

Rautatiehavainnot 1998 / 1999

Pääsivulle

- 19.12.99 Lisäsin kuvat lopulta vaunulistoihin ja tein muitakin pieniä muutoksia enemmänkin, saa ilmoittaa jos jokin ei toimi tai toimii typerästi.
- 3.12.99 P 125:tä neljä minuuttia edellä meni yksinäinen Dv15 Leppävaaran kohdalla. Mahtoiko pikajuna ohittaa sen ennen Karjaata?
- 30.11.99 P 61:n perässä oli kolme tilausmakuuvaunua Lapin perinneasuihin sonnistautuneille lapsille ja heidän huoltajilleen. Juna lähti Helsingistä noin 40 minuuttia myöhässä.
- 29.11.99 Inkoon ja Karjaan välillä sattui sähköratavaurio iltapäivällä ja Turusta tulevat junat jäivät 20 minuuttia - tunnin aikatauluista jälkeen. Ainakin kaksi junaa Helsingistä Turkuun korvattiin linja-autoilla.

IC 136 ajettiin Pendolinolla.

P 61:n viimeinen vaunu oli tilausajossa oleva CEmt, jossa oli ainoastaan yhden hengen hyttejä.

- 28.11.99 Joulupukki saapui höyryjunalla Keravalta Helsinkiin avaamaan joulukadun. Junan kokoonpano oli yhdeksän puukorista museovaunua ja vetäjänä Ukko-Pekka 1009. Junassa oli viileä meno, lämpötila 4-8 astetta. Joulupukkiakaan en nähnyt koko matkalla, eikä tosin kolmanneksi viimeisessä vaunussa juuri muita ihmisiääkään ollut.

P21:ssä oli vetureina 2*Sr1 ja vaunuina kolme sinistä vaunua, joista keskimmaisessä oli 'TILAUSSVAUNU'-kyltit.

- 26.11.99 P133:ssa oli keulassa pari sinistä vaunua normaaliperjantain kolmen Eil-vaunun lisäksi.
- 3.11.99 Huopalahden ja Pasilan välille asenneltiin ajojohtoa. Iltapäivästä johdonveto oli menossa Pasilan aseman kohdalla, Jvv 8/ Tka 7 192. Mäkkylästä Leppävaaraan on otettu käyttöön pätkä uutta eteläistä raidetta.
- 26.10.99 Medialle esiteltävinä oli ollut Helsingin asemalla IC-vaunut joihin on asennettu koeluontoisesti turvavyöt. Vaunut ovat Ed 28020, Ex 26229 ja Ex 26230. Lähde: Lauri Rätty.
- 21.10.99 IC77:ssa oli ensimmäisenä A16.
- 18.10.99 Nyt on nähty omin silmin Sm4-junat liikenteessä, ainakin S/L/M/K-linjoilla. Junien LCD-näytöt ovat kyllä jokseenkin huonosti näkyviä, muuten vaikutti pikaisen tutustumisen jälkeen hienoilta.

IC127 korvattiin kahdella Sm2-yksiköllä ja se lähti Helsingistä noin 1330. Peruutettaessa IC127:n runkoa Ilmalasta Helsinkiin oli sen ensimmäinen vaunu pudonnut Ilmalan aseman vieressä raiteilta. Myös P5 myöhästyi myös jonkin verran tapaturman johdosta.

- 17.10.99 P36:ssa tuli perässä venäläinen salonkivaunu. Vaunusta ei ollut yhteyttä muuhun junarunkoon ja hajusta päätellen vaunun lämmitys toimi hiilellä.

Dv16 toi Helsingin asemalla yhden Ex-vaunun saapuneen P142:n perään. Miksi se tuotiin ja ennen kaikkea _mistä_ se tuotiin, jäi epäselväksi.

- 15.10.99 Leppävaaran asema on purettu ja lähes kokonaan purkujätteetkin viety pois.

IC57:n lähtö myöhästyi 12 minuuttia veturissa (3213) olleen vian vuoksi. Tämä myöhästyi myös 1608 ja 1616 Riihimäelle lähtevä paikallisjunia muutamalla minuuteilla. Myös seuraavaksi lähtevä IC-juna myöhästyi, kun ei päässyt lähtöraiteelleen ajoissa. P171 sensijaan lähti ajallaan.

Sm4-junia on ollut päivällä normaaliliikenteessä. Lähde: Lauri Rätty.

- 13.10.99 Leppävaaran asema siirtyi ajasta ikuisuuteen, 1830 jäljellä oli enää neljä suurta pyöreää uunია, savupiiput ja palomureja.

P45:n perässä oli A20, ainakin Helsingistä lähtiessä vaunu oli tyhjä.

Kaupunkirata edistyy, raidetta on siellä täällä enemmän tai vähemmän pätkissä. Huopalahdesta Helsinkiin päin on saatu jo vanhallekin radalle taas ajojohdot kuntoon. Myös Mäkkylästä Leppävaaraan päin oli ajojohto paikallaan jo jokunen päivä sitten, nyt liikenne jo kulkee uutta pohjoista raidetta pitkin jonkin matkaa.

- 4.10.99 Leppävaaran asema poistui käytöstä ja lipunmyynti siirtyi aseman takana sijaitsevaan väliaikaiseen parakkiin.

Mäkkylän paikkeilla oli laitettu jo pitkä pätkä uutta kiskoa kiinni pölkkyihin, myös Pasilan asema on saanut kahdeksannen raiteen.

Leppävaarassa tehtiin myös aika epäilyttäviä sähkökytkentöjä.. Miehillä oli pistorasia, jossa oli noin 20 cm johdot, joiden päässä hauenleuat. Sitten avattiin valotolppa ja kytkettiin riviliittimeen 10 cm:n johdot, joista otettiin kiinni hauenleuoilla. Sentään toinen mies jäi seisomaan kytkentävirityksen viereen, kun toinen käytti nostolaitetta, johon sähköä otettiin.. Äkkiseltään tulisi mieleen turvallisempiakin menetelmiä sähkön hankkimiseksi..

- 26.9.99 P5:n perässä oli makuuvaunu.
- 17.9.99 P133:n viimeinen vaunu oli GFot 31032-6.
- 6.9.99 P130:ssä oli keulassa Ex 26228 jonka teliin oli kytketty aikamoinen määrä johtoja. Seuraavana vaununa oli A16 mittausvaunu, johon johdot nähtävästikin menivät. Junaa oli katsomassa joku muukin harrastaja, havaintovälineinä pieni lehtiö ja kamera. Minä sentään aloin käyttämään kännykkää muistiinpanovälineenä jo aikoja sitten. ;)
- 21.8.99 Raahen radalla jälleen henkilöliikennettä. Raahe-Tuomioja -vällä ajettiin kolme vuoroa, kaikilla kerroilla juna oli aikalailla täynnä. Kumma kyllä, ensimmäinen luokka oli paljon tyhjempi kuin toisen luokan vaunut. Omituista ettei ne kelvanneet ilmaiseksikaan. Junarunko oli seuraava:
27367 Ci
27812 Rk
27010 CEi
23022 Ein
23013 Ein
23184 Ein

Tuomiojalla juna ajoi kolmioraidetta etelään, peruutti Tuomiojan asemalle ja samantien lähti takaisin Raaheen.

- 12.8.99 11.45 saapui Rautaruukin Raahen tehtaalle Ttk-2 849. En olekaan ennen vielä nähnyt Ttk:ta, jossa on harmaat sivupalkit.
- 11.7.99 P 820:n vetureina oli 3xDv12. Liekö yleistäkin.. Riihimäellä oli vaihteeksi hyvä letka Sm1/2-yksiköitä yhteenajettuina, 10 kpl.
- 27.6.99 EP 56:n runko vaikutti olevan oudossa järjestyksessä. Saattoi olla, että sitä vielä järjesteltiin ennen lähtöä Oulusta, mutta ainakin tunti ennen junan lähtöä oli järjestys keulasta katsottuna Cx, Ex, Ex, Ex, Eil, Rkt.
- 6.6.99 Raahen radalla on liikkunut 29.5. henkilöjuna. Juna oli ammattiosasto 200:n tilausjuna Raahe-Oulu-Raahe ja siinä oli yhdeksän toisen luokan sinistä vaunua, ravintolavaunu ja lastenvaunu. Matkustajia junassa oli noin 900. Lähde: Raahelainen 2.6.1999.
- 5.6.99 Sibelius-junassa näkyy olevan vaunuina aika monta 'normaalia' vaunua. Rt ja 2*Ein. Miksihän tuolle sitten pitää olla omat vaununsa, kun kuitenkin lisänä käytetään tavallisiakin.. Ja miksihän uusittaviin ensimmäisen luokan vaunuihin laiteta LED-loppuopastimia? Tuli aamulla huomattu niiden olevan varsin näkyvien verrattuna noihin tavallisiin. Helsingistä lähtiessä Sibeliuksen loppuopasteet näkyivät niin kauan kuin koko junaa näkyi, vieressä lähteneen pikajunan loppuopasteet sensijaan eivät oikeastaan näkyneet enää edes laiturin päästäkään..
- 2.6.99 P135:n ensimmäinen vaunu oli Gfot-autovaunu. Taaskin oli Tk3 1168 Pasilassa höyryämässä, tällä kertaa sattui olemaan kääntöpöydällä.
- 31.5.99 Toisen Pendoliinon tilalla kulkeva IC-runko:
26113 Cx
26228 Ex
26901 Rbkt
26308 Ex
26207 Ex
23564 Efit

Kuinka lie mahtanee olla pysyvä tuo runko onkin ihan toinen juttu. Cx-vaunun toisen puolen näyttö oli ihan sekaisin, näyttäen lähinnä pystyviivoja. Toisella puolella kertoi olevansa Pikajuna 51 Ouluun.

- 31.5.99 Pasilassa oli jälleen höyryveturi 1168 pihalla ja piipusta tuli savua.

Ilmalan paikkeilla on uusittu vanhoille rantaradan ajojohdoille ripustimet ja kääntöorret. Osa johdot on poistettu enemmän tai vähemmän satunnaisten näköisesti Ilmala-Pitäjänmäki välillä.

- 29.5.99 "On ne sitten mukavia nuo sähköjunat, kun ne kulkee niin tasaisesti ja on vielä hiljaisiakin." Sm2 6078:n kompressorit on kai vähän huonossa kunnossa ja matka kysesellä junalla oli kuin täryjyrän kyydissä olisi ollut. Lähtee noista kyllä hirveä ääni ja tärinä toisinaan..

Pasilassa näytti olevan parikin höyryveturia vedetty tallista pihalle. Toisen päällä oli peite, enkä toisenkaan merkintöjä ehtinyt katsomaan.

- 25.5.99 P52:ssa oli vetureina 2*Sr1. P135:n keulassa oli A41. Pasilassa höyryveturi 1168 oli tuotu ulos ja sitä nähtävästi lämmitettiin.
- 12.5.99 Kaupunkiradan pohjoiselle raiteelle oli saatu ripustimet sekä paluujohdin Pitäjänmäki-Ilmala välille. Huopalahden aseman molemmin puolin puuttuu vielä osa johdoista.
- 11.5.99 Uusi raide otetaankin käyttöön vielä aikaisemmin kuin epäilin. Lauantaista 15.5. klo 23.05 alkaen käytetään yhtä raidetta Helsingin ja Leppävaaran/Kannelmäen välillä. Sunnuntaina 16.5. klo 8.40 otetaankin sitten käyttöön uusi raide Helsinki-Pitäjänmäki -välillä.
- 10.05.99 Leppävaaran ohi meni yksinäinen Dv15 Turkua kohden 11:48. Kaupunkiradalle asennettiin ajojohto ja apukannatin Pitäjänmäen ja Huopalahden välille, Huopalahden ja Ilmalan välille oli ilmaantunut ripustimetkin. Jälkimmäisellä välillä tehtiin raiteentuenta, kohta alkanee olemaan liikennöitävässä kunnossa tuo patk. Luultavasti 30.5 saatetaan ottaa käyttöönkin (Ainakin Huopalahdessa vaihdetaan raide 4 käyttöön silloin).
- 07.05.99 Leppävaaran kaupunkiradalle on asennettu ajojohto ja apukannatin toiselle raiteelle Ilmalan ja Huopalahden välille, toiselle raiteelle Huopalahdesta Hämeenlinnanvylän sillan Ilmalan puoleiseen päähän saakka. Pasilan asemalla satuin juuri, kun aikataulumonitorien tietokoneet boottasivat, 11:10. Jokaisella neljästä monitorista näytti olevan takanaan oma 486Dx2/66 2,5 GB kiintolevyllä. 19:58 Leppävaaran ohi meni Plasser Theurer Helsinkiin päin.
- 06.05.99 Kaupunkiradalla Huopalahden ja Ilmalan välillä oli Tka:n lisäksi myös Dv15 jonkin vaunun kanssa.
- 05.05.99 Huopalahdessa oli kaupunkiradalla Tka 7 +3*Mas. Ilmalan kohdalle oli laitettu yksi jakso ajojohtoa ja kannatinjohtoa. Tukijohdot puuttuvat vielä. P134:n perässä oli A40.
- 30.04.99 Raahen ratapihalla oli käynnissä pölkynvaihto ja luultavasti myös pintarakenteen uusiminen.
- 29.04.99 P52:n perässä oli pari Ex-vaunua.
- 27.04.99 Kävijälaskurit näköjään nollaantuu noin kerran kuussa.. Noin 200 käyntiä oli ennen tätä yhteensä.
- 25.04.99 P14 oli varsin pitkä, 19 vaunua. Helsingissä kolme vaunua jäi opastimen väärälle puolelle ja osittain parinkin vaihteen päälle.
- 23.03.99 P130:n perässä oli CEmt 24023 ja 24111 sekä Ein 23022. Makuuvaunut lähtivät Helsingistä P665:ssä Sm2 6064:ssa näyttää olevan päätyovi. Liekö missään muussa jäljellä?
- 23.04.99 OOHOPS! Suuri osa taulukoista on näköjään ollut väärillä oikeuksilla ties kuinka kauan ja täten näkymättömissä.. Eikä kukaan vaivautunut ilmoittamaan asiasta. Nyt pitäisi kaiken olla kunnossa taas.

- 04.03.99 Tänään ja eilen näytettiin tehtävän erikoisempia järjestelyitä P99:n kokoamisessa. Jokin Helsinkiin saapunut pikajuna peruutettiin ensin Linnunlauluun, sähköveturi ajettiin pois, Dv16 siirsi rungon autovaunujenlastausraiteelle, sähköveturi toi P99:n IC-rungon lähtöraiteelle, Dv16 siirsi pikajunarungon IC-rungon eteen ja sähköveturi palasi vetämään koko systeemiä. Kuuluneeko sitten moinen järjestely ihan tavalliseen käytäntöön, ainakaan viime kesänä en muista moista nähneeni.
- 02.04.99 VR:llä taitaa olla sesonkiaikoina hiukan pulaa varsinaisista autovaunuista. P 59:n perässä oli kolme Rbnqss-vaunua ja yksi Gfot.
- 30.03.99 Leppävaaran ohi Turkua kohden meni klo 10.15 Sr1+EFit+Eit, luultavastikin sama yhdistelmä meni takaisinpäin klo 13.15. Vaihdeittiinko tässä kenties Karjaa-Hanko -väliä kulkevat vaunut?
- 29.03.99 P 134 oli ainakin 40 minuuttia myöhässä Espooseen saapumisesta.

- 26.03.99 Helsingistä lähti tilausjuna Jyväskylään Network 2000 -tapahtumaan klo 13.02. Juna tosin saapui lähtöraiteella vasta 13.03 ja pääsi lähtemään 13.12. Tämä myöhästytti myös P 5:n lähtöä noin kymmenen minuuttia. Tilausjunan kokoonpano oli seuraava:

23271 Ein
23196 Ein
23186 Ein
23117 Eit
23413 Eift
23402 Eift
60 A
3075 Sr1

- 20.03.99 P 73 lähti noin 50 minuuttia myöhässä.
- 19.03.99 MTV3:n vaalijunan vaunuina olivat A41 ja A50.

Onkohan lähiliikennevaunujen vetäminen tullut paljon raskaammaksi kuin ennen? Ainakin yhdessä Riihimäeltä Helsinkiin tullessa lähiliikennejunassa sekä Tampereelta tullessa 415:ssä oli vetureina 2*Sr1.

CEmt 24082:ssa vaikuttaisi olevan alipaine-WC. Asia pitänee joskus tarkistaa, vaunu kulkee Kemijärven junassa (P 61/68).

- 18.03.99 Leppävaaran kaupunkiratatyömaalle on ilmaantunut Pitäjänmäen ja Ilmalan välille useita raidepätkiä. Ensimmäinen raidemuutoskin on tapahtunut, Huopalahden aseman jälkeen Vantaankoskelle menevää rataa on parinsadan metrin matkalta siirretty hiukan syrjemmälle entisestä kohdasta.
- 17.03.99 P 52:ssa oli vetureina 3076+3011.
- 11.03.99 IC 50:ssä oli tiedotusjärjestelmä jonkin verran sekaisin. Kokkolaan ja Kauhavalle saavuttaessa tekstit kertoivat Seinäjoelle saapumisesta, Seinäjoelle saavuttaessa Seinäjoelta lähdöstä, Seinäjoelta lähtiessä Tampereelle saapumisesta, Parkanoon ja Tampereelle saavuttaessa Riihimäelle saapumisesta, Riihimäelle saavuttaessa Pasilaan saapumisesta ja Helsinkiin saavuttaessa ei tullut mitään. Kuulutukset kyllä tulivat oikein, paitsi Tampereelta Turkuun ei lähtenyt junaa, vaan bussi.

Jalasjärvellä radankorjaustöissä oli pari Tka:ta ja Dv12. Osa paikalla olleista tavaravaunuista näytti aikailla kärsineiltä.

P49:n perässä oli kaksi tai kolme Eil-vaunua.

- 09.03.99 Tiedostokoot vihdoinkin järjestyksi ja selityksiä paikalleen. Linkit omalle sivulleen.
- 16.02.99 Lumipyry sotki liikennettä kovasti. Mm. IC poriin peruttiin täysin, IC 57 lähti yli tunnin myöhässä.
- 15.02.99 IC 57:n ensimmäisenä vaununa oli A 20.
- 08.02.99 IC 9 lähti Helsingistä 42 minuuttia myöhässä klo 17.44. Ensimmäisenä vaununa oli konferenssivaunu A 20.
- 08.02.99 11.40 meni Leppävaaran ohi Turkuun päin tavarajuna, jossa oli veturina Dr 14 ja pari avovaunua, umpivaunu ja pieni F-vaunu.
- 07.02.99 M-junassa, joka lähtee Helsingistä 12.14, oli päällä ajovalot taakseen päin ainakin Myyrmäen kohdalla.
- 05.02.99 Siirryin Access-aikaan, tiedostokoot kasvoivat järkyttävästi. Vaatii vielä jonkin verran hienosäätöä.
- 05.02.99 P 53:n runko saapui lähtöraiteelle vasta 12.58, eli aikataulunmukaiseen lähtöaikaan. Juna lähti klo 13.09 yhtäaikaa viereiseltä raiteelta lähteneen R-junan kanssa. Junien jatkossa käyttämistä raiteista ja järjestyksestä ei ole tietoa.

Dv 15 1989 toi P 169:n Jyväskylään menevän vaunuston lähtöraiteelle klo 13.18, Poriin menevä vaunusto saapui klo 13.46.

P 5 pääsi lähtemään vasta 14.04 junassa sattuneen sairaskohtauksen vuoksi. Noin klo 13.20 mieshenkilö sai sairaskohtauksen ja menehtyi noin puolituntia kestäneestä elvytyksestä huolimatta. P 169 lähti ennen P 5:tä klo 13.59. Raiteet meinasivat loppua kesken, kun P 5 oli Oulusta 14.02 saapuvan IC 50:n tuloraiteella. Lopulta IC 50 saapui raiteelle 7 heti P 169:n lähdettyä.

Klo 13.40 Helsinkiin Kontiomäeltä saapuneen P 74:n veturina oli Sr 2 3219 jolle suoritettiin heti saapumisen jälkeen nähtävästi lämpötilamittauksia kaikkien pyörien kohdalta.

IC 50:ssä oli kaksi Eds- ja yksi Ed-vaunu. Klo 14.27 Sm 4 oli tulossa Ilmalasta Pasilaan päin Hartwall Arenan kohdalla.

- 16.01.99 IC 9 lähti Helsingistä 20 minuuttia myöhässä klo 17.22. Juna saapui Ilmalasta lähtöraiteelle vasta 17.15.
- 13.01.99 Järvenpää-Tampere tilaushöryjunan kokoonpano oli 1009, sininen puukorinen vaunu, kaksi sinistä puukorista ravintolavaunua, sininen puukorinen baari ja ruskea EFi.
- 16.12.98 Ilmalan ja Huopalahden välille oli ilmaantunut irtonainen raidepari. Ajoissa tuotu kaupunkirataa varten.. Sm1 6029:n yksi ovi oli epäkunnossa ja aiheutti aika hässäkä Pasilassa 1209 (S-juna Helsinkiin). P136:n vetureina oli 2*Sr1.
- 24.11.98 Lisätty vaunujen numerointitietoja.
- 20.08.98 Ilmalan ratapiha-alueen laidalla näytti olevan kaksi Eifet-vaunua puurunkoisten vaunujen välissä. Mikähän siinäkin on pointtina.. Kauimmaisessa nurkassa vaikuttaisi olevan kaksi hylättyä sinistä vaunua.