

GRÜNE FISCHE – VAUNUT JOITA EI TULLUTKAAN



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

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

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

Maaliskuussa 1952 HKL:n liikennepäällikkö Reino Castrénin ja konepajapäällikkö O. W. Martolan suunnitelman mukaan uuden

kaluston saannin jälkeen vanhaa vaunustoa poistettaisiin seuraavalla aikataululla:

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

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

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

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

osa suurta tulevaisuuden raitiotieverkoston laajennussuunnitelmaa.

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



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

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

Koevaunu Helsinkiin

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



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

Düwagilla oli juuri valmistumassa uusia vaunuja länsisaksalaisille raitiotielaitoksille. Tässä vaiheessa oli myös mahdollista saada Helsinkiin koekäyttöön eräs vaunu ennen kuin se toimitettaisiin tilaajalleen Vestin raitioiteille, Vestische Straßenbahnen GmbH.

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

Yhtiöllä oli laaja linjasto Ruhrin pohjoisalueella Recklinghausenin piirissä. Tilaus kärsitti 12 vaunua numeroilla 340–351 ja ne valmistettiin 1952–53. Vaunun vuokrausasia eteni nopeasti niin Suomen kuin Länsi-Saksankin päässä niin, että liikennelaitoksen lautakunnan kokouksessa 9.7.1952 käsiteltiin lisäesityslistan asiana vaunun vuokraamista. Samalla todettiin, että edellisenä päivänä 8.7. oli liikennelaitoksen lautakunnan puheenjohtaja, Helsingin kaupungin rahatoimenjohtaja sekä myös olympialaisten järjestelytoimikunnan puheenjohtaja Erik von Frenckell jo antanut Länsi-Saksaan alustavan hyväksynnän 20 päivää kestäväälle vuokraukselle johtuen asian kiireellisyydestä. Neuvotteluja oli siis käyty HKL:n ja vaunutoimittajan kanssa jo jonkin aikaa, vaikkei niistä juuri kirjallisia merkintöjä löydykään. Lautakunta päätti vuokrata toiminimiltä Düwag ja Theodor Kiepe, jälkimmäisen maahtuajan Oy Insinööritoimisto Nortek Ab:n

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

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

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



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



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

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

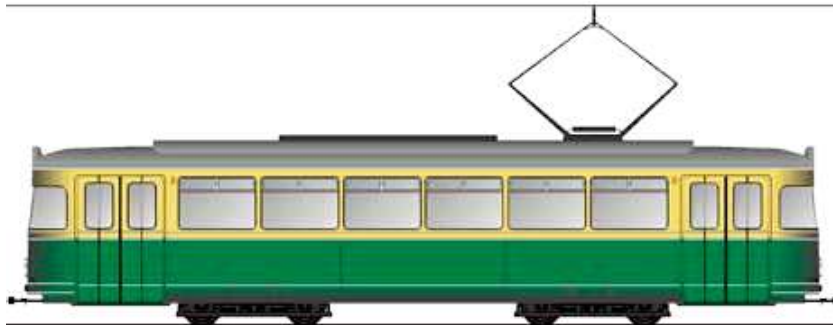
halliin klo 23.39. Päivistä 17.7.–5.8. tulee tarkalleen sovitut 20 vuokrapäivää.

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

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

Telivaunuja tarvitaan

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



Düwagin lainavaunu, Vestin nro 341, väritettyinä helsinkiläiseksi. Väriyty: Jaakko Pertilä

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

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

Vaunu Karhupuistossa linjalla KM elokuussa 1952. Kuva: Toivo Niskanen

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

HKL tilaa vaunuja ulkomailta

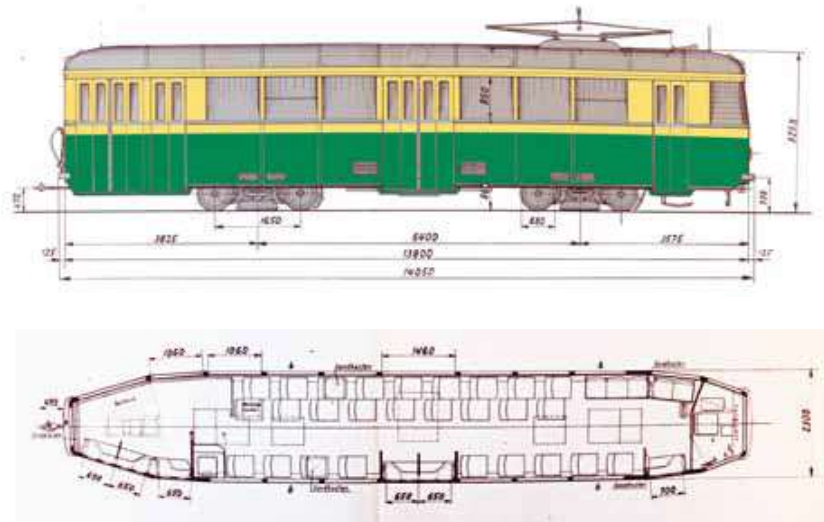
Kotimaisilla tehtailla ei ollut vuonna 1952 minkäänlaisia ansioluetteloita telivaunujen rakentamisesta. Autoteollisuuden tytäryhtiöltä Karialta oli jo pari vuotta aikaisemmin tilattu sarja isoja moottorivaunuja, ”mustangeja”, mutta ne olivat edelleenkin toimittamatta. Vaunutyyppi oli saanut alkuperäisen rakenneideansa Tukholman 1940-luvun loppupuolen uusista telivaunuista, joita siellä kutsuttiin ”mustangeiksi”. Kului vielä yli kaksi vuotta ennen kuin Karialta saatiin ensimmäinenkään vaunu valmiiksi. Loppuolos vuonna 1955 oli kuitenkin melko kaukana alkuperäisistä ”mustangeista”, mutta lempinimensä se Helsingin raitiotieäisten keskuudessa kuitenkin piti. Kaipion todettiin rakentaneen aiemmin vain puukoreja, ei nyt tilattavia teräskoreja. Vaikka Kaipio ilmoittikin pystyvänsä rakentamaan myös teräskoreja ulkomaisen asiantuntija-avun turvin, tehtaasta kykyyn ei juurikaan uskottu. Kaipio lopettikin kaiken kulkuneuvokorituotantonsa muutaman vuoden kuluessa. Valmet ilmoitti kaikkein pisimmän toimitusajan ja hinnaltaankin se oli kallein. Lisäksi tehdas ei ollut koskaan ennen valmistanut raitiovaunuja – rautatie- ja linja-autokalustoa to-

sin kyllä. Kotimaiset tehtaast tulisivat lisäksi käyttämään hyvin paljon ulkomaisia erikoisrakennneosia, vaatisivat siihen maamme silloisessa säännöstelytaloudessa hankalasti järjestettävän ulkomaanvaluutan hankintaluvan, olisivat kiireellisen tilauksen suhteen kaikkein hitaimpia, eikä niillä kenelläkään ollut esittää myönteisiä kokemuksia toteutuneissa raitiovaunuhankkeissa. Myöhästymisen ja pettymysten vaara olisi siis kotimaisen hankinnan kohdalla suuri, todettiin liikennelaitoksella. Niinpä vaunujen suuri hankinta pyrittiin aloittamaan jonkin ulkomaisen tehtaasta tilauksella ja vasta myöhemmin kytkemään kotimainen teollisuus mukaan hankintoihin. Ulkomaisenkaan valmistajan kohdalla ei tilausta voitaisi ratkaista pelkästään laadun, toimitusajan ja hinnan perusteella, vaan tilaukseen tulisi vaikuttamaan merkittävästi eri maiden valuuttojen saantiluvat. Ulkomaisista tehtaista jatkoneuvotteluun toivottiin saatavaksi Hägglund, Düwag, Ferrostaal, Kiepe ja Fiat.

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

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





SIG:n tarjoama vaunu väritettynä helsinkiläiseksi. Väriyty: Jaakko Perttilä

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

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

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

Lautakunnan kokouksessa 29.12.1952 oli jatkokäsittelyssä raitiovaunujen tilaaminen. Kaikki seitsemän edelleen mukana ollut vaihtoehto täyttivät esitetyt vaatimukset. Hinnat olivat kiinteitä liikevaihtoveroineen, tulleeineen ym. vapaana Helsingin satamassa. Edullisimman tarjouksen jätti Oy Nortek Ab:n Düwag–Kiepe (vertailuhinta 16 710 782 mk). Toiseksi edullisin oli Oy Im-

porter Ab:n Düwag–Siemens. Näihin vaunuihin sisältyi kardaani ja solenoidijarrut (17 850 000 mk), kolmantena ASEA (18 010 000 mk), neljäntenä Tampellan ja Valmetin yhteinen The British Thomson-Houston (BTH) -vaunu (18 150 000 mk + indeksi), viidennänä Importerin Düwag–Siemens, varusteina kardaani ja ilmajarrut (18 300 000 mk), kuudentena SIG (18 863 000 mk) ja viimeisenä Tampellan ja Valmetin yhteinen Sécheronvaunu (20 340 000 mk + indeksi). Liikennelaitoksen toimitusjohtaja dipl.ins. Hugo A. Relander esitti kokoukselle, että lautakunta voi nyt päättää, minkä toiminimen kanssa liikennelaitos oikeutetaan tekemään sopimus 30 vaunun hankinnasta ja päätös oli Düwag–Kiepe. Düwagin Suomen edustajana oli Oy Importer Ab ja Kiepen edustajana Oy Nortek Ab.

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

Ulkoasiainministeriön kaupapoliittiselle osastolle lähetettiin 13.1.1953 kirje, jossa huomautettiin, että vaunutilaus pitäisi huomioida parhaillaan valmisteilla olevassa Länsi-Saksan kauppasopimusneuvottelussa. Myös Valtion lisenssitoimikunnalle tehtiin

tiedustelu mahdollisuudesta saada 30 Düwag-moottorivaunun hankintaa varten valuuttalupa. Vastaus saatiin 22.1.1953 ja siinä lisenssitoimikunnan puheenjohtaja Artturi Lehtinen ilmoitti kielteisen päätöksen. Siinä vedottiin kotimaisten metallitehtaiden vaikeaan työllisyystilanteeseen sekä siihen, että ei ole mahdollista irrottaa tarkoitukseen pyydettyä n. 6,5 miljoonaa Saksan markkaa.

Suomalaistako suosittava?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ferrostaalille ja Nortekille ilmoitettiin 31.3.1953, että Valtion lisenssitoimikunta

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

Vaikeat valuuttaluvat

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

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

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

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



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

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

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

Työyhteisliittymä VTS:n vastauskirjeessä 9.6.1953 todettiin, että heidän VTS-

vaunuprojektiaan oli suunniteltu, tehty laskelmia, tarjouspiirustuksia, tarjouksia ja jopa työpiirustuksia, jo yli vuoden ajan. He eivät katsoneet tarpeelliseksi ryhtyä miettimään vaunuratkaisua uudestaan SIG–Sécheron-tyypin pohjalta, koska lisenssikysymyksetkin olivat vielä avoimia.

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

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

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

Valmet raitiovaunutoimittajana

Välttämättömien vaunuhankintojen käynnistämiseksi lautakunta päätti kokouksessaan 16.10.1953 tilata kotimaiselta työyhteisliittymältä Valmet–Tampella–Strömberg 45 moottorivaunua (331–375). Tilaus valmistajien kanssa allekirjoitettiin 30.10.1953. Nämä vaunut toimitettiin ripeästi vuosina 1955–56 eli pitkästä aikaa oli vaunutoimitus joka valmistui ajallaan; olivathan yhtiöt suunnitelleet vaunuaan jo vuodesta 1952 lähtien. Samalla tämä VTS-sarja oli ainoa kiihkeässä olympiahengessä toteutunut Helsingin vaunutilaus. Myös Turussa käytiin samoihin aikoihin neuvotteluja vaunuhankinnoista sveitsiläisen vaunuteollisuuden kans-

sa, mutta lisenssiviranomaisen päätökset olivat silloinkin kielteiset. Turussa päätettiin syksyllä 1954 tilata uudet vaunut VTS-työyhteisliittymältä. Hankitut ”aavevaunut” muistuttivat ulkomuodoiltaan hyvin paljon toivottua Schweizer Standardwagenia, vaikkeivät olleetkaan lisenssituotteita.

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

Ratti-Kariat

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

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

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

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

Nyt jälkeinpäin tiedämme että vuodeksi 1956 saatiin uusia vaunuja, mutta vuoden 1953 toiveen eli 240 vaunun sijasta vain 75 moottorivaunua, eikä yhtään perävaunua. Nuo kaikki saadut tarvittiin ikäloppujen vaunujen – pikkuruotsalaisten, jenkien ja jumbojen korvaamiseksi. Muutama vuosi myöhemmin saatiin vielä 30 moottorivaunua ja saman verran perävaunuja. Linjastolaajennukset ja raitioiteiden kehittäminen pysähtyi vuonna 1955 yllättäen kuin seinään. Helsingin kaupunginhallitus asetti 15.9.1955 toimeensa ”Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean”, jossa seuraavina vuosina linjojen ja kaluston suunnittelu kääntyi raitioiteistä ja esikaupunkien pikaraitioiteistä kohti raskaampaa maanalaisista sähkörautatietä. Kuvaavaa tapahtuneelle asennemuutokselle kaupungin liikennepo-

liitikkassa oli myöhemmin siinäkin, kun komitea vaihdatti 11.6.1959 nimensä ”Metro-toimikunnaksi”.

Rataverkon laajennussuunnitelmia

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

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

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

Yhdysrata Käpylästä Pohjolankatu–Koskelan hallille, jonka jälkeen Käpylästä uuden raitiolinjan avaaminen Kustaa Vaasan tien–Hämeentien kautta keskustaan. Tämän yhdysratatyön aloitukseen oli jo olemassa määräraha osuudelle Pohjolankadun ja Käpyläntien risteykseen, johon tulisi raidesilmukka ja sivuraide, mutta käpyläläisten vastustuksen takia työn aloitusta lykättiin ja määräraha ehdotettiin 8.8.1952 siirrettäväksi ja käytettäväksi Hämeentien–Sturenkadun risteuksen muutostyömaalle. Mutkittelevaa vanhaa Hämeentietä oltiin oikaisemassa suoraksi Paavalin kirkon paikkeilla ja kohteeseen kuului paljon rata- ja vaihdetöitä. Tarkoitus oli myöhemmin kuitenkin tehdä kyseinen aiemmin mainittu Käpylä radanpidennys ja jatkaa rataa Kunnalliskodintietä pitkin Koskelan hallin taitse Kustaa Vaasan tielle ja yhdistää se siellä juuri valmistuneeseen Koskelan hallirataan. Myöhemmin tulevaisuudessa uusi jatke, Oulunkylän raitiotie, lähtisi mainitulta silmukkapaijalta Oulunkyläntietä pohjoiseen. Vuonna 1953 rakennusohjelmaa muutettiin tällä suunnalla siten,

että Käpylä–Koskelan yhdysrata suunniteltiin rakennettavaksi jo valmiiksi leveänä olevalle Koskelantielle ja toivottiin käpyläläisten hyväksyvän tämän. Kääntösilmukka piti rakentaa tyhjälle tontille Koskelantien ja Käpyläntien risteykseen. Käpylän kaupunginosaseura vastusti kuitenkin kaikkia raitiotien kehittämissuunnitelmia ja liputti yksinomaan linja-autoliikenteen lisäämisen puolesta.

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

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

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



tiin Reijolankadun kautta uutta vaunulinjaa Munkkiniemi–Kallio–Kauppatori.

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

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

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

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

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

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

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

Uusi vaunukorjaamo Herttoniemeeseen

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

”Vihreä kala” linjan 4E päätepysäkillä Erottan silmukassa heinäkuussa 1952. Kaksisuuntaanun ”väärän” puolen ovia ei käytetty koeliikenteen aikana. Kuva: Jorma Rauhalan kokoelma

”Miten sitten liikennöidään, kun Helsingissä lähiympäristöineen on 2 miljoonaa asukasta? Pikaraitioverkko tunneliraitoineen hahmotumassa” (otsikko Ilta-Sanomissa 8.10.1952)

lat Töölön ja Vallilan halleista vapautuisivat liikennekaluston käyttöön.

Metrokaupunki?

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

Tähän silmukkaan niveltäisivät pikaraitiojärjestelmän haarat muista keskeisistä kaupunginosista, joko maanpäällisinä tai tunnelissa kulkevana. Sahlbergin ennakkosuunnitelma käsitti pääradalla kuusi raidetta, joten liikenteen tehokas ”veto” näyttäisi varmalta. Pikaraitiojärjestelmä toimisi noin 20 km:n säteellä keskustasta Rautatietorilta laskien. Sen sydämen muodostaisi kanta-kaupungin alla kulkeva tunneliverkosto ja siihen niveltäisivät etäisempien esikaupunkien maanpäälliset pikaraitiotiet. Aluesuunnitelma liiton ja samalla myös Sahlbergin suun-

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

Säästöt iskevät

Joulukuussa 1952 otettiin liikennelaitoksen lautakunnan esityslistalle HKL:n talouden tasapainoon saattaminen. Esitettiin mm. päivä- ja yöliikenteen harventamista, perävaunujen poistamista tungosajojen ulkopuolisesta liikenteestä (sellaisilla linjoilla, jotka kulkevat hallien läheltä ja vaunujen

jättö/otto olisi siksi vaivatonta) tai perävaunujen lukitsemista tungosajan ulkopuolisena aikana. Miehitettömät ja pimeät perävaunut todettiin kuitenkin mahdottomaksi ajatuksiksi. Ne olisivat olleet myös ohjesääntöjen vastaisia.

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

olivat 17 ja 18 sekä Lauttasaaren linjat. Linja 14 oli kaupungin ainoa johdinautolinja.

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

Lähteet:

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

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

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

