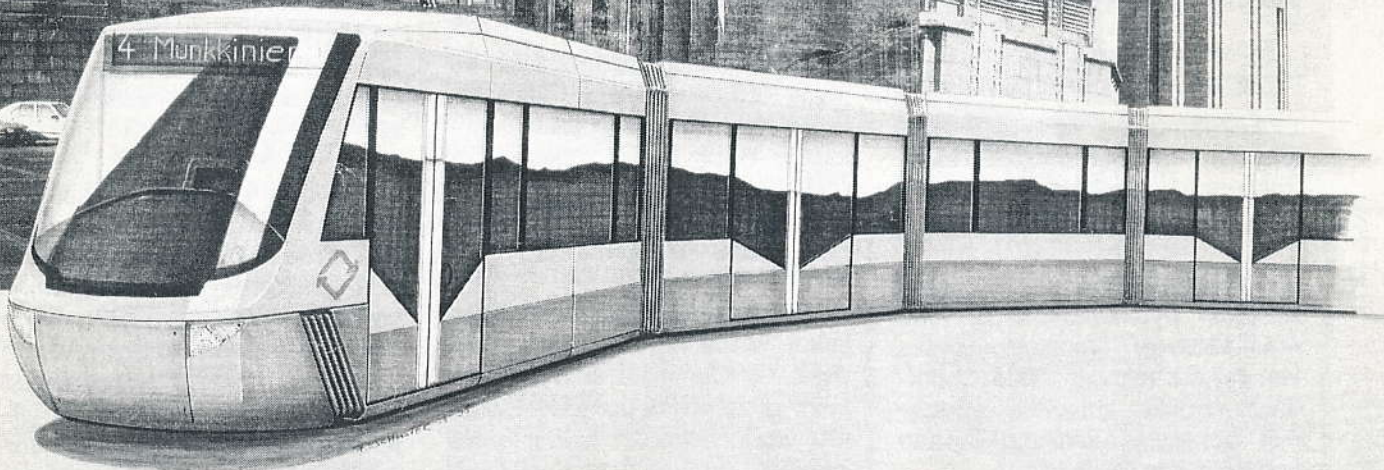


TRAITIO

2 1996

ABB



BPR
design

VARIOTRAM
HELSINGIN VALINTA

LONTON BUSSILIIKENNE 1992-94

Teksti Kimmo Nylander
Kuva Krister Engberg

Lontoon bussiliikenteessä on tapahtunut paljon muutoksia Raitiossa 2*1993 olleen jutun jälkeen. (Lontoosta myös numeroissa 3*1990 ja 1*1991). Tässä muutamia päätapahtumia vuosina 1992-94. Vuoden 1995 tapahtumista kerromme Päätepyssä-palstalla myöhemmin.

Aluksi kertauksen vuoksi Lontoon liikennelaitoksen bussipuolen – London Buses Ltd. (LBL) – yksiköt: London Central, Selkent, South London, London General, London United, Centrewest, Metroline, London Northern, Leaside Buses, East London, Westlink ja London Coaches. Tähän joukkoon oli kuulunut myös London Forest, mutta se joutui lopettamaan toimintansa hävittyään kilpailutuksessa useimmat linjansa vuoden 1991-lopulla. Yksiköistä suurin oli London General 594 bussilla, pienin Metroline 344 bussilla. LBL:n lisäksi liikennettä hoiti kilpailutuksen tuloksena myös kuusitoista yksityistä bussifirmaa.

VUOSI 1992

Ensimmäinen yksiköistä yksityistettiin, kun enimmäkseen turis-tiliikennettä harjoittanut London Coaches myytiin johtoryhmälleen.

Helsingin tapaan Lontoossakin kokeiltiin pysäkkilaitteistoa, joka reaaliaikaisesti ilmoittaa seuraavan bussin tuloajan. Tätä Countdown-nimellä kutsuttua systeemiä kokeiltiin Helsingin tapaan Lontoossakin linjalla 18.

Ja kuten Helsingissä, myös Lontoossa kokeiltiin ladattavaa matkakorttia. Tämä kokeilu oli todella sidoksissa Suomeen, sillä käytössä olivat suomalaiset Buscom-laitteet. Kokeilu ei tosin tapahtunut liikennelaitoksen busseissa, vaan Capital Citybus-yhtiön linjalla 212. Korttia kutsutaan Lontoossa nimellä Smartcard.

Uudet kaksikerrosbussit olivat tyyppiä Leyland Olympian / Alexander (LBL:n tyyppimerkintä L), Scania N113DRB / Northern Counties (S), DAF DB220 / Optare Spectra (SP) ja Volvo B10M / Northern Counties (VC).

Uudet yksikerrosbussit olivat tyyppiä DAF SB220, koreina Ikarus Citibus (DK) ja Optare Delta (DA) sekä Dennis Lance Alexander –korilla (LA). Lisäksi tuli valtava määrä midibusseja pääasiassa Dennis Dart –alustalla varustettuna Plaxton ja Wright Handybus-koreilla (DR, DRL ja DW). Toinen suuri midibussihankinta oli Optare Metrorider (MRL).

Uusi bussityyppimerkintä oli myös GLS, Leyland National Greenway. Kyseessä olivat vanhat LS-tyypin bussit, jotka oli peruskorjattu East Lancs –koritehtaalla ja niissä oli mm. uudelleenmuotoiltu keula ja perä.

Routemastereiden uusiminen jatkui. Mootorinvaihto-operaation (AEC → Cummins ja Iveco) jälkeen oli vuorossa uudelleensisustus. Suunnitelmaan kuului uusia 486 RML –bussia kymmenellä miljoonalla punnalla kahden vuoden aikana. Tarkoitus oli saada näille 1960-luvulla valmistetuille autoille vielä kymmenen vuotta lisää käyttöaikaa.

Kokeiltavana olleista busseista mainittakoon Selkent- yksikössä kuukauden vierailun tehnyt Leyland DAB –nivelauto. Kyseessä oli

ensimmäinen nivelbussi Lontoon liikenteessä.

VUOSI 1993

Edellisenä vuonna aloitettuja Routemaster- ja Greenway –projekteja jatkettiin edelleen. Linjan 18 Countdown-kokeilu oli menestys ja sen laajentamistakin suunniteltiin. Capital Citybusin Buscom-kokeilusta ei kuulunut uutisia, sen sijaan Harrowin alueelle suunniteltiin suurta korttikokeilua. Se kestäisi 18 kuukautta ja siinä olisi mukana 200 bussia. Laitetoimittajina olisivat AES Scanpoint ja Westinghouse Cubic.

Kilpailutus jatkui entiseen tahtiin ja vuonna 1993 lähes kaikki Lontoon linjat olivat kilpailun piirissä.

Vuoden suurimpia uutisia oli kuitenkin päätös siitä, että kilpailun täydellinen vapauttaminen – deregulation – lykätään Lontoossa hamaan tulevaisuuteen. Muualla Britanniassahan täysin vapaa kilpailu on johtanut armottomaan taisteluun matkustajista, kun liikennöinnille ei ole määrätty juuri mitään perussääntöjä. Kaikki haluavat ajaa siellä missä ihmisiä liikkuu eniten, kun taas haja-asutusalueille ei halua ajaa kukaan. Lähes kuka tahansa voi aloittaa liikennöinnin jos haluaa. Kaluston keski-ikä on noussut, yhtenäisistä systeemeistä on luovuttu, oman yhtiön bussi saatetaan laittaa lähemmäs viisi minuuttia ennen kilpailijaa putsaamaan pysäkit matkustajista jne. jne. Tätä ei nyt siis

Lontoossa oltu vielä valmiita aloittamaan.

Kalustopuolella kaksikerroksisten Spectra-bussien toimitukset jatkuivat, kuten myös yksikerroksisten DAF / Optare Delta -bussien. Dennis Lance -autoja tuli nyt Northern Counties -korilla (LN) ja myös kokonaan uusi tyyppi oli VN, Volvo B10B / Northern Counties Paladin. Uusia midibusseja virtasi kaduille kymmenittäin mallien ollessa samoja kuin edellisenäkin vuonna.

VUOSI 1994

Tämä olikin mullistavin vuosi pitkään aikaan Lontoon bussiliikenteen historiassa. Yksityistäminen, jota silmälläpitäen bussipuoli erillisiin yksiköihin aikanaan jaettiin, toteutui kun yksiköt yksi kerrallaan myytiin yksityisille bussiyhtiöille. Muutamat tosin siirtyivät johtoryhmänsä omistukseen, mutta muiden kohdalla ostajina olivat jo toimivat bussiyhtykset. Kauppojen jälkeen Lontoon suurimmaksi liikennöitsijäksi tuli Cowie Group sen ostettua sekä Leaside että South London -yksiköt (yhteensä 960 bussia) kun se jo ennestään liikennöi Lontoon kaupunkilinjoilla yli sadalla bussilla nimellä Grey-Green. Toiseksi suurimmaksi liikennöitsijäksi tuli lähes koko maahan levittäytynyt jättiläisfirma Stagecoach, joka osti sekä East Londonin että Selkentin (yhteensä 1000 bussia). Suurin yksittäinen yhtiö Lontoon linjoilla oli London General 640 bussillaan. General siirtyi johtoryhmänsä omistukseen.

Uusille omistajille siirtyneitä yksiköitä ei sulautettu ostajayhtiöihin, vaan ne jäivät toimimaan entisillä nimillään. Stagecoach tosin lisäsi myös oman nimensä yksikönimen eteen. Liikennelaitoksen bussiliikenteen lopettaminen ei häivyttänyt Lontoonbussien perinteistä punaväriä, sillä määräyksen mukaan kaikkien kaupungin keskustassa liikkuvien entisten yksiköiden bussien tuli olla edelleen punaisia. Sen sijaan kilpailutuksen kautta keskustalinjoille tulleet yksi-



Midibusseja Golders Green -aukiolla. Vasemmalla R&I Buses -yhtiön Dennis Dart / Plaxton Pointer, oikealla liikennelaitoksen Dennis Dart / Wright Handybus. Molemmat autot ovat vuodelta 1993, Kuvattu 9.8.1993.

tyiset yhtiöt saivat edelleen käyttää omia värejään. Näin siis esimerkiksi South Londonin bussit pysyivät punaisina, kun taas samoja katuja liikkuvat saman omistajan Grey-Green -yhtiön bussit ajoivat omissa väreissään.

Kun London Buses Ltd. oli näin tehnyt liikenteen tuottajan ominaisuudessa itsensä tarpeettomaksi, perustettiin sen tilalle uusi liikennelaitoksen alainen osasto London Transport Buses (LTB), jonka toimialaksi tuli yksinomaan liikenteen tilaajan ja organisoijan tehtävät: tarjouskilpailujen järjestäminen, pysäkkien ja terminaalien hoito, reittisuunnittelu jne. LTB omisti edelleen myös joitakin opetuskäyttöön tarkoitettuja busseja sekä joitakin myynnin yhteydessä käsiin jääneitä autoja.

Edellisen vuoden tapahtumissa mainittu matkakorttikokeilu Harrowin alueella toteutui. Mukana oli viisi bussiyhtiötä ja noin 200 bussia.

Bussin tuloajan reaaliaikaisesti ilmoittavaa Countdown-systeemiä laajennettiin huomattavasti. Kokemukset järjestelmästä Lontoossa olivat ilmeisesti rohkaisevampia kuin HKL:llä Helsingissä.

Kalustopuolella liikennelaitos sai ennen hajottamistaan ensimmäiset

mäiset matalalattiabussinsa. Autot olivat tyyppiä Dennis Lance SLF (LLW) ja Scania N113CRL (SLW), molemmat Wrights-korilla. Uusi bussityyppi oli myös LV: Plaxton Verde -korilla varustettu Dennis Lance (ei matala).

Uudet midibussit olivat tuttua Dennis Dart -tavaraa (DRL) nyt kuitenkin myös East Lancs (DEL) ja Northern Counties (DNL) -korilla varustettuina.

Ensimmäiset uudet bussit yksityistämisen jälkeen tulivat Metrolin-yhtiölle. Kyseessä olivat erikoispiikat Dennis Dart -midibussit Plaxton Pointer -korilla.

Lakiasiaint toimisto Kämäräinen & Korvenkontio Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B

00260 HELSINKI

Puhelin (90) 440 414

Telekopio (90) 440 447

HELSINGIN RAITIOVAUNUT

koonnut Tom Heino

KAKSIAKSELISET MOOTTORIVAUNUT

HRO	HKL	Valmistaja	Valm.	Toim.	Poistoväli	Huomautuksia
1- 31	(pv/tv)	KUMMER	1900	1900	1912-27	til. 7.10.1898
32- 35	(pv/tv)	KUMMER	1901	1901	1912-21	til. 25.3.1901
36- 45	(pv/tv)	ASEA	1908	1908	1930-32	til. 26.3.1908
46- 55	1- 10	ASEA	1909	1909	1952-57	til. 5.6.1909
56- 65	11- 20	ASEA	1911	1911	1952-57	til. 28.10.1910
66- 75	21- 30	ASEA	1912	1912	1951-57	til. 11.1.1912
76- 81	31- 36	ASEA	1913	1913	1951-56	til. 30.5.1913
82- 87	37- 42	ASEA	1914	1914	1956-57	til. 30.5.1913
88- 90	43- 45	ASEA	1915	1915	1952-56	til. 21.4.1915
91- 92	46- 47	ASEA	1915	1916	1956	til. 21.4.1915
93	48	ASEA	1915	1915	1957	til. 21.4.1915
94- 99	49- 54	ASEA	1916	1916	1951-57	til. 21.4.1915
100	55	ASEA	1917	1918	1956	til. 26.10.1916
101-106	56- 61	ASEA	1917	1919	1952-57	til. 26.10.1916
107-111	62- 66	ASEA	1917	1918	1948-57	til. 26.10.1916
112=ex38	vrt. työvaunuluettelo					
151-170	71- 90	BRILL/GE	1920	1920	1954-59	til. 8.8.1919
171-180	91-100	NWF	1923	1924	1956-66	til. 11.12.1923
181-190	101-110	NWF	1924	1924	1958-76	til. 10.4.1924
191-200	111-120	NWF	1925	1925	1956-59	til. 28.5.1925
121-130	121-130	ASEA	1928	1928	1960-75	til. 23.5.1927
131	131	ASEA	1928	1929	1975	til. 23.5.1927
132-135	132-135	ASEA	1928	1928	1960-75	til. 23.5.1927
136-140	136-140	ASEA	1928	1929	1960-75	til. 23.5.1927
141-150	141-150	ASEA	1929	1929	1960-74	til. 6.2.1928
401-412	151-162	ASEA	1930	1930	1960-75	til. 4.6.1929
413-424	163-174	SAT/AEG	1941	1941	1973-78	til. 19.1./30.1.1939
425-430	175-180	SAT/STR	1942	1942	1973-76	til. 31.1.1939
	187-189	KARIA/STR	1946	1946	1969-74	til. x.2.1943
	190-202	KARIA/STR	1947	1947	1969-76	til. x.2.1943
	203-212	KARIA/STR	1950	1950	1970-76	til. x.x.1944
	213-218	KARIA/STR	1950	1951	1966-75	til. x.x.1944
	219-222	KAPIO/STR	1950	1950	1970-72	til. 21.4.1944
	223	KAPIO/STR	1950	1951	1973	til. 21.4.1944
	224-226	KAPIO/STR	1951	1951	1970-74	til. 21.4.1944

1 ja 2: hiomavaunut: vrt. työvaunuluettelo

NELIAKSELISET MOOTTORIVAUNUT

HRO	HKL	Valmistaja	Valm.	Toim.	Poistoväli	Huomautuksia
1- 2						tilattu 6.5.1916
113-114	68- 69	ASEA/AEG	1917	1919	1955	HRO:lle 1928 nromuutos 1943
431-436	181-186	ASEA/AEG	1941	1941	1974-78	til. 29.3.1939
	301	KARIA/SIG/STR	1954	1955	1984	til. 1950
	302-330	KARIA/SIG/STR	1955	1955	1980-85	til. 1950
	331-355	VALM/TAMP/STR	1955	1955	1979-87	til. 1953
	356-358	VALM/TAMP/STR	1956	1956	1984-87	til. 1953
	359-360	VALM/TAMP/STR	1955	1955	1987	til. 1953
	361-375	VALM/TAMP/STR	1956	1956	1981-87	til. 1953
	1- 15	KARIA/SAT/STR	1959	1959	1993-	til. 1957
	16- 30	VALM/TAMP/STR	1959	1959	1991-	til. 1957
	341	DUEWAG	1952	1952	1952	koevaunu

KUUSIAKSELISET NIVELMOOTTORIVAUNUT

HKL	Valmistaja	Valm.	Toim.	Poistoväli	Huomautuksia
31- 37	VALM/SAT/STR	1973	1973		til. 18.8./30.9.1970
38- 55	VALM/SAT/STR	1974	1974		til. 18.8./30.9.1970
56- 70	VALM/SAT/STR	1975	1975		til. 2.2./9.9.1971
71- 73	VALM/SAT/STR	1983	1983		koko sarja til.
74- 84	VALM/SAT/STR	1984	1984		17.2./27.2.1981
85- 95	VALM/SAT/STR	1985	1985		
96-105	VALM/SAT/STR	1986	1986		
106-112	VALM/SAT/STR	1987	1987		

MATALALATTIAISET NIVELMOOTTORIVAUNUT

300	AEG GT6M-NF	1994	1994	1994	koevaunu
3000	SW/SIG/ABB	1965/91	1995	1995	koevaunu

KAKSIAKSELISET AVOPERÄVAUNUT

HRO	HKL	Valmistaja	Valm.	Toim.	Poistoväli	Huomautuksia
1- 4 201-204	(lumiv)	ASEA	1908	1908	1941	tilattu 26.3.1908; nromuutos n 1911
5- 6 205-206 244-245	532-533	ASEA	1910	1910	1952	tilattu 4.11.1909 nromuutos n 1911 nromuutos 1943
7- 10 207-210 (7- 10)(567-570)	ASEA		1910	1910	1947	tilattu 4.11.1909 nromuutos n 1911 ja 1920 umpinaisiksi 1920 (vrt)
211-216 (1- 6)(561-566)	ASEA		1911	1911	1947-52	tilattu 28.10./15.11.1910 nromuutos 1920 umpinaisiksi 1920 (vrt)
217-223 224 225 226-231	534-540 541 542 543-548	ASEA ASEA ASEA ASEA	1916 1916 1916 1916	1916 1917 1916 1917	1952 1952 1952 1952	til. 15.3.1916 til. 15.3.1916 til. 15.3.1916 til. 15.3.1916
232-243	549-560	HTL	1919	1919	1952	til. 11.12.1918
244-250 290-293 521-531 (501-531)	SCANDIA		1901-09	1939-40	1952	til. 2.12.1938 x 1 til. 5.7.1939 x 10 til. 18.8.1939 x 20 numeromuutos 1940 umpinaisiksi 1939-42 (vrt)

KAKSIAKSELISET UMPIPERÄVAUNUT

- vuonna 1901 otettiin käyttöön viisi umpinaista hevosvaunua perävaunuina.
Neljä vaunua poistettiin vuonna 1908 ja viimeinen (ilmeisesti nro 11) vuonna 1919.
Vaunujen numeroista ei ole tietoa.

HRO	HKL	Valmistaja	Valm.	Toim.	Poistoväli	Huomautuksia
5	HTL		1908	1908	1909	epäonnistunut koevaunu
1- 10	561-570	ASEA/HRO: ex avovaunut	207-210 ja 211-216			
21	(lumiv)	KUMMER/HRO: ex mv 31,	perävaunuksi 1919			
22	571	KUMMER/HRO: ex mv 13,	perävaunuksi 1919			
23- 24	572-573	KUMMER/HRO: ex mv 5 ja 34,	perävaunuiksi 1920			
25- 26	574-575	KUMMER/HRO: ex mv 3 ja 26,	perävaunuiksi 1921			
28- 29	576-577	KUMMER/HRO: ex mv 4 ja 21,	perävaunuiksi 1922			
30- 34	578-582	KUMMER/HRO: ex mv 14, 1, 10, 8 ja 2,	perävaunuiksi 1923			
27	583	HTL: Kummer-vaunun 27 alustalle v 1916	rakennettu			
36	584	ASEA/HRO: ex mv 36,	perävaunuksi 1930			
39- 42	585-588	ASEA/HRO: ex mv 39 - 42,	perävaunuiksi 1931			
43	589	ASEA/HRO: ex mv 43,	perävaunuksi 1932			
44- 45	590-591	ASEA/HRO: ex mv 44 - 45,	perävaunuiksi 1931			

501-531	501-531	SCANDIA/HRO	vanhoista tanskalaisista avoperävaunuista muutettu umpinaisiksi vaneriseinin ja keskiovin, vrt. avovaunut 244-250, 290-293, 521-531 (luettelo alkuper. numeroista alempana)			
251-256 257-264	601-606 607-614	ASEA ASEA	1910 1911	1910 1911	1951-57 1953-57	til. 24.5.1910 til. 28.10./15.11.1910
265-269 270-273 274-279 280-285 286-289	615-619 620-623 624-629 630-635 636-639	ASEA ASEA ASEA ASEA ASEA	1916 1917 1917 1918 1918	1916 1919 1917 1919 1920	1954-57 1957 1954-57 1952-56 1949-57	til. 15.3.1916 til. 3.11.1916 til. 3.11.1916 til. 17.6./25.6.1918 til. 17.6./25.6.1918
301-312 313-320	651-662 663-670	NWF NWF	1924 1925	1924 1925	1959-75 1959-60	til. 12.12.1923 til. 28.5.1925
321-330 331-340 341-350	671-680 681-690 691-700	ASEA ASEA ASEA	1928 1929 1930	1928 1929 1930	1974-76 1960-76 1960-76	til. 23.5.1927 til. 6.2.1928 til. 4.6.1929
351-360 361-374	701-710 711-724	LHW LHW	1939 1940	1939 1940	1960-76 1960-76	til. 4.5.1938 til. 13.12.1938
375 376-380	725 726-740 741-744 745-759 760-764	KAIPPIO KAIPPIO KAIPPIO KAIPPIO KAIPPIO	1944 1945 1946 1947 1948	1944 1945 1946 1947 1948	1960 1960-74 1965-75 1963-75 1970-75	til. 13.1.1943 til. 13.1.1943 til. til. til.
	765-775 776-780	KARIA KARIA	1947 1949	1947 1949	1963-74 1965-68	til. x.2.1943, jolloin numeroiksi päätetty 201-216, minkä vuoksi avovaunut 205-206 numeroitu uudelleen vaunuiksi 244-245

Tanskalaisten avovaunujen alkuperäiset numerot (mahdotonta määritellä vaunu-
kohtaista vastaavuutta, mutta yksilöt olivat nämä):

KS 1112,1113,1115,1117,1121-26,1129,1131-34,1136,1140,1142,1143,1149,1152,
1154,1167,1169,1175,1177-79,1181,1182,1184
DKS 203,204,206,208,212-217,220,252-255,257,261,263,264,270,323,325,384,386,
392,394-396,398,399,401

Vaunut katettiin vaneriseinin 1940-41. Ins. Larsenin päiväkirjamerkinnän
4.11.1940 mukaan numerointi tuli olla seuraava: 501-510 katetut ovilla,
511-520 katetut ilman ovia, 521-531 avoimet. Kaikki vaunut katettiin lopulta,
mutta ovia niihin asennettiin vielä 1942 ja 1943. Vuoden 1947 jälkeen vaunuja
ei enää käytetty liikenteessä. Vaunut olivat vanerin värisiä yhtä lukuun-
ottamatta, joka valokuvassa esiintyy numerolla 247 ja Toivo Niskasen mukaan
oli myöhemmin 501.

NELIAKSELISET PERÄVAUNUT

501-529	KARIA/SAT/STR	1958	1958	1981-84	til. 1957
530	KARIA/SAT/STR	1958	1959	1983	til. 1957

Numeroitu aluksi A-sarjaan (= arbetsvagn), kokoharmaita vaunuja, joissa oli listan mukainen numero, mutta ei A-kirjainta. Siirretty noin vuonna 1945 T-sarjaan (= työvaunu), myös T-kirjain vaunussa. Vuodesta 1953 lähtien luetteloitu H-sarjaan (joskaan Schörlingin hiomavaunuissa ei koskaan ollut kirjaintunnusta, kaikissa muissa oli ja vieläpä siten, että H 4 - H 14 ilman väliiviä - vaunutkin vihreitä - ja loput väliviivalla)

Tunnus	Valm.	Muutos	Ex-nro	Käyttötarkoitus	Poistettu
A 1/T 1	1900	1921	28	kiskontahkoamisvaunu	1953
A 2/T 2	1901	1921	32	radanpuhdistusvaunu, lopulta Vallilan hinuri tunnuksella H 3	1963
A 3/T 3	1908	1930	37	työvaunu	1953
A 4/T 4	1900	1928	9	hitausvaunu	1948?
A 5/T 5	1918	1948	65/110	hinausvaunu?	1956

HRO:n vuosikertomuksessa mainitaan, että Töölössä olisi vuonna 1937 rakennettu raiteenpuhdistusvaunu. Tarkemmat tiedot puuttuvat. Olemassa oli myös numeroton tornivaunu (nykyään Raitioliikennemuseossa) sekä mm. suolavesivaunuja. Tarkemmat tiedot puuttuvat. Raitiotie-lumiauroista on julkaistu luettelo Raitio-lehdessä nro 1-1986. Lumenkuljetusvaunuiksi muutettiin v 1941 vaunut 201-204 (yksi näistä on tallella Koskelan hallissa) sekä v 1942 vaunu 21. Neljä lumivaunua poistettiin käytöstä 1953 ja viides 1959.

2118	1953	1993	1	hiomavaunu, nyttemmin radanpuhdistusvaunu
2119	1955		2	hiomavaunu -molemmat valm. Schörling/AEG, toiseen tehdyt muutostyöt suorittanut Göteborgs Spårvägar

2120	1928	1962	H-20/122	harjavaunu
2121	1928	1963	H-21/125	harjavaunu
2122	1928	1963	H-22/127	harjavaunu
2123	1929	1963	H-23/141	harjavaunu
2124	1928	1965	H-24/121	harjavaunu
2126	1928	1968	H-26/132	harjavaunu

-nämä kahdeksan vaunua ovat edelleen käytössä. Numerointimuutos H-sarjasta 2100-sarjaan vuonna 1982.

H 3 = T 2

H 4	1909	1957	5/50	hinausvaunu	1975 museolle
H 5	1911	1957	12/57	hinausvaunu	1959
H 6	1911	1957	15/60	hinausvaunu	1959
H 7	1911	1957	17/62	hinausvaunu	1959
H 8	1911	1957	19/64	hinausvaunu	196? museolle/nro 19
H 9	1911	1957	20/65	hinausvaunu	1959
H 10	1912	1957	39/84	hinausvaunu	1959
H 11	1914	1957	38/83	hinausvaunu	1959
H 12	1914	1957	39/84	hinausvaunu	1959
H 13	1917	1957	56/101	hinausvaunu	1963
H 14	1917	1957	64/109	hinausvaunu	1959

-vaunut pysyivät vihreinä

H-1	1955	1984	344	hinausvaunu (Vallila)
H-2	1955	1986	341	hinausvaunu (Koskela)

-kokoharmaita vaunuja keltamustin raidoituksin

H-5	1928	1975	135	hinausvaunu	1988 a)
H-6	1930	1975	152/402	hinausvaunu	1987 b)
H-7	1930	1975	157/407	hinausvaunu	1987 c)

-kaikki kolme vaunua pysyivät vihreinä

a) kunnostettu tilausajokäyttöön, palautettu numero 135

b) myyty Linnanmäelle

c) kunnostettu tilausajokäyttöön, palautettu numero 157

H-25	1929	1963	143	ajojohdon tarkastusvaunu	1975
H-25	1930	1975	160/410	ajojohdon tarkastusvaunu	1976
H-25	1950	1976	204	ajojohdon tarkastusvaunu	1978

-kaikki kolme vaunua pysyivät vihreinä. Virroitinta oli siirretty taaksepäin ja sen eteen asennettu tarkastustyötä varten puinen turvakehikko

H-15	1925	1958	120/200	hinausvaunu	1975
H-16	1925	1959	112/192	hinausvaunu	1982
H-17	1924	1959	106/186	hinausvaunu	1976
H-18	1924	1960	110/190	hinausvaunu	1988
-viimeinen käytössä ollut kaksiakselinen, tavallisesta moottorivaunusta muutettu työvaunu					
H-19	1925	1960	116/196	hinausvaunu	1975

-kokoharmaita vaunuja

67	1908	1931	112/38	hinausvaunu	1952
108	1924	1959	108/188	mainosvaunu	1963
118	1925	1959	118/198	mainosvaunu	1963

RAITEENTUKEMISKONEET

nroton	?	valmistaja tuntematon
1766	1983	Robel Minima 1-4
1767	1990	Mankinen Enerco RT20R

KAUPUNGINMUSEON OMISTUKSEEN LUOVUTETUT MUSEOVAUNUT

Numero	Valm.	Valmistaja	Poist.
11	1890	SCANDIA; hevosvaunu	1901/1919
582 ex 34 ex 2	1900/1923	KUMMER/HRO; perävaunu, ex mv	1956
H 4 ex 5 ex 50	1909	ASEA; moottorivaunu (hinausvaunu)	1975 a)
19 ex H 8 ex 19 ex 64	1911	ASEA; moottorivaunu	1967 b)
615 ex 265	1916	ASEA; perävaunu	1957
243 ex 560 ex 243	1919	HTL; avoperävaunu	1952
165 ex 85 ex 165	1920	BRILL/GE; moottorivaunu	1959
91 ex 171	1923	NWF/KAPIO; moottorivaunu	1966
139	1928	ASEA; moottorivaunu	1975
684 ex 334	1929	ASEA; perävaunu	1976
719 ex 369	1940	LHW; perävaunu	1975
169 ex 419	1941	SAT/AEG; moottorivaunu	1979
181 ex 431	1941	ASEA/AEG; telimoottorivaunu	1978
761	1948	KAPIO; perävaunu	1975
313	1955	KARIA/SIG/STR; telimoottorivaunu	1985
331	1955	VALM/TAMP/STR; telimoottorivaunu	1987
521	1958	KARIA/SAT/STR; teliperävaunu	1983

a) hinausvaununa 1957-75, joskin moottoritkin poistettu jo 1960-luvulla.
b) hinausvaununa 1957-1967

Vaunut 11, 243 ja 165 on "entisöity".

Poistovuosi on epätasallinen, koska esim. vaunulla 139 ei ole liikennöity kesän 1973 jälkeen.

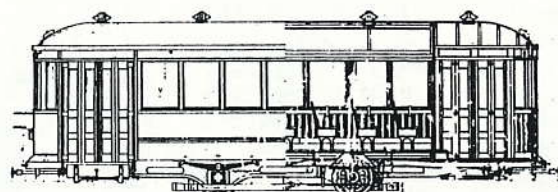
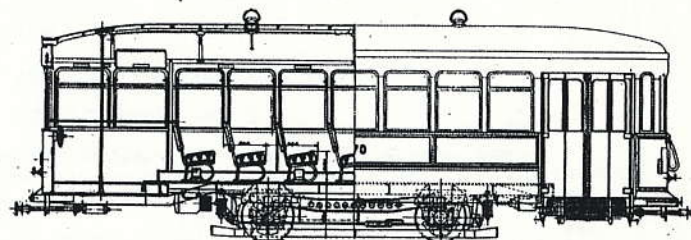
Museovaunuihin lukeutuu myös tornivaunu vuosisadan alusta, kolme vanhaa lumiauraa sekä ASEAn avovaunun (väliltä 201-204) alustalle vuonna 1941 rakennettu numeroton lumenkuljetusvaunu (poistettu 1959).
Useihin vaunuihin on tehty mittavia muutostöitä.

HKL:N OMISTAMAT MUSEOVAUNUT (vain korit jäljellä)

68 ex 113 ex 1	1917	ASEA/AEG	1955
69 ex 114 ex 2	1917	ASEA/AEG	1955

HKL:N OMISTAMA LIIKENNEKELPOINEN MATKUSTAJAKALUSTO

1-4,8-10,12-14	1959	KARIA/SAT/STR
11	1959/95	KARIA/SAT/ABB "NAC"
175 ex 15	1959/95	KARIA/SAT/STR/HKL "SPÄRAKOFF"
16-18,20-23,25-28,30	1959	VALM/TAMP/STR
31-70	1973-75	VALM/SAT/STR
71-112	1983-87	VALM/SAT/STR
135 ex H-5 ex 135	1928/75	ASEA/SAT/STR
157 ex H-7 ex 157 ex 407	1930/75	ASEA/SAT/STR
320	1955	KARIA/SIG/STR
332,337,339,362	1955-56	VALM/TAMP/STR
352-II ex 356	1955	VALM/TAMP/STR "VIHERRATIKKA"
505	1958	KARIA/SAT/STR



NORDISK HISTORISK SPORVEISATLAS

Huomautuksia

Hevosvaunut:

1-15 1890 Scandia
16-19 1890 Scandia

Moottorivaunut:

1-31 = 1900 / 32-35 = 1901

36-45 = 1908 / 46-55 = 1909 / 56-65 = 1911 / 66-75 = 1912 /
76-81 = 1913 / 82-87 = 1914 / 88-93 = 1915, näistä vaunut
91-92 toimitettu vasta 1916 / 94-99 = 1916 / 100-111 = 1917,
näistä vaunut 100 ja 107-111 toimitettu vasta 1918, vaunut
101-106 vasta 1919 / 112 = ex 38 (1908-43)

113-114 valmistuneet 1917, toimitettu 1919, vuoteen 1943 saakka 1 ja 2

171-180 = 1923, toimitettu vasta 1924 / 181-190 = 1924 / 191-200 = 1925

121-140 = 1928, näistä vaunut 131 ja 136-140 toimitettu vasta 1929
141-150 = 1929

HKL 187-189 = 1946 / 190-202 = 1947 / 203-218 = 1950, näistä vaunut
213-218 toimitettu vasta 1951

HKL 219-223 = 1950, vaunu 223 toimitettu vasta 1951 / 224-226 = 1951

HKL 301 = 1954 / 302-330 = 1955, kaikki toimitettu 1955

HKL 331-355 = 1955 / 356-358 = 1956 / 359-360 = 1955 / 361-375 = 1956

HKL 31-37 = 1973 / 38-55 = 1974 / 56-70 = 1975
HKL 71-73 = 1983 / 74-84 = 1984 / 85-95 = 1985 / 96-105 = 1986 /
106-112 = 1987

Lisäksi hiomavaunut:

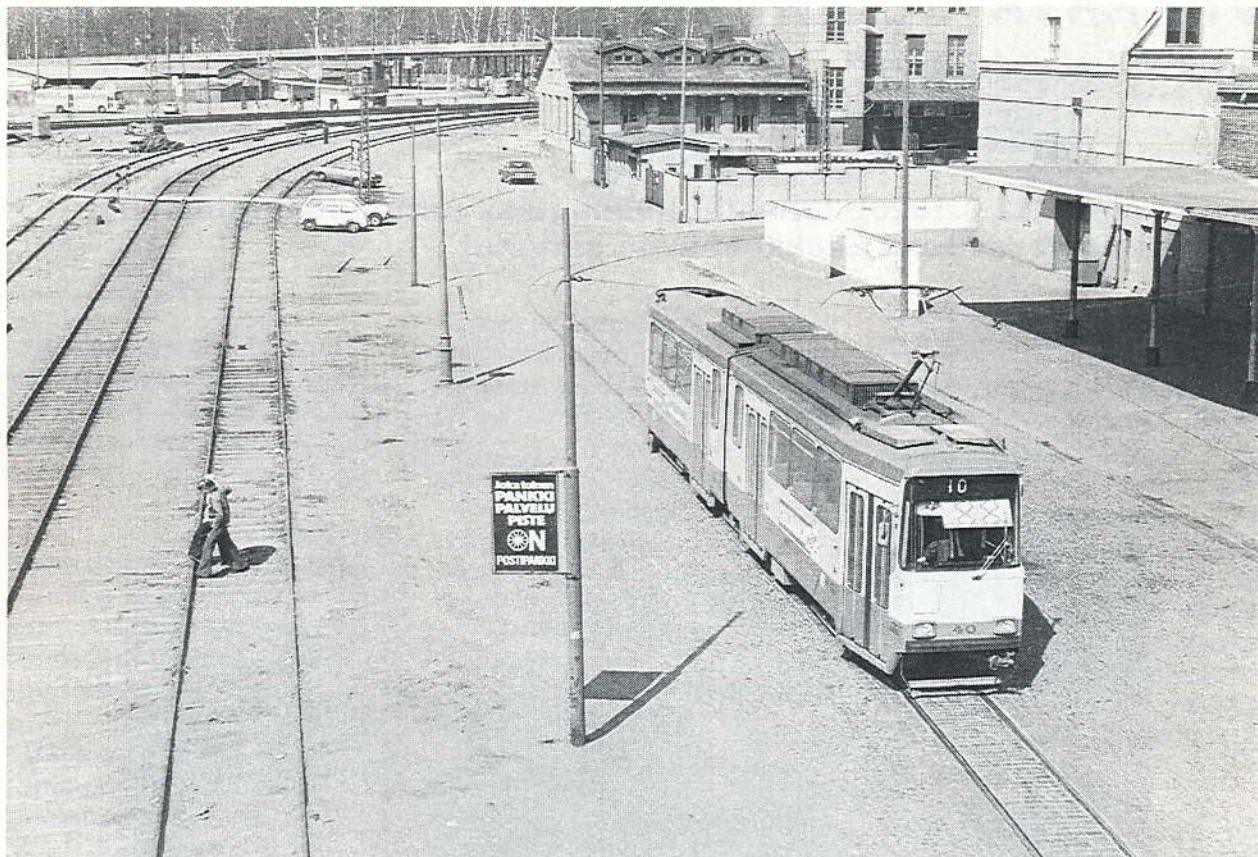
1 (1953-82), 2118 (1982-) 1953 Schörling/AEG
2 (1955-82), 2119 (1982-) 1955 Schörling/AEG/GS

VUOKRASSA/LAINASSA OLLEET MOOTTORIVAUNUT

341 1952 DüWag (Vesten 341 1952-74, Gmunden 10 1974-)
300 1994 AEG GT6M-NF (sittemmin Frankfurt an der Oder nro 303)
3000 1995 Schindler/SIG/ABB "Munico" (kori v 1965)

PERÄVAUNUT

HRO	HKL				
1-4					
201-204	lumiv.	1908	ASEA	numeromuutos n 1911	
5-6					
205-206					
244-245	532-533	1910	ASEA	numeromuutos n 1911 ja 1943	
7-10					
207-210					
7-10	567-570	1910	ASEA	numeromuutos n 1911 ja 1920, jolloin muutettu umpinaisiksi	
5	-	1908	Hietalahti	epäonnistunut proto, poist 1909	
211-216					
1-6	561-566	1911	ASEA	numeromuutos 1920, jolloin muutettu umpinaisiksi	
21	lumiv.	1919	Kummer/HRO	ex 31	
22	571	1919	Kummer/HRO	ex 13	
23-24	572-573	1920	Kummer/HRO	ex 5 ja 34	
25-26	574-575	1921	Kummer/HRO	ex 3 ja 26	
27	583	1916	Hietalahti	ex 27	
28-29	576-577	1922	Kummer/HRO	ex 4 ja 21	
30-34	578-582	1923	Kummer/HRO	ex 14, 1, 10, 8 ja 2	
36	584	1930	ASEA/HRO	ex 36	
39-42	585-588	1931	ASEA/HRO	ex 39-42	
43	589	1932	ASEA/HRO	ex 43	
44-45	590-591	1931	ASEA/HRO	ex 44-45	
217-231 = 1916, näistä vaunut 224 ja 226-231 toimitettu vasta 1917					
244-245 = ex 205-206 ex 5-6, vrt. ylempää					
251-256 = 1910 / 257-264 = 1911 / 265-269 = 1916 / 270-279 = 1917, näistä vaunut 270-273 toimitettu vasta 1919 / 280-289 = 1918, näistä vaunut 280-285 toimitettu vasta 1919 ja 286-289 vasta 1920					
301-312 = 1924 / 313-320 = 1925					
321-330 = 1928 / 331-340 = 1929 / 341-350 = 1930					
351-360 = 1939 / 361-374 = 1940					
501-531 numeroitu aluksi 244-250 ja 290-293, syksystä 1940 > 501-531, edelliset numerot vaunukohtaisesti selvittämättä; 11 kpl vuodelta 1901, 9 kpl vuodelta 1902, 2 kpl vuodelta 1904, 9 kpl vuodelta 1909					
HKL 725- numeroitu aluksi 375-380, jonka jälkeen alusta uudelleen. HKL 725 = 1944 / 726-740 = 1945 / 741-744 = 1946 / 745-759 = 1947 / 760-764 = 1948					
HKL 765-775 = 1947 / 776-780 = 1949, HRO tilasi nämä helmikuussa 1943 ja päätti numeroida ne 201-216, minkä vuoksi jäljellä olleet vanhat avovaunut 205-206 numeroitiin uudelleen 244-245					
HKL 501-530 = 1958, vaunu 530 toimitettu vasta 1959					



Kuva yllä:
Nivelvaunu 40 Hietalahdessa lin-
jan 10 vappupoikkeusreitillä
1.5.1975. Kuvattu Lönnrotinkadun
katusillalta, joka puretaan lähitule-
vaisuudessa. Kuva Jorma Rauhala

**Museorautatieyhdistys ry:n kirja-
kauppa myy edelleen "Nordisk
Sporveisatlas", "Nordisk histo-
risk Sporveisatlas" sekä "Ver-
dens sporveier, trolleybusser og
undergrunnsbaner" -kirjasia. Hin-
nat ovat kohtuullisia: 45 mk / kirja-
nen.**

Tilaukset osoitteella Tor Berg-
ström, Hiukkummentie 116,
31620 Latovainio tai puhelimella
(916) 433 3338.

Tällä aukeamalla esitämme eräitä
täsmennyksiä kyseisiin teoksiin,
Koonnut Tom Heino.

NORDISK SPORVEISATLAS

Huomautuksia

Vaunu 6 purettu ja hylätty

Vaunu 15 = 12.5.1995 alkaen 175, "Spårakoff"-ravintolavaunu

337 ja 339 tilausajovaunuja.

352 = ex 356 "viherratikka", graffitiväreissä.

362 = varaosavaunu.

Museovaunut:

Vaunu 5 ei edelleenkaan ole vaunu 5, vaan edelleenkin H 4.

Vaunua 91 ei ole koritettu uudelleen, mutta etu- ja takasillat on
rakennettu uusiksi.

165 = ex HKL 85.

169 peruskorjattu.

521 vuodelta 1958.

582 vuodelta 1900, muutettu perävaunuksi v 1923.

727 vuodelta 1945.

Lisäksi voisi todeta, että 1 ja 2 eli 68 ja 69 ex 113 ja 114 ex 1 ja 2
valmistuivat jo 1917 ja vaunu 139 jo 1928.

"UHKAAVA RAITIOTIEONNETTOMUUS HELSINGISSÄ"

"T. k. 12 p:nä (12.8.1920) tapahtui Helsingissä raitiotieonnettomuus, jollaista Suomessa toistaiseksi ei liene sattunut."

Suomen Kuvalehti — 33 / 1920



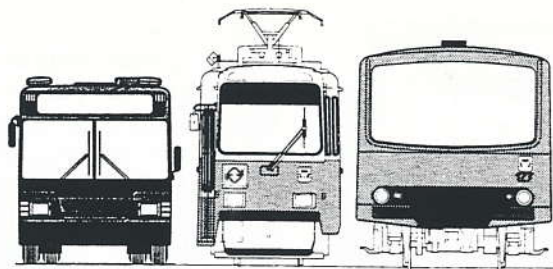
"Kun punaisen linjan vaunu n:o 60 klo kuuden aikaan aamulla oli matkalla Töölöstä kaupunkiin ja juuri oli sivuuttamassa rautatien maitoaseman, hypähti se äkkiä kiskoilta. Vauhti oli niin kova, että vaunu kulki kadulla noin neljäkymmentä metriä ja suistui sitten alas katuvalle kaksiksi metriä alempana olevalle kadulle. Miten suurella voimalla vaunu mahtoi kulkea, osottaa se seikka, että se pudotessaan mursi vahvoista rautakan-gista tehdyn aidan ja suisti mukaansa katukäytävän ylimmät kivilohkareet, joiden ei olisi luullut niinkään helposti irtoavan. Matkustajia ei vaunussa aikaisen aamun takia onneksi ollut, muuten olisi onnettomuudesta saattanut olla tuhoiset seuraukset. Kuljettaja, jonka oli mahdoton saada vau-nua pysähtymään, pelastautui vii-

Sortunut katuvalle, jonka yli vaunu suistui alas. Kiskoilta hypähtessään kulki vaunu niin kovalla vauhdilla, että se mursi vahvan rauta-aidan ja repäisi katuvalle ylimmät kivet mennessään. (Perävaunun numero oli 2.)

me tingassa hyppäämällä ulos vaunusta juuri ennen sen putoamista, mutta vaunuilija, rva Palm-roos, seurasi vaunun mukana ja loukkaantui pahasti taittaen m. m. toisen jalkansa. Syynä onnettomuuteen on etupäässä pidettävä kuljettajan varomattomuutta, mutta lie myöskin radan huonoudella. Rata on näet sillä kohdalla mutkasta ja kulunutta, joten ei ole ih-me, että vaunu siinä voi suistua kiskoilta. Tapaus herätti ansaittua huomiota "koko Helsingissä", joka tahtoi tutustua omin silmin tapaus-paikkaan."

PÄÄTEPYSÄKKI

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



LINJAT

Hiihtolomaviikolla 19.–23.2. ei liikennöity linjaa 75X eikä linjojen 78 ja 92T koululaisvuoroja. Linjaa 11 sensijaan liikennöitiin arkipäivisin ja 13:lla oli tihennetty tarjonta.

Läntisellä Brahenkadulla on tehty ratatöitä niin paljon, että 14.–17.4. 3B:n ja 3T:n yövuorot ovat kulkeneet suunta vuorotellen Alppilaa kiertämättä suoraan Urheilutalolta Oopperalle tai päinvastoin.

Viirus-teatteriin Rajasaareen (entinen jätevedenpuhdistamo) on jokaiseen näytäntöön ollut kuljetus HKL:n bussilla Kampin metroasemalta. Normaalit matkaliput ovat kelvanneet tälle matkalle, joka on varsinkin Rajasaareessa erikoisen näköistä ja ahdasta seutua HKL:n busseille. Kevään 1996 aikana on teatterista puheenollen näytelty myös entisessä Töölön raitiovaunukorjaamossa ("Vanha korjaamo") Humalistonkadulla. Näytökset ovat olleet työvoimatoimiston tukemia työttömien näyttelijöiden esittämiä kappaleita.

Spårakoff aloitti kesän liikennöinnin jo ennen vappua uudella pidemmällä linjalla Rautatien- ja Hakaniemi – Helsinginkatu – Mannerheimintie – Aleksanterinkatu – Kauppatori – Liisankatu – Rautatien- ja Hakaniemi. Pysäkkeinä ovat Rautatien- ja Hakaniemi sekä välipysäkit Oopperalla ja Kauppatorilla. Liikennöinti ma–pe tasatunnein klo 11–15. Lippu pitkälle maksaa 30 mk, alle 12 vuotiaat 20 mk.

HKL:n Kotilinja—kampanja käynnistyi toisen kerran 29.4. Kotilinja—bussit liikennöivät kolmella linjalla kullakin kaksi viikkoa; ensiksi oli vuorossa Jollaksen linja

85, sen jälkeen STA:n liikennöimä Malminkartanon linja 45 ja lopuksi Koskelan linja 55. Kampanja päättyi 9.6. Kotilinja kohdistettiin tällä kertaa 14–18 vuotiaisiin ja myös alueen nuoriin aikuisiin ja vanhempiinkin. Kampanjan ydinsanoina ovat "stadi ja katu ja life – ja dōsa". Kampanjan kaksi teemaan teipattua uutta matalaa bussia 9615 ja 9616 (Volvo B10L / Carrus City U) liikennöivät linjoilla aamusta iltaan. Palautteita antaneiden kesken on arvottu 150 HKL:n puhelinkorttia.

Vapunaattona liikennöitiin Kauppatorin tapahtumien vuoksi (Merenneito—suihkupatsaan laittaminen) totutusti poikkeusreittejä linjoilla 1, 1A, 2, 3B, 3T, 13, 16 ja 17. Ylimääräinen bussilinja 3X kulki Eiran ja Etelärannan välillä. Koska osa keskustasta muuttui jälleen aattoillasta klo 17 vapuksi klo 18 pihakatualueeksi, linjojen 64S, 71S, 77S, 86S ja 96S päätepysäkki siirrettiin jälleen Kirkkokadulle. Vappupäivänä HKL liikennöi ilmaista bussilinjaa Ullanlinnan–Töölön tavara-aseman välillä klo 11–17, 20 minuutin vuorovälein. Ullanlinnanmaalla oli, kuten tavallista, vappuun liittyvää puistojuhlimista ja Töölön entisen tavara-aseman makasiineissa Radio Cityn ilmaiskonsertti. Vappupäivänä on nähty myös raitiovaunulinja 3X.

HKL:n äitienpäiväperinne jatkui: nyt kulkivat kaksiakselinen 157 ja neliakselinen 175 reitillä Kauppatori–Rautatien- ja Hakaniemi. Kyytiin otettiin pysäkeillä odottavat äidit eikä ajelusta peritty maksua. Vauvussa 175 tarjottiin kuulemma vain kahvia.

METRO

Kaisaniemen asemalla on ollut 29.2. alkaen vuoden loppuun saakka "urbaania sykettä" –taidenäyttely. Sinne on maalattu toistakymmentä akryyliteosta, jotka ovat esillä laituritason peräosan näyttelytilassa. Teokset on tehty näyttelypaikalla; tekijät kertovat, että "metrojunien aiheuttama kohina ja ilmapirrut inspiroivat meitä tekemään vahvaa ja kestävää taidetta, jota tuuli ei vie mennessään".

Kampin asemalle on pystytetty toukokuun lopulla "Tuulitalikko". Kyseessä oleva ympäristötaideteos on tuulikello, joka kilahtelee ilmapirrassa.

Englantilaiskallion lähetytyillä Kalasataman–Kulosaaren välisellä rataosuudella katkesi 19.4. ilta-päivällä virtakisko ja juna (113+114)+(167+168)+(179+180) ajoi vauriokohtaan sillä seurauksella, että virroitimet ja virtakiskon suojukset olivat säpäleinä; keltaisia muovikappaleita oli löydetty vaurioalueelta. Samanlaisia virtakiskon katkeamisia on tapahtunut aiemminkin, muttei näin pahoin seurauksin.

LÄHIJUNA

Helsingin ja Hiekkaharjun välisen ns. kaupunkiradan liikenne aloitetaan 12.8.1996. Ratatyömaa käynnistyi 13.9.1991 Tapanilasta. Uusi neljäs linjaraide on valmistunut vuoroin entisten kolmen linjaraiteen länsi- tai itäpuolelle. Lähes koko Helsingin ja Hiekkaharjun välinen rataosa on jouduttu siksi rakentamaan pohjatöitä myöten



Kaupunkirataliikennettä varten uudistettu Sm1-sähköjuna on näyttää tältä. Kuva Leif Rosnell.

uudestaan. Kaupunkiradan käyttöön tulevat kaksi itäisintä raidetta ja kaksi läntisintä raidetta jäävät Riihimäen lähijunille sekä pika-että tavarajunille. Ratahallintokeskus (RHK) ilmoittaa, että kaupunkiradan rakentamiskustannukset olivat 540.000.000 markkaa. Suomen valtion kautta siitä maksettiin 390 Mmk, helsinkiläiset maksoivat 15 kilometristään lisäksi 100 Mmk ja vantaalaisten osuus viimeisiltä parilta kilometriltä oli 50 Mmk. K-junat alkavat pysähtyä myös Puistolassa. Uutena linjana otetaan ruuhka-aikana käyttöön I-juna

Helsingin ja Tikkurilan välillä. I pysähtyy kaikilla asemilla eli se on lyhennetty P-juna. Junaluku muuttuu linjoittain 12.8. seuraavasti (ennen / sitten): P 70 / 134, K 68 / 98, N 12 / 6, I 0 / 29. Kokonaisuus oli ennen 150 ja sitten 267. Helsingissä ja Vantaalla sisäisiin sekä seutubussilinjoihin tulee suuria muutoksia liityntäliikenteeseen siirtymisen yhteydessä. Niistä kerromme myöhemmässä numerossa.

KALUSTO

Helsingin joukkoliikennelautakunta oikeutti 7.3. HKL:n neuvottelemaan ja tekemään hankintasopimuksen 20 matalalattiaraitiovaunusta ABB Daimler-Benz Transportation (Finland) Oy:n (ADtranz) kanssa edellyttäen, että hankintahinta on enintään 200.000.000 markkaa (ilman alv:tä) ja että toimittajan kanssa päästään sopimukseen kehittyneemmästä sähkönsyöttöjärjestelmästä (= HKL:n NAC-vaunussa nro 11 oleva järjestelmä). Vaunun muotoilusta sovitaan myös tarkemmissa neuvotteluissa. Vaunut toimittaa ADtranz - Rautaruukki / Transtech -konsortio. Ensimmäinen vaunu saataneen liikenteeseen 1998 ja muut kahden vuoden kuluessa. Vaunut ovat 24 metriä pitkiä kokomatalia viisiosaisia ni-

velvaunuja. Lattiakorkeus ovilla on noin 30 cm. Istumapaikkoja on jonkin verran enemmän kuin nykyisissä 20 metriä pitkissä korkealattiaisissa nivelvaunuissa, joiden permanto on kadun tasosta 91 cm ylöspäin. Jopa niiden alin porrasaskelmakin on korkeammalla kuin uusien vaunujen lattia, eli kulku uusiin vaunuihin on todella helppoa. Helsingissä koeajoissa olleet AEG- ja Munico -vaunut olivat hankittavan vaunutyyppin kilpailijoita.

Tammikuussa 106 suistui Mannerheimin-Sibeliuksenkadun risteyksen vaihteessa. Vaunu jäi nojalleen sähkötolppaa vasten, joten sen kattokin vaurioitui. Ilman tolppaa se olisi kaatunut kyljelleen.

Teknisesti uudistettu (Mankinen Ky, Riihimäki) harjavaunu 2122 näkyi ajossa helmikuussa. Harjaa voi suunnata siten, että se heittää lumen kummalle sivulle hyvänsä tai vierittää sitä suoraan eteenpäin, riippuen kulloisestakin tarpeesta (eteenpäin esim. pysäköintialueella). Vaunun etuvalot on myös uudistettu, siitä vaunu onkin helppo tunnistaa: alhaalla on kahdet "puskinvalot" ja ylhäällä yksi valo, edestäpäin pimeässä katsottuna näky tuo mieleen junan kolmiovalot.

NAC-vaunu 11 linjalla 2 Päävartion edustalla. Kuva Juhana Nordlund 12.4.1996.





*Liikenne Oy:n MAN / Kabus nro 132 Rautatientorilla keväällä 1996.
Kuva Teemu Collin.*

Nrl+ 44 (2-96) koeajolla 9.2. Samoin RM3 18 linjalla 2, se on maalattu edestä, takaa sekä helmoista, kolhut on oiottu. Nrl+ 33 (3-96) oli koeajolla 21.3. Vaunussa on uudentyyppinen kuljettajan radio: Blaupunkt AR 1231. Seuraava Nrl+ -vaunu on nro 61 ja sitten kenties nro 66. Vaunu 28 on täyskorjattu ja maalattu, liikenteessä se on nähty 13.3. alkaen.

Nrl+ 61 (5-96) nähtiin koeajolla 8.5. Vaunun korihelmassa sivuilla on uudenlaiset äärivalot.

Harjavaunu 2124 romutettiin toukokuun alussa Koskelassa ja kori hävisi lopullisesti 14.5.

*Liikenne Oy:n autot 116-130 muodostavat yhden maamme suurimmista kokonaan ulkomailta hankituista autosarjoista. Kuvassa LOY 120.
Kuva Juhana Nordlund 14.7.1995.*



Raitiovaunu 6, joka oli pitkään ajokelvottomana Vallilassa, vietiin toukokuun loppupuolella VTS-teleillä Koskelaan, josta se kesän kuluessa vietiin romuksi.

Keväällä miltei kaikilla raitiolinjoilla on näkynyt neliaksellisissa telivaunuja, kolmosilla ja seiskoilla vähiten. Linjan 4 vuoroissa 141 ja 148 on ollut "laihialainen" välillä enemmän sääntö kuin poikkeus, samoin linjan 10 vuorossa 195. Eräitä liikenteessä nähtyjä erikoisuuksia: 15.1. linjalla 1A vaunu 10 ja linjalla 7A jokin toinen Keppi-Karia. 22.1. linjalla 1 iltapäivällä kolme telivaunua. 24.1. linjalla 1 17 ja 7A:lla iltapäivällä jokin Kep-

pi-Karia. 29.1. 1A:lla vaunut 10, 25 ja 26. 31.1. vaunu 25 / linja 1 / vuoro 2 liikenteen loppuun saakka n. klo 21:een. 9.2. vaunut 2, 20 ja 25 linjan 4 iltaruuhkassa. 15.3. HKL 16 / 6 / 54 eli vakiovuorossa. 4.4. vaunu 3 linjalla 3B. 10.4. linjalla 10 iltapäivällä vaunu 2. 22.4. vaunu 30 jonkin aikaa linjan 7B vuorossa 77. 25.4. linjan 4 vakiovuorossa 46 ainakin iltaruuhkan aikana Iso-Valmet ja parissa ruuhkavuorossa myös telivaunut. 7.5. linjalla 4 iltapäivällä vaunu 30.

Nrl-vaunuissa 59 ja 63 on "py-sähtyy stannar" -kilvet tyyppiä Ratti-Karia, samoin Nrl-vaunussa 85(B). Nrl-vaunussa 43 kilvet ovat tyyppiä HKL-bussi vm. 1975-77.

Nivelvaunu 81 linjalla 4 kolaroi 30.5. Paciuksenkadulla Johannesbergissä eteen kääntyneen rekan kanssa sillä seurauksella, että kolme matkustajaa joutui käymään sairaalassa.

Pohjoismaisen Paikallisliikenneäytelyn aikaan 22.-24.5. oli raitiovaunuissa muutoin kesäaikaan käytettävien keltaisten ja vihreiden HKL-viirien tilalla viiden Pohjoismaan pienoisliput. Erinomainen oivallus jälleen RaitioliiKENNEYKSIKÖLTÄ! Itse kokous ja näyttely ei saanut lainkaan julkisuutta, mutta se ei liennytäkään koontumisen ensisijainen tarkoitus.

HKL:n autot 9601 ja 9602 ovat tyyppiä Volvo B10LA / Carrus N204 City U.

HKL:n uudet matalalattiaiset teliautot 9603-9606 ovat tyyppiä Scania L113TLL / Carrus K204 City L. Etupuskuri on samanlainen kuin City U:n etupuskuri. Autot 9603 ja 9604 nähtiin 26.4. linjalla 65A. Vappuna 9604 oli linjalla 55A.

HKL:n autot 9607-9610, Mercedes-Benz O405N, nähtiin ensi kerran Ruhassa vapun aattona. Toukokuun jälkipuoliskolla niitä nähtiin linjoilla, mm. 23:lla.

HKL:n autot 9611–9620 ovat tyyppiä Volvo B10L / Carrus K204 City U. Autot 9611–9615 ovat Varhassa ja 9616–9620 Koskelassa. Scania MaxCi 9508 siirrettiin Koskelasta Ruhaan. HKL:n Carrus City U –autoista vain 9501:ssä on yksiosainen suuri tuulilasi.

HKL 8921 on saanut tammi-kuussa kultanumerot ja HKL Bus-siliikenne –tekstit.

HKL 9109 on ollut toukokuussa edelleen Koskelassa, samoin 8609 Ruskeasuolla.

Linjalla 15 on voinut kevään aikana nähdä vielä Koskelan auton, jos Ruskeasuolta ei ole ollut laittaa autoa ajoon.

HKL:n autosiirtoja alkaen syksystä 1995 alkukevääseen 1996: Ruhasta Varhaan 8922–8925, Ruhasta Koskelaan 8608 ja 8610, Koskelasta Ruhaan 9044, 9045, 9106–9108 ja 9110, Koskelasta Varhaan 8713, 8714 ja 8725–8728.

Joulukuussa LOY:lle tullut Kabus-utuus on tyyppitään Kabus TM-6Z1 / 6800. Siinä on MAN-takamoottori ja ZF-vaihdelaatikko. Yli 13 metrin LOY 131 saa seurakseen vielä kolme muuta samanlaista autoa (132 liikenteessä 13.4.). Kabus keskittyy sitten tuotamaan matalalattia-autoa.

LOY 28 (Scania K82CLI / Tai-
val GS) oli lauantaina 13.4. poikkeuksellisesti ajossa ja vielä
linjalla 73. Vuosikausia autoa on käytetty vain linjalla 74.

STA 3 (Volvo B10L / Carrus City U) oli 18.4. seutulinjalla 615Z.

HKL 9606 oli 30.4. kokeiltavana linjalla 50 ja 6.5. linjalla 66A.

HKL 9504 (Scania CN113CLL) on vaihdettu uudet Askon valmistamat istuimet.

HKL:n viimeinen Sisu, auto 814 vuodelta 1978, ajoi viimeisen kerran aamuruuhkassa 26.1.1996.



Vielä joitakin vuosia sitten olisi ollut vaikeata uskoa, että vuoden 1959 telivaunu voi näkyä samassa kuvassa Haagan paloaseman kanssa. Kuvassa HKL 30 vuorossa 195. Kuva Juhana Nordlund 30.4.1996.

STA:lle tulee syksyllä 11 Ikarusta, joista viiteen tulee Volvo-alusta.

Kesän kynnyksellä Metsälän Linja sai kaksi Scania L113CLL / Ikarus E94 –matalalattia-autoa.

Tammelundin Liikenne ryhtyy liikennöimään parilla MB O405N CNG –maakaasubussilla. Painetetut kaasusäiliöt sijaitsevat auton katolla, tilavuudeltaan ne ovat 825 litraa. Tankkauksella voi ajaa 300 km täydellä matkustajakapasiteetilla kaupunkiolosuhteissa. Autot ovat tietysti matalia.

Espoon Autolle tulee 41 ja Transbusille 13 uutta autoa elo-

Liikenne Oy:n 115, Volvo B10M-65 / Wiima K202-102, on ovijärjestyksensä 1–0–2 takia outo Helsingin seudulla. Aiemmin auto oli Koiviston Auto 334. Kuva Juhana Nordlund 28.8.1995.



syyskuussa. Suurin osa on Volvo B10B –autoja, 15 Säfte- ja loput Carrus K204 –korilla. Lisäksi tulee 15 Scania L113CLL / Carrus K204 City L:ää ja kolme Scania MaxCia. Scania menevät ESA:lle.

Saaren Auto 850 (ent. 7) on myyty Alhonen & Lastuselle Tampereelle.

Huomattava määrä Linjebuss Finlandin autoja myydään Koiviston Auto –yhtymälle. Esimerkiksi Jyväskylään menee koko joukko Hakunilan ja Sirolan autoja.

TAKL on tilannut kuusi Scania L113CLL:ää ja viisi Volvo B10LA:ta.



HKL 9508:ssa takakilpi osoitti pitkään keväällä linjanumeroa 1408. Kuva Pertti Leinomäki 11.3.1996, Maria.

TAKL:n Scania L113TLL -teli-autoissa on alhainen polttoaineen kulutus, luokkaa 41 litraa sadalla kilometrillä. Monissa kaksiakselisissa normaalibusseissakin kulutus on usein suurempi.

Itä-Hämeen Liikenteen Volvo B10M / Wiima (MEC-415) oli viime joulukuussa liikkuvana joulutervehdyksenä: valkoiseen autoon oli joulupukin kuvan lisäksi kirjoitettu "Hyvää joulua kaikille teille! Toivottaa Itä-Hämeen Liikenteen väki". Ennen uutta vuotta tervehdys oli jo poistettu. Huhtikuuhun saakka perässä ollut teksti "käytä heijastinta" oli korvattu tervehdyksellä "eiku menoks". Kyljen lumiukkojen

tilalla oli keltainen aurinko. Vuoden alusta lähtien Lahden-Heinolan välin vakiovuoroliikenteen autoissa (Itä-Hämeen Liikenne 35 ja 38 Volvo / Wiimat, sekä Savonlinja 83 MB / Lahti 431 Falcon) ovat erottuneet selkeästi muista: niiden kyljissä on merkittynä "Heinola-Lahti-Heinola" ja yksinkertaistettu aikataulu.

Lahden Liikenteen sinisistä busseista Koiviston Auto -yhtymä on maalannut uudestaan seuraavasti (huhtikuun puoleen väliin mennessä): Lahden Liikenne (uusi) 26 kpl, Jyväskylän Liikenne 2 kpl, Porvoon Liikenne 1 kpl; maalaamatta (18 + 3 PHP-mainosbus-

HKL 9601, Volvo B10LA / Carrus N204 City U, oli Pohjoismaisten paikallisliikennepäivien kalustonäyttelyn yksi hienoimmista uutuuksista. Kuva Juhana Nordlund 24.5.1996.



sia) 21 kpl, romutettu (Paimelassa) Kutter 9 -koreja 2 kpl. Yhteensä 52 bussia.

HKL 8713 ja 8714 ovat kesän 1996 alusta alkaen olleet ajossa linjalla 98.

Neliakselinen raitiovaunu HKL 2 rikkoi kesän kalusto-odotukset ja oli linjalla 6 aamupäivällä 6.6.

Lahdessa kokeiltaneen kesällä HKL 19:n kulkua aurinkokennoilla.

MATKALIPUT

Helsingissä otettiin huhtikuun alussa käyttöön ennakkoon ostettava 8 mk:n kertalippu, jossa on vaihto-oikeus. Samoin otettiin käyttöön aikuisten 10 matkan lippu joka päivä klo 9-14 alkaville matkoille. Lipun hinta on 60 mk, rintamaveteraanit 30 mk. Siis yksi matka maksaa 6 mk, eli v. 1988 käytössä ollut kertalipun hinta on saatu takaisin!

Turun joukkoliikenteessä otettiin huhtikuun alussa käyttöön uusi rahastusjärjestelmä, joka perustuu vilautettavaan matkakorttiin. Nyt tämä kotimainen laite on käytössä jo kahdeksassa maamme kaupungissa ja myös 15 pohjoismaista kaupunkia käyttää sitä. Pääkaupunkiseudulle lippu-uudistukset tulevat vuoden 1997 kesällä, jolloin otetaan käyttöön kuljettajien kertalipunmyyntilaitteet. Seuraavan vuoden kesällä pitäisi päästä matkustamaan myös uusilla matkakorteilla.

Tampereella alettiin myydä 6.5. alkaen matkakortteja aikuisille. Aluksi kortille voidaan ladata vain arvolippu. Sopimusliikenne yksityisten liikennöitsijöiden ja TAKL:n kesken alkoi 3.6. Matkakorttia käyttävä voi valita nyt minkä bussin haluaa; liikennöitsijöiden omilla lipuilla voi matkustaa vain kyseisissä autoissa.

Matkalippujen hinnat Tampereella 1.1.1996 :

kerta (aik.) 9 mk, kerta (alle 17 v) 4 mk, 30 mtk 158 mk, 10 mtk (aik.) 62 mk, 10 mtk (alle 17 v) 26 mk, 10

mtk (koululainen) 32 mk, kk (aik.) 190 mk, kk (alle 17 v) 110 mk. Arvoliput. Yhden mtk:n hinta, kun saldo on alle 200 mk / 200 mk tai enemmän: aikuinen 6.50 / 5.40, yli 65 v. tamperelainen klo 9–14 3.30 / 2.70, tamperelainen rintamatunusveteraani klo 9–14 ilmaiseksi, nuori 12–19 v. 4.90 / 4 mk, lapsi alle 12 v. 3.30 / 2.70 ja heillä on saldoraja 100 mk. Kausiliput. 30 vrk aik. 230 mk, 90 vrk aik. 610 mk, 180 vrk aik. 1140 mk, 30 vrk nuori 175 mk, 30 vrk lapsi 115 mk, työmatkalippu 30 pv / 50 mtk 190 mk. Uuden rahastusjärjestelmän arvoja kausiliput otetaan käyttöön vaiheittain kevään 1996 aikana. Samalla lastenlipun ikäraja muuttuu 12 vuodeksi.

Matkalippujen hinnat 1.1.1996 Turussa:

kerta (aik.) 8 mk, kerta (lapsi 7–14 v.) 5 mk. Arvokortit (yksikkötaksat). Aikuinen 6.80; keskipäivällä 5 mk; yöllä 11.80, nuori (15–19 v.) 5.50; 5 mk; 10.50, lapsi (7–14 v.) sekä eläkeläinen ja invalidi 4.50; 4.50; 9.50. Kausikortit. Aikuinen 30 pv 180 mk, 90 pv 480 mk, nuori 30 pv 140 mk, lapsi 30 pv 100 mk, haltijakohtainen (myös ei-turkulaiset) 30 pv 240 mk, suoravelotteinen kk-kortti 180 mk / kk tai 1710 mk / v, kestokortti 900 mk / 6 kk + 810 mk / 6 kk = 1710 mk / v. Matkailijalippu 20 mk. Etäkortista peritään 30 mk panttimaksu. Lipujen hintoihin sisältyy tunnin vapaa vaihto-oikeus. Kausikortin haltijalta ei peritä yömaksua.

VR Osakeyhtiön lähiliikennejunissa junahenkilökunnan leimauspihdeissä asetetaan kelloajat seuraavasti: Helsingistä lähtevissä junissa lähtöaika 10 minuutin tarkkuudella alaspäin pyöristettynä (esim. 13.18 = 13.10). Helsinkiin saapuvissa P, K, N, L, U, S, E ja M-junissa asetetaan Helsingin tuloaika 10 minuutin tarkkuudella vähennettynä 10–19 minuutilla (esim. 15.58 = 15.40). Helsinkiin saapuvissa H, R ja T-junissa asetetaan pihteihin kellonajaksi Riihimäen lähtöaika 10 minuutin tarkkuudella alaspäin pyöristettynä (esim. lähtö Ri 14.17 niin pihteihin tulee 14.10). Saavuttaessa Jär-

venpäähän, asetetaan pihteihin Helsingin tuloaika 10 minuutin tarkkuudella vähennettynä 10–19 minuutilla (esim. 15.22 = 15.10). Karjaalta Helsinkiin kulkevissa junissa asetetaan pihteihin kellonajaksi Karjaan lähtöaika 10 minuutin tarkkuudella alaspäin pyöristettynä (esim. Karjaalta 6.28 niin pihteihin tulee 6.20). Saavuttaessa Kirkkonummelle asetetaan pihteihin Helsingin tuloaika 10 tarkkuudella vähennettynä 10–19 minuutilla (esim. 7.42 = 7.30). Jos juna kulkee aikataulustaan myöhässä yli 10 minuuttia tulee pihtiaikaa muuttaa vastaavasti. Sähköjunien eteisissä olevat leimausautomaatit leimaavat ennakkoon ostetut kertaliput ja sarjakortit viiden minuutin tarkkuudella reaaliajassa. Junissa liikkuvat matkalipuntarkastajat eivät muuten ole VR:n henkilökuntaa, heidän työnantajansa on RHK eli Ratahallintokeskus.

Kesäkuun ensimmäisenä YTV juhlisti seutuliikenteen 10-vuotispäivää antamalla vapaat matkat koulunsa päättäneille. Päässä piti olla joko ylioppilas- tai ammattitutkintolakki tai jos ei ollut hankkinut lakkia, niin koulusta annettiin matkustusta varten YTV-rintanappi.

MUUTA

Raitioliikennemuseossa oli 17.–18.2. esillä jäsenemme Hannu T. Pulkkinen hieno Turun raitiovaunun pienoismallikokelma.

Tammikuussa otettiin julkiseen keskusteluun Helsingin integroitu raideliikenne, ts. metron ja VR:n sähköjunalinjat yhdistettäisiin. Ensimmäinen vaihe toteutuisi vuoteen 2002 mennessä = metron haararata Kampista Töölöön (Ooppera), toinen vaihe vuoteen 2003 mennessä = Töölöstä Pasilan rautatieasemalle, kolmas vaihe vuoteen 2006 mennessä = metrojunat liikennöisivät linjalla Mellunmäki-Martinlaakso. Neljäs vaihe valmistuisi vuodeksi 2010 = metron liikennöiminen Huopalahdesta Leppävaaraan. Viides vaihe toteutuisi vuoteen 2015 mennessä = uusi metron haararata Hakanie-

mestä Pasilan asemalle ja metron liikennöinti Tikkurilaan saakka. Viimeinen vaihe on yhdysrata Tikkurilasta lentoasemalle ja Martinlaaksoon. HKL:n suunnittelujohtajan arvion mukaan integroidun rataverkon tekeminen maksaa vuosien 1996–2020 välisenä aikana 2.000.000.000 markkaa. Sillä summalla saadaan uusina metrosuuksina kantakaupunkiosuus Kamppi–Töölö–Pasila–Hakanie-mi ja sähköjunille poikittainen lentokenttärata. Edellisen osuuden kohdalla voidaan todeta, että pintaliikennettäkin alueella jo on ja jälkimmäisen kohdalla sen suuri merkitys on mm. M- ja P-junien yhdistäminen ja kalustokierron helpottuminen. VR-Rata Oy:n johtaja vastasi melko pian integraatiosuunnitelmien tultua julki, ettei metron ja VR:n ratojen yhdistäminen ole järkevää. Raideleveyden lisäksi ei ole muita kuin suuria teknisiä eroavaisuuksia, jotka toki rahalla voidaan poistaa. HKL:n suunnitteluyksikkö vetoaa integroidun suunnitelman yhteydessä tammikuussa 1993 julkistetun ulkomaisen asiantuntijakolmikon lausuntoon. Kuten olemme jo Raition numerossa 1 * 1993 todenneet, työryhmä ajoi erityisesti uusien raideliikenneosuuksien rakentamista länteen, Espooseen. Integroidulla ajatuksella tarkoitettiin "Light Rail" –pikaraitiotietä, jotka voitaisiin yhdistää Helsingin "Heavy Rail" –metrolinjaan. Kolmikon tarkoituksena ei ollut muuttaa jo ennestään toimivaa VR:n sähköjunaliikennettä kahdella miljardilla markalla metrojunilla ajokelpoiseksi. Pikaraitiotie voisi olla leveäraiteinen ja sähköiseltä käytöltään kaksineuvoinen, siis kykenevä kulkemaan sekä metro-osuuksilla että Espoon lähiöissä raitiotiemaisesti (eli kuten syöttöbussitkin) suoraan asumalähiöihin katuväylien tai omien reittiensä mukaisesti. Siten vältettäisiin massiivisen syöttöbussiliikenteen järjestäminen Espoon eteläalueilla, joita seutuja ei ole rakennettu ehkä-rakennettavaa metrolinja tukien. Tämä oli kansainvälisten asiantuntijoiden viesti pääkaupunkiseudun liikennesuunnittelijoille.



Vuoden 1959 telivaunuja on näkynyt kevään aikana myös rankasti kuormitetuilla linjoilla 4 ja 10. Tässä Iso-Valmet 21 linjalla 4 vuorossa 148. Kuva Juhana Nordlund 4.4.1996.

Viime vuonna raitiovaunuliikennekasvatti suosiotaan, 51.600.000 matkustajaa käytti raitikan kyytiä. Seuraavassa raitiotielinjojen matkustajamäärät arkipäivisin:

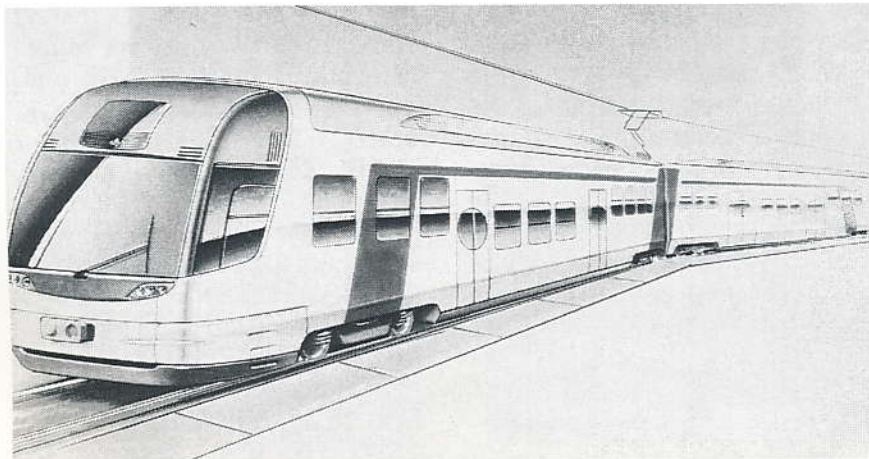
Linja 1 : 7.897 matkustajaa, 1A : 5.340, 2 : 5.381, 2V : 889, 3B : 27.560, 3T : 23.289, 4 : 29.567, 6 : 15.629, 7A : 13.124, 7B : 16.011, 8 : 14.113 ja 10 : 23.781. Suosituin on siis linja 4, sitten 3B ja 10.

Viime vuonna Helsingin sisäisessä liikenteessä kirjattiin 194,7 miljoonaa matkaa. Vuodesta 1994 matkustajamäärä kasvoi 1,5 %, metrolla ja raitioteillä kasvua oli yli

4 % aiempaan. Bussien matkustajamäärät vähenivät vajaalla prosentilla. Raitiovaunumatkustuskertoja oli 51,6 miljoonaa, metroon turvauduttiin 38,8 miljoonaa kertaa ja bussilla ajettiin 103,1 miljoonaa kertaa. HKL:n busseille oli tästä luvusta 70 % loppujen jäädessä sopimusliikennöitsijöille. Suomenlinnan lauttaa käytettiin 1,1 miljoonaa kertaa.

YTV:n järjestämän neljän kilpailukierroksen jälkeen YTV hoitaa nykyisen suuruisen bussi liikenteensä vuodessa yli 100.000.000 mk halvemmalla kuin ennen. Autokaluston keski-ikä ennen kilpailuja oli 5,5 vuotta ja nyt se on alle neljä vuotta. Ruotsalais-

VR Osakeyhtiö tilasi keväällä Helsingin lähiliikenteeseen 10 (+40) tällaista Sm4-kaupunkijunaa Fiat Ferroviariaalta. Junat tulevat käyttöön v. 1998.



ten yhtiöiden osuus seutuliikenteestä on pienentynyt kilpailua edeltäneeseen aikaan verrattuna. Swebusilla oli alkutilanteessa 49 % seudun linjakilometreistä ja kilpailujen jälkeen 47 %. Linjebuss aloitti 33 %:sta ja on laskenut 20 %:iin. Ruotsalaisten yhteisöosuus oli alussa 82 % ja kilpailun jälkeen enää vain 67 %. STA on ollut merkittävin seutuliikenteen nousija alun 5 %:sta nykyiseen 20 %:iin. Kokonaan seutuliikenteensä ovat menettäneet P. Tyllilä Linja / Pohjolan Liikenne, Åbergin Linja ja Keskuslinja. Korsisaari-Yhtiöt, LOY ja HKL ovat pienillä osuuksilla (3 %, 6 % ja 4 %) kuten Lähilinjatkin mukana seutuliikenteessä.

Lähilinjat on voittanut seutulinjat 613.

ABB ja AEG ovat yhdistyneet uudeksi yhtiöksi ADtranz eli ABB Daimler-Benz Transportation. Yhtiö on maailman suurin raideliikennekaluston valmistajayhtiö.

Lemmikkieläinten määrä Helsingin joukkoliikenteessä on laskettu viime syksynä tehdyn lippulajituskimpuksen yhteydessä. Tavalisena arkipäivänä matkustajia oli 787.000 ja lemmikkieläimiä oli 886, eli 0,13 % matkustajista kuljetti mukanaan kissoja ja koiria.

TAKL ajaa Tampere-talolta kaupunginorkesterin konserttien jälkeen ns. konserttibussin keskustaan.

HKL:n Internet-sivut ovat osoitteessa <http://www.hel.fi/~HKL/> Aikataulut ovat osoitteessa <ftp://ftp.edita.fi/pub/hklytv/> 3,5":n korppuakataulun voi myös ostaa HKL:n lipputoimistoista, Espoon sekä Vantaan joukkoliikennetoimistoista 20 markalla.

Internetin käyttäjille on olemassa ainakin seuraava raitiovaunukotisivu, josta löytyy linkkejä kaikkiin rv-kohteisiin ympäri maailmaa. Jos joku kokeilee niin toimitus ottaisi mielellään kommentteja siitä, mitä sieltä löytyy. Osoite on <http://www.he.net/~netking/trams.html>

Koskelan raitiovaunuhallista on purettu talven aikana pari vaihdetta. Toinen johti ratakorjaamon raiteelle, toinen rataosaston ulko-varastoalueelle. Jälkimmäisen sivuraide on myös purettu.

SRS:n perinteinen kevätajelu pidettiin jälleen lämpimässä ja aurinkoisessa kevätsäässä 21.4. Linjan 15 Karia-raitiovaunujuna koostui moottorivaunusta 14 ja perävaunusta 505. Moottorivaunu on viimeinen vakioliikenteessä oleva vaunu, jonka peräpäässä on yhä täydellinen Compact-kytkin (sähkö- ja paineilmailiitännät). Ajelumuame varten Compact jouduttiin perinpohjaisesti kunnostamaan ja osittain uusimaankin, sillä vaunulla 14 ei ole vedetty perävaunua ainakaan vuoden 1983 jälkeen, jolloin niiden käytöstä luovuttiin. Kytkimessä oli sähkörasia väännytynyt ja ilmaletkussa vuotoja, mutta kaikki saatiin ajoissa loistavaan liikennöintikuntoon. Nyt mainittu junayhdistelmä on siis teknisesti palautettu toimivaksi ja voidaan tietysti kaukaisesti toivoa, että sen voisi myös joskus tulevaisuudessakin nähdä raiteilla. Linjan 15 reitti oli tällä kertaa KH-ST-BRH-HT-LII-KT-PMK-KT-LII-RT-HIE-RUN-TH-SLS-TH-BRH-KH. Museolinja-auto-osuudella nähtiin todellinen kaunotar, STA:n Büssing / Emmelmann -turistiauto nro 300 vuodelta 1960. Kyseisellä autotyypillä on ajettu joskus 1960-luvun autopulan aikoina myös STA:n yhteistariffilinjoihin. Museobussi 300 on rakennettu kahdesta melkoisen huonoon kuntoon päässeestä entisestä STA:n Büssingistä hyvät osat yhdistellen. Bussin ajoreitti oli KH-PMK-RT-HIE-(TH)-SLS ja mainituissa paikoissa oli mahdollisuus vaihtaa raitiovaunusta bussiin ja päinvastoin. Runsaat 60 jäsentä nautti keväntulosta jälleen sivistyneesti.

Samana päivänä kevätajelun rinnalla järjesti HKL Raitiliikenne-museossa ilmaisen koko perheen päivän lapsille kohdistetuun tapahtumisiin. Kevätretkeläiset hyödynsivät museon sivuraiteelle ajatun Spårakoffin palveluja, sillä pidimme Koskelan paluumatkalla "tank-

kaustauon" museon luona. Kaksi-akselinen HKL 157 kuljetti väkeä ilmaiseksi reitillä Kauppatori-Museo.

Linjebuss Vantaan kuljettajat järjestivät päivän lakon 24.4. Laitoman työnseisauksen aiheena oli työpaikkojen säilymisen epävarmuus linjojen kilpailuttamisen yhteydessä.

Keskustan uuden raitiotiesil-
mukan rakennustyöt käynnistyivät
huhtikuun lopussa. Poikkeusli-
kennettä varten rakennettava rai-
de erkanee Bulevardilta Yrjönka-
dulle ja kiertää korttelin Uuden-
maankadun kautta yhtyen linjas-
toon Erottajankadulla. Uusi sil-
mukka korvaa aiemmin menetetyn
yhteyden aseman suunnasta Vil-
honkatua Rautatien torille ja takai-
sin asemalle.

Linjan 2 hallinajot Katajanokalta tapahtuvat kesän alusta lähtien Ylioppilastalon ja aseman kautta. Aiemmin vaunut kulkivat halliin suoraan Kruununhaan kautta palvelematta suurta yleisöä. Yleisöai-katauluissa on asia esitetty kuitenkin virheellisesti.

Kolmoslinjojen ikimuistoinen "viidenminuutin päätepysäkki" Porvoonkadulla on kesän alussa jäänyt historiaan. Uusi pääte-pysäkki on Eläintarha (EL).

ULKOMAAT

Frankfurt (Oder)

Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) -yhtiö liikennöi nykyään raitiovaunulinjoja 1-7, joiden linjapituus on 33,4 km. SVF:n ratapituus on 49,4 km ja suunnitelmissa on raitiotielinjojen laajennus. Mielenkiintoisinta Raiti-on lukijoille on itäfrankfutilainen AEG:n matalalattiavaunu 303. Se on sama vaunu, joka liikennöi vuoden 1994 keväällä Helsingissä HKL-numerolla 300. Vaunu kuuluu SVF:n sarjaan 301-308.

Tukholma

SL:n uuden pikaraitiotien rakennustyöt käynnistyivät viime talvena osuudella Gullmarsplan-Älvsjö-Alvik.

Roslaginrata (891 mm) on tänä vuonna suljettu junaliikenteeltä maaliskuun lopulta elokuun puoliväliin saakka osuudelta Tukholma-ltä-Djursholm Ösby. Tukholman ratapiha uudistetaan ja mainittu rataosuus rakennetaan kaksiraiteiseksi, myös Stocksundin rata-silta.

Norrköping

Raitiovaunujen ikiaikainen turkulaisvivahteinen keltainen väri on joutunut koettelemusten eteen. Kockumin tehtailla Malmössä uudistettu (sarja M67K) ensimmäinen vaunu 81 esiteltiin joulukuussa 1995 ja värikyksenä tällä alunperin liki kolmekymmentä vuotta vanhalla, mutta nyt ajantasaistetulla vaunulla oli seuraava: alhaalta lukien helmat vihreät, sitten valkea nauha, etuosa keltainen / takaosa punainen (siirtymä vinoraidoin), ikkunoiden yllä valkea nauha ja katto vihreä. Kymmenen vaunua uudistetaan ensimmäisessä vaiheessa. Tällä hetkellä Norrköpingin neljäkymmenen raitiovaunun joukossa on kahdeksan erilaista värivaihtoehtoa kun huomioidaan kokomainosvaunut. Nykyiset NSE:n (Norrköpings stadsentreprenad) vaunut ovat seuraavat: nro 1 / tyyppi M/Ä; 16 / M/Ä (ent. GS 8); 31, 36, 38, 40-44, 46, 48-52, 54, 55 (ent. 131, 136, jne 155) / M67A; 56 (ent. 105) / M51; 61-71 (ent. Dortmund 1062...1075 sekalaisessa järjestyksessä) / M94; 81-86 (ent. 132...153 sekalaisessa järjestyksessä) / M67K; 91 (ent. 139) / M67B; 106 / M51; 907, 908 (ent. Dortmund 274, 273) / M/T. Norrköpingin raitiovaunuja on nykyään vaivatonta käydä katsomassa, sillä kevästä lähtien sinne on liikennöinyt Helsingistä (Sompasaaresta) matkustajiaakin kuljettava lautta M/S Finnsailor, aikataulu on Hki ti+to 18.00, Nk *10.30 tai Hki su 14.00, Nk *6.30. Paluuajat Nk

ma+ke 17.00, Hki *11.30 tai Nk pe 20.00, Hki *14.30. Liput Marco Polo Travelista. Norrköpingin satama on aivan kaupungin keskustassa.

Skjoldenæsholm

Tanskalaisen sisaryhdistyksemme **Sporveishistorisk Selskabin** upea museoraitiotie (mm. toimivia raitiovaunuja kahdella rai-deleveydellä) Sjellannissa odottaa käyntiäsi. Kööpenhaminasta pää-

Lørdage:

Kbh. H (DSB)	afg.	8.33	12.33	15.33
Høje-Tåstrup	afg.	8.47	12.47	15.47
Borup	ank.	9.11	13.11	16.11
Borup (VT 249)	afg.	9.20	13.20	16.20
Sporvejsmuseet	ank.	9.38	13.38	16.38

Sporvejsmuseet	afg.	14.00	17.00
Borup	ank.	14.18	17.18
Borup (DSB)	afg.	14.33	17.33
Høje-Tåstrup	ank.	14.57	17.57
Kbh. H	ank.	15.13	18.13

Lørdage er Sporvejsmuseet åbent kl. 13.00 - 17.00.

Søndage:

Kbh. H (DSB)	afg.	9.33	11.33	13.33
Høje-Tåstrup	afg.	9.47	11.47	13.47
Borup	ank.	10.11	12.11	14.11
Borup (VT 249)	afg.	10.20	12.20	14.20
Sporvejsmuseet	ank.	10.38	12.38	14.38

Sporvejsmuseet	afg.	13.00	15.00	17.00
Borup	ank.	13.18	15.18	17.18
Borup (DSB)	afg.	13.33	15.33	17.33
Høje-Tåstrup	ank.	13.57	15.57	17.57
Kbh. H	ank.	14.13	16.13	18.13

Søndage er Sporvejsmuseet åbent kl. 10.00 - 17.00

see junalla kätevästi Borupin asemalle, jossa vaihdetaan VT-yhtiön bussilinjalle 249. Se vie suoraan Skjoldenæsholmin raitiotiemuseolle, jossa SRS:n jäsenkortilla saapi matkustaa vapaasti. Yllä lauontain ja sunnuntain Kööpenhamina-Raitiotiemuseo -aikataulut.

Hyvä viikonloppuyhteys Hki-Tanska-Hki on seuraava: perjantaina Hki juna 6.34 - Tku laiva 10.00 - Tukholma yöjuna 22.30 - tulo lauontaiamuna Khb 7.00. Raitiotiemuseossa olet 9.38 ja lähtö viimeistään klo 17.00. Paluu Khb 23.15 - Tukholma 7.53. Koko päivä aikaa raitiotiemuseolle,

Djurgården, Lidingön ja Nockebyns raitiotielinjoille yms. tutustumista varten, kun ei kerran ehdi klo 8:n laivoihin. Lähtö 18.00 - Hki maanantaina 8.30, tai Tku (8.00) kautta Hki 11.02. Kaikki liput saat kerralla VR:n matkatoimistoista. Kokemuksesta voidaan sanoa, että tällainen pitkä viikonloppuretki ei ole lainkaan rasittava, sillä laivassa ja junassa rentoutuu mitä matkassa muuten rasittuu.

LISÄYKSIÄ JA KORJAUKSIA

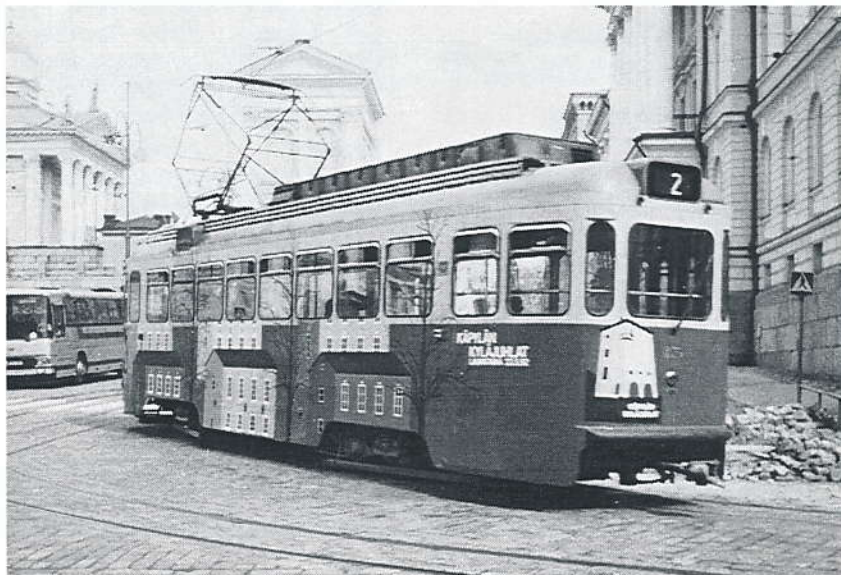
Edellisen numeron sivun 7 alakuvan, jossa oli kaksi LOY:n bus-sia, on valokuvannut Timo-Pekka Lange.

Edellisen numeron Koskelan varikon vuoroluettelossa oli sivulla 15 linjan 64 vakiovuorotaulukossa pieni virhe. Oikeat tiedot ovat 367N-372N.

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Pääte-pysäkki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, *Bussiammattilainen*, *BYtrafik*, Teemu Collin, Arto Hellman, *HKL*, Jarmo Hirviniemi, Ilkka Hovi, Harri Koskikallio, Pertti Leinomäki, Juhana Nordlund, Ari Oksa, Jarmo Oksanen, Sami Partanen, Jorma Rauhala, Sakari K Salo, *Tilkku*, Risto Vormala ja *VR Osakeyhtiö*.

Spårakoff-vaunun 175 artikkelissa *Raitiossa 3* * 1995 mainittiin, että vaunu oli keväällä 1992 värikkäästi teipattuna mainostaen *Käpylän kyläjuhla*. Tässä kuvassa vielä silloinen vaunu 15 kääntyy silloisen linjan 2 reitillä Aleksanterinkadulta Snellmaninkadulle.
Kuva Toivo Niskanen 20.5.1992.



Aiemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Tavanomaisten aikataulu- ja uutispalstojen lisäksi lehdissä on seuraavanlaisia juttuja:

1988 - 2

mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaihteita.

1994 - 3

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

1995 - 2

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

1995 - 3

mm. NAC-kokeiluraitiovaunu HKL 11. Ravintolaraitiovaunu Spårakoff HKL 175. Uusi teli-Scania TAKL:lle.

1995 - 4

mm. Turkulaista raitiotie-elämää v. 1955. Capitolien ja Metropolien jäljillä. Uusi silmukka Töölöntorille. Syksy on museobussien aikaa.

1996 - 1

mm. Liikenne Oy:n kaupunkilinjat itä-Helsingissä. Helsingin raitioteiden 600 V DC ajojohtoverkko.

VÄRIPOSTIKORTTEJA

Helsinki mv 182 Liisankadulla 4.1977.

Kesän aikana ilmestyvät seuraavat uudet kortit:

Helsinki SAT:n mv 1950-luvun alkupuoliskolla.

Helsinki Kaipion mv 1970-luvun alussa.

Helsinki Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974.

Tampere Johdinautot 9, 10 ja 23 Pyyntikintorilla 1.11.1970.

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

hinnat numerolta ovat

15 mk = 2/88,

20 mk = 3/94,

30 mk = 2/95 numerosta eteenpäin.

Kortit 5 mk / kpl.

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 - 17.

Myynnissä on postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.

*Töölönkatu 51A
00250 Helsinki*

(90) 169 3576

Kansikuva:

Variotramista kerromme laajemmin seuraavassa numerossa. Siihen asti tyydymme taiteilijan näkemykseen uudesta vaunusta.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234

00531 HELSINKI

PSP 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänkäynti Helsingin Raitioliikennemuseoon sekä useimmille pohjoismaisten raitiotieseurajärjestöjen ylläpitäville museoraitioille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynneistä.

Johtokunta v. 1996:

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

puh t: (90) 707 2957
sihteeri *Juhana Nordlund*
puh k: (90) 458 7794

varapuhjohtaja *Ari Oksa*
puh k: (90) 802 2393
puh t: (90) 472 3644 tai
950-559 1911

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 *Daniel Federley*
puh k: (90) 458 4033

RAITIO

ISSN 0356-5440

Päätoimittaja: *Jorma Rauhala*
19. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä.

Toimitus: *Jorma Rauhala*
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

Kustantaja:
Suomen Raitiotiesseura ry

Painopaikka:
Oy Edita Ab, Helsinki 1996

© Suomen Raitiotiesseura ry
Tekijänoikeusmääräysten perusteella mitään osaa lehdessä julkaistuista artikkeleista ei saa käyttää ilman toimituksen lupaa.