürichin linjaa 11 pidennettiin Auzelgiin vuonna 2006. Raitiotie kulkee kadun vieressä. Kuva Daniel Federley 8.9.2010.

Helsingistä ja muilta Suomen raitioiteiltä tuttu 1000 mm raideleveys on maailman toiseksi yleisin raitiotien raideleveys. Julkaisemme luettelon, johon on kerätty maailmalta kaikki metriset raitiotiet sekä säännön vahvistamana poikkeuksena Sofian 1009 mm raitiotie.

Myös rautateitä on rakennettu metrin raideleveydelle. Nämä eivät ole ainoastaan kevyitä raitiotietyyppisiä interurban-ratoja eli ns. paikallisrautateitä, vaan myös laajempia metrisiä verkkoja on toteutettu. Esimerkiksi Malesiassa ja Thaimaassa valtakunnallisen rataverkon raideleveys on 1000 mm.

Sofiassa hurjasti kuluneen radan nimellisaideleveys muutettiin sodan jälkeen metristä 1013 mm:iin, jotta toimilupa olisi säilynyt. Pikkuhiljaa nimellisaideleveyttä on kaivennettu. Tavoitteena on alkuperäinen metri, tällä hetkellä ollaan 1009 mm:ssa.

Ainoastaan yleisen, kaupallisen liikenteen järjestelmät on listattu. Listan ulkopuolelle jäävät museoradat, sellaiset radat, jotka eivät ole avoinna julkiselle liikenteelle, vaikka kulkisivatkin kadulla sekä radat, joilla energialähde on muu kuin sähkö.

Rajaus ei ole ollut aivan helppoa. Esimerkiksi Sveitsin Zürichissä on perinteinen kaupunkiraitiotie, sen linjastoon integroitu nykyaikainen pikaraitiotie, jota liikennöidään samalla kalustolla (Glattalbahn), pai-

kallisrautatie Forchbahn, joka kulkee osittain samoja kiskoja kuin kaupunkiraitiotien linja 11, mutta jonka linjatunnus on S-Bahnen sarjassa (S18) sekä S-Bahnin metrin linja S17, joka ei ole fyysisesti yhteydessä kaupunkiraitiotien verkkoon mutta joka kulkee osittain katuverkossa Dietikonin päässä ja jonka yhdistämistä kaupunkiraitiotien verkkoon suunnitellaan osana Limmatbahn-hanketta.

Edelleen Sveitsi aiheuttaa harmaita hiuksia: Sankt Gallenissa ei enää ole kaupunkiraitiotietä, mutta paikallisrautatie Trogenerbahn kulkee kuitenkin kaupungissa 1,8 km osuudella, joka on luokiteltu raitiotieksi, vaikka sen katukelpoiset vaunut ovatkin rautatiemäisiä. Bielissä puolestaan suunnitellaan Biel–Täuffelen–Ins-paikallisrautatieen muuttamista raitiolinjaksi ja jatkamista Bielin kaupungin alueella. Varsinkin Sveitsin osalta luettelo on valikoitunut listan tekijän harkinnan perusteella, ja yhtä perusteltuja argumentteja voidaan esittää myös muunlaisten rajausten puolesta.

Suomi

Helsinki

Norja

Trondheim

Latvia

Liepāja

Saksa

Augsburg

Bad Schandau

Bielefeld

Bochum–Gelsenkirchen ^{1 2}

Brandenburg

Cottbus

Darmstadt

Erfurt

Essen ^{1 2}

Frankfurt an der Oder

Freiburg

Gera

Gotha

Görlitz

Halberstadt

Halle

Jena

Krefeld

Mainz

Mannheim–Ludwigshafen–Heidelberg

Mülheim ^{1 2}

Naumburg

Nordhausen, yhdysliikennettä sähköistämättömän Harzin kapearaiteisen rau-

tatien kanssa, maailman ainoat metri-
set sähkö- ja dieselloimiset duoraitio-
vaunut

Oberhausen ²

Plauen im Vogtland

Schöneiche

Stuttgart, yksi hammasratalinja osin ka-
dulla ¹

Ulm an der Donau

Würzburg

Zwickau

Sveitsi

Basel, kaupunkiraitiotie ja Baselland Tran-
sport -yhtiön esikaupunkiraitiotie, jat-
kuu Ranskan puolelle

Bern, kaupunkiraitiotie ja RBS-yhtiön lin-
ja Worbiin

Geneve

Neuchatel

Sankt Gallen

Zürich

Itävalta

Gmunden, maailman pienin ympäri vuo-
den liikennöitävä raitiotie

Innsbruck

Belgia

Antwerpen

Charleroi

De Panne–Oostende–Knokke, Belgian ran-
nikkoraitiotie, reittipituus 69 km

Gent

Ranska

Lille

Saint-Étienne

Italia

Trieste, radan mäkisimmällä osuudella
vaunuja avustetaan funikulaarityyppi-
sesti operoiduilla mäkipöytäreillä

Espanja

Alicante

Bilbao

León ³

Valencia

Vitoria

Puola

Bydgoszcz

Elbląg

Grudziądz

Łódź

Toruń

Tšekki

Liberec ¹

Slovakia

Bratislava

Romania

Arad

Iasi

Bulgaria

Sofia, raideleveys 1009 mm ¹

Serbia

Belgrad

Kroatia

Osijek

Zagreb

Ukraina

Jevpatorija

Lviv

Molotšnoje

Vinnitsa

Zhytomyr

Venäjä

Kaliningrad

Pjatigorsk

Turkki

Bursa

Eskisehir

Egypti

Kairo-Heliopolis

Pohjois-Korea

Pjongjang ¹

¹⁾ kaupungissa on myös 1435 mm raidele-
veyden raitiotie

²⁾ Bochum–Gelsenkirchenin, Essenin,
Oberhausenin sekä Mülheimin raitio-
tiet Saksassa. Kaikkien kaupunkien rai-
tiotieverkot ovat fyysisesti toisiinsa
yhdistettyjä ja Essenistä ajetaan linja-
liikennettä Gelsenkircheniin sekä Mül-
heimiin, minkä lisäksi Oberhausenin ja
Mülheimin välillä on linjaliikennettä.
Silti kullakin kaupungilla on oma ope-
raattorinsa, eli järjestelmät ovat itsenäi-
siä. Poikkeuksen muodostavat kaupun-
kipari Bochum ja Gelsenkirchen, joilla
on yhteinen operaattori. Näissäkin kau-
pungeissa on sekä kaupungin sisäistä
että kaupungista toiseen ulottuvaa lii-
kennettä.

³⁾ rakenteilla

Essenin taittoportaallinen vaunu M8C 1171
Philharmonie/Saalbaun maanalaisella asemal-
la. Kuva Johannes Erra 13.7.2011.

Transtech- vaunu solmioneulana!



Tilaa nyt itsellesi uusi solmioneula,
jossa on kuvattuna HKL:n uusin
raitiovaunu. Solmioneula on tehty
tarkoin tuoreimman käytettävissä
olevan Transtech-vaunun havainne-
kuvan mukaan. Vaunujen toimituk-
set Helsinkiin alkavat ensi vuonna.

Solmioneula toimitetaan kuvan
mukaisessa kotelossa.



HKL:n uusi vaunu on saatavana myös
pinssinä.

Tilauksen voit tehdä internetissä
sivulla www.stadinratikat.fi/kauppa
tai sähköpostitse osoitteeseen 339@
stadinratikat.fi tai puhelimitse nu-
meroon (09) 489 263.

**Katso samalla, mitä muita
ratikkatuotteita Stadin
Ratikoiden nettikaupassa on
tarjolla!**

Postituskulut: alle 15 euron tilaukset 0,90 e,
yli 15 euron tilauksista ei kuluja.



Oy Stadin Ratikat Ab





Teksti Daniel Federley

KUULUMISIA JÄTKÄSTÄ

Linja 8

Linjan 8 pysäkkikilvet vaihdettiin 4.2.2012 (havaintopvm). Oopperalla ja siitä länteen linjaliuskoissa lukee vain Jätkäsaari, idässä puolestaan Töölö–Jätkäsaari. Vaunuissa ryhdyttiin näyttämään määränpäässä Jätkäsaarta 11.2.2012 (havaintopvm). Samalla oikea pääte pysäkkiteksti tuli käyttöön myös pysäkkien nestekidenäytöissä. Muutamilla pysäkeillä sijaitsevien suurempikokoisten minuuttinäyttöjen teippaukset puolestaan uusittiin 19.4.2012 (havaintopvm).

Jätkäsaaren osuudella on ollut yllättävän paljon matkustajia, joista moni tuntuu olevan matkalla ostoksille Verkkokauppaan, vaikka Saukonpaaden pääte pysäkillä onkin sinne pitkäkö kävelymatka. Pääte pysäkillä saatiin kevään aikana kuitenkin viitoitettu kävelyreitti Verkkokauppaan ja Länsiterminaliin. Uusi ratikkareitti herätti alkuvuonna kiinnostusta, eli myös huviajelijoihin oli mukana runsaasti. Alkukankeutta on edelleen Länsisatamankadun ja Itämerenkadun risteuksen valoissa. Ensi alkuun kuljettaja joutui erikseen tilaamaan valot vaihteenkääntäjällä. Nyt tilausta ei tarvitse tehdä, mutta odotusajat ovat silti pitkiä.

Linjalle 6/8 vuodenvaihteessa sijoitettu uusi vuoro napsaistaan elokuussa pois ruuhkaliikenteestä, joten ruuhka-ajan vaunumäärä on sama kuin Salmisaaren aikaan. Ruuhkan vuoroväli pitenee tämän vuoksi noin 8 minuuttiin.

Linja 9 Jätkäsaareen

Linjan 9 liikenne Jätkäsaaren Länsiterminaliin alkaa 13.8.2012. Ensimmäinen lähtö Länsiterminalilta on klo 6.01. Linjalle tulee kaksi uutta vakiovuoroa sekä yksi ruuhkavuoro, jolloin sillä on yhteensä yhdeksän vaunua. Vuoroväli on ruuhka-aikaan ja päiväliikenteessä noin 10 minuuttia.

Linja 9

Talven ajaksi hiljentyneet työt linjan 9 reitin varrella jatkuivat taas kevään koittaessa. Kiskot saatiin viime vuoden puolella lasketua maahan, mutta ajolankojen asennus on vielä käynnissä. Maaliskuussa alkoi ensimmäisiä uusia kannatinkoukkuja ilmestyä talojen seiniin ja kannatinlankojen ripustaminen alkoi. Huhtikuun lopussa kannatinlangat oli saatu jo koko rataosuudelle. Ilahduttavaa oli havaita, että Malminrinteessä hyödynnettiin osin myös vanhoja johdinautoliikenteen aikaisia kiinnityskoukkuja, kuten Fredrikin kadullakin tehtiin Kampin raitiotien rakentamisen yhteydessä. Hyvin ovat seinässä pysyneet, vaikka olivatkin välillä neljännesvuosisadan vailla käyttöä! Varsinaisen ajolangan asennus alkoi huhtikuun loppupuolella Länsiterminalin silmukasta.

Tarkoitus on, että koeliikenne uudisradalla voi alkaa heinäkuun puolivälin jälkeen, kun uusi Länsiterminalin sähkönsyöttöasema on valmis ja Hietalahden aseman peruskorjaus on saatu päätökseen.

Koska kokemus on osoittanut, että liikennevaloja tuskin saadaan etuukseen käyttökuntoon linjaliikenteen alkaessa, on HSL:ssä päädytty lisäämään ysille aiemmista kaavailuista poiketen vielä erillinen ruuhkavuoro. Siten ysillä on elokuussa ruuhka-aikaan liikenteessä yhdeksän vuoroa ja kierrosaika on huimat 90 minuuttia. Tämä tuo todennäköisesti mukanaan ongelmia Pasilan pääte pysäkillä, jos sinne kertyy samanaikaisesti enemmän kuin yksi linjan 9 vaunu, sillä 7B ei silloin mahdu ohittamaan lähtöaikaansa odottavia ysejä. Lisäys on kuitenkin luonteeltaan tilapäinen. Tarkoitus on, että jatkossa 80 minuutin kierrosaika on myös ruuhkassa riittävä. Joka tapauksessa syksyn raitio- liikenteessä on yhtäaikaaisesti ulkona peräti 97 vaunua iltaruuhkassa.

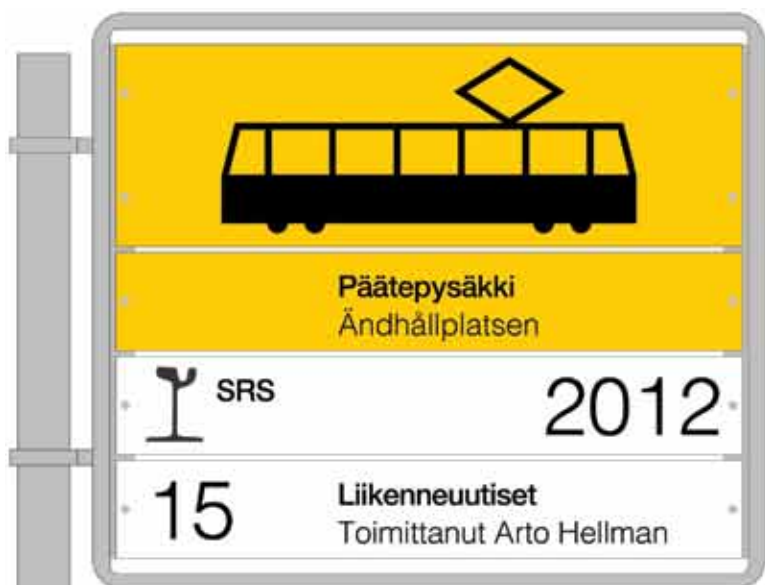
Ysin elokuussa voimaan astuvissa aika- tauluissa on montakin erikoisuutta, kun aika- taulut on sovitettu laivaliikenteen tarpeiden mukaan. Aamun ensimmäiset lähdöt Län-

siterminalilta ovat ma–la klo 6.01 ja sunnuntaisin kaksi minuuttia aiemmin, 5.59. Näin aikaisin sunnuntaiaamuna ei ole min- kään raitiolinjan liikenne Helsingissä kos- kaan alkanut.

Myös liikennöintiajan loppupäässä on poikkeavuuksia, sillä Tallinkin viimeinen il- talaiva saapuu 4.9.2012 asti päivittäin vasta klo 0.30. Niinpä viimeinen ysin lähtö Pa- silaan on klo 23.58 kaikkina iltoina ja sen jälkeen ajetaan vielä terminaalilta halliläh- döt klo 0.18, 0.48 ja 1.08. Hallireitti kulkee Helsinginkadulle asti ysin normaalireittiä ja sieltä Sörnäisten kautta Koskelan halliin. Nämä kolme halliinlähtöä poistuvat kuiten- kin 5.9.2012 alkaen arjen ja lauantain osalta, kun viimeisen laivan saapuminen aikaistuu. Silloin viimeinen lähtö terminaalilta Pa- silaan on arkena klo 23.07 ja lauantaina klo 23.06 sekä halliinlähtö vielä klo 23.58. Sun- nuntaisin yölaiva sen sijaan jatkaa edelleen ja samoin jatkaa ysin sunnuntain yöliiken- ne. Syksyllä on siis tiedossa erikoinen tilan- ne, kun sunnuntaiöisin on Kallion suunnal- la reilusti useampi vuoro liikenteessä kuin muina päivinä.

Vuoroväli on periaatteessa kautta päivän 10 min (sunnuntaisin 12 min), mutta hel- sinkiläiseen tapaan yksittäisiä poikkeuksia löytyy useimmilta tunneilta, joten todellinen vuoroväli vaihtelee 8 ja 14 minuutin välil- lä. Arkipäivisin kalusto on kirjavaa. Vakio- vuorot hoidetaan välipalavaunuin ja vario- tramein, mutta ruuhkavuoroissa käytetään lyhyitä niveliä. Viikonloput on tarkoitettu hoi- taa kokonaan variotramein.

Myös uudisradan pysäkit ovat saaneet nimensä. Nimet on annettu HSL:ssä, mutta niistä pyydettiin lausunto myös kaupungin nimistötoimikunnalta. Pohjoisesta etelään pysäkkien nimet ovat Kampintori (Kamp- torget), Ruoholahden villat (Gräsviksvillor- na), Länsilinkki (Västra länken), Huutokont- tori (Uppropskontoret), Bunkkeri (Bunkern) sekä Länsiterminali (Västra terminalen).



Raitioliikenne

Suunnitelmia

Alahärmässä sijaitseva huvipuisto Powerpark on ollut kiinnostunut rakentamaan huvipuiston alueelle raitiotien. Raitiotie kulki valtatie 19 tuntumassa olevalta parkkipaikalta Jorma Lillbackan tietä pitkin huvipuistoon ja mahdollisesti edelleen Härmän rautatieasemalle, jolla tosin tällä hetkellä ei pysähdy junia.

Kalustoksi oli kaavailtu HKL:n lähiaikoina poistettavia manne-vaunuja, mutta uusimman tiedon mukaan raitioliikenneyksikö ei ole halukas myymään vaunuja, vaan ne aiotaan romuttaa.

Tampere & Turku

Turun ja Tampereen kaupungit ovat sopineet yhteistyöstä raitiotiehankkeiden suunnittelussa. Turun kaupunginjohtaja Aleksi Randell ja Tampereen pormestari Timo P. Nieminen päättivät yhteistyöstä Tampereella 3.5.2012. Tänä vuonna laadittava yleissuunnitelma tehdään yhteisenä molemmille kaupungeille. Tekniset yksityiskohdat kuten kaarresädevaatimukset, kaluston leveys, raideleveys ym. tulevat olemaan yhteiset molemmissa kaupungeissa. Tavoitteena on myös, että rakennusurakat voidaan kilpailuttaa yhteisesti ja kalusto hankitaan yhteishankintana.

Yhteisen yleissuunnitelman kilpailutus on valmisteilla. Konsultti on tarkoitus valita heti kesälomien jälkeen. Vaikka työ kulkee yleissuunnitelman nimellä, tarkoituksena ei ole tehdä erillistä hankesuunnitelmaa, vaan ainakin Tampereella kaupunginvaltuusto päättää suoraan raitiotien rakentamisesta yleissuunnitelman valmistuttua. Yleissuunnitelman on määrä olla valmis viimeistään vuoden 2013 syksyllä, jolloin valtuustokä-

sittely olisi vuoden 2013 lopulla. Rakennussuunnittelu alkaisi vuonna 2014 ja rakentaminen 2015. Tämän hetken arvion mukaan vuonna 2017 alkaisi liikenne Hervannasta keskustaan. Lentävänniemen raitioliikenne alkaisi vuotta myöhemmin.

Liikennepoliittinen selonteko on annettu eduskunnalle 12.4.2012, ja siinä valtio sitoutuu tukemaan raitiotiehankkeita 30 %:lla kokonaisinvestoinnista. Tuki on kohdennettu Tampereen ja Turun raitiotiehankkeille sekä Helsingin ja Espoon Jokeri-raitiotielle.

Liikenne

Kesäaikataulut ovat voimassa 18.6.–12.8. ja raitioliikenteessä on totutusti useita poikkeusjärjestelyitä. Varsinaiset kesäaikataulut ovat voimassa vain 18.6.–6.7. sekä 30.7.–12.8. Väliaikana riittääkin sitten harrastajalle seurattavaa, ks. jäljempänä. Kesän perusliikenne hoituu arkisin 64 vakiovuorolla sekä viidellä ruuhkavuorolla, joista nelosen – ainut Töölöstä lähtevä – ruuhkavuoro on liikenteessä vain iltapäivällä. Lauantaina vuoroja on 59 ja sunnuntaina 47. Poikkeusliikenneaikoina vuoromäärä on samaa luokkaa mutta pääsääntöisesti hieman vähäisempi.



Arabianrannan päätepysäkille, Arabian tehtaiden takapihalle, ryhdytään rakentamaan asuintaloja, minkä vuoksi linjojen 6 ja 8 päätepysäkki siirtyy. Uusi yhden vaunun mittainen pysäkkikoroke on rakennettu nykyisen päätepysäkin eteläpuolelle, myötävaihteen jälkeen. Lisäksi Kaj Franckin aukiolla kääntösilmukan alkupäässä on n. 5 metrin pituinen koroke, jonka tarkoitus lienee olla poistumispysäkki ja matalalattiivaunun ovi ilmeisesti tulisi sihtata niille kohdin. Havaintopäivänä 8.5. millään edellä mainituista pysäkeistä ei ollut pysäkkikilpeä tai -katos-ta. Sen sijaan 12.5. paikalla oli siirrettävä pysäkkitolppa kilpineen. Katos on pysäkin tuntumassa varastoituna ja osiin purettuna. Uusi jättöpysäkki ja päätepysäkki otetaan käyttöön maanantaina 14.5.

Katajanokan päätepysäkillä, sekä tulo- että lähtöpysäkillä, on tehty reunakivisiirtoja. Kyseessä on ilmeisesti uuden kaluston tarvitsema lisätila ”peräheitoissa.”

Kalusto

Viimeinen Mlnrv-vaunuksi muutettu NrII, HKL 95, oli ensimmäistä kertaa linjaliikenteessä 14.4. linjalla 4. Vaunun ”lippa” on poistettu.

Transtechin NRV2010-vaunun mallikappale eli maketti on esillä kesällä Kaapelitehtaalla. Kaapelitehtaan HI Design -näyttelyssä 8.6.–2.9. esitellään suomalaisten yritysten teollista muotoilua. Näyttely on maksuton ja avoinna yleisölle torstaista sunnuntaihin.

Uusia kokomainoksia on alkuvuodesta 2012 ilmestynyt vaunujen HKL 151, 153, 154, 162 ja 164 kylkiin. HKL 152, Alepa,

Vaunu 63, ensimmäinen peruskorjauksen yhteydessä välipalan saava Nrl-sarjan vaunu, lähdessä Saksaan peruskorjaukseen 9.3.2012. Kuva Arto Hellman, Vallilan varikko.



HKL 151: Fresita, kuohuviini (ex- Chill Out, Viinimaa.fi) Koskelassa 16.4.2012. Kuva Arto Hellman.



HKL 162: tummanpuhuva Kulta Katriina -kahvimainos (ex-7-päivää-sensaatiolehti). Kuva Arto Hellman 23.4.2012

oli liikkeellä vielä ainakin toukokuussa vanhoihin mainoksiin.



HKL 153: Samsung: ovipuoli ja perä ovat päivittyneet, nyt mainostetaan pesukonetta. Kuva Arto Hellman 22.3.2012

Joskus käy näinkin: kilpilaite on tehnyt tämän, ja niinpä 16.3. linjan 1A vuoron 106 Samsung-manne näytti määränpäänään Rheinstraßea. Kuva Jukka Lyly.



HKL 154 mainostaa nyt Pinguini-jäätelötuotteja (ex- Fazer 120 v). Kuva Arto Hellman 16.4.2012

Uusia kokomainosvaunuja ovat HKL 33 (Samsung) ja 46. Kokomainosvaunun HKL 153 (Samsung) käyttö linjaliikenteessä päättyy kesällä, mutta tiettävästi romutus ei aivan vielä ole edessä.

Nr1 HKL 63 lähetettiin ilmeisesti ensimmäisenä sarjansa vaununa Saksaan peruskorjaukseen ja pidennettäväksi 9.3. Kymmenen Nr1-vaunua on päätetty varustaa matalalattiaisella välisalla. Lisäksi on optioita. Työt suorittaa VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH.

HKL on siirtynyt käyttämään raitiovaunu- ja metrolinjoissa ainoastaan vesivoimalla tuotettua sähköä. Variotram 213 on teipattu vesivoimateeman mukaan vedensinisiksi.

Ratatyöt

Heinäkuussa uusitaan kiskoja Mannerheimintien Hesperiankatujen tienoilla. Linjat 4/4T, 7A/7B ja 10 ajavat 7.7.–29.7. Lasipalatsilta Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta Oopperalle. Oopperan ristikko uusitaan 16 vuoden käytön jälkeen heinäkuun toisella viikolla, 7.7.–13.7., ja tuolloin edellä mainittujen linjojen poikkeusreitti kulkee vieläpä Töölöntorin–Ruusulankadun–Töölön hallipihan kautta Mannerheimintielle. Samaa kautta kulkee linja 3B/3T, jolle tehdään tuoksi ajaksi ”kierrätysaikataulut”, jottei linja 8 joutuisi seisomaan Eläintarhasa kolmosten takana. Linja 8 nimittäin joutuu sekin kiertämään Oopperan ristikkotyömaan, ja poikkeusreitti kulkee Töölöntorilta Töölön hallipihan ja Eläintarhan kautta Urheilutalolle.

Mannerheimintien siltaa Tilkan kohdalla peruskorjataan suunnitelman mukaisesti



7.7.–22.7., jolloin linja 10 ajaa vain Kuusitielle asti. Loppupätkä Kuusitieltä Pikku Huopalahteen hoituu korvaavalla bussilla 10X.

Lisälinja 6X Kolmikulmasta Paavalin kirkolle on kulussa 14.7.–22.7., kun metron keskustan pää on vailla liikennettä. Linjaa liikennöidään arkisin klo 6.30–10 ja 14–20.

Ulkomaat

Amsterdam

Amsterdam on luopumassa metron ja raitiotien hybridiratkaisusta. Joulukuussa 1990 kaupunkiin avattiin pikaraitiolinja 51, joka hyödyntää pohjoisella osuudellaan päärautatieasemalta Station Zuidille metroverkkoa ja siitä etelään raitiotieverkkoa. Linjan kalusto soveltuu sekä virtakiskovirroitukselle että ajojohtovirroitukselle, ja raitiotieosuudella on kalustoa varten korkeat laiturit. Nyt rakenteilla on uusi metrolinja Buikslootermeepleiniltä kaupungin pohjoisosista Station Zuidille, ja aiemmin tavoitteena oli muuttaa linjan 51 eteläinen osa täysmetrosiksi uuden linjan jatkeena. Ratkaisu osoittautui kuitenkin kalliiksi, ja olisi estänyt yli kaksikymmentä vuotta jatkuneen yhteisliikenteen tavanomaisen raitiolinjan 5 kanssa. Viime syksynä ja tänä keväänä tehdyin päätöksiä aiempi politiikka onkin käännetty ylösalaisin. Linja 51 korvataan uudella, matalalattiaraitiovaunuin liikennöitävällä linjalla vuosikymmenen lopulla, yhteys metroon ja korkeat laiturit poistetaan käytöstä. Ratkaisu antaa mahdollisuuden standardisoida paitsi raitioteiden, myös metron kalusto, koska linjan 51 mukaisella mitoituksella alun alkaen rakennettu metrolinja 50 on jo muutettu mahdollistamaan tavanomaisten kolmen metrin korileveyden metrojunien liikennöinti. Linjan 51 seuraajan ja joitakin vuosia sitten avatun IJburgin linjan 26 myötä Amsterdamin raitioteistä on kehittyvässä merkittä-

Metrolinja 51 ja raitiolinja 5 käyttävät samoja kiskoja Amsterdamin eteläosissa. Kuvassa on sarjan S2 katukelpoinen metrojuna eli pikaraitiovaunu De Boelelaanin pysäkillä. Kuva Johannes Erra 6.7.2011.

viä pikaraitiotieosuuksia sisältävä verkosto. Uusien vaunujen hankinta lieene edessä viimeistään vuonna 2017, jolloin viimeisistä korkealattiaivaunuista on tarkoitus luopua.

Leveäraiteisia matalalattiaivaunuja

Tšekkiläisen Škodan toimitettua viime vuosina 20 matalalattiaraitiovaunua Riikaan ovat myös muut Euroopan raitiovaunuvalmistajat kiinnostuneet tarjoamaan leveäraiteisia matalalattiaraitiovaunuja. Bombardierilla on rakenteilla 204 matalalattiaivaunun sarja Torontoon, Kanadaan harvinaisella 1495 mm raideleveydellä. Lisäksi yhtiö suunnittelee yhdessä venäläisen UralVagonZavodin kanssa raitiovaunutyyppejä Jekaterinburgin raitioteille Venäjälle. Ranskalainen Alstom puolestaan on yhdessä venäläisen yhteistyökumppaninsa Transmašholdingin kanssa tuonut leveäraiteisen Citadis-matalalattiaivaunun koeajoihin Moskovaan, josta vaunu jatkaa matkaansa Pietariin. Vaunun raideleveys on 1524 mm.

Metro

Metrolinjakennettä ei ole Kulosaaren ja Ruoholahden välillä 14.7.–22.7. Liikennekatkoksen ajan ajetaan vain osuuksilla Mellunmäki – Kulosaari ja Vuosaari – Itäkeskus. Vuoroväli on kummallakin osuudella 8 minuuttia. Korvaavat bussit 99 Itäkeskuksesta ja 99B Herttoniemestä liikennöivät keskustaan 8 minuutin vuoroväleillä. Lisäksi Herttoniemen suunnan liityntälinjat ajavat Hakaniemeen asti tunnuksilla 80X, 81X, 82X, 85X, 86X ja 88X ja kantakaupungissa kulkee ylimääräinen raitiolinja 6X.



Museoraitio- vaunuliikenne kesällä 2012

Oy Stadin Ratikat Ab järjestää myös kesällä 2010 säännöllistä museoraitiovaunuliikennettä Helsingin keskustassa! Lähtöpysäkki on linjan 1 päätepysäkki Kauppatorilla. Kierros kestää noin 15–20 minuuttia.

Liikennettä on lauantaisin ja sunnuntaisin 19.5.–26.8.2012 klo 10–17. Juhannusviikonloppuna 23.6.–24.6. ei liikennöidä.

Ensimmäinen lähtö on klo 10.00 ja viimeinen lähtö klo 17.00. Vuoroväli on 20–30 minuuttia. Liikenne tapahtuu säävarauksella.

Lipun hinta on 5 € sekä aikuisilta että lapsilta, 0–2-vuotiaat pääsevät maksutta vanhempien sylissä.



SRS:n jäsenetu: SRS:n jäsenet voivat matkustaa aamulähdöillä klo 10.00, 10.30 ja 11.00 kaksi yhden hinnalla –periaatteella, eli kahdelle matkustajalle myydään yksi lippu ja yksi vapaalippu.

Edun saa esittämällä vuoden 2012 jäsenkortin. Etu on voimassa, kun enintään neljän hengen ryhmästä ainakin yksi on SRS:n jäsen.



Oy Stadin Ratikat Ab

Katkoksen aikana metrorata puretaan Kalasataman kohdalla ja uusi ratasilta siirretään paikoilleen aseman itäpäähän. Silta-kannen asentamisen jälkeen aletaan louhia kannen alle jäänyttä kalliota ja samalla rakennetaan siltipilareita. Työt liittyvät Kalasataman rakentamiseen.

Metrovarikon kehittämisen vaiheen 4 uudisrakennustyöt HKL:n johtokunta päätti tilata 8.3. Vaiheessa 4 rakennetaan uusi säilytysalli kolmessa lohossa. Lohkot 1 ja 2 rakennetaan länsimetron tarpeisiin. Lohkosta 3 tehdään myöhemmin erillinen rakentamispäätös. Töiden arvonlisäveroton yhteishinta on 7 298 200 euroa.

Herttoniemen valvomon esitysjärjestelmän HKL:n johtokunta päätti 8.3. tilata Black Box Network Services Oy:ltä enintään 609 484 euron arvonlisäverottomaan hintaan. Tilaus sisältää video-, KVM-, audio- ja aikajärjestelmien kaikki hankintaan määritellyt laitteet ja toiminnot.

Vuosaaren sähkönsyöttöaseman HKL:n johtokunta päätti tilata samoin 8.3. yhteensä 1 833 760 euron arvonlisäverottomaan hintaan. Syöttöasema käsittää Vuosaaren metroaseman länsipäähän, metroraitteiden väliin kiinteästi liittyvän uudisrakennuksen, johon sijoitetaan metroliikenteen sähkönsyötön teknisiä laitteita. Rakennuksen kattotasolle rakennetaan aidattu ja katettu polkupyörien säilytysalue.

Siilitien metroaseman peruskorjaus alkoi 1.3.2012. Remontti valmistuu vuoden 2013 alkupuolella. Kun Siilitien peruskorjaus valmistuu, alkaa Myllypuron aseman peruskorjaus. Sen jälkeen vuorossa ovat Herttoniemen ja Itäkeskuksen asemat.

Vuosaaren metroasemalle rakennetut laituriovet otettiin koekäyttöön keskiviikkona 15.2. iltapäivän ruuhkaliikenteen aikaassa noin klo 14. Metron automatisointiprojektiin liittyvät ovet rakennettiin runsas vuosi

sitten, mutta niiden käyttöönotto on viivästynyt teknisten ja turvallisuuteen liittyvien ratkaisujen testaamisen vuoksi. Oviin on nyt lisätty rakenne, jolla ovien ja metrojunan väliin jäävää rakoa on saatu pienennettyä niin, että ovet toimivat matkustajaliikenteessä turvallisesti. Ruuhka-aikojen ulkopuolella käytetään ainakin kokeilun alkuvaiheessa vain ovetonta laituria, eivätkä ovet ole käytössä. Koska laituriovet ovat vain kahden junayksikön mittaiset, pysähtyy metrojunan ensimmäinen vaunupari kokeiluvaiheessa laituriovisiin ulkopuolelle. Koekäyttövaiheessa kuljettaja avaa ja sulkee molemmat ovet ohjaamosta käsin. Avoinna olevien ovien merkivalo palaa valkoisena. Ovet suljetaan niin, että ensin suljetaan metrojunan ovet ja vasta sen jälkeen laituriovet.

Automaattimetro

HKL:n johtokunta on pitkin kevättä kokoustanut automaattimetrosta. Ylimääräisessä kokouksessaan sunnuntaina 15.4. se päätti oikeuttaa HKL:n purkamaan HKL:n ja Siemensin väliset sopimukset metron automatisoinnista. Johtokunta päätti myös kehottaa HKL:ää valmistelemaan kiireellisesti hankesuunnitelman muutoksen niin, että ensi vaiheessa toteutettaisiin uudet asenintalaitteet ja kulunvalvontajärjestelmän uusiminen.

HKL jatkoi edelleen sopimusneuvotteluita Siemensin kanssa päätöksestä huolimatta, mutta kun yhteisymmärrykseen ei päästy, piti johtokunta 16.5. ylimääräisen kokouksen, jossa se yksiselitteisesti velvoitti HKL:ää purkamaan sopimuksen sekä nykyisen että rakenteilla olevan metrolinjan

osalta. Samalla käynnistyy uuden, kuljettajallisen kulunvalvonnan valmistelu. Tarjouspyyntö lähtee ennen kesälomia.

HKL on neuvotellut Siemensin kanssa projektiin liittyvistä viivästyksistä ja avoimista asioista kevästä 2010 alkaen. Siemens esitti heinäkuussa 2011, että hankinnan kohdetta supistettaisiin niin, että Siemens toimittaa Helsinkiin ns. puolautomaattijärjestelmän. HKL on kirjeellään 25.10.2011 lähettänyt Siemensille sopimusten purkamista koskevan huomautuksen ja ennakkoilmoituksen, jonka perusteina olivat Siemensin olennaiset sopimusvelvoitteiden rikkomiset. Neuvottelut puolautomaattisen metron rakentamisesta katkesivat tuloksettomina 20.3.2012.

Bussit

Etelä- ja Länsi-Helsingin linjastosuunnitelmasta on jätetty kunnallisvalitus Helsingin hallinto-oikeuteen seitsemän kaupungin osayhdistyksen toimesta. Yhdistykset vaativat, että oikeus kumoaa HSL:n hallituksen päätökset asiassa. Aiemmin yhdistykset jättivät HSL:lle oikaisuvaatimuksen, jonka HSL:n hallitus hylkäsi 13.3. Kaupungin osayhdistysten tavoitteena on säilyttää keskustan halki ajavien bussilinjojen 16, 18 ja 55 reitit nykyisinä.

Avustajat

Aarne Alameri	Teemu Ikonen
Johannes Erra	Jukka Lyly
Daniel Federley	Jaakko Pertilä



Koevaunu HKL 11, jossa Voith testaa uuden raitiovaunun sähkökäyttöä, aloitti testiajat kaupungilla helmikuussa. Valitettavasti vaunun jarruvastukset menivät myöhemmin keväällä epäkuntoon, ja varaosia jouduttiin odotelemaan toukokuun lopulle asti. Testaukset ovat tämän vuoksi aikataulusta myöhässä ja myös SRS:n kevätajelun vaunu jouduttiin vaihtamaan – vaunulla 11 päästään ajamaan elokuussa. Tässä vaunun 11 on kuvannut Hämeentiellä Teemu Ikonen 25.2.2012.

Oikaisu

Raition edellisen numeron sivun 18 kuvatekstiin oli päässyt virhe.

Vaikka Jumbojen käyttö Kulosaaren linjalla keskeytyikin 1936 huonokuntoisen sillan takia, sallivat viranomaiset myöhemmin taas Jumbo-liikenteen Kulosaareen. Ainakin vielä vuonna 1948 Jumbot kulkivat KB-linjalla.



SUOMEN RAITOTIESEURA JOHTOKUNTA VUONNA 2012

PL 234
00531 Helsinki
Nooa Säästöpankki
IBAN: FI54 4405 4020 025891
SWIFT (BIC –koodi): HELSFIHH
Jäsenmaksu 20 euroa
Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänkäynti pohjoismaisten
raitiotieseurajen ylläpitämille
museoraitioille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyynnistä.

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. 040 862 0957
jorma.rauhala@raitio.org

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 044 339 3910
juhana.nordlund@raitio.org

VARAPUHEENJOHTAJA
Daniel Federley
puh. 040 702 8488
daniel.federley@raitio.org

RAHASTONHOITAJA
Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
kimmo.sateri@raitio.org

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

JÄSEN
Mikko Alameri
puh. 0400 475 352
mikko.alameri@raitio.org

VARAJÄSEN
Teemu Collin
puh. 040 820 2337
teemu.collin@raitio.org

Lumipyryisessä päivässä oli harvinainen tilanne Simonkadulla, kun koeajolla ollut HKL 11 ja harjaamassa ollut HKL 2122 kohtasivat. Koevaunu 11 oli pysähtynyt nä Simonkadun mäkeen, missä ilmeisesti testattiin mäkilähtöjä. Kuva Aarne Alameri 28.2.2012.

Avustuksia Päätepsäkilke voit jatku-
vasti toimittaa sähköpostitse osoit-
teeseen lehtiutiset@raitio.org
tai postitse Seuran postilokeroon
PL 234, 00531 Helsinki.

Takakannen kuva: metrinen raitiotie Puolan Elblągissa

Elbląg oli 1980-luvulla kaupunkikuvaltaan hyvin uneliaan oloinen, mutta kuitenkin yli sadantuhannen asukkaan kaupunki Itämeren rannalla Puolan kansantasavallassa. Keskustassa olevan hiljaisen asutokadun Królewieckan pysähtynyt tunnelmaa täydentää kadun reunaan parkkeerattu yksinäinen Syrena-merkinen pikkuauto, joita valmistettiin Puolassa 1950–80-luvuilla. 5N-tyyppin moottorivaunu nro 015 on 1950–60 lukujen vaihteesta, perässään 5ND-perävaunu. Linja 2 ja suunta laita-kaupungille Marymonckaan.

Elblāgin metrinen raitiotie avattiin liikenteelle 1895. Linjoja oli 1980-luvulla sodan jäljiltä olemassa kaksi – neuvostoliittolaisethan pommitivat kaupungin melko tasaiseksi sodan loppupäivinä 1945. Vaunustossa oli liuta kaksiakselisia 5N-vaunuja, jotka oli rakennettu Konstalin tehtaalla Chorzówissa 1950–60 lukujen taitteessa, sekä myös uudempia 1980-luvun 805Na-telivaunuja, joka on kapearaitainen malli Konstalin normaalliraitaisesta sarjasta 105Na. Puolalainen kaksiakselinen N-sarja perustui saksalaiseen sotaraitiovaunuun, ”Kriegsstraßenbahnwageniin”. KSW-vaunuja ryhdyttiin valmistamaan Saksan valtakunnassa v. 1943 sodassa tuhoutuneiden vaunujen tilalle. Vaunun suunnitteluohjeet määritti Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnenin toimesta. KSW oli mahdollisimman suurikapasiteettinen (12 ip + nimellisesti 50 sp, mutta tarvittaessa seisovia mahtui vaunuun toinenkin mokoma) ja tekniikaltaan yksinkertainen sekä nopeasti huokeista tarveaineista valmistettava perusvaunu. Saksan liittotasavallassa KSW:itä valmistettiin v. 1950 saakka, jonka jälkeen raitiovaunutehtaat olivat saaneet jo omat mallistonsa ajanmukaisiksi. Saksan demokraattisessa tasavallassa kehitettiin 1950-luvulla oma kaksiakselinen LÖWA-mallisto, sotaraitiovaunuja ei tehty lainkaan. Nykyisen Puolan kaupunkieihin toimitettujen KSW-vaunujen mallin mukaan tehtiin kaksiakselisia N-vaunuja Konstalin vaunutehtaassa 1940-luvun lopulta 1962 saakka ja ajan mittaan vaunut valmistettiin yhä paremmista tarveaineista ja voimakkaammin moottorein. Konstalin telivaunu on puolestaan puolalainen lisenssikäyttöön tšekkoslovakialaisesta Tatra T1-tyyppistä. Puolalaista versiota alettiin valmistaa 1950-luvun lopulla ja mallistoa uusittiin aina 2000-luvulle saakka.

Nykyään Elblāgissa liikennöidään viittä raitiolinjaa ja uusia ratojakin on suunniteltu. Nykyaikaisessa on edelleen Konstal 805Na-vaunuja (21 kpl), DüWAGin ja Westwaggonin GT6-vaunuja (13 kpl, alun perin mainzilaista v.1958–65) ja PESA 121N-matalalattiivaunuja v. 2006 (6kpl).

Kuva: Jorma Rauhala, syyskuu 1986

Jäsentapahtumia

SRS:n ennakkoojelu Länsiterminaaliin 4.8.

Kesäajelun lähtö on Koskelan varikolta klo 13. Reitti riippuu siitä, ovatko kaikki vara- ja poikkeusyhteydet jo tuolloin ajettavissa. Ajamme vähintään linjan 9 reitin Simonkadulta Kampin läpi Länsiterminaaliin ja takaisin. Tavoitteena on päästä myös Ruoholahdenkadulta Itämerenkadulle sekä Bulevardilta Jätkäsaareen.

Testiohjelman salliessa ajeluvaununamme on koevaunu HKL 11, joka teknisen vian vuoksi ei ollut käytettävissä kevätajelulla toukokuussa. Tilanteen niin edellyttäessä ajamme jollakin muulla neliakseliselällä vaunulla.

Ei ennakkoilmoittautumista. Ajelu on maksuton, mutta ota jäsenkorttisi mukaan. Se toimii matkalippuna. Vain jäsenille!

SRS:n ajelu pikkuruotsalaisella SR 50

Heti, kun pikkuruotsalainen SR 50 (ASEA 1909) on hyväksytty ja katsastettu liikennekäyttöön, suoritetaan sillä SRS:n jäsenajelu. Ajelu toteutetaan ilman perävaunua, joten samalla tarjoutuu tilaisuus ottaa kuvaharvinaisuuksia. Museolinjallahan vaunu tulee kulkemaan yhdessä kesävaunun kanssa. Koska ajankohta varmistuu varsin lyhyellä varoitusajalla, tiedotetaan ajelusta sähköpostirinkin kautta. Ilmoittaudu siis nyt mukaan sähköpostirinkiin sivun 2 ohjeiden mukaan!

Ajelun arvioitu ajankohta on heinä-elokuu. Ajelu on maksuton. Vain jäsenille!

Tutustumiskäynti Otanmäen tehtaille

SRS:n jäsenille tarjoutuu mahdollisuus käyntiin Transtechin tehtaille Otanmäkeen lokakuussa. Tuolloin ensimmäinen NRV2010-raitiovaunu on jo koeajoja vaille valmiina. Tarkka päivä ja ohjelma ilmoitetaan ensi numerossa. Autokuljetus järjestetään Flyben lennoilta Kajaanin lentoasemalta ja -asemalle.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

