

[HKL 150](#)[Suomen raitiotiet / Tramways of Finland](#)**HKL 150 ex Verkehrsbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL)150**

Helsinkiin saapui 30.5.2004 M/S Finnpartnerilla HKL:n ostama Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH:n raitiovaunu numero 150.

Vaunu säilyttää numeronsa ja on nyt siis HKL 150

Vaunulla tehtiin ensimmäiset koeajot hallipihalla Vallilassa jo tulopäivänä.

VBL 150 on Düwagin vuonna 1967 valmistama nivelvaunu. Sähkölaitteet ovat BBC:n valmistamia. Alun perin vaunu oli kolmitelineen kaksiosainen nivelvaunu, mutta jo vuonna 1970 vaunuun lisättiin A- ja B-osien väliin uusi C-vaunupala sekä tarvittava lisäteli. Kahdeksanakseltaisen vaunun uudeksi akselijärjestykseksi tuli B'2'2'B'. Vaunun B-telin valmistajanlaatussa on Düwagin valmistusnumero 34725 / 1970 ja C-telissä numero 33628 / 1967. A- ja C-teleissä ei ole valmistajankilpeä.

VBL 150 on ollut käytössä Ludwigshafenissa vielä vuonna 2003.

Seitsemän samanlaista vaunua on edelleen käytössä ja kaksi on varastoitu.

HKL tutki vaunun VBL 150 avulla teknisiä mahdollisuuksia rakennuttaa vanhoihin Valmet-nivelvaunuihin uutena matalalattiainen keskivaunu. Moottoriteltoltaan VBL 150 vastaa vanhoja nivelvaunujamme. Jos VBL 150 selviytyy ongelmitta Helsingin rataverkolla, ei olisi teknisiä ongelmia myöskään Valmetin vaunuihin hankittavalle matalalle vaununosalle. VBL 150:ssä oleva keskimäinen C-vaunu on korkealattiainen, mutta vertailua se ei haittaa.

Vaunua testataan kesän ja syksyn aikana eri puolilla rataverkkoa ja linjalikenteessä se tullaan näkemään syksyllä Käpylän radalla.

Vaunu on alun perin perusväriltään saksankeltainen. Vaunu maalattiin viikon sisällä perinteisen helsinkiläisen vaunun väriksi eli se sai vihreän alaosan alkuperäisestä punaisesta koristeiviivan kohdasta alaspäin. Keula maalattiin myös värirajaltaan suoraksi. Alkuperäinen saksalainen julkisen liikenteen keltainen väri jäi ikkuna-alueelle ennalleen. Vaunu sai myös kaauniit HKL:n kultanumerot ja kaupungin vaakunan.

Vaunun seitsemässä ajovalmiina paikoillaan se on täysin hiljainen, eli ei kuulu moottoripuhaltimia eikä muutakaan ääntä.

Pyörien kulkukehä oli alunperin noin sentin liian leveä helsinkiläistä katuraitiotieliikennettä varten. Vaunuahan käytettiin Ludwigshafenissa tarvittaessa myös RHB:n kaukoraitiotiellä, jolla käytetyn polkkyradan ratainfrastruktuurin vuoksi oli tarpeen olla leveämpi kulkukehä. Pahimmillaan leveämpiä pyöränrengasta käyttäen vaunu olisi voinut kulkea katukivien tai sidosaineenä käytetyn pien päällä ja aiheuttaa siitä syystä harmia. Pyöränkehiin sorvattiin viisteet Töölössä siten, että vaunu kulkee meillä ongelmitta. Vaunuun on myös tehty sovitettu apukytin siltä varalta, että se joutuu hinaamaan tai työntämään muuta kalustoa pois linjalta (tai joutuu itse tällaisen operaation kohteeksi). Viimeinen "Wagenkarte" eli saksalainen ajopäiväkirjan sivu, joka vaunun ohjaamosta löytyi, mainitsee, että vaunulla ajettiin 5.12.2003 testiajao klo 8.05-12.15.

Talviliikenteeseen vaunu ei ole kelvollinen, sillä siinä ei riitä lämmitysteho ja ikkunatkin ovat yksinkertaiset. Vaunua ei palauteta koeajon jälkeen Saksaan. Huhuillaan, että vaunun ostohinta olisi ollut noin 10.000 €:a.

Düsseldorfer Waggonfabrik AG eli Düwag valmistti 1940-50-luvun vaihteessa ensimmäiset nykyaikaiset telimoottorivaunusa.

Helsingissä kävi heinäkuussa vuonna 1952 koeajilla saksalaisen Vestische Strassenbahnenin kaksisuuntainen telivaunu nro 341. Tämä vaunu on muuten yhä edelleen ajoittainkäytössä, nykyään Itävallassa Gmundenin raitioiteillä numerolla 10.

Vuonna 1956 Düwag valmistti ensimmäiset yksiniveliset moottorivaunut, joissa oli omaa konstruktioita oleva nivelosa ja BBC:n Mannheimin tehtaiden suunnittelemat sähkölaitteet. Vuonna 1958 valmistui ensimmäinen Düwagin kaksinivelinen vaunu, joka perustui tähän pari vuotta varhaisempaan onnistuneeseen nivelkonstruktion. Kööpenhaminan raitiotiet kauppaasi 1960-luvun lopulla HKL 150 -vaunun kaltaisia yksinivelisiä moottorivaunuja Helsinkiin, mutta Helsingessä päädyttiin hankkimaan uopuusia ja ulkoasultaankin aivan uuden sukupolven näköisiä Valmetin nivelvaunuja, joihin tilattiin Strömbergin huippunyaikaiset tyristorajalaitteet. Tanskalaiset vaunut oli valmistettu Düwagilla vuosina 1960-68 vanhalla 1950-luvun sähkötekniikalla. Ympyrä on nyt tavallaan sulkeutunut, kun meillä on Düwagin valmistama vuoden 1967 nivelvaunu. Näitä täällä olisi enemmänkin, jos Helsingin kaupunki olisi tehnyt aikoinaan toisenlaiset päätökset. Ludwigshafenin yksilöhän valmistui alunperin yksinivelisenä ja se sai toisen nivelen vasta jälkikäteen vuonna 1970. Vaunun leveys olisi ollut kööpenhaminalaisvaunuilla aivan sama 2,2 m kuin se on tämän "Ludden" kohdallakin. Kööpenhaminalaisia vaunuja olisi ollut saatavana 99 kpl, minikäänlainen Helsingin raitioiteiden kalustohistoria olisikaan ollut edes osankaan niistä oston jälkeen. Voisimmeko ajella edelleen vuoden 1959 vaunuilla vai milloin niistä olisi jo päästy eroon? Vai olisiko nyt edessä matalalattiaapalojen ostohankinta kööpenhaminalaisvaunuihin?

Saksassa **Reinin-Neckarin** -alueen kolme isoa kaupunkia - Ludwigshafen, Mannheim ja Heidelberg - ovat raitioiteiden välityksellä kiinteästi yhteydessä toisiinsa. Kolmen kaupungin omien kaupunkiverkostojen sekä kahden näitä ja lähiseutuja yhdistävän kaukoraitiotien yhteenlaskettu ratapitus on peräti 198,7 kilometriä. Raideleveytenä on kotoisan tuttu yksi metri. Tuttua on myös kaupunkien uusimmissa matalalattiavaunuhankinnoissa: Variotram on täälläkin lyönyt itsensä läpi.

Ludwigshafen on Reinin länsirannalla sijaitseva teollisuuskaupunki. Reinin itäpuolella sijaitsevaan Mannheimiin johtaa parikin siltä, joilla myös raitiovaunut liikennöivät. Ludwigshafenin keskustassa raitiotielinjat kulkevat merkittävässä määrin maanalaisina tai sitten viihtyisillä kävelykaduilla. Esikaupunkieihin johtavat linjat saavat vauhtia omilla ratapenkeillaan. Ludwigshafenin raitiotien Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH:n (VBL) verkostossa liikennöi myös kaupungin omistama erillinen kaukoraitiotieyhtiö Rhein-Haardtahn GmbH. RHB:n reitti kulkee Bad Dürkheimin viinikaupungista Ludwigshafenin kautta Mannheimiin. Mannheimissa liikennöivät luonnollisesti kaupungin sisäiset linjat sekä on välitehtymismahdollisuus kaupungin omistaman kaukoraitiotieyhtiön Oberheinsche Eisenbahn-Gesellschaftin (OEG) linjoille ja jatkaa aina Heidelbergin sakaak. Perillä on jalleen mahdollista vaihtaa kaupungin sisäisille linjoille. VBL:n ratapitus on 30,2 km, Mannheimin 59,2 km, Heidelbergin 27,6 km, RHB:n 27,6 km ja OEG:n 61,0 km.

VBL hoitaa suurimman osan Ludwigshafenin sekä lähiseudun joukkoliikenteestä raitiovaunuilla ja busseilla. Ludwigshafenissa sähköraitiotieliikenne aloitettiin vuonna 1902. Vuoteen 1965 sakaak kaksiosikaupungeilla Ludwigshafen / Mannheim oli yhteinen raitiotielaitos. Kaukoraitiotierata Mannheimista Heidelbergiin on ollut alun perin höyryvetoinen kapearaitainen rautatie. RHB:n ja OEG:n radat toimivat rautatietoimiluvulla vaikkakin ovat nykyään puhdasoppisia raitioiteitä. Ratojen omistus on kaupungeilla, joten liittovaltion rataverkoston nähden ne ovat "yksityisiä" eli Nichtbundeseigene Eisenbahnen. Rautatienormin määräämänä on vaunun etupäässä ylhäällä kolmas rautatiekaluston kolmiovalo. Sinänsä huvittava ja käytännössä lähes huomaamaton piirre, mutta lakia luetaan näin. Jotkut voivat sanoa tästä syystä näitä raitiovaunuja juridisesti myös juniksi.

VBL liikennöi seitsemää linjaa. Omia linjoja ovat 10, 11, 12 ja RHB. Reinin ylittävät linjat 3, 4 ja 6 hoidetaan yhteisesti Mannheimin raitioiteiden eli MVV:n kanssa. Stadtbahn-periaatteella olevaa rataa, eli linjoja omilla ratapenkeillä tai tunnelissa, on 18,5 km ja loput 11,5 km ovat katuraitiotietä. RHB:n rataa on edellä mainitun lisäksi 27,6 km. VBL liikennöi myös 12 bussilinjaa, joiden linjapitus on 125 km.

Linkkejä:

[Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH](#)

[Bahnfreunde Rhein - Neckar- Pfalz e.V.](#)

Autokuljetus Ludwigshafenista Helsinkiin alkoi 26.05.:

Kuvat © Ralph DiBinger:



HKL 150:n kuljetus Sompasaaresta Vallilan halliin aamulla 30.05.





Vaunu Vallilan ratapihalla 30.5. iltapäivällä.
Kuvat © Kari Paavola



HKL 150 uusissa väreissä Vallilan hallipihalla 10.6.
Kuva © Tero Hagberg.



HKL 150 uusissa väreissä ja uudella virroittimella Vallilan hallipihalla 23.6.
Kyljissä jo suomalaiset mainokset.

