

TRAITIOI

1/2010



Kesävaunu 233 syntyi uudelleen, Siniset bussit osa 26



ISSN 0356-5440

33. 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
juhana.nordlund@raitio.org

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAikka: Edita Prima Oy 2010

© Suomen Raitiotieseura ry

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

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

suomen.raiotieseura@raitio.org

OSOITE PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891

SWIFT (BIC -koodi): HELSFIHH
Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

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

JOHTOKUNTA VUONNA 2010

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

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
(09) 458 7794
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

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Mikäli haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan seuran sähköpostirinkiin (rinkiin hyväksytään vain seuran jäseniä). Mikäli olet kiin-

nostunut esimerkiksi SRS:n tapahtumiin liittyvistä viime hetken uutisista, varmista että olet mukana ringissä.

Ilmoitukset juhana.nordlund@raitio.org

www.raiotio.org

Tietoja Suomen raitioista, johdinautoista, metrosta ja sähköjunalikenteestä.

Raitiolinjoiden ja -vaunujen tietoja sekä uusimmat uutiset.

Sivuilla olevan jäsenhakemuskaavakkeen täytettyäsi Raitio-lehti tulee aina tuoreena kotiin.

RAITIOITA à 6 euroa

1/2002: SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2

2/2002: Helsingin metro 20 vuotta

2/2003: Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2

1/2005: Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, 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 raitiotieliikennettä, 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

suomen.raiotieseura@raitio.org

1/2007: 2010-luku: Raitioideiden renessanssi, Siniset bussit, osa 17

2/2007: Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan, Siniset bussit, osa 18

3/2007: Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19

4/2007: Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaareen 70 vuotta, Siniset bussit, osa 20

1/2008: Asean Arkut Munkkiniemessä, Tallinnan busseja, Siniset bussit, osa 21

2/2008: Oslon paikallisiikennemat ja metro, Pekka Sauri, Siniset bussit, osa 22

3/2008: Turun sähköraitiotiet 100 vuotta

4/2008: Pasilaan raitiovaunulla jo 80 vuotta, Linja 17

1/2009: Rotterdamin metro, Teneriffan raitiotie, Arkadiankatu, Siniset bussit, osa 23

2/2009: Karlsruhe, Kööpenhamina, Siniset bussit, osa 24

3/2009: Laajasalon linjat, Jätkäsaaren raitiotie

4/2009: Johdinautoja Keski-Euroopassa, osa 1, Siniset bussit, osa 25

1/2010: Kesävaunu 233 syntyi uudelleen, Siniset bussit, osa 26

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

Kannen kuva



Kesävaunu 233 syntyi uudelleen. Siniset bussit osa 26

Helsingin uuden museolinjan aloituspäivänä oli lämmintä ja aurinkoista. Kaupunkilaiset ja matkailijat ottivat avoperävaunuliikenteen heti omakseen ja kesävaunu kulki koko päivän istumapaikat täynnä. HKL 157 ja SR 233 Liisankadulla 1.8.2009. Kuva Jorma Rauhala.

*Daniel Federley, historialliset tiedot koonnut Toivo Niskanen
Kuvat Daniel Federley ellei kuvan yhteydessä muuta mainita*



Vuonna 1952, olympialaisten jälkeen, Helsingin legendaariset kesävaunut, seinättömät avoimet perävaunut, jäivät pois liikenteestä. Yksi säilyi HKL:n museon ja myöhemmin kaupunginmuseon kokoelmissa. Vuonna 2006 sain tiedon, että toinenkin oli säilynyt, tosin hyvin huonokuntoisena. Kolme vuotta myöhemmin mahdollomasta tuli totta, kun Hietalahden telakan kotimaassa valmistama ja Tergin sekä Olke DK:n Virossa kunnostama kesävaunu 233 palasi liikenteeseen upeasti entisöitynä.

Museojuna HKL 157 + SR 233 reitillään Mannerheimintiellä. Taustalla näkyy kaksi Variotramia – ikäeroa kuvan nuorimmalla ja vanhimmalla vaunulla on yli 80 vuotta!
Kuvattu 9.8.2009.



Kesävaunuja Helsinkiin

Helsingissä oli jo hevosraitiotieiden aika-na avoimia, seinättömiä kesävaunuja. Kun ruotsalainen ASEA vuonna 1908 toimitti Helsinkiin moottorivaunuja, niin sanottuja pikkuruotsalaisia, toimitettiin samalla myös lyhyitä avoimia kesäperävaunuja. Niistä saatujen mukavien kokemusten perusteella – vaunut saavuttivat heti kaupunkilaisten suosion – tilasi Helsingin raitiotie- ja omnibusosakeyhtiö 15.3.1916 Västeråsista, ASEA:n tehtailta, viisitoista uutta avonais-ta perävaunua kesäliikenteeseen. Malliltaan nämä olivat pääosin aikaisempien ASEA:n

toimittamien avovaunujen kaltaisia, mutta pitempiä. Vaunut toimitettiin seuraavan vuoden tammikuuhun mennessä.

Kahden kesäkauden jälkeen yhtiö päätti vuonna 1918, että avoimia kesävaunuja oli tilattava lisää. Raitiotieyhtiön johtokunta pyysi 29.8.1918 Hietalahden telakalta tarjosta kahdestatoista avonaisesta ja kuudesta katetusta perävaunusta. Vaunujen tuli olla samaa tyyppiä kuin yhtiöllä oli ennestään. Sekä avonaiset että katetut perävaunut oli toimittanut ASEA, ja nyt siis Hietalahden telakkaa pyydettiin yksinkertaisesti kopiaimaan ASEA:n vaunuja!



Hietalahden telakan vuoden 1919 kesävaunusarjan vaunu 238 Vallilan hallipihalla. Varhainen kuva lienee 1920-luvulta, sillä vaunussa on vielä alkuperäiset fikkonumerot. Myöhemmin vaunuihin laitettiin amerikkalaismalliset kulttanumerot vuonna 1920 vastaanotettujen Brillin valmistamien jenkkiwaunujen mukaan. Kuva Jorma Rauhalan kokoelma.

Katajanokan - Hietalahden linjan Brill nro 166 ja avoperävaunu vielä vanhalla Raitiotientorin vaihtoasemalla Aleksanterinkadun ja Heikinkadun risteyksessä ennen ns. Hullunmyllyn syntymistä. Asema-kilpinen pysähtymispaikka on nykyisen Suomalaisen kirjakaupan oven edessä. Pysähdyspaikat oli vuoteen 1951 saakka jaoteltu "pysäkeiksi" tai "asemiksi". Pysäkeillä pysähdyttiin vain tarvittaessa jos oli tulojoita tai menijöitä, kun taas asemilla, jotka olivat merkittäviä liikenteen solmukohtia, pysähtyminen oli aina ehdoton. Päätepysäkit olivat luonnollisesti myös asemia. Kuvausajankohta on noin 1921-24. Kokoelma Jorma Rauhala.



Valittaan raitiotieyhtiö ilmoitti, ettei heillä ole kyseisten vaunujen piirustuksia, mutta telakan edustajat voivat tulla vaunuhalleille ottamaan kyseisistä vaunuista tarvittavat mitat. Telakka vastasi tähän pyyntöön 31.10.1918 jättämällä tarjouksensa 12 avoperävaunusta, mutta katetuista vaunuista ei mainittu sanallakaan mitään. Tarjouksessa vaunut luvattiin toimittaa ennen seuraavan vuoden kesäkuun alkua. Tarjous tyydytti raitiotien johtokuntaa ja 11.12.1918 jätettiin tilaus. Vaunu 233 on siis teknisiltä ratkaisuiltaan ja mitoiltaan täysin ASE:n toimittamien vaunujen 217-231 kaltainen.

Kahdeksan vaunua toimitettiin vuoden 1919 elokuun alkuun mennessä, näiden joukossa myös vaunu 233, ja loput neljä syyskuun ensimmäisellä viikolla. Raitiotieyhtiö ei kuitenkaan vaatinut myöhästymissakkoja, koska Hietalahden telakka ei ollut saanut



Näin iloista oli matkustaminen avoperävaunussa 1930-luvulla. Kuva Runeberginkadulta. Kuva Daniel Federleyn kokoelma.

ASEA:n vuoden 1916 kesävaunusarjan vaunu 222 sekä ASEA:n Pikkuruotsalainen Rautatien-torilla todennäköisesti 1920-luvun loppupuolella. Punaisen linjan 6 junan määränpäätöksinä on Lapinlahdenkatu - Lappviksgatan. Linjanumerot otettiin käyttöön vuonna 1926.



Syyskuun alussa 1926 alettiin liikennöidä numerolla merkittyä Viitoslinjaa Katajanokalta Arkadian silmukkaan. Juhannuksen jälkeen 1929 Katajanokan linjasta tuli 5A, joten kuva Brillin moottorivaunusta 167 ja avoperävaunusta Luotsikadulla ajoittuu tälle aikavälille. Selim A. Lindqvistin piirtämä jugend-asuintalo "Aeolus" on saanut nimensä kreikkalaisesta mytologiasta, tuulten kuninkaasta. Lindqvistin suunnittelema muita rakennuksia ovat mm. Töölön ja Vallilan raitiovaunuhallit. Kokoelma Jorma Rauhala.

Viitoslinjan Brill-moottorivaunu perässä avoperävaunu on saapumassa Aleksanterinkadun ja Heikinkadun vaihtoasemalle ns. Hullunmyllyyn. Jenkki-vaunun takana on suosikkiarkkitehtimme Selim A. Lindqvistin piirtämä City-Basaari, joka purettiin kesällä 1928 Stockmannin tavaratalon tieltä. Kuva on vuoden 1927 paikkeilta. Kokoelma Jorma Rauhala.





tarvittavia jousia ulkomaisilta tehtailta telakasta riippumattomista syistä.

Vaunussa oli yhteensä kymmenen pikkitaista penkkiriviä, joista ensimmäinen ja toinen sekä yhdeksäs ja kymmenes ulottuivat vaunun laidasta toiseen. Muiden penkkirivien keskellä oli rahastajan käyttämä käytävä. Keskimmaisessa väliseinässä oli kulkuaukko rahastajalle ja päätyjen puoleisissa väliseinissä pieni rahastusluukku hänen työtään helpottamassa.

Kesävaunut linjaliikenteessä

Avovaunut olivat hyvin suosittuja Helsingin kesäisessä liikenteessä. Aina vuoteen 1939 saakka vaunuja esiintyi kesäisin kaikilla lin-

joilla. Talvisin kesävaunut seisoivat varikolla. Poikkeuksen muodosti vuosi 1918, jolloin ainakin vaunut 224 ja 227 olivat huhtikuun alussa ”punaisen” Helsingin kaupungin raitioiteitten liikenteessä Töölön linjalla.

Vuosina 1939 ja 1940 Helsinkiin hankittiin suuri sarja käytettyjä kesävaunuja Kööpenhaminasta. Tanskalaiset Scandian valmistamat vaunut hankittiin alunperin kesän 1940 olympialaisten tilapäiseen lisäliikenteeseen, mutta kisoja ei Toisen maailmansodan takia järjestetty lainkaan. Sotavuosina tanskalaisiin avovaunuihin jouduttiin ankarana vaunupulan vuoksi rakentamaan vanerista tilapäisiä seiniä, jolloin niitä saatettiin käyttää myös talvella. Osa ASEA:n ja Hietalahden telakan valmistamista vaunuista suojattiin sotatalvina vain pressuilla, kun vau-

Hietalahden ja Töölön tulin väliä liikennöineen Nelosen NWF-moottorivaunu ja Hietalahden avoperävaunu Turuntiellä Töölön hallin kohdalla, hallit jäivät kuvan ulkopuolelle vasemmalle. Turuntien ja Toivonkadun kulman tyhjälle tontille valmistui asuintalo 1930-luvun jälkipuoliskolla, mutta kaikki 1920-luvun talot horisonttiin asti on jo rakennettu. Kieltolaki päättyi 1932 ja koska talon tiiliseinässä näkyy olevan jo useita sään haalistamia alkoholimainoksia, kuvausajankohdaksi voidaan laittaa noin vuosi 1935. Lisäksi tekisi mieli sanoa, että perävaunu on numeroltaan 233... Kokoelma Jorma Rauhala.

nupula oli hälyttävä eikä aikaa parempiin ratkaisuihin ollut.

Vuoden 1945 alussa perustettiin Helsingin kaupungin liikennelaitos. HKL numeroi kaikki vaunut uudelleen, ja vaunu 233 sai HKL-numerokseen 550.

Sodan jälkeen avoperävaunut ilmestyivät katukuvaan matkustajien iloksi entisenlaisina. Vaunuja käytettiin vielä vuoden 1949 kesällä, mutta lisääntynyt autoliikenne sai aikaan sen, että näistä Helsingin ehkä suosituimmista ja legendaarisimmista vaunuista luovuttiin. Tosin tauko oli vain kahden kesäkauden mittainen, sillä vuoden 1952 olympiakesänä vaunut otettiin vielä kerran käyttöön turismin vetonaulaksi ja olympialaisten aikaansaamaa vaunupulaa helpottamaan. Kesän jälkeen kaikki avovaunut päätettiin



Arkadian - Katajanokan 5A-linjan NWF-moottorivaunu ja avoperävaunu Heikinkadulla vastavalmistuneen Postitalon edessä kesällä 1939. Sokoksen rakennustyömaa on käynnissä, josta on merkinä työmaan lauta-aitaus. Sen piti valmistua vuoden 1940 Olympialaisiin mennessä. Rakennus valmistui kuitenkin vasta 1942 ja jäi käytännössä tyhjäksi. Sotien jälkeen rakennuksen yläkerroksissa toimi Neuvostoliiton sotakorvauksia koordinoitunut Soteva. Tavaratalo ja hotelli pystyttiin avaamaan yleisölle vasta 1952. Kokoelma Jorma Rauhala.

5A-linjalla ASEAn lip-pavaunu (sarjasta 121 - 140) ja avoperävaunu Heikinkadun ns. Hullunmyllyssä, jossa kaikki tästä ohikulkeneet linjat, paitsi punainen kuutoslinja, pyörähtivät johonkin suuntaan. Kuutonen pääsi ajamaan suoraan. Uudet raidejärjestelyt ovat jo valmiina suoja-kannen ja ajoraitien alla kuten uudet ajoradotkin ja Hullunmyllyn viimeiset hetket ovat käsillä. Kuva 21.8.1935, kokoelma Jorma Rauhala.



12.12.1952 poistaa Helsingin vilkastuneeseen liikenteeseen sopimattomina.

Linjaliikenteen päättyminen

Yksi vaunu, HKL 560, päätettiin säilyttää liikennelaitoksella. 1960-luvulla vaunu maalattiin uudelleen ja se sai takaisin alkuperäisen numeronsa 243. Vaunua käytettiin 1970-luvulle asti silloin tällöin juhlapäivinä. Muun muassa Helsinki-päivän kunniaksi sekä esimerkiksi Itä-Pasilan raitiotien avajaisissa keskellä talvea joulukuussa 1976 liikennelaitoksen puhallinorkesteri esiintyi vaunussa. Myöhemmin vaunu siirrettiin osaksi kaupunginmuseon kokoelmia ja sitä säilytettiin Vallilan hallissa, kunnes se vuonna 1993 ase-

tettiin näytteille vasta avattuun Raitioliikennemuseoon.

Osa vaunuista myytiin huvimajoiksi ja lasten päiväkotien pihoille leikkipaikoiksi. Myös vaunu 233 koki saman kohtalon; se toimi huvimajana ensin Itä-Helsingin Hevossalmessa sekä myöhemmin Lohjalla, minne vaunu siirrettiin 1977-78. Kolmisenkymmentä vuotta myöhemmin alkoi ta-
pahtua!

Vaunu 233 löytyi Lohjalta

Vanhojen ajoneuvojen harrastajien lehti Mobilisti halusi tehdä jutun alkuperäiskuntoon entisöidystä vaunusta 339, ja 2.8.2006 olin toimittajan kanssa Koskelan varikolla, kun siellä valokuvattiin vaunun yksityiskohtia

Kesävaunu 233 on tässä kolmivaunuisen raitiojunan viimeisenä vaununa. Kyseessä on ainoa tunnettu kuva vaunusta 233 linjaliikenteessä. Poikkeuksellisen pitkä juna on Stadionerikoislinjalla kuljettamassa matkustajia syyskuussa 1940 pidettyyn Suomi-Ruotsi-Saksa-maaotteluun. Keskimäinen vaunu on moottorivaunusta perävaunuksi muutettu Kummer ja junaa vetää ASEAn PikkuRuotsalainen. Heikinkadun (vuodesta 1942 Mannerheimintien) varrella liehuvat iloisesti Suomen ja Ruotsin ristikiput sekä Saksan hakaristikiput. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.





artikkelia varten. Toimittaja kertoi, että heille oli vastikään soittanut lehden toimitukseen mies, joka kertoi, että hänellä on vanha hevostaitiovaunu, josta hän on ollut yhteydessä kaupunginmuseoon, mutta museo ei ollut siitä kiinnostunut.

Kertomus kuulosti siinä määrin mielenkiintoiselta, että pyysin toimittajalta miehen yhteystietoja, jotka saatua olin häneen yhteydessä. Sain kuulla Tomppa Kekäläiseltä mielenkiintoisen tarinan siitä, miten hänen isänsä oli ollut töissä liikennelaitoksella ja aikanaan hankkinut HKL:n poistaman raitiovaunun huvimajaksi omakotitalonsa pihalle Hevossalmen sillan kupeeseen. Vaunuun oli kuitenkin kyllästytty, mutta perheen lohjalainen tuttava oli halukas säilyttämään sen kotinsa piha-alueella. Omistusoikeuden sovittiin kuitenkin jäävän Kekäläiselle.

Ajan kuluessa vaunun omistaja kuoli ja vanhainkotiin muuttanut lohjalainen mies sekä hänen aikuiset lapsensa olivat halukkaita hankkiutumaan vaunusta eroon. Koska omistusoikeuden oli sovittu jäävän alku-

peräiselle omistajalle, jolta se oli periytynyt hänen pojalleen, oli Tomppa Kekäläinen nyt vaunun omistaja ja halukas luopumaan siitä. Sovittiin, että vaunua käytäisiin katsomassa. Syyskuussa teimme sitten tutustumismatkan Lohjalle, ja vaunu paljastuikin heti Hietalahden telakan valmistamaksi kesäpäivaunukseksi. Jo 1970-luvulla harrastajat olivat valokuvanneet Hevossalmen sillan pielessä olleen vaunun, ja sen numerokin oli tiedossa. Vaunu oli todella huonokuntoinen, päätysillat puuttuivat ja muurahaiset olivat koonneet kekonsa vaunun viereen ja osittain sen päälle. Alusta lie jäänyt liikennelaitokselle, sillä se ei ollut tallella Hevossalmen-aikoinakaan.

Vaunu osoittautui kuitenkin siinä määrin kiinnostavaksi, että ryhdyttiin harkitsemaan sen entisöintiä, mikä käytännössä tulisi merkitsemään suurelta osin uudelleenrakentamista. Tämän arvioitiin kuitenkin olevan mahdollista, sillä kun Raitioliikennemu-seossa oli näytteillä saman sarjan toinen vaunu, voitiin sitä käyttää mallina. Ensinnä otettiin

Kun kesävaunut poistettiin linjaliikenteestä lopullisesti syksyllä 1952, säästettiin vaunu 560 eli alkuperäiseltä numeroltaan 243 HKL:n museovaunukseksi, ja sitä käytettiin muun muassa Helsinki-päivän tempauksissa. Kuvassa on käynnissä vaunuparaati osana 6.-12.5.1974 vietettyä HKL-viikkoa. Kesävaunulla ei kuitenkaan kuljetettu matkustajia, vaan kuvan ”matkustajat” ovat liikennelaitoksen palveluksessa. Kuva Arto Hellman 6.5.1974.

yhteyttä Tallinnaan, missä neuvoteltiin paikallisen liikennelaitoksen kanssa. Trammipark ei kuitenkaan ollut halukas ryhtymään mittaviin kunnostustöihin, sillä työvoimasta oli pulaa. Trammiparkista kuitenkin löytyi sopiva alusta, josta saatettiin ottaa pyörät, akselit, jarrulevyt, laakerit ja lehtijouset talteen. Tämä alusta kuului itäsuomalaisen Gotthan vuonna 1966 valmistamaan G4-tyyppi-merkittyn vaunuun.

Oli aika aloittaa keskustelut liikennelaitoksen kanssa. Avoin kesävaunu, joka oli vielä yksityisomistuksessa, herätti luonnollisesti paljon kysymyksiä, epäilyksiä ja epäuskoisuuttakin. Keskustelin HKL-Raitioliikenteen silloisen johtajan Timo Ketolan kanssa lokakuussa tapaamisessa yli kaksi ja puoli tuntia. Kävimme läpi erilaisia riskitekijöitä, vastuukysymyksiä, liikenneturvallisuusasioita sekä raitiovaunuille asetettuja määräyksiä. Yhdessä totesimme, että keskeinen vaunun kunnostuksen puolesta puhuva argumentti oli se, että Göteborgissa oli museoliikennettä avovaunuilla kesäisin. Sovittiin, että aluksi selvitetään, millä ehdoilla Göteborgin liikenne tapahtuu. Samoja periaatteita voitaisiin noudattaa Helsingissäkin.

Lisäksi sovittiin, että liikennepäällikkö Erkki Mutkan kanssa kartoitetaan huolellisesti ja monipuolisesti erilaiset riski- ja turvallisuustekijät. Lisäongelmana nähtiin se, ettei sopivaa vetovaunua ole. Vaunu 157 sopisi kyllä vetovaunukseksi ja 157+233 olisi myös historiallisessa mielessä autenttinen yhdistelmä, mutta moottorivaunun kunto arvioitiin sellaiseksi, ettei säännöllinen, jatkuva liikenne sillä olisi mahdollista. Jo silloin heräsi ajatus toisen säilyneen pikkuruotsalaisen, ASEA:n 1909 valmistaman vaunun H-4 (alkuperäiseltä numeroltaan HRO 50) kunnostamisesta avoperävaunun vetovaunukseksi. Ketola näytti siis hankkeelle alustavasti vihreää valoa, ja kun turvallisuuskartoi-



Vaunu 233, HKL-numeroltaan 550, huvimajana Hevossalmen sillan kupeessa. Kuva Arto Hellman 22.5.1973.



Vaunu 233 huvimajana Lohjalla 5.9.2006. Vaunu on päässyt jo huonoon kuntoon, mutta kaikki pienmetalliosat osoittautuivat käyttökelpoisiksi, samoin monet puuosat, kuten kuvassa näkyvät penkit, olisi voinut käyttää uudelleen.



tus ja Göteborgin liikennekäytännöt oli saatu selvitettyä, saatettiin ryhtyä suunnittelemaan varsinaisia kunnostustoimia.

Turvallisuuskartoitus

Liikennelaitoksen kanssa yhteistyössä toteutetun turvallisuuskartoituksen perusteella vaunuun päätettiin tehdä jonkin verran sellaisia turvallisuutta parantavia ratkaisuja, jotka muuttivat vaunua alkuperäisestä. Niistä näkyvimmit ovat koko vaunun mittainen käytävä sekä messinkiset tukitangot vaunun sivuilla.

Käytävä vaunussa on aina ollut, mutta päätysiltojen kohdilla väliseinä kuitenkin ulottui ilman oviaukkoa koko vaunun halki. Koska rahastajan kuitenkin oli voitava liikkua vaunussa ja päästävä esimerkiksi hätäjarrun tai käsijarrun luokse kulke- matta astinlaudan kautta, kuten alunperin oli tehty, päätettiin päätysiltojen sivuseiniin tehdä samanlaiset oviaukot kuin keskisei- nässäkin oli. Tämän seurauksena menetet-

tiin neljä istumapaikkaa. Vaunun ulkonäkö ei kuitenkaan juuri kärsinyt, sillä päätyssei- nät saatettiin tehdä identtiseksi keskiseinän kanssa; malli oviaukollisesta seinästä oli siis olemassa.

Messinkiset tukitangot sekä päätysiltojen kettingit kulkuaukkojen kohdalla lisättiin paitsi matkustajien turvallisuuden parantamiseksi myös siksi, etteivät satunnaiset kadulla kulkijat keksisi hypätä vauhdissa raitiovaunun kyytiin, kuten Helsingissä aikanaan oli tapana. Göteborgista saatujen kokemusten perusteella tällaista ei kuitenkaan enää nykypäivänä sattunut. Göteborgin museoliikennettä harjoittavaan Ringlineniini ja Tony Hultmaniin oltiin tiiviissä yhteydessä turvallisuuskartoituksen yhteydessä.

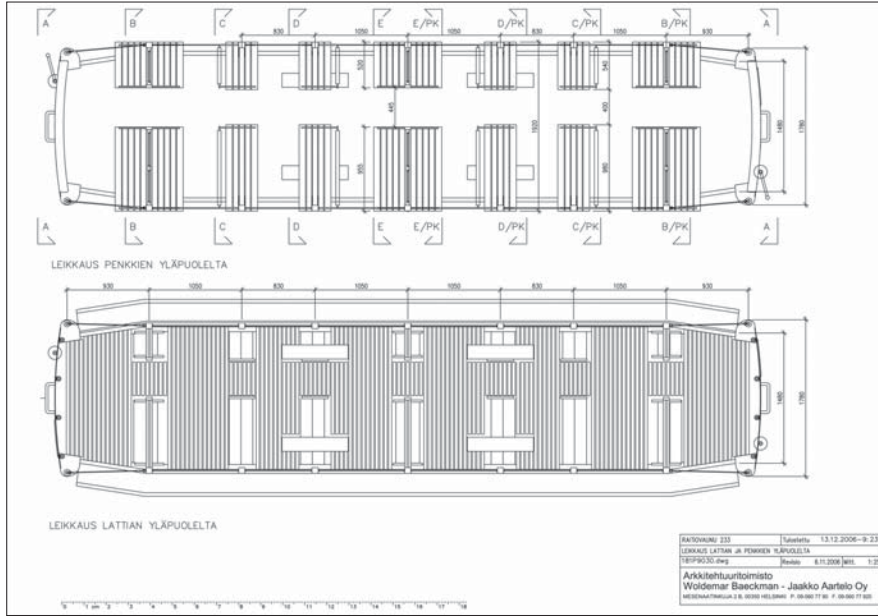
Lisäksi vaunuun lisättiin nykyaikainen sähköhydraulinen jarru alkuperäisen käsijarrun lisäksi sekä hätäjarrukahva. Jarrujärjestelmä suunniteltiin siten, että jos yhteys moottorivaunuun jostain syystä häviää, kytkeytyy sähköjarru automaattisesti, joten ti-

lanne, jossa vetoaisa katkeaisi ja vaunu läh- tisi holtittomasti valumaan alamäkeen, ei ole mahdollinen.

Sovittiin, että vaunussa on varikkoalueen ulkopuolella aina rahastaja mukana ja että rahastaja ja kuljettaja kommunikoivat keskenään radiopuhelimella. Vaunun suurimmaksi sallituksi nopeudeksi matkusta- jaliikenteessä sovittiin alustavasti 30 km/h, mutta käytännössä rajoitusta ei lopulta mer- kitty katsastuspöytäkirjaan, sillä vanhoissa kaksiakselisissa vaunuissa ei ole nopeusmit- taria. Käytännössä vaunuilla ei kuitenkaan voida perävaunun kanssa liikennöitäessä saavuttaa korkeampia nopeuksia.

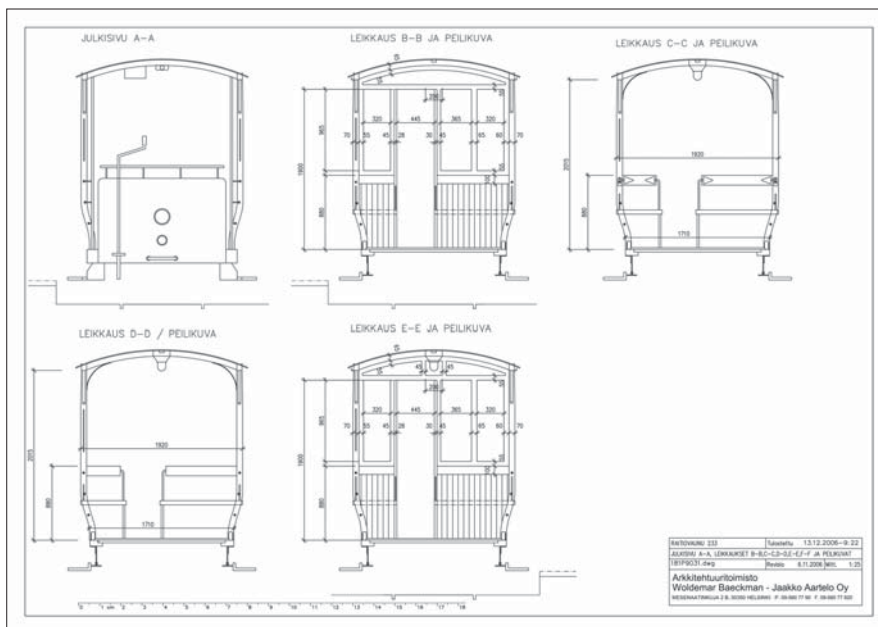
Kunnostuksen suunnittelu alkaa

Samanaikaisesti turvallisuuskartoituksen ai- kana ryhdyttiin myös etsimään sopivia yhteistyökumppaneita. Alusta lähtien oli sel- vää, että työt tehtäisiin Tallinnassa osittain työn edullisemmän hinnan vuoksi, mutta



suurilta osin myös siksi, että varsinkin puutoissa tarvittava käsityötaito on siellä laadukkaampaa ja monipuolisempaa kuin Suomessa. Tallinnassa Hanno Teigar, joka koordinoi vaunun 339 entisöintitöitä, ryhtyi paikalliseksi projektipäälliköksi. Metallitöitä varten tutustuttiin kolmeen eri yritykseen, joista Ilmarine oli vuosikymmeniä aiemmin tehnyt raitiovaunujakin. Metallityöt päätettiin tehdä Viimsissä, Tallinnan itäpuolella sijaitsevassa Terg OÜ:ssä, joka valmistaa mm. paperikoneita pääasiassa Suomen markkinoille. Puutöiden suorittajaksi valittiin Tallinnan eteläpuolelta Kiilin kunnasta Olke DK OÜ, jonka korkealaatuiseen puusepäntyöhön kuului mm. ovien, ikkunoiden ja mittatilauskalusteiden valmistus ja vienti varsinkin Skandinaviaan.

Ennen töiden alkua oli myös hankittava piirustukset. Piirustuksia etsittiin sekä ASEAn jatkajan ABB:n arkistoista Ruotsista (vuoden 1916 vaunusarja) että Hieta lahden telakan ja Wärtsilän perillisen Aker Yards Oy:n arkistosta Turusta, mutta valitettavasti vanhoja piirustuksia ei löytynyt. Siksi sovittiin, että alustasta laadittaisiin täydelliset piirustukset museon sisarvaunua 243 mallina käyttäen ja että koko vaunusta lisäksi laadittaisiin muutama yleisluontoinen arkkitehtipiirustus Olke DK:ta varten sekä työn aikana lisäksi tarvittavia detaillipiirustuksia. Tergin yhteistyöyrittäjä IPO Automaatika OÜ suoritti alustan piirustustyöt ja arkkitehti Brita Baeckman Arkkitehtuuri- ja suunnittelu Oy:stä korin piirustustyöt.



Vaunu ylhäältä päin katsottuna. Tästä piirustuksesta näkyy hyvin, miten koko vaunun läpi on avattu käytävä.

Tammikuussa 2007 oltiin tilanteessa, jossa arkkitehtipiirustukset oli saatu valmiiksi ja yhteistyökumppanit Tallinnassa oli valittu. Myös turvallisuuskartoitus oli saatu valmiiksi ja vetovaunuasiassa oli sovittu HKL:n kanssa, että vaunua 157 voitaisiin käyttää aluksi tilapäisesti ja että kaupunginmuseon kanssa käynnistettäisiin neuvottelut ASEAn vuonna 1909 valmistaman vaunun kunnostamisesta. Kaikki edellytykset kunnostustöiden aloittamiseksi olivat nyt siis olemassa. Seuraavaksi olisi noudettava vaunun kori Lohjalta, mikä olisi käytännössä mahdollista vasta keuhällä. Myös vaunun omistusoikeus pitäisi siirtää Stadin Ratikoille.

Huhtikuussa lähdettiin sitten Lohjalle korin kunnostajan kanssa suunnittelemaan korin siirtoa. Samalla tutkittiin korin kuntoa tarkemmin ja havaittiin, että pienmetalliosat olivat kaikki käyttökelpoisia. Osa pienmetalliosista kuitenkin puuttui ja uuden käytäväjärjestelyn takia myös tuolien jalvoja tarvittiin jonkin verran alkuperäistä enemmän. Myös puuosat havaittiin yllättävän hyväkuntoisiksi, mitä ei valokuvista suoraan voi päätellä. Sovittiin, että kaikki puuosat otetaan talteen, mutta myöhemmin kuitenkin todettiin, että vaikka esimerkiksi osa penkeistä olisi voitu käyttää, oli yksinkertaisempaa ja johdonmukaisempaa uusia kaikki puuosat. Vanhoista puuosista saatiin kuitenkin erinomaiset mallit, joten niin tolpat, väliseinät kuin penkitkin on voitu toteuttaa täsmälleen alkuperäisen kaltaisina.

Vaunu 233 siirtyy Stadin Ratikoiden omistukseen

Kauppakirja vaunun myymisestä allekirjoitettiin 10.5.2007. Kauppasummaksi sovittiin symbolisesti yksi euro. Varsinaiset korin purkutyöt tehtiin 26.5.2007, ja samana iltana kori kuljetettiin Kiiliin Olke DK:n tiloihin.

Kesän aikana ryhdyttiin laatimaan alustan piirustuksia. Tässä vaiheessa aikataulu näytti siltä, että metallityöt tehtäisiin talven aikana ja puutyöt tammi-huhtikuussa niin, että vaunu olisi saatu liikenteeseen toukuussa 2008. Kuten tiedämme, aikataulu tarkistettiin vielä monta kertaa...

Esimerkki vaunun "korin" arkkitehtipiirustuksista. Vaunun päätyseinät, sisäseinät sekä leikkauksen sisävalojen kohdalta.

Sähkösuunnittelu

Vaunun sähkösuunnitelma tilattiin Energiatehnika OÜ:lta, joka on liikennelaitoksen pitkäaikainen yhteistyökumppani. Energiatehnika OÜ on muun muassa suunnitellut nivelvaunujen välipalan sähköjärjestelmän sekä Manne-vaunujen servo-ohjauksen. Sähkösuunnitelman osana pohdittiin myös jarrujärjestelmää. Alun perin oli tarkoitus käyttää solenoidijarrua. Parhaiten vaunuun olisi teknisessä mielessä sopinut paineilmatoiminen jarru, mutta se olisi häirinnyt vaunun äänimaailmaa, paineilmaahan kesävaunuissa ei koskaan ollut ollut, ei myöskään pikkuruotsalaisissa. Sähkösuunnittelu tehtiin yhteistyössä liikennelaitoksen kanssa ja lopulta päädyttiin sähköhydrauliseen jarruun, joka on samanlainen kuin HKL:n nivelvaunuissa. Tarvitavat jarrut saatiin liikennelaitokselta. Järjestelmä on turvallinen ja lähes äänetön. Jos ympäristö on aivan hiljainen, saattaa jarrujen kytkeytymisen päälle ja pois kuulla hiljaisena vinkunana, mutta käytännössä kaupungissa on aina sen verran hälyääniä, ettei jarrujärjestelmän voi sanoa juurikaan rikkovan äänimaailmaa.

Kesävaunun sähköjärjestelmä toimii 24 voltilla, ja virta tulee moottorivaunusta kaapelia pitkin. Moottorivaunuun 157 on tätä varten asennettu akut ja laturi. Energiatehnika suunnitteli ja suoritti myös vaunun 157 muutostyöt. Muutostöihin kuului akkujen lisäksi suuntavilkkujen muuttaminen toimimaan 24 voltilla ja ennen kaikkea moottori- ja perävaunun jarrujärjestelmien yhteensovittaminen. Moottorivaunun käyttöjarruna on ilmajarru, ja ilmajarru on sovitettu perävaunun jarrun kanssa yhteen niin, että kun jarrupaine ylittää 1,8 baaria, kytkeytyy perävaunun sähköjarru 50% teholla ja kun jarrupaine ylittää 4 baaria, kytkeytyy sähköjarru 100% teholla. Moottorivaunussa on myös sähköjarru, jota kuitenkin käytetään vain hätätilanteissa. Myös sähköjarrun käyttö kytkee perävaunun jarrut päälle. Vaunun 157 muutostyöt saatiin päätökseen 12.6.2009.

Metallityöt Viimissä

Alustan piirustusten teko kesti arvioitua kauemmin, ja lopulta metallityöt päästiin aloittamaan Tergissä helmikuussa 2008. Aluksi työt etenivät hyvin, mutta hidastuivat myöhemmin, sillä tehtävien töiden määrä ja yksityiskohtien runsaus yllätti niin Tergin kuin minutkin. Myös sähköhydraulisten jarrujen asennus ja testaus vei aikaa. Lopulta työt saatiin päätökseen vasta joulukuussa 2008.

Terg rakensi alustan kokonaan piirustusten pohjalta. Vanhasta Gothan alustasta käy-



Vaunun alusta sekä päätyseinät lähes valmiina Tergin tiloissa 15.9.2008.

Vaunun alustan hitsaus-työt käynnissä Tergissä 8.4.2008.



tettiin akselit, laakerit, pyörät, jarrulevyt ja lehtijouset. Pyörät sorvattiin Trammiparkin pyöräsorvissa HKL:lta saadun piirustuksen mukaan.

Tergin kanssa sovittiin, että alusta voidaan maalata nykyaikaisesti ruiskulla. Sen

Puutyöt ovat edenneet ensimmäiseen kokoonpanovaiheeseen. Kokoonpanon jälkeen kaikki osat purettiin, maalattiin ja koottiin uudelleen. Kuvattu Kiilissä Olke DK:n tiloissa 17.4.2009.



Viimeistelytyöt käynnissä Kiilissä 21.7.2009. Lopputarkastus tehtiin samana päivänä.

sijaan kaikki alustan yläpuoliset metalliosat ainoastaan pohjamaalattiin Tergissä, ja loppullinen pellavaöljymaalauus tehtiin Olke DK:ssa. Alustan harmaana on käytetty Teknoksen Teknodur-maalia, ja Uulatuotteessa sekoitettiin aivan vastaavansävyinen harmaa pellavaöljymaali käytettäväksi vaunun lattian maalauksessa.

Puutyöt Kiilissä

Puutyöt pääsivät alkamaan joulutauon jälkeen tammikuun alussa 2009. Tässä vaiheessa tarkoitus oli, että työt valmistuisivat huhtikuussa, jolloin toukokuu varattaisiin koeajona ja viimeistelyjä varten ja museoliikenne alkaisi kesällä.



Viimeistelymaalauusta Kiilissä 21.7.2009.

Myös puutöihin kului arvioitua enemmän aikaa ja varsinkin vaunun maalaus osoittautui aikaa vieväksi. Pellavaöljymaali vaatii kuivuakseen valoisan ja lämpimän tilan, ja Olke DK:n halleissa valo jouduttiin luomaan keinovalolla, eikä tila ollut keväällä erityisen lämminkään. Kuivuminen oli siksi

Pellavaöljymaalauus

Syksyllä 2007 selvitettiin myös vaunun maalausta. Vanhoista valokuvista saatiin jonkin verran ristiriitaista tietoa; päätysillat olivat vihreät ja tolpat keltaiset, kuten museonkin vaunussa, mutta päätysillan koristeraitaa oli aikojen kuluessa muutettu. Myös penkkien jalat ja selkänöiden tukiraudat oli maalattu milloin keltaiseksi, milloin tummanruskeaksi. Vanhimpien, aivan 1920-luvun alkuvuosilta olevien valokuvien perusteella saatiin kuitenkin maalaus tehtyä alkuperäisen kaltaiseksi. Penkkien jalat ja selkänöiden tukiraudat maalattiin tummanruskealla ja koristeraidasta teetettiin arkkitehdillä tarkka piirustus sekä maalausohje.

Vaunun järjestysnumero noudattaa ASEA:n 1900-luvun alussa luomaa tikku-kirjasinta, sillä meille tutut, koristeelliset kultanumerot tulivat Helsinkiin vasta vuonna 1920 jenkki-vaunujen myötä. Kirjasimen piirsi graafinen suunnittelija kaupunginmuseon arkistosta saatujen valokuvien perusteella. Numerot 2, 3, 5 ja 0 tehtiin yhtä aikaa, jotta myös pikkuruotsalainen nro 50 saisi aikanaan oikeanlaiset numerot.

Kun värijaottelu oli selvä, ryhdyttiin miettimään sopivia maaleja. Tuohon aikaan käytettiin pellavaöljypohjaisia maaleja, ja kun Suomesta löytyy yksi valmistaja, joka niitä vielä valmistaa, oli valinta selvä. Uulatuote Kauvatsalta oli jo aiemmin toimitanut maaleja paitsi lukuisiin entisöitäviin



Värimääritys käynnissä Ratikkamuseossa 17.12.2007.

rakennuksiin myös perinnelairoihin, muttei vielä raitiovaunuihin! Uulatuotteessa entisöintihankkeeseen suhtauduttiin heti alusta lähtien vakavasti, ja muun muassa sävy-määritys tehtiin maalarimestariperiaatteella siten, että Uulatuotteen sävymäärittäjä tuli käymään museossa välineineen.

Keltaisen ja vihreän sävyt on otettu museon vanhimmasta vaunusta eli Kummerista, joka lienee maalattu viimeisen kerran 1940-luvulla. Sävy-määritys näytti todelliselta laboratoriotyöltä, sillä sävymäärittäjän työkaluihin kuului kirkkaiden valojen ja erilaisten maalien lisäksi lääkeruiskuja, pipettejä ja muita instrumentteja. Lopputulos onkin erittäin onnistunut. Myös lakka on Uulatuotteen venelakkaa, pellavaöljystä ja luonnonhartseista valmistettua perinteistä öljylakkaa. Sekä pellavaöljymaalain että lakan piirteisiin kuuluu pitkä kuivumisaika ja tarve maalata monta kerrosta.

Maalaus on myös työnä hyvin vaativaa, sillä väärin tehty pellavaöljymaalauus voi joutaa mm. maalipinnan rypistymiseen. Siksi Uulatuotteesta saatiin yksityiskohtaiset ohjeet puupintojen ja metallipintojen maalaamiseen sekä lakkaukseen. Ohjeet viro- nettiin ja niitä noudatettiin hyvin tarkasti.

erittäin hidasta, eikä seuraavaa maalikerrosta voinut vetää ennen edellisen kuivumista.

Metalliosat pohjamaalattiin, mutta puuosia ei pohjamaalattu vaan ne suojattiin puunsuojaöljyllä ennen ensimmäisen maalikerroksen levittämistä.

Käytännössä kaikki puuosat voitiin tehdä vaunun 233 alkuperäisten mallien mukaan. Vain sisävalojen puisen jalustan sekä katolla olevan sadeveden tippumista estävän listan kohdalla jouduttiin turvautumaan pelkästään valokuviiin ja piirustuksiin. Jo aiemmin mainittu oviaukkojen tekeminen päätysiltojen väliseiniin kävi kätevästi, kun mallina käytettiin vaunun keskellä olevaa, jo alunperin oviaukolla varustettua väliseinää. Pieniä tarkistuksia tehtiin, mm. lattian alkuperäinen paksuus oli 50 mm, nyt lattia on kuitenkin 70 mm paksu.

Materiaaleina käytettiin alkuperäisiä puulajeja, tammea ja mäntyä. Mäntyä oli käytetty muun muassa lattiassa, penkeissä ja väliseinien paneeleissa, mutta kaikki kantavat rakenteet ja myös mm. lattian puuritilä olivat kestävää, tiheää tammipuuta. Mänty on peräisin Siperiasta, ja se tuli Viroon Latvian kautta. Puu kuivattiin Latviassa, ja puun kuivuminen kesti viikkoja suunniteltua pidempään, mikä osaltaan myös viivästytti töiden etenemistä.

Viimeistelyt ja katsastus

Vielä huhtikuussa arvioitiin, että vaunu saataisiin toukokuussa 2009 Helsinkiin, mutta männyn saatavuusongelma sekä sateinen ja kostea loppukevät ja alkukesä, joka hidasti pellavaöljymaalain kuivumista, viivästytti lopulta valmistumista useilla viikoilla. Jo kesäkuussa oli kuitenkin sovittu HKL:n kanssa, että museoliikenne alkaa 1.8.2009 ja että liikennettä on kaikkina elokuun viikonloppuina. Tämä tavoite tuntui välillä melko optimistiselta, mutta loppujen lopuksi se onnistuttiin kuitenkin saavuttamaan.

Vaunulle tehtiin lopputarkastus Kiilissä tiistaina 21.7.2009. Vielä tuolloin tehtiin kovalla tohinalla viimeistelytöitä, mutta käytännössä vaunu oli valmis ja kuljetus saatettiin tilata. Virolainen Hansatrans OÜ toimitti vaunun Suomeen maanantaiaamuna 27.7.2009, ja iltapäivällä klo 15.15 se oli laskettu kiskoille Vallilassa.

Tiistain ja keskiviikon aikana Vallilan varikon väki teki korjaamopäällikkö Petri Norrenan johdolla vaunulle viimeistelytöitä lähinnä Albert-kytkimeen liittyen. Kytkimen kiinnitystä vahvistettiin ja sille tehtiin uudet tukiraudat, jotka mahdollistivat kytkimen riittävän liikkumisen vaakasuunnassa.



Vaunu on saapunut aamulla Tallinkilla Jätkäsaareen. Tässä auton tuulilasin läpi otetussa kuvassa kuljetus on kääntymässä Länsiväylälle. Kuva 27.7.2009.

Lisäksi aikaa kului moottori- ja perävaunun jarrujärjestelmien synkronointiin. Lukuisilla kokeilla oli selvitettävä tarkasti, mikä oli sopiva baarimäärä ilmanpainetta moottori-vaunun ilmajarrussa, kun perävaunun jarrut kytkeytyvät puoli- ja täysteholle.

Myc käsijarrujärjestelmästä löytyi suunnitteluvirhe. Vaunu saatiin kuitenkin uskomattoman lyhyessä ajassa valmiiksi, ja torstaina 30.7. oli katsastuksen vuoro. Katsastuksen suorittivat HKL:n liikennepäällikkö Erkki Mutka sekä Ruotsin Järnvägsstyrelsenin museoraitiovaunukatsastaja Dick Rydås. Vaunu pääsi katsastuksesta ja niiden yhteydessä Koskelassa tehdyistä jarrukokeista läpi, joten torstai-iltapäivänä valmistui, että museoliikenne voitaisiin aloittaa suunnitellusti la 1.8.

Seuraavana päivänä oli koeajokierrosten vuoro. Vaunua kuljetti koeajoilla ja museoliikenteessä Pekka Lehtinen, eläkkeelle

Matkustamon kyltit

Vaunun emaloidut ohjekyltit eivät valitettavasti olleet säilyneet Lohjalla. Museon kesävaunun kyltit voitiin kuitenkin valokuvata, ja kuvat mittoineen lähetettiin Ruotsiin AB Sprakareds Emaljverkiin. Tämä 1800-luvun lopulla perustettu emalointipaja pystyi sitten tekemään aivan alkuperäisenkaltaiset kyltit.

Iltpäivällä 27.7.2009 vielä numeroton 233 on onnistuneesti laskettu kiskoille Vallilassa. Seuraavana aamuna alkoivat vielä viimeiset viimeistelyt.





Matkustajat jonottavat kesävaunuun Kauppatorilla. Rahastaja Mikko Alameri myy lippuja. Kuvattu 8.8.2009.

Museoliikenne

Helsingissä ei milloinkaan ole ollut säännöllistä museoliikennettä raitiovaunuilla, vaikka sellaista on vuosikymmenien ajan eri yhteyksissä toivottu. Viimeksi toiveita on esitetty 2000-luvulla useammassakin valtuustoaloitteessa. Parempi kuitenkin myöhään kuin ei milloinkaan!

Syyskuussa 2008 neuvoteltiin raitioliikenneyksikön johtajan Pekka Sirviön kanssa positiivisessa hengessä museoliikenteen periaatteista, kustannusten jaosta ja tiedottamisesta ynnä muista seikoista. Yhteisymmärrys löytyi helposti, ja HKL-Raitioliiikenteen myötävaikutuksella museoliikenne alkoi Helsingissä virallisesti 1.8.2009 klo 10.

Ensimmäisen päivän aikana kuljetettiin peräti 418 matkustajaa, mikä ylitti odotukset reippaasti. Museoliikenne sai runsaasti julkisuutta lehdistössä ja radiossa, ja HKL:n viestintäosasto tiedotti museoliikenteestä aktiivisesti mm. HKL-Linjalla -palstalla Metro-ilmaisjakelulehdessä sekä Helsingin Uutisissa. Liikennöintipäiviä oli kymmenen, sillä elokuulle sattui sopivasti viisi viikonloppua, ja koko kesän matkustajamääräksi tuli hiukan yli 3000.

Liikennettä oli lauantaisin ja sunnuntaisin siten, että ensimmäinen lähtö oli Kauppatorilta klo 10 ja viimeinen klo 17. Periaatteessa lähdöt olivat tasalta ja puolelta, mutta kun matkustajia oli välillä jonoksi asti, ajettiin ilman aikataulua. Reitti kulkee Kauppatorilta Kruununhaan ja Kaisaniemen kautta rautatieasemalle ja Mannerheimintien ja Aleksin kautta takaisin torille. Kierroksen kesto-aika on noin 17 minuuttia, käytännössä liikennevalot vaikuttavat kierroksen kes-

Museoraitiojunan henkilökuntaa: oikealla kuljettaja Pekka Lehtinen ja vasemmalla rahastaja Mikko Alameri. Molemmilla on vyöllään radiopuhelimet, joilla hoidetaan yhteydenpito perävaunun ja moottorivaunun kesken.

jäänyt raitiovaunukuljettaja, joka on aloittanut työuransa kaksiakselisilla vaunuilla. Koeajopäivänä 31.7. ajettiin ensin Koskelasta Kauppatorille, minkä jälkeen oli tarkoitus ajaa pari koekierrosta museoreittiä eri suuntiin. Kierrokset sujuivat hyvin, ja yleisö vaikutti erittäin kiinnostuneelta. Viimeisillä kierroksilla kuljetettiin jonkin verran matkustajia, jolloin havaittiin sekin, että vaunu kulkee kuormalla pehmeämmin ja hiljaisemmin kuin tyhjänä.

Entisöinnin loppuvaiheista ja liikenteen alkamisesta on runsaasti valokuvia ja tietoa SRS:n kotisivuilla osoitteessa http://www.raitio.org/news/uutis09/alasivu09/stara_museo.htm.

Kytkimet

Liikennelaitokselta saatiin vaunuun Albert-kytkimet. Alunperin vaunussa on ollut ns. trumpettikytkimet, mutta kun vaunussa 157 ja muussakin HKL:n vaunustossa 1950-luvun telivaunuja lukuun ottamatta on Albert-kytkimet, oli selvää, että vaunun 233 kohdalla oli tehtävä tällainen kompromissi. Trumpettikytkimiä ei myöskään ollut saatavissa mistään.

toon siten, että nopeimmillaan ajettiin alle 15 minuutin, mutta hitaimmillaan kierros kesti yli 20 min.

Museoliikenteestä saatu palaute oli yksinomaan positiivista. Kiitosta tuli paljon myös Jarmo Oksasen suunnittelemasta matkalipusta, joka perustuu HKL:n 1940-luvun malliin. Vuosikymmen valittiin lipun malliksi siksi, että vaunu 157 on käytännössä samassa asussa kuin 1940-luvulla, kun vaunu oli yksisuuntaistettu ja oli siirretty HKL-tyyppiseen maalaukseen, jossa helmapellin keltainen väri oli korvattu vihreällä ja ovetkin oli maalattu vihreä-keltaisiksi. Tuossa asussa myös vaunu 157 veti aikanaan kesäperävaunua 1940-luvulla sekä olympia-kesänä.

Linjanumero

Vaunussa on ollut päätysillalla kilpelteline linjanumerokilpeä varten, mutta teline ei ollut alkuperäinen. Linjanumerot otettiin käyttöön vasta 1926, seitsemän vuotta vaunun valmistumisen jälkeen. Niinpä vaunussa 233 ei nyt ole lainkaan telinettä linjanumerokilpelle!

Sisävalot

Vaunun sisävalot ovat herättäneet paljon ihastusta. Lasikuvut on valmistanut riihimäkeläinen JL-Lasi Oy. Riihimäelle vietiin museolta lainattu alkuperäinen kupu, jota mallina käyttäen tehtiin muotti. Valaisimen messinki- ja puuosat on tehty museovaunun 243 kaltaisiksi ja valmistettu tarkkojen piirustusten avulla. Vaikka sisävalot eivät siis olekaan alkuperäiset, ovat ne käytännössä aivan identtiset alkuperäisten kanssa.

Jo entisöintiprojektin alkuvaiheessa pohdittiin, hidastaisiko museoliikenne vuoroliikennettä. Reitti suunniteltiin siten, ettei se seuraa minkään linjan reittiä kovin pitkään, ja käytännössä osoittautuikin, että pelko muun liikenteen hidastamisesta oli aiheeton. Pikemminkin tuntui välillä päinvastaiselta; turistien aikaa vievät kertalippuostokset saivat välillä aikaan sen, että 3T:n pysäkkiajat Kauppatorilla venyivät useiden minuuttien mittaisiksi, ja museoratikka joutui sitten odottamaan lähtöä 3T:n perässä!

Avoperävaunun kunnostamiseen varattiin alunperin 75 000 euroa, mutta budjetissa ei aivan pysytty. Lopulta hanke tuli kaikki-



Museoliikenteessä käytetty matkalippu on toisinto HKL:n 1940-luvun matkalipusta. ALV-merkintä on jouduttu lisäämään nykyajan määräysten mukaan.

Kello

Vaunussa on ollut myös kello, jota rahastaja on käyttänyt merkinantona kuljettajalle. Nykyisin kommunikaatio hoidetaan turvallisuussyistä radiopuhelimella, kuten edellä todettiin, mutta vaunuun on kuitenkin tarkoitettu hankkia myös kello. Kaupunginmuseolta on lainattu arkistosta löytynyt kesävaunun kello, jota mallina käyttäen valetaan uusi kello vaunuun 233.

ne kuluineen maksamaan noin 85 000 euroa, minkä päälle tulevat vielä matkakulut. Hankkeen vuoksi tehtiin kaksi matkaa Göteborgiin tutustumaan sikäläiseen avovaunuun, sen liikennöintiperiaatteisiin ja myös pikkuruotsalaisiin vetovaunuihin. Lisäksi tehtiin luonnollisesti lukuisia tarkastusmatkoja Tallinnaan.

Museojuna HKL 157 + SR 233 reitillään Kaivokadulla. Huputettu Eliel Saarisen asemarakennuksen torni on vuosimallia 1919 – aivan kuten kesävaununakin. Kuvattu 8.8.2009.





HKL 955, Scania BR111M57 / 5700 / Wiima
vm. 1973, Simonkentällä. Kuva Juhana Nordlund
5.6.1987.

HKL 951, Scania BR11057A / 5700 / Wiima
vm. 1972, sisältä. Kuva Juhana Nordlund
18.3.1988.



HKL 989, Sisu BT-71BVT / Delta 100 City, linjalla
64 Rautatientorilla. Auto 989 oli varustettu
äänieristetyllä moottoritalalla sekä ilkivallan
kestävillä istuimilla. Kuva Juhana Nordlund
maaliskuulta 1987.



Taulukon on koonnut Kimmo Nylander, avustajinaan Pertti Leinomäki ja Juhana Nordlund

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 26

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 Omnibusosakeyhtiö
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 pelkistetysti 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 taka-akselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa 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 askelmaa

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

jhdp = ajojohtimien puhdistusauto

Pk = peruskorjattu



HKL:n Scania BR110- ja BR111M -autoja (947, 951 ja 955) Ruhassa kesällä 1987. Juhana Nordlund 24.7.1987.

NRO	ALUSTA	Malli	TP.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	MOOTTORI	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
923	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABG-50	710800	850000	
924	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-29	710800	840000	
925	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-28	710800	870000	
926	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-31	710800	860000	
927	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-33	710800	860000	
928	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-34	710800	880000	
929	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-35	710800	870000	
930	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-38	710800	860000	
931	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-39	710800	860000	
932	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-41	710800	860000	
933	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-42	710800	850000	
934	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-44	710800	880000	
935	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-45	710800	830000	
936	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-46	710800	880000	
937	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-48	710800	860000	
938	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-50	710800	840000	
939	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AEC-59	710800	880000	
940	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	ABO-52	710800	840000	
941	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AEC-60	710900	880000	
942	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-15	720300	860000	
943	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-16	720300	850000	
944	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-17	720300	880000	
945	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-18	720300	860000	
946	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-19	720300	850000	
947	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-21	720300	870000	
948	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-26	720300	850000	
949	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-27	720300	860000	
950	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-28	720300	870000	
951	Scania	BR110	T	71	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	31	AHA-30	720300	881200	
952	Scania	BR110	T	72	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	30	ABN-952	730600	860000	
953	Scania	BR110	T	72	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	30	ABN-953	730600	880000	
954	Scania	BR111M	T	73	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	30	ABN-954	731200	870000	
955	Scania	BR111M	T	73	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	30	ABN-955	731200	880000	
956	Scania	BR111M	T	73	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	30	ABN-956	731200	880000	
957	Scania	BR111M	T	73	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	30	ABN-957	731200	870000	
958	Scania	BR111M	T	73	Wiima		K220	B	4	D11	AS2	30	ABN-958	731200	840000	
960	Scania	BR112	T	79	Delta	100City	K220	B	4		AV3	35	AMN-960	800100	910000	
961	Scania	BR112	T	79	Delta	100City	K220	B	4		AV3	35	AMN-961	800100	910000	
962	Scania	BR112	T	79	Delta	100City	K220	B	4		AV3	35	AMN-962	800100	910000	
963	Scania	BR112	T	79	Delta	100City	K220	B	4		AV3	35	AMN-963	800100	910000	
964	Scania	BR112	T	79	Delta	100City	K220	B	4		AV3	35	AMN-964	800100	910000	
965	Scania	BR112	T	79	Delta	100City	K220	B	4		AV3	35	AMN-965	800100	910000	
970	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-970	800200	930000	> Museauto
971	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-971	800200	930000	
972	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-972	800200	910000	
973	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-973	800200	930000	
974	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-974	800200	910000	



HKL 928, Scania BR11057A / 5700 / Wiima
vm. 1971, linjalla 29. Kuva Juhana Nordlund
keväältä 1987.



HKL 939, Scania BR11057A / 5700 / Wiima
vm. 1971, linjalla 21V. Kuva Juhana Nordlund
1.3.1988.



HKL 954, Scania BR111M57 / 5700 / Wiima
vm. 1973, Ruskeasuolla. Kuva Juhana Nord-
lund toukokuulta 1987.



HKL 964, Scania BR112 59 / 5900 / Delta 100
City vm. 1979, Etelä-Haagassa linjan 32 vuo-
rossa 254. Kuva Juhana Nordlund 27.5.1986.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	MOOTTORI	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
975	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-975	800200	930000	
976	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-976	800200	910000	
977	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-977	800200	930000	
978	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-978	800300	930000	
979	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-979	800300	930000	
980	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-980	800300	910000	
981	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-981	800300	890000	
982	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-982	800300	951200	
983	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-983	800300	930000	
984	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-984	800300	910000	
985	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-985	800300	930000	
986	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-986	800300	930000	
987	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-987	800300	930000	
988	Sisu	BT-69BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-988	800300	930000	
989	Sisu	BT-71BVT	T	80	Delta	100City	K220	B	4	Leyland O.510	AV3	37	AMN-989	800300	930000	
1501	Sisu	B-84CVT	K	70	Wiima	Lux	TS00	B	4	Leyland O.400	M>AA	27	AYP-12	700500	830000	Edust.b. valk-rusk. >STA300
1502	Sisu	BK-84BO	K	74	Wiima	Lux	T	B	4		M5	36	ACL-450	740900	870000	Edustusbusi, valko-rusk.
1503	Mercedes-BL	508D	(N)	76	MB/Kitokori		TS00	D	4		M	14	AEK-597	760900	830000	Valko-rusk. >STA301
1508	Mercedes-BLP	608	B	67	Autokori		P100	M	4	OM 314	M	23	BOV-81	670900	840000	Pikkub. < 59
1565	Ford	Transit	(N)	97	(Matcar)			M	4		M5	14	LIE-687	970000		Pikkub.
1583	Mercedes-BL	408	B	60	MB	L408	KS00	M	4		M	14	AÖ-457	600000	760000	Pikkub. < 3
4100	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-429	600900	760000	* ovet <112, <410
4110	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-430	600900	760000	* ovet <112, <411
4120	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-431	600900	760000	* ovet <112, <412
4130	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-432	600900	750000	* ovet <112, <413
4140	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-493	600900	760000	* ovet <112, <414
4150	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-860	600900	760000	* ovet <112, <415
4170	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-862	600900	760000	* ovet <112, <417
4180	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-863	600900	760000	* ovet <112, <418
4190	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-864	600900	760000	* ovet <112, <419
4200	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-865	600900	760000	* ovet <112, <420
4210	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-866	600900	750000	* ovet <112, <421
4220	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-780	600900	760000	* ovet <112, <422
4230	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-782	600900	760000	* ovet <112, <423
4240	Scania-V	B75	B	60	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	17	AÖ-783	600900	760000?	* ovet <112, <424
4250	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AH-505	611000	760000	* ovet <112, <425
4260	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AH-608	611000	760000	* ovet <112, <426
4270	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AH-616	611000	750000	* ovet <112, <427
4280	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AH-617	611000	760000	* ovet <112, <428
4290	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AH-678	611000	760000	* ovet <112, <429
4300	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AN-918	611000	760000	jhdpa, * ovet <112, <430
4310	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AN-806	611000	760000	* ovet <112, <431
4320	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AS-156	611100	750000	* ovet <112, <432
4330	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AZ-155	611100	750000	* ovet <112, <433
4340	Scania-V	B75	B	61	Wiima		K101*	B	4	D10	M4	20	AU-843	611100	760000	* ovet <112, <434



HKL 970, Sisu BT-69BVT / Delta 100 City, Koskelassa. Auto 970 pysyi liikenteessä vuoden 1995 lopulle saakka. Kuva Juhana Nordlund 29.7.1996.



HKL 982, Sisu BT-69BVT / Delta 100 City, Koskelassa. Auton 982 käyttö jatkui vuoden 1995 lopulle saakka, vaikka se toisaalta oli ollut seisomassa jo hieman ennen 1990-luvun puoltaväliä. Kuva Juhana Nordlund 29.7.1996.

HKL 989, Sisu BT-71BVT / Delta 100 City, Ruskeasuolla. Auto 989 oli varustettu äänieristetyllä moottorilla sekä ilkeällä kestäville istuimilla. Jäähdyttävä sijaitsi auton keskiosassa. Kuva Juhani Poussa keväältä 1991.

KUULUMISIA JÄTKÄSTÄ

Raition tässä numerossa alkaa sarja, jossa seurataan Jätkäsaaren raitiotien rakennustöiden etenemistä. Ensimmäisessä osassa tutustumme tarkemmin linjan 8 pidennykseen Itämerenkadulta Saukonpaaden alueelle. Seuraavassa numerossa tutustumme vastaavasti linjan 9 pidennykseen Kampin kautta Länsiterminaliin.

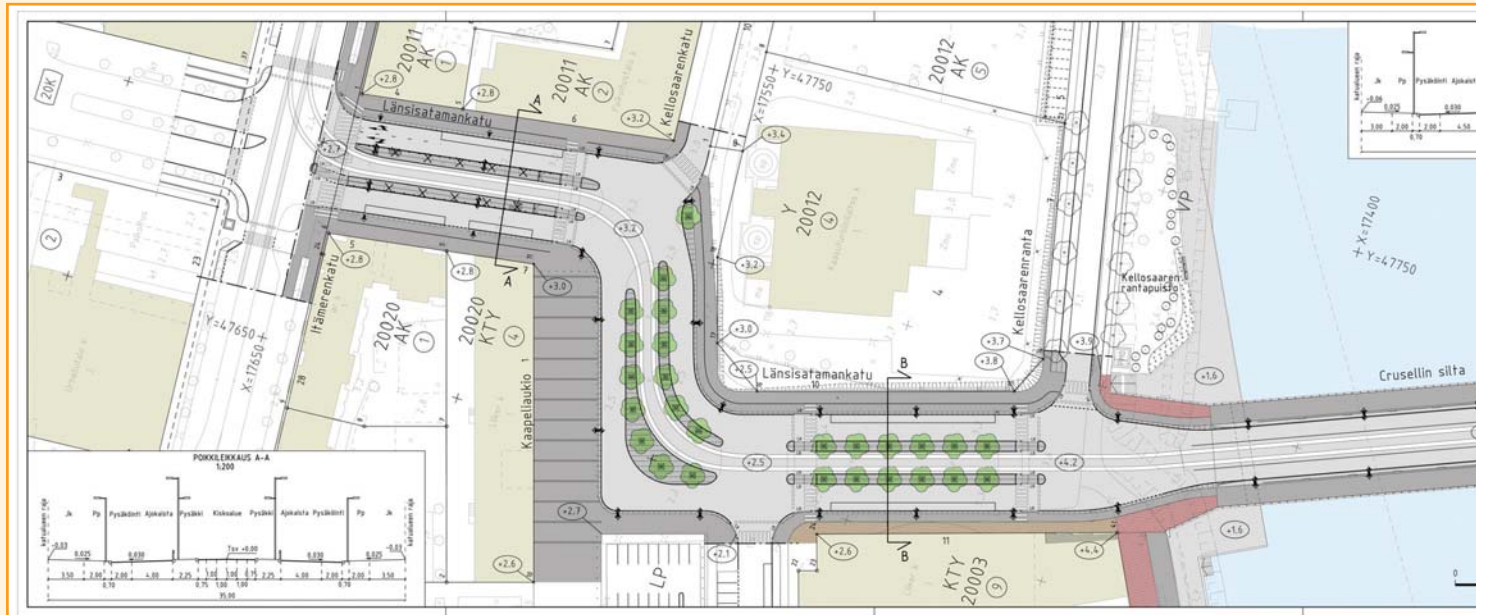
Linjan 8 reitti pitenee elokuussa 2011 eli noin puolentoista vuoden kuluttua Jätkäsaareen. Linjalle on tarkoitus lisätä yksi vuoro, jolloin vuoroväli säilyy suurin piirtein nykyisellään. Uusia pysäkkejä tulee kolme: yksi pysäkkipari Länsisatamankadulle Itämerenkadun risteykseen ja yksi Martin Wegeliuksen kujan risteykseen sekä päätepysäkki, joka sijoittuu aluksi tilapäiseen silmukkaan. Silmukka toteutetaan rakentamattomalle asuintontille Välimerenkadun eteläpuolelle. Kun alueen asemakaavoitus valmistuu, on silmukka tarkoitus siirtää kiertämään Jätkäsaaren ns. keskuskorttelia eli Saukonpaaden alueelle tulevaa liikekeskusta. Samalla linjaliikenne Salmisaaren silmukkaan lakkaa.

Uuden linjaosuuden katusuunnitelmat hyväksyttiin yleisten töiden lautakunnassa jo 18.3.2008, ja niissä näkyy radan sijoittelu Länsisatamankadulla sekä Crusellinsillalla. Silmukan suunnitelmat eivät ole vielä valmistuneet.

Katusuunnittelu

Katusuunnittelu etenee byrokratian rattaissa niin, että kaupunkisuunnitteluvirasto laatii ensin katualueelle liikennesuunnitelman. Siinä päätetään kaistajärjestelyt, kevyen liikenteen ratkaisut, liikennevalot, katupuiden ja muun muassa raitiotien sijoittelu. Kun kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt liikennesuunnitelman, laatii rakennusvirasto puolestaan tarkemman katusuunnitelman. Katusuunnitelma on tarkka, mittakaavaan 1:500 piirretty kartta, johon on merkitty muun muassa katupuiden ja pylväiden tarkat paikat sekä päällystemateriaalit. Katusuunnitelman perusteella katu sitten rakennetaan. Katusuunnitelmat hyväksytään yleisten töiden lautakunnassa.

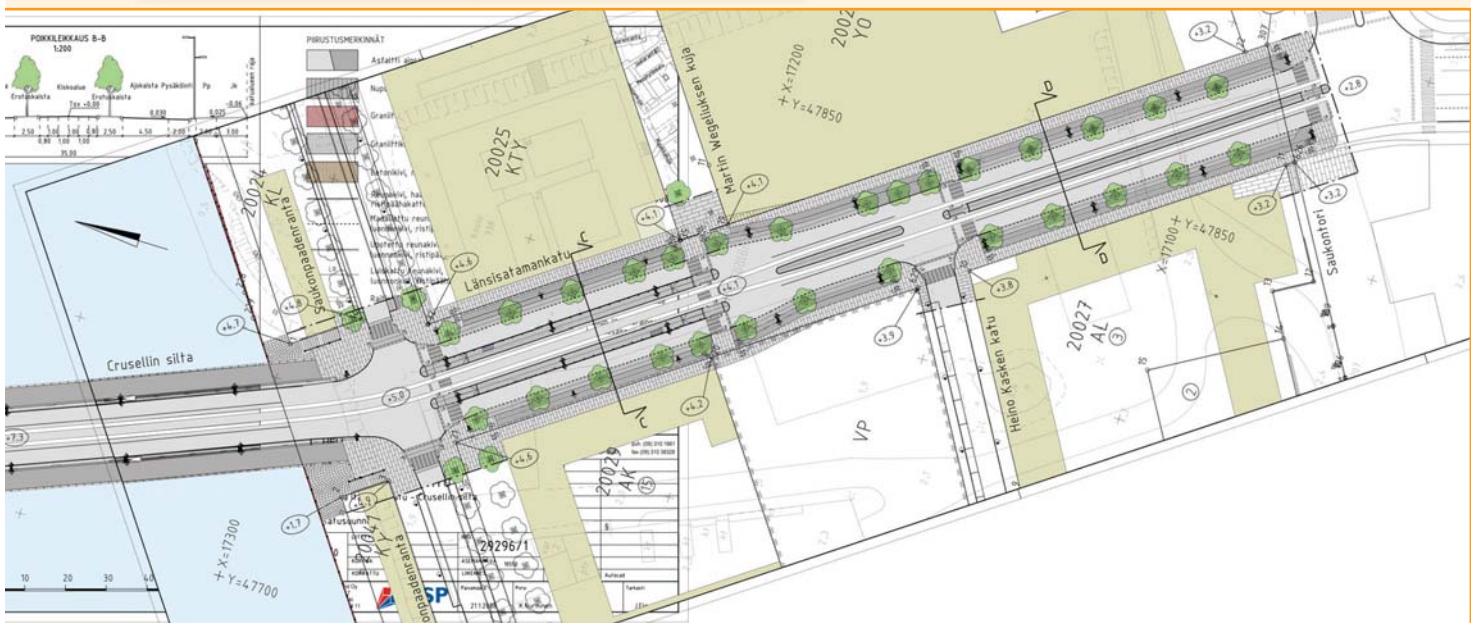
Ensimmäiset Jätkäsaaren katusuunnitelmat, joihin raitiotie on merkitty, hyväksyttiin jo keväällä 2008. Tällöin lautakunta hyväksyi Länsisatamankadun eli linjan 8 tulevan reittikadun katusuunnitelman Itämerenkadulta Välimerenkadulle asti. Suunnitelma-alueeseen sisältyy myös Crusellinsilta Ruoholahdesta Jätkäsaareen. Hyväksytty katusuunnitelma, johon on merkitty myös raitiovaunupysäkki Länsisatamankadulle Itämerenkadun risteyksen kohdalle, näkyy ohessa. Crusellinsillan rakennustyöt ovat olleet käynnissä jo pitkään.





Jätkäsaaresta tulevia vaunuja varten on jo asennettu vaihde Ruoholahdenrantaan. Kuten asfaltista näkyy, on kiskojen uusimisen yhteydessä myös kaarretta loivennettu. Kuva Arto Hellman 3.12.2009.

Jätkäsaaren raitiotien rakennustyöt alkoivat vaatimattomasti 27.10.2009, kun Kalevankadun ja Ruoholahdenrannan kaarteeseen kiskot uusittiin. Kaarteeseen nimittäin asennettiin samalla vaihteet Jätkäsaaren suuntaan. Vaihteet tulevat poikkeusreitikkäyttöön, sillä näillä näkymin Jätkäsaaresta ei tulla ajamaan linjaliikennettä Bulevardin suuntaan. Kuva Kalevankadulta Jätkäsaaren suuntaan, Arto Hellman 28.10.2009.



PÄÄTEPYSÄKKI



SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Mikäli haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan seuran sähköpostirinkiin (rinkiin hyväksytään vain seuran jäseniä). Ilmoitukset osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi

KEVÄTKOKOUS 2010

SRS:n sääntömääräinen kevätkokous 2010 pidetään Oy Matkahuolto Ab:n pääkonttorin kokoustila Galleriassa sunnuntaina 21.3.2010 kello 13.00. Osoite on Lauttasaarentie 8, 00200 HELSINKI. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.



HKL-Raitioliikenne on vastaanottanut kolme raitiovaunutarjousta. Yksi tarjonneista yrityksistä on kotimainen Transtech, jonka matalalattiainen raitiovaunu yhtiön mukaan soveltuu erinomaisesti rataverkolle, jossa on runsaasti pienisäteisiä vaaka- ja pystykaarteita, kuten Helsingissä tunnetusti on. Raitiovaunu on nykyvaatimusten mukaisesti sataprosenttisesti matalalattiainen. Nerokkaan rakenteen ansiosta raitiovaunu on matalasta lattiasta huolimatta varustettu perinteisillä, ohjautuvilla teleilla, jotka kääntyvät vapaasti vaunun alla samalla tavalla kuin 1970-luvun nivelraitiovaunuissakin. Raitiovaunun kaksivaiheisen jousituksen joustovarot ja vaunuvälin nivelratkaisu huomioivat radan muodot pitäen pyöräkuormat tasaisina ja matkustamukavuuden hyvänä huonokuntoisellakin radalla. Telirakenteen vaihtaa tehokkaasti etenkin talviaikaan radasta tulevia teräviä iskuja. Valmistajan mukaan vaunu kulkee pehmeästi ja äänettömästi myös jyrkissä kaarteissa ja vaihteissa, jotka ovat osoittautuneet pulmallisiksi nykyisillä matalalattiavaunuilla. Telirakenteen ansiosta sekä radan että pyörien kulumisen on vähäistä.

Transtechin matalalattiaisessa raitiovaunussa on myös huomioitu pohjoisen vaativat ilmasto-olosuhteet. Lumen ja jään pakkautu-

minen on estetty alusrakenteen yksityiskohtien huolellisella suunnittelulla. Kosteuden ja kondenssiveden kertyminen rakenteisiin on eliminoitu huolellisella lämpö- ja kosteuserytyksellä ja kosteuden poisjohtavilla rakenteilla.

Transtechin matalalattiaisen raitiovaunun kehittämisen lähtökohdista on ollut kokonaistaloudellisuus. Se merkitsee kaluston korkeaa luotettavuutta ja käytettävyyttä sekä alhaisia käyttö- ja huoltokustannuksia. Raitiovaunu perustuu koeteltuihin ja luotettavaksi osoittautuneisiin ratkaisuihin, joita on edelleen kehitetty siten, että kaluston poissaolo liikenteestä huoltotoimenpiteiden vuoksi jää mahdollisimman lyhyeksi. Katuliikenteessä helposti vaurioituvat pintarakenteet voidaan vaihtaa nopeasti pikakiinnityksen avulla. Rakenneteräksestä valmistettu ja tehokkaasti ruostesuojattu kori kestää koko eliniän ja on tarvittaessa helppo korjata myös vakavien kolarivaurioiden jälkeen. Raitiovaunu on varustettu energiatehokkaalla sähkökäytöllä, jossa kaikki raitiovaunun akselit ovat vetäviä. Jarrutusenergiaa voidaan käyttää matkustamotilan lämmitykseen. Vaunu voidaan myös varustaa jarrutusenergiaa varastoivilla superkondensaattoreilla.

Kevätajelu 2010

Suomen Raitiotieseuran perinteinen kevätajelu ajetaan 1950-luvun lopun raitiotiejunalla eli moottorivaunulla nro 9 ja perävaunulla 505 sunnuntaina 25.4.2010. Ajelulla on osan matkaa mukana Oy Liikenne Ab:n punainen museobussi Volvo/Wiima nro 167 vuodelta 1966. Ajelulla on mahdollista matkustaa osamatkavälejä eri vaunuissa. LOY:n museobussilla saapuu vieraaksemme Topparoikka ry:n jäseniä Päijät-Hämeestä.

Lähtö on Koskelan hallista kello 12.00 ja reitti kulkee Salmisaareen, Kuusitielle sekä Hietalahteen ja paluu Koskelaan. Ajokaluston yhteisiä kuvauspäähdyksiä järjestetään matkan varrella.

Ajelu on vain SRS:n (sekä Topparoikan) jäsenille. Huom. tärkeää: ota SRS:n jäsenkortti mukaan, se toimii matkalippuna!

Kesäajelu 2010

Suomen Raitiotieseura ry:n kesäajelu järjestetään ma 14.6.2010. Ajeluvaunuina ovat moottorivaunu HKL 157 (ASEA 1930) sekä kesävaunu SR 233 (Hietalahti 1919 / Terg/Olke DK 2009) eli museoliikenteessä käytettävä raitiojuna. Ajelu alkaa Ensi linjalta ja jatkuu Hakaniemen ja Kruununhaan kautta Tehtaankadulle, mistä Punavuoren ja Erottajan kautta Kaisaniemeen ja takaisin Linjoille. Reitin kesto on noin 45 min. Lähtöjä on kolme: klo 16.00, 17.00 ja 18.00.

Ajelulle voivat osallistua kaikki vuoden 2010 jäsenmaksun maksaneet SRS:n jäsenet, jotka ilmoittautuvat ajelulle etukäteen. Jäsenkortti on esitettävä ajelulla. Ajelulta varataan paikka lähettämällä sähköposti osoitteeseen ajeluvaukukset@raitio.org. Mainitse sähköpostissa nimesi sekä mille lähdölle haluat ensisijaisesti osallistua ja missä vaunussa haluat matkustaa. Voit ilmoittautua myös kahdelle lähdölle; yksi lähtö moottorivaunussa ja yksi perävaunussa. Jos sähköposti-ilmoittautuminen ei ole mahdollista, voit ilmoittautua myös puhelimitse. Numerossa 458 4033 vastaan ma 29.3. klo 16-18 sekä ti 13.4. klo 14-16.

Tervetuloa!

Variotram HKL 205 lumisella Hämeentiellä linjalla 8. Arto Hellman 23.2.2010.



LINJAT

Kaikilla raitiolinjoilla otettiin maanantaina 1. helmikuuta käyttöön uudet, viime syksynä tehtyihin matka-aikamittauksiin perustuvat aikataulut. Uudet aikataulut on laadittu vastaamaan vaunujen pidentyneitä matka-aikoja. Muutoksen yhteydessä vuoroväleihin tuli vähäisiä pidennyksiä.

Uusien aikataulujen myötä kaluston sijoitteluunkin tuli pieniä päivityksiä. Linjojen 4, 4T ja 10 matalalattiavuoroihin alettiin sijoittaa pääasiassa MLNRV-kalustoa eli välisosallisia Valmet-niveliiä.

Runsaan lumen ja heikon katujen kunnossapidon takia väärin pysäköidyt autot ovat haitanneet vakavasti raitioliikennettä alkuvuonna. Raitioliikenteen sujuvuus on vaarantunut ja linjoja on jouduttu toistuvasti johtamaan poikkeusreiteille.

Helsingin bussilinja 20 alkoi 1.1.2010 lähtien kulkea Itämerenkadun (ja Ruoholahti M:n) kautta. Hietalahdenkadun osuus jäi kokonaan pois.

METRO

Rautatien metroasemalla tapahtui vakava vesivahinko sunnuntaina 8.11.2009 iltapäivällä. Asema jouduttiin sulkemaan useaksi kuukaudeksi, ja se saatiin käyttöön jälleen maanantaiaamuna 15.2.2010. Hissijä ei kuitenkaan vielä ole käytettävissä, vaan ainoa yhteys ylös ovat koneportaot. Lähimmät hissilliset asemat ovat Kaisaniemi ja Kamppi.

Helsingin metro uudistuu vuonna 2014 seudulliseksi, entistä nykyaikaisemmaksi järjestelmäksi. Metron liikenteenohjausjärjestelmä automatisoidaan, asemille rakennetaan laituriovet ja metrovaunuihin tulevat valvontakamerat ja asemille junavalvojat. Turvallisuus paraneekin matkustamoissa kuin radallakin. Vuoden 2014 lopulla aloitetaan liikenne uudella rataosuudella Ruoholahdesta Matinkylään.

Vuosaarissa syksyllä 2010 alkavalla laituriovitestauksella halutaan varmistaa ovien toiminta todellisessa ympäristössä sekä talviolosuhteissa. Pohjatytöt Vuosaarissa alkavat tänä keväänä, itse ovet rakennetaan kesän aikana. Testivaiheen jälkeen ovet jäävät käyttöön.



Nrl 74 talvisessa Vallilassa 22.2.2010. Kuva Arto Hellman.



Nrl 38 tunnelmallisessa Puu-Käpylässä. Kuva Arto Hellman 15.2.2010.

Metrolinnoitus ei ole kärsinyt lumisesta ja kylmästä talvesta rautatieliikenteen tavoin. Kurkimäki 24.1.2010. Kuva Markku Laaksonen.



Ovien rakennustyöt aiheuttavat Vuosaaressa laiturimuutoksia, ja rakennusvaiheen aikana matkustajat käyttävät saapuville junille varattua laituria.

Metron liikenteenohjausjärjestelmä on uusittava sen ikääntymisen takia. Nykyinen

järjestelmä ei esimerkiksi mahdollista metrolinjan jatkamista.

Liikenteenohjausjärjestelmän uudistamiseen kuuluu automaattiajooon siirtyminen, laituriovien rakentaminen vanhoillekin metroasemille sekä valvontakamerajärjestelmän ulottaminen kaikkiin metrovaunuihin. HKL:n henkilökuntaa näkyy jatkossa asemilla nykyistä enemmän, kun metrojunankuljettajia koulutetaan junavalvojiksi. Liikenteenohjausjärjestelmän uudistaminen on erityisesti turvallisuusinvestointi: inhimillisen virheen mahdollisuus vähenee ja matkustajaturvallisuus paranee.

Matkustajien kannalta merkittävä muutos nykyiseen on metrolinnoituksen nopeutuminen, sillä automatisointi tekee mahdolliseksi siirtymisen lyhyempiin vuoroväleihin. Suunnitelmien mukaan vuonna 2014 metrojunat liikennöivät ruuhka-aikaan kahden ja puolen minuutin vuorovälein.

Länsimetron räjäytystyöt Ruoholahdessa ovat alkaneet. Ensin louhitaan työtunneleita. Myöhemmin ovat vuorossa varsinaiset metrotunnelit. Työt käynnistyvät myös Lautasaassa. Korkein hallinto-oikeus (KHO) hylkäsi 8.2. kaikki Espoon metrotunnelien asemakaavoista tehdyt valitukset, joten Espoonkin puolella metron rakentaminen alkaa tänä vuonna.

KALUSTOASIAA

NrII:n välisaprojekti jatkuu. Välisallisia vaunuja ovat ainakin 76, 77, 80, 85, 86, 91, 98, 99, 101, 102, 107, 110, 111 ja 112. Seuraavana on valmistumassa HKL 108.

HelB:lle tuli joulukuussa Scania / Scala -autoja numeroille 1001 - 1022. Autot 1001 - 1005 ovat kolmiakselisia. Autot 1001 - 1010 sijoitettiin Helsingin linjoille



Lumilinko metrovarikon raiteita puhdistamassa 24.2.2010. Kuva Markku Laaksonen

70, 70T ja 70V. Autot 1011 - 1022 sijoitettiin pääosin linjoille 84 - 89.

Pohjolan Kaupunkiliikenteelle tuli Iveco-kaupunkiautoja (Crossway LE) mm. Helsingin linjoja 22 ja 23 varten. Ivecoja sijoitettiin myös linjoille 58 ja 67. Linjalle 64 hankittiin Scania / Scala -teliautoja.

HelB:n legendaariset Scania Max-Cit (9502 - 9522) poistuivat liikenteestä 31.12.2009 mennessä. Tammikuussa 2010 liikenteestä poistettiin myös 9611 - 9620 -sarjan Volvo B10L / Carrus City U -autoista viimeisetkin liikenteestä.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ (ratikka ja bussit)

Jo useita Saksassa remontoituja NrI-vaunuja on näkynyt liikenteessä. Havainnot on vauvuista 32, 42, 44, 52, 58, 69 ja 70. Myös HKL 54, 55 ja 66 on korjattu Saksassa.

2.2.2010 näkyi linjoilla 452X ja 453X (linjojen 452 ja 453 lisävuoroja) HelB:n Car-



Rautatien metroasema avattiin vesivahinkokorjausten jälkeen 15.2.2010. Lipuntarkastajat jakoivat avajaispäivänä karamelleja matkustajille. Kuva Markku Laaksonen.

rus Fiftyjä ex STA. Lisäkalustoa päätettiin sijoittaa Martinlaakson radan suuntaan, koska VR ei kalusto-ongelmiensa tähden kyennyt hoitamaan kuin vain noin puolet juna- vuoroista. Nekin ajettiin usein supistetulla runkomäärällä.



LÄHIJUNA

Sm2:t 6055 ja 6064 on saneerattu. Saneerattuja Sm2:ia ovat nyt ainakin 6051 - 6055, 6057, 6058, 6060 - 6096 sekä 6100. Valmistumassa on mm. 6098.

Kova talvi koetteli junaliikennettäkin. Useina tammikuun ja helmikuun alun päivinä mm. E- ja G-junat oli kokonaan peruttu, samoin osa A-, M-, I- ja K-junista. I:t ja K:t yleensä korvattiin N-junilla. Pölyävä lumi jäädytti junien arat laitteet sekä vaihteet.

N-junat ovat korvanneet I- ja K-junat toistuvasti talven aikana. Oulunkylä 22.2.2010. Kuva Eero Laaksonen.



Nobina ja HSL kokeilivat Mercedes-Benz O530 GL CapaCity -nivellibussia 26.2. alkaen vajaan viikon ajan Jokeri-linjalla 550. Kokeilulla haluttiin selvittää mm., paljonko avorahastus ja mahdollisuus nousta autoon kaikista ovista nopeuttavat matkantekoa. CapaCityn pituus on 19,5 m. Kuva Juhana Nordlund 27.2.2010.

Nobinalla oli 10. - 16.2.2010 kehitettävänä Volvon hybridauto (7700 hybrid). Auto liikennöi linjoilla 55 ja 55A. Kuva Kari Paavola 11.2.2010.

ULKOMAAT

Genèven raitioteillä on viikonvaihteessa 12. - 13.12.2009 saatu käyttöön laajennus. Luoteinen haara, jonka päätepiirteenä tätä ennen oli ollut Avanchet, sai jatkoa Meyrin-Gravièreen. Uudella linjauksella kulkevat linjat 14 ja 16, eli samat linjat jotka tähän saakka ovat ajaneet tätä samaa runkohaaraa. Noin vuoden kuluttua haaralle on tarkoitus rakentaa lyhyt "sivuhaara" Jardin-Alpinista CERNiin. Siinä vaiheessa linjoilla 14 ja 16 tulee olemaan luoteessa(kin) eri pääteasemat. (Todellisuudessa CERNin linjaus tulee menemään suoraan ja Meyrin-Gravièren linjaus kääntyy oikealle, vaikka rataosat valmistuvatkin edellä kerrotussa järjestyksessä). Genèven raitioteitä on tarkoitus laajentaa vielä tässä luetelluiden hankkeiden valmistuttuakin. Paikkakunnalla on myös elinvoimainen johdinautojärjestelmä, jonne hankittiin vastikään Hessin yksi- ja kaksiniveliä trollikoita kaikkiaan peräti 48 kpl.

MUUTA

HKL:n johtokunta päätti 17.12.2009 oikeuttaa HKL:n tilaamaan raitiotieurakiskoja 800 tonnia (hankinta-asiakirjoista lähemmin ilmenevin ehdoin) ArcelorMittal S.A:lta Espanjasta kokonaishintaan 654 020,82 euroa (ilman alv) niin, että arvonlisäverollinen kokonaishinta on yhteensä 797 905,40 euroa.

Helsingin Bussiliikenne Oy sai alkuvuonna 2010 käyttöönsä kaikkiaan 22 Scania Scalaa nroilla 1001 - 1022. Kuvassa HelB 1020 linjalla 85 Herttoniemessä. Kuva Juhana Nordlund 7.2.2010.



Porin Linjat Oy sai syksyllä 2009 kaksi Scania Scalaa, joista auto 33 näkyy tässä kuvassa. Kuva Kari Paavola 22.2.2010.



Satakunnan Liikenne Oy oli aiemmin tunnettu lähinnä kaukoliikennöitsijänä. Kuvassa näkyy kuitenkin yhtiön seutubussi Tampereen alueen seutuliiikenteessä. Bussi on Ruotsista käytettynä hankittu Volvo B10M / Carrus City. Kuva Kari Paavola 23.2.2010.



Vuoden 2010 alusta lähtien HKL on vastannut operaattorina raitiovaunujen ja metrojen liikennöinnistä sekä Helsingin joukkoliikenneinfran omistajana ratojen, asemien ja varikoiden hoidosta.

Liikenteen suunnittelu- ja tilaajatoimintoja sekä matkustajaviestintää ja matkalippujen tarkastusta hoitaa 1.1.2010 toimintansa aloittanut Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). Pääkaupunkiseudun nykyisistä organisaatioista uuteen kuntayhtymään siirtyivät YTV Liikenne, HKL:n suunnittelu- ja tilaajatoiminnot sekä matkalippujen tarkastus. Nykyisistä organisaatioista YTV lopetti toimintansa vuoden vaihteessa.

HKL on vuodesta 1945 lähtien vastannut Helsingin sisäisen liikenteen järjestämisestä. Tänä aikana on suunniteltu ja rakennettu Helsingin metroa sekä laajennettu voimakkaasti kaupungin raitiotieverkkoa. Pitkäjänteisen työn tuloksena Helsinki on noussut viime vuosikymmenien aikana Euroopan eturivin joukkoliikennekaupungiksi, jonka maine houkuttelee alan asiantuntijoita eri puolilta maailmaa tutustumaan Helsingin joukkoliikenteeseen.

Kuvassa on Risto Leinon vangitsema Turun Kaupunkiliikenne Oy:n auto 18, Scania K280UB / Lahti Scala. Uudet Scalat on nimetty niin, että 16 on Eeva, 17 on Tarja ja 18 on Sirpa. (Nimet on kirjoitettu kuljettajan takana olevaan pleksiin.) Scalat on sijoitettu Ylioppilaskylän ja Hirvensalon välisille 50-sarjan linjoille. Scalat otettiin käyttöön joulukuussa 2009. Kuvattu 15.2.2010 Ylioppilaskylässä Inspektorinkadulla.

Turun Kaupunkiliikenne Oy (TuKL) on muodostettu Turun kaupungin liikennelaitoksesta.

Museoliikenne kesällä 2010

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

Liikennettä on lauantaisin ja sunnuntaisin 15.5.-29.8.2010. Juhannusviikonloppuna 26.6.-27.6. ei liikennöidä.

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

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

Museoliikenne hoidetaan edellisvuoden tapaan vuoden 1930 moottorivaunulla, jonka on valmistanut ruotsalainen ASEA, sekä vuoden 1919 avoperivaunulla, jonka on valmistanut Hietalahden telakka.



SRS:n jäsenetu: SRS:n jäsenet voivat matkustaa moottorivaunussa kaksi yhden hinnalla -periaatteella, eli kahdelle matkustajalle myydään yksi lippu (tai neljälle matkustajalle kaksi lippua jne).

Edun saa esittämällä vuoden 2010 jäsenkortin. Etu on voimassa, kun ryhmästä yksi on SRS:n jäsen, eli esimerkiksi kuuden hengen seurue voi matkustaa moottorivaunussa kolmella lipulla, kunhan yksi seurueesta esittää SRS:n jäsenkortin. Etu on voimassa vain moottorivaunussa.



Raideliikenteen operaattorina HKL keskittyy nyt tuottamaan ympäristöystävällisiä, luotettavia ja laadukkaita raitio- ja metrolii- kennepalveluita matkustajille. Korkeatasoista joukkoliikennettä tukee ratojen ja asemien ylläpito ja kehittäminen. HKL vastaa vuoden 2010 alusta myös Suomenlinnan liiken-

teestä, jonka liikennöinnin hoitaa HKL:n tytäryhtiö Suomenlinnan Liikenne Oy. (HKL-Viestintä)

Laajenevan Helsingin seudun joukkoliikenteessä otetaan vuoden 2014 loppuun mennessä käyttöön uusi matkakorttijärjestelmä ja reaaliaikainen informaatiojärjestelmä. Helsingin seudun liikenne HSL kilpailuttaa järjestelmän toimittajat tämän vuoden aikana.

Matkustajille uudistus näkyy muutaman vuoden kuluttua muun muassa entistä kattavampina ajantasaisina infopalveluina ja lisääntyvinä verkkopalveluina. Järjestelmässä tuotettavaa informaatiota voidaan hyödyntää matkustajatiedotuksen ohella muun muassa liikennöinnissä, joukkoliikenteen suunnittelussa ja laadun valvonnassa. Uusi lippu- ja informaatiojärjestelmä on helposti laajennettavissa sitä mukaa kun uusia Helsingin seudun kuntia liittyy HSL:ään.

Uudistusta palvelevat myös uudet matkakortit, joiden ISO-standardi mahdollistaa lippujärjestelmien kilpailuttamisen. Korttien vaihto on parhaillaan käynnissä ja saadaan päätökseen vuoden 2010 aikana. Tämän vuoden aikana toteutetaan myös kaikkiin liikennevälineisiin satelliittipaikannus tulevaa informaatiojärjestelmää varten.

HSL toteuttaa järjestelmien hankinnan neuvottelumenettelyllä. Hankinnasta julkaistaan ilmoitus, jonka perusteella toimittajat voivat tehdä osallistumishakemuksen. HSL valitsee näistä neuvotteluihin vähintään kolme toimittajakonsortiota. Neuvottelujen tuloksena vähintään kahdelta tarjoajalta pyydetään lopulliset tarjoukset, joiden perusteella järjestelmän toimittaja valitaan.

Suunnitelmien mukaan toimittajan valinta ja hankintasopimus tehdään vuoden 2010 loppuun mennessä.

Hankinta sisältää uuden lippu- ja informaatiojärjestelmän toteutuksen sekä ylläpidon 3 - 5 vuodeksi. Arvioidut kustannukset ovat yhteensä noin 90 miljoonaa euroa (+alv), josta toteutuksen osuus on noin 50 milj. euroa ja ylläpitokustannusten osuus noin 40 milj. euroa. Hankkeen kokonaiskustannusten arvioidaan olevan 12 vuoden aikana noin 150 miljoonaa euroa (+alv).

Joukkoliikenteen (HKI) johtokunnan päätöksiä 21.1.2010

LAUSUNTO VALLILAN ALUEEN JA RAITIKKAVARIKON KULTTUURIHISTORIAA JA SUOJELUARVOJA KOSKEVASTA VALTUUSTOALOITTEESTA

Valtuustoaloitteen mukaan koko Vallilan alueesta olisi tehtävä kulttuurihistoriaa ja suojeluarvoja koskeva selvitys. Johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle aloitteen lausunnon, jonka mukaan HKL on jo teettänyt tällaisen selvityksen Vallilan raitiovaunuarikosta yhteistyössä kaupunginmuseon kanssa. Vallilan alueen muilta osin aloitteen vastaa kaupunkisuunnitteluvirasto. Tutkimuksen varikosta on laatinut Consart Oy ja se valmistui elokuussa 2009.

Johtokunta päätti oikeuttaa HKL:n tilaamaan Kulosaaren metroaseman muutos-

Genèven raitioteillä otettiin 12. - 13.12.2009 käyttöön laajennus. Kuva Martti Pimiä.



töiden rakennuttamis- ja suunnittelutehtävät HKR-Rakennuttajalta 645 075 euron (alv 0 %) enimmäishintaan.

Johtokunta on hyväksynyt Kulosaaren metroaseman hankesuunnitelman kokouksessaan 28.10.2009. Rakennustyöt Kulosaarissa alkavat kesällä 2010. Asema tulee olemaan suljettuna mainittuna ajanjaksona.

SEURAAVA RAITIO

RAITIO 2 / 2010 ilmestyy kesäkuussa 2010. Avustukset toimitetaan päätoimittajalle 12.5.2010 mennessä, paitsi Pääteypysäkkivaihtimia voi toimittaa vielä 18.5. saakka.

Muistakaa, että avustukset toimitetaan vain päätoimittajalle, joka sitten välittää materiaalit lehden taittoon. Älkää sekaannusten välttämiseksi lähettäkö sen enempää kuvia kuin tekstejäkään suoraan esim. taittajalle. Resoluutioltaan suuret kuvat yms. raskaat tiedostot pyydetään toimittamaan osoitteeseen jvnordlund@gmail.com. Kuvia voi asettaa myös omalle internetpalvelimelle, jolta toimituskunta voi ne hakea, kunhan url on vain ilmoitetaan.

Avustukset tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Daniel Federley, Arto Hellman, Juhana Nordlund, Jorma Rauhala ja Kimmo Säteri.

Pikkuruotsalainen solmioneulana – tue vaunun 50 entisöintiä!

Uudessa tyylikkäässä ratikkasolmioneulassa on helsinkiläinen ASE:n kaksiakselinen ns. Pikkuruotsalainen. Vaunuja valmistettiin Helsingin vuosina 1908-1917.

Solmioneula sopii loistavasti myös lahjaksi, sillä se toimitetaan kuvan mukaisessa lahjapakkauskassa.

Solmioneulojen myynnistä saadut tuotot käytetään Pikkuruotsalaisen SR 50 (ASEA 1909) entisöintiin, joten ostamalla solmioneulan voit olla mukana tukemassa entisöintiprojektia!



Solmioneulan hinta on 50 €. Solmioneuloja on valmistettu vain 100 kpl.

Pikkuruotsalaisesta on tehty myös pinssi. Pinssin hinta on 4 €.



Tilauksen voit tehdä internetissä sivulla www.stadinratikat.fi/kauppa tai sähköpostitse osoitteeseen 339@stadinratikat.fi tai puhelimitse numeroon (09) 458 4033.

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

 Oy Stadin Ratikat Ab

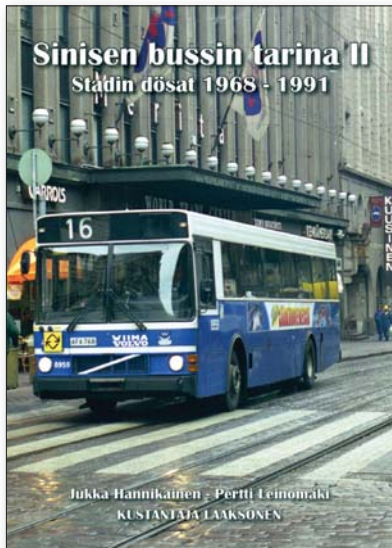
Mistä aiheista haluat lukea Raitiosta?

Raitio on monipuolinen paikallisliikennehistoriallinen julkaisu, jossa kerrotaan kaupunki- ja lähiliikenteen historiasta ja nykyisyydestä laajalti. Aihepiiriin kuuluvat niin pikkukaupunkien rauhalliset bussilinjat kuin suurkaupunkien maanalaist ja -päälliset raitio- ja rautatiet. Mikä aihepiiri Sinua erityisesti kiinnostaa? Mistä haluaisit kaikista mieluiten lukea? Kerro näkemyksesi, niin lehden toimitus ja avustajakunta pyrkivät tekemään jatkossa entistäkin mielenkiintoisempia lehtiä. Palautteen voi lähettää sähköpostitse osoitteeseen raitiolehti@raitio.org. Perinteisen kirjeen voi lähettää sivulla 2 kerrottuun toimituksen osoitteeseen.

Takakannen kuva

Hietalahden avoperävaunu 233 Helsingin vasta-avattulla museolinjalla 1.8.2009 Snellmaninkadulla. Vaunu on kulkenut kuvan maisemassa jo vuodesta 1919 lähtien, jolloin kadun nimenä oli vielä joitakin vuosia eteenpäin suuriruhtinas Nikolai I:n mukaan nimetty Nikolainkatu. Kuva Jorma Rauhala.

Helsingin siniset bussit



Kuva- ja tietoteokset Helsingin sinisistä busseista.

Tässä kirjassa esitellään kaikki vuosina 1968-1991 HKL:lle hankitut autot, myös edustusautot, koulutusautot ja koeautot. Mukana mielenkiintoista tietoa bussien jälkikäytöstä. Kirja jatkuu siitä mihin edellinen kirja päättyi.

Kirjoittajina Jukka Hannikainen ja Pertti Leinomäki. Rungas kuvitus: valokuvia, karttoja, bussilippuja ym.

Sidotun kirjan koko 210 x 297 mm

Laajuus 256 sivua

ISBN 978-952-5805-06-2

Hinta **49 euroa** + toimituskulut 7 euroa

Aiemmin ilmestynyt kirja sisältää kaiken olennaisen Helsingin sinisistä busseista vuosilta 1936 - 1967.

Kirjoittajina Jukka Hannikainen, Pertti Leinomäki ja Reima Tylli.

Erittäin runsas kuvitus, valokuvien lisäksi lukuisia piirroksia, karttoja, taulukoita ym. kiinnostavaa.

Sidotun kirjan koko 210 x 297 mm

Laajuus 224 sivua

ISBN 978-952-99586-3-4

Hinta **49 euroa** + toimituskulut 7 euroa



Myynti:
Mobilia
Suomen Rautatiemuseo (www.rautatie.org)
Akateeminen kirjakauppa

Tiedustelut ja tilaukset:
Eero Laaksonen puh. 040 738 2716
eero.laaksonen@kustantajalaaksonen.fi
www.kustantajalaaksonen.fi

**KUSTANTAJA
LAAKSONEN**

Tulossa!

- Pieni raitiovaunun kirja
- Oy Liikenne Ab:n tarina

Seuraa ilmoittelua!



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

