# RAITIO

3/2013

Düwag-vaunuja 1950-luvun Helsinkiin

Transtech Artic liikenteessä

Viipurin 1920-luku

# Pääkirjoitus

*Hyvä lukija,*

elokuun 12. päivä jää historiaan päivänä, jolloin Helsingin tunnetuin raitiolinja, 3T, kaikkien spåralinjojen kantaäiti, siirtyi historian lehdille. Kahdeksikonmuotoinen reitti on kuitenkin vielä toistaiseksi olemassa. Se on yhä edelleen lähes samanlainen kuin jo vuonna 1922, jolloin sillä ei ollut numeroa vielä ollenkaan. Helsingin raitiolinjat saivat numerotunnukset vasta syksyllä 1926 – aiemmin oli pärjätty linjavärein ja määränpäätekstein. Mutta lähes 90 vuotta kolmonen oli kolmonen. Maalaisserkun ei tarvinnut pahemmin tietojaan päivittää – mitä nyt kesäkuussa 1950 saattoi ihmetellä, kun kolmosen perään oli yhtäkkiä ilmestynyt B tai T.

HSL joutuu tiedottamaan uusista numeroista ulkomaita myöten, sillä niin monet ja monenkieliset Helsinki-oppaat suosittelevat 3T-kaupunkikierrosta turistille ja ne kaikki kaipaavat nyt päivitystä.

Sateinen ja syksyinen elokuun puoliväli tuo mieleen Ilpo Tiihosen runon Stadissa sataa. Siinäkin Helsingin raitiovaunuja edustaa mikäs muu kuin 3T:

*Kohta jo Kallioon sataa*
*ja Sörkässä rännit soi*
*ja huojuvaa vuoristorataa*
*ukkonen moukaroi!*

*Rakeet ampuvat asfaltin selkään*
*ja salamat sivaltelee*
*ja päättärillään pelkää*
*ja vapisee 3T.*

Tästä lehdestä löytyy historiasta kiinnostuneille todellinen skuuppi – Jorma Rauhala on penkonut arkistoja ja löytänyt kirjeenvaihtoa ja asiakirjoja, jotka kertovat, miten HKL 1950-luvulla yritti ostaa valtavan määrän neliakselisia raitiovaunuja Keski-Euroopasta. Valuuttaa oli hankala saada, mutta vaunut olisi voitu maksaa vaikka viljalla – tarvittiinhan niitä muun muassa Herttoniemen raitiotietä varten. En ollut ymmärtänytkään, että Herttoniemen, samoin kuin monen muun 1950-luvun esikaupungin, raitiotiet olivat niin lähellä toteutumista. Rahat oli kaupungin budjettiin jo varattu, vain Valtion lisenssitoimikunnan lupa puuttui. Kovin toisenlainen voisi raitiotieverkko olla tänä päivänä, jos tuo lupa olisi silloin myönnetty.

Toivotan mukavia lukuhetkiä lehden parissa.

***Daniel Federley***
päätoimittaja

## Suomen Raitiotieseuran jäseneksi!

Ovatko raitiovaunut Sinulle enemmän kuin vain kulkuneuvo? Erottamaton osa Helsingin kaupunkikuvaa, tärkeä osa muistojen Turkua? Oletko kiinnostunut raitioteistä osana nykyaikaista kaupunkiliikennettä? Kiinnostaako Helsingin metro?

Suomen Raitiotieseura ry:n jäsenenä saat Raitio-lehden neljästi vuodessa kotiisi. Olet myös tervetullut maksuttomille jäsenajeluille vanhoilla raitiovaunuilla. Tapana on ollut tutustua ennakkoon uusiin rataosuuksiin, nyt olemme menossa ratikka-ajelulle Kajaaniin! Muitakin tutustumiskäyntejä järjestetään tilaisuuden tullen. Katso ajankohtaiset sivulta 31!

Jäsenmaksu on 20 € vuodessa. Jäseneksi pääset täyttämällä lomakkeen osoitteessa www.raitio.org /jaseneksi tai lähettämällä vapaamuotoisen hakemuksen yhteystietoineen osoitteella SRS ry, PL 234, 00531 HKI.

RAITIO

ISSN 0356-5440

36. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä. Jäseneksi voi liittyä osoitteessa www.raitio.org/jaseneksi.

PÄÄTOIMITTAJA Daniel Federley
daniel.federley@raitio.org

PÄÄTEPYSÄKIN TOIMITTAJA Arto Hellman
lehtiuutiset@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 Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA Edita Prima Oy 2013

© Suomen Raitiotieseura ry

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

## Kansikuva

Helsingin uusin raitiovaunu, Transtechin valmistama HKL 401, ”ensimmäistä kertaa” ulkoilmassa Otanmäen tehtaalla 13.6.2013 pidetyssä roll-out-tilaisuudessa. Vaunulla oli toki tehty koeajoja hyvän aikaa ennen varsinaista julkistustilaisuutta. Kuvassa näkyy myös koeajoraiteen varteen tilaisuutta varten pystytetty pysäkkimerkki. Ykkösen perässä on piste: ensimmäinen vaunu. Artic-nimi on lyhennelmä englannin sanasta ”articulated”, mikä merkitsee nivellettyä, mutta sanaleikki tuo mieleen myös talvisiin, jopa arktisiin oloihin suunnitellun raitiovaunun. Kuva Daniel Federley.

Jorma Rauhala

# GRÜNE FISCHE – VAUNUT JOITA EI TULLUTKAAN

"Vihreä kala" Pohjolankadulla KM-linjalla, Rautatientori–Käpylä, heinä-elokuun vaihteessa 1952. Kaksisuuntavaunussa on ovet kummallakin puolella. Kuva: Raija Jänicken kotialbumi

*"Asiasta ei saa antaa tietoja julkisuuteen, paitsi sitten kun ja niiltä osin kuin laitoksen johto neuvoteltuaan lisenssiviranomaisten kanssa harkitsee tarpeelliseksi." (Helsingin liikennelaitoksen lautakunta 20.3.1953)*

Vuoden 1952 tarkistettu ehdotus HKL:n kalustonhankintaohjelmaksi seuraaville lähivuosille oli lyhyesti seuraavanlainen:

Uusia raitiovaunuja hankitaan: moottorivaunuja 30 kpl (Karia 301–330, tilattu jo 1950, mutta vielä saamatta) + 24 kpl (1955) + 24 kpl (1956) + 21 kpl (1957) = 99 kpl sekä perävaunuja 60 kpl (1954) + 24 kpl (1955) + 24 kpl (1956) = 108 kpl

Maaliskuussa 1952 HKL:n liikennepäällikkö Reino Castrénin ja konepajapäällikkö O. W. Martolan suunnitelman mukaan uuden kaluston saannin jälkeen vanhaa vaunustoa poistettaisiin seuraavalla aikataululla:

Moottorivaunupoistot: vuosina 1952–53 poistetaan ASEA:n "pikkuruotsalaiset" ja "jumbot", 1954 Brillin "jenkit", 1954–55 NWF:n saksalaiset ja 1955–57 ASEA:n "isot ruotsalaiset".

Perävaunupoistot: vuonna 1952 poistetaan kaikki avoperävaunut, 1952–54 ASEA:n pikkuruotsalaisperävaunut, 1954 NWF:n perävaunut ja 1955 ASEA:n isot perävaunut.

Jo tehtyjen yli-ikäisten ja huonokuntoisimpien raitiovaunujen romutuksen sekä Karian uusien telivaunujen viivästymisen takia jouduttiin 31.8.1953 alkaen lakkauttamaan Haagan linjat H ja HR. Raitiovaunuilla liikennöinti Mannerheimintien pohjoispäässä päättyi sen jälkeen Kuusitien silmukkaan. Vanha rataosuus Meilahdesta Haagaan purettiin ja uusi pikaraitiotyyppinen Ruskeasuon rata valmistui Mannerheimintien pohjoisosalle 29.8.1955, jolloin Ruskeasuon runkolinja aloitti liikenteen. Uusi osuus oli osa suurta tulevaisuuden raitiotieverkoston laajennussuunnitelmaa.

Vaunuhankintasuunnitelman mukaisesti olisi vuonna 1958 ollut vanhemmasta kalustosta jäljellä enää 1939–40-lukujen vaihteen sekä sitä uudemmat hankinnat eli vanhimmaksi kalustoksi olisivat jääneet SAT:n moottorivaunut, ASEA:n neliakseliset "arkut" ja LHW:n perävaunut eli moottorivaunut 163–226 ja perävaunut 701–780. Pääoma-arvojen tarkistamiskomitean (1952) lausunnossa vaunuston tavoitteellinen käyttöikä olisi moottorivaunujen kohdalla 25 vuotta, paitsi sota- ja pula-aikana valmistuneilla vain 20 vuotta. Perävaunuilla käyttöikä olisi vastaavasti 30 tai 25 vuotta. Samanaikaisesti liikennelaitoksen bussien käyttöikätavoite oli vaatimaton 7–10 vuot-

Düwagin vaunu on saapunut Helsinkiin 14.7.1952. Kuvassa vaunun 2-pää eli Helsingissä takapää sekä "vääränpuolen" ovia. Linjatunnukset ovat vielä asentamatta. Kuva: Suomen Urheilumuseo

Insinöörit tutkimassa 14.7.1952 vaunun rahastajan aitiota, joka on hyvin pelkistetty. Rahastaja joutuu hieman jumppaamaan asettautuessaan hameineen pienen työtason suojaan. Herrojen takana piilossa "takapään" ohjaamo sekä ovet kahtapuolen. Ohjaamo on vielä ajalleen tyypillisesti matkustamon suuntaan täysin avoin. Kuva: Suomen Urheilumuseo

ta. Saksalaisten NWF:n moottorivaunujen suunniteltu poistoaikataulu (1954–55) oli hieman ristiriitainen käytännön kanssa, sillä vuonna 1952 Kaipiolla oli näitä vaunuja parikin kappaletta suuressa korien täyskorjauksessa. Käytännön suunnitelmissa oli uudistaa peräti kymmenen vaunun korit kyseisestä 30 vaunun sarjasta, eli aavisteltiin, että uusien vaunujen hankinta ei ehkä etenisi suunnitelmien mukaisesti. Sota- ja pula-aikana valmistetut viimeisetkin kaksiakseliset tultaisiin 1950-luvun alun tavoitteen mukaisesti poistamaan 1970-luvun alkuvuosina. Nyt jälkeenpäin voidaan todeta, että suurin piirtein näinhän asiat menivätkin, paitsi että etenkin ASEA:n vaunusarjat saivat lähes 20 armollista lisävuotta. 1950-luvun romutusten sijasta se hetki koitti niille vasta 1970-luvulla!

## Koevaunu Helsinkiin

Touko-kesäkuun vaihteessa 1952 tiedusteltiin koti- ja ulkomaisilta valmistajilta 30 vaunun hankintoja. Vaunut olisivat multippelivaunuja, eli tarvittaessa kaksi moottorivaunua toimisi yhteenkytkettynä. Yksittäisen vaunun tehon tarve voisi olla tavanomaista pienempi, koska ei olisi tarvetta varata vetovoimareserviä perävaunun vetoon. Tikkurilalainen Oy Helsingin Autokoritehdas Ab (Helko) ilmoitti käyneensä neuvotteluja 30 vaunun toimittamisesta örnsköldsvikiläisen AB Hägglund & Sönerin kanssa. Italialaisia FIAT-raitiovaunuja edusti Suomessa Finla Oy. Tältä saadun tarjouksen liitteenä oli Ateenan liikennelaitoksen puoltava lausunto sinne vuonna 1940 (!) toimitetuista 60 vaunusta. Siinä kehuttiin erityisesti Compagnia Generale di Elettricitan sähkölaitteita. Heidelbergiläisen H. Fuchs Waggonfabrikin tarjous oli varustettu Siemensin sähkölaitteilla. Kotimaisille koritehtaille lähetettiin myös kyselyt, esim. tamperelaiselle Ajokki Oy:lle.

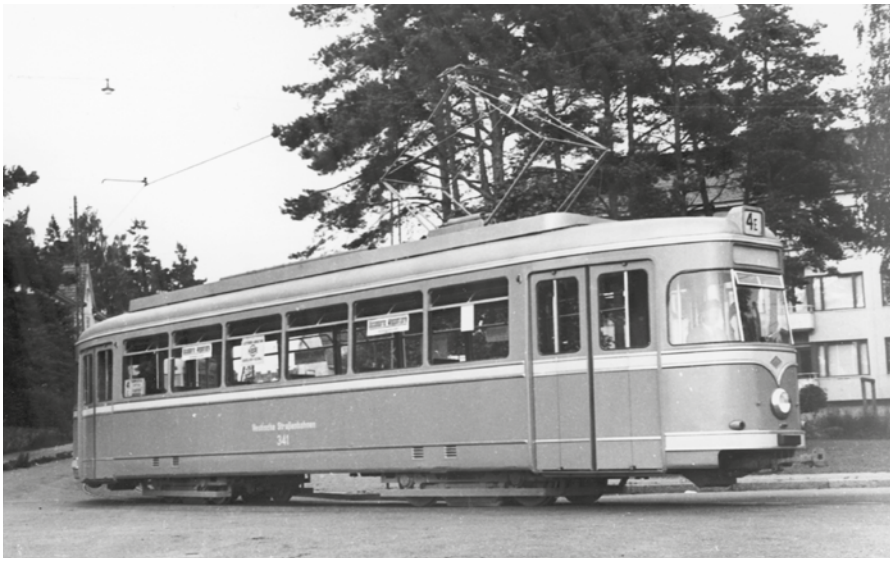
Toukokuussa 1952 lähetettiin tarjouskysely siis myös ulkomaille, esim. Düsseldorfer Waggonfabrikille. Düwag oli vasta vuotta aikaisemmin ryhtynyt valmistamaan ensimmäisiä nykyaikaisia neliakselisia telivaunuja, joita saksaksi kutsuttiin Großraumwageneiksi, "isotilaisiksi vaunuiksi", ja kiinnostus tällaisia kohtaan oli maailmalla suurta. Nämä ensimmäiset vaunut olivat kaksisuuntaisia eli ovet olivat kummallakin sivulla päätysiltojen luona, kiinteä rahastajanaitio ja ohjaamo kummassakin päässä. Myöhemmin valmistettiin myös yksisuuntavaunuja ja ovet tulivat myös vaunun keskelle. Perävaunut ja Jakobsin telillä varustetut nivelvaunut otettiin myös tuotantoon.

Düwagilla oli juuri valmistumassa uusia vaunuja länsisaksalaisille raitiotielaitoksille. Tässä vaiheessa oli myös mahdollista saada Helsinkiin koekäyttöön eräs vaunu ennen kuin se toimitettaisiin tilaajalleen Vestin raitioteille, Vestische Straßenbahnen GmbH. Yhtiöllä oli laaja linjasto Ruhrin pohjoisalueella Recklinghausenin piirissä. Tilaus käsitti 12 vaunua numeroilla 340–351 ja ne valmistettiin 1952–53. Vaunun vuokrausasia eteni nopeasti niin Suomen kuin Länsi-Saksankin päässä niin, että liikennelaitoksen lautakunnan kokouksessa 9.7.1952 käsiteltiin lisäesityslistan asiana vaunun vuokraamista. Samalla todettiin, että edellisenä päivänä 8.7. oli liikennelaitoksen lautakunnan puheenjohtaja, Helsingin kaupungin rahatoimenjohtaja sekä myös olympialaisten järjestelytoimikunnan puheenjohtaja Erik von Frenckell jo antanut Länsi-Saksaan alustavan hyväksynnän 20 päivää kestävälle vuokraukselle johtuen asian kiireellisyydestä. Neuvotteluja oli siis käyty HKL:n ja vaunutoimittajan kanssa jo jonkin aikaa, vaikkei niistä juuri kirjallisia merkintöjä löydykään. Lautakunta päätti vuokrata toiminimiltä Düwag ja Theodor Kiepe, jälkimmäisen maahantuojan Oy Insinööritoimisto Nortek Ab:n

välityksellä kyseisen koevaunun. Vuokra-aika alkaisi pikimmiten olympialaisten alussa, jolloin vaunusta olisi myös hyötyä lisäliikenteen hoidossa. Voidaan ajatella, että Düwag–Kiepe katsoi myös tuon vuokra-ajankohdan olevan eduksi uuden vaunun kansainväliselle esittelylle, sillä kohdistuihan Helsinkiin olympialaisten vuoksi maailman sen hetken suurin kiinnostus. Siinä urheilun sivussa saattaisi esillä oleva uusi vaunutyyppi kiinnostaa laajemminkin. Jos ei olisi ollut olympialaisia, voisi epäillä, olisiko vaunua saatu lainaksi. Nykyisin Düwagin vaunutyypin suosituksiin voitaisiin myös lisätä, että se ”selviää Helsingin vaativista rataolosuhteista”. Vuokra Düwagin Großraumwagenista oli 300.000 mk, sisältäen kuljetuskustannukset Länsi-Saksasta Helsinkiin ja takaisin. Viranomaisilta anottiin pikaisesti tarvittava tuontilisenssi 10.7.1952.

Vestin vaunu nro 341 lähti Suomeen 9.7.1952 ja saapui Hietalahden telakan satamaan alle viikossa tilauksesta eli 14.7.1952 ja jo saman päivän illalla kerrotaan tehdyn koeajo. HKL:n olympialaisten lisäliikenne alkoi jo hieman ennen kisoja eli 16.7. ja päättyi 3.8.

Vaunussa mainitaan olleen 96 matkustajapaikkaa, mutta siihen todettiin mahtuvan tungosaikana 130–140 henkeä. Sanomalehdissä Düwagin vaunua kuvailtiin hyvin hiljaiseksi käyttämällä sanaa ”aavevaunu”. Suomen ensimmäinen ”aavevaunu” ei siis ollutkaan puolta vuosikymmentä myöhemmin käyttöönotettu turkulainen VTS-vaunu! Vaunun nopeus oli 65 km/t ja se kohoaisi tarvittaessa 80 km/t:iin. Vaunun pituus oli 14 metriä ja siinä oli kiskojarrut ensimmäisenä Suomessa. Ensimmäinen matkustaja-ajo tehtiin torstaina 17.7.1952 klo 8.07 Erottajalta Munkkiniemeen linjalla 4E, ja paluulähtö kaupunkiin lähti klo 8.40. Vuoroväli oli yksi tunti. Vaunun väriksi sanomalehdissä mainittiin kenttäharmaa tai maidonvihreä. Vestische Straßenbahnenilla tämä vaunutyyppi sai myöhemmin lisänimen ”Der grüne Fisch” eli ”vihreä kala”.



Vaunu Laajalahden valkamassa linjalla 4E, 29.7.1952. Kuva: Bertel Okkola

Sisänäkymä edestä taaksepäin, rahastaja istuu topakasti omalla paikallaan. Istuimet ovat 1+2 vastatusten. Käytävä vaikuttaa tilavalta. Kuva: Bertel Okkola, 29.7.1952

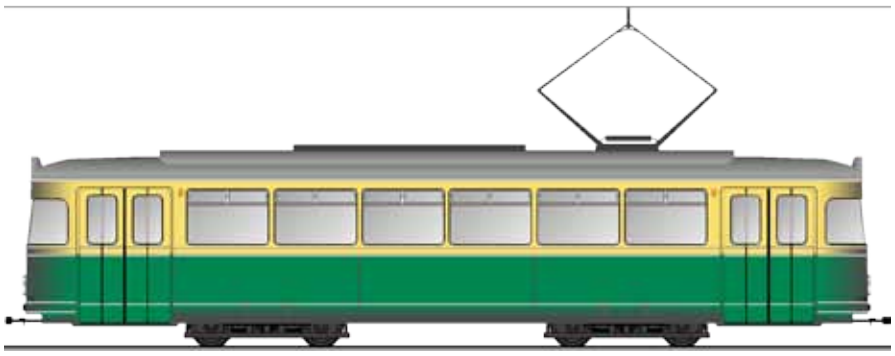
Düwagin vaunu siirtyi Munkkiniemen 4E-linjalta koeajan puolivälissä liikennöimään toista pitkää esikaupunkilinjaa eli Käpylään keskiviikkona 30.7.1952. Tuosta päivästä lähtien tiistaihin 5.8. saakka se kulki linjalla KM, Rautatientori–Käpylä, klo 6–18, lähdöt Mikonkadulta 12 minuuttia yli täyden tunnin ja klo 19–23, lähdöt 14 minuuttia yli täyden tunnin. Käpylästä lähtö oli klo 6–22 minuuttiluvulla 43. Käpylästä vaunu lähti halliin klo 23.39. Päivistä 17.7.–5.8. tulee tarkalleen sovitut 20 vuokrapäivää.

Sanomalehtiuutinen 15.8.1952 kertoi, että vaunu palautetaan Länsi-Saksaan, kunhan sopiva laivayhteys saadaan. Sellainen laiva lähti 23.8.

Saksalainen teknikko, herra Roman, oli Vestische Straßenbahnenilta vaunun mukana koko vuokra-ajan varmistamassa tarvittavat huoltotyöt. Valmistajatehtaat vastasivat mahdollisista kolarikustannuksista ja vahingoista vuokra-ajalla; niitä ei tapahtunut.

## Telivaunuja tarvitaan

Uusien vaunujen hankinnasta valmistui liikennelaitoksella 16.9.1952 muistio, jossa todettiin suurten neliakselisten vaunujen, jotka ovat yhteenkytkettävissä toisen moottorivaunun tai perävaunun kanssa, olevan järkevin hankinta. Oli nimittäin esitetty eräänä vaihtoehtona myös hankkia kevyempiä ja pienempiä kaksiakselisia vaunuja kaksinkertainen määrä niin että liikennettä hoidettaisiin hiljaisena aikana yksittäin ja muulloin vaunupareiksi yhteenkytkettynä. Osalla linjoista tarvittaisiin kuitenkin vuoroihin koko päivän ajaksi kahden vaunun juna. Tällainen pienempikokoisen vaunukaluston käyttö ei olisi tullut edullisemmaksi ja asia hylättiin.



Düwagin lainavaunu, Vestin nro 341, väritettynä helsinkiläiseksi. Väritys: Jaakko Pertilä

Osa saaduista tarjouksista ei ollut vertailukelpoisia: oli perävaunukäytön selvityksen puutteita, tai moottorivaunuissa oli toivottua vajavaisemmat jarrujärjestelmät, vaunuista puuttuivat automaattikytkimet jne. Osassa tarjouksia ei ollut edes selvitetty, kuinka tuollaiset seikat järjestetään. Täysin pyydetynmukaiset tarjoukset oli saatu edullisuus- ja toimitusnopeusjärjestykseen ryhmiteltynä seuraavilta: Ferrostaal–Kiepe, Düwag–Kiepe, Talbot–Kiepe, Dietrich, Schindler, Valmet ja Suomen Autoteollisuus. Muita tässä vaiheessa mukana olleita tarjoajia olivat Linke-Hofmann–AEG, FIAT–BBC, Kaipio, Hägglund ja ASEA. Nämäkin saattoivat selvitysten mukaan tulla kyseeseen, mikäli puutteellisuudet voidaan täydentää, mutta hinnan epäiltiin silloin kohoavan tarjotusta suuremmaksi. Länsisaksalaiset vaunut olivat toimitusaikaan ja hintaan nähden ylivoimaisesti parhaimmat. Sikäläisiltä liikennelaitoksilta hankittujen tietojen mukaan todettiin Düwagin vaunujen soveltuvan parhaiten Helsingin käyttöön. Ferrostaal-ryhmään kuulunut Westwaggon-tehdas ei ollut vielä toimittanut metrin raideleveydelle kyselyn mukaisia vaunuja, mutta sekin oli muutoin myös suositeltu vertailukohde. Länsisaksalaisista sähkölaitetoimittajista Kiepe tuntui olevan paras vaihtoehto, etenkin siksi että sen tehtaat olivat Düwagin kanssa samassa kaupungissa. Ulkomaisten valmistajien toivottiin pystyvän esittämään selkeitä näyttöjä valmiiden vaunujen käyttökokemuksista Helsingin olosuhteita vastaavilta raitioteiltä – seikka joka on yhä edelleen hyvin ajankohtainen kun uushankintoja tehdään!

Västeråsilaisen ASEA:n tarjoamissa yhdysvaltalaisen lisenssin mukaisesti valmistettavissa PCC-vaunuissa korit rakentaisi linköpingiläinen ASJ (AB Svenska Järnvägsverkstäderna). Vaunuissa olisi neljä 55 hv:n moottoria ja kaksioviaukkoinen malli (etu- ja keskiovet) olisi matkustajakapasiteetiltaan 34 ip + 72 sp. Takaovellisessa mallissa olisi takasillalla kolme yksittäisovea ja istumapaikkoja olisi vain pari vähemmän. Ruotsalaisista PCC-vaunuista ei muodostunut koskaan myyntimenestystä: vain kaksi vaunua toimitettiin 1952 Tukholmaan numeroille 10 ja 11. Liikennekäyttöä näille erikoisuuksille ei tullut paljon. Vaunuista toinen on edelleen olemassa ja varastoituna museotarkoituksiin – jo vuodesta 1963 lähtien! Ruotsalaiset raitiotielaitokset hankkivat tätä ennen sekä myöhemminkin uuden kaluston varustettuna perinteisillä tekniikoilla.

Elokuussa 1952 Helsingistä tiedusteltiin Basler Verkehrs-Betriebeltä ”ultrakeveiden” Schindler-moottorivaunujen talviajokokemuksista. Kyseessä olivat vaunut 601–603, jotka oli toimitettu edellisenä talvena. Vastauksessa todettiin, ettei niillä ollut mitään liikennöintivaikeuksia. Näille vaunuille annettiin Baselissa myöhemmin numerot 251–253 ja ne poistettiin käytöstä 1970-luvulla. Kyseisenlaisia vaunuja ei valmistettu mainittua kolmea enempää. Sveitsiläiset raitiotielaitokset luottivat jo näitä ennen ja eteenpäinkin raskastekoisempaan Standardwageniinsa, joita monet eri valmistajat rakensivat.

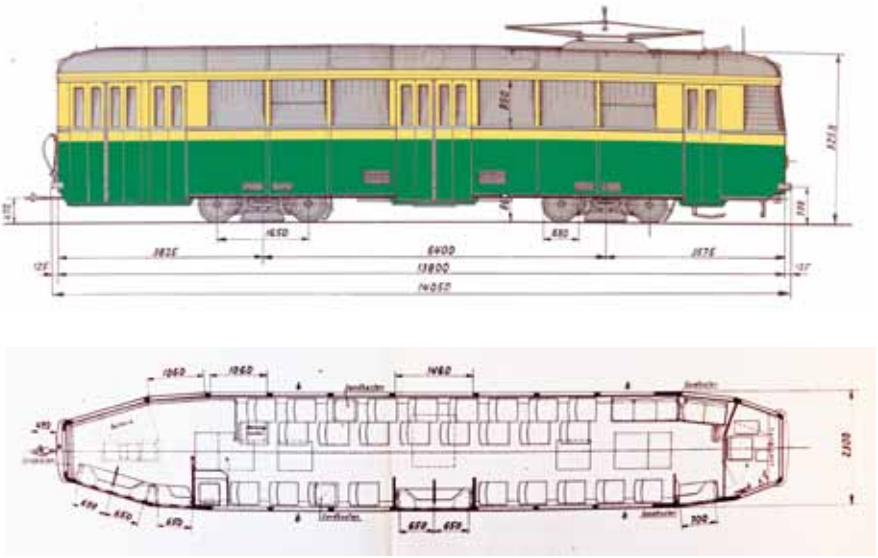
## HKL tilaa vaunuja ulkomailta

Kotimaisilla tehtailla ei ollut vuonna 1952 minkäänlaisia ansioluetteloita telivaunujen rakentamisesta. Autoteollisuuden tytäryhtiöltä Karialta oli jo pari vuotta aikaisemmin tilattu sarja isoja moottorivaunuja, ”mustangeja”, mutta ne olivat edelleenkin toimittamatta. Vaunutyyppi oli saanut alkuperäisen rakenneideansa Tukholman 1940-luvun loppupuolen uusista telivaunuista, joita siellä kutsuttiin ”mustangeiksi”. Kului vielä yli kaksi vuotta ennen kuin Karialta saatiin ensimmäinenkään vaunu valmiiksi. Lopputulos vuonna 1955 oli kuitenkin melko kaukana alkuperäisistä ”mustangeista”, mutta lempinimensä se Helsingin raitiotieläisten keskuudessa kuitenkin piti. Kaipion todettiin rakentaneen aiemmin vain puukoreja, ei nyt tilattavia teräskoreja. Vaikka Kaipio ilmoittikin pystyvänsä rakentamaan myös teräskoreja ulkomaisen asiantuntija-avun turvin, tehtaan kykyyn ei juurikaan uskottu. Kaipio lopettikin kaiken kulkuneuvokorituotantonsa muutaman vuoden kuluessa. Valmet ilmoitti kaikkein pisimmän toimitusajan ja hinnaltaankin se oli kallein. Lisäksi tehdas ei ollut koskaan ennen valmistanut raitiovaunuja – rautatie- ja linja-autokalustoa tosin kyllä. Kotimaiset tehtaat tulisivat lisäksi käyttämään hyvin paljon ulkomaisia erikoisrakenneosia, vaatisivat siihen maamme silloisessa säännöstelytaloudessa hankalasti järjestettävän ulkomaanvaluutan hankintaluvan, olisivat kiireellisen tilauksen suhteen kaikkein hitaimpia, eikä niillä kenelläkään ollut esittää myönteisiä kokemuksia toteutuneissa raitiovaunuhankkeissa. Myöhästymisten ja pettymysten vaara olisi siis kotimaisen hankinnan kohdalla suuri, todettiin liikennelaitoksella. Niinpä vaunujen suurhankinta pyrittiin aloittamaan jonkin ulkomaisen tehtaan tilauksella ja vasta myöhemmin kytkemään kotimainen teollisuus mukaan hankintoihin. Ulkomaisenkaan valmistajan kohdalla ei tilausta voitaisi ratkaista pelkästään laadun, toimitusajan ja hinnan perusteella, vaan tilaukseen tulisi vaikuttamaan merkittävästi eri maiden valuuttojen saantiluvat. Ulkomaisista tehtaista jatkoneuvotteluun toivottiin saatavaksi Hägglund, Düwag, Ferrostaal, Kiepe ja Fiat.

Vaunutarjouksista neuvoteltiin 19.9.1952 pidetyn kokouksen pöytäkirjan mukaan kotimaisen teollisuuden lisäksi myös seuraavien ulkomaisten toimittajien kanssa: Hägglund & Söner, Ferrostaal–Kiepe, Düwag–Kiepe, SIG ja Fiat.

Belgialainen toiminimi Suomibel s.p.r.l. tiedusteli 22.10.1952 raitiovaunuhankintojen tarjousasiakirjoja. Yhtiö ilmoitti edustavansa kahta sikäläistä vaunutehdasta. AEG:n suomalainen edustaja Sähköliikkeiden Oy sai myös tarjouspaperit. Länsisaksalainen Waggonfabrik Talbot Aachenista oli monien joukossa myös saanut tarjouskirjeen, kuten Waggonfabrik Uerdingen Krefeldistä ja kölniläinen Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik (Westwaggon). The British Thomson-Houston Co Ltd:iä edusti Suomessa Oy Työterä Ab, ja myös sinne tehtiin kysely. Miva Oy edusti Siemens & Halske ja Siemens-Schuckertwerke -yhtiöitä. Hel-

Vaunu Karhupuistossa linjalla KM elokuussa 1952. Kuva: Toivo Niskanen



SIG:n tarjoama vaunu väritettynä helsinkiläiseksi. Väritys: Jaakko Pertilä

singin raitiovaunukauppa herätti laajaa mielenkiintoa ympäri Eurooppaa niin meiltä lähetettyjen kyselyiden kuin myös saatujen tiedustelujen muodossa.

22.12.1952 lautakunnan kokouksessa käsiteltiin jälleen vaunuhankintaa. Todettiin, että syksyn aikana on neuvoteltu viranomaisten kanssa ja todettu, että valuuttaa hankintoihin ei ole saatavissa. Tässä yhteydessä on vielä syytä muistuttaa ja korostaa sitä, että Helsingin kaupungin rahoitus oli hankinnoille kunnossa. Vaikeus oli yksinomaan siinä, että suurelle rahasummalle ei saatu maastapoisvientilupaa. Marraskuussa oli jätetty eri valmistajille ilmoitus, jossa pyydettiin heitäkin tekemään ehdotuksia valuuttakysymyksen hoitamiseksi. Tämä vaatimus tuli karsimaan osan vaunuvalmistuksesta kiinnostuneita tehtaita pois.

Kirjeessä 22.12.1952 seuraaville kotimaisille yhtiöille – Valmet, Tampella, Importer, Nortek, Oy ASEA Ab ja SIG (c/o SAT) – todettiin, että lautakunta on päättänyt ottaa esille 29.12. pidettävään kokoukseen ensimmäisen 30 raitiovaunun tilauksen ja mahdolliset tarkistukset tarjouksiin tulisi jättää sitä ennen tiedoksi. Asia oli myös edelleen pidettävä salaisena! Lisäksi todettiin, että lautakunta on päättänyt tehdä tarjouspyynnön myös 30 vaunun lisähankinnasta syksylle 1954.

Lautakunnan kokouksessa 29.12.1952 oli jatkokäsittelyssä raitiovaunujen tilaaminen. Kaikki seitsemän edelleen mukana ollutta vaihtoehtoa täyttivät esitetyt vaatimukset. Hinnat olivat kiinteitä liikevaihtoveroineen, tulleineen ym. vapaana Helsingin satamassa. Edullisimman tarjouksen jätti Oy Nortek Ab:n Düwag–Kiepe (vertailuhinta 16 710 782 mk). Toiseksi edullisin oli Oy Importer Ab:n Düwag–Siemens. Näihin vaunuihin sisältyi kardaani ja solenoidijarrut (17 850 000 mk), kolmantena ASEA (18 010 000 mk), neljäntenä Tampellan ja Valmetin yhteinen The British Thomson-Houston (BTH) -vaunu (18 150 000 mk + indeksi), viidentenä Importerin Düwag–Siemens, varusteina kardaani ja ilmajarrut (18 300 00 mk), kuudentena SIG (18 863 000 mk) ja viimeisenä Tampellan ja Valmetin yhteinen Sécheron-vaunu (20 340 000 mk + indeksi). Liikennelaitoksen toimitusjohtaja dipl.ins. Hugo A. Relander esitti kokoukselle, että lautakunta voi nyt päättää, minkä toiminimen kanssa liikennelaitos oikeutetaan tekemään sopimus 30 vaunun hankinnasta ja päätös oli Düwag–Kiepe. Düwagin Suomen edustajana oli Oy Importer Ab ja Kiepen edustajana Oy Nortek Ab.

Oy Nortek Ab:n kanssa sovittiin siis 29.12.1952, että 30 Düwag-vaunun tilaus tehdään heidän kanssaan, jos tyydyttävä sopimus saadaan aikaiseksi. Tilausasia sovittiin pidettäväksi edelleen salassa siihen saakka kunnes lopullinen hankintasopimus tullaan allekirjoittamaan. Liikennelaitoksen lautakunnan jäsenistä raitiovaununkuljettaja V. Laine ja taloudenhoitaja J. Mellin vastustivat länsisaksalaisen valmistajan kanssa tehtävää sopimusta, sillä he olisivat mieluummin tehneet tilauksen kotimaisten vaunutehtaiden kanssa. Muut lautakunnan kahdeksan jäsentä kannattivat kyseistä hankintasopimusta.

Ulkoasiainministeriön kauppapoliittiselle osastolle lähetettiin 13.1.1953 kirje, jossa huomautettiin, että vaunutilaus pitäisi huomioida parhaillaan valmisteilla olevassa Länsi-Saksan kauppasopimusneuvottelussa. Myös Valtion lisenssitoimikunnalle tehtiin tiedustelu mahdollisuudesta saada 30 Düwag-moottorivaunun hankintaa varten valuuttalupa. Vastaus saatiin 22.1.1953 ja siinä lisenssitoimikunnan puheenjohtaja Artturi Lehtinen ilmoitti kielteisen päätöksen. Siinä vedottiin kotimaisten metallitehtaiden vaikeaan työllisyystilanteeseen sekä siihen, että ei ole mahdollista irrottaa tarkoitukseen pyydettyä n. 6,5 miljoonaa Saksan markkaa.

## Suomalaistako suosittava?

Sivujuonteena voidaan mainita, että Suomen Metallityöväen Liitto lähetti 29.1.1953 Kaupunkiliitolle ja maamme kaupunginhallituksille kirjelmän kuntien työllisyyspolitiikasta. Siinä huomautettiin, että hankintoja pitäisi osoittaa kotimaisille tehtaille työllisyyden ylläpitämiseksi. Tässä yhteydessä on muistettava, että Neuvostoliittoon toimitetut sotakorvaukset oli saatu päätökseen syyskuussa 1952 ja kotimaisella teollisuudella oli uudessa tilanteessa vapaata kapasiteettia.

Vaunusopimus hyväksyttiin liikennelaitoksen lautakunnassa 30.1.1953 ja siinä tilaus oli ohjattu kulkemaan esseniläisen Ferrostaal AG:n kautta: 30 moottorivaunua varaosineen ja kaikkine kuluineen valmiina raitiotiekiskoilla Helsingissä, kappalehinnaltaan 17.350.000 Suomen markkaa. Maksu olisi kompensaatiokauppa ja tapahtuisi Suomen markoissa. Vaunut valmistettaisiin Düwagin ja Kiepen yhteistyönä ja toimitusaikataulu olisi seuraavanlainen: 8 vaunua helmikuun loppuun mennessä 1954, 8 vaunua maaliskuussa, 8 vaunua huhtikuussa ja loput 6 vaunua toukokuussa 1954. Vaunujen maahantuojina olisivat Nortek ja Importer -yhtiöt.

Nortek ilmoitti kirjeessään 6.3.1953, että 14.2. Ferrostaalin kanssa tehtyä hankintaso-

pimusta pidennetään 30.3. saakka sen johdosta että tuontilisenssien ym. järjestäminen on vaatinut yhtiön taholta odotettua pidemmän ajan.

Liikennelaitoksen lautakunnan kokouksessa 20.3.1953 korostettiin jälleen, että lähivuosien vaunuston lisäys olisi välttämätöntä vanhan kaluston poistojen ja uusien pikaraitiotiehankkeiden takia. Suunnitelmien mukaiset vaunutilaukset pitäisi saada vireille pikimmiten. Tarkempi erittely hankinta-aikataulusta oli nyt seuraavanlainen:

Syyskuussa 1954 90 moottorivaunua, syyskuussa 1955 40 moottorivaunua ja 50 perävaunua ja syyskuussa 1956 30 moottorivaunua ja 30 perävaunua. Summat ovat 160 moottorivaunua ja 80 perävaunua eli yhteensä 240 vaunua. Vuoden 1954 toimitukset, 90 vaunua, tulisivat Karialta (30 kpl ”mustangeja”, jo 1950 tilattuja ja yhä rakenteilla), Ferrostaalin kautta (30 kpl Düwagin Großraumwageneita, myös jo tilattuja, mutta lisenssirahoitus oli vielä auki) ja 30 kpl Ferrostaalilta lisää vaunuja tai vaihtoehtoisesti SIG:iltä sveitsiläisiä Schweizer Standardwagen -tyylisiä vaunuja. Vuonna 1955 tulisivat kotimaiset vaunutehtaat mukaan toimituksiin 40 moottorivaunun ja 50 perävaunun toimituksilla ja vuoden 1956 toimitukset, 30 mv + 30 pv, olisivat myös suomalaisten raitiovaunutehtaiden valmistamia.

Kotimaisten vaunujen pitäisi vastata laadultaan ulkomaisia eivätkä ne saisi maksaa kohtuuttomasti enemmän. Ne voisivat myös olla valmistettuja jonkin ulkomaisen valmistajan lisenssillä. Uusilla vaunuilla korvattaisiin vuoden 1954 aikana poistettavaksi menevät yli kolmekymmentä vuotta vanhat raitiovaunut ja korvattaisiin osa Käpylän bussiliikenteestä sekä Kulosaaren sillan ja Herttoniemen pikaradan valmistuttua sen suunnan bussiliikennettä. Vuosina 1955–56 poistettaisiin kaikki 1930-luvun alun vaunut.

Tarkistetun laskelman mukaan uusia 100 hengen vaunuja tarvittaisiin syyskuuksi 1954 96 kappaletta, seuraavaksi syksyksi 82 kappaletta ja vuoden 1956 syyskuuksi 62 vaunua eli yhteensä 240 uutta vaunua (160 mv + 80 pv). Syyskuu oli aina ratkaiseva ajankohta vaunuhankinnoissa, sillä uusi talviaikataulukausi aloitettiin silloin ja liikennöintimuutokset pyrittiin keskittämään tuohon kohtaan. Kiireellisintä oli hankkia moottorivaunuja, jollaisia voidaan kytkeä multippeliajoon kaksi yhteen yhden kuljettajan ajettavaksi. Myöhemmin tarvesuunnitelmaa jouduttiin karsimaan, jottei kaupungin talousarviota liiaksi rasitettaisi ja supistettu tilausohjelma käsitti nyt vain 130 uutta moottorivaunua sekä 40 perävaunua, siis yhteensä 170 vaunua. Nämä kummatkin toiveluvut sisälsivät jo 1950 tehdyn Karian moottorivaunutilauksen eli ”mustangit”. Päätökset sovittiin edelleenkin pidettäviksi salaisina kunnes liikennelaitoksen johto ensin neuvoteltuaan lisenssiviranomaisten kanssa harkitsee asiaa uudestaan.

Liikennelaitoksen lautakunta ilmoitti kaupunginhallitukselle 27.3.1953, että Valtion lisenssitoimikunta oli 23.3. hylännyt anomuksen saada ostaa kompensaatio- tai transitokaupalla 30 saksalaista Düwag-raitiovaunua. Lautakunta oli myös päättänyt, että seuraavaksi vaunuja yritettäisiin ostaa Sveitsistä.

Helsingin Autokorityöläisten Ammattiosasto lähetti 27.3.1953 lautakunnalle kirjeen, jossa pidettiin valitettavana sitä, että ollaan ostamassa ulkomailta 30 moottorivaunua. Kirjeessä todettiin, että kotimaisetkin koritehtaat ovat valmistaneet raitiovaunujen koreja. Salaiseksi määrätty tilaushankintakeskustelu oli siis osittain myös julkisessa tiedossa.

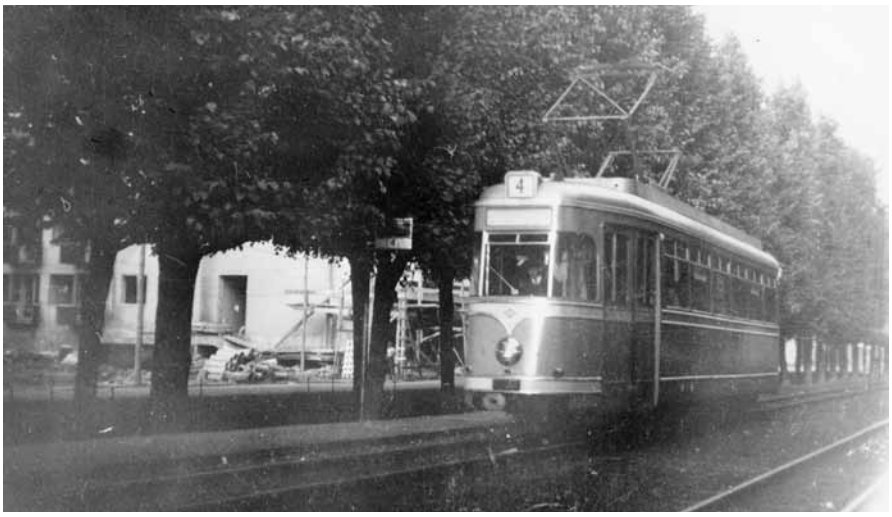
Ferrostaalille ja Nortekille ilmoitettiin 31.3.1953, että Valtion lisenssitoimikunta oli hylännyt liikennelaitoksen anomuksen saada ostaa 30 Düwag-vaunua suunnitellulla tavalla ja hankintasopimus katsottiin nyt rauenneeksi. Düwagin vaunutyyppi oli ja tuli olemaan seuraavina vuosikymmeninä alansa menestystuote niin Länsi-Saksassa kuin muuallakin. Suomeen niitä ei saatu hankittua, vaikka liikennelaitoksen halu olikin kova. Kesti yli viisikymmentä vuotta, vuoteen 2004 saakka, ennenkuin seuraava Düwag-vaunu vuoden 1952 jälkeen liikkui Helsingissä. Tuolloin hankittiin Ludwigshafenista yksi kolmiosainen käytetty vaunu koetarkoituksiin ja seuraavana vuonna Mannheimista viisi kaksiosaista vaunua helpottamaan vaunupulaa. Kolmiosaisia Düwageja hankittiin vielä muutaman vuoden kuluessa kuusi lisää. Näitä alkuperäisten liikennelaitostensa jo käytöstä poistamia vaunuja tarvittiin Helsingin liikenteessä lisäkalustona korvaamaan epäluotettaviksi todettujen Variotramien aiheuttamaa kalustovajausta. Hankituista Düwag-vaunuista on jo aiemmin julkaistu lehdessämme tarkempia artikkeleita.

## Vaikeat valuuttaluvat

7.4.1953 lautakunnassa todettiin, että 30 länsisaksalaisen vaunun anottu tuontilisenssi, 5.938.000 DM eli 326.000.000 mk, on hylätty ja anottavaksi tulee seuraava, eli 30 sveitsiläistä raitiovaunua, arvoltaan 6.200.000 SFr eli 328.000.000 mk.

Sveitsiläisten raitiovaunujen hankinnan merkeissä Suomessa vieraili neljä sikäläistä asiantuntijaa huhtikuussa 1953 ja he kävivät myös Tampereella tutustumassa paikallisiin teollisuuslaitoksiin. Toukokuussa lakitieteen tohtori Kreis Sveitsistä oli puolestaan käymässä vaunuhankintojen tiimoilla täällä.

Sveitsin vaunuhankinnoista todettiin lautakunnan käsittelyssä 8.5.1953, että Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) ja S.A. des Ateliers Sécheron (SAAS) -yhtiöiltä saataisiin käyttöön moottorivaunuja seuraavasti: 6 vaunua toukokuussa 1954 ja 30 vaunua joulukuuhun mennessä sekä 60 vaunua kesäkuuhun 1955 mennessä. Sveitsiläiset tehtaat ovat lisäksi valmiita luovuttamaan piirustukset ym. tarvittavan tietotaidon Suomeen, jos vähintään 30 vaunua tilattaisiin heiltä. SIG:in vaunun hinta vapaasti Helsingissä tulleineen, liikevaihtoveroineen ja transitoineen olisi tässä vaiheessa 19.086.000 markkaa. Jatkotilauksien koti-



Poikkeuksellinen linjatunnus, pelkkä 4, ja vaunu Munkkiniemen Puistotiellä elokuussa 1952, jolloin vaunun on ilmoitettu virallisesti olleen liikenteessä vain Käpylän linjalla. Kuva: N. N. Forbes

maiset lisenssivaunut olisivat ominaisuuksiltaan ja rakenteeltaan samanlaisia kuin sveitsiläiset. SIG:in Suomen edustajana toimi Oy Dahlberg & Co Ab.

Tilaussuunnitelma näytti nyt tältä: Syyskuussa 1954 Karia +30, SIG +18, Suomi (muut yhtiöt) +6 => käytössä 54 vaunua. Joulukuussa 1954 SIG +12, Suomi +9 => käytössä 75 vaunua. Helmikuussa 1955 SIG +10, Suomi +6 => käytössä 91 vaunua. Syyskuussa 1955 SIG +20, Suomi +18 => käytössä 129 vaunua. Uusia vaunuja saataisiin Karialta jo tilatut 30 kpl, SIG:ltä 60 kpl ja kotimaisia moottorivaunuja 39 kpl. Toisen pidemmälle menneen laskelman mukaan kotimaisia vaunuja (Karialta jo tilattujen lisäksi) tulisi hankkia vuonna 1954 18 moottorivaunua, vuonna 1955 22 moottori- ja 50 perävaunua sekä vuonna 1956 30 moottori- ja 30 perävaunua. Silloin uusia moottorivaunuja olisi käytettävissä vuonna 1956 160 kpl ja perävaunuja 80 kpl. Siinä olisi sopivasti vaunukalustoa suunniteltuja linjaverkon laajennuksia ja pikaraitioteitä varten.

Kotimaisille tehtaille lähetettiin tarjouspyynnöt uusista raitiovaunuista SIG:in ja Sécheronin piirustuksin 29.5.1953. Liikennelaitoksella oli hallussaan lisenssisopimus, joka salli vastaavien vaunujen valmistamisen jollain kotimaisella tehtaalla. Tarjouspyynnöt käsittivät erilliset tarjoukset vaunun korista, teleistä ja sähkövarusteista. Vastaukset saatiin pian eri valmistajilta. Helsingin Autokoritehdas Helsingin maalaiskunnasta tarjosi edustamansa ruotsalaisen Hägglund & Sönerin koria, mutta telirakentamisen ja sähkölaitteet se kertoi luovuttavansa jollekin muulle kotimaiselle yhtiölle. Myös täydellisten ruotsalaisvaunujen välittäminen olisi ollut mahdollista. Työyhteenliittymä Valmet–Tampella–Strömberg tarjosi jo aiemmin ehdottamaansa omaa suunnittelua olevaa moottorivaunua. Lokomo tarjosi koreja ja telejä ilman moottoreita ja he olivat valmiita yhteistoimintaan toisten kotimaisten yhtiöiden kanssa. Karia/Suomen Autoteollisuus tarjosi koreja SIG-mallisiin vaunuihin. Kaipio tarjosi koreja SIG-mallisiin vaunuihin ja ilmoitti Lokomon olevan lupautunut yhteistoimintaan telien rakentamisessa. Sähkövarustelu tulisi ulkomailta. Kaipio ilmoitti myös, että heidän kannaltaan pätevimmät alihankkijat, siis VTS-työyhteenliittymän yhtiöt, ovat päättäneet olla tekemättä muille alihankintatarjouksia teleistä tai sähkölaitteista. Lisäksi A. Ahlström Oy:n konepajalta Varkaudesta oli tiedusteltu hankintaa, mutta tämä ei jättänyt tarjousta.

Työyhteenliittymä VTS:n vastauskirjeessä 9.6.1953 todettiin, että heidän VTS-vaunuprojektiaan oli suunniteltu, tehty laskelmia, tarjouspiirustuksia, tarjouksia ja jopa työpiirustuksiakin jo yli vuoden ajan. He eivät katsoneet tarpeelliseksi ryhtyä miettimään vaunuratkaisua uudestaan SIG–Sécheron-tyypin pohjalta, koska lisenssikysymyksetkin olivat vielä avoimia.

Kaupunginvaltuusto valtuutti 15.6.1953 liikennelaitoksen tekemään Sveitsistä tilattavien 30 vaunun lisäksi tilaukset kotimaisilta tehtailta, 70 moottori- ja 80 perävaunua.

Ulkoasiainministeriön kauppapoliittiselle osastolle toimitettiin 12.8.1953 kirje, jossa pyydettiin osoittamaan huomiota liikennelaitoksen sveitsiläistä vaunuhankintaa kohtaan. Kyseessä oli 30 SIG-vaunua ja 30 vastaavan vaunun valmistusoikeudet Suomessa rakennettavaksi. Sopimus olisi noin 8 miljoonaa Sveitsin frangia. Koska vastaviennit ja valuuttaehdot eivät vielä keväällä asiaa suunniteltaessa olleet valmiit, lisenssivirasto päätti hylätä tämänkin anomuksen.

Oy Fenno-Ital Ab tarjosi 4.8.1953 10 moottorivaunua kompensaatiokaupalla, valmistajana Società Nazionale delle Officine Savigliano. Myöhemmin elokuussa liikennelaitoksen johtaja ilmoitti heille, että ”näyttää siltä kuin olisimme nykyisissä vaikeissa olosuhteissa kokonaan pakotetut luopumaan ulkomaisista sähkömoottorivaunuhankinnoista”. Tähän toteamukseen on luontevaa päättää Helsingin liikennelaitokselle hankittavien ulkomaisten raitiovaunujen ostosuunnitelmat. Toiveikkuutta ehti olla pari vuotta. Päätös jäädytti osaltaan myös 1950-luvun puoliväliin sinnitelleet pikaraitiotiesuunnitelmat, siihen olennaisesti liittyneet johdinautolaajennukset ja uudet varikko- ja keskuskorjaamohankkeet sekä johdatti kunnallispoliitikkojen ajatukset esikaupunkiliikenteen järjestämiseen tulevaisuudessa joillain muilla tavoin.

## Valmet raitiovaunutoimittajana

Välttämättömien vaunuhankintojen käynnistämiseksi lautakunta päätti kokouksessaan 16.10.1953 tilata kotimaiselta työyhteenliittymältä Valmet–Tampella–Strömberg 45 moottorivaunua (331–375). Tilaus valmistajien kanssa allekirjoitettiin 30.10.1953. Nämä vaunut toimitettiin ripeästi vuosina 1955–56 eli pitkästä aikaa oli vaunutoimitus joka valmistui ajallaan; olivathan yhtiöt suunnitelleet vaunuaan jo vuodesta 1952 lähtien. Samalla tämä VTS-sarja oli ainoa kiihkeässä olympiahengessä toteutunut Helsingin vaunutilaus. Myös Turussa käytiin samoihin aikoihin neuvotteluja vaunuhankinnoista sveitsiläisen vaunuteollisuuden kanssa, mutta lisenssiviranomaisen päätökset olivat silloinkin kielteiset. Turussa päätettiin syksyllä 1954 tilata uudet vaunut VTS-työyhteenliittymältä. Hankitut ”aavevaunut” muistuttivat ulkomuodoiltaan hyvin paljon toivottua Schweizer Standardwagenia, vaikkeivät olleetkaan lisenssituotteita.

Ferrostaal tarjosi vielä 21.11.1953 15 moottorivaunua Helsinkiin. Niinpä Liikennelaitoksen vs. toimitusjohtaja Niilo Koskinen lähetti 28.12.1953 Valtion lisenssitoimikunnalle aloitteen, että liikennelaitos voisi ostaa Länsi-Saksasta tai Sveitsistä 15 kappaletta moottorivaunuja melko edullisesti. Düwagin vaunut olisivat CIF-kuluineen, tulleineen ja liikevaihtoveroineen noin 16.421.212 mk vaunulta. SIG:in vaunut olisivat suunnilleen samanhintaisia. Esitettiin, että maksuvälineenä voitaisiin käyttää Romanian raskasta polttoöljyä siten, että maksu tulisi suoritettavaksi Suomen-Romanian clearingin kautta ja siten, että polttoöljyä myytäisiin Länsi-Saksaan meille tapahtuvan tuontikaupan kaksinkertaisesta arvosta. Puolet käytettäisiin raitiovaunujen tuontiin ja puolet jäisi Suomen hyväksi clearing-tilille. Esitettiin myös, että vastaavasti voitaisiin todennäköisesti menetellä myös Neuvostoliitosta tuotavan viljan suhteen. Dahlberg & Co oli jo aiemmin esittänyt, että SIG voisi vaihtaa osan Sveitsin frangeista viljaan, esim. suomalaiseen vehnään, joka laivattaisiin Rotterdamin tai Antwerpenin kautta määränpäähänsä. Vilja jäisi Sveitsin kotimarkkinoille, eikä sitä toimitettaisi kolmansiin maihin. Muitakin vastakauppamahdollisuuksia voitaisiin sveitsiläisten mielestä vielä tutkia.

## Ratti-Kariat

Karian tilaus vaunuista 301–330 oli tehty 9.6.1950. Tehdas ilmoitti 8.9.1950, ettei se vieläkään ole saanut lisenssiviranomaiselta hankintalupaa tietylle osaa raaka-aineista sekä erinäisille vaunun rakentamisessa tarvittaville osille. Yli vuoden kuluttua eli 10.12.1951 Karia ilmoitti saaneensa tarvittavat lisenssit, mutta että englantilaiset alihankkijat olivat nyt vuodella lykkääntyneen hankinnan vuoksi puolestaan voimattomia toimittamaan tarpeellisia tavaroita alkuperäisen tilausaikataulun mukaisesti. HKL anoi 11.3.1953 lisenssiviranomaiselta lupaa Karian vaunujen lisävarusteita varten: 12 kpl varamoottoreita ja kaksi varateliä, vaunujen jarruvalot, kiskojarrut, kiskonpuhdistajat, ihmissuojat, automaattikytkimet sekä muuta pienempää tarviketta, kuten ”sähköseppoja” kuljettajan ikkunan lämmittämistä varten. Nämä osat jäivät vuonna 1950 tila-

uksesta pois, sillä kaikki nuo kohdat jäivät vielä silloin avoimiksi tai eivät sisältyneet hankkeeseen.

Sittemmin näihin yksityiskohtiin oli perehdytty ulkomaisten vaunutyyppien yhteydessä tarkemmin ja tekniikoiden kehittyttyä raitiovaunualalla jättiharppauksin hyvin lyhyessä ajassa ne saatettiin vaunujen automaattikytkimiä lukuun ottamatta tilata. Nyt päätettiin myös uudenlaisista numero- ja määränpäätekstikilvistä. Lopulliseen sarjaan linjarullia ei kuitenkaan saatu, mutta varautuminen näkyi valmiissa vaunuissa suurina kilpikotelotiloina. Lautakunta päätti huhtikuussa 1953 Karian vaunuihin vielä tehtävistä lisätöistä ja niihin kuuluivat mm. porrasvalot, peilit kuljettajalle ja rahastajalle sekä matkustamon istuimien uudelleen järjestely siten, että saatiin kolme istumapaikkaa lisää. Vaunuista tuli siis monessa kohtaa erilaisia kuin alun perin kaavailtiin. Kiitos siitä lankeaa Suomen lisenssiviranomaisen aikanaan kielteisille ja rakentamista hidastaneille päätöksille, keskieurooppalaisen raitiovaunuteollisuuden nopealle kehittymiselle ja uusien ajatusten hyödyntämiselle.

Karia ilmoitti vihdoin 1.6.1954, että vaunujen kokoamistyöt olivat käynnissä. Ensimmäinen vaunu saatiin Helsinkiin saman vuoden lopulla ja linjaliikenteeseen vuoden 1955 puolella. ”Mustangin” alkuperäinen ulkoasu ehdittiin piirtää 1952 käyttöönotettuun uuteen keltapohjaiseen pysäkkimerkkiin. Siinä versiossa vaunutyypin etupäässä oli vielä mm. pyöreä ”aurinko”-linjanumerovalo, jollaiseen metallilevystä leikattu linjanumerotunnus kiinnitetään koukuilla. Visuaalisesti hyvin onnistunut ja vuosikymmeniä käytössä ollut pysäkkimerkki esitti siis kuvitteellista raitiovaunua.

Nyt jälkeenpäin tiedämme että vuodeksi 1956 saatiin uusia vaunuja, mutta vuoden 1953 toiveen eli 240 vaunun sijasta vain 75 moottorivaunua, eikä yhtään perävaunua. Nuo kaikki saadut tarvittiin ikäloppujen vaunujen – pikkuruotsalaisten, jenkkien ja jumbojen korvaamiseksi. Muutama vuosi myöhemmin saatiin vielä 30 moottorivaunua ja saman verran perävaunuja. Linjastolaajennukset ja raitioteiden kehittäminen pysähtyi vuonna 1955 yllättäen kuin seinään. Helsingin kaupunginhallitus asetti 15.9.1955 toimeensa ”Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean”, jossa seuraavina vuosina linjojen ja kaluston suunnittelu kääntyi raitioteistä ja esikaupunkien pikaraitioteistä kohti raskaampaa maanalaista sähkörautatietä. Kuvaavaa tapahtuneelle asennemuutokselle kaupungin liikennepolitiikassa oli myöhemmin siinäkin, kun komitea vaihdatti 11.6.1959 nimensä ”Metrotoimikunnaksi”.

## Rataverkon laajennussuunnitelmia

*”Älkää rakentako tunneliratoja! Tekniikan tohtori Reino Castrén, liikennelaitoksen liikennepäällikkö, joka parisen viikkoa sitten osallistui pohjoismaiseen raitiotieliikennekonferenssiin Oslossa, kertoi tukholmalaisten osanottajien varoittaneen muita tunneliradoista. Heidän mielestään nämä tunneliradat ovat vain todistus siitä, ettei liikennettä ole alun perin kunnolla suunniteltu. Tunneliratojen kustannukset ovat tavattoman korkeat. Pysykää maanpäällä, he sanoivat.” (Kauppalehti 7.6.1952)*

Uusien ratojen suunnitelmat eli ”tarkistettu ehdotus HKL:n rakennusohjelmaksi 1954–55”, jota käsiteltiin liikennelaitoksen lautakunnassa maaliskuussa 1952, hyväksyttiin tavoitesuunnitelmaksi 26.9.1952. Se sisälsi seuraavat ratahankkeet:

**Ruskeasuon radan siirto** Koroistentieltä uudelle Mannerheimintien osuudelle pikaraitiotyyppisesti toteutettuna. Tämä ratatyö toteutettiin seuraavina vuosina.

**Yhdysrata Käpylästä Pohjolanaukiolta Koskelan hallille**, jonka jälkeen Käpylästä uuden raitiolinjan avaaminen Kustaa Vaasan tien–Hämeentien kautta keskustaan. Tämän yhdysratatyön aloitukseen oli jo olemassa määräraha osuudelle Pohjolanaukiolta Pohjolankadun ja Käpyläntien risteykseen, johon tulisi raidesilmukka ja sivuraide, mutta käpyläläisten vastustuksen takia työn aloitusta lykättiin ja määräraha ehdotettiin 8.8.1952 siirrettäväksi ja käytettäväksi Hämeentien–Sturenkadun risteyksen muutostyömaalle. Mutkittelevaa vanhaa Hämeentietä oltiin oikaisemassa suoraksi Paavalin kirkon paikkeilla ja kohteeseen kuului paljon rata- ja vaihdetöitä. Tarkoitus oli myöhemmin kuitenkin tehdä kyseinen aiemmin mainittu Käpylän radanpidennys ja jatkaa rataa Kunnalliskodintietä pitkin Koskelan hallin taitse Kustaa Vaasan tielle ja yhdistää se siellä juuri valmistuneeseen Koskelan halliratan. Myöhemmin tulevaisuudessa uusi jatke, Oulunkylän raitiotie, lähtisi mainitulta silmukkapaikalta Oulunkyläntietä pohjoiseen. Vuonna 1953 rakennusohjelmaa muutettiin tällä suunnalla siten, että Käpylän–Koskelan yhdysrata suunniteltiin rakennettavaksi jo valmiiksi leveänä olevalle Koskelantielle ja toivottiin käpyläläisten hyväksyvän tämän. Kääntösilmukka piti rakentaa tyhjälle tontille Koskelantien ja Käpyläntien risteykseen. Käpylän kaupunginosaseura vastusti kuitenkin kaikkia raitiotien kehittämissuunnitelmia ja liputti yksinomaan linja-autoliikenteen lisäämisen puolesta.

**Radan jatkaminen Toukolassa** Intiankadun silmukasta kilometrin verran uudelle Annalan asunto- ja pienteollisuustaloalueelle. Linjan 6 pidentämisellä Vanhaankaupunkiin pystyttäisiin läpikulkeva Hämeentien bussiliikenne järjestämään harvemmalla vuorovälillä, sillä bussiliikenne tulisi muutoin mitoittaa Annalan lisääntyvän käytön mukaiseksi. Bussiliikenne siirrettäisiin lisäksi Hämeentieltä paremmin liikennettä vetävälle Kustaa Vaasan tielle.

**Pikaraitiotie Sörnäisistä uutta rakenteilla olevaa siltaa pitkin Kulosaareen ja edelleen Herttoniemen uudelle asuntoalueelle** oli tarkoitus avata 1957. Esikaupunkiradalle Naurissaaren kohdalle rakennettavaa Kulosaaren ja Herttoniemen yhdistävää siltaa ei ollut satamalautakunnan mukaan mahdollista alkaa rakentaa ennen vuotta 1956. Marraskuussa 1952 tehtiin yksittäinen aloite lautakunnalle, että Herttoniemen pikaraitiotie tehtäisiin tunnelissa Sörnäisten ja Hakaniemen välille dipl. ins. Hans Sahlbergin laatimaa ratasuuntaa seuraten. Alkuperäisissä kaavailuissa Herttoniemen rata yhtyisi Hämeentiellä Pääskylänrinteen kohdalla vanhaan raitiotieverkostoon. Tuolloin käytössä olleen Vallilan–Sörnäisten satamaradan (nykyisen Sörnäisten rantatien pohjoispään paikkeilla olleen) alikulkusillan rakennetta myös pohdittiin, sillä oli epäilys, että sillan alla turvallinen näkyvyys raitiotieltä eri suuntiin ei olisi riittävä. 12.2.1954 lautakunta päätti lisätutkimuksesta, jossa selvitettäisiin Herttoniemen pikaradalla käyttöönotettavaksi keskilaiturimahdollisuus. Perinteisiä keskikaupunkivaunuja varten olisi raitiotiellä kuitenkin oltava aluksi sivulaiturit, jotta kaupunkiraitiovaunuilla voitaisiin liikennöidä linjalla. Myöhemmin pikaraitiotielle otettaisiin käyttöön uusi vaunukalusto, jossa ovet olisivat kaksipuoleisesti.

**Yhdysraiteet Mannerheimintie–Reijolankatu–Nordenskiöldinkatu**. Yhteys helpottaisi suunnitellun Ruskeasuon, nykyisen Vallilan ja juuri valmistuvan Koskelan hallin välistä liikennettä ja linjavaunujen halliin ajojen järjestelyitä. Lisäksi suunnitel-

"Vihreä kala" linjan 4E päätepysäkillä Erottajan silmukassa heinäkuussa 1952. Kaksisuuntavaunun "väärän" puolen ovia ei käytetty koeliikenteen aikana. Kuva: Jorma Rauhalan kokoelma

*"Miten sitten liikennöidään, kun Helsingissä lähiympäristöineen on 2 miljoonaa asukasta? Pikaraitioverkko tunneliratoineen hahmottumassa" (otsikko Ilta-Sanomissa 8.10.1952)*

tiin Reijolankadun kautta uutta vaunulinjaa Munkkiniemi–Kallio–Kauppatori.

**Yhdysraiteet Porvoonkatu–Sturenkatu (luode-koillinen)**. Yhteys helpottaisi Ruskeasuon, Vallilan ja Koskelan hallien välistä liikennettä ja hallivuoroja. Lisäksi Kuuskulmaan eli Porvoonkadun "Viidenminuutin-pysäkille" tehtäisiin ohitusraiteet.

**Ylioppilastalon–Postin välinen vilkas raitiotieosuus pysäkkeineen ja ryhmitysraiteineen** suunnitellaan uusiksi siten, että se läpäisee suurenkin liikenteen. Tämä osuus onkin vuosikymmenten aikana myllätty useaan kertaan vastaamaan ajan vaatimuksia.

**Mannerheimintiellä Eläintarhantien (nykyinen Helsinginkatu) ja Runeberginkadun risteys** vaatii uudelleenjärjestelyjä liikenteen sujuvoittamiseksi. Olemassaollut raidejärjestys oli tuolloin mutkitteleva. Tämä risteys rakennettiinkin sitten uusiksi, vuonna 1973.

**Lapinlahdenkadun–Kalmistonkadun risteysmuutos Mariassa**. Linjaa 6 jatkettaisiin Lapinlahdenkadulta Ruoholahteen uusilla yhdysraiteilla ja rakennetaan yhteys myös pohjoisen suuntaan. Kalmistonkatu (nimi tulee viereisestä Hietaniemen hautausmaasta) nimettiin v. 1953 Mechelininkaduksi, eli jo olemassa olleen ja sen nimisen kadun jatkeeksi. Tämä johtui vastavalmistuneen Marian sairaalan poliklinikan ymmärrettävästä muutospyynnöstä, sairaalan osoitteessa "kalmisto" koettiin huonona.

**Uutta poikittaista raitiovaunulinjaa suunniteltiin Haagan ja Käpylän välille** avattavaksi 1955 sekä tältä osuudelta pohjoista haararataa Pirkkolasta Pakilaan avattavaksi 1957.

**Nervanderinkadun yksiraiteinen raitiotie** esitettiin lautakunnassa purettavaksi 1953 ja korvaukseksi tulisi rakennettavaksi Museokadun yksiraiteiselle osuudelle Mannerheimintien ajosuunnasta myös toisen suunnan raide.

**Ahtaan Ison Roobertinkadun–Fredrikinkadun raiteet** odottivat välttämätöntä uusimista ja tässä vaiheessa esitettiin radan siirtoa Annankadun–Laivurinkadun–Merimiehenkadun akselille.

## Uusi vaunukorjaamo Herttoniemeen

Muistiossa 17.9.1952 todettiin, että kaupunginhallitus on varannut Herttoniemestä 30 hehtaarin tontin liikennelaitoksen uutta keskuskorjaamoa varten. Sinne keskitettäisiin kaikki liikennelaitoksen korjaamotoiminta. Tuolloin oli olemassa kaksi raitiovaunukorjaamoa Töölössä ja Vallilassa sekä yksi autokorjaamo Vallilassa. Herttoniemi sopisi uudeksi keskuskorjaamopaikaksi hyvin, koska sinne oli tarkoitus rakentaa pikaraitiotie ja liittää se raitiotieverkon yhteyteen. Mahdollisesti myös kaikkien muidenkin kaupungin omistamien autojen korjaukset tehtäisiin siellä. Korjaamon rakennustyöt suunniteltiin tehtäväksi 1955 ja pohjatyöt jo edellisenä vuonna. Uusi säilytyshalli lisääntyvälle vaunukalustolle oli suunnitteilla Ruskeasuolle. Koskelan uusi yhdistetty raitiovaunu- ja bussihalli oli parhaillaan valmistumassa. Ruskeasuon hallin ajateltiin valmistuvan 1955 ja siellä olisi ollut tilaa 75 uudelle raitiovaunulle sekä 140 linja-autolle, myös johdinautoille, ja siellä olisi näille tarpeelliset huoltopaikat. Korjaamotilat Töölön ja Vallilan halleista vapautuisivat liikennekaluston käyttöön.

## Metrokaupunki?

Helsingin maanalaisen liikennesuunnitelman "isä" dipl.ins. Hans Sahlberg kertoo Ilta-Sanomille pari päivää Tukholman maanalaisen tunneliradan (Vällingby–Kungsgatan) avaamisen jälkeen, että Helsingin on 20–30 vuoden kuluttua astuttava Tukholman ja muiden "metrokaupunkien" rinnalle. Tukholman pikaraitiojärjestelmän toteuttamista pidetään kertakaikkiaan kaaosmaiseksi käyneen liikennepulman selvittäjänä. Artikkelissa pikaraitiojärjestelmää pidetään "metrokaupunkina", näin siis 1950-luvun alussa. Helsingin liikenteen ennakkosuunnitelman mukaan pikaraitiojärjestelmän runkorata painuisi kaupungin alle lännessä Tilkan sairaalan seudulla ja nousisi lopullisesti maan pinnalle kantakaupungin itäpuolella Aleksis Kiven kadun tienoilla. Näiden etappien välille mahtuisi noin 14 km:n pituinen silmukka tunneliratoja Helsingin alla. Tarkk´ampujankadun kohdalle oli suunniteltu reitin ainoa paikka, jossa rata käväisisi maan pinnalla, mutta jatkaisi heti kulkuaan tunnelissa Liisankadun suuntaan, alittaisi salmen Pitkänsillan itäpuolella, kulkisi Kallion kaupunginosan alitse mainittuun ulostulopaikkaansa. Asemia ylösnousu- ja laskeutumiskäytävineen tulisi sopiviksi katsottuihin paikkoihin.

Tähän silmukkaan niveltyisivät pikaraitiojärjestelmän haarat muista keskeisistä kaupunginosista, joko maanpäällisinä tai tunnelissa kulkevina. Sahlbergin ennakkosuunnitelma käsitti pääradalla kuusi raidetta, joten liikenteen tehokas "veto" näyttäisi varmalta. Pikaraitiojärjestelmä toimisi noin 20 km:n säteellä keskustasta Rautatientorilta laskien. Sen sydämen muodostaisi kantakaupungin alla kulkeva tunneliverkosto ja siihen niveltyisivät etäisempien esikaupunkien maanpäälliset pikaraitiotiet. Aluesuunnitelmaliiton ja samalla myös Sahlbergin suun-

nitelmat tähtäsivät myös kaupunkirajojen ulkopuolelle, koska sinne kasvava asutus on yhä kiinteämmin kytkeytymässä pääkaupungin yhteyteen. Sahlberg oli myös viimeistelemässä Aluesuunnitelmaliitolle tutkimusta, jossa liikenteen ennakkosuunnitelma ulottui noin 45 km:n säteelle Rautatientorilta. Sen eräitä ulommaisia rajakohtia olivat Ojakkala Lohjan radalla (uusi suunniteltu lähiliikenteen valtionrautatie Huopalahti–Martinlaakso–Ojakkala), Jokela, Rajamäki ja Porvoon lähistö. Pidettiin myös tärkeänä, että uudet liikenneväylät vanhojen levityksineen ja oikaisuineen voitaisiin viipymättä suurin piirtein määritellä, jotta vältyttäisiin myöhemmin purkamasta ja hävittämästä jo ennen rakennettua.

## Säästöt iskevät

Joulukuussa 1952 otettiin liikennelaitoksen lautakunnan esityslistalle HKL:n talouden tasapainoon saattaminen. Esitettiin mm. päivä- ja yöliikenteen harventamista, perävaunujen poistamista tungosaikojen ulkopuolisesta liikenteestä (sellaisilla linjoilla, jotka kulkevat hallien läheltä ja vaunujen jättö/otto olisi siksi vaivatonta) tai perävaunujen lukitsemista tungosajan ulkopuolisena aikana. Miehittämättömät ja pimeät perävaunut todettiin kuitenkin mahdottomaksi ajatukseksi. Ne olisivat olleet myös ohjesääntöjen vastaisia.

Vaunuhallikysymys laajentuvalle verkostolle oli määrä ratkaista tekemällä vanhoihin halleihin Töölössä ja Vallilassa huolto- ja säilytystilat 75 uudelle telivaunulle. Koskelan halli valmistui 15.6.1953 130–180 vaunulle ja Ruskeasuolle suunniteltiin uutta raitiovaunuhallia noin sadalle raitiovaunulle vuodeksi 1957. Koskela oli saatu osittaiseen raitiovaunukäyttöön jo heinäkuussa 1952. Kesäkuussa 1953 sinne sijoitettiin linjat 1, 3B, 3T, 6, 7 ja K. Töölön linjat olivat 4, 5, 12 ja H. Vallilassa olivat puolestaan eri linjojen ruuhkavuorot. Suunnitelmat käsittivät myös johdinautoliikenteen laajentamisen suuntiin, jonne ei kaupungin peruskuljetusmuotoa – raitiotietä – kannattaisi johtaa, sekä uudet varikkotilat johdinautoille Töölöön ja Ruskeasuolle. Lisäksi muutama kantakaupungin vilkasliikenteinen autolinja ajateltiin vaihtaa dieselbusseista johdinautoille; tärkeimpinä olivat 17 ja 18 sekä Lauttasaaren linjat. Linja 14 oli kaupungin ainoa johdinautolinja.

***Seuraavassa Raition numerossa tutustumme olympialaisten aikaan Helsingissä vierailleen ”vihreän kalan”, Vestische 341, myöhempiin vaiheisiin. Yli 60-vuotias vaunu on yhä säännöllisessä linjaliikenteessä, nykyään Gmundenin raitioteillä numerolla 10.***

## Lähteet:

Lähteinä on käytetty Kaupunginarkistossa sijaitsevia Liikennelaitoksen lautakunnan pöytäkirjoja liitteineen sekä kirjeistöä tarkasteluajalta.

Linjan 10 vuoron 98 nimikkovaunu 8 ruuhkaperävaunuineen Ruskeasuolla. Tämä Mannerheimintien reunaan syksyn 1955 alussa liikenteeseen otettu lyhyehkö Tilkan ja Ruskeasuon pysäkkien välinen osuus jäi ainoaksi toteutuneeksi pikaraitiotiemäiseksi osuudeksi mitä 1950-luvun alkuvuosina Helsinkiin laajastikin suunniteltiin. Haagan raitiotie suljettiin 1953, jolloin Mannerheimintien jatkeen eli uuden suoran katuosuuden rakentaminen Etelä-Haagaan aloitettiin Kuusitien silmukan pohjoispuolella. Korkeatasoinen ja nopeaan ajoon tarkoitettu raitiotie tehtiin luonnollisesti rautatiemäisesti. Vignol-kiskot on kiinnitetty jousinauloilla ratapölkkyihin ja ratapenger on sepelöity. Rata-alue on selkeästi oma maailmansa eli sinne ei pääse autoliikenne, eivät edes arvaamattomasti liikkuvat hälytysajoneuvot, eivätkä jalankulkijatkaan sinne eksy. Sitä kautta raitiotieliikenne on turvallista ja voidaan liikennöidä niin suurilla nopeuksilla kuin vaunusta lähtee. Oikealla pylväässä on Muu vaara -liikennemerkki raitiojunan kuljettajalle muistutukseksi, että pian saavutaan ”lankarullakioskin” tasoristeykseen. Kuva: Jorma Rauhala, syyskuu 1971.

Linjan 10 VTS-vaunu Ruskeasuon ”pikaraitiotiellä” matkalla halliin. Kuva: Ilkka Hovi, 1975.

Koostanut Tom Heino

# TRANSTECH-VAUNU 401 SAAPUI HELSINKIIN

*Ensimmäisen Transtech-vaunun saavuttua Helsinkiin ja päästyä rataverkolle on hyvä kerrata tapahtumat kesä-heinäkuulta 2013. Seuraavien vaunujen saapuminen ei enää olekaan aivan yhtä jännittävä ja mielenkiintoinen tapahtumasarja, mutta paneutukaamme tässä sarjansa ensimmäisen taipaleeseen Otanmäestä Helsinkiin ja sen alkumatkoihin Helsingin raitiotieverkolla.*

Transtechin Artic-vaunu HKL 401 lähdössä Vallilan varikolta koeajoon 18.7.2013. Vaunu on saanut ikkunoihin teippaukset, jotka kertovat, mistä on kyse: tässä menee uusi spora! Ja Stadin sporaltahan tuo keltavihreä vaunu näyttääkin. Kuva Arto Hellman.

## Esittelytilaisuus Otanmäessä

Transtechin uuden Artic-tuotenimen saaneen raitiovaunun HKL 401 esittelytilaisuus eli roll-out pidettiin 13.6.2013 Otanmäessä. Liikenneministeri Merja Kyllönen toi paikalle valtiovallan ja apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri Helsingin kaupungin tervehdyksen.

Kajaanin lentoasemalla oli bussi odottamassa, ja pian päästiin Otanmäen tehdasalueelle, missä odottivat sekä elävää musiikkia soittanut orkesteri että herkkupöytä. Vaikka suurin osa tilaisuuden vieraista oli suomalaisia, oli mukana jonkin verran väkeä ulkomailtakin: Voithin edustajat luonnollisestikin sekä mahdollisia asiakkaita ulkomaisista raitiovaunukaupungeista, esimerkiksi Oslosta. Ennen vaunun saapumista Transtechin toimitusjohtaja Markku Blomberg piti puheen, jossa hän kiitti erityisesti pääomistajaa poikkeuksellisen voimakkaasta sitoutuneisuudesta raitiovaunuhankkeeseen sekä HKL:n kehittämispäällikkö Ollipekka Heikkilää, joka vastaa kalustohankinnoista ja joka poikkeuksellisella innokkuudellaan on vienyt hanketta eteenpäin. Vaunun kotimaisuusaste on niin korkea, että sille on myönnetty avainlippu.

Samppanjapulloa ei onneksi särjetty vaunun kylkeen, mutta nauhan leikkasi liikenneministeri Merja Kyllönen, joka kainuulaisena korosti suomalaisen työn ja työpaikkojen merkitystä. Transtech on Kajaanin suurin yksityinen työnantaja, ja Kyllönen puolestaan ensimmäinen raitiovaunuja tukenut liikenneministeri – hänen kaudellaan valtio on myöntänyt suunnitelurahaa Tampereen ja Turun raitiotiehankkeille ja tarjonnut sitä myös Helsingin ja Espoon Jokeri-hankkeelle. Valtioneuvoston asetuksen joukkoliikenteen valtionavustuksista (267/2013) 11 § 3 momentin mukaan Tampereen ja Turun kaupungeille voidaan myöntää valtionavustusta pikaraitiotien suunnitteluun enintään 30 % hyväksyttävistä kustannuksista, joina pidetään raitiotien suunnittelusta aiheutuvia konsulttityön kustannuksia ja myös käyttötarkoituksesta aiheutuvia kustannuksia. Asetus tuli voimaan 15.4.2013. Tarkoitus on, että valtio osallistuu myös tällä hallituskaudella alkavien hankkeiden investointikustannuksiin.

Artic 401 vielä numeroimattomana Otanmäen tehdasalueella sijaitsevalla koeajoradalla roll-out-päivänä 13.6.2013. Vaunu kuljetti kutsuvieraita edestakaisin, joten myös peruuttavan vaunun kyydissä sai matkustaa. Huomiota herätti vaunun hiljainen ja tasainen kulku. Kuva Jorma Rauhala.

Otanmäen raitiotie teki Kajaanista Suomen toisen aktiivisen raitiovaunukaupungin. Kilometrin mittainen koestusraide on yksiraiteinen ja siinä on kaksi kaarretta – loivempi raiteen alkupäässä ja jyrkkä 15 metrin kaarre loppupäässä. Alkupään kaarre muistuttaa esimerkiksi Mannerheimintiellä Reijolankadun ja Tukholmankadun välisellä osuudella olevaa kaarretta. Vaunun hyvien kulkuominaisuuksien ansiosta kaarretta ei matkustaessa edes tunne, mikä oli aikamoinen yllätys. Koeajoraiteen päässä on tiukka S-mutka, jota ei ole sähköistetty. Sähkötön raide johtaa limitettyyn leveäraiteeseen, jota kautta vaunut tuodaan konepajahallista erikoisella tarkoitusta varten rakennetulla leveäraiteisella vaununkuljetusvaunulla paikalle. Vaunussa on kapearaideramppi ja italialainen Brevinin valmistama vinssi. Koeajoradan on rakentanut VR-Track Oy. Rata kulkee vaunuhallin läpi. Halliin mahtuu vuorollaan yksi Artic-vaunu ja sen huoltotaso.

## Saapuminen Helsinkiin

Vaunu 401 tuotiin Helsinkiin iltapäivällä 25.6.2013. Vaunun saapumisen tärkeät kellonajat:

14.51 Vaunu saapui Koskelan portille

15.03 Lavetti oli peruutettu Koskelan ”takapihalle”

16.02 Ensimmäinen vaunun pyöräkerta eli takimmainen kohtasi rataverkon kiskonpinnan

16.22 Vaunu oli kokonaan rataverkon kiskonpinnalla

17.54 Vaunun hinaus Vallilaan Variotramilla 215 lähti liikkeelle

18.15 Vaunu oli ajettu Vallilassa puoliksi kusiputkan lenkkiin ja nähtiin vaunun taipuminen 15 metrin kaarteeseen

18.41 Vaunu oli työnnetty pilttuuseen raiteelle 2.

20.25 Virroitin oli asennettu ja vaunu sai ensi kerran ilmajohdosta virtaa Helsingissä

Kuljetuksen lavetista puhkesi kahdesti rengas, viimeisen kerran Koivukylän kohdalla Lahden moottoritiellä. Tämä viivästytti aikataulua kaikkiaan lähes kaksi tuntia suunnitellusta klo 13:sta. Ylipäätään saapuminen oli näin myöhään siksi, että Helsingin seudulla ei sallita erikoiskuljetuksia aamuisin klo 6–9.

Vaunu tuli kuljetuslavetilla muuten kokonaisena, mutta virroitin kiinnityseristimineen oli irrotettu korkeusulottuman pienentämiseksi. Viimeisen sillan ali kierrettiinkin aivan vasemmalta, koska silta-aukko oli siellä korkein. Myös telien sivulevyt olivat irti, samoin edestä puskurin alapuolinen kate.

Kun kuljetus tuli, HKL:n raivausautot H 055 ja HE 125 sulkivat Lahdentien etelään johtavan ajoradan ja kuljetus asettui vinottain ajoradan yli päästäkseen peruuttamaan varikkoalueelle. Peruuttaminen tapahtui taidolla ja nopeasti ahtaasta reitistä huolimatta.

Kiskopajan ja hallirakennuksen väliselle raiteelle oli asetettu kiskoramppi, jota vasten kuljetuslavetti peruutettiin ja johon lavetti lukittiin kiinni. Lavetin takapään pyörien joustovara laskettiin pois niin, että lavetti asettui mahdollisimman matalalle. Silti rampin yläpää oli runsaat 5 cm liian matalalla, jolloin kiskojarrut ottivat syntyneeseen polveen kiinni, ja niitä nosteltiin puuparruilla, jotta telit kulkivat polven yli. Etupäästään ramppi oli nostettu, jotta muodostui alamäki, jolloin vaunu valui omalla painollaan pois lavetilta. Valumista säädettiin vaijerivinssillä.

Vaunun laskeminen Koskelan raiteelle kesti laitimmaisten akseleiden välillä 20 minuuttia. Vaunussa oli virta päällä vaunun omista akuista niin, että vaunulla voitiin jarruttaa.

Koskelassa vaunulle tehtiin nostoharjoitus, jotta raivausryhmä olisi osannut olla avuksi heti, jos esimerkiksi hinauksessa Vallilaan olisi tapahtunut vahinko. Harjoituksessa vaunun etummainen pyöräkerta siirtyi pois kiskoilta. A-osa nostettiin ilmaan käyttäen edessä hydraulitunkkeja ja takana paineilmatyynyjä. Telin todettiin kiertyvän kevyesti käsivoimalla.

Hinuriksi matkalle Koskelasta Vallilaan otettiin Variotram 215. Vaunu 401 (tässä vaiheessa vielä ilman kylkinumeroita) oli hinauksessa jarruttomana, mutta vaunussa oli kuljettaja paikalla valmiina tarvittaessa jarruttamaan akkujen voimalla. Matka tehtiin hyvin hitaasti, koska varmistettiin, ettei mikään osa vaunusta ota kiinni tolppiin, liiken-

Otanmäen vaunuhalli, jonne mahtuu vuorollaan yksi Artic-vaunu ja sen huoltotaso. Koeajorataa on kahta puolen hallia. Kuva Jorma Rauhala 13.6.2013.

Otanmäen koeajoraiteen päässä on tiukka S-mutka, jota ei ole sähköistetty. Sähkötön raide johtaa limitettyyn leveäraiteeseen, jota kautta vaunut tuodaan konepajahallista. Radassa on Lujabetonin valmistamat maamme ainoat metrin raideleveyden betoniratapölkyt. Kotimainen teollisuus on tehnyt tässäkin uuden aluevaltauksen. Koeajoradan on rakentanut VR-Track Oy. Kuva Jorma Rauhala 13.6.2013.

nevaloihin tai liikennemerkkeihin. Raivausauto HE 125 päivysti kuljetuksen rinnalla.

Hinauksessa vaunu kulki erittäin tasaisesti ja äänettömästi. Eihän edes ilmastointi ollut päällä. Matalauraiset risteykset menivät pehmeästi, mutta tietenkin äänentaso nousi. Äänentaso oli kuitenkin matala ja vaimea, samantapainen kuin joissain Manneissa.

Vallilassa ajettiin sivuun ja kusiputkan kurviin, jotta päästiin raiteelle 2. Samalla tuli todetuksi, että vaunu menee 15 metrin kaarteeseen ja myös S-mutkaan.

Vaunu mahtui ovesta sisään, mutta sisällä huoltotasojen rakenteet tulivat vastaan, ja kolme neljästä ylänurkan päätykamerasta irrotettiin. Päätykameroiden varret tullaan lyhentämään. Ilta päättyi virroittimen kiinnitykseen ja vaunun saamiseen ajojohtojännitteiseksi. Vaunu sai ajojohtovirtaa klo 20.25.

Artic-vaunua peruutetaan takaa, kuten muitakin nykyaikaisia raitiovaunuja. ”Peräpään ohjaamo” taittuu ulos seinästä. Ajopöydästä löytyvät tärkeimmät peruutukseen vaadittavat toiminnot. Vauhti nousee peruutettaessa noin 40 km/t:iin. Kuva Daniel Federley.

## Yölliset koeajot

Illalla 1.7.2013 vaunu 401 lähti ensi kerran kaupungille. Vaunu oli läpäissyt katsastuksen samana iltapäivänä, ja noin klo 23 aikoihin lähdettiin ensimmäiselle mittausajolle. Ensi kertaa 401 ajoi omin voimin Koskelasta Vallilaan katsastuksen jälkeen, kuljettajana kehittämispäällikkö Ollipekka Heikkilä.

Mittausajojen tarkoituksena oli todeta, että vaunu mahtuu kulkemaan rataverkolla sekä varmistaa mittaamalla, että rakenteet kestävät, eli niissä ei ole liian suuria jännityksiä. Vaunu oli siksi kalustettu runsaalla määrällä antureita, kaapelia ja mittalaitteita. Istumatilaa ei istuimilla juuri ollut, ja istuinpäällisetkin oli kerätty pois turvaan vaurioitumiselta. Hienosta mittaustekniikasta huolimatta vaunun etäisyys pysäkkikorokkeista todettiin rullamitalla ja merkattiin kynällä paperille.

Vaunun reitti kulki Vallilasta ensin Käpylään. Sieltä ajettiin Sörnäisten ja Hakaniemen kautta Hietalahteen. Sen jälkeen suuntana oli Pikku-Huopalahti, josta palatessa vietettiin öinen ”lounastauko” Ruskeasuolla. Tämän jälkeen käytiin Kirurgilla. Sieltä ajettiin Kaivokadun kautta Liisankadulle, jonka risteys Snellmaninkadun kanssa sujui leikiten. Suuntana oli Katajanokka, mutta Päävartion mutkassa matka katkesi kiskojen korjaushitsausporukkaan. Onneksi klo 3.30 aikaan Aleksanterinkatua voi huoletta peruuttaa takaisin Senaatintorille.

Tämän jälkeen matka suuntautui takaisin Liisankadun kautta Kaisaniemeen, sieltä Mikonkadulle ihmettelemään sen sulkeutuvia kapakoita, ja Kampin kautta Nordenskiöldinkadulle, Porvoonkatua Linnanmäen ohi Urheilutalolle ja sieltä Paavalin kirkolle. Vaunu 401 selvisi jälleen yhdestä rataverkon haasteellisimmista paikoista ja lopuksi takaisin Vallilan varikolle.

Mitään huippuvauhtia ei lenkkiä kierretty. Aikaa kaupungilla käymiseen meni noin kuusi tuntia, sillä erityisesti pysäkkien mittaamiset olivat verkkaista puuhaa.

Yölliset koeajot jatkuivat, ja heinäkuun puolivälissä vaunulla oli ajettu läpi Helsingin koko raitiotieverkko kahteen kertaan. Ensimmäisellä testausviikolla heinäkuun alussa varmistettiin, ettei uusi vaunu ota kiinni pysäkkikiveyksiin ja että se toimii toivotulla tavalla myös mutkissa ja notkoissa. Vaunu selvisi puhtain paperein. Alkuyöstä 5.7.2013 vaunulla suoritettiin nopeustestejä 80 km/h nopeudella mm. Mannerheimintiellä Töölön tullin ja Kuusitien välillä, jotta saatiin käsitys siitä, sopisiko Artic myös Raide-Jokerin vaunutyypiksi. Muissa koeajoissa noudatettiin enintään 60 km/h ajonopeutta, ja jatkossa ajovirta rajoitetaan katkeamaan tämän nopeuden kohdalla, kuten muissakin vaunutyypeissä on tehty.

Artic-vaunuissa on periaatteessa valmius myös multippeli- eli kaksinajoon, mutta se vaatisi jonkin verran mekaanisia muutoksia keula-alueella sekä automaattikytkinten asennuksen.

Articin selviämistä lehtikelistä on myös testattu, samoin sitä, miten se käyttäytyy kiskoilla, kun sen paino vastaa täyden vaunun painoa. Jarruja sekä luiston ja ympärilyönnin eli sutimisen estoa testattiin Koskelan varikon koeradalla liukastamalla kiskoja rypsiöljyllä. Öljyä käytettiin kiskoilla koko vaunun matkalta. Kiskot olivat jopa liukkaammat kuin pahalla lehtikelillä, mutta ongelmia ei tullut. Automatiikka rajoittaa suunnitellusti myös ajovirtaa, jotta pyörät eivät pääse sutimaan. Painoa koeajoja varten raitiovaunuun saatiin 17 kilon hiekkakanistereilla. Kun niitä asetettiin penkeille ”matkustajiksi” sekä vielä lattialle ”seisomapaikoille”, vaunussa oli lisäpainoa noin 15 000 kiloa, mikä vastaa matkustajia täynnä olevaa vaunua. Näin saatiin tietoa korin ja telien kestävyydestä.

Articin kuljetus saapui Otanmäestä Koskelaan 13.6.2013 klo 14.51. Vaunu on Kuljetus K. Rissanen Oy:n lavetilla muuten kokonainen ja toimintakuntoinen, mutta virroitin on irrotettu korkeusrajoitusten vuoksi ja etupään "spoileri" sen vuoksi, että vaunu on hinattu lavetille kytkimestä vaijerilla vetäen. Vaunun lasku lavetilta tapahtui myös vaijerin ja vinssin avulla. Kuljetus peruutettiin Lahdentieltä Koskelan varikon takapihalle. Matkalla kohti purkurampia lavettia ohjaa apukuljettaja. Yläviistosta 401:n ja siitä tehdyn pienoismallin yhdennäköisyys on jotakuinkin täydellinen. Kuva Antero Alku.

Vaunun taaimmainen teli on jo rataverkolla. Rampin jyrkkyyden vuoksi takapään kytkinsuoja nostettiin ylös, ettei se osu maahan. Vaunussa toimivat laskun aikana kiskojarrut, jotka ovat akkutoimiset.
Koskelan hallin takapihalle oli löytänyt myös runsaasti yleisöä seuraamaan kiskoillelaskua. Työ kesti parikymmentä minuuttia. Kuva Antero Alku 13.6.2013.

HKL 215 hinaa vasta kaupunkiin saapunutta vaunua HKL 401 Kustaa Vaasan tiellä. Tällaisen junan pituus on yli 52 metriä. Vaunujen erilainen väritys tulee hyvin esille tässä – kumpi näyttää helsinkiläisemmältä? Kuva Sauli Vähäkoski 13.6.2013.

Vähän vinksin vonksin, mutta Artic taittuu myös 15 metrin kaarresäteisiin ja S-mutkaan. Kuva on Vallilan hallipihan niin sanotusta kusiputkan kurvista, jossa on verkon tiukin kaarre. Kuva Antero Alku 25.6.2013.

Artic tutustuu Helsinkiin: Aleksanterinkadulla oltiin koeajolla ensimmäistä kertaa varhain aamuyöllä 2.7.2013. Kuva Antero Alku.

Pian vaunun sivu- ja takalaseihin oli teipattu keltaiset tekstit ”Tässä menee uusi spora”. Alkuiltapäivästä 18.7.2013 vaunulla suoritettiin kutsuvierasajo, ja testiajolla 24.7.2013 mukana oli Aamulehden Moro-liitteen toimituskuntaa, tällöin vaunun etukilvessä oli linjatunnus TRE ja määränpäänä TAMPERE HERVANTA.

SRS koeajoi HKL 401:n 12.8. Ajelulle osallistui 92 henkeä. Vaunu oli kilvitetty asianmukaisesti, eli linjatunnus oli SRS ja määränpää Suomen Raitiotieseura. Sisäkilvissä luki Tervetuloa Artic-vaunuun! Reitti

## Pieni matkustuskokemus

Vaunu kulkee hiljaisesti ja sujuvasti. Ristikot ja kaarteet menevät kuin sukkasillaan. Arviot siitä, että moottorikonstruktio olisi ”Voithin Vinkuja”, jäävät katteettomiksi. Kiihdytykset ja jarrutukset kuuluvat pienenä suhinana, vaunun äänimaailmassa ei ole ryskettä tai pauketta. Laitteesta tuntee että menohaluja olisi, vaikka tehoa on rajoitettu arkipäiväiseen käyttöön.

Matkustuskokemukseen liittyvät myös vaunun sisätilat. Tunnelma on valoisa ja avara. Listojen ja saumojen viimeistelystä huomaa, että kyseessä on kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen tehneen valmistajan vaunu. Toivottavasti repsotukset ja irvistykset korjataan tässä yksilössä, ja myös sarjatuotantomalleissa.

*– Jussi Eskelinen*

Koeajoja on tässä vaiheessa takana jo muutama hyvin sujunut yö. Nordenskiöldinkadulla vaunu alitti ikätoverinsa – sekä vaunu että uusi Auroransilta on vihitty käyttöön tänä vuonna. Kuva Daniel Federley 4.7.2013.

SRS:n jäsenajelun osanotto oli todella vilkasta huomioiden se, että ajelu järjestettiin arkipäivänä keskellä päivää ja viikon varoitusajalla. Kuvassa ajelu on päättynyt ja matkustajat purkautuvat vaunusta. Saavuttiinkin todella harvinaisella tapaa Vallilan ratapihalle, eli Hämeentieltä keskustan suunnalta. Kuva Jorma Rauhala 12.8.2013.

Ensimmäisenä liikennöintipäivänään Artic sijoitettiin muutaman tunnin ajaksi vuoroon 60. Ensimmäinen linjasivu oli linjalla 6, mutta vuoro 60, kuten muutkin linjan 6/8 vuorot, kulkee vuorotellen molemmilla linjoilla. Kuvassa ollaan Urheilutalon pysäkillä linjalla 8 matkalla kohti Jätkäsaarta. Ikkunateippaukset poistettiin aamulla sopivasti ennen linjaliikenteen alkua. Kuva Daniel Federley 13.8.2013.

## Lähdetekstit ja -tiedot:

Antero Alku
Daniel Federley
Ollipekka Heikkilä, HKL-Raitioliikenne
Esko Kaappola, Transtech
Jaakko Pertilä
Jorma Rauhala
Petteri Suominen, HKL-Raitioliikenne
*www.hkl.fi*

kulki Vallilan hallista tiukan 15 m kaarresäteen (kusiputkan kurvi) kautta Pasilaan, missä pidettiin valokuvauspysähdys linjan 9 päätepysäkillä. Aleksis Kiven kadun ja Brahenkadun kautta ajettiin Sörnäisiin ja Hämeentietä Rautatientorille, missä ajelun toinen tauko pidettiin. Paluumatka Vallilaan tehtiin Aleksin ja Kruununhaan kautta. Vaunu kulki tasaisesti ja oli huomiota herättävän hiljainen myös ristikoissa ja vaihteissa. Huonokuntoisella radalla kulku oli miellyttävän keinuvaa hiukan Ratti-Karian tapaan. SRS kiittää HKL-Raitioliikennettä ajelun järjestämisestä sekä toiveidemme huomioimisesta.

HKL järjesti heinäkuussa kilpailun, jossa voittajille annettiin mahdollisuus koematkustaa seuralaisensa kanssa uusi Artic-raitiovaunu ennen tavallisia kulkijoita. Kilpailuun otti osaa noin tuhat henkilöä, joista onni suosi 35 osanottajaa. Ajelu järjestettiin 12.8. klo 16–17.30 eli hieman SRS:n ajelun jälkeen ja matkalla oli voittajien lisäksi mukana runsas median edustus. Tämän ajelun reitti kulki Vallilan hallilta Sturenkadulle, Urheilutalolta kasin reittiä Saukonpaateen ja takaisin Kampin ja Hakaniemen kautta Vallilaan. Koematkan voittanut Eeva Pertilä kuvaili vaunua valoisaksi ja tilavaksi sekä ennen kaikkea hiljaiseksi. Matkaajille jaettiin paitsi joitakin oheistuotteita myös pientä purtavaa.

Linjaliikenteen Artic aloitti 13.8.2013 klo 11.05 linjan 6 vuorossa 60. Kellonaika on lähtöaika Arabiasta. Vaunu kulki linjalla 6 yhden kierroksen sekä jatkoi Arabiasta linjalla 8 Oopperalle. Sen jälkeen vaunu otettiin Töölön hallipihalle tarkastuksia varten. Iltapäivällä linja-ajoa jatkettiin klo 15.17 asti.

Daniel Federley

# VIIPURIN RAITIOTIET 1920-LUVULLA

*Maamme vähiten tunnettu raitiotiekaupunki, Viipuri, on samalla myös lyhytikäisin. Vuonna 1912 avatun metrisen järjestelmän liikenne jatkui – kansalaissodan usean kuukauden keskeytystä lukuun ottamatta – yhtäjaksoisesti vain vuoteen 1939, talvisodan alkuun. Välirauhan aikana liikennettä hoidettiin jonkin aikaa, ja sotien jälkeen venäläiset jatkoivat liikennettä vuoteen 1957 asti. 1920-luku jäi kuitenkin ainoaksi kokonaiseksi vuosikymmeneksi, jolloin Viipurissa oli raitioliikennettä.*

ASEA:n vaunu 6 vuodelta 1912 kuuluu Viipurin ensimmäiseen sarjaan. Ulkoisesti vaunu on väritystä lukuunottamatta lähes identtinen Helsingin samanikäisten pikkuruotsalaisten kanssa. Sellainen muutos Viipurissa kuitenkin jälkikäteen tehtiin, että linjatunnukset ja määränpäät otettiin katolta pois ja siirrettiin nykyaikaisesti tuulilasin sisäpuolelle katonrajaan. Tuosta muutoksesta voimme päätellä, että vaunu olisi kuvattu 1930-luvun alussa. Vaunu on juuri lähtenyt päätepysäkiltään Torkkeli Knuutinpojan torilta linnan edustalta. Etualalla näkyvät Neitsytniemelle johtavan sinisen linjan kiskot ja vasemmalla Torkkeli Knuutinpoika valvoo toriaan.

Kun 1920-luku alkoi, oli Viipurissa asukkaita 30 000 ja sen raitiotiejärjestelmä oli vasta hiukan yli seitsemän vuoden ikäinen. Rataverkko ja linjasto olivat vielä samat kuin avausvuonna. Linjasto oli karkeasti ottaen ylösalaisin olevan Y-kirjaimen muotoinen. Solmukohtana toimi rautatieaseman edustan Asematori, joka oli myös kakkoslinjan eli vihreän linjan pohjoinen päätepysäkki. Linjoilla käytettiin alusta lähtien sekä linjanumeroa että tunnusväriä, mutta kaupunkilaiset puhuivat linjoista lähinnä värien mukaan. Asemalta pohjoiseen kulki rata Papulan kaupunginosaan, missä oli punaisen eli ykköslinjan päätepysäkki.

Asemalta etelään Karjalankadulle oli rakennettu kaksoisraide, jota molemmat linjat liikennöivät. Muutaman korttelin päässä, Torkkelinkadun risteyksessä, rata haarautui siten, että ykköslinja jatkoi länteen Linnansillan pieleen, kuvaukselliselle päätepysäkilleen Viipurin linnan edustalle Torkkeli Knuutinpojan torille. Ykkösellä oli viisi korttelia kiertävä suuri kääntösilmukka, mutta Torkkelinkadun osuudella rata oli kaksiraiteinen. Kakkonen puolestaan jatkoi Torkkelinkatua itään ja edelleen Kolikkoinmäen kaupunginosaan.

Karjalankatua etelään ja edelleen Pontuksenkadulle jatkui yksiraiteinen, varikolle johtava halliraide, jolla ei ollut linjaliikennettä lainkaan.

Näiden kahden linjan lisäksi Viipurin erikoisuus oli muusta linjastosta erillinen, ikään kuin irrallinen kolmoslinja kääntösillan takana. Sinisen linjan päätepysäkki oli Linnansillalla suurin piirtein linnan edustalla, kääntöosuuden ”tuolla puolen”. Linja kulki siltaa Siikaniementorille ja edelleen Siikaniemen-

Metalliset poletit otettiin käyttöön Viipurissa vuoden 1920 lopulla.

katua ja Mikonkatua Neitsytniemen kaupunginosaan, missä kääntöpaikka oli Palotorilla. Kolmoslinjan kaksi vuoroa, kummatkin ilman perävaunua, ajettiin aamuisin hallista Linnansillan yksiraiteista rataa linjalle ja illalla samaa reittiä takaisin, mutta päivän aikana vaunut eivät käyneet keskustan puolella lainkaan. Keskikaupungilta tulijat joutuivat niin ollen kävelemään ykkösen päätepysäkiltä kääntösillan yli kolmosen päätepysäkille. Linnansilta avattiin kerran tunnissa laivaliikenteelle neljännestunnin ajaksi. Kun sillan avaaminen olisi merkinnyt vakavaa haittaa raitiovaunujen aikataulunmukaiseen kulkuun, päätettiin Viipurissa olla ajamatta keskustasta sillan yli linjaliikennettä, vaikka ykkös- ja kolmoslinjat olisivatkin olleet helposti yhdistettävissä.

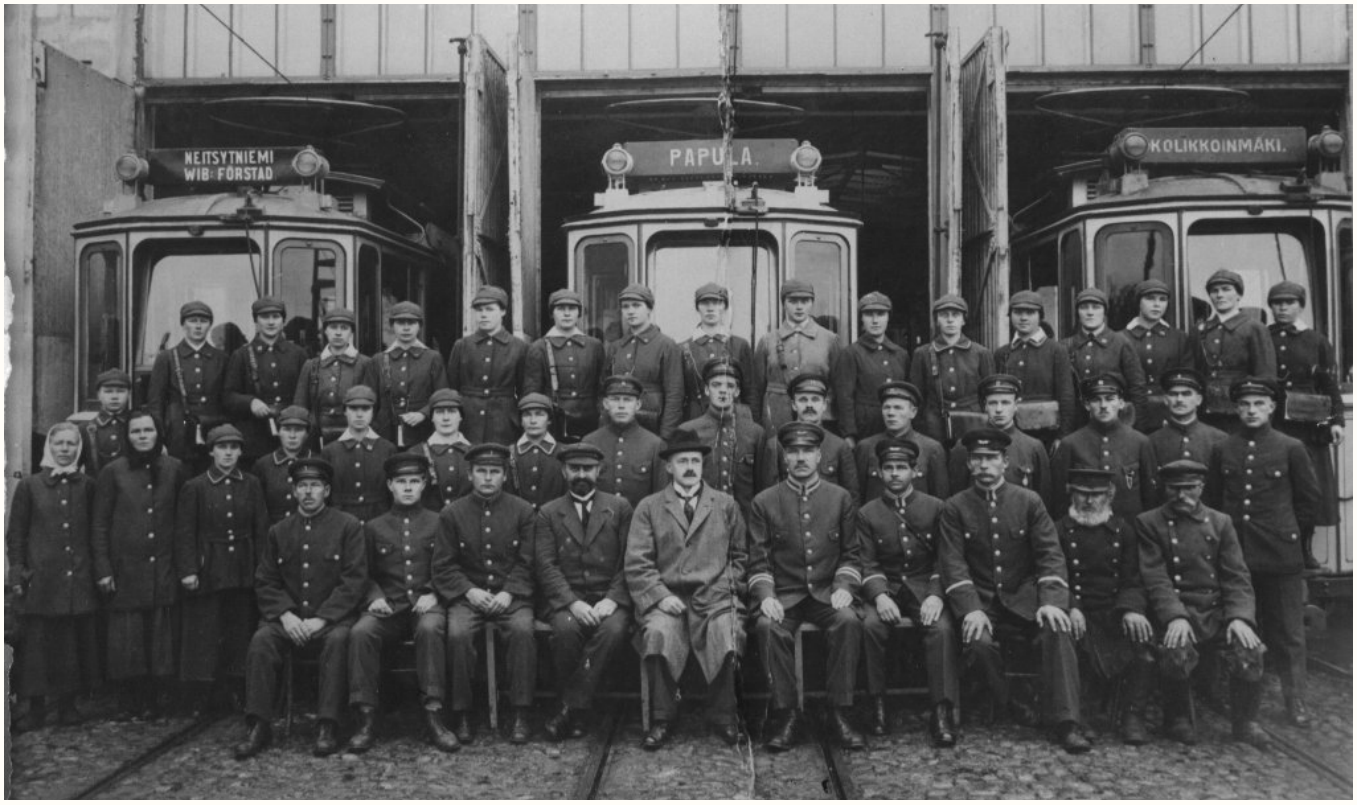
Henkilökunta kokoontui ryhmäkuvaan 1920-luvun alussa. Eturivissä keskellä istuva herra, joka ei ole pukeutunut virkapukuun, on raitioteiden johtaja Landsdorff. Kuva on otettu vaunuhallin edustalla ja kuvausta varten on hallista ajettu näytille kolme pikkuruotsalaista. Kuva Pekka Leinon kokoelmasta.

Talvisaikaan, kun Saimaan kanava oli suljettu eikä kääntösiltaa avattu, ajoivat sinisen linjan vaunut kuitenkin Torkkeli Knuutinpojan torille asti, jolloin vaihto punaisen linjan vaunuun vaati vain muutaman askeleen kävelyn. Talvellakaan linjaa ei silti yhdistetty punaiseen linjaan, vaan vaihto oli pakollinen.

Rataverkko oli rakennettu siten, että linjoja voitiin liikennöidä 7,5 minuutin vuorovälillä. Viipurin kohdalla ei voida yksiselitteisesti puhua yksi- tai kaksiraiteisesta rataverkosta, sillä molempia osuuksia esiintyi kaupungissa likimain yhtä paljon. Osa verkosta oli yksiraiteista lyhyin sivuraitein, mutta jo alusta lähtien keskikaupungille rakennettiin huomattavat määrät kaksiraiteista rataa ja 1920-luvun aikana useita sivuraiteita pidennettiin jopa satojen metrien mittaisiksi, jolloin esimerkiksi 1922 avattu Ristimäen rata oli lopulta vuonna 1928 kaksiraiteinen lyhyin yksiraiteisin osuuksin.

## Kalusto 1920-luvun alussa

Myös liikkuva kalusto oli vuoteen 1920 tultaessa samaa kuin avausvuonna – määrissä oli tapahtunut hiukan kasvua 1910-luvun aikana. Ajan tavan mukaan raitiotielaitos oli yksityisessä omistuksessa. Omistuskuvio oli monimutkainen: taustalla oli saksalainen suuryhtiö AEG, jonka tytäryhtiö Allgemeine Lokal- und Straßenbahn Gesellschaft (ALSAG) puolestaan oli perustanut paikallisen tytäryhtiön Elektricitätswerke & Straßenbahn Wiborg. Tämä yhtiö puolestaan solmi laajan yhteistyösopimuksen ruotsalaisen kilpailijansa ASEA:n kanssa. ASEA tunsi Suomen olot ja siitä tuli sekä radan toteuttaja että kaluston toimittaja Viipuriin. ASEA toimitti yhdessä AEG:n kanssa Viipurin raitioteille kaksiakselisia vaunuja, jotka olivat käytännössä identtisiä Helsinkiin samanaikaisesti toimitetun suuren sarjan kanssa – vain värissä oli eroa. Kermanvärisiksi vaunut muis-



taa Viipurin tuntija, intendentti Juha Lankinen, kun taas Viipurin raitioteillä maalarina toiminut mies on kutsunut sävyä sitruunankeltaiseksi. Kun ottaa huomioon raitiotielaitoksen saksalaisen omistajan, voidaan mitä suurimmalla todennäköisyydellä olettaa, että vaunujen pääväri on ollut sama kermankeltainen sävy, joka oli hyvin yleinen saksalaisilla raitioteillä. Joka tapauksessa vaaleita vaunuja koristivat kirsikanpunaiset koristeraidat, jotka joidenkin lähteiden mukaan olisivat olleet enemmän rusehtavia. Tuon ajan maalit olivat kuitenkin laadultaan sellaisia, että sävyt haalistuivat ja muuttuivat auringonvalossa nopeasti – kirsikanpunainen on hyvinkin saattanut muuttua rusehtavammaksi vuosien kuluessa.

Helsingin vaunuihin verrattuna Viipurin moottorivaunuissa oli hiukan eroja yksityiskohdissa. Istumapaikkoja vaunuissa laskettiin olevan 16, kun Helsingissä vastaaville pitkittäissuunnan penkeille istutettiin 20 matkustajaa. Viipurin vaunut olivat myös 10 cm kapeampia ja telirakenteessa oli pieniä eroja. ASEA oli toimittanut raitiovaunuja myös Turkuun, mutta niissä oli enemmän eroavaisuuksia, vaikka ne olivatkin kiistatta samaa vaunuperhettä ja juuri turkulaiset vaunut olivat toimineet viipurilaisten esikuvina.

Kahdentoista moottorivaunun (numerot 1–12) lisäksi ASEA toimitti myös neljä perävaunua, jotka nekin muistuttivat helsinkiläisserkkujaan kuitenkin sillä erotuksella, että viipurilaisvaunujen kaikki kolme sivuikkunaa olivat yhtä suuria, kun Helsingin vaunuissa keskimmäinen, avattava sivuikkuna oli huomattavasti kahta muuta ikkunaa kapeampi. Perävaunuissa ei myöskään ollut pitkiä sivuttaispenkkejä, vaan istumajärjestys oli uudemmalta ajalta tuttu 1+2. Perävaunujen numeroiksi annettiin 50–53. Ne olivat kokonaan ASEA:n omaa tuotantoa kun taas moottorivaunujen sähkölaitteista vastasi AEG itse.

Ennen vuosikymmenen loppua kokeiltiin omalla konepajalla myös avoimien kesävaunujen rakentamista. Hätäratkaisulla paikattiin vaunupulaa tilanteessa, jossa sota-ajan vuoksi ei ollut mahdollista ostaa riittävää määrää vaunuja edes käytettynä ulkomailta. Vaunut 54 ja 55, joissa ei ollut sen paremmin sivuseiniä kuin kattoakaan, valmistuivat vuonna 1919, mutta ne olivat liikenteessä vain muutaman vuoden.

Viipuri oli myös ensimmäinen suomalaiskaupunki, joka osti käytettyjä vaunuja ulkomailta. Vuonna 1919 oli Saksan Saarbrückenistä ostettu kaksi Waggonfabrik P. Herbrand & Cie:n Köln-Ehrenfeldissä valmistamaa perävaunua, numerot 56 ja 57, joiden edellinen omistaja oli Saartalbahn.

## Kaupunki kasvaa, rataverkko laajenee

Viittä päivää vaille vuosikymmenen pysyi Viipurin rataverkko ja sitä myöten myös raitiolinjasto muuttumattomana. Kaupungin kasvaessa oli kuitenkin raitiolinjaston laajentaminen tullut ajankohtaiseksi. Ensimmäinen rataverkon laajennus saatiin käyttöön marraskuussa 1922, kun uudisrata Ristimäelle avattiin linjaliikenteelle. Linjasto oli nyt muuttunut Y-kirjaimen muotoisesta hiukan X-kirjainta muistuttavaksi, kun rata haarautui rautatieaseman pohjoispuolella kahtia: vanhan Papulan linjan lisäksi oli rakennettu uusi rata idän suuntaan Repolankatua ja Kannaksenkatua pitkin Ristimäen kaupunginosaan.

Ristimäen haara oli suunnitelmissa alusta alkaen, ja se oli määrä toteuttaa vuonna 1914. Ensimmäinen maailmansota kuitenkin viivytti hanketta siten, että rakennustyöt saatiin käyntiin vasta toukokuun lopulla 1922. Silloinkaan materiaalia ei saatu riittävästi, vaan osa radasta jouduttiin rakentamaan kiskoista, jotka saatiin yksiraiteistamalla kaksiraiteisia rataosuuksia. Lopulta liikenne saattoi alkaa Rosuvoihin asti 19.11. ja perille Ristimäelle 25.11.1922.

Laajennus toi mukanaan myös linjastouudistuksen, jos kahden linjan reittimuutoksia voi sellaisella nimellä kutsua. Kolmoslinja Neitsytniemelle säilyi ennallaan, mutta ykkönen siirtyi nyt uudelle Ristimäen radalle, ja vastaavasti kakkonen hoiti Papulan liikenteen. Tiedossa ei ole, miksi molempien linjojen reittiä oli tarpeen muuttaa – olisihan riittänyt, että kakkosta olisi pidennetty Ristimäelle ja ykkönen olisi jäänyt ennalleen. Ehkä haarojen kuormitukset olivat toteutetulla linjastolla tasaisemmat, ehkä perävaunujen käyttö voitiin näin keskittää vain yhdelle linjalle, arvaamme.

Uudisrata vaati myös lisää kalustoa, ja niinpä AEG hankki Ristimäkeä varten uusia vaunuja Saksasta Maschinenfabrik Augsburg-Nürnbergiltä. AEG toimitti luonnollisesti itse sähkölaitteet näihin vaunuihin, ja ne asennettiin paikan päällä Viipurissa. Valmistajan lyhenne MAN on suomalaisen korvaan tuota pitkää nimeä huomattavasti tutumpi – myös kumipyöräpuolelta. Tämä perinteikäs raitiovaunutoimittaja oli esillä Helsingissäkin, kun vuonna 1994 kokeiltiin MAN:in ja AEG:n matalalattiavaunua nelosen linjalla.

Uusia MAN-vaunuja saapui vuoden 1922 aikana viisi ja vuonna 1924 vielä yksi. Sarja tuli siis käsittäneeksi yhteensä kuusi vaunua, numerot 13–18. Ne olivat kokonaan umpinaisia, saman oloisia kuin Helsinkiin samoihin aikoihin toimitetut vaunut. Helsingin 1920-luvun vaunuista poiketen MAN-vaunuissa ei ollut taitto-ovia, vaan sekä etu- että takaovi oli yksilehtinen liukuovi, joka liukui auki vaunun päädyn suuntaan. Tällainen ratkaisu oli Saksassa yleinen. Istuma-

Linjan 2 vaunu rautatieaseman edustalla kello 4.05 ip. (olettaen, että aseman kello on näyttänyt oikeaa aikaa). Kaunis tuokiokuva on otettu viimeistään kesällä 1922, sillä linjan toinen päätepiste on kuvanottohetkellä vielä rautatieasemalla. Raitiovaunut olivat katujen kuninkaita – ne kilpailivat tilasta lähinnä hevosten kanssa. Kokoelma Daniel Federley.

K. T., Vib. Nyh. 1 k. 1 s. á 50 tum.

**Raitioteillämme matkustavalle**

arv. yleisölle kohteliaimmin ilmoitamme, että sittenkun tilaamamme metalliset matkamerkit nyttemmin ovat saapuneet sekä raitioteillämme jo käytäntöönkin otetut, kelpaavat syksyn kuluessa liikkeeseen lasketut paperipoletit ja alennusmerkit maksuksi ainoastaan nykyisen marraskuun ajan, ja on yleisön hallussa mahdollisesti olevat sellaiset poletit ja merkit mainitun ajan kuluessa joko käytettävät taikka konttorissamme Tehtaankadun N:o 4 klo 9—½1 & 2—4 päivällä, vaihdettavat metallisiin matkamerkkeihin.

Viipurissa, 19 p. marraskuuta 1920.

11790 **Viipurin Sähkölaitos ja Raitiotiet.**

Karjala-lehden etusivun ilmoitus 20.11.1920.

paikkoja MAN-vaunuissa oli 18 ja seisomapaikkoja oli rekisteröity 20 matkustajalle.

Myös perävaunuja oli tarpeen hankkia lisää, ja niiden kohdalla toimittiin hyväksi ja edulliseksi havaitulla tavalla. Kun Euroopassa alkoivat jo suuret neliakseliset telivaunut yleistyä, oli pieniä kaksiakselisia perävaunuja saatavilla jälkimarkkinoilta niitä kaipaaville. Niinpä vuonna 1922 hankittiin vaunut 58–63 jälleen käytettyinä Saksasta, tällä kertaa Hörder Kreisbahnilta Dortmundin lähistöltä. Näistä Herbrandin 1901 (vaunut 58–60) ja 1906 (vaunut 61–63) valmistamista vaunuista kolme jälkimmäistä on ainakin alunperin ollut avoimia kesävaunuja.

Poikkeava on vaunun 64 syntyhistoria. Tämäkin oli Herbrandin jo vuonna 1898 valmistama ja samoin Hörder Kreisbahnilta käytettynä ostettu. Vaunussa oli AEG:n moottorit. Viipuriin vaunu hankittiin vuonna 1922 työvaunuksi ja se sai numeron 49. Viisi vuotta myöhemmin moottorit poistettiin ja vaunua ryhdyttiin käyttämään linjaliikenteessä perävaununa. Järjestysnumeronsa 64 vaunu sai perävaunuksi muuttamisen yhteydessä.

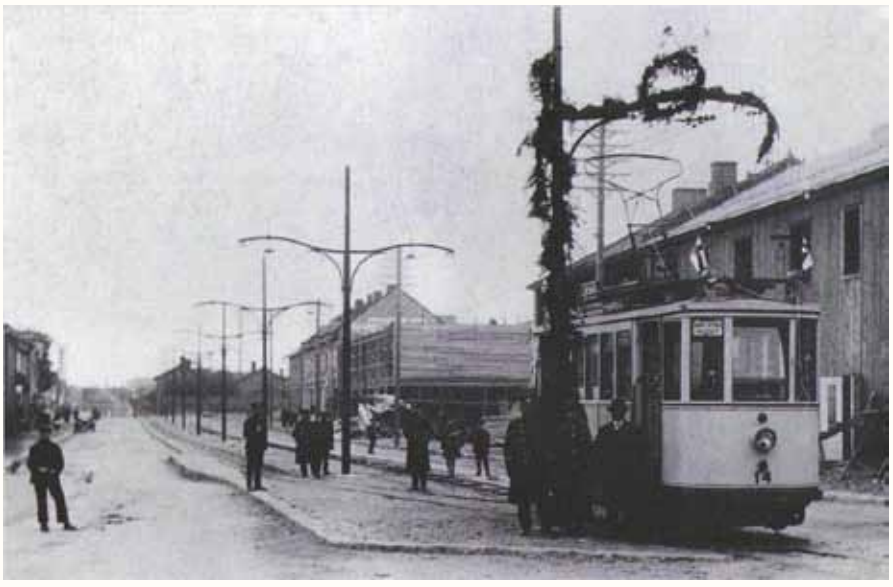
Vuonna 1924 hankittiin myös kaksi aivan uutta perävaunua. Ne tilattiin niin ikään Saksasta, Hermann Schumann AG:ltä Werdausta. Näille vaunuille annettiin hiukan epäloogisesti numerot 54 ja 55. Omassa pajassa valmistetut avoimet vaunut oli jo poistettu liikenteestä, ja niinpä numerointiin oli jäänyt kahden vaunun mentävä aukko, joka tällä tavoin täytettiin.

## Raitiovaunulla liitosalueille

Viipuria ympäröivän Viipurin maalaiskunnan asukasluku kasvoi tasaisesti menestyvän kaupungin imussa. Maalaiskunnankin puolella asutus alkoi paikoin olla kaupunkimaista, ja valtion toimesta ryhdyttiin suunnittelemaan kaupungin itäpuolelle, maalaiskunnan puolelle rakentuneen tiiviin asutuksen liittämistä Viipurin kaupunkiin. Kaupungin johto kuitenkin vastusti liitosta, joka olisi kaksinkertaistanut sen pinta-alan. Vastustus viivytti päätöksentekoa, mutta vuonna 1924 nämä Patterimäen itäpuoliset alueet kuitenkin valtioneuvoston päätöksellä liitettiin osaksi Viipurin kaupunkia. Samalla syntyi tarve laajentaa myös raitioliikennettä kasvaneen kaupungin uusiin kaupunginosiin. Kakkoslinjan lyhyehkö pidennys Talikkalaan otettiin käyttöön kahdessa vaiheessa siten, että 2.9.1926 avattiin osuus Kolikkoinmäeltä Suurkadun ja Valtakadun risteykseen ja 30.9.1926 osuus Valtakadun ja Uusikadun risteykseen asti. Uutta kalustoa Talikkalan uudisrata ei vaatinut, vaan kaikkien kolmen linjan liikenne pystyttiin hoitamaan olemassa olevaan kalustoon kuuluvilla 18 moottorivaunulla ja 15 perävaunulla. Alueliitokset jatkuivat jälleen vuonna 1928, kun muun muassa Kelkkala liitettiin Viipurin kaupunginosaksi, mutta Kelkkalan raitiotielaajennus ajoittuukin sitten jo 1930-luvun puolelle.

Myös keskustan länsipuolella suunniteltiin laajennuksia. Neitsytniemen linjan jatkoa Sorvaliin kaavailtiin 1920-luvun alussa, mutta linja olisi kulkenut sotilassairaala-alueen halki, mihin puolustusministeriö ei myöntänyt lupaa. Raitiotien rakentaminen olisi myös edellyttänyt Sorvalin sillan leventämistä, mihin kustannuksiin toivottiin turhaan valtiontukea. Kaupunginvaltuusto hylkäsi lopulta raitiotieyhtiön anomuksen Sorvalin raitiotiestä vuonna 1926 näihin seikkoihin vedoten.

Kaiken kaikkiaan 1920-luku oli rauhallisen kehityksen ja maltillisen kasvun aikaa Viipurin raitioteillä, vaikka kaupungin väkiluku lähes kaksinkertaistuikin. Vuonna 1929 kaupungissa asui 55 000 henkeä. Raitiotieyhtiön kasvu ja linjastolaajennukset jatkuivat 1930-luvun puolella, ja arkistoista löytyneiden suunnitelmien mukaan kehitys olisi jatkunut edelleen 1940-luvullakin, mutta sota muutti kaiken.



Talikkalan ensimmäinen raitiovaunu lähdössä Kolikkoinmäen Suurkadulta Valtakadulle 2.9.1926. Vaunu 14 vuodelta 1922 kuului MAN:in ja AEG:n toimittamaan sarjaan. Kokoelma Fedor Tšernusov.

## Lähteet


Per Rickheden: Spårvägen i Viborg

Ilmo Hakala-Rahko: Viipurissa, Viipurista, Viipuriin

Matti Visuri: Viipurin sähköraitiotiet, Raitio 3/1997

Mikko Alameri: Suomen Rautatiet

*www.raitio.org*

*www.viipuri2000.vbg.ru*

*www.virtuaaliviipuri.tamk.fi*

*Ensio Virta*

# VAKOOJANA VIIPURISSA?

Sodan jälkeen kului yli kymmenen vuotta, ennen kuin turisteille avautui mahdollisuus vierailla Viipurissa. Tällöinkin oli tehtävä matka silloiseen Leningradiin, jolloin välipysähdyksessä Viipuriin saattoi tutustua muutaman tunnin ajan.

Huhtikuussa 1960 olin ensimmäisellä Leningradin matkallani. Paluumatkalla perehdyin kaupunkiin etsien sitä vähää, mitä oli jäljellä Viipurin raitioteistä. Kiskonpätkiä oli vielä siellä täällä, mutta ratikoita ei. Olin harmikseni parisen vuotta myöhässä, sillä 1957 ratikkaliikenne loppui kokonaan. Loppuaikana venäläiset olivat tuoneet kiskoille omat DDR-ratikkansa, mutta vielä jäljellä olevia viipurilaisia vaunuja oli siihen asti käytetty.

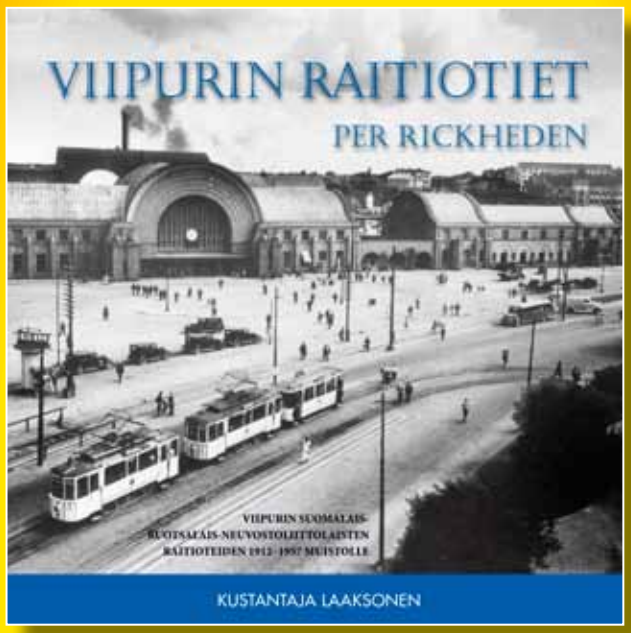
Kun bussiletkaamme kuuluneet kolme autoa oli pysäköity rautatieaseman aukiolle, kiiruhdin läheiselle kadunkulmalle, jossa oli jonkinlainen ratikoiden T-risteys jäljellä. Kadunkulman (ent. Karjalankatu–Rautatienkatu) keskellä ylhäällä riippui vanha ”amerikkalaistyylinen” valo-opastin, joka näkyi neljään suuntaan. Keskityin ottamaan paikasta pari kuvaa, kun tämän huomasi noin kymmenen metrin päässä seissyt siviilipukuinen mies, joka hämmästynein ilmein katsoi hänen mielestään varmaan omituista kuvauskohdettani ja alkoi juosta luokseni. Mies tarttui kovalla otteella käsivarteeni ja alkoi voimiensa takaa kiljua ”militsij, militsij”. Ymmärsin, että nyt olin tehnyt pahan virheen ja ajattelin, että tähänkö päättyisi kotimatkani. Kohta olen varmaan matkalla Vorkutan suolakaivokseen Siperiaan, jonne yleensä säilöttiin muitakin kriminaaleja!

Aseman edustalla oli isokokoinen miliisimies, joka ryntäsi paikalle. Siviilimies viittoili vuoroin liikenneopastinta ja ratikkaraiteita päin ja vuoroin kameraani kohti. Suu vaahdossa hän pälpätti, millaisen rikoksen olin uskaltanut tehdä. Kun sananvaihto oli vilkasta kummaltakin taholta, aloin muina miehinä hiljalleen askel askeleelta vetäytyä paikalta ja lähestyä bussiamme. Bussin ovi oli toisella puolella ja hiivin sisälle. Istuuduin penkilleni ja pelosta vavisten painauduin mahdollisimman alas, jottei minua näkyisi ulos. Minuutit olivat pitkiä kun odotin bussin lähtöä. Kun lopulta lähdimme, olin hermona Vaalimaalle asti. Olin varma, että rajalle oli jo soitettu ja vaadittu pidättämistäni. Ei kuitenkaan ollut.

Vasta Suomen puolella pääsi syvä helpotuksen huokaus. Tosin olihan senkin jälkeen vaara, että Neuvostoliitto vaatisi ”vakoojan” palauttamista. Onneksi ei ainakaan tähän päivään mennessä mitään ole kuulunut!

Ensio Virta on koonnut muistiinpanoja Helsingin ja vähän naapureidenkin raitioteistä vuodesta 1946 lähtien. Ohessa on ote vuoden 1960 Viipurin-matkasta. Karjalankadun ja Rautatienkadun risteyksessä oli vielä raitiovaunukiskoja kadunpinnassa.


# Odotettu Kirjauutuus!




## VIIPURIN RAITIOTIET

Koko 240 x 240 mm, sidottu, 160 sivua,
Lähes 200 valokuvaa, karttaa ja piirrosta

Odotetussa tietoteoksessa käydään läpi koko Viipurin raitioliikenteen historia sen alkamisesta 1912 aina sen päättymiseen neuvosto-Viipurissa 1957. Myös dramaattiset sota-aikojen poikkeusolot ja -liikenne esitetään seikkaperäisesti.

Kirjassa on runsas kuvitus ja mukana on paljon aiemmin julkaisematonta materiaalia.

Kirjan on koonnut tunnettu raitiotieharrastaja ja –kirjailija Per Rickheden.

ISBN 978-952-5805-51-2

Hinta **38 euroa** + toimituskulut 3 euroa.
Ennakkohinta SRS:n jäsenille **33 euroa** 3.10.2013 saakka.

**Viipurin raitiotiet -teos ilmestyy syyskuun lopussa.**

Samanaikaisesti myyntiin tulee ruotsinkielinen laitos, SPÅRVÄGEN I VIBORG, jonka hinta on myös 38 euroa, ISBN 978-91-86853-21-1

Tilaukset ja tiedustelut: Kustantaja Laaksonen
info@kustantajalaaksonen.fi
040 738 2716 **www.kustantajalaaksonen.fi**

KUSTANTAJA LAAKSONEN

*Satu Erra*

# Dekkari vie ratikkaan

***Raitiovaunussa matkustaminen voi olla hauska peli, jos eri linjojen yhteisillä pysäkeillä vaihtaa vaunua ja aina hyppää siihen, joka ensimmäisenä sattuu tulemaan. Leikin keksii Siiri, romaanihenkilö, joka rakastaa raitiovaunuja.***

Siiriin ja hänen raitiovaunumatkoihinsa voi tutustua Minna Lindgrenin esikoisromaanissa Kuolema Ehtoolehdossa. Teos on sympaattinen kertomus 90 ikävuotta ohittaneiden Siirin, Irman ja Anna-Liisan jännittävästä elämästä helsinkiläisessä palvelutalossa.

Vaikka kuolema palvelutalossa onkin arkipäiväistä, ei yhteisössä ole kaikki kohdallaan: nuori kokkipoika-Tero kuolee, tavaroita katoaa salaperäisesti, huhutaan oudoista tapahtumista suihkussa ja järjestäytyneen rikollisuuden osallisuudesta. Lukija on toisinaan yhtä ymmällään kuin teoksen päähenkilötkin.

Kuolema Ehtoolehdossa nojaa klassisen dekkarin perinteeseen. Juoni on kronologinen, eikä kerronnalla kikkailla. Romaani niiaa ohimennen Agatha Christielle ikään kuin muistuttaakseen, etteivät ikääntyneet ihmiset ole rikosten ratkojina mitään uutta.

Uudestaan syntyneestä neiti Marplesta ei kuitenkaan ole kysymys. Päähenkilöiden höppänän kuoren alle ei kätkeydy yhtään terävä-älyistä konservatiivia, eikä toimintaa aja halu tekeytyä salapoliisiksi vaan auttaa ystäviä. Rikoksen ratkaiseminen on sivuseikka.

Lindgren kuvaa henkilöitään lämmöllä ja rakkaudella, joka tuo mieleen Matti Ijäksen vanhainkotikuvauksen Pala valkoista marmoria. Samalla hellällä otteella Lindgren lähestyy Helsinkiä, jonka katuja teoksessa kuljetaan. Taksilla mennään kyllä Lehtovaaraan ja hautajaisiin, mutta Helsinki on parhaimmillaan raitiovaunussa nautittuna.

Raiteilla kulkiessaan näkee kaupungin muutoksen ja kohtaa elämää: musiikin ystäviä, eksyneitä lapsia tai avohoitopotilaita. Ratikassa matkustava ei syrjäydy, sillä siellä ihmisillä on mahdollisuus nähdä toisiaan.

Siiri kokee eri linjat eri tavoin: ”Joka raitiovaunussa on oma tunnelmansa. Seitsikko on arvaamaton, kahdeksikko on alakuloinen. Nelonen on turvallinen ja siksi vähän ikävä. Minun suosikkini on kolmonen, se on vauhdikas ja hilpeä. Mutta jaa, tämä ykkönen on minulle vähän vieras.”

Leppeää kaupunkikuvaa varjostaa huoli vanhustenhoidosta, ja perinteisen dekkarin kehys täyttyy vakavasta yhteiskunnallisesta sanomasta. Teoksessa korostetaan, että palvelutalo ei ole koti vaan ”järkevä ratkaisu heille, jotka eivät vielä olleet kuolleet”.

Kirjan maailmassa pahuus on välinpitämättömyyttä. Äärimmäistä pahuutta edustaa palvelutalon osastonjohtaja Virpi Hiukkanen, mutta kovin ottein kuvataan myös ”omaisia”, joilla ei ole aikaa. Keski-ikäisten hallitsemassa maailmassa jalkoihin jäävät vanhukset ja lapset.

Teos toimii lajityyppiään vastaan, sillä se karistaa kuolemasta salaperäisyyttä, johon salapoliisikertomukset ovat koko historiansa ajan tukeutuneet. Ehtookodin asukkaille kuolema – sisäpiirivitsin ”döden döden döden” – on arkea. Siihen ei sisälly pelkoa

tai mystiikkaa. Paljon kuolemaa kammottavampaa on joutua huumatuksi lääkkeillä ja teljetyksi dementiaosastolle.

Vaikka teoksen taustalla on vakava huoli, on matkalla hauskaa. Vanhuksia hämmentävät nykymaailman kummallisuudet, kuten hyvinvointiin kuolevat keski-ikäiset, nuorten miesten kaljuus tai verkko, josta voi yrittää löytää asioita. Välillä vastakkainasettelu sukupolvien välillä tuntuu liioitellulta, mutta toisaalta teos muistuttaa, kuinka elämä yhdistää yllättäviäkin ihmisiä.

Romaanin langat muodostavat hieman löyhän kudelman ja vahva yhteiskunnallinen sanoma tuntuu välillä kovin alleviivatulta. Vaikuttavaa on kuitenkin moniulotteinen päähenkilöiden kuvaus, joka sinänsä jo muistuttaa yhdenvertaisuudesta ja ihmisarvosta.

Lindgrenin esikoinen on viaton ja kepeä. Se jättää lempeän jälkimaun ja mieleen muutaman kysymyksen. Perinteiseen dekkariin kuuluu whodunnit-kysymys, mutta tärkeämpiäkin on. Voiko ihmiseen, joka ei käytä raitiovaunua, luottaa? Ja miksi ihmeessä ratikalla ei pääse Töölöön?

Minna Lindgren:
**Kuolema ehtoolehdossa**
Kustannusosakeyhtiö Teos, Helsinki
ISBN 978-951-851-505-3 (nid.)
302 sivua

Munkkiniemessä sijaitsevan Ehtoolehdon asukkaat matkustavat etenkin nelosen ratikalla. Vaunu 63 on saanut välipalan, joten ysikymppinen Siirikin pääsee ketterästi kyytiin. Vanhoilla silmillä linjatunnuskin näkyy nyt selkeästi valkoisten led-kilpien ansiosta. Kuva Munkkiniemen puistotieltä, Daniel Federley 13.7.2013.

*Timo Lehtonen*

# Linja-auto- ja koriteollisuusmuseo aloitti Laviassa

Rakenteilla oleva linja-auto- ja koriteollisuusmuseo avasi ovensa yleisölle kahtena viikonloppuna heinäkuun lopussa. Ensimmäinen viikonloppu oli suunnattu V. Keto-Seppälän ja Lavian Autokorin vanhoille työntekijöille ja heidän sukulaisilleen ja siitä tiedotettiin vain paikallisesti. Toisena yleisöviikonloppuna museosta oli lehtijuttu Tyrvään Sanomissa ja Satakunnan Kansassa. Lyhyiden aukiolojen aikana museossa kävi 385 lipun ostanutta kävijää. Museokäynti oli alle 15-vuotiaille ilmainen. Paikalla kävi paljon lapsiperheitä sekä isovanhempia lastenlapsineen, joten museoon tutustuneiden eri ikäisten museovieraiden kokonaismäärä lienee jossakin 500 paikkeilla.

Lähes poikkeuksetta kävijät olivat näkemäänsä tyytyväisiä. Yltiöpäisimmät väittivät alkuperäisenä säilyneen 40-luvun koritehtaan olevan Verlan veroinen teollisuushistoriallinen kohde. Kävijäkunta oli pääosin Satakunnasta ja Tampereen seudulta ja esillä olevat näiden seutujen museoautot herättivät ihastusta. Lyhyt museoajelu rymistävällä vanhalla linja-autolla oli myös kovasti kiitetty kokemus.

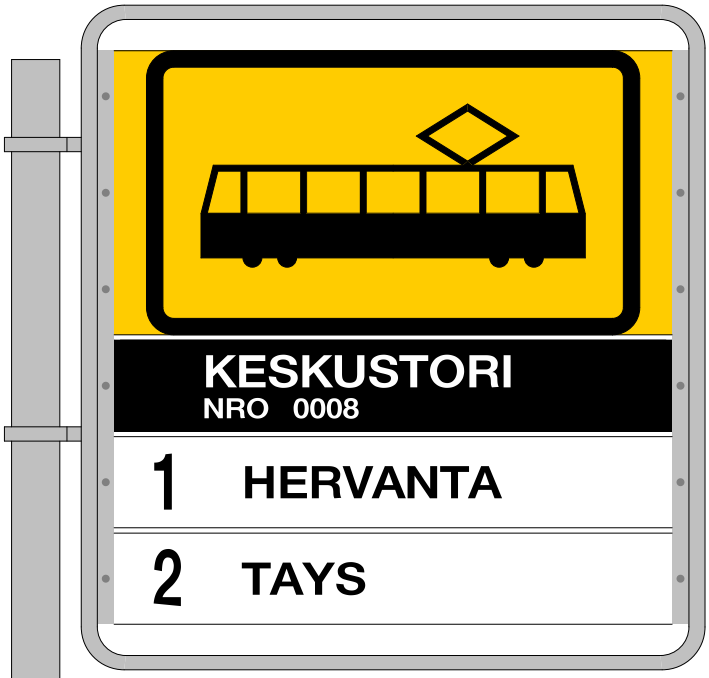
Lavian Autokorin tehdaskiinteistöä oli vuoden ajan siivottu ja laitettu kiertokäynnit mahdollistavaan kuntoon. Nykyajan turvallisuusajattelu vaatii varapoistumistiemerkintöjä, sammuttimia ja muita sellaisia, mutta aukiolot sujuivat ilman kommelluksia. Ainoat vaikeudet olivat teknisiä ja jäivät yleisöltä huomaamatta. Yhtenä päivänä linja-autojen entistämistä esittelevän osaston tukki sinne hyytynyt Vanaja, eikä museon johdinauto suostunut antamaan ajonäytöstä akkukäytöllä. Näytteillä oleva johdinauto on Tampereen liikennelaitoksen auto numero 5 vuodelta 1949. Auto on Valmetin tekemää mallia JC. Viime vuonna Tampereen Kaupunkiliikenne -liikelaitos luopui nykysuuntauksen mukaisesti museokokoelman pidosta. Johdinauto – samoin kuin muutkin TKL:n omat museoautot – on nykyisin Kaupunkiliikennehistoriallisen seuran omistuksessa.

Koritehtaan maalaamo oli ainoa täysin valmiiksi saatu näyttelytila. Linja-autojen lisäksi valokuvin esiteltiin Valmetin, Koritehdas E. Lehdon (Raisio) ja tietenkin Lavian Autokorin korituotantoa. Esillä oli myös Pasi Seljaksen kookkaita pienoismalleja.

Linja-auto- ja koriteollisuusmuseo sijaitsee Laviassa entisissä Lavian Autokori Oy:n ja V. Keto-Seppälän linja-autoyrityksen kiinteistöissä. Museon ja kiinteistön omistaa yksityishenkilöiden perheyhtiö. Omaa autokokoelmaa ei museolla ole, vaan esillä oli Kaupunkiliikennehistoriallisen seuran, Suomen linja-autohistoriallisen seuran sekä yksityisten linja-automobilistien ajoneuvoja.

Museon herättämä yllättävän suuri kiinnostus innostaa jatkamaan museon rakentamista. Tänä vuonna ei kuitenkaan enää pidetä yleisiä aukiolopäiviä. Ensi kesän aukiolosta tiedotetaan keväällä.

Tämän vuoden museoajeluautona oli vuonna 1950 käyttöön otettu AEC Valmetin korilla. Tämä linja-auto oli Tampereen kaupungin liikennelaitoksen käytössä aina vuoteen 1971 asti. Auto on täysin entisöity liikennelaitoksen korjaamolla 90-luvulla.

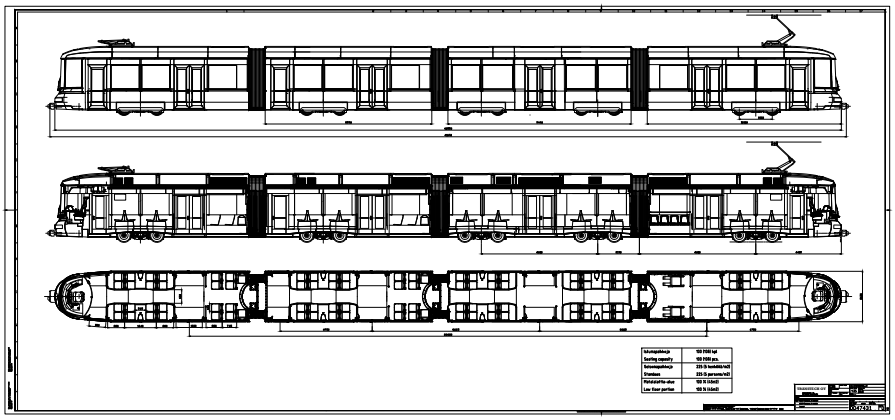



**Tampere** Kaupunginvaltuusto teki myöhään illalla 17.6. päätöksen siitä, mitä reittiä raitiotie tulee kulkemaan – vaihtoehdot on nyt karsittu yhtä kohtaa lukuun ottamatta pois. Valittu runkoreitti, jonka jatkosuunnittelu on käynnissä, kulkee Hervannasta Sammonkatua ja Itsenäisyydenkatua Hämeenkadulle. Tämän lisäksi toteutetaan jo alkuvaiheessa rata Kalevan kirkolta Teiskontietä pitkin Taysin alueelle, jolloin raitiolinjastosta tulee kaksilinjainen. Todennäköiset linjat ovat Pyynikintori – Hervanta ja Lentävänniemi – Tays.

Keskustan länsipuolella reitti on vielä avoin. Vaihtoehtoja ovat Pispalan valtatie sekä Paasikiventie. Näistä vaihtoehdoista tehdään päätös vasta syksyllä sen jälkeen kun kaupunki on päättänyt, toteutetaanko Rantaväylän eli valtatien 12 tunnelihanke.

Yleissuunnitelman ja tarkan kustannusarvion laatiminen on parhaillaan käynnissä. Päätöksen siitä, rakennetaanko raitiotie, kaupunginvaltuusto tekee ensi keväänä.

Talvinen havainnekuva raitiovaunusta Hämeenkadulla Keskustorin kohdalla. Taiteilijan näkemys on rakenteeltaan Artic-vaunun kaltainen, eli keskellä on neliakselinen vaunu ja päätyvaunut ovat kaksiakselisia. A-linjan vaunu on matkalla Lentävänniemeen.



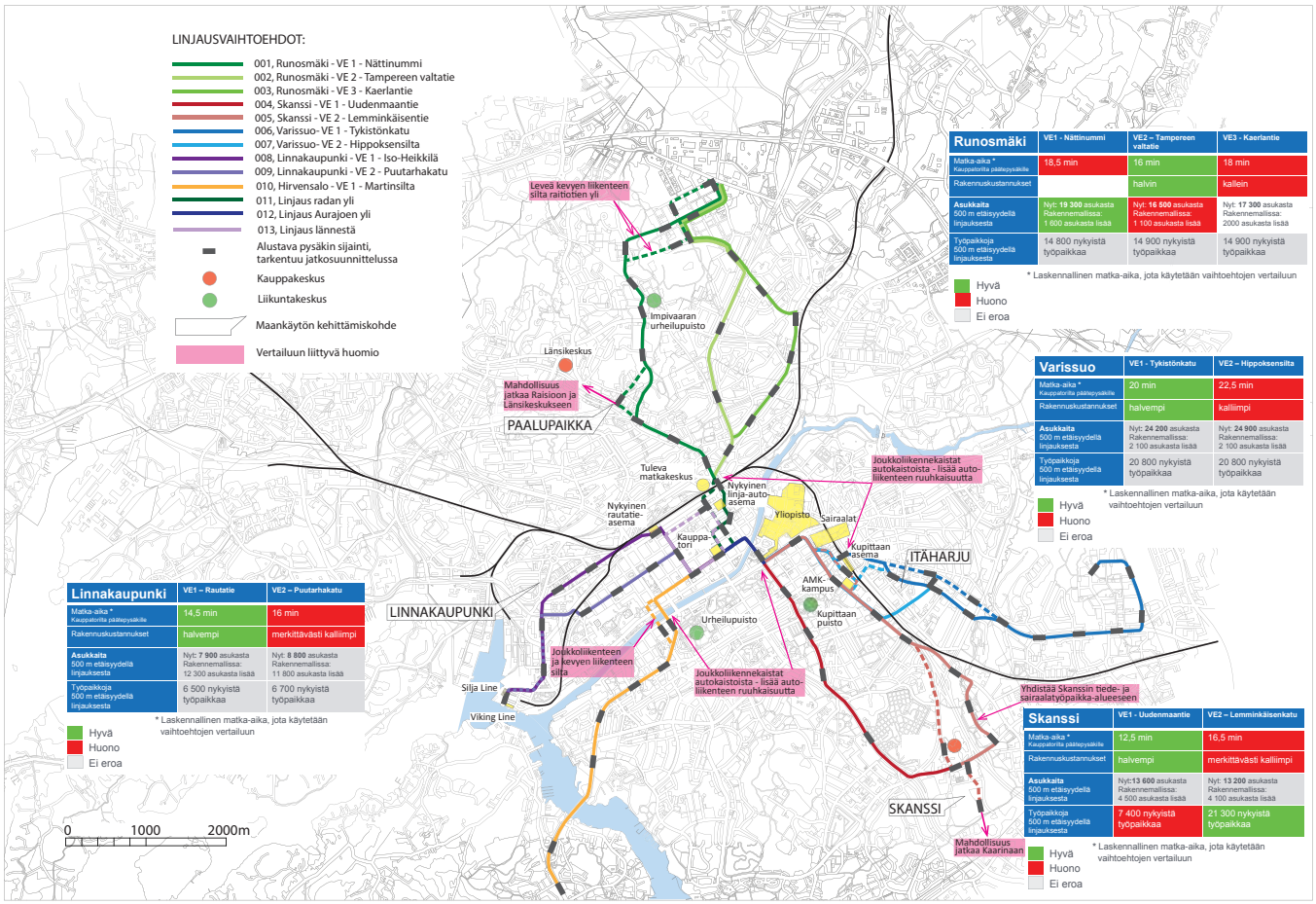
Transtech on luonnostellut Tamperetta varten nelivaunuisen Artic-vaunun, joka on 41 metriä pitkä. Vaunussa on 100 istumapaikkaa, se on kahteen suuntaan ajettava ja ovet ovat molemmin puolin. Korin leveys on 2,6 metriä, mikä on hiukan enemmän kuin tavanomaisessa kaupunkibussissa ja 30 cm enemmän kuin Helsingin variotrameissa. Nelivaunuinen raitiovaunu voidaan haluttaessa hankkia ensin kolmivaunuisena, jolloin neljäs vaunuosa lisätään vaunuun myöhemmin. Vaunuja voi myös ajaa kaksinajossa.

**Turku** Raitiotien yleissuunnittelu oli kesällä vaiheessa, jossa oli kartoitettu eri reittivaihtoehdot ja niistä pyydettiin kaupunkilaisilta mielipiteitä. Internetissä avoimeen kyselyyn sai vastata elokuun puoliväliin asti. Oheinen kartta esittelee Turun alkuvaiheen raitiolinjaston vaihtoehtoineen.

Tässä vaiheessa ei vielä oteta kantaa siihen, miten eri haarat yhdistyisivät linjastollisesti – syntyisikö yli 40 vuoden jälkeen jälleen kakkoslinja Korppolaismäen ja Hämeenkadun välille, kun Varissuo ja Hirvensalo yhdistettäisiin keskustassa Eerikinkatua kulkevalla raitsikkalinjalla, vai kulkisiko Varissuon linja kenties Linnakaupunkiin.

Turussa raitiotiesuunnittelu on korostetusti tuonut esiin myös raitiotien tilantarpeen ja autoliikenteen mahdollisen ruuhkautumisen, kun raitiotielle varataan omia kaistoja.

Kaupunginhallituksen on määrä syyskuussa päättää, mitkä linjausvaihtoehdot valitaan jatkosuunnittelun kohteeksi. Sen jälkeen alkaa varsinainen yleissuunnitelmatyö. Jos hanke etenee suotuisasti, voidaan rakennuspäätös myös Turussa tehdä vuoden 2014 aikana. Raitioliikenne kaupungissa alkaisi aikaisintaan vuoden 2020 tienoilla.




Turun kaupungin julkaisema kartta raitiotien linjausvaihtoehdoista.

# Raitioliikenne

## Suunnitelmia

**Raide-Jokerin hankesuunnitelman** tekemisestä päätettiin kaupunginvaltuustossa yli vuosi sitten, 29.8.2012. Asia ei ole kuitenkaan edennyt eikä hankesuunnitelman laatimista ole aloitettu.

## Liikenne

**Museoliikenne vaunuyhdistelmällä 50+233** ei alkukesästä sujunut aivan odotusten mukaan. Vaunusta 50 paljastui sähkösuunnitteluvirhe. Muuttaja, joka muuntaa ajolankavirran 24V virraksi valoja ja perävaunun jarruja varten, ei ollut riittävän tehokas. Tämän seurauksena akut pikku hiljaa tyhjenivät eikä 24V virta jaksanut pitää perävaunun jarruja auki. Jarrut on suunniteltu siten, että jos 24V virta katoaa (=esim. moottorivaunu ja perävaunu irtoavat toisistaan), menevät perävaunun jarrut päälle. Tämän vuoksi ensimmäisenä päivänä, jolloin vaunu 50 oli linjalla yhdessä perävaunun kanssa eli lauantaina 1.6. ehdittiin ajaa noin viiden tunnin ajan, kunnes vaunu oli vietävä Koskelaan. Sunnuntaina 2.6. sekä viikonloppuna 8.–9.6. ajettiin vain moottorivaunulla, kuten oli tehty myös toukokuussa.

HKL:n Vallilan varikon väki huolehti lisämuuttajan sekä uusien akkujen hankinnasta ja toteutuksesta ennätysajassa, joten Helsinki-päivänä 12.6. saatettiin jo ajaa taas perävaunun kanssa. Tuo on samalla ensimmäinen päivä, jolloin museolinjalla on ollut aikataulunmukaista arkiliikennettä.

Muita liikennepoikkeuksia museolinjalla:

**8.6.** liikenne päättyi sambakarnevaalien vuoksi siten, että viimeinen lähtö oli klo 14.30

**15.6.–16.6.** vaihdetöiden (Unioninkadulla) vuoksi poikkeusreitti Kauppatori–Senaatintori–Kauppatori–Tehtaankatu–Erottaja–Kauppatori

**6.7. alkaen** ympyräreitin kiertosuunta vaihtui Aleksin kiveystöiden vuoksi

**27.7.–28.7.** ajettiin ympyräreittiä vanhaan suuntaan

**3.8. alkaen** ryhdyttiin jälleen ajamaan ympyräreittiä suunnassa Kauppatori – Aleksanterinkatu – Rautatieasema – Kruununhaka – Kauppatori

**17.8.** liikenne peruttiin kokonaan, sillä Katariinankadun katujuhla sulki ko. kadun koko päivän ajaksi

Ympyräreitin uusi kiertosuunta osoittautui käytännössä paremmaksi ja liikennettä jatkettiin uuden kiertosuunnan mukaan koko loppukesä. Museovaunun jarruja ei tarvitse rasittaa seisonnalla Snellmaninkadun mäessä eikä voimakkaalla jarrutuksella Kaisaniemenkadun alamäessä. Liisankadulla ei jäädä autoletkan perään odottamaan valojen vaihtumista. Liikennevaloviiveitä on tässä ajosuunnassa vähemmän. Vaikka reitti on marginaalisesti pidempi, kun Senaatintorin sivuitse ajetaan Aleksilla kaksi kertaa, ei sen kestoaika ole pidempi.

**Akselioikosulkumittauslaitteen toimivuutta** testattiin 13.6. aamuruuhkien sisäänajojen aikaan Kustaa Vaasan tiellä. 6 vihreää nuolta ilmestyi laitteen näytölle, kuten pitääkin. Laite on Kustaa Vaasan tien loppupäässä ja paikalla on 20 km/h nopeusrajoitus.

**Sörnäisten tilapäispysäkki** perinteisellä paikalla Helsinginkadun puolella lienee pystytetty viikolla 24 (havainto 14.6.). Pysäkkinumerotkin ovat perinteiset 0351 ja 0352, mutta uutta on itse koroke: sen päällys- ja reunamateriaalina on kohokuvioiset harmaat metallilevyt vanhanmallisen asfalttitäytteisen metallikehikon sijaan. Pysäkki lienee tehty mittatilaustyönä.

**Lisälinja 6X**, Kauppatori – Rautatieasema – Hietalahti , liikennöi 17.7.–20.7. Hietalahdessa järjestetyn The Tall Ships Races -tapahtuman vuoksi. Liikennettä oli kunakin päivänä n. klo 10-21.30.

**Raitiolinja 3 jaettiin linjoiksi 2 ja 3** syysliikenteen alusta 12.8. HSL toimeenpani näin Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lautakunnan 7.9.1951 tekemän päätöksen. Lautakunta totesi tuolloin, että ”linjan No 3 eri kiertosuunnat olisi, koskapa niitä liikennöidään koko päivän, katsottava päälinjan luontoisiksi ja sopivassa tilaisuudes-

Vaunu 151 vietiin romutettavaksi 8.7.2013. Kuva Aarne Berg.

Viikkoa myöhemmin, 15.7., oli vaunun 152 vuoro. Kuva Aarne Berg.

Lisälinjalla 6X käytettiin myös mainosvaunuja. Vaunu 46 mainostaa nykyisin Raha-automaattiyhdistystä. Kuva Teemu Ikonen, Kauppatori, x.7.2013.

sa niille annettava päälinjan tunnusnumerot esim. 2 ja 3.” Tämä sopiva tilaisuus koitti vajaa 62 vuotta päätöksenteosta, kun linjasta 3B tuli linja 3 ja linjasta 3T linja 2. Samalla myös pohjoisen ajantasauspaikan nimi muutettiin aikatauluissa ja linjakilvissä vuonna 1951 käytettyyn: Nordenskiöldinkatu. Pitkä nimi ei toki mahdu linjakilpiin kokonaisena, vaan loppupuolen kirjaimia jää pois vaihteleva määrä. Nordenskiöldinkatua käytettiin vaunujen kilvissä jo 3B/3T-aikana viimeisten päivien ajan, luultavasti 7.8. lähtien.

**Vaunu 401** oli 7.8. noin klo 14 Hämeentien ja Kotisaarenkadun risteyksessä testausmatkalla kohti Arabian päätepysäkkiä. Vähän sen jälkeen kaarteessa vaunun turvallisuustoiminto pysäytti vaunun, jonka vuoksi se jouduttiin työntämään Vallilan halliin. Häiriöstä aiheutui muutaman kymmenen minuutin pysähdys 6:n ja 8:n liikenteeseen.

Raitiovaunuliikenne palasi heinäkuun ajaksi Arkadiankadulle, kun linja 8 oli poikkeusreitillä. Luonnontieteellisen museon pysäkki oli kilvitetty linjan 8 raitiovaunupysäkiksi. Kuva Daniel Federley 13.7.2013.

## Ratatyöt ja poikkeusliikenne

**Touko-kesäkuussa** uusittiin Lasipalatsin pysäkkialueen kiskot. Työ ei aiheuttanut poikkeusreittejä.

**Heinäkuussa** ratatöitä tehtiin 1A:n päätepysäkillä Eirassa. Myös Eino Leinon kadun kaarre Ruusulankadulle uusittiin ja samalla poistettiin yhteys Eino Leinon kadulta Töölön hallipihalle. Ruusulankadulta on edelleen ratayhteys hallipihalle. Molemmat työt liittyivät ratageometrian parantamiseen Artic-vaunuja silmälläpitäen.

**Heinä-elokuussa** vaihdettiin kiskot myös Mäkelänkadulla Koskelantien risteyksessä.

**Pienempiä ratatöitä**, jotka eivät aiheuta poikkeusreittejä, tehdään syksyn aikana Pikku Huopalahdessa, Kirurgilla, Laivurinkadulla, Etelärannassa ja Kauppatorilla.

**Erilaiset poikkeusreitit ovat jälleen värittäneet kesäaikaa**. Osa poikkeusreiteistä oli tiedossa hyvissä ajoin, kun taas osa otettiin käyttöön hyvinkin lyhyellä varoitusajalla.

**1.4.** Linjat 6, 6T, 7A ja 7B liikennöivät Helsinginkadun ja Porthaninkadun kautta Hakaniemen metroaseman lippuhallin katon korjaustöiden vuoksi. Samanaikaisesti uusittiin Hämeentien käyttämättömän osuuden ajo- ja kannatinlangat sekä tehtiin putkiym. kaivantoja sekä vaihdettiin Hakaniemen pysäkkialueen kiskotus.

RAITIO


# Tilaa ratikka-joulukortit nyt!

**0,80 €**

**30 €**
**koko nippu 50 kpl**

Vuoden 2013 joulukortissa on lumipyrykuva linjan 6T välipalavaunusta, joka on kääntymässä Mechelininkadun yli Ruoholahdenrantaan. Kuinkahan pitkäikäinen mahtaa hätäratkaisuna syntynyt linja 6T olla?

Joulukortista otetaan rajoitettu painos, joten ennakkotilaus kannattaa tehdä mahdollisimman pian.

Kortit toimitetaan yhdessä maksulomakkeen kanssa viimeistään marraskuun alkuun mennessä.

Korttien hinta on 0,80 € / kpl tai alennuksella koko 50 kpl nippu hintaan 30 €.

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

**Myös edellisvuosien joulukortteja on rajoitetusti jäljellä!**

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

Oy Stadin Ratikat Ab

Linjatunnus 2 teki paluun Helsinkiin, kun linjan 3T tunnus vaihtui kakkoseksi 12.8.2013. Kuva Daniel Federley, Auroransilta.

Museoraitiolinjalla nähtiin tänä kesänä "uutta" kalustoa, kun vuoden 1909 pikkuruotsalainen aloitti liikenteen. Reittiä ajettiin loppukesästä eri suuntaan kuin ennen. Kuva Daniel Federley 13.7.2013.

**14.6. klo 18** alkaen Linjat 1A, 7A ja 7B kulkivat Kaivokadun kautta Liisankadun vaihteiden ja Unioninkadun kaarteen uusimistöiden vuoksi 16.6. liikenteen loppuun asti.

**17.6.** Linjat 6, 6T, 7A ja 7B palasivat normaalireitille Hakaniemen töiden edettyä toiselle puolelle pysäkkialuetta. Linjat 1 ja 1A liikennöivät Sörnäisten ja Hämeentien kautta. Linja 3B liikennöi Helsinginkadun ja Hämeentien kautta. Linja 9 liikennöi Brahenkadun, Helsinginkadun ja Hämeentien kautta. Heinä-elokuussa uusittiin kiskoja Kaarlenkadulla ja Siltasaarenkadulla.

**24.6.** Linja 10 liikennöi yllättäen Kolmikulmasta Johanneksen kirkon tietämillä tehtyjen kaapelointitöiden vuoksi. Työn arvioitu kestoaika oli "noin viikko", mutta normaalireitille päästiin jo 25.6.

**1.7.** Kalliosta tuleva 3B ajoi Hakaniemestä Kruununhaan kautta Kauppatorille ja Perämiehenkadulle sekä palasi sieltä 3T:nä Kauppatorin ja Aleksanterinkadun kautta Kamppiin ja omalle reitilleen. Kampista tuleva 3T ajoi Kauppatorin kautta Perämiehenkadulle ja palasi sieltä 3B:nä Kauppatorin ja Aleksin kautta Mannerheimintielle ja edelleen Hakaniemeen omalle reitilleen. Sekavan poikkeusjärjestelyn syynä oli Fredrikinkadun ja Punavuorenkadun risteyksessä tehty kaapelointityö. Linjat 4 ja 4T liikennöivät Mikonkadun ja Kaivokadun kautta suunnassa Katajanokalta Munkkiniemeen. Linja 7B liikennöi samoin Mikonkadun ja Kaivokadun kautta. Tämä poikkeusreitti johtui Aleksanterinkadulla Keskuskadun kohdalla tehtävistä kiveystöistä. Linja 8 liikennöi reittiä Kolmikulma–Arkadiankatu–Ooppera–Arabia Ruoholahden sillan korjaustöiden vuoksi. Korvaava bussi 8X ajoi puuttuvaa osuutta Oopperalta Saukonpaateen. Kolmikulmassa ei ollut pysäkkimerkkiä eikä tietoa linjasta 8, ainoastaan tiedote, siitä, että pysäkki ei ole käytössä.

**10.7.** Linja 3B palasi etelässä normaalireitille.

**13.7.** Linjat 4, 4T ja 7B palasivat aamupäivän aikana normaalireitille.

**15.7.** Linjat 4 ja 4T liikennöivät Kuusitielle Laajalahdentiellä suoritettujen vesi- ja viemäriputkien uusimistöiden vuoksi. Ensimmäinen matkustajien ottopysäkki oli Jalavatie.

**22.7.** Linjat 4 ja 4T palasivat normaalireitille suunnassa Katajanokalta Munkkiniemeen. Toisessa ajosuunnassa liikennöitiin Munkkiniemestä Kaivokadun ja Mikonkadun kautta Katajanokalle. Linja 7A liikennöi myös Kaivokadun ja Mikonkadun kautta Aleksanterinkadun kiveystöiden jatkamisen vuoksi.

**1.8.** Linja 8 palasi normaalireitille.

**5.8.** Linjat 4, 4T ja 7A palasivat normaalireitille. Kiveystyö valmistui jo elokuun alussa, mutta HSL oli tiedottanut poikkeuksen kestävän 4.8. liikenteen loppuun asti. Museoraitiovaunu kulki Aleksanterinkadun linjaliikenteettömällä osuudella 3.8.–4.8.

**17.8.** järjestettiin Helsinki City Marathon, jonka vuoksi n. klo 14.30–19 oli voimassa poikkeusreitit linjoilla 2, 3, 6, 6T ja 8. Linjat 2 ja 3 jatkoivat molemmat Rautatieasemalta Aleksanterinkadun kautta Katajanokan terminaaliin. Eiran osuus korvattiin bussilla 3X Lasipalatsi–Bulevardi–Neitsytpolku. 6 kääntyi Kolmikulmassa ja 8 vanhalla paikallaan Salmisaaressa. 6T puolestaan ajoi Rautatieasemalta suoraan Kampin läpi Länsiterminaalin. Samalle päivälle osuneen Katariinankadun katujuhlan vuoksi 30-sarjan 2/3 kiersi koko muuna liikennöintiaikanaan Eiran lenkin väärään suuntaan eli rautatieasemalta Aleksanterinkadulle ja Kaivopuistoon linjan 3 kilvin ja edelleen Eiran ja Ylioppilastalon kautta Kamppiin kilvillä 2. Museoliikennettä ei tuona päivänä ajettu.

**9.9.–15.9.** Tämän vuoden suurista ratatöistä on lehden mennessä painoon jäljellä vielä Oopperan pysäkin ja Eino Leinon kadun välinen kiskotyö, jolloin linjat 4, 4T, 7A, 7B ja 10 ajavat Lasipalatsilta Runeberginkadun ja Töölön hallipihan kautta Mannerheimintielle. Myös linja 2 koukkaa hallipihan kautta. Viikolle on laadittu poikkeusaikataulut pitempien reittien vuoksi.

**1.10.** (ennuste) Linjat 1, 1A, 3 ja 9 palaavat normaalireitille.

## Kalusto

**Vaunut 151 ja 152 romutettiin** heinäkuussa. Vuonna 1970 valmistuneet Düwagin nivelraitiovaunut, jotka saivat Helsingissä hiukan epäkorrektin lempinimen Manne alkuperäisen kotikaupunkinsa Mannheimin mukaan, olivat liikenteessä meillä vuodesta 2005 lähtien. Vaunut 153 ja 154 ovat vielä käytössä Kallion suunnan linjoilla.

## Ulkomaat

**Ruotsin Gävleen on suunnitteilla museoraitiotie**. Kaupungin raitiotiet lakkautettiin vuonna 1956 huolimatta valtaosin moderneista telivaunuista koostuneesta kalustosta. Lakkautuksen myötä vaunut myytiin Göteborgiin ja Kiirunan kaivoksille, ja vaunuja on siksi säilynyt riittävästi museolinjan tarpeisiin. Museolinjaa suunnitellaan äskettäin lakkautetulle rautatieosuudelle, ja rataa varten on Helsingin Energialta hankittu käytetty tasasuuntaaja.

## Metro

Ensimmäiset kolme M100-vaunuparia, jotka Siemens on muuttanut automaattiajoon sopiviksi, on saatu liikenteeseen. Ne olivat linjalla muutaman tunnin ajan 21.8.

## Avustajat

Aarne Berg
Johannes Erra
Daniel Federley
Teemu Ikonen
Jaakko Pertilä
Ensio Virta


SUOMEN RAITIOTIESEURA JOHTOKUNTA VUONNA 2013

PL 234
00531 Helsinki

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

Jäsenillä ilmainen sisäänpääsy pohjoismaisten raitiotieseurojen ylläpitämille museoraitioteille 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


## Oikaisuja

Oikaisuja ja täydennyksiä Raitioon 2/13:

Sivun 15 kuva on vuodelta 1938.

Sivun 21 kuvan Concordian värityksessä oleva auto kuului kuvaushetkellä itse asiassa Nobinalle, sillä Concordia vaihtoi nimensä Nobinaksi 1.12.2009. Valko-vaaleanvihreä Nobinan väritys tuli käyttöön uusissa autoissa vuodesta 2010 alkaen.

Tukholman vaunutyypeille eksyi Päätepysäkillä väärät tyyppimerkinnät. Espanjasta CAF:lta tilatuista vaunuista lyhyempi versio on A35, Lidingön radalle tilattu pidempi A36. Merkintä A37 on varattu mahdollisille myöhemmille hankinnoille.

Päätepysäkillä uutisoidut, Moskovaan hankittavat 120 uutta matalalattiavaunua eivät tulekaan Bombardierilta. Bombardierin venäläinen yhteistyökumppani ja tarjouskilpailun muodollinen voittaja Uraltransmash on sen sijaan päättänyt maahantuoda puolalaisia Pesa Twist -vaunuja. Bombardierin tarjoamasta vaunusta poiketen Moskova on siten saamassa kääntyvätelisiä nivelvaunuja, jotka rakenteensa puolesta suuresti muistuttavat suomalaisia Artic-vaunuja.

Takakannen kuva
Amsterdamissa raitiotie on viime vuosina alettu nähdä entistä vakavammin metron vaihtoehtona. Kunnianhimoisin esimerkki suunnanmuutoksesta on vuonna 2005 valmistunut IJburgin rata, josta suunniteltiin metroa mutta toteutettiinkin raitiotienä. Linja kulkee osan matkaa tunnelissa, mutta kaikki pysäkit ovat pintaradalla. Metromaiseen tapaan radalla on myös automaattinen kulunvalvonta, jolla varustetut vaunut ovat saaneet sarjamerkinnän 14G, Combino-vaunujen pääsarjan ollessa amsterdamilaisittain 13G. Kuvassa GVB 14G 2136 tekee matkaa IJburgissa kohti pääraitatieasemaa IJburgille ominaisen estottoman arkkitehtuurin ja Amsterdamille ominaisten polkupyörien lomassa. Kuva Lauri Räty 4.8.2012.

# Jäsentapahtumia

## Artic-ajelu Kajaanissa 25.9.

SRS:n jäsenet toivotetaan tervetulleiksi Kajaaniin matkustamaan Suomen uusimmalla raitiotiellä. Ajelupäivä on keskiviikko 25.9.2013.

Kajaanin ratikka-ajelun ohjelma on seuraava (ajat ovat noin-aikoja)
9.50 autokuljetus Kajaanin lentoasemalta
10.00 autokuljetus Kajaanin rautatieasemalta
10.35 saapuminen Otanmäen tehtaalle
- paljon ajeluja Transtech Oy:n raitiotien Artic-vaunulla 402
12.50 lähtö Otanmäestä
13.20 saapuminen Kajaanin keskustaan
13.30 saapuminen Kajaanin lentoasemalle

Aikataulu on laadittu siten, että lentoasemalta lähdetään Kajaanin aamulennon BE5681 (HEL 8.25-KAJ 9.45) laskeuduttua ja vastaavasti paluukuljetuksella ehtii Helsingin lennolle BE5676 (KAJ 14.10-HEL 15.30). Rautateitse liikkuville on Helsingistä vaihdollinen yöjunayhteys Oulun kautta Kajaaniin aamuksi ja iltapäivällä on suora IC-juna Helsinkiin. Tutustumiskäynti paikallisine autokuljetuksineen Kajaanissa on tämän vuoden jäsenmaksunsa suorittaneille SRS:n jäsenille maksuton. Lennot tai junamatkat Kajaaniin jokainen varaa ja maksaa itse.

Raitiovaunuajelulle ilmoittaudutaan sitovasti 20.9.2013 klo 12 mennessä osoitteeseen ajeluvaraukset@raitio.org. Ilmoita nimesi ja matkapuhelinnumerosi sekä kerro käytätkö Seuran järjestämää autokuljetusta ja tuletko kyytiin lentoasemalta vai rautatieasemalta. Lisätietoja voi kysellä samasta osoitteesta.

Flyben lennot BE5681/BE5676 varataan osoitteesta www.fi.flybe.com. Tätä kirjoitettaessa (22.8.) menopaluulipun hinta on 159 €.

## Tutustumiskäynti uuteen metrovalvomoon 30.10.

SRS:n jäsenten tutustumiskäynti HKL-Metron Herttoniemen metrovalvomoon järjestetään keskiviikkona 30.10. klo 16.00.

Kokoontuminen on Herttoniemen aseman lippuhallissa. Tutustumiskäynti on mahdollista vain SRS:n jäsenille. Ota jäsenkortti mukaan.

## Syyskokous 26.11.

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään tiistaina 26.11.2013 klo 17.30 Töölön kirjastossa, 4. kerroksen Mika Waltari -salissa, Topeliuksenkatu 6, Helsinki.

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat, minkä jälkeen on varattu noin 1,5 tuntia kuvien katseluun ym.

SRS
PL 234
00531
Helsinki

*. KH23*

M
posti

## HKL:n vaunutyyppien lyhenteet

| | |
|---|---|
| MLNRV1 | väliosavaunu, 1. sarja |
| MLNRV2 | väliosavaunu, 2. sarja 71–112 |
| MLNRV3 | Transtech Artic 401– (Transtechin oma tunnus MLRV01) |
| MLRV | Variotram 201–240 |
| NRV1 | nivelraitiovaunu 31–70 |
| (NRV2 | nivelraitiovaunu 71–112) |
| MAN | lyhyt Mannheim 151–154 |
| MLMAN | pitkä Mannheim 161–166 |
| MUUT | huolto- ja tilausvaunut |

Roomalaisten numeroiden käytöstä on luovuttu.