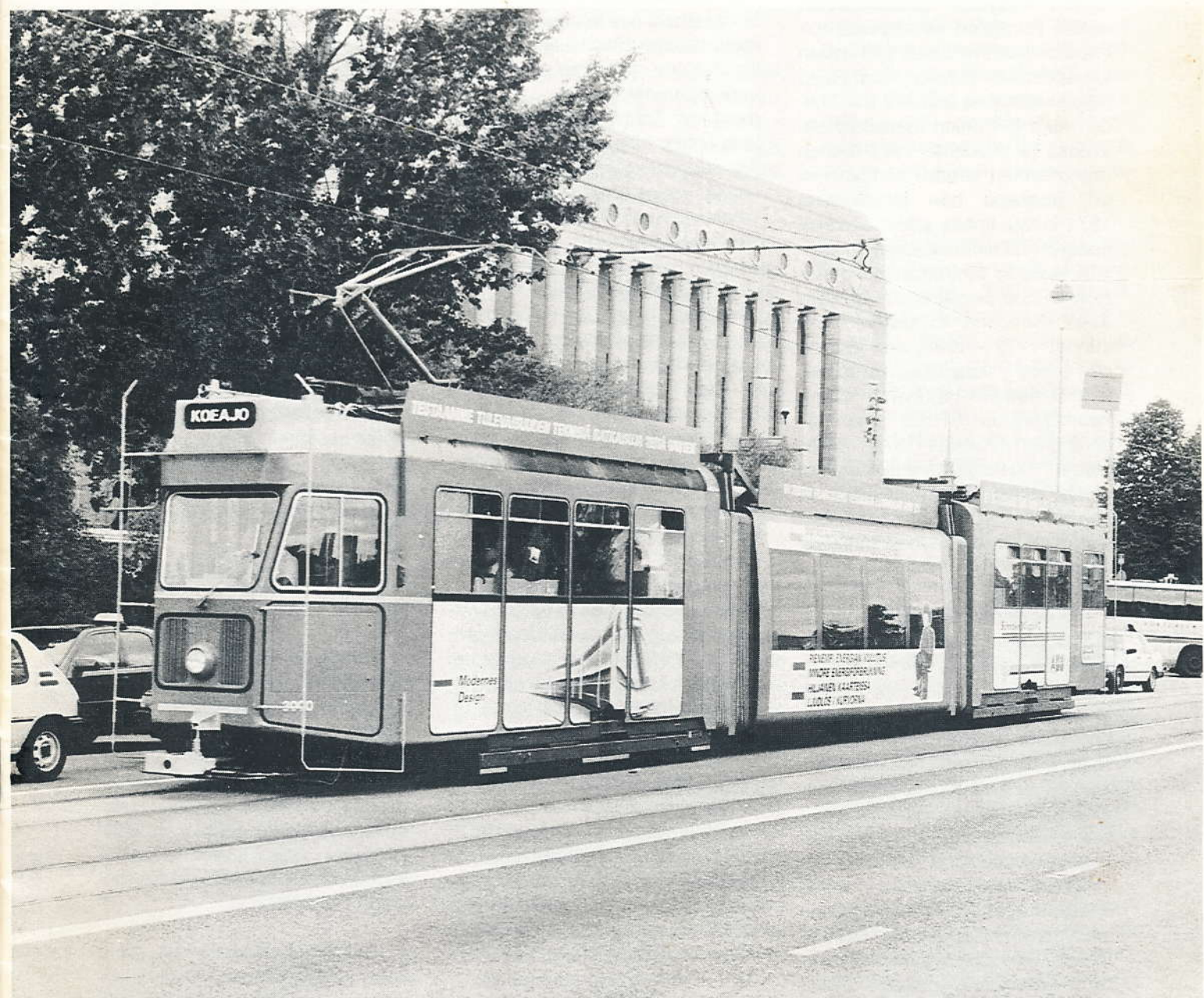
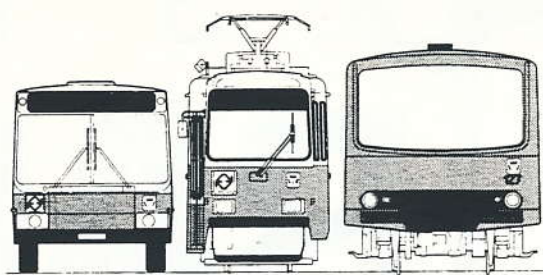


3 1995

TRAITIO



"Tietäminen ei ole minkään arvoista,
jos siitä ei kerrota"



AVOIMIA TEHTÄVIÄ TOIMITUKSESSA

Raitio on monipuolinen ja kehittyvä raitiotie- ja kaupunkibussi-liikenteen harrastajien lehti, jolle nyt etsitään kyvykästä ja osaavaa tekijää nykyisen päätoimittajan Jorma Rauhalan vetäytyessä toimestaan yhtämittaisen 24 vuoden työpanoksen jälkeen. Nykyinen päätoimittaja on toiminut niin Raition kuin SRS:nkin luottamustehtävissä jo vuodesta 1971 lähtien (eli jo ennen seuran perustamista), koskapa hän joulukuussa 1971 kutsui koolle silloin olevaksi tiedetyt raitiotieharrastajat seuraavan vuoden tammikuussa pidettyyn SRS:n perustavaan kokoukseen. Sihteerin toimikausi kesti vuodet 1972 - 1989, sen jälkeen hän on ollut varapuheenjohtajana ja tällä hetkellä tehtävänä on puheenjohtajuus. SRS:n oman jäsenlehden (vuosina 1972 - 1976 osana kiskoliikenneharrastajien yhteisjulkaisussa Resiinassa ja sen jälkeen oma Raitio) toimittaminen on kuulunut tehtäviin alusta alkaen.

Jo edellinen puheenjohtaja Ismo Leppänen siirsi Raition nykyaikaisen julkaisutekniikan aikakautteen, eli odotamme, että Raition toimittajuutta hakevalla on käytettävissään julkaisunteko-ohjelma. Nykyasussaan lehti tehdään päätoimittajan kotitietokoneessa olevalla ohjelmistolla, suunnitellaan sillä lehden ulkoasu vielä siinä vaiheessa kuviteltuine kuvineen, tulostetaan tekstit paperille ja toimitetaan suorakuvausmateriaali valokuvineen kirjapainoon. Lehden teossa eräs mielenkiintoinen vaihe on nähdä kuinka lähelle neljällä jaollista lukua lopullinen sivumäärä osuu. Jos siitä jäädään vajaak-

si, niin on tehtävä lisää artikkeleita sivumäärän täyttämiseksi. Lehti ilmestyy vuosittain neljästi eli se vaatii kokemuksesta vähimmäislään, mikäli työ tehdään normaalin päivätyön jälkeen, numeroa kohti noin kuukauden työpanoksen. Huomattava osa lehteen tulevasta materiaalista tulee käsin- tai konekirjoitettuna, joten ne kirjoitetaan uudestaan ohjelmiston vaatimaan muotoon. Toimituksen työtä kaikkein eniten helpottaisi, jos avustajien aineisto toimitettaisiin levykkeellä. Ja jos artikkeleihin sopivia valokuvia ei ole, niin päätoimittaja käy ne ottamassa.

Päätoimittajan lisäksi haetaan avustavia toimittajia. He auttaisivat päätoimittajaparkkaa käsin- tai konekirjoitettujen tekstien kirjoittamisessa levykkeelle (sillä eihän kaikilla avustajilla ole mahdollisuutta kirjoittaa levykkeille). Avustavien toimittajien ei tarvitse itse keksiä tarinoita, elleivät halua. Muitakin henkilöitä toimitukseen värvätään eli voit ilmoittautua päätoimittajalle, niin katsomme mitä voimme järjestää ja mihin tehtävään opastaa. Päätoimittajan yhteystiedot löydät jostain tästä lehdestä. Kaikkiin tehtäviin annetaan riittävä ja hyvä opastus eikä kenenkään tarvitse pelätä joutuvan sa kylmiltään tositoimiin.

RAITIOTIELINJAT

Ankara talvimyrsky heitti 23.1. Porvoonkadulla "Viiden minuutin pysäkillä" viereisen muuntoaseman peltikaton. Linja 3B kulki usean tunnin ajan suoraan Helsinginkatua Töölöön.

Linjan 2 reitti muuttui 1.3., uusi reitti: KTR-YT-RT-HT-DIA. Uuden

ruuhkalinjan 2V liikennöinti alkoi ja reitti: KTN-HT-DIA. Linjojen peruskalustona ovat neliakseliset vaunut. Linjan 2 kierrosaika alkaa 53 minuutista pudoten heti 51 ja kaikkien vuorojen saavuttua linjalle 48 minuuttiin pysyen sellaisena koko päivän (suunta 1: 25 min, suunta 2: 23 min). Linjan 2V kierrosaika elää koko ajan 30-37 minuutin välillä. Vuorovälit ovat poukkoilevia: esim. aamuruuhkassa lähdöt DIA:lta vuorovälein 11-19-16-19-16-19-18 ja iltaruuhkassa 11-14-23-14-21-15-20. Linja 2V käyttää usein KTN:n sivuraidetta ja on DIA:ssa useimmiten väärässä välissä. Linjalla 2V on nähty kevään mittaan myös nivelvaunuja, mutta ei Nrl+ia, koska niitä ei voi kilvittää sille linjalle (ainakaan vielä).

Käenkujan pysäkillä (suunta 2) oli ikimuistoinen pystypalkki-raiotuvaunuvalo toiminnassa ainakin 23.2. ja 24.2. aamuruuhkassa, mutta ei päivemmällä.

Lasipalatsin pysäkillä (suunta 2) on läpiajettava jaksoerotin, se ei katkaise virtaa.

Huhtikuun alussa oli ratatyö meneillään Mäkelänkadulla Sturenkadun kaakkoispuolella. Pintavaihe sijaitsi heti mainitun risteuksen jälkeen ja siinä 7A ohjattiin vasemmalle raiteelle. Yksiraitteisella osuudella käytettiin valopastinohjausta. Näin vaihdettiin viimeiset Vignol-kiskot Mäkelänkadulla urakiskoihin väliltä Sturenkatu - Päijänteentie.

Raitiovaunuliikenne oli 24.4. kaksi kertaa pahasti sekaisin ajolankojen kannatinlankojen pudotua kevähelteiden löysyttämänä

kadulle. Häiriöpaikka oli kummallakin kerralla Mannerheimintieellä Stockmannin edustalla. Ensimmäinen vaurio oli 12.33 - 13.25 ja toinen 15.20 - 16.45. Kairokadun eteläpuolella liikennöineet vaunut seisoivat ja muut kulivat poikkeusreiteillä. Noin kymmenkunnan vaunun virroittimet olivat sotkeutuneina lämpöveny-neisiin lankoihin.

Runeberginkadulla tehtyjen ratatöiden vuoksi 24. (3T), 25. (3B) ja 27.4. (3T) klo 0:sta eteenpäin kolmosen vaunut ajoivat suoraan Mannerheimintietä. Porvoonkadulla tehtyjen ratatöiden takia 28.4. pikkutunneilla 3B kulki Helsinginkatua suoraan Oopperalle ja Ruusulan - Sibeliuskatujen silmukassa käännettyään jatkoi taksikaisiin keskustaan.

Vapunaattoiltana tavanomaiset reittimuutokset Kauppatorilla Merenneito-patsaan ympäristössä. Linjat 3B, 3T ja 4 poikkeusreiteillä, bussilinjat 3X liikennöi Eiran ja Ete-lärannan välillä.

Kahdeksikolla aiemmin olleet Nrl+ -vaunut siirrettiin toukokuussa linjalle 3T. Pysäkki- ja nähtävyydetiedotukset kerrotaan matkustajille nelikielisesti vaunujen näyttötauluilla.

Lakiasiaintoimisto Kämäräinen & Korvenkontio Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 HELSINKI

Puhelin (90) 440 414
Telekopio (90) 440 447

Kesäaikataulut voimassa 5.6. alkaen, linjalla 2V kesällä liikennöintikatkos.

KESÄLIIKENTEEN VUOROT:

Linja	ma - pe	la	su
1 / 1A	1-6, 101,102	1-6	-
2	7-11	-	-
2V	-	-	-
3B	14-20	15-20	15-20
3T	25-31	26-31	26-31
4	40-48	40-48	40-45
6	51-56	51-56	51-55
7A	64-67	64-67	64-67
7B	74-77	74-77	74-77
8	81-86	81-86	81-86
10	91-97	91-97	91-96

- Linjoilta 3B ja 3T on lauantailiikenteestä vähennetty yksi vuoro.
- KH 41 vuoroa + TH 22 vuoroa = yhteensä 63 vuoroa, kaikki niveliä.
- Tämän mainitun liikenteen lisäksi liikkuu Spårakoff-vaunu 175.

Rolling Stonesin konsertin takia oli 6. - 7.6. välisenä yönä "Stadion - Rautatien" -erikoislinja. Klo 23.50 lähti vaunu 96, klo 0.00 vaunu 71 ja klo 0.10 vaunu 94 TH:sta keskustaan. Linjareitti Eläintarha - Hakaniemi kuten 7B ja Hakaniemi - Eläintarha kuten 3B. Kierros kesti 30 minuuttia. Vaunut 71 ja 96 ajoivat neljä kierrosta, vaunu 94 vain kolme. Irtolinjakilvessä mustat pienet tekstit valkealla pohjalla, ei muuta.

Ratatyöt Mannerheimintien, Helsinginkadun ja Runeberginkadun ristikossa, alkaen 9.6. klo 20 ja päättyen 11.6. liikenteen loppuessa, aiheuttivat poikkeusreittejä: 3B ja 3T ajoivat Sibelius- ja Ruusulan- ja Oopperan kautta sekä 4, 7A, 7B ja 10 sen lisäksi vielä Runebergin- ja Arkadiankatujen kautta. Linjaa 8 ei liikennöity lainkaan; raitiovaunut kulkivat linjalla 8V Paavali kirkko - Ooppera - Kirurgi ja linjuri linjalla 8X Ooppera - Salmisaari. Mannerheimintien puoleiset Oopperan pysäkit olivat tietyksi pois käytöstä, mutta TH:n sivuraiteen pysäkit olivat käytössä. Suunnassa 2 Mannerheimin-

tien linja-autoliikenne hoitui Ruusulan- ja Oopperan kautta kiertäen.

Kolmen nivelvaunun sisätiloihin oli 6.2. - 5.3. ajalla ripustettu Suomen Taiteilijaseuran valitse-mia taideteoksia 11 kappaletta. Vaunut (31, 39 ja 63) kulkivat normaalisti linjaliikenteessä. Eräitä kommentteja matkustajilta: "aika huvittavia", "en ottais just näitä ko-tiin".

Punaisen Ristin "rättiratikka" kierteli 6.5. klo 9 - 14 ympäri kaupunkia keräten käytettyjä vaatteita avustustoimintaa varten. SPR:n nivelvaunu oli koristeltu järjestön lipuilla. Vaatteensa lahjoittaneet saattoivat toimittaa ne vaunuun pysäkeillä tai hypätä kyytiin ja tuoda vaatteensa Senaatintorille, jossa ne lajiteltiin ja paalattiin. Rättratiikan reitti- ja aikataulutiedote päättyi seuraavasti: "Emme pyydä paljon, vain aikasi, vaatteesi ja rahasi".

Elävien Runoilijoiden Klubi ajeli 10.6. täyteen ahdetulla nivelvaunulla 96 ristiin rastiin raitioiteita. Vaunussa oli lämpimänä päivänä tietenkin sisällä vieläkin lämpimämpää, josta syystä runoilija Jussa Peltoniemi lausui paikan päällä: "Ai kun tuoksuu ihanalta, saanko nuolaista sua alta?" Pentti Saarikosken tyyliiset runot lienevät kuitenkin olleet ajelun sisältönä: "Raitiovaunu meni puiston läpi, / aina oli syksy, / ja ilma, aina yhtä kauris, / sitä minä muistelen onnen aikana!". Vaunussa 96 on tehostettu äänentoistojärjestelmä.

Uusi radesilmukka rakennettaneen keskelle kantakaupunkia välille Bulevardi - Yrjönkatu - Erottaja - jankatu. Tämä korvaisi puretun yhteyden Kaisaniemenkadulta (etelästä) Vilhonkadulle ja Rautatien-torille. Rata tehtäisiin keskelle Yrjönkatua, jotta kadunreunuspysäköinti voi jatkua.

Kansallismuseon pysäkkipari oli 15.6. - 21.7. poissa käytöstä noin kuusi viikkoa. Pysäkkiä korotettiin ja raiteen linjausta muutettiin noin 1 - 1,5 metriä lännemmäksi.

Pysäkkejä on korotettu kesän aikana myös Töölön tullissa, Kuisitiellä, Jalavatiellä, Hattulantiellä, Päijänteentiellä, Olympialaiturilla, Rautatieasemalla, Eläintarhassa jne. muutamia mainitaksemme.

Heinäkuun alussa alkoivat kiskotyöt Punanotkonkadulla; kiskot tulevat kadun pohjoisreunaan ja pysäkki korotetaan. Heinäkuun puolivälissä paikalla oli vierekkäin kaksi raidetta (käyttöraide ja ei). Linjan 10 pysäkinä tämän aikaa oli linjan 17 (suunta 1) pysäkki Yrjönkadulla.

Helsingin maratonin aikana 29.7. klo 16.30 - 21 oli käytössä poikkeusreittejä: linja 3B KTR:iin, 3T Hietalahteen ja bussilinja 3X kulki eteläisissä kaupunginosissa.

Linjan 7A päätepysäkki siirtyi 28.8. Pasilassa Messukeskuksen pysäkiltä Opastinsillan tuntumaan "Pasilan aseman" pysäkille kuten 7B:llä jo oli. Pasilansillalla olevat pysäkit poistettiin kummaltakin seiskalta

Linjan 8 kuljettajien vaihtopaikka lienee 1.1.1996 alkaen Oopperan pysäkillä.

Vuoden vaihteessa linjan 6 reitti muuttuu Hietalahti - Paavalin kirkoksi ja linjan 8 puolestaan Salmisaari - Arabiaksi.

Vuoden vaihteesta linjojen 6, 7A, 7B, 8 ja 10 liikenne päättyy jo klo 22 aikaan.

AUTOLINJAT

Vanhanlinnantien, Turunlinnantien ja Kehä I:n risteyksessä havaittiin 25.1. suunnassa Vanhanlinnantieltä Turunlinnantielle bussien liikennevalotuisuus. Yksi liikennevalotolppa, jossa on raitio-puolelta tuttu merkkilamppu, on Vanhanlinnantietä korvaavalla bussikadulla.

Espoon Auton, Liikenteen, Hakunilan Liikenteen, Sirolan Liikenteen ja Transbusin kuljettajat olivat 26.1. laittomassa lakossa vauhdittaakseen AKT:n työehtosopimus-

neuvotteluja. Eräitä Espoon suunnan lähtöjä pystyttiin sentään ajamaan esimiesvoimin. HKL auttoi ihmisten pääsyssä töihinsä ajamalla osan linjan 73 vuoroista kahdella autolla. Yleensäkin vuoroissa oli nivelbussi. VR halusi myös parasta asiakkailleen ja pysäytti iltaruuhkassa K-junat Puistolassa sekä H-junat Malmilla, koska P- sekä K-junat olivat tupaten täysiä. Junissa oli lisävaunuja.

Koululaisten talvilomaviikolla 20. - 24.2. ei liikennöity linjoja 75X ja 92T.

Vapusta alkaen linja 15 ajaa reittiä Linja-autoasema - Ruoholahti (M) - Länsiterminaali. Reitti: Las (46) - Salomonkatu - Lapinrinne - Ruoholahdenkatu - Porkkalankatu - (Sls) - Itämerenkatu - Mechelininkatu - Tullaajankatu - Hietasaarenkuja. Liikennöinti joka päivä noin 6 - 23 vartin välein. Länsiterminaalista lähtevät Tallinnan matkustajalaivat.

Kesäaikataulut voimassa alkaen 5.6.; linjoja 64S, 86S ja 96S ei liikennöidä 19.6. - 13.8.; linjoja 72A ja 75X ei liikennöidä heinäkuussa; linja 66A liikennöi myös lauantaisin; linja 66B vain pyhäisin; linja 55A ajaa Hietaniemeen myös ma - pe klo 8 - 19; linja 58A on korvattu linjalla 58B; linjan 22 myöhäislähtöjen reitti on muuttunut: Uusi reitti = Pasilankatu - Veturitie - Postintaival - Metsäläntie - Veturitie - Pasilankatu; linjan 59 reitti on muuttunut: Uusi reitti = Teollisuuskatu - Jämsänkatu - Kumpulantie - Asemapääliikönkatu - Pasilansilta -. Talviliikenne alkaa 14.8. ja 28.8.

Opastettuja kiertoajeluja kaksikerroksisella Lontoon bussilla (RM 626) järjestettiin 27.6. - 6.8. päivittäin klo 11, 14 ja 15. Linjan lähtöpaikka oli Fabianinkadulla Esplanadipuiston kohdalla. Liikennöitsijänä toimi LondonBus Transport Oy.



Syyskuussa 1957 vietettiin Helsingissä Englannin messuja ja silloin järjestettiin kiertoajeluja tällaisella Lontoon bussilla. Kokoelma Toivo Niskanen

Rolling Stonesin konsertin vuoksi ajettiin linjoilla 01N - 06N kaksi lähtöä 7.6. klo 2 ja 4 jälkeen.

Pyhälinjalla 66B käytetään kaksiaksellisia ruuhkavuorojen autoja. Arkisin linjan vuorot ajavat eräiden muiden linjojen ruuhkaliikenteessä.

Pohjois - Esplanadilta Meren-neito-suihkulähteen luota on tänäkin kesänä (26.6. - 3.9.) ollut ilmainen STA:n bussilla ajettava linja Toukolaan; lähdöt tunnin välein ma - pe 10 - 16, la - su 10 - 14. Paluulähdöt Toukolasta (Hackman - Arabian tehtaan edustalta) puoli tuntia myöhemmin, paitsi viimeinen 1½ tuntia Kauppatorilta lähdön jälkeen.

Valtion teknisen tutkimuskeskuksen omistama Saab - Valmetin Ekobussi on taas ollut HKL:n liikenteessä: linjalla 83 1.-13.8. ja

linjalla 94B 14.-31.8. Ruuhka-ai- kana sillä on hoidettu joka toinen lähtö ja muuna aikana kaikki vuorot.

Elokuun ensimmäisenä päivänä aloitettiin vuoden loppuun kes- tävä linjakokeilu Korkeasaaren bussiliinjalta 11 Herttoniemen ja Mustikkamaan välillä. Reitti kulkee Mustikkamaalla saaren läpi - Mar- salkantie - Ståhlbergintie - Svin- hufvudintie - Tupasaarentie - Risto Rytin tie - Itäväylä - Herttoniemi (M) päätepysäkki - Itäväylä - Kip- parlahden silmukka - Tupasaaren- tie -. Linjalla kelpaavat kaikki nor- maalit liput. Linjaa 11 ajetaan päi- vittäin, elo-syyskuussa 10 - 20.15 ja lokakuusta alkaen viikonloppui- sin 10 - 16.30.

Viime vuoden vaihteessa YTV ja seuraavat liikennöitsijät, Vihdin Liikenne Oy, Oy Etelä-Pohjan Liikenne Ab, Omnibussit Satuli Oy ja Yhdyslii- kenne Oy, te- kivät sopi- muksen, jolla yhtiöiden kaikki Vihdin- tien suunnan kaukoliiken- nevuorot otettiin U-lii- kenteeseen. Satuli ilmoitti kuitenkin, et- teivät heidän lauantai- ja sunnuntai- vuoronsa tule tähän sopi- mukseen.

YTV:n ja yh- tiöiden sopi- muksessa ei pakoteta käyttämään seututun- nusta, jos au- toon ei sel- laista haluta laittaa.

YTV:n toi- nen tarjous- kilpailu on rat- kaistu. Liiken-

nöitsijämuutokset tulevat voimaan 28.8. Swebus Finland sai 18 lin- jaa, joista suurin osa sillä tosin jo oli. Linjebuss Finland menetti 9 lin- jaa, Koiviston Auto (Liikenne Oy) sai 7 linjaa.

YTV:n kolmas tarjouskilpailu on ratkaistu - liikennöitsijämuutok- set tapahtuvat 1.1.1996.

METROLINJA

Laiturikiilpien oikeaan alanurk- kaan on lisätty raiteen numero pu- naisin siirtokirjaimin, esim. "Raide 3 Spår". Ensimmäinen havainto tehtiin 12.1. Seuraavana päivänä huomattiin, että "ei käytössä" teipit alkoivat kadota. Kilvet otettiin sit- ten tammikuun aikana normaali- käyttöön. Junan pysähdyspaikka selvinnee vaunun kuvista kun ku- vittelee, että laiturin etupää on ku- viossa vasemmalla puolella, kat- soipa kilpeä kummalta puolelta ta- hansa (ei päde IK:n raiteella 3). IK:n raiteella 1 on pitkät ajat vain "ei matkustajille", kun IK - MM vä- liä ajetaan 10 minuutin välein.

Vuosaaren haaran kalliotunne- lin louhinta päättyi 23.1. pohjan tervajaisiin. Lähes 600 metrin tun- nelista louhittiin 52.000 m³ kiveä. Lujitus- ja tiivistystyöt jatkuvat ke- sään. Raitiossa 1*1995 olleeseen betonitunnelijuttuun lisätään vielä tieto, että tämän tunnelinpatkän ja IK:n väliltä puuttuu kuitenkin tun- nelia joku kymmenen metriä. Sen teko alkoi kesäkuussa.

Juna "8.55 MM:stä" 178-177 + 122-121 ajoi 25.1. Siilitieltä eteen- päin vain etumaisen yksikön moottorein. Hyvin se kulki niinkin. Pitkäaikaiset havainnot osoittavat, että joissakin jarrutustilanteissa saattaa vaunu(i)sta katketa moot- torivirta, mikä yleensä palaa py- sähdysten jälkeen. Näin ei tällä kertaa käynyt. Mihinkään huoleen ei kuitenkaan ole syytä, sillä jos sähköjarru "häviää", tulee mekaa- ninen jarru heti toimintaan.

Metrojunien tiedotetauluissa oli helmikuussa viikon ajan esillä itä- helsinkiläisten runoilijoiden (Veijo

KIRJALLISUUTTA

Kiiltävien kiskojen valtiat 49,-

32 s, 210x279 mm, n. 60 valokuvaa

vetokaluston kehitys Ilmarisesta Pendolinoon

Pikku-Taneli käy katsomassa oikeita junia 49,-

16 s, 210x210 mm, 18 väritettyä valokuvaa

Lastenkirja, veturit uusissa upeissa väreissä

Soviet Locomotive Types 110,-

182 s, A 5, yli 100 valokuvaa

Venäjän rautateiden 1.1.92 käytössä olleen vetokalus- ton esittely, tekniset tiedot, lukumäärä ym.

Suomen Veturit, osa 2, VR:n moottorikalusto 195,-

128 s, 210x270 mm, yli 100 valokuvaa, joka tyypistä historiikki, tekniset tiedot, luettelo ym. (ilmestyy ke- säkuun lopulla)

Suomen junakuvasto 1.1.95 n.159,-

256 s, 110x148 mm, yli 210 värikuvaa,

kuva, tekniset tiedot, luettelo VR:n vetokalusto ja mat-

kustajavaunut, museoveturit, teollisuusveturit sekä

raitiovaunut ja metrovaunut ynnä junalautat

(ilmestyy kesä-heinäkuussa)

Hintoihin lisätään posti+p.ennakkokulut 20-30,- mk,

tai ennakkomaksulla tilillemme postikulut ovat

10,- mk/tilaus (PSP 800013-70184930)

Elokuvan Maailma, Malmin kauppatie 8 A, 00700 Hki, puh. 90-3472049

MYYDÄÄN
KIRJAHARVINAISUUS
vuodelta 1931:

Georg Estlander

**HELSINGIN RAITIOTIE-
JA OMNIBUS OSAKE-
YHTIÖ 1891 - 1931.**

Noin 200 sivuinen seikkaperäinen Helsingin raitioteiden historiikki ensimmäisistä 40 toimintavuodesta taustoineen.

*Tätä kirjaa ei liiku juuri missään!
... paitsi nyt!*

Tuomo Schering, (90) 579 710

Meri, Arja Tiainen ja Tomi Kontio) runoja. Aloite tällaisesta tempauksesta tuli paikallisesta kulttuuri-keskuksesta Stoasta.

Kaisaniemen asema otettiin käyttöön 1.3. Junakuulutus "Kaisaniemi Kajsaniemi" muuttui jo ennen puolta kuuta yhdeksi Kaisaniemeksi.

Mellunmäessä havaittiin 8.4., että junat saapuvat sinne myös 10 minuutin liikenteessä raiteelle 1 ja myös lähtevät siltä takaisin. Tämä vähäpätöinen muutos antaa matkustajille mukavasti lisäaikaa liityntäbussiin siirtymiseen. Aiemmin juna joutui lähes Kontulan puolivälistä asti mätelemaan Mellunmäkeen poikkeavalle raiteelle käännettyjen vaihteiden takia.

Sömäisten aseman valaistuksen kohennustyö havaittiin olevan valmis 19.5. Näin jälkikäteen ei voi kuin ihmetellä kuinka hämäräksi asema päästettiin.

Kesäkuun alkupuolella parannettiin Itäkeskuksen laituritason valaistusta. Raiteiden 1 ja 2 valaisimet kunnostettiin ja kaikki putket palavat, mutta tarmo loppui ennen raidetta 3.

Laiturikilvissä alkaa jo nähdä kaikenlaista hauskaa mm: " ei matkustajille till Mellungsbacka"

13.6. oli ihmeellinen päivä. Kahdessa junassa, jossa havainnoitsija matkusti, toimivat raitisilmapuhaltimet kaiken aikaa, myös tunnelissa. Päivä oli lämmin. Onkin saanut ihmetellä mihin niitä säästetään; vielä puolivuosisikymmentä sitten vastaava oli arkipäivää - nyt ylellisyyttä. Olisipa muuten lähiliikenteen sähköjunissakin jonkinlaiset tuuletuslaitteet, siellä on ainoa ratkaisu viilennykseen (tuuletukseen) avata pienet ikkunansuikaleet sekä vetää verhot eteen. VR:llä ei nimittäin ole juuri missään vaunussansa ilmastointilaitteita - vastoin yleistä luuloa.

Kaupunginvaltuusto päätti 12 metrovaununparin tilauksesta ja myönsi 250.000.000 mk vaunujen oston. Tilauksesta järjestetään kansainvälinen tarjouskilpailu, joka päättyy vuodenvaihteessa. Tilaa arvelee ensimmäisten vaunujen olevan koeajossa v. 1999 ja koko kaluston v. 2000. Aikataulu merkitsee, että v. 1999 ajetaan Mellunmäen ja Vuosaaren haararadoilla harvennetuin vuorovälein.

Kesäaikataulut käytössä 16.6. alkaen. MM:een liikennöidään kaikkina aikoina 10 minuutin välein v. 1996 syksyyn saakka. IK:n raide 1 on poistettu käytöstä, länestä tulevat junat käyttävät raidetta 2, jolle tullaan neljän poikkeavalle raiteelle käännetyin vaihteiden kautta. RL:n lähtöaikoja aikaistettiin minuutilla, lähtöminuutit ovat 2 ja 7. IK:n junat ovat näyttäneet lisäksi kääntyvän "pohjoisella" syöttöraiteella eli aseman län-sipuolella. Ko. raiteelle on merkitty pysähdyspaikat jopa seitsemälle yksikölle.

LÄHILIIKENNEJUNAT

Rantaradalla Espoon ja Kaukalahden välissä sijainneella Pellon seisakkeella pysähtyivät sähköjunat viimeisen kerran 4.6.

Junaliikenteen hoidosta vastaa 1.7. alkaen VR-Yhtymä Oy:n omistama VR Osaakeyhtiö. Enää ei ole olemassa "Valtionrautateitä".

KALUSTO

Viikosta yksi alkaen linjan 6 ruuhkavuoroissa on ollut pääasiassa neliakselisia vaunuja. Vuoroissa 152, 153 ja 156 on nähty ainakin vaunut 1, 4, 9, 10, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23 ja 25.

Nrl+ -vaunu 60 on ollut 24.1. alkaen linjalla.

Helmikuun lopulla Yleisradio kuvasi M. A. Nummisen ja lapsikatraan kanssa ensi talven Joulukalenteri-ohjelmaa mm. Koskelan ratapihalla sekä eri puolilla kaupunkia. Vaunulla 16 on ohjelmassa näytävä rooli.

Vihreä Nrl 97 oli ainakin jo 25.2. linjalla ja seuraavalla viikolla linjalla 8. Vaunun takaosa töhrittiin totaalisesti jo kahden ensimmäisen päivän aikana. Vaunussa on koeluonteisesti vihreät pehmustetut istuimet. Samanlaiset tai -kaltaiset tulee kahteen nivelvaunuun (97 ja 51). Kokeilun perusteella päätetään, uusitaanko muutkin ja jos niin minkälaisin istuimin. Aina-kin nämä vihreät riitelevät pahasti sisäseinien värin kanssa. Kirkkaan vihreät istuimet on suunnitellut arkkitehti Esko Miettinen. Pari-penkkiset istuimet 97:n A-vaunussa ovat kuten autoissa 9402-11 eli seinän puoleinen on edempänä. Vaunun 51 A-penkit ovat samassa linjassa. Kummankin vaunun B-vaunussa paripenkit ovat vanhaan malliin vierekkäin. Vaunun 97 A-vaunun oikeanpuoleinen ajosuuntaan istuttava yksinäisistuin uupuu. Istuinmateriaali on tehty hengittävästä kuidusta, joka päästää kosteuden läpi. Kaikki materiaali on kierrätyskelpoista. Matkustajat ovat kiittäneet uusia mukavampia tuoleja. Nr I:ssä istuimet ovat pehmeitä keinoahkapenkkejä ja Nrl:ssa ne ovat metallisia mutta pehmeäksi karvoitettuja kuppi-istuimia.

Koskelan hallissa oli 1.3. lievä paniikki, kun vaunuja ei tuntunut riittävän. Jokunen vietiin väkisin huoltohallista ja lisää vaadittiin Töölöstä, joka ilmoitti, ettei ole, on ihan tyhjä halli jo. Niinpä klo 8 jäl-

keen aina vuoron 184 sisäänajojon klo 8.52 saakka Koskelassa ei ollut muita kuin raitteen 1 tilausajovaunut sekä niiden takana risa 13.

Neliakseliset raitiovaunut

1.3.1995:

1: Töölö / rumputyö. 2: ap 107, ip 108. 3: ap KH huolto, ip 152. 4: ap 9 - risana TH:iin. 8: VH maalaa-mossa. 9: ap 156, ip 153. 10: ap 185, ip 183. 11: VH ABB:n muutos-työ. 12: 8. 13: KH r.1 od. rumputyö-tä (TH:ssa tehdään). 14: 10. 15: VH Koffin muutostyö. 16: KH huoltohalli / vaunun katto vuotaa. 17: ap 152, ip 156. 18: 7. 20: TH vara. 21: ap 108, ip 107. 22: 184. 23: ap 153, ip 6 (!). 25: 11. 26: VH säily-tyshalli / od. korj. (kattokaapelit pa-laneet). 27: ap 183, ip 185 - kes-ken ajon telit savuten TH:iin. 28: TH vara. 30: ap VH vara, ip 9.

KH:ssa oli 3.3. aamulla kaksi vaunua liian vähän, joten vuoro 103 lähti TH:sta vaunulla 12 ja vuoro 185 TH:sta vaunulla 20. Liikennepartion auto vei kuljettajat KH:sta TH:iin.

Nrl+ 42 (valmistunut 3-95) aloitti 11.3. liikenteen linjalla 3B. Siinä on edelleen vanhat penkit. Vaunu 51 oli edelleen työn alla. Vaunu 52 otettiin muutostöihin maaliskuussa. Kaikkiin Nrl+ -vau-nuihin on laitettu Raitioliikenneyk-sikön oma "valmistajankilpi" oh-jaamon vasempaan yläkulmaan. Siitä ilmenee korjaamon nimi, vau-nun numero ja peruskorjauksen päättymisajankohta (esim. vau-nussa 58 on ajankohta 10-94).

Iso-Valmet 26 oli 10.3. korjattu-na Koskelan pihalla ja vihdoon lii-kenteessä 13.3. (6 / 156). Tämä vaunuhan seiso i lähes vuoden pa-laneine kattovastuksineen odotta-massa korjausta, jota nyt keväällä hoputti akuutti vaunupula. Vaunu 25 joutui maaliskuun puolivälissä VH:iin, koska vuorostaan siinä pa-loivat vastukset. Se oli jälleen lii-kennekäytössä toukokuun alku-puolella. Vaunu 16 on seisonut 9.3. alkaen KH:n raitteella 1: "katto vuotaa, odottaa korjausta".

Vaunussa 96 olevat Bochum 84 -pyörät ovat nyttemmin tulleet erittäin äänekkäiksi (vrt. Raitio 2*1994). Vaunu jymistää todella kuuluvasti.

Keskustapuoluekin käyttää rai-tiovaunuja kampanjoinnissaan; 11.3. vaunu 20 tilausajossa kes-kustassa. Vasemmistoliiitto hou-kutteli äänestäjiä 18.3. bussilla 9012 Ala - Malmi torilla.

Punaiseksi maalattu ja sisus-tukseltaan täysin uudistettu ja jopa käymälällä varustettu raitiovaunu 15 oli keväällä Vallilan korjaamos-sa. Toukokuussa vaunun uudeksi numeroksi tuli 175, sillä muutos-työt maksanut Sinebrychoffin pa-nimo on nykyään sen ikäinen. Ke-säkuussa vaunu sai vielä nimikil-pailussa nimekseen "Spårakoff".

Vaunu 8 hienoissa maaleissa (telitkin on maalattu) 22.3. KH:n pihalla. Se lähti linjalle 24.3. aa-mulla linjan 2 vuoroon 7. Etucom-pactin päällä on pyöreä kouru; sen asentaminen oli osa kesken jää-nyttä projektia, jossa vaunujen kyt-kentä toisiinsa onnistuisi ilman henkilön seisomista vaunujen vä-lissä. (Pari vuotta sitten kuoli halli-mies tapaturmaisesti tällaisen kyt-kennän yrityksessä.) Vaihderauta olisi asennettu kouruun ja se olisi sitten ohjannut kytkimen kohdal-leen. Vaunussa on nykyään yksi-polvinen virroitin.

Perinnevaunut 332 + 505 ti-lausajossa alkuillasta 8.4. Linja-tunnus oli 60V ja tilaajana Pykälä ry. (Viime aikoina on erilaisia vuo-tis-linjoja ollut 30V, 40V, 60V, 75V ja tietysti 2V ja äskettäin 8V. Mo-net vielä muistavat 1V, 4V, 6V ja 10V:nkin.) Samainen perinnejuna oli toukokuun lopulla tilausajolla. Eirassa 332:n virroitin vaurioitui ja vaunut hinattiin sähköttöminä ja jarruttomina Koskelaan. 332 oli sit-temmin ilman virroitinta perävau-nunsa kanssa Koskelan pihalla. Vaunun korjattu virroitin asennet-tiin paikalleen juhannuksen alla.

Graffitimaalarit Antti Salminen, Kalervo Lampela, Tero Silvonen ja Marko sekä Timo Saarelainen ovat alkukesällä maallanneet Valli-lan hallissa kaupungin puisto-osaston Vihervuosi-kampanjaa varten vaunun 352 (entinen 356) täyteen graffiteja. "Taiteilijat" sano-vat maallanneensa hempeää ja lempeää kesäisillä väreillä. Viher-ratikka oli esillä 5. - 11.8. Töölönto-rilla, Käpylässä, Eirassa, Kauppa-torilla, Munkkiniemessä ja Mikon-kadulla. Vaunun sisällä oli kasveja ja Haapamäen veturi puiston joh-dinautoprojekteihin annettujen istu-inten tilalla puiston penkkejä. Vaunussa oli tavattavissa neuvova "Täti Vihreä". Aika näyttää maala-taanko vaunu enää entiselleen, il-meisesti ei.

Viherratikka Vallilassa 4.8.1995.
Kuva: Jorma Rauhala



Nrl+ 51 (valm. 5-95) ensi ker-
ran linjalla (1A) 4.5.; vaunussa on
uudet istuimet, mutta paikkaluku-
määrä on entinen. Vaunun 52 työt
olivat toukokuun puolivälissä lop-
pusuoralla, sisälle oli otettu jo vau-
nu 57. Vaunu 52 (valm. 6-95) oli
koeajolla 28.-29.6. ja työn alle oli
otettu myös vaunu 55.

Toinen viisikymmenluvun pe-
rinnermootorivaunuista eli Ratti-
Karia 320 oli tilausajossa alkuillas-
ta 15.6. KTR-EIR-KT-MKN.

Vaunu 105 valmistui täyskorja-
uksesta kesäkuun lopussa.

Nrll -vaunujen informaatiore-
montti käynnistyy syksyllä, tulok-
sena samat kilvet ja näytöt tunnis-
timineen kuin Nrl+ -vaunuissakin.
Myös ohjaamo uusitaan vastaa-
vanlaiseksi.

VR ei tilannut kesäkuun lopus-
sa kotimaisia kierrätyskiskobusse-
ja (Dm 10), joissa olisi ollut vanho-
ja (sinisen)bussin moottoreita,
vaan katsoi parhaimmaksi hank-
kia uudet vähäliikenteisten ratojen
mootorivaunut Espanjasta GEC
Alsthomilta.

Äitienpäivänä kuljetettiin kaksi-
akselisella perinneraitiovaunulla
135 äidit jälleen ilmaiseksi. Nyt
reittinä oli Spårakoffin ravintola-
vaunun reitti Kauppatorilta Rauta-
tientorille. Lähes röntäsade latisti
pysäkillä odottavien äitien riemua.

Perinneraitiovaunut 332 + 505
nähtiin tilausajokilvin Paavalin kir-
kon kohdalla 30.5. niin aamu- (klo
9.45) kuin iltapäivälläkin menossa
KH:sta keskustan suuntaan. Sama-
ana päivänä samaan aikaan
nähtiin ravintolavaunu 175 Vallilan
raiteella 9. Yleensä on totuttu, että
se lähtee Koskelasta ja ohittaa
VH:n noin 9.40.

Ravintolavaunu 175 aloitti lii-
kennöimisen 13.5. Sillä ajetaan
ma - la reittiä RT-YT-KT-Kaisanie-
mi-RT. Rautatientorin päätepysäki
on Mikonkadulla ja kyytiin ote-
taan myös Kauppatorilla.

Kevään aikana on raitiolinjoilla
4 ja 10 ollut silloin tällöin ajossa
neliakselinen vaunu. Kesällä on
sellainen ollut satunnaisesti linjalla
4.

SIG Schweizerische Industrie-
Gesellschaft (Neuhausen am
Rheinfall), **SWP** Schindler Wag-
gon AG (Pratteln) sekä **ABB** Ver-
kehrssysteme AG (Zürich) toimitti-
vat Helsinkiin koeraitiovaunun
23.7. Vaunu saapui Lyypekin rai-
tilinjalla Sompasaareen. Vaunu ja
kuljetusauto majailivat tulopäivän
(sunnuntain) Koskelassa ja 24.7.
koevaunu laskettiin raiteille Valli-
lassa. **Munico**-niveltauon on nu-
meroltaan VBZ 3000. Se on entin-
nen berniläinen (SVB Städtische
Verkehrsbetriebe Bern) koevaunu
SVB 401 vuodelta 1966, liikani-
meltään **Muni** eli nuori sonni. Myö-
hemmin 1980-luvulla numerona
on ollut myös SWB 701. SWP osti
vaunun v. 1991 tarkoituksenaan
kokeilla siinä uuden sukupolven
(**Cobra**) tekniikkaa. Liikanimeksi
tuli silloin **Munico**. Vaunua on uu-
distetussa v. 1993 valmistuneessa
muodossaan kokeiltu myös Zürich-
hissä (VBZ Verkehrsbetriebe der
Stadt Zürich) sekä Baselissa (BVB
Basler Verkehrsbetriebe sekä BLT
Baselland Transport AG). Vaunun
sveitsiläinen tyyppimerkintä on Be
4/4, eli mootorivaunun kyseessä
ollen se tarkoittaa (B) toisen luo-
kan matkustajavetovaunua ja (e)
virroittimella varustettua sähkö-
mootorivaunua. Pyörästö selviää
numeromerkinnästä eli neljä vetä-
vää akselia ja kokonaisakseliluku
neljä. Kaikki Sveitsin kiskoliiken-
neyritykset valtionrautateista rai-
tioteihin käyttävät tätä sarjamer-
kintätapaa. Vaunun alkuperäinen
pituus on ollut 20,8 m, paino 25,8
t, nopeus 60 km/h, teho 408 hv (n.
300 kW), istumapaikkoja 42, sei-
sojia 120. Nykymuodossaan pi-
tuus on 24,8 m, leveys 2,3 m, kor-
keus 3,71 m, tyhjäpaino 30 t ja
kuormassa 36 t, pyörän halkaisija
560 mm. BLT:llä ajettujen nopeus-
kokeitten aikana saavutettiin 70
km/h. Alkuperäiset valmistajat
ovat Schweizerische Waggon-
und Aufzügefabrik AG, Schlieren
ja Maschinenfabrik Oerlikon, Zü-
rich. Vaunu on nyt, kuten oli alun-

perinkin, kokeellinen kaksiniveli-
nen vaunu. Toista tällaista ei ole
valmistettu. A- ja C-vaunujen alla
oli alunperin neljä yksiakselista
mootoritelä (nyt kahdessa telissä
erilliset pyörästöt) ja B-vaunun alla
ei ole pyöriä ollenkaan. A- ja C-
osan korit ovat alkuperäisiä, mutta
B-osa on uutta erittäin matalaa la-
sikuiturakenteista koevaunua.
Vaunu 3000 viipyy maassamme
16.8. saakka. Sitä ei käytetty linja-
liikenteessä, sillä vaunu oli ahdet-
tu täyteen erilaisia mittauslaitteis-
toja. Vain B-osassa oli istuimia,
joskaan ei ovia. Alunperin B-vau-
nussa oli kahdet pariovet. Koeajot
tapahtuivat lähinnä yöaikaan
muun liikenteen loputtua. Munico
selvisi kaikista linjaosuuksista hie-
nosti eikä se suistunut kertaakaan
kuten täällä aiemmin vierrailut
AEG:n vaunu.

Joukkoliikennelautakunta
päätti keväällä ostaa HKL:lle 21
Scania CN113CLL MaxCi -matala-
lattiabussia 27.000.000 mk:n hin-
nalla. Monien vaiheiden jälkeen
kaupunginhallitus, joka oli ottanut
asian käsiteltäväkseen (Volvo),
päätyi samaan ratkaisuun äänes-
tyksen (9-6) jälkeen. Halvin tar-
jous ja HKL:n toive toteutuu vuo-
den loppupuolella.

HKL:n v. 1995 Scanioissa ko-
keiltaneen muitakin vaihteistoja
kuin kolmiportaista Voithia. On pu-
huttu, että kahteen autoon tulisi
neliportainen Voith ja kahteen
puolestaan ZF. Jälkimmäisessä
on hyvä hidastin, mutta Voithia ly-
hyempi kestoikä.

HKL on vuokrannut yhden Vol-
vo B10L / Carrus City U (=Urban)
-matalalattia-auton. HKL-numero
on 9501 ja rek.nro on NBH-952.
Auton etumaskissa on "50" HKL:n
ikävuositunnuksena kultanume-
roin kuten 9501:kin sekä siinä on
yksiosainen tuulilasi. Auto on ko-
komatala ainakin käytävän osalta,
se on myös Scanioita pidempi. Itä-
keskuksen terminaalissa auto
nähtiin 20.4., kesäkuussa linjalla
14.

HKL 8632 ja 8640 keula on
maalattu matalalattiatyylisesti.

Auton 9108 katolla kuljettajan paikan kohdalla on kookas laatikko, josta sojottaa antennieja.

Autossa HKL 9111 sanotaan olevan paremmin maantieajoon sopivan välityksen sekä jotain muutakin poikkeavaa kuten erilainen istuinverhoilu. Poikkeavan nykivää kyytiä siinä ainakin saa.

Autossa HKL 8948 on vihreät kupp-istuimet.

Linjan 519 STA:n autot yöpyvät Kauppamyllyntiellä HPY:n alueella, mikä on enemmän Myllypuroa kuin Herttoniemeä, kuten olemme aiemmin maininneet.

HKL 9501 on siirtynyt kesäkuussa Ruhan linjoille ja on nähty linjalla 14. Vastavuoroisesti HKL 9201 on Varhan käytössä sekä myös nähty linjalla 80A.

TAKL 210, Volvo B10B LE6x2VTA / Lahti 402 oli touku-kuussa HKL:n koekäytössä. Sitä kokeiltiin kaikilla kolmella varikolla usealla eri linjalla. Esimerkiksi Koskela kokeili autoa ainakin linjoilla 65A, 71, 73 ja 77B. IK:ssa se on nähty mm. 98:n kilvin.

Auton HKL 91xx (ei tullut katsottua tarkemmin) kojelaudassa on teksti "niius poistettu". (Voi olla muissakin, mutta se on yhden-tekevää. Ei sitä ole koskaan käytetty, mitä joskus päätepysäkillä - rahantuhlausta!)

Kesäkuuisessa Linja-autoliiton näyttelyssä Helsingissä oli mm. LOY 117 matala-Mersu, ovijärjestys on 2-2-2 ja istumapaikkoja 38. Bussisarjan numerot ovat LOY 116 - 130. Ne tulivat Suomeen puolivalmiina, viimeistely tapahtui täällä.

STA saa kesän ja syksyn aikana 20 uutta Volvoa, joista viisi on uusia B10L:iä. Heinäkuun alussa tulivat ajoon numerot 268 - 271.

TuKL:n uudet Volvo B10B LE:t ovat numeroiltaan 105 ja 106. Autot luovutettiin toukokuun lopulla.

LOY on saanut Volvo B10M / Carrus K202 -autot 106 ja 107 tänä keväänä.

MLO:n auto 10 (KGJ-676) on Scania N113CLL / Lahti 402. Tämä auto oli Invalidiliiton, Suomen Paikallisliikenneliiton, Linja-autoliiton ym. järjestöjen yhteisellä kiertueella toukokuun alussa Vaasassa, Jyväskylässä, Joensuussa ja Mikkelissä.

Metsälän Linjan auto 13 (AVC-888), Scania K112 / Wiima K202, on myyty Keskuslinjalle.

Tammelundin uusi matala on nro 6 (KGJ-123). Kuljettajan mukaan se oli ensimmäistä päivää 12.1. linjalla 23. Tässä autossa lastenvaunupaikka on perinteinen. Auto oli ollut pari viikkoa koekäytössä Espoossa. Kyljessä näkyi vielä poistettu teksti "P. Tyllilä Linja Oy". Vielä 6.1. TLL:n nro 6 oli korkea Mersu. Se ajeli ilman järjestysnumeroa linjalla 52 mm. huhtikuun alkupuolella. Auto on heinäkuun lopussa siirtynyt linjan 23 HKL:n vuoroon ja sitä ajaa myös HKL:n kuljettajat.

Tammelund lienee myynyt Mercedes - Wiima -bussin pois. Tilalle on kuulemma hankittu Veiholalta TLL:n entinen 23, MB OH1625 / Ajokki City vuosimallia 1989! Nykyinen järjestysnumero on 9.

TuKL 118 (TMJ-118), Scania BR111M59 / Delta City, valmistui maaliskuussa täyskorjauksesta. Mm. ulkopellitys on uusittu lähes kauttaaltaan. Ikää bussilla on 17 vuotta!

TuKL:n vm. 1976 olevista Scania-ista on poistettu vain autot 95, 98 ja 99. Autot 89 - 94, 96, 97 ja 100 ovat edelleen jäljellä.

Espoossa sijaitsevalle Ämmäsuon kaatopaikalle tehtiin suuren suosion saavuttaneita kiertajeluja kesän aikana HKL:n autolla 9410.

Koskelan Sisuja on esiintynyt joskus vähän oudoilla linjoilla, ku-

ten 17, 55, 71 ja 73. Auto 732 ajeli eräänkin kerran 55:llä keskellä päivää! Ja samalla linjalla kulki tietysti myös akkunaverhoilla varustettuja 17 vuotta nuorempia Scania-oita.

HKL:llä on jäljellä vielä seuraavat ajokuntoiset Sisut: 720, 732, 814, 815, 817, 836, 970 ja 982. Autot saattavat poistua syksyn 1995 jälkeen.

Kalustopulan vuoksi toukokuun lopulla Nurmijärven Linja joutui laittamaan U-seutulinjalle 637 yhtiön epävirallisen museobussin Volvo B57 / Wiima 4 vm. 1968. Autossa on mm. originaalimaski suorakulmaisine lamppeineen. Ainakin 23. 5. nähtiin Helsingin kaduilla aito 60-luvun bussi ammattikäytössä!

TAKL:n kalustossa on luovuttu nivelbusseista 300 (Huittisiin), 301, 303, 304, 306 ja 308. Neljä viimeistä on mennyt Viroon Tarttoon. Auto 307 on lainattu Haapamäen veturipuistoon, jossa sitä on värkätty.

TAKL:n linjalla 4 eli Rautatieasema - Särkänniemi, autossa 554 on vanhan tavan mukaisesti monivärinen sivuteippaus. Hämästyttävintä on kuitenkin, että auton etupäässä olevassa kolmen pienoislipun tangossa liehuu Kroatian tasavallan liput (punavalko-sininen ja valkeassa kentässä jokin vaakuna)! Vaakuna-aihe lienee (jos kipeäisi ylös tutkailemaan) toivottavasti kuitenkin viivahde-eroinen tämän Balkanilla taistelevan maan vaakunan kanssa.

TAKL:n Sisut ovat enää arkiliikenteen käytössä. Auto 584 on vähiten ajossa, koska lämmityksen kiertokulku on erittäin huono.

TAKL 540 lentää (kuvitteellisesti) Siivikkalassa Pirkanmaan Vammaistyön Pirvan kehitysvammaisten kesäleirillä. Pirva - Air-linjurin katolle on rakennuttu isot siivet ja leiriläiset menevät joka aamu passi- ja turvatarkastuksen jälkeen "lentokoneeseen". Se kuljet-

taa leiriläiset päivän kohteeseen kuten esim. Kreikkaan, Israeliin tai Espanjaan. Onnistunut matka vaatii tietysti hiukan mielikuvitusta, mutta sitähan leiriläisillä ilmeisesti on.

Lama-aikana ei Tampereelle Väinö Paunu Oy:n seutulinoillekaan ole tullut uusia autoja sitten 1980-luvun. Siten onkin jouduttu hankkimaan käytettyjä autoja, jotka ovat suurimmaksi osaksi olleet vanhentuneita keppivähekeitä. Keppivaihteisten autojen aika alkaa kuitenkin olla hiljalleen ohi ja nyt kun matalat autot lisääntyvät, on mahdollista poistaa parempia autoja. Selvä todistus tästä on Paunulla, joka on saanut käyttöönsä entisen turkulaisen TLO:n Aallon Liikenteen Voith-vaihteistoisen Volvo B10M / Wiima K202-katurin. Auto on Paunu 62 (rek.nro EJV-610). Vuosimalli on 1988 ja se on ollut Aallon vanhin (!) auto. Turun Linja-autoilijain Oy:n (muuttui lokakuussa 1994 osuuskunnasta oy:ksi) autojen keskiikähän on vain noin 2,7 vuotta. Se oli seisonut jo ennen Paunulle muuttoa kaksi kuukautta, koska yksi kolmesta uudesta TLO:lle tulleesta matalalattiaisesta Volvo / Lahti -autosta päätyi Hakasen ja Lehtisen lisäksi juuri Aallon liikenteelle. Auto seisoi koko talven, kunnes toukokuun alussa se ilmestyi vihdoinkin liikenteeseen kauniisti kokomainosmaalattuna (keltainen Fritidsresorin mainos). Kokomainosbusseja on nyt viisi, jos Finnairin väreihin teipatut kaksi autoa lasketaan mukaan. Kolmas mainostaa Multi-Tabseja ja neljäs Terraa.

Päijät - Hämeen Puhelinyhdistys on tammikuussa toimittanut Lahden Liikenteen linja-autoihin puhelimet kuljettajien turvallisuuden lisäämiseksi. Vastaavasti PHP sai kolme linja-auton kokoista mainosta. Mainosväreihin maalatut autot liikennöivät mm. Metsäkankaalle, Salpakankaalle ja Ahlialaan.

Lahden Liikenne Oy:n siniset bussit ovat pian historiaa, sillä Koi-viston Auto osti yhtiön toukokuun



Väinö Paunu Oy:n uusin kokomainosbussi nro 62 mainostaa Fritidsresorin matkoja. Kuvattu Kangasalla Kaivannon sairaalan pääte pysäkillä kesäkuussa 1995. Kuva Niklas Savinsaari.

puolivälissä. Lahden Liikenteellä oli kylkinumeroiltaan kaksi samannumeroista autoa; nimittäin 32 rek.nro HXA-405 ja 32 rek.nro FAB-347. Toisen näistä Wiima 06 -autoista olisi kuulunut olla 30 tai 33.

LIPPUTARIFFIT

Espoon ja Vantaan päivälippujen kokeilua jatketaan edelleen vuodenloppuun saakka.

Seutuliiikenteen "kimppalippu" eli virallisesti perheseutulippu (jälleen) otettiin käyttöön 1.6. ja se on myynissä vuoden loppuun. Lipun hinta on 50 mk ja sillä voi matkustaa 1 - 2 aikuista ja / tai 1 - 4 alle 17 vuotiasta. Lippu on voimassa 24 tuntia leimauksesta rajoittamattomalla matkustus- ja vaihto-oikeudella. Lippuja voi ostaa kuljettajilta, R-kioskeista, asemilta jne. Kimppalippu on siis vain 2 mk kalliimpi kuin yhden hengen seutumatkailijalippu.

Tampereen älykortit otettaneen vihdoinkin käyttöön elokuussa. Alkuperäinen käyttöönottohan piti olla jo 1.1.1994. Henkilökunta on kokeillut sataa korttia linjoilla 11 ja 15, jotka kulkevat hallin kautta. Myös linjoilla 23 ja 30 Hervantaan on alueen laajuuden vuoksi ollut kokeiluja. Myös Nekalan hallissa

on ollut kortinlukija. Kokeiluissa kortinlukija on antanut mm. 6 tuntia vaihtoaikaa yms. Sotaveteraanit ja eläkeläiset toimivat laitteen ensikäyttäjinä ja myöhemmin syksyllä se otetaan koko laajudessaan käyttöön. Vanha lippujärjestelmä säilyy rinnalla ainakin vuoden loppuun saakka. Alkuvaiheessa vanha Almex on uuden SCV-lukijan ja Maskun Laitetekniikan kehittämän järjestelmän rinnalla. Kortti on tyhjänä 40 mk:n arvoinen, joka on ns. pantti. Korttia ladataan niin, että se on joko rahakortti ja / tai kausikortti, aivan sen mukaan miten matkustaja itse haluaa. Korttia voi ladata useassa eri kioskissa ja myöhemmin voi matkan maksaa myös ladattavalla Avant-kortilla.

Turun yhteistariffiliikenteen älykortit otettaneen käyttöön vuoden vaihteessa. Turun joukkoliikennetoimiston tekemät ostopalvelusopimukset TuKL:n ja TLO:n kanssa ovat voimassa vuoteen 2000 saakka, jolloin siirrytään kilpailutettuun liikenteeseen. Turussa liikennöi 5.6. - 14.8. välisenä aikana TuKL:n "museolinja". Liikennöintiä on päivittäin klo 10 - 18. Reitin ajoaika on tunti ja viimeinen lähtö on klo 17 Kauppatorilta. Reitti kulkee melkein kaikkien museoiden ja nähtävyyksien kautta. Museolinjan lippuna toimii tavanomainen

matkailulippu (20 mk). Lippu käytettiin muihinkin yhteistariffiautoihin ja sillä saa voimassaoloaikaan yleensä 50 % alennuksen museoihin. Raitiossa 2*1994 mainitut lipputariffit ovat edelleen voimassa. Etäkortilla 9 kuukauden yhtäjaksoisen käytön jälkeen saa 2,5 vapaata kuukautta. Keskipäiväliikenteessä ma - pe klo 10 - 14 aikuisten kertalippu maksaa vain 5 mk, yömaksuna klo 23 - 4 peritään 5 mk:n lisämaksu tai matkustaja leimaa yhden ylimääräisen alennuslippumatkan. Lisämaksua ei peritä etäkortilla, kolmen kuukauden kuukausikortilla, vuosikortilla ja matkailulipulla matkustavalta. Rahtimaksu on kaksi kertaa aikuisten kertalipun hinta / paketti ehdolla, että asiakas toimittaa sen lähtevään linja-autoon asianomaiselle kuljettajalle suorittaen samalla myös maksun ja että paketti jätetään asiakkaan ilmoittamalle pääteasemalle tai pysäkille. Lastenvaunusta, -rattaista ja pyörätuolista ei peritä maksua. Maksua ei myöskään peritä pyörätuolissa matkustavasta henkilöstä eikä lastenvaunussa tai -rattaissa olevan lapsen tai pyörätuolissa olevan henkilön kanssa matkustavasta hoitajasta. Kerta- ja sarjaliput oikeuttavat tunnin aikana vaihtoihin miltä pysäkiltä tahansa, mutta ei paluusuuntaan samalla reittiosuudella.

MUUTA

Tammikuun alusta Vantaan Liikenne Oy:n uusi nimi on Oy Linjebuss Finland Ab ja bussien kyljissä Linjebuss. Hakunilan Liikenne Oy ja Sirolan Liikenne Oy jatkavat entisillä nimillä, mutta busseihin tulee uudet tunnukset. Westendin Linja Oy:n uusi nimi on Oy Linjebuss Espoo Ab. Vanha nimi jäi entisen omistajan käyttöön.

Helsingin kaupunginhallitus päätti 20.2. äänin 9 - 6, että sopimusliikenteen säästöt käytetään puoliksi joukkoliikenteen palvelujen parantamiseen ja puoliksi joukkoliikenteen tuen pienentämiseen. Uuden sopimuksen mukaanhan sopimusliikenteelle maksettava korvaus pienenee vuosina

1995 - 97 joka vuosi yli 6.000.000 mk. HKL:n on saatava myös vastaava säästö aikaan.

P. Tyllilä Linja Oy:n Espoon sisäinen sekä seutuliikenne autoineen (34 kpl) myytiin 7.3. VR-Yhtymä Oy:n 97,55 % omistamalle Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle. Tyllilä jatkaa vanhalla nimellään vielä tilausajoliikenteessä (9 autoa). PoLi:lle siirtyneiden autojen uudet kylkinumerot saadaan seuraavan kaavan mukaan laskettua: vanha Tyllilän numero + 863 = uusi numero.

SAO eli Saaren Auto Oy myytiin 12.6.1995 Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle. Heinäkuun alusta lukien kalusto on sijoitettu Pohjolan Liikenteen Ilmalan varikolle. Autojen uudet numerot ovat sarjassa 843 - 850. SAO:n sukupuu lyhyesti: VR-Yhtymä Oy omistaa VR Osakeyhtiön, joka omistaa Oy Pohjolan Liikenne Ab:n, joka omistaa Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab:n, joka omistaa Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab:n, joka omistaa SAO:n. Oy Pohjolan Liikenne Ab omistaa myös Napapiirin Turistiauto Oy:n, Oy Kaakkois-Pohjolan Liikenne Ab:n ja Oy Etelä-Pohjolan Liikenne Ab:n, joka viimeksi mainittu omistaa edelleen Oy Siuntion Linja Ab:n, joka omistaa Oy Lohjan Liikenne Ab:n. Tässä lyhyesti PoLin henkilöliikennerytysten omistukset.

Espooseen Länsiväylän ja Kehä 1:n risteykseen valmistuu syksyn aikana "Westendin asema". Sinne siirtyy eräitten Tapiolaa ja Otaniemeä päätepaikkana pitävien linjojen päätepysäkit. Terminaaliin tulee kuljettajien taukotila, matkustajien odotustila ja mahdollinen kioskki. Terminaaliin liittyy viisi pysäkkiä, joista kolme on päätepysäkkejä.

HKL:n Lokin vanhat UHF-ra-diopuhelimet (70 kpl) ja kaksi tukiasemaa ovat käytössä Tallinnassa Trammi- ja Trollibussikoondiksella. Ne myytiin TTK:lle jo syksyllä 1993, mutta saatiin käyttökuntoon HKL:n asentajien toimesta vasta viime syksynä. TTK:lla ei ole

kiinteätä liikenteenohjauskeskusta, tukiasemista toinen on bussien ja raitiovaunujen huoltoautossa ja toinen sähkönsyöttöpuolen huoltoautossa. HKL:n asentajat tekivät lisäksi releointijärjestelmän, jotta kuljettajat eri kulkuneuvoista voivat puhua keskenään silloinkin kun tukiasema-autot eivät ole liikenteessä.



Baselland Transport AG:n raitiovaunuja, lähinnä vaunu 253.

Kuva Matti Soini 2.8.1994

Baneforlaget on julkaissut kaksi kätevää A5-kirjasta pohjoismaisista raitiotielaitoksista. "**Nordisk Sporveisatlas**" kertoo 44 sivullaan nykyiset raitiotiepaikkakunnat linjoineen ja vaunustoineen. Kirjasessa on tekstit norjan lisäksi myös saksaksi. Norjakaan ei tuotane tällaisessa suppeatekstisessä painatteessa kellekään ongelmia. Kuinka moni muuten on hoksannut, että Helsingin hevosvaunuja on museoituna Suomessa peräti kaksi kappaletta? "**Nordisk historisk sporveisatlas**" on 60-sivuinen perusselvitys kaikista pohjoismaisista raitiotie- ja johdinautopaikkakunnista karttoineen ja vaunustoineen. Kumminkin teokset ovat kohtuullisiin hintoihin nähden hyödyllisiä hankintoja. Kumpainenkin atlas maksaa à 50 NOK/kpl. Kirjaset saattavat tulla myyntiin Suomessakin. Historiallisessa Helsingin vaunutilastossa on valitettavasti samat puutteet kuin jo muinoin ilmestyneessä "Suomen rautatiet" -kirjassakin.

Jugendsalissa Pohjois-Espaanadilla on näyttely "Viettelysten vaunu - Helsingin arkkitehtuuria raitiovaunulla". Näyttely rakentuu kolmoslinjan reitin ympärille ja arkkitehtuurin lisäksi raitiovaunutkin ovat vahvasti esillä. Paikalla pyörii myös neljä videofilmiä, mm. vanhoista elokuvista koottu raitiovaunuaiheinen esitys. Näyttely on avoinna 5.7. - 24.9. ma - pe 9 - 18, su 12 - 16.

Vuoden loppuun asti jatkaa vielä Raitoliikennemuseossa HKL:n 50 vuotisnäyttely, myyntivideota on jälleen saatavana.

LISÄYKSIÄ JA KORJAUKSIA

Edellisessä numerossa sivulla 8 mainittiin ensimmäisestä maamme nivelautosta virheellinen tieto, joten todetaan niiden historiasta seuraavaa: Suomen ensimmäinen nivelauto meni vuonna 1969 Helsinki - Maaseutu - Liikenne Oy:lle. Auto oli Volvo B-58-55 / Wiima 05N ja alkuperäinen järjestysnumero oli 100 (rek.nro BJ-100). Espoolainen P. Tyllilä Linja Oy sai vastaavia autoja heti seuraavana vuonna. 1970-luvun alussa sekä Linjamatka Oy että Juhani Linja Oy hankkivat samantyyppistä kalustoa. Vuonna 1975 HML - STA sai viisi Volvo / Wiima -niveautoa.

Samaan artikkeliin viitaten todetaan, että myös TAKL:n autoissa 605 - 614, 620 ja 621 on samanlainen moottori (DSC1124EDC) kuin 211:ssä. (Autoissa 605 - 609 oli alunperin DSC1127EDC.) DSC1124EDC on nimennyt N113- ja L113 -alustoihin tarkoitettu Euro 2 -moottori. TAKL 211:een jäänee ZF-vaihteisto. Tilattuihin autoihin (213 - 217 ScL113TLL / Lahti 402 ja 218 - 222 ScL113TLL / Carrus City) tulee myös ZF:n viisiportainen automaatti. Scanian tehdas suosittelee ZF:ää L-tyyppin alustoihin. Aiemmin TAKL olisi halunnut Voithin kalustonsa perusvaihteistoksi.

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Päätepyssäki toimitetaan yksinomaan toi-



Tukholman SL:n H18-sarjan autot (Scania CN 113 CLL) muistuttuvat hyvin paljon HKL:n tilaamia 95-sarjan autoja.

Kuva Juhani Poussa, Gullmarsplan 5.1994

mitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella.

Mottomme on: Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Päätepyksille.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: *Bussi on ok*, Teemu Collin, Krister Engberg, Tom Heino, Arto Hellman,

HKL, Jarmo Hirviniemi, *Hyppää kyytiin*, Ilmo Ikonen, Hans Jaatinen, Pasi Jakovleff, Harri Koskikallio, *Liikennepeili*, Rauno Lindblom, Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Jarmo Oksanen, *Päikkäliikenne Tiedote*, Sami Partanen, Juhani Poussa, *Päättäri*, Jorma Rauhala, Sakari K Salo, Niklas Savinsaari, Kai Sillanpää, Risto Vormala.

"Vanha suomalainen johdinautokaupunki Äänilinnassa"

(venäläistä historiankirjoitusta mukaellen) eli Petroskoi. Rautatieaseman edustalla Ziu-trollikka 299 lähdössä kierrokselle Karjalan tasavallan pääkaupungin katuviiliinään. Petroskoin johdinautoliikenne aloitettiin vuonna 1961. Kuva Jorma Rauhala 2.10.1994.



teksti Tom Heino

HKL / Raitioliikenneyksikkö ja ABB Signal Finland (FISIG) ovat sopineet DTC-säätötekniikan (suoramomenttisäätö) kokeilusta neliakselisessa vaunussa 11.

Vaunu on ollut syystalvesta 1994 alkaen Vallilan korjaamolla. Vaunun telit on täyskorjattu ja ABB on asentanut niihin uudet vaihtovirtamoottorit. Vaunu laskettiin teillellensä 26.5., jonka jälkeen sillä suoritetaan noin 3-6 kuukauden ajan koeajoja ja säätöjä. Koeajoja on tehty ulkona 4.7. alkaen, aluksi öisin. Vaunu jää koeajorupeaman jälkeen HKL:n käyttöön.

ABB on tyypittänyt vaunun NAC -kokeiluraitiovaunuksi. Vaunun ulkoinen olemus sekä matkustamotilat säilyvät entisinä. Ohjaamossa on suoritettu pieniä muutoksia asentamalla joitakin uusia merkkilamppuja ja -summereita sekä poistamalla käytöstä telipuhaltimien kytkimet. Ajokytkimen vanhat releet (ns. sormet) on pääosin poistettu ja kytkinkepän alaosaan on sijoitettu potentiometri. Vaunun ajokytkimestä on poistettu vaimennuspumppu ja osoittimen asennoista rinnankytkennän nastat sekä tekstit, samoin suunnanvaihtokahvasta moottorien erotusasennot. Keppi on liikuteltavissa vain (entisen) sarjakytkennän asennoissa eli "puoliväliin". Vaunua kutsutaan turboksi: tehoa löytyy koeajovaiheessa huomattavasti enemmän kuin muista vauvuista, mutta se asetetaan normaalitasoon. Vaunun laskennallinen huippunopeus olisi näillä tehoilla 110 km/h, mutta ajojohdon, radan ja vaunun telien puolesta ei sellaista tietenkään voi kokeilla. Katolla sijaitsevat jarruvastukset on uusittu. Vaunun takapään ajolaitteisiin on lisätty erillinen kiskojarrukytkin.

Vanhat 50 kW:n tasavirtamoottorit on vaihdettu uusiin 55 kW:n oikosulkumoottoreihin, jotka ovat kokonaan suljettuja ja itsetuuletteisia. Tästä johtuen on vanhat ajomoottorien puhaltimet (yksi kummassakin telissä) poistettu. Moottorikohtaiset taajuusmuuttajat eli invertterit, niiden jäähdytys ja kuristin on sijoitettu entisen kontaktorikotelon tilalle vaunun vasemman sivun helmapeltien taakse. Invertterien tehtävä on muut-

taa 600 V:n tasavirta kolmivaiheiseksi vaihtovirraksi ja ne vaativat tehokasta jäähdytystä, mutta eivät juurikaan huoltotoimenpiteitä. Vaunu on vesijäähdytteinen.

Vaunun sisäinen, laitteiden välinen tietoliikenne on uusittu täysin logiikkaohjatuksi, samoin ajotekniikka.

Liikkeelle lähtöön on ohjelmoitu nykyksenpoisto, kiihdytykseen ympäripyönnin eli "sutimisen" esto ja jarrutukseen luistonesto. Ilmajarrut kytkeytyvät automaattisesti jarrutettaessa, kun nopeus laskee alle 2 km/h. Ajomoottorit jarruttavat entisistä poiketen lähes 0 km/h nopeuteen asti. Ilmajarrut irtoavat automaattisesti liikkeelle lähdetäessä. Vaunussa on myös valumisenesto taaksepäin mäkipaikkoja ajatellen. Erillinen ilmajarrukahva jää varajärjestelmänä ja seisontajarruna entiseen tapaan käyttöön.

Vaunun IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistor)- ja PP (Power Plate)-tekniikan etuja ovat luotettavuus, helppohoitoisuus, pienempi koko, vähempi melu, alempi hinta ja suurempi teho. Vaunun neljä ajomoottoria ovat tyypiltään ABB M2CF 250S 4 B30 E (440 V / 55 kW / 1445 r/min). Moottoriohjaus toimii ilman vikaherkkiä takometrejä.

KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseuran sääntömääräinen syyskokous pidetään sunnuntaina 19. marraskuuta 1995 alkaen klo 14.00 Suomen Turistiauto Oy:n kokoustiloissa Ruskeasuon varikolla. Sääntömääräisten asioiden jälkeen katsomme mm. videofilmejä yms. Kahvitarjoilu. Tarkempi ohjelma seuraavassa numerossa.

Tervetuloa.

Johtokunta

RAVINTOLARAITIOVAUNU SPÅRAKOFF - HKL 175



Teksti Tom Heino

Kuvat Ismo Leppänen ja Jorma Rauhala

Usealla maailman raitiotiellä on käytössään mitä erilaisimpia linjaliikenteen ulkopuolella liikennöiviä vanhoista raitiovaunuista tehtyjä "seurusteluvaunuja". Helsingissä ei tähän päivään asti ole ollut tällaista selkeää huviajeluvaunua, mutta sen puute poistui tänä kesänä, kun tyylikkääksi olutravintolaksi kunnostettu vaunu 15 aloitti liikennöinnin.

Tiedotusvälineille esiteltiin 12.5.1995 Vallilan varikolla uusi ravintolaraitiovaunu 175, jonka suunnittelusta vastaa Oy Windell & Riikonen Design Ltd ja muutostöistä HKL / Raitioliikennesikön Vallilan korjaamo. Seuraavana päivänä vaunu aloitti pub-liikennöinnin rengaslinjalla Mikonkatu - Kaivokatu - Mannerheimintie - Aleksanterinkatu - Unioninkatu - Kauppatori - Pohjois-Esplanadi - Katariinankatu - Snellmaninkatu - Liisankatu - Kaisaniemenkatu - Vilhonkatu - Mikonkatu. Linjaa kutsutaan Koffin pitkäksi linjaksi, miellelyhtymä on "pitkään" eli isoon lasiin olutta. Vaunun entinen numero 15 muuttui myös virallisesti 12.5.1995 numeroksi 175 viitaten tietenkin Sinebrychoffin 175-vuotiseen olemassaoloon.



Pubivaunu nro 175 Vallilassa 12.5.1995. Kuva JR

Vaunusarja 1 - 15 tilattiin vuonna 1957. Vaunu 15 valmistui syksyllä 1959 ja HKL vastaanotti sen 23.10.1959. Vaunu on valmistajan tyyppiä HM V (Helsingin moottorivaunu, viides sarja) ja se on sekä sarjansa uusin että myös viimeinen Helsinkiin toimitettu neliakselinen vaunu, valmistenumeraltaan 2315. Korin valmistaja oli Oy Karia Ab (Suomen Autoteollisuus Ab:n tytäryhtiö Karjaalla), telit rakensi Suomen Autoteollisuus eli Sisu ja sähkötekniikan toimitti Oy Strömberg Ab Helsingistä.

Istumapaikkoja oli alunperin 29 + rahastaja + kuljettaja, seisomapaikkoja 69, maksimikuormitus

150 henkilöä. Vaunu kuului Töölön hallin kalustoon ja oli mm. 9.12.1969 ja 16.9.1974 päivättyjen nimikkovaunulistojen mukaan linjan 4 vuoron 35 vakiovaunu. Jo alkuvuosina vaunusta poistettiin etukytimen sähkörasia sekä virroittimen paineilmaventtiilit ja hiekkalaatikoiden lämmitys. Kevätkeksällä 1979 vaunu muutettiin Töölön korjaamolla kuljettajarahastukseen sopivaksi (sisäverhoilu ja ovitoiminnot uusittiin, ohjaamon takaseinään tehtiin rahastusaukko, ilmajarrukahva lyhennettiin), minkä jälkeen vaunu nähtiin milloin milläkin linjalla. Rahastajanaitio poistettiin vaunusta 1980-luvun alkupuolella, tilalle asennettiin

kaksi istumapaikkaa ja paikkaluku määriteltiin uudelleen: istumapaikkoja 31, seisomapaikkoja 57, ruuhka-ajan maksimiylitys 44, yhteensä 132 henkilöä + kuljettaja. Vuonna 1991 vaunun kylkiin asennettiin takaosan suuntavilkut.

Vaunu kulki 9.5. - 23.5.1992 linjalla 1 värikkäin mainosteipein koristeltuna mainostaen Käpylän kyläjuhlia. Seuraavan talven aikana vaunu kävi yleiskorjauksessa Vallilan korjaamolla ja palasi liikenteeseen 11.2.1993, jolloin vaunuun oli ensimmäisenä neliakselisena vaununa asennettu uusi AutoNet-puhelinjärjestelmä. Remontti oli kestänyt runsaat neljä



Nykyinen näkymä baarista vaunun etupäähän. Kuva JR 24.7.1995

kuukautta ja samalla vaunun vanha saksisankavirroittin oli vaihdettu Siemensin yksipolviseen malliin. Seuraavien puolentoista vuoden aikana vaunu liikkui linjoilla 1, 1A, 2 ja 6.

Joulukuussa 1994 selvisi, että pitkään huhuna kerrotusta Sinebrychoffin ravintolavaunusta oli sittenkin tulossa totta - vaunussa 15. Vaunu otettiin Vallilan korjaa-

molle 12.1.1995 muutostöitä varten.

TEKNIikka

Vaunun muutostyöt alkoivat tammikuussa 1995 ja kestivät neljä kuukautta. Vaunusta purettiin kaikki vanha sisustus sisäkattoa, seinäpaneileita ja tukitankoja myöten. Telit täyskorjattiin ja maalattiin, pyöränrenkaat vaihdettiin, jou-

situs uusittiin kokonaisuudessaan, kaikki sähkölaitteet huollettiin. Viimeisään vetelevä generaattori vaihdettiin uuteen staattiseen muuttajaan, jollaisia ja jonka tyyppiä on viime aikoina asennettu kummankin sarjan nivelvaunuihin. Vaunun alustasta poistettiin ruosteet ja alusta maalattiin. Vanhat perävaunua palveleet syöttökaapelit ja ilmaputket poistettiin (takakytkimen sähkörasia ja kytkimen sivulla kulkeneet kaapelit ja putket poistettiin jo 1980-luvun puolivälissä). Vaunun ovikotelot muotoiltiin uudelleen ruostumattomasta teräksestä. Keskiövet poistettiin ja niiden paikalle tehtiin teräseinä sekä kaksi tavallista kapeampaa ikkunaa (joista toinen on vaunun etusillalta WC:n kohdalla otettu, toinen vaunusta 6 samalta kohdalla). Alustaan asennettiin tarpeelliset vesi- ja viemärintiputket sekä vesisäiliöt ja etusillalle WC. Lattiatasossa olleita laitteita (ylivirtarele, maasulkurele, hiekkalaatikat ja -putket) siirrettiin 10 - 20 cm. Matkustamon lämpöpatterit poistettiin. Istuinosa alaiset vanhat ja uudet sähkölaitteet suojattiin pleksillä. Ylimääräiset lattialuukut poistettiin, loput vaihdettiin uusiin käsityönä tehtyihin. Sisäseinien jalkalistan takana olevat kanavat rakennettiin uudelleen kuten myös sisäkaton kanavat. Uudet messinkiset tukitangot asennettiin (viisi kappaletta keskikäytävän vasemmalla puolella, kolme oikealla sekä muutama ikkunan alareunaan päätyvä takasillalla). Lattiamatoksi tuli vaunusta 20 tuttu, karhennettu Altro - Safety -pinnoite, joskin sinertävänä. Ikkunanpuitteet puhdistettiin ja maalattiin, ikkunalasit vaihdettiin tummennettuihin, ikkunaverhot asennettiin. WC:n kohdalla poistettu ikkuna korvattiin punaisella peltilevyllä. Vaunun etuosan katolla oleva kolmiääninen paineilma-venttiili puhdistettiin, hiottiin ja lakattiin. Vaunun ajovalot muutettiin parivaloiksi erillisiin parkkivaloin. Vaunun kylkien alaosiin asennettiin 4 + 4 kpl kelteja ääri- ja keskivaloja. Takavalot muutettiin kahteen kolmen valon ryhmään (suunta- ja kaksitakavaloa + jarruvaloa).

Vaunun ulkomaalaus suoritettiin huhtikuun aikana. Uusituille ja oiotuille pelleille tehtiin aluksi välikitti (jota ei ole aikoihin tehty yhteenkään vaunuun), jonka päälle tuli Koffin punaväri. Katon puiset kävelysillat vaihdettiin lakattuihin koivupuisiin siltoihin. Ylivirtakatkaisija eli "pääkytkin", ihmishuojan laukaisukaari, kilpikotelot ja vastuslaatikot sekä alustan näkyvät osat maalattiin mustiksi, samoin ulkokeilien aiemmin keltaiset takasat. Kummankin pään Compactvetokytkimet maalattiin punaisiksi, varret mustiksi. Ihmissuojan harja vaihdettiin uuteen, heleään punaiseen. Vaunun kylkiin teipattiin sekä ylä- että alaosaan kullankävyä, li- säksi keskiosaan vaunua vaaka- suoraan kiertävä, paksumpi yksit- täisraita. Vaunun kylkien mainos- tekstiit ja tunnusnumerot ovat myös teipattuja.

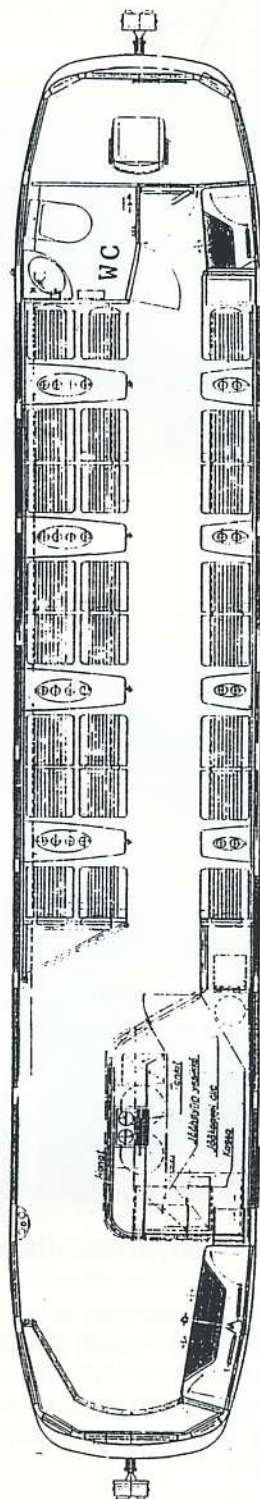
VARUSTEET

Vaunun kilpilaitteet ovat moot- torikäyttöisiä, TamWaren valmis- tamia nauhakilpiä. Kussakin nau- hassa on seuraavat tunnuks: (tyhjä), 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0, (tyhjä), A, B, N, S, T, V, X, (tyhjä), A, B, P, R, U, (tyhjä). Etukilpikote- lossa on lisäksi moottorikäyttöinen tekstikilpi, jossa on seuraavat vaihtoehdot: (tyhjä), Koeajo Prov- tur, Sightseeing, Kiertäjä Runt- tur, Restaurant, Ravintola Restau- rang, Varattu Reserverad, Yksityi- nen Privat, Tilausajo Abonnerad, Sinebrychoff, (tyhjä). Vaunun kes- kikatossa on 18 kpl halogeeniva- laisimia. Verholautojen yläpuolella on 18 kpl lämminväriiloisteputkia. Verholautojen reunoille on asen- nettu 10 hehkulamppua. Kaikki nämä voidaan kytkeä kahdessa sarjassa. Baaritiskin mainosplek- sien takana on 2 + 1 + 1 kpl läm- minväriiloisteputkia. Vaunun etu- seinään kiinnitetyllä SRS:n jäse- nen kuvataiteilija Timo Jakolan maalauksella "Ukkosmyrskyssä" on niinkään oma valaistuksensa. WC:ssä on erillinen sisävalaistus ja sille kytkin. Ulko-ovet on varus- tettu tuntoreunalla ja ovilehden tunnolla. Ovet vapauttaa kuljetta- ja, mutta käyttöpainikkeet oville on

myös baarimikolla. Täynnä-kilvet on palautettu sekä etulasiin että baarimikon eli rahastajan ikku- naan. Pysäytymismmerkin hihna matkustamossa on vaihdettu uu- teen nahkaremmiin, jota nykyise- mällä kello kilahtaa ja kahteen si- säkatossa olevaan tauluun syttyy stop-teksti (sininen teksti valkoi- sella pohjalla). Baarimikolla on li- säksi erillinen pysäytyypainike. Oviautomatiikan (ja samalla ulko- nappien ja valokennojen) poisto vaati myös yhden uuden releen, jotta kello kilahtaisi ja stop-valo jäi- si palamaan, vaikka oviautomatiika ei enää olekaan kytkettynä. Ovien ohjauspiirin kaapisto siirret- tiin muutostöiden yhteydessä mat- kustamon etuseinän vasemmasta yläkulmasta oikealle puolelle WC:n tilantarpeesta johtuen. Kaa- pistossa aiemmin sijainnut halli- ajokytkin (jota käyttämällä voidaan ajaa myös avoimin ovien) siirrettiin ohjaamon puolelle, väliseinän ylä- osaan kuljettajan taakse.

Vaunun seinämateriaali on pu- naruskeaa laminaattia, jolla myös messinkihelaiset pöydät ja baari- tiski sekä ovien sisäosat on pinnoi- tettu. Baaritiskin ja sen lähivarus- tuksen vaaleat rimat sekä vaunun istuimet ovat lakattua mahonkia. Takasillalla on takaovilta kiertäen baaritiskin vastakkaiselle puolelle ulottuva kapea baaripöytä, jonka äärellä on kuusi seisomapaikkaa. Istumapaikkoja on yhteensä 24 si- ten, että vaunun vasemmalla si- vulla on kaksittain ja vastakkain istuttavia istuimia 16 kpl ja oikealla sivulla yksin ja vastakkain istutta- via kahdeksan kappaletta. Selkä- nojat ovat aina vastakkain ja is- tuinosien välissä on kapea pöytä, jossa on looshin koon mukaan jo- ko kaksi tai neljä pyöreää syven- nystä olutlasille.

Etusillan WC on Parma - Mari- ne Oy:n valmistetta ja tavallaan samalla 25. istuinsija. WC:ssä on normaali käsipyyhkeeteline ja saip- pua-annostelija. Allaskaappi toimii roska-astiana. WC:n huuhteluun kuluu kerrallaan 8 dl vettä. WC:n katossa on jatkuvatoiminen ilman- poistopuhallin. WC:n alapuolella on 140 litran jätevesisäiliö, joka



riittää noin sataan WC:n käyttö-kertaan. Tyhjennysputki johtaa vaunun vasempaan etukulmaan helmapeltien taakse. WC on raitiovaunuissa äärettömän harvinaisen ilmentys, tietojemme mukaan vastaavanlaisia vessaratikoita on niin kaukana kuin se vain on mahdollista eli Australiassa, Melbournea.

Matkustamon ilmanvaihdon hoitaa takaosan katolla oleva raitisilmapuhallin. (Sama puhallin on muissakin sarjojen 1 - 15 ja 16 - 30 vaunuissa, mutta sitä ei juurikaan käytetä kuin kesäheleillä.) Vasemman sivun tuuletusikkunat ovat edelleen paikallaan ja käytössä.

Baaritiskin varusteisiin kuuluivat mm. jääkaappi, vedenkeitin ja olutjäähdytin, joista viimeksi mainittua varten vaunuun on asennettu 380 V AC apuinvertteri, jota ohjaa jäähdyttimen termostaatti. Vaunu on siis oluen lämpötilan osalta invertterikäyttöinen! Baaritiskillä on lisäksi 230 V AC pistorasia. Äänentoistolaitteet toimivat 12 V DC:llä; kaiuttimia on 10 kpl ja tehoa 700 W.

Entisten keskiovien kotelon paikalle on alustaan asennettu rai-

kasvesisäiliö, vesipumppu ja paineentasausäiliö sekä 3 kW lämmitysvastus. Termostaatti pitää veden noin 30°C lämpöisenä. Käytettäessä vaunua ulkolämpötilan ollessa erittäin matala on vedenlämmittimen oltava jatkuvasti kytkettynä ja WC huuhdeltava 10 minuutin välein jäätymisen estämiseksi.

Ohjaamon ovi on palautettu umpinaiseksi vanhaan tyyliin. Oven varoitussummeri eli ns. väräjänvartija (joka soi, jos ovi oli avoinna suuntakahvan ollessa muussa kuin 0-asennossa) on poistettu, koska varsinkin tilausajojen yhteydessä asiakkaat aukovat ovea ja kyselevät kuljettajan kuulumisia. Ohjaamossa on uusittu erinäisiä kytkimiä, asennettu uusia mm. ohjaamon vasempaan takaseinään, uusittu ajovalo- ja vilkkukytkimet, poistettu tarpeettomia kytkimiä sekä rahastuspöytä ja laukkulokero. Vaihderauta on maalattu Koffin punaiseksi. Toukuun aikana asennettiin kuljettajalle ohjaamon oikeaan yläkulmaan ns. hupiradio (Pioneer KEH5200RDS) sekä sille kaiuttimet, yksi ohjaamon vasemman ja toinen oikean sivuseinän yläosaan. Ajoteknisesti vaunu ei eroa muista sarjansa vaunuista, joskin

vaatii rauhallista ajoa matkustamukavuuden säilymiseksi ja oluen läikkymisen estämiseksi.

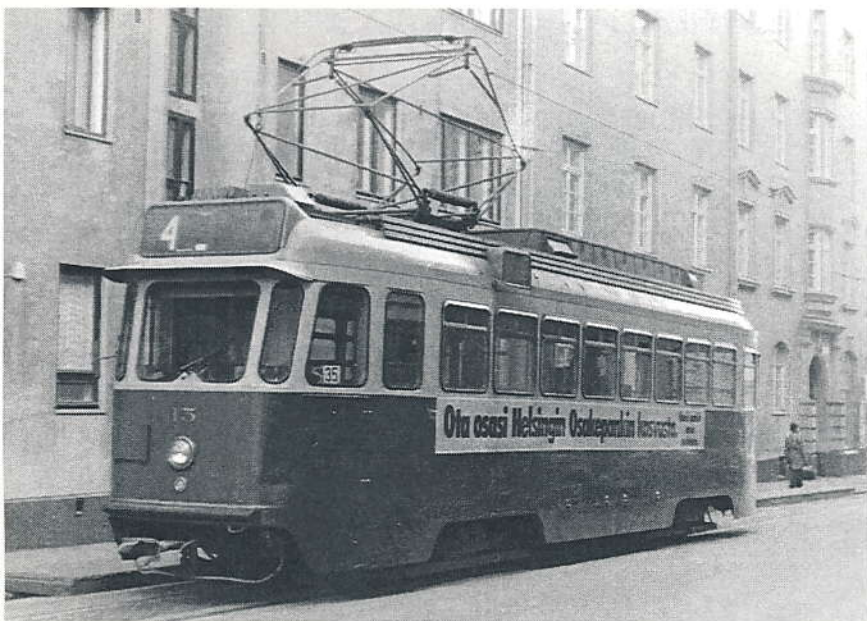
LIKENNÖINTI

Vaunu 175 on käytännöllisesti katsoen rakennettu kokonaan uudelleen. Muutostyöt maksoi Oy Sinebrychoff Ab, ne tehtiin kokonaisuudessaan HKL:n Raitioliikenneyksikön Vallilan korjaamolla ja projektia veti insinööri Olli Pekka Heikkilä. Ravintoloitsijana toimii Helsinki Ravintolat (entinen HOK). Vaunussa tarjoillaan mm. keskiolutta 0,5 litran muovituopeissa (lasisia ei voida käyttää pesumahdollisuuden puuttuessa). Vaunu liikennöi rengaslinjallaan ma - pe klo 10 - 16 ja la klo 10 - 17 välisenä aikana, tarkemmat lähtöajat ilmoitetaan Mikonkadun pysäkillä olevassa aikataulussa. Iltapäivällä vaunu käy huollossa ja tankattavana Koskelan varikolla (vuodenvaihteen jälkeen ilmeisesti Töölön varikolla). Loppuillat on varattu tilausajoihin, joita on toistaiseksi riittänyt varsin hyvin. Heinäkuun illat vaunu on myös ollut linja-ajossa klo 21:een saakka, jollei tilausajoja ole ollut varattuina. Sinebrychoff ja ravintoloitsija jakavat vaunun vuokratustannukset.

Reitin mukainen matka maksaa 30 markkaa, johon sisältyy ensimmäinen tuoppi (tai kahvilleipä + kahvi, tee, kaakao tai virvoke). Seuraavat tuopit maksavat kukin 25 mk, virvoitusjuoma 13 mk ja kahvi, tee tai kaakao 8 mk. Matkan voi maksaa myös muovikortilla; kuitti kertoo yrityksen nimeksi "Raitiovaunu" ja tavallisuudesta poiketen myös ostoksen laadun (esim. "olut 0,5 l"). Toukokuussa julistettiin City-lehdessä vaunun nimikilpailu: voittajaksi pääsi nimi "Spårakoff", joka on sittemmin teipattu vaunun pätyihin.

Ensimmäisenä liikennöintipäivänä vaunu kiersi kolme kertaa Eiran kautta liikenteenohjaajan luvalla, kunnes selvisi, että vaunun anniskeluoikeudet kattavat vain reitin Rautatien - Kauppatori (tilausajoa lukuunottamatta, jolloin reitti on vapaa). Kauppatorilla käy-

Vaunu 15 alkuperäisasussaan (nimikkovuorossa 35) linjan 4 Kirurgin päätepysäkillä Tarkk'ampujankadulla. Kuva JR 26.12.1972.



tettiin aluksi seisontapaikkana linjan 1 päätepysäkkiä ja kierrettiin tarvittaessa Kaupungintalon kortteli, jotta ykkönen pääsisi reitilleen. Tämäkin kiertely kiellettiin. Niinpä vaunun pysähdyspaikaksi jäi joksikin aikaa Kauppatorin nolaraide, jossa olisi tarvittu sitten liikennevalojen tilaustunnistimen siirtoa edemmäksi. Raiteen vastavaihe on käsikäyttöinen, joten Koff-väristä vaihderautaakin tarvittiin. Sekä tulo- että menoristeys (oikeanpuoleinen kiskoura) on vielä umpinaista mallia, joten vaunun oikeanpuoleiset pyörät ylittivät nämä kohdat laippojensa varassa. Nytemmin vaunu käyttää yleensä linjan 1 päätepysäkkiä, mutta ei seisoskele, vaan jatkaa ajoaan vain pienen matkustajien ottoisesahduksen jälkeen.

Vaunun säilytyspaikka on toisaiseksi Koskelan huoltohalli, jossa suoritetaan säiliöiden täyttö ja tyhjennys sekä vaunun siivous ja huolto. Ensi vuodenvaihteessa vaunu siirtynee Töölön hallin hoitoon.

Koskelassa oli aamulla 24.5. lähellä pieni katastrofi, kun muuan hallin henkilökuntaan kuulunut persoonallisuus oli siirtänyt vaunun säilytyshalliin, vetänyt ilmajarrun kiinni ja "unohtanut" pari pykälää ajovirtaa päälle. Kuljettajan saapuessa klo 8.45 vaunullensa sen katolta nousi jo sankka savu. Vaunun kattokaapelit ja -vastukset sekä moottorien etuvastukset paloivat ja vastustilan pellit katolla kupruilivat ja vääntyivät. Vaunu jouduttiin työntämään Vallilan korjaamolle, jossa kolme miestä vietti pitkän, tauottoman työpäivän vaunun katolla korjaustehtävissä. Vaunu saatiin kuntoon klo 16 aikaan ja se lähti jälleen Koskelasta tilausajoon klo 17 edelleen savunkatkaisena. Vastaavasti 26.5. huomattiin, että takaovien etupuolelle oli ilmaantunut noin metrin mittainen maalinaarmu, joka voisi viitata vaikkapa osumiseen roskasäiliön reunaan Koskelan huoltohallissa. Olipa osuma tullut mistä tahansa, se kuitenkin paikattiin mahdollisimman asiallisesti Vallilan korjaamolla.



Linjan 8V vaunu 88 Kirurgilla, lue lisää Päätepysäkiltä. Kuva 11.6.1995 J.Rauhala.

Koska vaunua ei ravintolana voida korvata toisella vaunulla, sitä tulisi pitää kuin kukkaa kämmenellä. Tämä asettaa vaunun kanssa tekemisiin joutuvalla henkilökunnalle tietyn verran normaalia suuremman vastuun. Toivottavasti mitään niin vakavaa kuin vaunun palaminen 24.5. ei enää tapahdu. Onneksi vastustila oli uusittu ja puhdistettu; tavallinen neliaksellinen vaunu olisi samassa vaiheessa jo roihunnut kuin soihtu.

Lähteet:

Koff-tiedotteet vaunusta 175.
Helsinki Ravintolat / hintatiedote.
HKL Raitioliikenneyksikkö: Koff-ravintolaraitiovaunun käyttöohje- ja huoltokirja.
City-lehti. Raitio-lehdet 1978 - 95.
Olli Pekka Heikkilän antamat tiedot.
Kirjoittajan havainnot.



Ensikuulemalta on vaikea kuvitella, mitä yhteistä raitiovaunulla ja oluella on. Luulo ei kuitenkaan ole tiedon väärti. Molempien avulla pääsee pitkälle. Molemmat ovat sekä näkyneet että kuuluneet Helsingin katukuvaan yli 100 vuotta. Eli tervetuloa pitkälle ja huurteiselle matkalle raitiovaunujen, oluen ja kiskojen historiaan.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 28.8.1995 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.34	1	1 1A	605	6.42	153	v 6	653
	65	7A	661	6.43	108	v 2V	609
5.35	3	1 1A	601	6.44	18	3B	613
	53	6	653		30	3T	625
5.36	175	7B	671	6.45	165	7A	661
5.39	15	3B	613	6.47	4	1 1A	601
	27	3T	625	6.49	11	x 2	607
5.40	75	7B	673	6.55	55	6	653
5.44	66	7A	661	6.56	51	6	651
	106	1A	605	6.57	76	7B	671
5.45	101	1A	601		103	1A	601
5.47	54	6	653	6.58	20	3B	613
	56	6	651		24	3T	625
	77	7B	671	7.04	16	3B	611
5.50	19	3B	611		185	v 8	687
	64	7A	663	7.05	67	7A	663
5.51	17	3B	613	7.08	152	v 6	651
	29	3T	625	7.12	14	3B	613
5.53	2	1 1A	605		26	3T	625
	184	v 8	687	7.26	28	3T	625
5.54	166	7A	661	13.55	107	v 2V	609
5.55	105	1 1A	601	14.11	166	7A	661
	174	7B	671	14.16	108	v 2V	609
5.57	156	v 6	651	14.20	175	7B	671
6.01	13	3B	611	14.22	105	1 1A	605
	31	3T	625	14.23	103	1 1A	603
6.05	102	1 1A	601	14.27	101	1A	601
6.09	52	6	651	14.28	184	v 8	687
6.10	104	1A	605	14.29	104	1 1A	603
6.11	7	x 2	607	14.32	165	7A	661
6.13	25	3T	609	14.33	106	1 1A	605
6.15	6	1 1A	601	14.40	153	v 6	651
6.23	8	x 2	607	14.41	174	7B	671
6.30	9	x 2	607	14.44	102	1 1A	601
6.32	5	1 1A	605	14.45	152	v 6	653
	107	v 2V	609	14.48	185	v 8	687
6.33	183	v 8	687	15.08	156	v 6	651
6.36	74	7B	671	15.15	183	v 8	687
6.40	10	x 2	607				

v = vuorolistan mukaan neliakselinen vaunu

x = neliakselinen vaunu, ellei nivelvaunuja ole käytettävissä

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1994-95

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vaunutyyppit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa 1995-96, 28.8.1995 alkaen.

A	B	C	D	mp	E	su	A	B	C	D	mp	E	su
1		KH	1,1A	L	L		65		KH	7A	L	L	L
2		"	1,1A	L	L		66		"	7A	L	L	L
3		"	1,1A	L	L		67		"	7A	L	L	L
4		"	1,1A	L	L		74		"	7B	L	L	L
5		"	1,1A	L	L		75		"	7B	L	L	L
6		"	1,1A	L	L		76		"	7B	L	L	L
7	x	"	2	L			77		"	7B	L	L	L
8	x	"	2	L			81		TH	8	L	L	L
9	x	"	2	L			82		"	8	L	L	L
10	x	"	2	L			83		"	8	L	L	L
11	x	"	2	L			84		"	8	L	L	L
13		"	3B	L			85		"	8	L	L	L
14		"	3B	L	L		86		"	8	L	L	L
15		"	3B	L	L	L	90		"	10	L		
16		"	3B	L	L	L	91		"	10	L	L	L
17		"	3B	L	L	L	92		"	10	L	L	L
18		"	3B	L	L	L	93		"	10	L	L	L
19		"	3B	L	L	L	94		"	10	L	L	L
20		"	3B	L	L	L	95		"	10	L	L	L
24		"	3T	L			96		"	10	L	L	L
25		"	3T	L	L		97		"	10	L		
26		"	3T	L	L	L	98		"	10	L		
27		"	3T	L	L	L	101		KH	1A	L		
28		"	3T	L	L	L	102		"	1,1A	L		
29		"	3T	L	L	L	103		"	1,1A	L		
30		"	3T	L	L	L	104		"	1,1A	L		
31		"	3T	L	L	L	105		"	1,1A	L		
40		TH	4	L	L	L	106		"	1,1A	L		
41		"	4	L	L	L	107	v	"	2V	L		
42		"	4	L	L	L	108	v	"	2V	L		
43		"	4	L	L	L	144		TH	4	L		
44		"	4	L	L	L	146		"	4	L		
45		"	4	L	L	L	152	v	KH	6	L		
46		"	4	L	L	L	153	v	"	6	L		
47		"	4	L	L	L	156	v	"	6	L		
48		"	4	L	L	L	165		"	7A	L		
51		KH	6	L	L	L	166		"	7A	L		
52		"	6	L	L	L	174		"	7B	L		
53		"	6	L	L	L	175		"	7B	L		
54		"	6	L	L	L	183	v	"	8	L		
55		"	6	L	L	L	184	v	"	8	L		
56		"	6	L	L	L	185	v	"	8	L		
64		"	7A	L	L	L	194		TH	10	L		

Sarakkeet: A: vuoron nro, B: kalusto (v = 4-akselinen, x = useimmiten 4-akselinen), C: sijoitushalli, D: linja(t), joilla vuoro liikennöi ja E: liikennöintipäivät merkitty L:llä

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 2.9.1995 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.39	14	3B	613	7.28	54	6	653
	31	3T	625	7.31	5	1	603
5.41	64	7A	663	7.32	76	7B	671
5.49	17	3B	611	7.39	55	6	653
5.51	15	3B	613	7.40	52	6	651
	26	3T	625	7.42	3	1	601
5.53	65	7A	663	7.46	1	1	603
	77	7B	671	7.51	56	6	653
6.01	20	3B	611	7.52	53	6	651
	27	3T	625	7.54	4	1	601
6.05	67	7A	663	8.19	19	3B	611
	74	7B	671		25	3T	625
6.13	28	3T	625	8.27	2	1	601
6.17	75	7B	671	8.47	29	3T	625
7.09	30	3T	625	8.49	16	3B	611
7.14	66	7A	663	8.56	51	6	653
7.23	18	3B	611	9.05	6	1	601

Sunnuntai 3.9.1995 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.43	64	7A	663	8.39	53	6	651
6.44	26	3T	625	8.46	52	6	653
6.50	20	3B	611	8.52	55	6	651
6.51	18	3B	613	9.51	65	7A	663
6.53	77	7B	671	10.10	75	7B	671
6.55	66	7A	663	10.34	54	6	651
6.58	28	3T	625	10.41	27	3T	625
7.05	16	3B	611	10.52	17	3B	611
	74	7B	671	11.09	19	3B	611
7.07	67	7A	663	11.10	31	3T	625
7.13	30	3T	625	11.27	15	3B	611
7.17	76	7B	671	11.46	29	3T	625
8.33	51	6	653				

Hallireittipiirrokset on viimeksi julkaistu RAITIOssa 1/92. Tuon ajankohdan jälkeen on otettu käyttöön joitain uusia reittejä ja toisia muutettu tilanteen mukaan. Uudet piirrokset on tarkoitus julkaista seuraavassa numerossa.

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 28.8.1995 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.52	184 v	8	688	mp	18.17	175	7B	674
mp	9.00	175	7B	672	mp	18.25	166	7A	662
mp	9.09	156 v	6	654	mp	18.27	183 v	8	688
mp	9.12	185 v	8	688	mp	18.28	102	1 1A	602
mp	9.16	106	1A	602	mp	18.29	156 v	6	654
mp	9.20	166	7A	662	mp	18.35	13	3B	614
mp	9.21	101	1A	606	mp	18.36	24	3T	622
mp		174	7B	672	mp	18.59	1	1 1A	602
mp	9.28	152 v	6	654	mp	20.17	56	6	654
mp	9.30	102	1 1A	604	mp	20.28	25	3T	622
mp		105	1 1A	604	mp	20.29	14	3B	614
mp	9.34	104	1A	606	mp	20.36	6	1 1A	602
mp	9.37	183 v	8	688	ls	21.01	77	7B	674
mp	9.40	153 v	6	654		21.14	67	7A	662
mp	9.41	107 v	2V	610	mp	21.18	5	1 1A	602
mp		165	7A	662		21.22	26	3T	622
mp	9.42	103	1A	602		21.24	15	3B	614
mp	9.59	108 v	2V	610	mp	21.28	77	7B	672
la	15.19	1	1	602	mp	21.30	2	1 1A	602
la	15.46	4	1	602	mp	21.40	3	1 1A	602
la	16.38	56	6	654	mp	21.53	4	1 1A	602
la	17.04	14	3B	614		22.14	51	6	654
la	17.10	2	1	602		22.55	20	3B	614
mp	17.12	107 v	2V	610		23.04	27	3T	622
mp	17.19	101	1A	602	ls	23.05	75	7B	674
mp	17.22	11 x	2	608		23.11	52	6	654
la	17.25	3	1	602	mp	23.14	75	7B	674
mp	17.28	104	1 1A	604	ls	23.17	76	7B	674
mp	17.32	7 x	2	608		23.18	65	7A	662
mp		108 v	2V	610		23.23	18	3B	614
mp	17.36	103	1 1A	606	mp		76	7B	674
la	17.39	5	1	602		23.24	53	6	654
mp	17.40	184 v	8	688	ls	23.29	74	7B	674
mp	17.41	8 x	2	608		23.30	66	7A	662
mp	17.47	106	1 1A	604		23.31	30	3T	622
mp		174	7B	674	mp	23.33	74	7B	674
la	17.48	6	1	602		23.39	54	6	654
la		25	3T	622		23.42	64	7A	662
mp		152 v	6	654		23.49	55	6	654
mp	17.51	9 x	2	608		1.33	17	3B	614
mp	17.53	105	1 1A	602		1.40	29	3T	622
mp	18.00	153 v	6	654		1.48	19	3B	614
mp	18.01	10 x	2	608		1.55	31	3T	622
mp	18.02	185 v	8	688		1.56	28	3T	624
mp	18.07	165	7A	662		2.02	16	3B	614

TÖÖLÖ

Maanantai - perjantai 28.8.1995 lukien

HALLISTA LINJALLE:

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.18	84	8	681	8.35	144	4	642
5.31	48	4	641	8.48	146	4	642
5.33	81	8	681	9.05	194	10	696
5.41	144	4	643	17.30	98	10	692
5.45	97	10	691	17.44	91	10	692
5.46	41	4	641	17.54	93	10	692
	91	10	695	18.17	42	4	644
5.57	90	10	691	18.27	144	4	644
5.58	43	4	641	18.31	194	10	692
	194	10	695	18.57	48	4	644
6.06	85	8	681	19.05	95	10	692
6.13	83	8	685	19.15	146	4	644
6.22	146	4	641	19.46	46	4	644
6.31	95	10	691	20.16	81	8	682
6.43	92	10	695	21.43	85	8	682
	98	10	691	22.02	90	10	692
6.52	94	10	695	23.00	40	4	644
6.53	47	4	643	23.12	82	8	686
6.54	44	8	641	23.23	83	8	686
6.57	82	8	685		92	10	696
7.04	45	4	641		96	10	692
7.05	40	4	643	23.26	86	8	682
7.08	86	8	681	23.30	44	4	644
	93	10	691	23.35	94	10	696
7.09	46	4	641		97	10	692
7.16	42	4	643	23.38	84	8	686
13.58	96	10	691	1.46	43	4	642
14.13	194	10	691	1.52	47	4	644
15.02	146	4	641	1.59	45	4	642
15.20	144	4	641	2.07	41	4	644

KOSKELAN hallinajotaulukossa olevat pvä-merkinnät:

mp = maanantaista perjantaihin ls = lauantaisin ja sunnuntaisin
 la = lauantaisin ilman merkintää = joka päivä/yö

TÖÖLÖ

Lauantai 2.9.1995 lukien

HALLISTA LINJALLE:

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.18	83	8	681	17.04	42	4	644
5.31	41	4	641	17.09	47	4	642
5.33	85	8	681	17.19	92	10	692
5.41	45	4	643	17.25	45	4	644
5.46	42	4	641	18.55	97	10	692
5.47	82	8	681	20.16	81	8	682
5.58	43	4	641	21.43	85	8	682
6.22	46	4	641	22.02	95	10	692
6.48	81	8	685	23.01	41	4	644
7.41	91	10	691	23.12	82	8	686
7.49	95	10	695	23.18	93	10	692
7.52	92	10	691	23.22	96	10	696
7.53	48	4	643	23.23	83	8	686
7.59	96	10	695	23.26	86	8	682
8.01	94	10	691	23.30	46	4	644
8.51	93	10	691	23.31	94	10	692
8.55	44	4	641	23.34	91	10	696
8.59	40	4	643	23.38	84	8	686
9.05	86	8	685	1.48	44	4	642
9.14	84	8	681	1.53	40	4	644
9.16	47	4	641	1.59	48	4	642
9.23	97	10	691	2.08	43	4	644

Sunnuntai 3.9.1995 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.46	40	4	641	18.23	95	10	692
6.48	86	8	683	20.16	81	8	682
6.54	45	4	643	21.33	91	10	696
7.01	41	4	641	21.43	85	8	682
7.02	82	8	681	22.16	41	4	642
7.16	43	4	641	22.45	44	4	642
	84	8	681	23.12	82	8	686
8.43	91	10	695		94	10	692
8.48	95	10	691	23.23	83	8	686
8.58	92	10	695	23.24	96	10	692
9.49	83	8	685	23.26	86	8	682
10.08	96	10	695	23.27	93	10	696
10.11	94	10	691	23.36	92	10	692
10.33	85	8	681	23.38	84	8	686
10.56	93	10	691	1.46	45	4	642
11.06	42	4	641	1.53	42	4	644
11.14	81	8	685	1.59	40	4	642
11.26	44	4	641	2.08	43	4	644

UUSI TELI - SCANIA TAKL:LLE vuoden 1994 hankintaerä täyttyi

teksti ja kuva Sami Partanen

Tampereen kaupungin liikennelaitokselle vuonna 1994 hankituista kahdeksasta autosta viimeinen teli-Scania on pahasti myöhästyneenä viimein tullut ajoon. Autossa on Lahden Autokorin valmistama kori. Bussi aloitti 6.5. linjalla 19. Jo samana iltana suoritettu koeajomme ei odotuksista huolimatta paljastanut kokeilupenkkejä kummempaa, mutta koska edellisen tulosta on jo puolisen vuotta, ei koeajeluraporttia voi pitää turhana ja jättää kertomatta siitä lukijoille.

Ulkoapäin auto ei kovin paljoa eroa edeltäjästään, mutta takaa auto on harmaan-puskurin ansios- ta paremman näköinen. Uuden hohtoa tietenkin on. Mutta mitä sitten onkaan sisätiloissa uutta?

Ensinäkemältä ei mitään ole uusittu: kojetaulu on entisellään, paitsi että ZF on vaihtunut luonnollisesti Voithiin. Tolpat ovat hieman erilailla, penkeissä ei ole sen sijaan muutosta tapahtunut.

Astuessani taakse paljastuu jotain kiintoisaa. Takapenkkirivi on aivan uutta pehmeää euro-tyyliä. TAKL:n teknillinen johtaja Juhani Valanto kertoi, että tulevia hankintoja (syys - lokakuussa 10 uutta teliautoa) ajatellen autossa on Askon Trevira-kankaiset kokeilupenkit. Idea on todella hyvä.

Ja niin sitten auto lähtee kohti Leinolaa. Mutta tuntuu siltä, että auto on kankeampi ja lähtee hitaammin liikkeelle. Kiihtyvyys ei vaikuta kovin hyvältä, mutta eihän bussin olekaan tarkoitus olla mikään formula.

Käyntiääni on miellyttävä, eikä Voithille tyypillistä suhinaa ja vihellystä kuule. Kierrokset käyvät ta-

saisesti, eikä moottori huuda kuten Volvossa.

Auton piti ilmestyä jo talven aikana, mutta valmistuminen viivästyi maaliskuun lopulle. Nyt on siis tämäkin yksilö palvelemassa Atalaan meneviä, sillä jo maanantaina 8.5. auto sijoitettiin linjalle 18, joka on toiminnassa ma - pe. Arki-iltoina klo 20 jälkeen ja viikonloppuina linjan 18 korvaa linja 28, joka ajaa Atalan kautta Sorilaan. Viisas ratkaisu.

Ei ole siis mitään penkkejä kummenpaa tällä kertaa. Odotamme suurella mielenkiinnolla syksyn uusia Carrus-teliautoja. Sellainen on istumapaikkojen ansiosta kelvoinen täyttämään nivelten jättämän aukon.

Kolmiakselinen telibussi TAKL 212 Keskustorilla. Auton perässä näkyy Tampereella yleisesti käytössä olevat "kultanumerot". Yhdysvalloista 1920-luvun alussa Helsinkiin raitiovaunujen mukana tullut järjestysnumeromalli on tyylikäs matalalattiabussissakin. Kuva Sami Partanen, 8.5.95.



Helsingin

RAITIOLIIKENNE- MUSEO

on avoinna keskiviikosta
sunnuntaihin
klo 11 - 17.

*Vuoden loppuun saakka
on nähtävänä
perusnäyttelyn lisäksi
HKL:n
50-vuotiserikoisnäyttely.*

*Myynnissä on
postikortteja,
vaununrakennussarjoja,
opaskirjasia ja videoita.*

*Eino Leinon katu 3
00250 Helsinki*

(90) 169 3576

Aiemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Taas on valikoima supistunut, mutta vielä on seuraavia saatavana. Tavanomaisten aikataulu- ja uutispalstojen lisäksi lehdissä on seuraavanlaisia juttuja:

1985 - 3

Huom: lehtiä on jäljellä vain kaksi, soittoa toimitukselle etukäteen varmistus! mm. Suomen raitiotiet ennen vuotta 1930. Raitiovaunumme kautta aikojen 8.osa: HKL 701-724.

1988 - 2

mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaihteita.

1994 - 3

mm. Pariisin bussit - ja muutakin joukkoliikennettä. Helsingin bussilinjoja. Riian liikennetietoja.

1995 - 1

mm. Kulosaaren raitiotie.

1995 - 2

mm. Viisikymmenluvun ratikoita. Lautasaaren hevostie. Tampereen uudet bussit.

VÄRIPOSTIKORTTEJA

Turku mv 22 lumiauran kanssa Martinkadulla 4.1.1971.

Turku mv 52 ja 29 Eerikinkadulla 15.4.1972. (enää muutama jäljellä)

Helsinki mv 182 Liisankadulla 4.1977.

**Tilaukset SRS:n postisiirtotilin
PSP 800 014-54 483 kautta,
merkitse tiedonantokohtaan
haluamasi numerot.**

**hinnot numerolta ovat
10 mk = 3/85,
15 mk = 2/88,
20 mk = 3/94,
30 mk 1/95 numerosta
eteenpäin.**

Kortit 5 mk / kpl.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

PSP 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon sekä useimmille pohjoismaisten raitiotie-seurojen ylläpitämille museoraitioiteille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynnistä.

Johtokunta v. 1995:

puheenjohtaja *Jorma Rauhala*
puh k: (90) 873 5836 tai
949-843 330

puh t: (90) 707 2957
sihteeri *Juhana Nordlund*
puh k: (90)

varapuh.johtaja *Ari Oksa*
puh k: (90) 802 2393
puh t: (90) 472 3644 tai
950-556 3644

rahastonhoitaja *Krister Engberg*
puh k: (90) 362 960

arkistonhoitaja *Toivo Niskanen*
puh k: (90) 531 121

jäsen *Tom Heino*
puh k: (90) 407 583

varajäsen *Risto Vormala*
puh k: (90) 278 7494

RAITIO ISSN 0356-5440

Päätoimittaja Jorma Rauhala
18. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jae-taan SRS:n jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

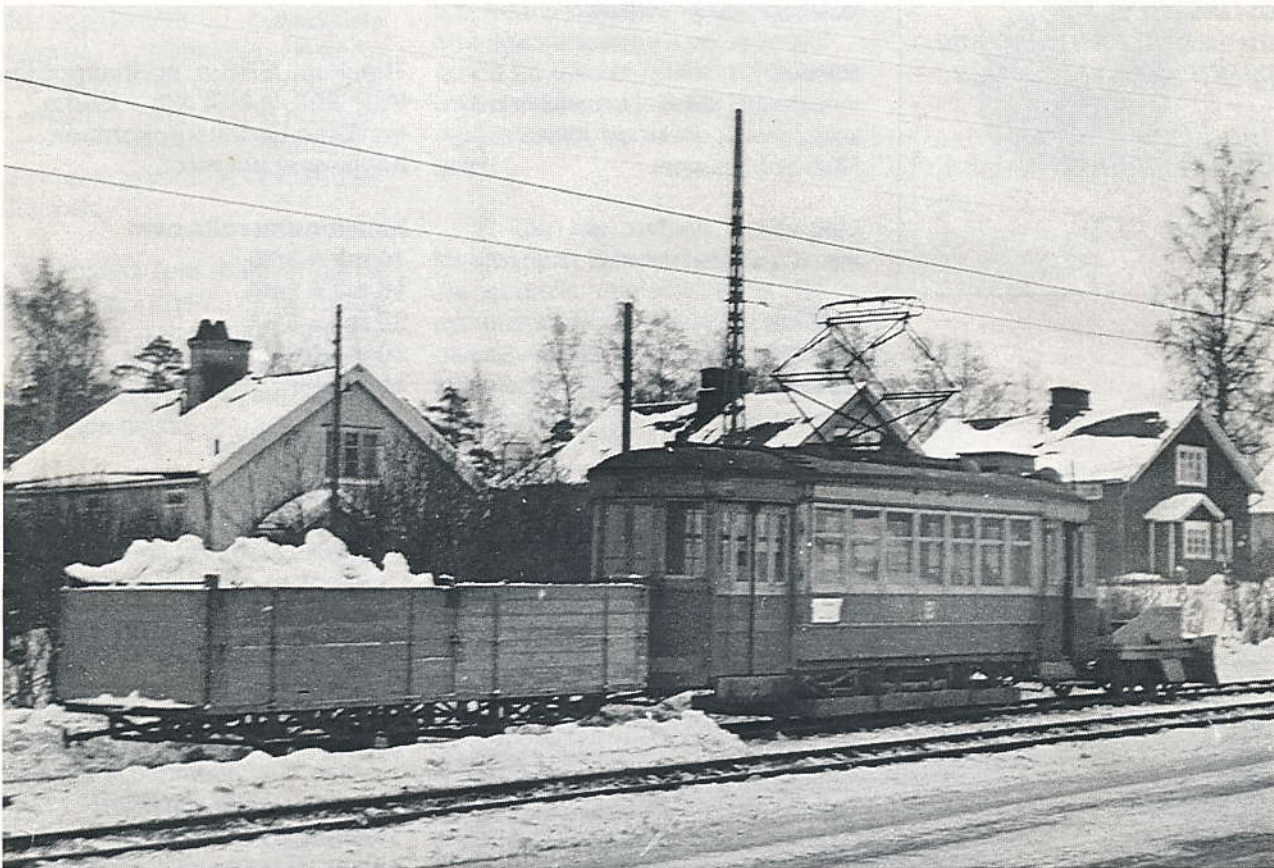
Kustantaja:
Suomen Raitiotiesseura ry

Painopaikka:
Painatuskeskus Oy, Helsinki 1995

© Suomen Raitiotiesseura ry
Mitään osaa lehdessä julkaistuista ar-tikkeleista ei saa käyttää ilman päätoi-

VIISIKYMMENLUVUN RATIKOITA

kuva Ilmo Ikonen



Kovana lumitalvena 1957 puhdistettiin Koskelan varikon aluetta lumesta kuvassa näkyvällä yhdistelmällä. Varikolla lumi kuormattiin lumiauraa työntävän "jenkin" vetämään harmaaseen lumenkuljetusvaunuun (entinen ASEAN avoperävaunu). Sen jälkeen juna ajoi ulos varikolta väärän puolen raidetta pitkin suurin piirtein Intiankadun risteykseen saakka, jossa lumi lapioitiin radan viereen. Raitiotien itäpuolella oli tuolloin vielä joutomaata, sillä rata kulki Kustaa Vaasan tien laidassa.

KANSIKUVA

Sveitsiläinen **Munico**-koeraitiovaunu Eduskunnan edessä 9.8.1995. Kuva Jorma Rauhala