

[Takaisin](#)[ETUSIVU](#)[FRONTPAGE](#)

SRS:N AJELUT JA TUTUSTUMISVIERAILUT

Suomen Raitiotieseura on vuodesta 1972 lähtien järjestänyt jäsenilleen puolensataa erikoismatkaa teknisesti ja historiallisesti mielenkiintoisilla kulkuneuvoilla ja erikoisilla reiteillä. Seuraavassa koetan listata mitä, missä ja milloin olemme ehtineet käydä ja toteuttaa jäsenten iloksi. Raitiovaunulinja 15 on muodostunut jo käsitteeksi ajeluillamme ja varmasti vielä tämä Helsingin suurinumeroisimman raitiovaunulinjan muistoksi nimetty oma linjamme vielä nähdään liikenteessä.



Ajeluista ensimmäinen tapahtui 15.4.1972, jolloin kolusimme kaikki Turun raitioteiden linjat Nummenmäestä Korppolaismäkeen sekä keskustan reitit ASEA-vaunulla 19 vm. 1933, takalinjakilpenä oli "Ylimääräinen 1". Olisimme halunneet ajelulle vaunun 22. TKL oli vaihtanut meille vanhemman, mutta koriltaan uusitumman vaunun 19 käyttöömmee. Alunperin kaksisuuntaisessa vaunussa 22 olisi ollut jäljellä vielä ovet kummallakin sivulla. Turun Sanomat kirjoitti käynnistämme näyttävästi. Turun raitioteiden lakkauttamispäätös syksyksi vauhditti meitä tälle matkalle. Helsingin - Turun välin matkustimme junalla. Vaunu 19 on yhä jäljellä, nykyään se on odottamassa vanhassa vaunuhallissa Turun raitiotiemuseopäätöstä.

Toinen ajelu oli käynti tulevaisuudessa: 14.6.1972 ajoimme Helsingin kaupungin Metrotoimiston upouudella koeradalla Roihupelto - Siilitie - koeradnan päätekohta metron koejunalla M5+M6, vm. 1972, ja tutustuimme pieneen Roihupellon varikkoon.

Turun raitiotieliikenne loppui 1.10.1972.

Kolmas ajelu tehtiin junalla Tampereelle, jossa 13.1.1973 ajettiin kaikki mahdolliset johdinautolinjat läpi - eli käytiin myös jo linjaliikenteeltä lakkautetuilla osuuksilla. Hyhky, Härmälä, Muotiala ja Sammonkatu olivat etäisimmät määränpäättäjällä. Menopelinä oli vanhin Valmet JB / BTH -johdinauto nro 2 vm. 1948. Linjanumerona oli 0 (nolla). Aamulehti teki retkestä tietysti ison artikkelin. Johdinautoliikenteen loppuminen ei vielä silloin ollut varmaa. Tutustuimme myös Valmet Oy:n lentokonetehtaaseen, jossa Helsingin ensimmäisiä Nr I -niveltaunuja (mm. nro 31) sekä VR:n Sm1-sähköjunia rakennettiin. Johdinauto nro 2 on nykyään esillä Vapriikissa.

Seuraavaksi 27.1.1973 laajensimme tietämystämme Valtionrautateiden lähiliikenteen sähköjunaliikenteeseen. Käytössämme oli oma Sm1-sähköjunarunko nro 6021+6221 vm. 1971 (tilausjuna H1877) Helsingistä Pasilan Suon silloin vielä pienelle varikolle, joka meille seikkaperäisesti esiteltiin.

Vihdoin viidennellä ajelulla 27.5.1973 tuli kulkuneuvoksemme helsinkiläinen raitiovaunu. Uusien nivelvaunujen valmistuminen tiedostettiin ja Tampereella oltiin niiden rakentamista jo nähtykin. Kaksiakselliset vaunut tulisivat siksi lähivuosina katoamaan. Niinpä päätettiin tehdä ajelu silloin harvinaisimmalla mv+pv -yhdistelmällä eli koottiin ns. pulavaunujuna. Pulavaunuksi sanottiin 1940-luvun puolenvälin jälkeisiä Karian vaunuja, joissa oli käytetty materiaaleja, joita ei hyvinä vuosina oltaisi hyväksytty. Puuta oli käytetty kaikessa mahdollisessa; istuimet olivat täyspuisia sekä monet otetangot myös puukeppejä. Ikkunat natisivat pelkissä puukehyksissä. Pulaperävaunut, vaikkakin olivat iältään nuorimpia, olivat heikkokuntoisuuttaan yhtä lukuun ottamatta jo poltettu. Pulamoottorivaunuja oli jäljellä enää muutama. Tyyli puhdasta junaa varten tarvitsemamme vaunut 201+765, vm. 1947, etsittiin kumpikin taholtaan ja kytkettiin yhteen. Ensimmäistä Helsingin raitiovaunuajeluamme varten lainattiin HKL:n Vallilan museosta kakkoslinjan peltinumerokilvet ja aurinkoon laitettiin turkulainen 2-linjan peltinumero rautalankasidoksin: Turussa ja Helsingissä oli nimittäin aurinkonumeron kiinnitys erilainen. Reitti: VH-ARA-PVK-ST-BRH-TÖ-KUU-TÖ-RUN-SLS-RUN-TT-RUN-RT-Mikonkatu- HT-SÖ-HAR-BRH-ST-VH.

Ensimmäinen ulkomaanmatka suuntautui Viron Neuvostotasavaltaan. Tallinnaan tehdyllä matkalla 30.7.-1.8.1973 olimme TTTV:n vieraina ja tutustuimme raitiovaunu- ja johdinautohalleihin hyvin perusteellisesti. Latvia-pikkubussi oli järjestetty käyttöömmee. Tallinnan raitiotiet oli juuri vastaanottanut ensimmäiset tsekkoslovakialaiset Tattran telivaunut, mutta muuten

kalusto koostui kaksiakselisista ddr:läisistä moottori- ja perävaunuista sekä vastaavista kaksi-huonetta-ja-keittiö-nivelvaunuista, joissa oli jäykät kaksiakselisen vaunun alustat. Työvaunuina oli vielä Virossa valmistettuja vanhoja vaunuja.

Seuraavaksi piti järjestää jälleen ennakkotutustuminen tulevaisuuteen: ensimmäinen uusi punaharmaa Valmetin nivelvaunu oli kesällä saapunut kaupunkiin. Vaunu 31 oli tilattu 14.10.1973 käyttöömmee, jos se ei olisi koeajojen johdosta huollossa. Siinä tapauksessa ajeluvaunumme olisi kaikkein nuorin kaksiakselisista eli 226 vm. 1951, "panssarivaunu". Tätä sarjaa kutsuttiin harrastajien keskuudessa tuolla nimellä siksi, että sen oli rakentanut Kaipio - tunnettu myös kassakaapeistaan. Niinhän siinä sitten kävi, että nivelvaunu oli huollossa ja ajelu jouduttiin tekemään "panssarivaunulla". Linjanumeroa 15 käytettiin nyt ensi kertaa. Sillä tahdottiin kunnioittaa aikoinaan Helsingin suurinumeroisinta raitiovaununlinjaa. Linjavärit sininen / punainen otettiin käyttöön seuraavana vuonna, kun saimme Vallilan kilpimaalaamossa tehdyt peltikilvet (Värit eivät ole alkuperäisen 15:n, sillä sillä ei erityisiä linjavärejä ole koskaan ollutkaan. Käyttämämme sinipunainen on yhdistelmä, jota ihme kyllä ei koskaan ole käytetty Helsingissä, ja siksi se mielestämme sopi meidän 15:lle hyvin). Reitti: KH-VA-SÖ-BRH-TÖ-RS-TÖ-RUN-YT-EIR-PMK-EIR-KT-HT.

Leyland Royal Tiger Worldmaster / Wiima -bussi 703 vm. 1962 oli allamme, kun 20.1.1974 ajelimme liitosalueita ja kävimme mm. vanhassa HKL:n bussien reittikohteessa Malmin lentoasemalla. Linjanumerona käytettiin mm. bussipuolen suurinta eli 100:a. Reitti: Arabia - Pihlajamäki - Malmin lentoasema - Kaitalahti - Seurasaaari - Munkkiniemi - Itä-Pakila - Arabia.

Helsingin johdinautoliikenne loppui 14.6.1974. Myöhemmin 26.6.1979-22.2.1985 liikennöitiin uudella kotimaisella SWS-koejohdinautolla.

Ruotsiin tehtiin MFH:n organisoimana tutustumismatka 27.6.-1.7.1974. Käyntikohteina olivat Svenska Spårvägssällskapetin ylläpitämä Malmköpingin museoraitiotie sekä Mariefredin ja Anten-Gräfsnäsin museorautatiet.

Vallilan korjaamon entistämä Brill-vaunu eli "jenkki" 165 vm. 1920 eli vaunu HKL 85 valmistui entisöinnistä keväällä 1974. Pääsimme käyttämään linjalla 15 tätä kaunista museovaunua 10.11.1974. Nykyään vaunua voi ihailia Raitioliikennemuseossa. Reitti: KH-VA-SÖ-BRH-TÖ-RS-TÖ-RUN-YT-EIR-PMK-EIR-KT-HT.

Valmet-vaunua 371 vm. 1956 käytettiin linjalla 15 tutustuessamme 26.1.1975 eri raitiovaunuhalleihin eli TH-VH-KH.



Eräs hienoimmista junistamme on ollut 9.3.1975 linjalla 15 käytetty yhdistelmä 186+686. Kyseessä oli ASEA:n valmistama ns. Munkkiniemen boggievaunu eli "arkku" sekä tyyliin sopiva ASEA:n perävaunu. Numeroiden fiksaamiseen meni oma aikansa, samoin kuin sitten vaunujen metsästämiseen, mutta lopputulokseksi saatiin juna, jossa numeroillakin oli oma taiteellinen merkityksensä eli sama loppuosa. Reitti oli VH-PVK-ST-KÄP-ST-BRH-TH-MKN-TÖ-YT-HIE-YT-RT-HT-ARE-HT-RT-HT-SÖ-VH.

Käpylän raitiotien 50-vuotisjuhlia varten seura esitti HKL:lle, että järjestettäisiin yleisökuljetuksia juhlan kunniaksi osuudella Käpylä - Vallila ja vaunuksi pyysimme 165:tä. Käpylä-seura pyydettiin myös mukaan. Niin sitten 16.11.1975 vaunut 165+698 kuljettivat matkustajia edellämainitulla reitillä ja useilla eri lähdöillä. Käpylä-seura hoiti paikallisen ilmoittelun ja vapaalippujen jakelun.



Tampereen johdinautot hyvästeltiin viimeisenä ajopäivänä 15.5.1976 ajamalla kaikki linjaosuudet Valmet JL / BTH -autolla 28 vm. 1959. Linjanumerona käytimme SRS:n omaa "perinteistä" Tampereen linjanumeroa 0.



Samana päivänä kävimme myös Hämeenkyrön Kyröskoskella O/Y Kyro A/B:n kapearaiteisella sähköradalla, jossa osa väestä pääsi ASEA-sähköveturin nro 2 vetämän tavarajunan kyytiin. Veturin ajaminen tapahtui kuten kaksiakselisella raitiovaunulla ikään. Kyröskosken käynti tapahtui Alhonen & Lastusen Volvo B635 / Wiima 3 -autolla vm. 1966 nro 19 - bussikalustosta oli pyydetty jokin vanhimmasta päästä ja sellainen myös saatiin. Matka Tampereelle tehtiin junalla.

Tampereen johdinautoliikenne loppui 15.5.1976.

Vielä kun kaksiakselisia vaunuja oli tallella ajettavaksi asti, päätettiin käyttää 8.5.1977 linjalla 15 Sisu-vaunua 169 vm. 1941. Reitti: VH-SÖ-HT-RT-HT-ARE-HT-KT-HT-Kaarlenkatu-SÖ-ST-PAS-ST-BRH-TÖ-YT-KIR-YT-RT-HT-SÖ-VH. Vaunu on nykyään esillä Raitioliikennemuseossa.

Raitiovaunuhallikierros TH-VH-KH uusittiin 3.5.1980 ja nyt linjalla 15 nähtiin Karia-vaunu 2 vm. 1959.

HKL:n linja-autohalleihin Ruha-KH-Varha tehtiin laaja tutustumiskierros 25.10.1980 HKL:n Volvo B58-60 / Wiima 3 -koulutusbussilla 12, joka oli entisiä Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy:n autoja vuodelta 1968.

HKL:n museobusseihin 157 Scania-Vabis B62V / Valmet vm. 1952 ja 260 Sisu B-74SP / Wiima 01 vm. 1958, jotka olivat harrastajien omistuksessa, käytiin tutustumassa 1.11.1980 liikennöitsijä Pentti Ilmonin Scania-Vabis B75 / Kutter 4 -bussilla nro 2 vm. 1960. Mainittu auto oli tuolloin myös harrastajien omistuksessa. HKL:n autot seisoivat varastoissa Paippisissa ja Suomusjärvellä.

Ruotsiin tehtiin bussiretki 11.-15.6.1981 käyttäen Pohjolan Liikenteen autoa nro 39, Volvo B58 / Autokori Airisto vm. 1975. Ruotsissa tutustuttiin Malmköpingin museoraitiotiehen, SJ:n rautatiemuseoon Gävlessä, Upsala-Lännan sekä Mariefredin museoratoihin ja huipentumana oli SJ:n 125-vuotisjuhlakavalkaadi Värtanissa.

SRS juhlisti ensimmäistä kymmentä vuottaan 17.1.1982 ajeluttamalla jäseniään jälleen eräällä kautta aikain miellyttävimmistä vaunutyypeistä eli "arkulla": nyt numerolla 181 vm. 1941. Alkuperäinen tarkoitus oli ajaa linjaa 15 jollain ratti-Karialla + kaksiakselisella museoperävaunulla nro 684. Toimitusjohtaja oli antanut käyttöluvan tällaiselle junalle, mutta se jäi kuitenkin haaveeksi, koska tarvittavaa huoltoa (mm. ilmaletkujen kunnon tarkastus) ei haluttu tehdä. Siksi ajettiin sitten "boggievaunulla". Linjatunnus oli poikkeuksellisesti 4S, koska emme löytäneet museosta enää 15:n aurinkonumeroa. Olisikohan se hävinnyt silloin, kun museon "turhaa" tavaraa hävitettiin Vallilassa.

Reitti: TH-YT-YOP-KTN-KT-HT-Kaarlenkatu-HAR-BRH-ST-KÄP-ST-HT-RT-RUN-TT-RUN-SLS-Perhonkatu. Vaunu on nykyään varastoitu Raitioliikennemuseolle.

Vallilan museo suljettiin huhtikuussa 1982 - metron matkustajaliikenne alkoi 1.6.1982.

Edellisen toukokuun päättyessä tapahtunutta teliperävaunujen käytön loppumista muisteltiin ajamalla 26.11.1983 linjaa 15

Karia-vaunustolla 2+505 vm. 1959+1958. Reitti: RT-HT-SÖ-ST-KÄP-ST-BRH-HAR-BRH-RUN-SLS-RUN-TT-RUN-YT-YOP-KTN-YOP-YT-KIR-YT-TH. Vaunu 2 oli käytössä nyt toista kertaa.

To Europe For Steam eli TEFS järjesti kanssamme ajelun kansainväliselle harrastajaryhmälleen sekä meille 26.5. ja 2.6.1984. Vallilan museovaunut katsottua oli ajelu Sisü-vaunulla 169 VH-MKN-Tukholmankatu, jossa vaihdettiin SWS-koejohdinautoon 1 suuntana Kampin metroasema, josta vuorojunalla Itäkeskukseen ja käynti bussilla metrovarikolla.

Sitten käytiin jälleen Tampereen Valmetilla katsomassa, mitä siellä nyt tehtiin ja myös Kyrolla ennen kuin sähkörata tultaisiin lakkauttamaan "vanhanaikaisena" (joka tapahtui 29.9.1989). Matkasimme Tampereelle 4.5.1985 junalla, siellä meitä odotti Valtionrautateiden Dm7-moottorivaunu nro 4129 vuodelta 1958 junassa H100, jolla ajettiin Sääksjärven kautta Lentokonetehtäas-nimiselle rautatieliikennepaikalle Valmetin tehtaan pihaan, lättähattumme muinaiselle syntymäpaikalle! Olimme kuulema ensimmäiset vieraat, jotka tulivat tutustumaan tehtäseen omalla junalla. Muiden muassa Nr II:t 89-91 ja VR:n Dr16-veturit olivat työn alla ja paikat katsottuamme otimme Antti Suojärvi Ky:n auton nro 15 Volvo B58 / Ajokki 5000 vm. 1975, jolla lähdimme Kyröskoskelle (pyysimme autoa yhtiön vanhimmasta päästä ja saimme sen). Kyrolla oli ulkona veturi nro 1. Retkellä oli mukana myös MRY:n jäseniä.

Leningradiin teimme linja-automatkan Friherrsin Autolla 27.-29.3.1987, Mercedes-Benz O303 / Kutter 9 vm. 1982-83. Tutustuimme tähän SNTL:n suureen raitiotiekaupunkiin, jossa juuri mikään sovituista asioista ei ollut hoidettu. Omatoimisesti saatiin matkasta kuitenkin onnistunut.

Seuraavaksi tapahtui 23.4.1988, kun ajoimme pimennetyllä metrojunalla 149+150 vm. 1982 läpi valaistun tunneliosuuden sekä tutustuimme Kampin pitkään kääntöön eli lähes hautausmaan alle vievään kääntöraiteistoon. Lisäksi tutustuimme metrovarikkoon, jossa oli vielä jäljellä 1970-luvun alun junarunkoja sekä kävimme Hakaniemen ja Herttoniemen valvomoissa.

Linja 15 kulki jälleen useamman vuoden tauon jälkeen 18.11.1989, kun ajelimme ASEA-vaunulla 157 vm. 1930 ympäri kaupunkia. Reitti: VH-ARA-ST-MK-TÖ-RS-TÖ-RUN-SLS-Perhonkatu.

Turun raitioteiden satavuotisjuhlia vietettiin ja oli luonnollista, että 5.5.1990 kiertelimme TuKL:n autolla 109 Scania BR111 / Delta City vm. 1978 kaikki muinaiset raitiotieosuudet Pohjolaa myöten "keltaisella vaaralla" ja tietysti katsoimme vaunuhallissa olleen satavuotisjuhlanäyttelyn sekä siellä olleet museoraitiovaunut. Käynti Turkuun tehtiin junalla.

Linjan 15X kevätajelu järjestettiin 27.4.1991 Valmet+Karia -telijunalla 332+505, vm. 1955+1958. Reitti: KH-VA-SÖ-BRH-TÖ-RUN-SLS-RUN-TÖ-PHL-TÖ-YT-YOP-KTN-YOP-KT-LII-HT-BRH-ST-VA-KH ja museobussilla 260 Kumpulassa, Oulunkylässä ja Käpylässä. Auto oli kilvitetty linjalle 34. Perävaunu oli matkassamme toista kertaa.

Kevätkokoukseen metrovarikolle 23.2.1992 ajoimme omalla metrojunalla 141+142 vm. 1982. Aluksi olimme kävelleet uuden Kampin-Ruoholahden tunneliosuuden edestakaisin, ratapohjaa ei oltu vielä kiskotettu ja kävely oli helppo tehdä tasaista raidesepeleintiä pitkin.

SRHS:n mukana olimme 9.5.1992 ajellessa heidän omistamallaan Dm7-junalla pitkin Helsingin satamaratoja. Helsingin kaupungin omistaman Oulunkylän-Herttoniemen rautatien ns. metrovaihteelle oli tilauksestamme ajettu myös metrojuna, jolloin nämä kahden eri yhtiön junat olivat yhdellä kertaa kuvattavissa.

Linja 15S oli kullussa 25.4.1993, kun liikuimme "mustangilla" eli ratti-Karialla 320 vm. 1955. Reitti: KH-VA-ST-KÄP-ST-HT-KTR-YOP-YT-RUN-TÖ-MKN-TÖ-RUN-SLS-RUN-TH-YT-HIE-YT-OP-BRH-ST-ARA-VH-KH.

Ulkomaanmatka etelään tehtiin 22.7.1993 ja kohteena oli pitkästä aikaa Tallinnan raitiotiet. Siellä meillä oli käytössä TTK:n virolainen museovaunu 14 vuodelta 1953, jolla ajelimme verkoston läpi. Tutustuimme myös kumpaankin raitiovaunuhalliin sekä TAK:n autovariikkoon. Paikalliset siirtymäajot tehtiin TAK:n Ikarus-bussilla.

-Metron silloin vielä liikenteelle avaamattomaan osuuteen Kamppi-Ruoholahti kävimme tutustumassa ajamalla omalla junalla ... 29.7.1993.

LOY 167 eli SLHS:n omistama Oy Liikenne Ab:n museobussi Volvo B635 / Wiima 3 vm. 1966 oli kulkupelinämme Helsingin keskustasta Vantaalle. Kävimme tutustumassa Carrus Oy Wiiman koritehtäseen 8.10.1993. Mukana oli myös SLHS:n jäseniä.

Raitioliikennemuseo avattiin 20.10.1993. Seuran jäsenillä on museoon vapaa sisäänpääsy.

Seuraava linjan 15 ajo tapahtui 24.4.1994, kun ASEA-vaunu 135 vm. 1928 kuljetti jäseniä reitillä: VH-SÖ-BRH-TÖ-RT-LII-SN-KT-SN-LII-RT-YT-KIR-YT-TÖ-PRK-BRH-SÖ-HT-LII-SN-KTN-SN-LII-HT-SÖ-BRH-ST-

PVK-VH.

Ulkomaanmatka etelämmäksi Baltiaan oli vuorossa 30.4.-5.5.1994. Kävimme useilla kapearaiteisilla radoilla sekä tutustuimme Riian raitioteiden TTP:n päävarikkoon sekä ajelimme museovaunulla nro 1901. Kävimme myös katsomassa Kaliningradin raitioteitä Venäjän Preussissa. Matkalla oli alla Askaisten Auto 32, Volvo B58 / Camo Riviera vm. 1978/90.



Linjaa 15 ajettiin 6.11.1994 punaharmaalla Valmet-nivelvaunulla 75 vm. 1984, joka jäikin viimeiseksi sen väriiseksi Helsingissä. (Ajopäivänä sen värisiä oli käytössä vielä kaksi.) Toivotaan, että joskus jokin vaunu vielä saa museaalisisessa mielessä alkuperäisen värinsä takaisin. Reitti:

TH-RT-HT-Kaarlenkatu-SÖ-HT-Mikonkatu-HT-ARE-HT-Mikonkatu-RT-TÖ-PHL-TH.

Metron liikenteenohjauskeskukseen Hakaniemessä kävimme tutustumassa 10.12.1994.

Kaisaniemen uuteen metroasemaan käytiin tutustumassa 16.2.1995.

Vallilan uudistettuun raitiotiekorjaamoon tutustuttiin 26.2.1995.

Linjalla 15 oli 23.4.1995 Valmet-vaunu 17 vm. 1959. Jatkoyhteydet hoidettiin museobussilla 157, jonka linjakilpenä oli 32. Reitti: KH-VA-ST-BRH-Helsinginkatu (kolmioraidekäyntö)-BRH-VA-VH-SÖ-HT-RT-KUU-TH-BRH-SÖ-VA-KH. Bussilla ajeltiin Koskelasta mm. Käpylään.

Tutustuttiin 19.11.1995 Suomen Turistiauto Oy:n varikkoon Ruskeasuolla vanhastaan Ruhan nimellä tunnetussa liikennelaitosympäristössä.

Itämeren ympäri tehtiin harrastusmatka pääsiäisenä 1996 tuttuun tapaan T.P.L:n ohjastamana Askaisten Autolla 46 Setra S210H vm. 1985. Liepajan raitiotiet sekä myös lukuisat rautatielinjat Baltiassa, Puolassa ja Saksassa olivat matkan hienona antina.

Linjalla 15 oli 21.4.1996 Karia-vaunut 14+505 vm. 1959+1958. Moottorivaunun peräpään kytkin oli SRS:n tilauksesta kunnostettu perävaunun vetoon. Reitti:

KH-VA-ST-BRH-HT-LII-KT-PMK-KT-LII-RT-YT-HIE-YT-RUN-TH-RUN-SLS-RUN-TH-BRH-ST-VA-KH. Linja-autoyhdysliikenne tehtiin Suomen Turistiauto Oy:n museobussilla nro 300 Büssing TU5 / Emmelmann vm. 1960 reitillä KH-PMK-RT-HIE-TH-SLS. Auto oli yhtä aikaa ajossa, joten matkustajat pystyivät vaihtamaan yhteisillä vaihtopysäkeillä kulkuneuvoa halujensa mukaan. Perävaunu oli matkassamme jo kolmatta kertaa.



Linja 15 oli jälleen ajossa 27.4.1997. Tällä kertaa ei linjanumeroa voinut laittaa esille, koska ajeltiin VTS-vaunusta 344, vm. 1955, muutetulla Vallilan hinausvaunulla nro H-1. Matkalla oli muutamia mieleenpainuneita kohteita, kuten käynti Yrjönkadun silmukassa ja pitkästä ajasta kääntyminen Töölön torilla. Reitti:

KH-VA-ST-MK-TÖ-YT-Yrjönkatu-YT-YOP-HT-DIA-HT-RT-YT-KIR-YT-TH-RUN-SLS-TT-RUN-YT-YOP-KT-HT-PRK-TÖ-BRH-ST-KÄP-ST-VA-ARA-PVK-VH-KH.

Maailman suurimpaan raitiotiekaupunkiin Pietariin teimme linja-autoretken SLHS:n museobussilla, entinen Nurmeksien Auto 1 Volvo B58 / Boxer 300 vm. 1977 12.-14.6.1998. Paluumatkalla tutustuimme Viipurin ammoisiin raitioteihin ajamalla muinaisten linjojen reittejä ja käymällä entisen raitiovaunuhallin luona. Pietarissa meillä oli useiden tuntien kiertoajelulla käytössä vanha museoraitiovaununumero 2642+2384. Tutustuimme paikallisten harrastajien opastuksella seikkaperäisesti myös muutamiiin raitiovaunuhalleihin ja erityisesti tavararaitiovaunut olivat tarkemman tutkimisen kohteina.

Tutustumismatka uuteen Itäkeskus - Vuosaari -metrorataan ja asemille tehtiin 25.8.1998. Käynti ajoittui sopivasti ennen

liikenteelle luovutusta. Vuosaaressa käytössämme oli oma metrojuna, jolla ajoimme uutta rataa pitkin. Matkalle lähdettiin LOY:n museobussilla 167 Rautatietorilta ja bussilla ajeltiin vielä metrokäynnin jälkeen itäisessä Helsingissä, jossa kyseinen auto on aikoinaan tehnyt päivätyönsä.

Uuteen Variotram-vaunuun nro 201 vm. 1998 kävimme tutustumassa Koskelan varikolla 13.2.1999. Käynti järjestettiin SLHS:n maarianhaminalaisella Eckerö Busstrafik -museobussilla 1 Scania-Vabis BF56 / Ajokki vm. 1966 Töölöstä käsin. Alun perin toivoimme voivamme tehdä kyseisellä raitiovaunulla pienen ajelun Töölön suunnalla, mutta vaunussa oli tuolloin vielä sen verran viritettävää, ettei "ulkopuolisia" haluttu ottaa lainkaan vaunun kyytiin.

Kevätajelu suunniteltiin tehtäväksi 22.5.1999 Variotram-vaunulla 201. Vaunu oli vieläkin sen verran keskeneräinen, että muutos ajelukalustoon piti tehdä viime hetkellä. Korvikkeeksi ajettiin upouudella HKL:n Scania-OmniCity -bussilla 9900 Mikonkadulta Merisatamaan ja "Seurasaaren" pysäkin kautta Ruhaan.

Ulkomaan matka tehtiin Norrköpingin raitioiteille 10.-13.9.1999. Matka tehtiin tutulla SLHS:n Eckerö Busstrafik -museoautolla 1. Samalla pistäydyimme Tukholmassa Högdalenin metrovarikolla, Djurgårdin museoraitiovaunuvarikolla sekä matkustimme vaunulla 329, Lidingön raitiotiellä ajettiin museovaunulla 17. Ajoimme myös uudella Tvärbanan-pikaraitiotiellä koeliikenteessä olleella vaunulla 403. Ruotsissa meidät siis uskallettiin päästää kyytiin vaunuun, jota ei vielä oltu otettu liikenteeseen! Norrköpingissä tutustuimme seikkaperäisesti tähän erittäin kasvuhakuiseen raitiotiehen. Meillä oli ohjelmassa myös ajelua viidellä erilaisella raitiovaunulla - liikuimme kulkueena. Vaunut olivat museo- ja liikennevaunut 1, 16, 40, 56 ja 87, joilla ajelimme välillä vaunua vaihtaen pitkin ja poikin kaupunkia. Ajotaitoisimmat saivat myös kuljettaa näitä vaunuja kaupungilla opaskuljettajien valvoessa ja neuvoessa.

Kolmas kerta toden sanoo. Variotrameilla oli aloitettu yleinen liikennöinti loppukesällä ja nyt voitiin suunnitella huojentuneena sellaisella toteutettavaa ajelua linjalla 15. Vaunuissa ei enää ollut mitään ajelua estäneitä ongelmia. Päivämäärällä 23.10.1999 tehtiin ajelu vaunulla 202 vm. 1999 ja samaan tapahtumaan yhdistettiin ajelu myös VR Osakeyhtiön uudella Sm4-sähköjunalla 6303+6403 vm. 1999 Helsingistä pysähtymättä Vantaankoskelle (juna H8849) ja takaisin (juna H8854). Linja 15:n reitti:

RT-LII-YOP-YT-Yrjönkatu-YT-YOP-KTR-HT-DIA-HT-RT-RUN-TÖ-BRH-ST-ARA-PVK-VH-ST-KÄP-ST-SÖ-HT-RT-YT-HIE-YT-TH.

Göteborgiin teimme retken 7.-11.4.2000. Matka tehtiin A-busin Sisu-Cummins / Kutter autolla vm. 1983. Käyttöömme ajeluita varten oli järjestetty Ringlinienin museovaunut 302+336 sekä myös liikennelaitoksen uudistettu nivelvaunu 304. Tutustuimme myös vaunuvarikoihin ja yhdistyksen muuhun museovaunukalustoon.

Linja 15 oli jälleen liikenteessä 6.5.2000, jolloin teimme ajelun jälleen tutulla vaunulla 320. Reitti: KH-VA-HT-RT-TÖ-PHL-TÖ-YT-HIE-YT-KTN-KT-SN-KT-PMK-YT-TÖ-BRH-ST-KH. Raitiovaunuajelun jälkeen ajelimme uudella sinisellä museobussilla HKL 33 Scania-Vabis / Helko vm. 1965 mm. Pakilaan, Pirkkolaan ja Veräjämäkeen.

Metrojuna 121+122 Itäkeskuksen ja varikon välillä oli käytössämme 12.11.2000. Samassa yhteydessä tutustuimme uuteen saksalaiseen 200-sarjan metrojunaan varikkotiloissa, sillä sitä ei saatu vielä yrityksestä huolimatta koeajollemme.

Kevätajelu linjalla 15 oli vuorossa 29.4.2001. Nyt oli jälleen ajossa poikkeavaa kalustoa poikkeaville tyypeille. Saimme käyttöömme viherratikka-nimellä laillisin graffitein vuonna 1995 koristellun VTS:n nro 352 (entinen 356) vm. 1956. Tämä vaunu oli koristeltu tarkoitukseensa vihervuosi-kampanjaa varten ja esiintyi tuolloin julkisuudessa vain lyhyenä aikana. Reitti: KH-TH-KUU-KTR-ARA-VH-KH.

Uudella metrojunalla ajelu oli yhtä konstikasta kuin olivat olleet tähän asti kaikki muutkin uuden kaluston ajeluhaaveemme (raitiovaunut 31 ja 201). Ajelupäivänä 13.5.2001 käytimme sittenkin vanhaa vaunuparia 171+172 vm. 1984, jolla teimme matkan Itäkeskuksesta Kampin pitkälle kääntöraiteelle, josta poistullessamme ylitimme Ruoholahdesta tulevan linjaraitteen maanalaisella ratasillalla. Jatkoimme Vuosaaren ja IK:n kautta Mellunmäkeen. Lopuksi tutustuimme metrovarikon laajennukseen. Uusi juna, jonka näimme varikolla, oli vielä hieman raakile esiteltäväksi liikkuvana.

Osloon teimme retken 23.-27.5.2001. Matka tehtiin tutulla A-busin Sisu-Cummins / Kutter autolla vm. 1983. Oslossa tutustuimme Lokaltrafikhistorisk Foreningin raitiotiemuseoon ja teimme pitkän ajelun käyttöömme luovutetulla Oslon raitiotieiden upouudella nivelvaunulla 151. Paluumatkalla tutustuimme Turun museoraitiovaunuihin vanhassa raitiovaunuhallissa. Turussahan on käynnistynyt selvitystyö museoraitiotiestä tai vähintäänkin raitiotiemuseosta, johon työhön myös seuramme on osaltaan osallistunut.

Vielä tehtiin ulkomaanretki Tukholmaan 7.-9.9.2001. Käyntikohteina olivat mm. pikaraitiotie Tvärbanan ynnä muita raitiovaunukohteita

Talgo-Transtech Oy:n kiskokalustotehtaille Vuolijoen Otanmäkeen tehtiin tehdaskäynti 27.-28.9.2001. Mielenkiintomme

kohteina olivat Variotram-valmistus ja näimmekin noin 18 eri vaiheessa olevaa uutta raitiovaunua (nrot 204, 211-220 ja 222-228) sekä lukuisasti rakenteilla olevaa rautatiekalustoa eli Suomeen toimitettavaa kalustoa - Sr2-sähköveturin sekä kaksikerrosmatkustajavaunuja ja Irlannin rautateille toimitettavia tavaravaunuja.

Seuran 30-vuotisjuhlakokouksen yhteydessä 24.2.2002 teimme ajeluja hiomavaunulla 2119 (Schörling vm. 1955) ja harjavaunulla 2126 (ASEA / SAT / HKL vm. 1968, pohjarakenne kuitenkin vm. 1928) VH-KH-VH. Ajokertoja tehtiin kolme, jotta kaikki halukkaat juhlavieraat pääsivät nauttimaan tästä erikoisesta kokemuksesta.

Julkaistu Raitiossa 1/2002. Koonnut Jorma Rauhala. Kuvat Jorma Rauhala