

TRAITIO

2/2007



Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan,
Siniset bussit osa 18

30. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan
SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA Juhana Nordlund

TAITTAJA Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

Juhana Nordlund
Orapihlajatie 12 A 14, 00320 Helsinki
j.nordlund@kolumbus.fi

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA: Edita Prima Oy 2007

© Suomen Raitiotieseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella mitään
osaa lehdestä ei saa käyttää ilman toimituk-
sen lupaa.

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891

SWIFT (BIC –koodi):
HELSEFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänpääsy Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurojen yllä-
pitämille museoraitioille ja
museoihin.
Tiedustele lipunmyynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2007

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. 040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

RAHASTONHOITAJA
Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
kimmo.sateri@kolumbus.fi

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
(09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinonmäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA
Daniel Federley
puh. 040 702 8488
daniel@federley.com

JÄSEN
Teemu Collin
puh. 040 820 2337
teemu.collin@pp.inet.fi

VARAJÄSEN
Timo Kantola
puh. 050 320 6426
timo.kantola@helb.fi

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista
tai muuten alaa lähellä olevista uutisista tai
ajankohtaisuuksista saat sähköpostitse.
Sinun on ilmoitettava rinkiin liittymisestä-
si sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@
kolumbus.fi.

Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jä-
senet, eivät seuran ulkopuoliset. Yksi ilmoit-
tautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä,
siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä väli-
neenä RAITIO:n ja SRS:n verkkosivujen rin-
nalla. Sähköpostirinki ei korvaa sen enem-
pää jäsenlehtä kuin internetsivujakaan.

www.raitio.org

Tietoja Suomen raitioista, johdinautoista,
metrosta ja sähköjunaliikenteestä.
Raitiolinjojen ja -vaunujen tietoja sekä
uusimmat uutiset.
Maailmanlaajuinen linkkikokoelma.
Sivuilla olevan jäsenhakemuskaavakkeen
täytettyäsi Raitio-lehti tulee aina tuoreena
kotiisi.

RAITIOITA á 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierai-
lut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset
ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiauto-
ja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n
busseja, Siniset bussit, osa 5
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosi-
kymmenellä, osa 3. Deltat,
Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-
kakkonen historiaan, Kilpailutusta
osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3,
Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta
osa 4, Siniset bussit, osa 11
- 4/2005:** Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin
raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn,
Siniset bussit, osa 12
- 1/2006:** Helsingin pikaraitiotiehankkeet,
Latvialaista raitioliikennettä,
Siniset bussit, osa 13
- 2/2006:** Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin
raitiotiet, Siniset bussit, osa 14

- 3/2006:** Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2,
Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit,
osa 15
- 4/2006:** Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet,
Siniset bussit, osa 16
- 1/2007:** 2010-luku: Raitioteiden renessanssi,
Siniset bussit, osa 17
- 2/2007:** Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Ara-
biaan, Siniset bussit, osa 18

suomen.raitiotieseura@elisanet.fi

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin Nooa-sääs-
töpankin 440540-225891 kautta, merkitse
tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

Kannen kuva



Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan,
Siniset bussit, osa 18

Kulosaaren entisöidyn ASEA-moottorivaun-
un ensiesittelytyminen suurelle yleisölle
tapahtui Kauppatorilla huvilakaupungin
satavuotisjuhlien yhteydessä.
Kuva Jorma Rauhala 8.5.2007.

KULOSAAREN JUMBO

AINUTLAATUISEN VAUNUN ENTISÖINTI

Sataa vuotta juhliva Kulosaari on saanut arvoisansa lahjan. Kulosaaren Kotiseuturahaston Säätiö yhdessä Koneen säätiön kanssa on mahdollistanut alkuperäiseen kulosaarelaisuuteen olennaisesti kuuluneen liikennevälineen eli Brändö Spårvägsaktiebolagin tiikkikorisen moottorivaunun ajokuntoon kunnostamisen. Vaunuja oli alun perin kaksi. Noin 35 vuotta kesämökkikäytössä olleet vaunut palautuivat Yrjö Lepän perikunnan myötämielisen toiminnan johdosta HKL:lle vuonna 1993. HKL:n tarkoituksena oli säilyttää vaunujen korit vastaisen varalla, jos joskus tulevaisuudessa syntyisi mahdollisuus kunnostaa niistä vaikkapa toinen ajokuntoiseksi. Arvostettu raitiotiehistorian tutkija ja jäsenemme Toivo Niskanen kirjoitti vaunujen Helsinkiin palautumisesta innostuneena vuonna 1995 Raitioon laajan artikkelin Kulosaaren raitiotiestä ja sen

kalustosta kokoamiensa tarkkojen arkistotietojen pohjalta. Tuon lehden numero, sekä tieto siitä, että nuo kaksi arvokasta kulosaarelaisvaunua olivat yhä olemassa, kulkeutui kulosaarelaiselle Tuomas Vilkunalle. Hänen kauttaan tieto kulki edelleen Pekka Herlinille, joka puolestaan esitteli kiintoisan asian Kulosaaren Kotiseuturahaston Säätiön Olli Bläbergille. Vuonna 2000 Säätiö yhdessä Kaupunginmuseon sekä Liikennelaitoksen kanssa päätti rakentaa Kulosaaren-vaunun uuteen elämään. Nyt vuonna 2007, parahiksi huvilakaupungin satavuotisjuhlaa ajatellen, määrätty työ on päätöksessään ja BRÄNDÖ-tekstein varustettu ainutlaatuinen vaunu on jälleen olemassa. Kulosaareen ei enää raitiovaunulla pääse, mutta liikkeessaan toisaalla kaupungilla vaunu kertoo sadan vuoden takaisesta toteutuneesta unelmasta ja sen liikenteestä.



Vaunun kori oli saanut syksyksi "luurankonsa" ja vaunun muoto rupesi hahmottumaan. Kuva Jorma Rauhala 8.9.2006

Kulosaaren vaunun rakennusprojektia johti HKL:n raitioliikenneyksikön liikennepäällikkö Erkki Mutka. Esikuva vaunun kunnostamiselle tuli Göteborgista, jossa oli purettu vanha ja jo aikoja sitten liikenteestä poistettu vaunu osiin ja rakennettu uudestaan museoliikennettä varten. Telien osalta lisätietoa saatiin Lissabonin vastaavasta projektista. ASEA:n eli nykyisen Bombardierin arkistosta Västeråsista saatiin alkuperäinen piirustusluettelo, jonka perusteella löytyi vajaa puolet vaunun alkuperäisistä piirustuksista vuodelta 1917 tai aikaisemmalta ajalta. Lisäksi tilaus- ja materiaaliluetteloita löytyi kaksisataa sivua. Puuttuvat piirustukset olivat pääasiassa erilliskomponenttien piirustuksia. Sähkösuunnitelma ei ollut säilynyt täydellisenä. Sen sijaan paineilmakaavion piirustukset kyllä löytyivät.

Korien rungosta ja sisustuksesta sekä tuolien rakenteesta löytyneet piirustukset olivat hyvin tarkat, mikä mahdollisti sisustuksen tarkan kopioinnin. Kaikki olennaiset pääpiirustukset olivat tallella, mikä teki vaunun uudelleen rakentamisen mahdolliseksi.

Puuttuvia osia

Kulosaaren vaunun uudelleenrakennus poikesi esikuvahankkeesta sikäli, ettei kaikkia osia ollut enää olemassa. Kulosaaren vaunusta puuttuivat telit ja sähkölaitteet. Vaunu-projektin alussa luultiin, että vaunu voitaisiin rakentaa täysin alkuperäiseksi, kun kantautui tieto, että vaunuun sopivat telit saattaisi-

Tiikkilautaa odottamassa seinään kiinnitystään. Kuva Jorma Rauhala 3.3.2007.

vat löytyä Latviasta. Huhu osoittautui melko pian vääräksi, sillä vastaavanlaisia telejä ei ollut tehty muihin vaunuihin. Toinen vaihtoehto olisi ollut telien teettäminen Tallinnassa, mikä ei myöskään onnistunut, koska sieltä puuttui työhön tarvittava kapasiteetti. Kaikkien vanhojen osien uudelleen rakentaminen olisi muodostunut huomattavan vaikeaksi ja kalliiksi. Keskustelujen jälkeen projektin päärahoittaja Kulosaaren kotiseuturahaston säätiö ja vaunun nykyinen omistaja Helsingin kaupungin museo sekä Helsingin kaupungin liikennelaitos päättivät rakentaa liikennekelpoisen replikavaunun. Säilyneinähan oli ollut kaksi Kulosaaren vaunun koria. Telit päätettiin korvata Valmetin 1959-vaunun Tampella-teleillä, sillä alkuperäisten kaltaisten telien rakentaminen sekä sellaisten erikoistelioiden ylläpito olisi muodostunut hankalaksi toteuttaa. Myös toimintavarmuus muodostuisi paremmaksi vahvempien ratamoottoreiden ja parempien jarrujen ansiosta.

Kulosaaren “uusi” vaunu on siis replika eli samannäköinen kuin alkuperäinenkin, mutta uudelleen rakennettu. Täysin autenttisen vaunun tekeminen olisi tullut kustannuksiltaan erittäin kalliiksi. Uusien telien ja moottoreiden myötä turvallisuus on parantunut. Ulkonäköllisesti kori on aivan samannäköinen kuin alkuperäisenäkin. Telit ovat erilaiset, mutta tehty ulospäin mahdollisimman alkuperäisenkaltaiseksi suojalautoituskella ja matkimalla siten vanhaa ulkoasua. Tosin nämä telit ovat myös jo lähes museotavaraa, sillä onhan niilläkin ikää lähes 50 vuotta. Ajokytkimet ovat samankaltaiset kuin alkuperäisessä vaunussa, vaikkakin ne

ovat uudempaa Strömbergin tuotantoa vuodelta 1948.

Purkaminen

Kunnostusprojektin työvaihe alkoi Nurmijärven Rökässä varastokäytössä olleen Kulosaaren vaunun nro 1 ja huvilarakennuksena olleen vaunun nro 2 purkamisella. Purkutyön edetessä merkittiin osien ja ikkunoiden paikat pohjapiirustukseen ja purettu osat luetteloiitiin sekä purkaminen dokumentoitiin valokuvaamalla. Vaunun 2 alustarunko oli säilynyt paremmin ja se pohjamaalattiin HKL:n toimesta. HKL teetti vaunusta Comatec-yhtiöllä kolmiulotteiset rungon ja palkiston rakennepiirustukset työpiirustusten laatimisen tueksi. Ne tehtiin myöhemmin vaunun rakennustyön suorittajan toimesta. Vaunun korin rakentamisessa ajatuksena oli, että työ tehtäisiin nykyaikaisin menetelmin.

HKL:n aloitettua alustavat rakentamistoimet käynnistyi vaunun rakentamisen tarjouskilpailu, joka kesti puolitoista vuotta. Kilpailu käytiin Tallinnan liikennelaitoksen eli Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise AS:n ja Lempäälän Sääksjärvellä toimivan EM-Team Oy:n välillä. EM-Team voitti tarjouksellaan nopeamman ja varmemman toimitusajan vuoksi. Vaunun rakennuksesta vastanneella EM-Teamin Eerik Törmällä oli aiempaa kokemusta mm. kiskokalustus suunnittelusta Valmet Oy:n Tampereen tehtaalta sekä myöhemmin potilassiirtolaitteiden suunnittelusta. Kirjaimet E ja M yhtiön toi-

Vaunun toinen Strömberg-ajokytkin ennen lopullista asennustyötä työpajan lattialla. Kuva Jorma Rauhala 3.3.2007.





EM-Team Oy:n siistit ja valoisat tuotantotilat tarjosivat maamme uusimmalle raitiovaunulle hyvän lähtökodin. Kuva Jorma Rauhala 8.9.2006.

Vaunun siirto Helsinkiin alkoi pyöräkuormaajan avustuksella ja vetämällä se nestetunkkien päällä ulos hallista. Kuva Jorma Rauhala 2.5.2007.

Autonosturi jatkoi siirto-operaatiota ja nosti vaunun hallin ulko-ovelta rekan puoliperävaunun päälle. Kuva Jorma Rauhala 2.5.2007.





Ylinnä: Vaunu odottaa puoliperävaunun päällä lähtöä Helsinkiin. Taustalla EM-Team Oy:n Lempäälän Sääksjärvellä sijaitseva erikoisraitiovaunutehdas, lähinnä yhtiön kaksikerroksinen toimisto-osa. Kuvassa Suomen uusiin raitiovaunu ja perinteikkään hämäläisen raitiovaunuteollisuuden uusiin toimija: ensin Kaipio ja Valmet ja nyt siis EM-Team! Kuva Jorma Rauhala 2.5.2007.

Kulosaaren vaunu saapumassa Kuljetus K. Rissasen kyydissä Vallilaan. Kuva Daniel Federley 2.5.2007.

Sisällä korjaamohallissa oltiin klo 17.52 ja vaunun purku puoliperävaunun päältä käynnistyi. Kuva Daniel Federley 2.5.2007.



minimissä tarkoittavat laaja-alaisesti ”elektroniikkaa” ja ”mekaniikkaa”.

Valmistussopimus syntyi kaksivaiheisena. Ensin tehtiin vaunun rakentamisen esisuunnitelma HKL:n teettämien 3D-rakennepiirustusten, vanhojen osien ja piirustusten

sekä valokuvien perusteella. Vaunun rakentamisesta täytyi tehdä esisuunnitelma jo vaunun korkean iänkin vuoksi, sillä vastaavien kohteiden puuttuessa työmenetelmät ja materiaalien työstö täytyi suunnitella ennen rakentamisen aloittamista. Rakennustyöt aloi-

H-1 hinaa BS1:tä Snellmaninkadulla kohti Kauppatorin näyttelypaikkaa. Perässä tilanteen varmistaa HKL:n raivausauto H005. Kuva Jorma Rauhala 8.5.2007

Brändö Spårvägsaktiebolagins nro 1 Suomen Pankin edessä ”kuin silloin ennen”. Kuva Jorma Rauhala 8.5.2007.





Kulosaaren vaunun (nykyisen) etupään ohjaamo. Vaunuun tulevat ajokytkimet eli kontrolletrit ovat Strömbergin valmistetta vuodelta 1948. Siten ne lienevät ilmeisimmin peräisin Karian vaunusarjasta 203-218. Kuva Simo Toikkanen 8.5.2007.

Kulosaaren vaunun (nykyisen) peräpäähän, isomman ja alunperin tupakoitsemattomien osaston sisänäkymä. Lattiaritilä on vielä asentamatta sekä sisäkatossa olevien tuulettimien kuvut puuttuvat. Istuimet ovat hauskaasti "raidalliset", sillä puurimat ovat vuorotellen tiikkiä ja mahonkia. Kuva Simo Toikkanen 8.5.2007.



tettiin marraskuussa 2005 ja työ arvioitiin loppuvaksi heinäkuussa 2007. Toukokuussa vietetyn Kulosaaren 100-vuotisjuhlan vuoksi aikataulua nopeutettiin siten että vaunu toimitettiin Helsinkiin ulkoisesti lopullisessa kunnossaan pari kuukautta etuajassa. Viimeistelytyöt jäivät kuitenkin tästä syystä tapahtuvaksi Helsingissä.

Suunnitelmat

Esisuunnitelma sisälsi yleissuunnitelman koko projektista käsittäen aikataulutuksen, materiaalien hankintakanavien hahmottamisen sekä ennen kaikkea piirustuksiin tutustumista. Eerik Törmän mukaan vanhat piirustukset olivat erittäin hyviä ja yleisen piirustustekniikan mukaan tehtyjä huolimatta siitä että ne olivat käsin piirrettyjä. Piirustuksissa oli rakennekuva ja asennuspiirustus samassa kuvassa. Jos piirustukset olisivat olleet aukottomat, olisi vaunu voitu rakentaa niiden mukaan ilman erillistä suunnittelua. Comatecin 3D-piirustukset täytyi vielä muuttaa yleisempään muotoon, sillä 3D-piirustuksista puuttuivat rungon ristikkorakenteiden kiinnitysvarat.

Valokuvat ja vanhat osat

Myös valokuvilla ja vanhoilla osilla oli tärkeä osa esisuunnitelman tekemisessä, sillä ne korvasivat puuttuvia piirustuksia. Vanhat kuvat olivat tärkeitä etenkin viimeistelyvaiheen kannalta. Myös purkukuvista Törmä sai paljon vinkkejä esisuunnittelua varten. Vaunun rakentaminen eteni esisuunnitelman perusteella, mutta vaunun rakentamiselle oli ominaista, että työmenetelmiä ja rakenneratkaisuja jouduttiin kehittämään jatkuvasti rakentamisen edetessä. Lisätyövoiman käyttö ei tämän vuoksi ollut mahdollista, sillä lähes kaikissa työn osissa jouduttiin tekemään suunnitelmia ja rakenteellisia ratkaisuja, minkä vuoksi töiden eteenpäin delegointi olisi ollut hankalaa. Työn suunnittelu tietokoneella jatkui läpi koko rakentamisvaiheen.

Rakentaminen

Vaunun rakentamistyö aloitettiin asettamalla vaunun alusta ehdottomaan tasa-asentoon lasermitalla. Niittaamalla tehdyn rungon syöpymät ja heikentymät vahvistettiin. Kesämökkivaiheessa poistetut osat, kuten vetokehä, palautettiin alkuperäiseen muotoon. Tässä yhteydessä paljastui, että alusta oli sekä valmistustarkkuudesta että käytöstä johtuen enimmillään 25–30 mm epäsuora. Kierous tasattiin höyläämällä teräsrungon päälle tu-

leva puinen välirunko (puurakenteisen rungon alakehä) suoraksi lasermitan avulla. Tätä varten asetettiin välirungon päälle noin 450 kg:n kuorma mallintamaan sen päälle tulevia rakenteita. Teräsrungon alapuolelle tehtiin mm. vetokehä sekä asetettiin lahosuoja- ja äänieristeeksi bitumikerros teräsrungon ja puisen välirungon väliin. Bitumikerrosta vaunussa ei alun perin ollut, ja sillä estetään nyt puuosien keskinäisestä hankauksesta aiheutuva kitinä sekä vähennetään mekaanisen värähtelyn aiheuttamaa melua.

Alustan valmistuttua Lempäälässä sen päälle alettiin rakentaa runkoa. Puiset runkorakenteet olivat alun perin lujudestaan tunnettua saarnea. Kattokaaret olivat muotoon sahattua massiivipuuta. Saarnea saatavuusongelman takia vaunussa päädyttiin käyttämään sitäkin kestävämpää rakennustapaa eli muotoon taivutettua liimapuumäntyä. Tällä Alvar Aallonkin käyttämällä mutta vasta myöhemmin kantavissa puurakenteissa yleistyneellä materiaalilla saatiin eliminoitua puun eläminen. Tästä oli hyötyä erityisesti kattokaarissa, joista saatiin huomattavasti alkuperäistä kestävämmät. Liimapuupalkeissa käytettiin erikoisresessoliliimaa, joten rakenne sijoittuu kertopuun ja liimapuupalkein välimaastoon.

Saarnea korvaamisen ohella toinen muutos runkorakenteissa oli katon päätykaarien

muodon muuttaminen. Ne oli alkuperäisessä vaunussa tehty kahdella poikittaisella kaarella. Alkuperäinen katto oli ponttilaudasta tehty paneelikatto. Replikan rakentajat päättelivät, että työtä helpottaakseen ASEA oli rakentanut päädyistä muusta kattorakenteesta poikkeavan, jolloin katon reuna oli korkeampi päätyosassa. Oletettiin, että näin tehtiin siksi, että ponttilautaa ei saa taivutettua. Replikassa pääty rakennettiin vanerista, joka taivutettiin muotoonsa niin, että katon yläreuna on koko vaunun ympäri samanlainen. Replikaan päädyt tehtiin sektoreissa kohti päädyn kulmia, jolloin sektoreittainen muoto tulee selvemmin esille.

Alkuperäisessä vaunussa käytettyjen puuliitosten ja ruuvien sijasta pystytolpat sekä muut runkorakenteet kiinnitettiin teräslitoksilla. Keskenään kosketuksissa olevien puupintojen välit liimattiin polyuretaaniliimalla, mikä vähentää puuosien hankauksesta syntyvää kitinää. Runkorakenteet myös lahosuojattiin.

Nykyaikaiset sähkölaitteet

Vaunun sähkösuunnitelmassa oli ajatuksena, että vaunun sähkölaitteet olisivat nykyaikaiset. Alkuperäinen sähköjärjestelmä on 600 voltia tasavirtaa. Kaikki vanhat sähkölaitteet eli lämmitys ja valot toimivat 600 voltilla etuvastuksin. Tämä teki sähkölaitteistosta massiivisen. Replikassa on lämmityksenä samanlainen vastuspatteristo kuin vanhasa vaunussa, mutta se toimii 24 voltin jännitteellä. Myös ajovalot sekä vaunun radiojärjestelmä toimivat 24 voltin jännitteellä. Vilkkuvalot laitettiin vaunuun liikenteellisistä syistä. Sähköjohdot ja niiden asennus suunniteltiin jo korin suunnittelun yhteydessä, jolloin johdotukset voitiin asentaa piiloon korin runkoon. Projektissa mukana ollut Mika Törmä on vastannut Esa Aron suunnitteleminen sähköjärjestelmien paikalleen rakentamisessa. Lisäksi on mukana ollut muutamia yhteistyökumppaneita.

Vaunussa on noin 450 metriä sähkökaapelia ohjausyksiköiden ja moottoreiden välillä. Moottorien kaapelointi tehtiin vanhamallisella tekniikalla eli ohjausyksikön kustakin vaiheesta menee oma kaapeli moottoriin. Tämän lisäksi tulee vielä valaistuksen ja lämmityksen kaapelointi. Sähköjärjestel-

män pääelementit ovat alkuperäisen mukaisia. Vaunun ajovastukset ovat vanhat, mutta eivät alkuperäiset. Virroitimet ovat myös vanhat ja nykyiseen järjestelmään sopivat, mutta eivät alkuperäistä mallia.

Paineilmajärjestelmä saatiin vanhoista vaunuista. Järjestelmään liitettiin 50-luvun kompressori. Samalta aikakaudelta löytyi myös jarruventtiileitä sekä paineilmajärjestelmän vihellin. Katon ilmastointiventtiilit ovat alkuperäiset.

Käsityötä

Vaunun rakentamisesta poikkeuksellisen suuri osa tehtiin käsityönä. Vaunussa on käytetty kymmeniä erilaisia listoja ja paneelija. Koska työ oli halpaa viime vuosisadan alussa, saatettiin käyttää standardoimattomia ratkaisuja ja koristeellisempaa muotokieltä. Vaunutyypin varten oli erikseen tehty oma mallistonsa. Uusien listojen ja paneelien rakentamiseen tarvittiin omat työkalut, jotka täytyi suunnitella ja rakentaa EM-Teamilla. Vanhojen listojen puhdistamiseen tarvittavat siiklit suunniteltiin tietokoneella ja jousiteräslevyt leikattiin laserilla. Samoin meneltiin uusien panelointien ja listojen teke-

miseen käytetyissä jyrsimissä. Uudet listat mitattiin vanhoista osista.

Vanhat paneelit siiklattiin Lempäälässä. Puhdistetut osat pohjalakattiin, jonka päälle siveltiin UV-suojattu lakka. Uudet tiikkipaneelit höylättiin Taivassalossa, missä tiikkiä käytetään veneteollisuudessa. Yksi kuutiometri tiikkiä maksaa noin 6200 euroa, ja siitä 40 % menee hukkaan höylätyssä. Sisätilan listoista voitiin suurelta osin käyttää alkuperäisiä ja kunnostettuja, mutta ulkoverhouksen listat täytyi tehdä kokonaan uudestaan, sillä ne olivat altistuneet voimakkaasti sään vaikutukselle. Tiikkiä on käytetty sekä ulko- että sisäverhoukseen. Ulkoverhous oli aikoinaan liikenneaikana korvattu mäntypaneelilla.

Katon ulkoverhous on tehty vahapellavakankaasta, joka naulattiin usealla tuhannella nupilla vanerilevyyn kiinni. Kangas käsiteltiin mm. pellavaöljyllä ja väriaineilla 5–6 kertaa. Sisäpuolen kattoon tuli linoleumverhoilu, jonka alkuperäinen toimittaja tekee edelleen samaa tuotetta. Nykyisin valmistettavan levyn paksuus on 2,5 mm alkuperäisen 1,8 mm:n sijaan. Lattiaritilä tehtiin merbausta. Tämän alla on filmivaneri. Alkuperäi-



Kulosaaren entisöity moottorivaunu Kauppatorilla juhlistamassa Kulosaaren satavuotista syntymäpäivää, joka avattiin samaan aikaan kaupungintalolla. Kuva Jorma Rauhala 8.5.2007.

sessä vaunussa lattiaritilän alla oli laotalattia. Uuteen ratkaisuun päädyttiin paremman rakennejäykkyyden vuoksi. Istuimet, joita on 28 matkustajalle, ovat ”raidallisia” eli niissä vuorottelevat tiikki- ja mahonkirimat. Istuimet tehtiin Helsingin nuorisosiainkeskuksen Voodoo-pajassa. Alkuperäisten istuinten metallijalkoja oli olemassa, mutta osa niistä puuttui. Tarvittavat jalat valmisti Helsingissä seppä sekä HKL:n Vallilan korjaamon peltiseppät.

Uusia ovia täytyi tehdä Lempäälässä kaksi kappaletta. Vanhoista ovista oli säilynyt yhdeksän. Ovet kunnostettiin ja uudet valmistettiin oppilastyönä Lempäälän Taitokeskuksessa. Yhtään lukkoa ei ollut säilynyt, joten lukot täytyi suunnitella yhdessä lukkosepän kanssa. Lukon hankalimmat osat tehtiin Lempäälässä. Ulko-ovien koneistoista ei ollut säilynyt mallikappaleita eikä piirustuksia, joten ne täytyi suunnitella päättelemällä. Ovien saranoissa käytettiin nykyisiä malleja, sillä vanhoja ei ollut saatavilla. Vetimet ja helat ovat messinkiä, joita on vanhojen käyttämisen lisäksi rakennettu uusiakin. Yksi vaunun kristallilampunkupu oli säilynyt ja sen perusteella tehtiin uudet lampunkuvut lasitehtaassa Riihimäellä. Vaunun kyltit ovat myös säilyneet.

Vaunun rakentaja Eerik Törmä arvioi aluksi suuritöisimmäksi työvaiheeksi vanhojen osien puhdistamisen ja rakentamisen. Tämän sijasta suuritöisemmäksi työvaiheeksi osoittautuikin runkopalkiston sekä alaslaskettavien kevennysjousilla varustettujen ikkunoiden (18 kpl) sekä niiden mekani-min rakentaminen säilyneiden mallien mukaisesti.

Kohti uutta kotia

Toukokuun toisena päivänä 2007 oli Lempäälässä kaikki valmista ja uudelleensyntyneen Brändö Spärvägsaktiebolagin moottorivaunun nro 1 matka kohti uutta kotia alkoi. Puolenpäivän jälkeen siilinjärveläisen Kuljetus K. Rissasen rekka suuntasi kohti Helsinkiä, jonne saavuttiin iltapäivän lopulla. Oli vielä muutama päivä aikaa sovittaa vaunun alle uudet vanhaa tyyliä tavoittelevat moottoritelit, asentaa katolle saksisankavirroittimet ja täydentää sisustustakin sen verran, että satavuotisjuhlien vieraat ja kaupunkilaiset saisivat vaunusta miellyttävän vaikutelman. Kun tiistai 8. toukokuuta koitti, oli tullut aika esittäytyä suuremmallekin yleisölle näyttelyn avajaisien aikaan Kauppatorilla klo 16–18. Vielä jäi jäljelle erinäisiä sisustustöitä ja vaunun lopullinen sähkökoneis-

ton kytkentä. Nyt saavuttiin esittelyraiteelle hinausvaunun vetämänä, mutta kesän aikana saadaan viimeistelytyötkin suoritettua ja vaunulla voidaan ajaa omin konein.

Kauppatorin kupeessa kaupungintalolla avatun Kulosaaren satavuotisnäyttelyn otsikkona oli ”Toteutunut unelma – Kulosaari sata vuotta 1907–2007”. Kulosaaren ”jumbo-vaunun” säilytysprojektin yhteydessä voidaan asia otsikoida raitiotieharrastajien sekä myös HKL:n vastuullisen historiansäilytyksen parissa toimivien henkilöiden kanalta: ”Toteutunut unelma – Kulosaarenvaunu 1917–2007”.

Kaupunkilaiset saivat tutustua Kulosaaren vaunuun Kauppatorilla parin tunnin ajan. Kuva Jorma Rauhala 8.5.2007.



KAHDEKSIKKO ARABIAAN



Raitiolinjan 8 reitti piteni Arabiaan 14.5.2007. Pidennys tarjoaa Arabian ja Kumpulankorkeakouluista vaihdottoman yhteyden Töölöön sekä hyvät vaihtoyhteydet Mannerheimintien ja Etelä-Espoon bussilinjoille. Myös liityntäyhteydet metron paranevat, kun talviaikatauluissa Arabian ja Sörnäisten välillä liikennöidään jopa 3 minuutin vuorovälillä.



Joukkoliikennelautakunta päätti linjan 8 reitin pidentämisestä kokouksessaan 15.2.2007. Lautakunnassa todettiin, että Arabianrannan suunnittelussa on alun perin varauduttu kahden raitiolinjan päättämiseen Arabianrannan alueelle. Linjan 8 jatkaminen ei kuitenkaan ollut mahdollista huonon taloustilanteen vuoksi. Uuden Arabianrannan alueen kehityksen alkuvuosina matkustajamäärän lisäys olisi myös jäänyt liian pieneksi suhteessa jatkamisen kustannuksiin. Taloudellisen tilanteen nyt parannuttua linjan 8 liikennöinti Arabianrantaan oli tarkoituksenmukaista ja taloudellisesti mahdollista aloittaa. Linjan jatkaminen on lautakunnan mukaan perusteltua Arabian alueen toimintojen monipuolisten yhteystarpeiden vuoksi. Linja 8 on muutoksen ansiosta pidentynyt 1,8 kilometrillä / suunta.

Linjan 8 pidentämiseen on taustalla vaikuttanut voimakkaasti Arabian alueen kehi-

tyshyhtiö Art and Design City Helsinki Oy, joka on aktiivisesti pyrkinyt kehittämään alueen joukkoliikennepalveluita. Yhtiö pyrkii edistämään myös Arabian ja Pasilan välistä raitiovaunuyhteyksiä, ja Vallilanlaaksossa kulkeva noin kilometrin mittainen raitiovaunurata, joka yhdistäisi Arabian Itä-Pasilaan, on suunnitteilla. Sen toteuttamisesta ei kuitenkaan ole vielä päätöksiä.

Liikennöintikustannukset on saatu pysymään kohtuullisina, kun linjojen 6 ja 8 liikennöinti on kytketty toisiinsa. Linjan jatkaminen lisää liikennöintikustannuksia noin 230 000 – 260 000 euroa / vuosi. Linjoille 6 ja 8 on kesäaikatauluissa sijoitettu yhteensä 14 vakiovuoroa (vuorot 51-64; samalla linjan 7A vuoronumerot siirrettiin 80-sarjaan), jotka siis kulkevat molemmilla linjoilla. Pääsääntö on, että ajetaan vuorotellen kierros linjalla 6 ja kierros linjalla 8. Poikkeuksiakin tuki löytyy. Kuljettajavaihdot tehdään pää-

osin Hakaniemessä, joskin muutama vaihto tehdään vielä Vilhonvuoressa. Aikataulut on suunniteltu niin, että linjat 6 ja 8 on Arabian ja Sörnäisten välillä mahdollisimman hyvin taahdistettu keskenään. Hyvin suunnitellut aikataulut säästävät liikennöintikustannuksia ja pienentävät kalustotarvetta, kun vaunupula on matalalattiivaunujen tilanteen vuoksi vaivannut raitioliikennettä pitkin kevättä.

Variotram-kaupan purku-uhka vaikutti myös muutoin linjan 8 pidentämiseen: kun HKL:n ja Bombardierin neuvottelut eivät edenneet, niin HKL:ssä jouduttiin tekemään päätös aikaistettuun kesäliikenteeseen siirtymisestä. Alun perin oli päätetty, että linjan 8 reittimuutos astuu voimaan kesäliikenteen alkaessa 3.6., mutta aikaistetun kesäliikenteen myötä myös reittimuutos aikaistui. Lopullinen tieto reittimuutoksen aikaistumisesta varmistui vasta perjantaina 11.5. ja liikenne alkoi viikonlopon jälkeen 14.5.2007



Pub Kasin kulman nimi jää muistuttamaan vanhoista ajoista. Enää ei kasi käänny tästä kulumasta... Kuva Daniel Federley.

Siniristiliput liehuvat äitienpäivänä 13.5., kun linjan 8 vaunu on viimeistä päivää vanhalla reitillä kääntymässä Sammatintielle. Vasemmalla Gunnar Bärlundin patsas. Kuva Daniel Federley.

Alinna: Kahdeksikon vaunu 106 kääntymässä Sammatintieltä Somerontielle: kaksi katua, joilla linjaliikenne on juuri päättymässä. Taaempaan näkyy Sturenkatua kulkeva Koskelan halliin matkalla oleva vaunu. Kuva Jorma Rauhala 13.5.2007.

Yllättävän aikaistumisen vuoksi pysäkkikilpiä ei ollut ehditty tehdä valmiiksi, joten tilapäisesti linjan 8 pysäkkikilvet suunnassa Arabiaan olivat ilman määränpäättä, vain numero 8 oli teipattu valkoiseen liuskaan. Vanhan reitin osalta linjakilvet osoittivat Vallilaa, vaikka linjaa ajettiin Arabiaan asti. Salmisaaren suuntaan vanhat kilvet tietysti sopivat edelleen, ja varastosta saatuja vanhoja kilpiä riitti myös reitin uusille pysäkeille.

Viikolla 22 asennettiin Arabiaa osoittavat linjakilvet paikoilleen. Kilvet ovat HKL:n uuden ilmeen mukaisia, eli linjatunnus on uutta fonttia ja näkyy aiempaa heikommin. Välietappi Töölö on merkitty pysäkkikilpiin. Töölön jälkeisissä kilvissä, joissa lukee vain Arabia, on nimi kirjoitettu vain yhden kerran, kun suomen- ja ruotsinkielinen paikan-





Linjan 8 pitkäaikainen Vallilan pääte pysäkki vehmaassa Paavaliin kirkon portailta avautuvassa maisemassa Somerontiellä, vaunu 106. Kuva Jorma Rauhala 13.5.2007.

Somerontien osuus Punkkaharjuntien ja Hämeentien välillä oli vuosikausia varattu vain raitiovaunuille. Vaunu 40 odottaa pääsyä Hämeentien liikennevirtaan. Kuva Jorma Rauhala 13.3.2007.



Kun oli lupa tulla Hämeentielle, tilanne näytti tältä. Vaunu 59 ylittää kohtisuorasti neljää autokaistaa ja tekee sitten tiukan käännöksen taaempaan tulevan linjan 6 vaunun 55 eteen. Yhteisellä reittisuudella tästä Sörnäisiin oli tämä peräjälkeen kulkeva tahti vakiona. Kuva Jorma Rauhala 13.3.2007.





Vastikään täyskorjattu NrII 89 linjan 8 uudella päätepysäkillä Arabianrannassa. Kuva Juhana Nordlund 17.5.2007.

Juuri pajalta tullut miltei uudenveroinen NrII 90 Salmisaassa. Määränpäätöksinä näkyy kasille alkuun vieraanoloinen "Arabia". Kuva Juhana Nordlund 20.5.2007.

Paavalin kirkko ja raitiovaunu 8 kuvattuna totutusta poikkeavasta kuvakulmasta. Määränpäätökseksi on jo uuden päätepysäkin mukainen. Kuva Daniel Federley 14.5.2007.



nimi eivät eroa toisistaan. Kirjasin on kuitenkin samankokoinen kuin kaksikielisissäkin kylteissä.

Vaunujen määränpäänäyttöihin uusi määränpää ja uuden reitin pysäkit saatiin ohjelmoitua ajoissa, itse asiassa kilvet näyttivät Arabiaa jo perjantaina.

Paavalin kirkon silmukka oli näillä näkymin viimeistä kertaa reittiliikenteen käytössä sunnuntaina 13.5. Viimeinen linjan 8 lähtö kohti Salmisaarta oli klo 22.51. Sil-

mukka ei kuitenkaan jää kokonaan vailla käyttöä, sillä liikennehäiriöiden ja muiden viivästysten vuoksi joudutaan linjan 6, ja nyt myös 8, vaunuja satunnaisesti kääntämään jo Vallilassa. Myös linjan 1(A) vaunut joutuvat satunnaisesti käyttämään Paavalin kirkon silmukkaa poikkeustilanteissa.

Ensimmäiset maanantaiaamuna Arabiaan ajaneet linjan 8 vaunut olivat 54 ja 80. Näistä jälkimmäinen lähti Arabiasta linjalle 6. Näin ollen ensimmäisen linjan 8 lähdön





Arabianrannasta klo 6.23 ajoi siis vaunu 54. Reittimuutos toi Arabiaan myös hiukan pidemmät liikennöintiajat sunnuntaisin, sillä linjan 8 ensimmäinen lähtö Arabiasta on vajaan kaksi tuntia ennen linjaa 6.

Arabian aamu valkenee. Ensimmäinen linjan 8 vaunu saapumassa pääte pysäkillä. Kuva Daniel Federley 14.5.2007.

Arabian pääte pysäkillä vaunu 54 lähdessä linjan 8 ensimmäiseen vuoroon klo 6.23 ja perässä välipalavaunu 80, joka on hetkeä aiemmin saapunut linjan 8 kilvin, mutta lähtee seuraavaksi linjalle 6. Kuva Daniel Federley 14.5.2007.



YHDEKSIKÖN VARRELTA

Rakennusaikataulu lehden mennessä painoon näyttää seuraavalta:

Toukokuussa aloitettiin kiskotyöt Ratamestarinkadulla suunnassa Pasilaan. Asemapäällikönkadun ja Ratamestarinkadun uudet vaihteet asennetaan kuitenkin vasta heinäkuussa. Ratapihantiellä ryhdyttiin vaihte- ja kiskotöihin kesäkuun alussa.

Kumpulantiellä ja Jämsänkadulla vesi- ja viemärijohtojen siirtotyöt ovat käynnissä. Kiskotyöt alkavat kesäkuun aikana.

Teollisuuskadulla kadun levennystyöt ovat alkaneet. Työt saadaan päätökseen lokakuussa 2008, raitioliikenteen osalta kuitenkin jo kesän 2008 aikana. Traverssikujalla varsinaiset katutyöt alkavat vasta ensi vuonna, mutta jonkin verran kiskoa on tarkoitus laskea loppukesästä Aleksis Kiven kadun ja Traverssikujan risteykseen.

Aleksis Kiven kadun länsipäässä kiskotyöt alkavat syyskuun lopulla. Parhaillaan harkitaan, tehdäänkö jo rakentamisvaiheessa kääntymismahdollisuus Aleksis Kiven kadulta lännestä Sturenkadulle etelään. Risteuksen kiskotyöt on joka tapauksessa ajoitettu mar-

raskuulle. Kadun itäpäässä vesi- ja viemärijohtojen siirtotyöt ovat parhaillaan käynnissä. Kiskotyöt alkavat elokuussa ja uudet puut istutetaan keväällä 2008.

Fleminginkadulla työt alkavat syksyllä 2007, kiskotyöt kuitenkin vasta ensi vuonna. Myös Helsinginkadun ja Kaarlenkadun risteys jää vuoteen 2008.

Uudenmaankadulla pysäkki katoksineen on valmis. Kiskotustyöt tehdään vuoden 2008 aikana.

Ilmalaan vuonna 2012

Joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 31.5.2007 merkitä tiedoksi HKL:n vuosien 2008 – 2010 taloussuunnitelmaesityksen ja lähettää sen edelleen kaupunginhallitukselle. Esitykseen sisältyy linjan 9 jatkaminen Ilmalaan. Ilmalan rata on tarkoitus rakentaa vuoteen 2012 mennessä. Lopullinen talousarvioesitys käsitellään joukkoliikennelautakunnassa elokuussa.

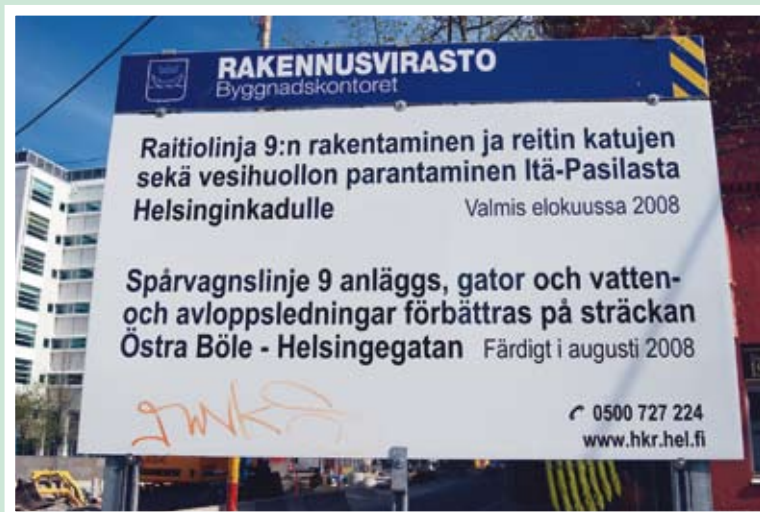


Kuvassa Aleksis Kiven kadun myllerrystä. Katu on ilahduttavan valoisa ja avara, mutta hämäräryys palaa uusien lehmusten myötä jälleen ensi vuonna. Kuva Daniel Federley 13.5.2007

Korjauksia edelliseen Raitioon

Raitiossa 2/07 kerrottiin Itä-Pasilaan rakennettavista uusista vaihdeyhteyksistä. Päätöstä ei kuitenkaan tehty joukkoliikennelautakunnassa, kuten lehdessä väitettiin, vaan HKL:n sisäisenä päätöksenä.

Samassa numerossa kerrottiin myös, miten Ilmalankujasta olisi tulossa ainoa kuja, jolla on raitioliikennettä. Pasilan konepaja-alueen halki kulkeva raitiotieväylä on nimetty Traverssikujaksi, ja liikenteen siellä on määrä alkaa jo 2008. Näin ollen Ilmalankujasta tulee sitten toinen raitioliikennekuja.



Ratamestarinkadun uutta kiskotusta.
Kuva Juhana Nordlund.

Kuvan bussipysäkin kohdalle tulee ensi vuonna raitiovaunun päätepysäkki. Ratapihantielle tuodut uudet vaihteet odottavat asennusta 17.5.2007.
Kuva Daniel Federley.



KUULUMISIA KAMPISTA

Rakennusaikataulu lehden mennessä painoon näyttää seuraavalta:

Urho Kekkosen kadulla kiskotyöt on pääosin saatu jo päätökseen. Fredrikinkadun eteläosalla kiskotyöt ovat parhaillaan käynnissä. Rautatiekatujen pohjoispuolelle ede-

tään heinäkuussa, jolloin on määrä aloittaa myös Arkadiankadun kiskojensiirtotyö.

Satamaradan kuilun ylittävä silta uusi-taan kokonaan vuoden 2008 aikana. Myös Simonkadun ja Mikonkadun ratatyöt tehdään ensi vuonna.



Kuvassa Urho Kekkosen kadun huhtikuussa laskettua kiskoa. Kuva Daniel Federley 17.5.2007.



Kiskotus Fredrikinkadulla Kampin metroaseman kohdalla on alkamassa. Kuva Juhana Nordlund 2.6.2007.



Urho Kekkosen kadun kiskotus 27.5.2007. Kuva Juhana Nordlund.



Sarjan 500 - 539 uusia Volvoja Ruhassa 31.8.1961. Pertti Leinomäen kokoelma.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 512, Sisu BT-69CR / 5850 / Delta (Stülb) linjalla 96S.
Kuva Pertti Leinomäki 11.6.1986, Helsinki, Kasarmitori.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 18

Raition edellisissä numeroissa on alettu julkaista kalustoluetteloa kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö 1936–44
Helsingin kaupungin liikennelaitos 1945–94
HKL-Bussiliikenne 1995–2004

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.
Tp. = alustatyyppi
N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumoottori),
E = hetku (etumoottori),
K = mahuri (keskimoottori),
T = takamoottorinen
Vm = alustan vuosimalli
Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi
K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuimet,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti
Ovikoodi on esitetty pelkistetyksi kolmella (nivelbusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiövi-takaovi.
1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi ovat molemmat akselien välisellä alueella.
KOK = auton koko
B = normaali 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = miniauto
D = midiauto
LK = Lattiakorkeus
4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskiöville matala, takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelma
0 = täysmatala, ei askelmia
VAIHT = vaihteisto
M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti ("Wilson"),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,
AV = automaatti-Voith,

AZ = automaatti-ZF,
A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa. Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.
K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta
Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.
Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.
HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia
< = aikaisemmin / edellinen,
> = myöhemmin / seuraava
jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto
Pk = peruskorjattu



Helsingin kaupungin liikennelaitos 513, Sisu BT-69CR / 5850 / Delta (Stülb).
Kuva Pertti Leinomäki 25.5.1984, Helsinki, Mellunmäki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
503	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-192	611000	730000	
503	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta K3C-67	K220	B	4	AV2	37	AEK-503	750200	860000	
503	Scania	L94UB	T	05	Lahti ScalaK2-01	K221	B	2	AZ	43	JGB-673	(050101)		Toim.04.12 HKL-BL-tunnuksin
504	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-206	610900	730000	
504	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-504	750521	860000	
505	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-283	610900	730000	
505	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-505	751000	860000	
506	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-284	610900	730000	
506	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-506	751000	860000	
507	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-653	610800	730000	
507	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-507	751000	860000	
508	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-409	610900	730000	
508	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-508	751000	880000	
509	Volvo	B635	B	61	Wiima City K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-656	610800	730000	
509	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta K1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-509	751000	880000	
510	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-655	610800	730000	
510	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-510	751000	880000	
511	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-659	610800	730000	
511	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-511	751000	850000	
512	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-658	610800	730000	
512	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-512	751000	881200	
513	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-670	610000	730000	
513	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-513	751000	860000	>Matk.auto-edell.käyt.
514	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-676	610800	730000	
514	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-514	751000	881200	
515	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CA-668	610800	730000	
515	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-515	751100	860000	
516	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-461	610900	730000	
516	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-516	751100	860000	
517	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-462	610900	720000	
517	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-517	751100	860000	
518	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-914	610900	730000	
518	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-518	751100	860000	



HKL 500 - 503:n sisätilat. Kuva Pertti Leinomäki 24.5.1976.

HKL 504:n sisätilat auton etuosassa. Kuva Pertti Leinomäki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 507, Sisu BT-69CR / 5850 / Delta (Stülb). Kuva Pertti Leinomäki 26.4.1983, Helsinki.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 510, Sisu BT-69CR / 5850 / Delta (Stülb) linjalla 92B. Kuva Pertti Leinomäki 1.4.1982, Helsinki, Puotila.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 528, Sisu BT-69CR / 5850 / Delta (Stülb). Kuva Hannu T. Pulkkinen 1975 - 76, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
519	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-536	610900	730000	
519	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-519	751100	880000	
520	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-535	610900	730000	
520	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-520	751200	870000	
521	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-915	610900	730000	
521	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-521	751000	870000	
522	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-916	610900	730000	
522	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-522	751200	850000	
523	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-917	610900	730000	
523	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-523	751200	860000	
524	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-918	610900	730000	
524	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-524	751200	860000	
525	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-989	610900	730000	
525	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-525	751200	850000	
526	Volvo	B635	B	61	Wiima City K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-919	610900	730000	
526	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta K1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-526	751200	880000	
527	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CB-990	611000	730000	
527	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-527	751200	881200	
528	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CE-193	611000	730000	
528	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-528	751200	860000	
529	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	CE-271	611000	730000	
529	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-529	751200	860000	
530	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AA-288	611100	730000	
530	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-530	751200	881200	
531	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AA-292	611100	730000	
531	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-531	760100	860000	
532	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AA-303	611100	730000	
532	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-532	760100	880000	
533	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AA-335	611100	730000	
533	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta CityK1-73	K220	B	4	AV2	37	AEK-533	760100	860000	
534	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AA-373	611100	730000	
535	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AA-389	611100	730000	
536	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AA-430	611100	730000	
537	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AD-82	611200	730000	
538	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AH-377	611200	730000	
539	Volvo	B635	B	61	Wiima K1A-61	K112	B	4	M	20	AE-853	611200	730000	



HKL 531 Volvo B 635 alkuperäisvärityksessä, mutta jo uudenmallisella numerolla Käpylässä linjalla 62 kesällä 1970. Kuva Eero Laaksonen.



HKL 536 Volvo B 635 uudessa maalauksessa Rautatien torilla odottamassa vuoroile lähtöä linjalla 64A. Kuva Juhani Katajisto 7.5.1971.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 529, kojelauta (koemallia), Sisu BT-69CR / 5850 / Delta (Stülb). Kuva Pertti Leinomäki 24.5.1976, Helsinki.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 531, Sisu BT-69CR / 5850 / Delta (Stülb) linjalla 91S. Kuva Pertti Leinomäki 15.7.1982, Helsinki, Kasarmitori.



PÄÄTEPYSÄKKI



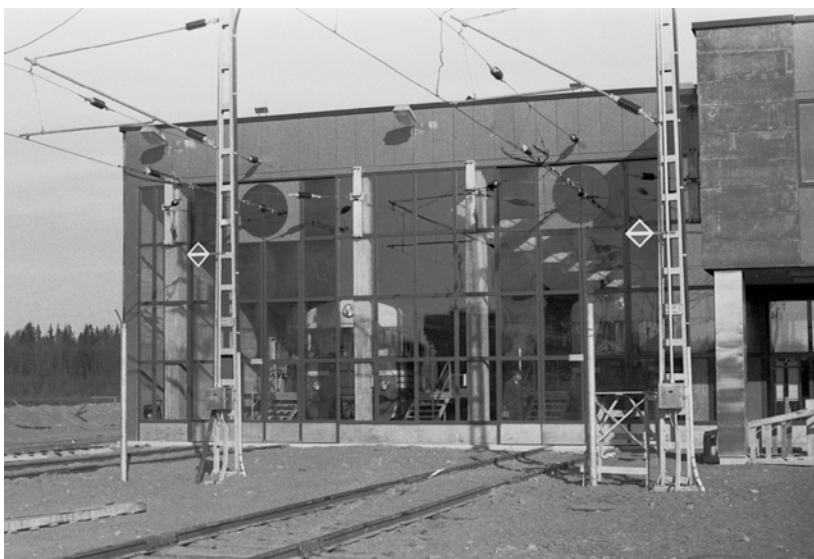
Tutustumiskäynti Ilmalan varikolle

Suomen Raitiotiesseura ry järjestää jäsenilleen tutustumiskäynnin VR Osa-
keyhtiön Ilmalan varikolle maanantai-
na 13.8.2007 kello 16.30. Kokoontumi-
nen on Veturitie 20:n pysäköintialueella
klo 16.30. Tuolloin alkaa varikon esittely
ajovarikon päällikön pitämällä tilaisuus-
della, jossa tutustutaan varikon toiminta-
an sekä sen mittavaan ja jo käynnisty-
tyneeseen kunnostusprojektiin. Tämän
jälkeen tehdään kävelykierto varikon
eri toimitiloihin sekä tutustutaan henki-
lövaunujen, vetokaluston ja lähiliikenne-
junien kunnossapitotoimintaan.

Julkisella liikenteellä saapuvat pää-
sevät varikon lähelle joko A-junalla Il-
malaan tai I-junalla Käpylään. Hakamä-
entietä kulkevat bussit 22, 57 ja 518 py-
sähtyvät pysäkillä "Veturitie".

Kaikki jäsenet ovat tervetulleita ti-
laisuuteen!

Tietoa Ilmalan rautatievarikosta: Va-
rikkoalueen pinta-ala on lähes 60 hehtaaria
ja hallirakennusten pohjapinta-ala 3,5
hehtaaria. Raiteita on kaikkiaan 56 km,
joista 48 km on sähköistettyjä, sähkö-
kääntövaihteita on 74 kpl ja käsikäntö-
vaihteita 190 kpl. Varikolla huolletaan
kalustoa ympärivuorokautisesti reilun
450 henkilön voimin. Lisäksi alihank-
kijoiden palkkalistoilla on noin 170 työn-
tekijää. Ilmalassa huolletaan 85 % koko-
maan kaukojunavaunuista, 65 % sähkö-
vetureista ja kaikki pääkaupunkiseudun
lähijunat.



Ilmalan ensimmäinen vaunuhalli oli kaksiraiteinen huoltorakennus. Sisällä on pari
Sm1-junaa ajalta, jolloin VR:n kalusto käsitti vain 15 junaa. Kuva Jorma Rauhala
18.10.1970.

LINJAT

Raitiolinjat 7A ja 7B ajoivat lauantaina 31.3.
ja sunnuntaina 1.4. Kaisaniemenkadun ja
Kaivokadun kautta.

Kruununhaassa ei ollut raitioliikennettä
kaukojäähdytystyön vuoksi.

Via Crucis – Ristin tie – pääsiäistapahtu-
ma. Tapahtuma aiheutti poikkeusreittejä per-
jantai-iltana 6.4. ja lauantai-iltana 7.4. Rai-
tioliikenteen poikkeusreitit 6.4. ja 7.4. noin
klo 21 - 22.30.

Raitiolinjat 7A ja 7B ajoivat kulkuei-
den aikana Kaisaniemenkadun ja Kaivoka-
dun kautta.

Useat keskustan bussi- ja raitiolinjat
ajoiivat poikkeusreittejä viikonloppuna 20.
-22.4. Raitiolinjoilta ajamatta jääviä reitti-
osuuksia korvattiin busseilla 3X, 6X ja 10X.
Poikkeusreittien syynä oli Mannerheimin-
tien ja Bulevardin risteyksessä tehtävä rai-
tiovaunukiskojen uusimistyö.

Raitiovaunut

Raitiovaunut 3B, 3T, 6 ja 10 ajoivat kisko-
työn vuoksi poikkeusreittejä perjantai-illan-
ta 20.4. klo 18.30 lauantaiamuun 21.4. klo
10 saakka.

- Linjat 3B ja 3T ajoivat molemmat reit-
tiä Aleksanterinkatu - Kauppatori - Eira - Pe-
rämiehenkatu (linjan 1A päätepysäkki). Kor-
vaava bussi 3X ajoi reittiä Mannerheimintie/
Ylioppilastalo - Lönnrotinkatu - Yrjönkatu
- Bulevardi - Fredrikinkatu - Laivurinkatu
- Tehtaankatu - Huvilakatu - Pietarinkatu
- Laivurinkatu - Fredrikinkatu - Bulevardi
- Mannerheimintie - Lasipalatsi (Sokos) -
Postikatu - Kaivokatu - Mannerheimintie/
Ylioppilastalo.

- Linja 6 ajoi Mannerheimintieltä Alek-
santerinkatua Katajanokan terminaaliin (lin-
jan 4T päätepysäkki). Korvaava bussi 6X
ajoi reittiä Mannerheimintie/Ylioppilastalo
- Lönnrotinkatu - Yrjönkatu - Bulevardi -
Hietalahti - Bulevardi - Mannerheimintie -

Lasipalatsi (Sokos) - Postikatu - Kaivokatu - Mannerheimintie/Ylioppilastalo.

- Linja 10 ajoi Mannerheimintieltä Aleksanterinkatua Kauppatorille (linjan 1 pääte-pysäkki).

Korvaava bussi 10X ajoi reittiä Tarkk'ampujankatu - Erottajankatu - Mannerheimintie/Ylioppilastalo - Lasipalatsi (Sokos) - Postikatu - Kaivokatu - Mannerheimintie/Ylioppilastalo - Lönnrotinkatu - Yrjönkatu - Punanotkonkatu - Tarkk'ampujankatu.

Kirurgille, Eiraan ja Hietalahteen meneviin busseihin pääsi esimerkiksi Mannerheimintien Ylioppilastalo-raitiovaunupysäkillä ja Sokoksen edestä linjan 24 pysäkillä. Siltä lähdettyään bussit kiersivät Sokoksen korttelin ja palasivat Kaivokatua Mannerheimintielle.

Helsingin liikenne vappuna 2007

Vappuaattona, maanantaina 30.4. Helsingin sisäisessä liikenteessä ajettiin arkaikataulujen mukaan. Vapunpäivänä, tiistaina 1.5. raitiolinjoilla oli sunnuntaikataulut ja metrolta ja busseilla lauantaiakataulut.

Ydinkeskustan kadut rauhoitettiin jalankulkijoille vappuaatosta klo 17 alkaen vapunpäivän iltaan klo 18 asti. Aleksin ratikat 3B, 3T, 4, 7A ja 7B olivat poikkeusreiteillä vappuaattona noin klo 17 alkaen yöliikenteen loppuun ja bussi 16 vapunaatosta klo 17 alkaen vapunpäivään noin klo 18 asti.

- 3B ja 3T ajoivat Lasipalatsilta Bulevardin, Fredrikinkadun ja Tehtaankadun kautta Perämiehenkadun kääntöpaikalle ja palasivat samaa reittiä Lasipalatsille. Linjat korvasi Eiran ja Etelärannan välillä n. klo 17 -1.30 bussi 3X.



NAC-vaunu HKL 11 otettiin kevättalvella Valilaaan tutkittavaksi ja varauduttiin sen kunnostamiseen varavaunuksi. Kuva Juhana Nordlund 14.3.2007.

Ratikkatapahtuma

SRS ja HKL järjestävät koko perheelle tarkoitetun museoraitikkatapahtuman Helsingin Kauppatorilla sunnuntaina 29.7.2007 kello 12-17.



Tapahtumaan ovat tervetulleita kaikki raitiovaunuista sekä niiden harrastamisesta ja historiasta kiinnostuneet. Esillä on kaksiakselinen ASEA-moottorivaunu HKL 157 vuodelta 1930.

- 4 ajoi molemmissa suunnissa Kruunuaan kautta Liisankatua ja Snellmaninkatua pitkin.

- 7A ja 7B ajoivat molemmissa suunnissa Aleksin sijasta Kaisaniemenkadun kautta.

Lisäratikka 10X ajoi linjan 10 reittiä Oopperalta Tarkk'ampujankadulle vapunpäivänä noin klo 9 -12.

Raitiolinjan 8 reittiä jatkettiin Arabiaan Arabianrannan liikenneyhteydet paranivat 14.5. alkaen. Alueelle alkoi liikennöidä toinen raitiovaununlinja, kun linjan 8 reittiä jatkettiin Paavalin kirkolta Arabianrantaan.

Arabianrannan alue on rakennettu jo pitkälle, ja alueella on paljon asuntoja sekä työ- ja opiskelupaikkoja. Alueen joukkoliikenteen runkona on raitioliikenne, ja linja 6 on liikennöinyt keskustasta Arabianrantaan syksystä 2004 lähtien. Suunnitelmissa on ollut myös toisen raitiolinjan jatkaminen Arabianrantaan. Alueen liikennetarjonnan parantamiseksi raitiolinjan 8 reitin jatkaminen oli nyt perusteltua. Se tarjoaa mm. vaihdottoman yhteyden Arabiasta Kauppakorkeakoululle ja Ruoholahteen.

Lisäkustannukset liikenteen lisäämisestä pysyvät kohtuullisina, kun linjan 6 ja 8 lii-

HKL 157 Ebeneserin edustalla Helsinginkadulla SRS:n kevätajelutapahtuman yhteydessä. Kuva Jorma Rauhala 22.4.2007.

SRS:n perinteinen kevätajelu järjestettiin 22.4. pienellä kaksiakselisella veteraanivaunulla HKL 157 sekä isolla kahdeksan-akselisella tilausliikennevaunulla HKL 150. Ajelureitti näillä kahdella vaunulla kulki osittain eri reittejä: Koskela - Sturenkatu - Harjutori / Karhupuisto - Mikonkatu - Kirurgi - Linjat - Kolmikulma - Etu-Töölö - Sturenkatu - Vallilan halli - Harjutori - Töölön halli - Etu-Töölö - Hakaniemi - Koskela. Ajelulle osallistuneet pystyivät matkan aikana vaihtamaan vaunua, jolla vältettiin tungos vanhassa ASEA:n vaunussa.



Vallilassa Hämeentien ja Sturenkadun risteyksessä on ollut kokeiltavana vaihteen turvalaite. Kaksi muuta turvalaitetta on Helsinginkadulla Brahenkentän tuntumassa. Kuvassa vaihteen "lyhdyssä" näkyy kulkutiesento vasemmalle. Kulkutiesento näkyy parhaiten kuljettajan korkeudelta radan kohdalla. Kuva Jorma Rauhala 13.3.2007.



kennöinti kytkettiin toisiinsa. Linjojen vuorovälit tahdistettiin niin, että ruuhkassa päästään Sörnäinen - Arabianranta -osuudella 3 - 5 minuutin vuoroväliin.

Linja 8 piteni 1,8 kilometrillä kummasakin suunnassa. Kustannukset kasvoivat noin 230 000 - 260 000 euroa vuodessa.

Linja 8 aloitti liikennöinnin uudella reitillään Salmisaari - Töölö - Arabia jo 14.5.2007, kun osa raitioliikenteestä siirtyi kesäliikenteeseen kolme viikkoa etuajassa (kalustollisista syistä johtuen).

METRO

Helsingin metro täyttää tänä vuonna 25 vuotta. Siihen liittyen järjestetään seuraavia tapahtumia:

Metro 25v

Päivälehdessä museo Ludviginkatu 2-4 ti - su klo 11 - 17 | Metro 25v -näyttely 4.5. - 30.9.

Lasipalatsin pysäkinäyttely

Valokuvanäyttely 16.7. - 12.8.

Lisätietoja: www.yle.fi/free 041-512 1749 Antti@hattu.net

KALUSTOASIAA

Variotram-matalalattiavaunujen (Variotram, HKL 201 - 240) peruskorjaukset Saksassa ovat jatkuneet. Periaatteessa joka viikko Saksasta on palannut takaisin yksi lattiasta kattoon remontoitu vaunu ja uusi on lähetetty tilalle. Toukokuun jälkipuoliskolle tultaessa miltei koko sarja oli lähetetty korjauksiin. Ensimmäisenä täyskorjattuna vaununa HKL 207 palasi Helsinkiin jo viime vuoden heinäkuussa. Se pääsi tositoimiin linjaliikenteeseen saman vuoden syksyllä. Myöhemmin talvella alkoi liikenteeseen ilmestyä myös muita täyskorjattuja vaunuja. Huomattavan monet vaunuyksilöt olivat olleet pois liikenteestä jopa vuoden pari välillä. 207:n jälkeen liikenteessä havaittiin muun muassa (havain-

Yöllä 18.5.-19.5. tarkastettiin vaunun 201 avulla Pasiloiden radan "Vario-kelpoisuus". Viime syksynä kiskoja uusittiin siltä osin kuin se oli välttämätöntä, jotta Varioilla voitaisiin liikennöidä myös Pasilassa. Öisellä koeajolla varmistettiin vielä Varioiden toimivuus ja tasattiin radanvarren pensaita ym. UITP-kongressin aikaan linjoille 7A ja 7B tuli sitten liikenteeseen Variotrameja, ja tarkoitus on käyttää niitä Pasilassa jatkossakin. Kuva Daniel Federley.

tojärjestyksessä) 205, 221, 203, 210, 223, 237, 202, 239, 226, 204, 224, 220 ja 240. Saksasta on tullut takaisin paljon muitakin. Lavetin kyydissä on nähty mm. 215, 218 ja 228. Myös pitkään syksyllä 2006 liikenteessä olleita yksilöitä on havaittu paluukuljetuksissa kuten 209, 217 ja 235.

Vaunu 207 on ollut VTT:n mittauksissa. Lehtitietojen mukaan mittauksissa olisi havaittu vaunun korissa edelleen heikkouksia, joilla HKL arvioi olevan vakavia vaikutuksia vaunujen elinikää ajatellen. HKL ja vaunujen toimittaja Bombardier ajautuivat erimielisyyksiin vaunujen keston suhteen. Erimielisyydet kärjistyivät keväällä 2007 niin pitkälle, että HKL oli valmis purkamaan koko kaupan. Kaupan purkamista ennakkoiden HKL päätti siirtää muut kuin Töölön hallitua hoidettavat raitiolinjat kesäliikenteeseen kolme viikkoa etuajassa, jotta kalustotilanne olisi pysynyt hallinnassa ilman matalalattiavaunujakin. HKL päätti myös varata Mannheimista kuusi väliosallista 1960-luvun vaunua varakalustoksi seuraavaa talvea ajatellen. Neuvottelut kuitenkin jatkuivat liikennelaitoksen ja Bombardierin välillä tiiviinä, ja uusia takarajoja asetettiin toistuvasti. Lopulta 16.5. HKL ja Bombardier julkistivat yhteisen sopimuksensa, jonka mukaan Bombardier ottaa Variotram-vaunujen huolto- ja korjausvastuun ja HKL maksaa tästä sovittua



Välijalanivelvaunu 80 oli esillä Messukeskuksen edustalla UITP:n kongressin aikaan. Vaunu tuotiin paikalle jo 18.5.-19.5.2007 välisenä yönä, heti 7B:n vuoroliikenteen loputtua. Jo alkuillasta Rautatieläisenkatu suljettiin liikenteeltä, ja kiskojen asennus aloitettiin. Kiskot asennettiin kuvien mukaisesti Rautatieläisenkadulta Messukeskuksen etupihalle. Kaarteissa käytettiin Viidennelle linjalle tehtyjä kaarekkiskoja, jotka myöhemmin kesällä asennetaan paikoilleen. Vuorovaunun ja Variotramin 201 menetyä ohi siirrettiin Rautatieläisenkadun kiskot ja tilapäiskiskot yhdistävä ramppi paikoilleen, ja vaunu 80 hinattiin traktorin avulla paikalleen Messukeskuksen eteen. Vaunu seisoi erityisillä UITP:tä varten kootuilla matalilla pintakiskoilla. Paikalle on rakennettu myös pysäkkikorokekaiteineen. Vaunun hinaus oheistöineen kesti noin kaksi tuntia ja sujui ongelmitta. Kuva Daniel Federley.



korvausta. Näihin vaunuihin HKL tekee vain polttimoiden ja suodattimien vaihdot, sekä siivoukset yms. HKL velvoitettiin järjestämään Bombardierille tarvittava korjaamo-tila. Bombardierille asetettiin erittäin tiukat käyttöastevaatimukset, joita aletaan soveltaa yhden vuoden siirtymäajan jälkeen. Bombardier joutuu maksamaan sakkoja liikennelaitokselle, mikäli vaunujen käyttöaste alittaa 92 % (vastaa 36 vaunua liikenteessä 40:stä). Mikäli vaunuja on yhtäjaksoisesti pidemmän ajan noin 80 – 85% käyttöasteella liikenteessä tai sen alle, on HKL:llä mahdollisuus purkaa kauppa. Kaupan purkamisen mahdollistaa myös se, jos vaunuista löytyy puutteita, joiden perusteella vaunujen eliniän voidaan laskea muodostuvan olennaisesti suunniteltua lyhyemmäksi.

Variotram-vaunujen käyttöaste on ollut viime aikoina 50% tai ajoittain sen allekin. Viime kuukausina päivittäisessä liikenteessä vaunuja on liikkunut noin 15.

Joukkoliikennelautakunta 19.4., mm. hankesuunnitelma seitsemätoista 1970-luvun nivelvaunun peruskorjauksesta, otteita:

1970-luvun vaunuihin on tehty niiden elinaikana muutos- ja kunnostustöitä. Perusteellista korroosion poistoa ja rakenteiden uusimista ei niihin ole tehty. Pienillä korjaustoimenpiteillä vaunujen elinikää on jäljellä 5 – 7 vuotta. Mikäli näille vaunuille tehdään

Variotramien Saksankäynteihin liittyvästi pari kuvaa päiviltä 21.3. ja 28.3.2007. Vaunu HKL 209 siirtolavetilla Jätkäsaarella ja HKL 214 nousemassa siirtolavetille Koskelassa. Aina ajankohtainen aihe ja jatkuu taukoamatta pienen hässäköinnin jälkeenkin, mutta mikä onkaan lopputulos näistä reissuista? Kuvat Jorma Rauhala.

Variotram 220 linjalla 7B Pasilan pääkirjaston edessä 20.5.2007. Kuva Daniel Federley.

Radanvarren pensaat ovat saaneet väistyä Variotramien tieltä Länsi-Pasilassa. 20.5.2007. Kuva Daniel Federley.



samanlainen peruskorjaus kuin 1980-luvun vaunuille on nyt tehty, vaunujen korin rakenteellinen ikä on noin 15 – 20 vuotta. Osa vaunujen komponenteista rajoittaa käyttöiän 10 – 15 vuoteen. Lisäksi vaunut ovat peruskorjauksen jälkeenkin korkealattaisia.

1970-luvun nivelvaunusarja käsittää kaikkiaan 40 vaunua. Näistä on peruskorjattu lähinnä suurten kolareiden takia aikaisemmin kolme vaunua (33, 46 ja 67; toim. huom.). Seuraava sopimus tulisi tehdä 17 vaunun peruskorjauksesta. Näin kaikkiaan 20 1970-luvun vaunuun olisi tehty peruskorjaus samalla tavalla. Mikäli myöhemmin syntyy tarve korjata enemmän 1970-luvun vaunuja, voidaan tarjouspyynnöissä ja hankintasopimuksessa varautua optiolau-

sekkeella korjaamaan loputkin 20 vaunua. Suunnitelma hyväksyttiin ja näin ollen 17 vaunua peruskorjataan, mutta välisää ei asenneta.

NrII:ien täyskorjaukset ovat jatkuneet suunnitelmien mukaisesti. Viimeisinä liikenteeseen ovat tulleet 85, 89 ja 90. Viimeisenä kakkossarjalaisena täyskorjaukseen otettiin vaunu HKL 92. Näin ollen nauhakilpisten NrII:ien aika on ohi.

Helsingin Bussiliikenne Oy Volvo 8700LE –teliautot nrot 704 – 706 ilmestyivät liikenteeseen maaliskuun lopulla. Ne ovat liki identtisiä verrattuna puolalaissariinsa 701 – 703. Autojen 701 – 706 nimikkolinjat ovat seuraavat: 701 / 65A, 702 / 65A, 703 / 66(A), 704 / 65A, 705 / 66(A) ja 706 / 66(A).

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Maanantaina 16.4.2007 linjalla 1A ajoivat ainakin Mannheimissa aikaisemmin liikennöineet vaunut 151 ja 154. Lisäksi uudemmat saksalaisvalmisteiset vaunut eli Variotramit 207 ja 212 pitivät huolen siitä, että linjalla 1A oli liikenteessä melko lailla saksalaisvalmisteista kalustoa.

UITP-kongressin aikana raitiolinjoiden 7A ja 7B pyrittiin hoitamaan yksinomaan vaunuilla 201 – 240. Tänä aikana vaunuja ei liikkunut juurikaan muilla linjoilla. Esim. linjan 10 kalusto perustui vahvasti sarjan 1 Valmet-niveliin.

Perjantaina 23.2. HelB:n Helsingin linjalla 42 outoa kalustoa ainakin iltaruuhkassa: kaksi 98- mallista täysmatalaa Volvo / Carrus -kaasubussia.

TURKU

Liedon Vanhassalinnassa entisen halkosahan tiloissa varastoituna olleet raitiovaunut TKL 17, 32 ja 40 on siirretty takaisin Turun vanhaan raitiovaunuhalliin 19. - 20.4.2007.

Vaunut siirrettiin Lietoon 1980-luvun lopussa, koska ne joutuivat Turun silloisessa ulkovarastointipaikassa ilkeän kohteeksi. Liedossa vaunuvanhukset ovat saaneet olla rauhassa. Vaunujen entisöinnistä ei ole päätöksiä. Turun Maakuntamuseolla on nyt saman katon alla kaikkiaan seitsemän raitiovaunua eriasteisessa kunnossa.

LÄHIJUNA

Sm2-saneerukset jatkuvat. Nyt saneerattuja ovat ainakin 6051, 6053, 6054, 6061 – 6063, 6065 – 6079 sekä 6100. Lisäksi 6057:n sisätilat vastaavat saneerattua täysin (moottorivaunun osalta).

ULKOMAAT

Norrköpingin M06-matalalattiaraitiovaunujen käyttöönotto viivästyy useilla kuukausilla. Koeajot ovat alkaneet kuitenkin nyt keväällä.

MUUTA

Ykkösen päättärillä tapahtui 14.4. HKL järjesti koko perheen tapahtuman raitiolinja 1:n päätepuskilla Käpylässä lauantaina 14.4. klo 10 – 14. Tarjolla oli hyödyllistä tietoa sekä vakioasiakkaille että satunnaismatkustajille.

Ratikkalinja 1:llä liikennöi teemavaunu, joka vei kampanjan viestiä ja liikenneneuvoja kotialueelle ja pysähtyi sitten Käpylässä tapahtuman paikaksi. Teemavaunussa oli esillä myös vanhoja valokuvia Käpylästä.



Toukokuun 9. päivänä ilmestyi joukkoliikenneaiheinen postimerkkivihko, jonka kuva-aiheena oli Variotram-raitiovaunu, M200-metrojuna, Sm4-kaupunkijuna sekä Kampin bussitermiinaali. Samanaiheisesta postimerkistä, postileimasta ja postikortin kuvasta syntyy helposti ns. maksimikortti. Ensipäivän leimassa on kuva-aiheena raideristeys ja UITP:n maailmankongressin postileiman aiheena puolestaan välipalavaunu HKL 80. Metrokortin on kuvannut Mikko Alameri ja raitiovaunukortin Daniel Federley. Kokoelma Jorma Rauhala.

Nordic Tram & Train Saga 1962 - Volume Two

Keväällä ilmestyi englantilaisen Phil Tattin kuvaamista kaita-filmeistä ja dioista koottu CD. Filmi on kuvattu kesällä 1962 mm. Turussa ja Helsingissä.

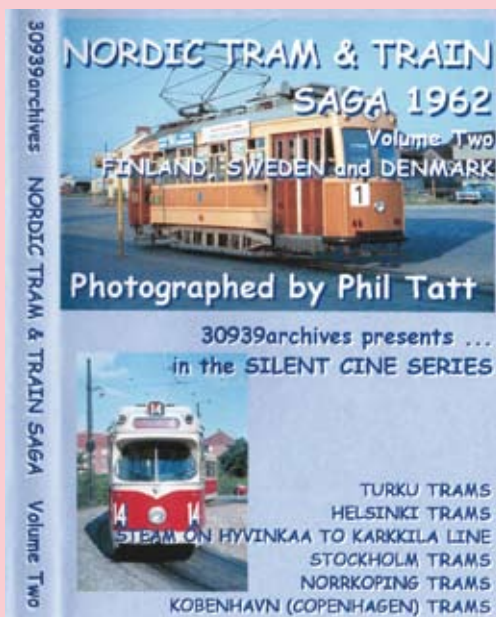
Turussa käydään kaikissa neljässä raitiotien päätekohtassa eli Sata-massa, Pohjolassa, Nummenmäellä ja Korppolaismäellä unohtamatta tietenkään keskikaupunkia. Kaikkia käytössä olleita vaunutyyppisiä nähdään kuvina eli liikenteen alun ensimmäisestä vaunutyyppistä ASEA:n "kiinalaisesta" lähtien (paikallinen nimiversio Helsingin "pikkuruotsalaisesta") Valmetin uusiin "aavevaunuihin".

Helsingissä nähdään Koskelassa majailleesta ASEA:n avosiltaperävaunusta lähtien vaunuja vuoden 1959 uusiin tyypeihin saakka. Lukuisat "Arkut" ja aurinkonumeroilla varustetut "Mustangit" olivat koe-katsojalle mieluista katsottavaa. Kaupunkimiljöömielessä CD:llä on myös paljon herkullisia ajankuvia: tungosajan liikennepoliisi pömpelissään Rautatientorilla, Kustaa Vaasan tien alkuperäinen maaseutumaisuus ajalta jolloin tuo tie ei johtanut oikeastaan muualle kuin Koskelan halliin ja paljon muuta yli neljänkymmenen vuoden takaista ihmeteltävää kaupunkikuvassa. Raitiovaunujen lisäksi Phil Tatt on kuvannut myös paljon VR:n junia ja vetureita Hel-

singissä, Pasilan talleilla, Turussa ja Hyvinkäällä. CD:llä on VR:n höyryvetureita ja moottorikalustoa Dm4:stä lähtien. Lisäksi hän matkusti Hyvinkään-Karkkilan kapearaiteisen rautatien tavarajunan kyydissä, jolta matkalta on myös mielenkiintoisia linjakuvia. Karkkilan Matkahuollon pihassa nähdään eräitä sen ajan linja-autoja.

Nordic Tram & Train Saga - Volume Two on toinen osa 30939archives Silent Cine Seriesissä. Tässä kakkososassa on Suomen lisäksi myös Phil Tattin Pohjolan kierrokselta filmiä vuoden 1962 Tukholmasta, Norrköpingistä ja Kööpenhaminasta. CD:n kokonaispituus on 1h18min. Hinta 30 e. Saatavana Hyvinkäältä Suomen Rautatiemuseosta <http://www.rautatie.org/> ja Jokioisten Museorautatieltä <http://www.jokioistenmuseorautatie.fi/>. Kumpikin myy tuotetta myös verkkokaupansa kautta. MRY:n jäsenet saavat tuotteen edulliseen jäsenhintaan.

CD:tä voi suositella lämpimästi kaikille suomalaisen liikenneympäristön muutoksesta ja liikkuvasta kalustosta kiinnostuneelle. Myös Volume One tässä sarjassa on hankinnan arvoinen. Se sisältää filmejä Tattin Pohjolan kierroksen Norjan osuudelta sekä Tukholman raitioiteiltä. Ykkösosaa saa myös edellämainituista myyntipisteistä.



SEURAAVA NUMERO

Lehti 3 / 2007 ilmestyy lokakuussa 2007. Materiaali toimitukseen tulee jättää 10.8.2007 mennessä, uutisia Päätepsäkillä voi toimittaa 24.8. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Daniel Federley
Arto Hellman
Tauno-Juhani Lappi
Juhana Nordlund
Jorma Rauhala
Kimmo Säteri

Uutisavustuksia voi lähettää osoitteeseen srs.uutiset@elisanet.fi

Göteborgs Spårvägarin M32-sarjan (Sirio) vaunuja näkyy enenevässä määrin liikenteessä. Kuvassa oikealla näkyvä vaunu on juuri lähtenyt vaunuhallista linjan 11 ruuhkavuoroon. Kuva Juhana Nordlund 24.4.2007, Göteborg.





SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

