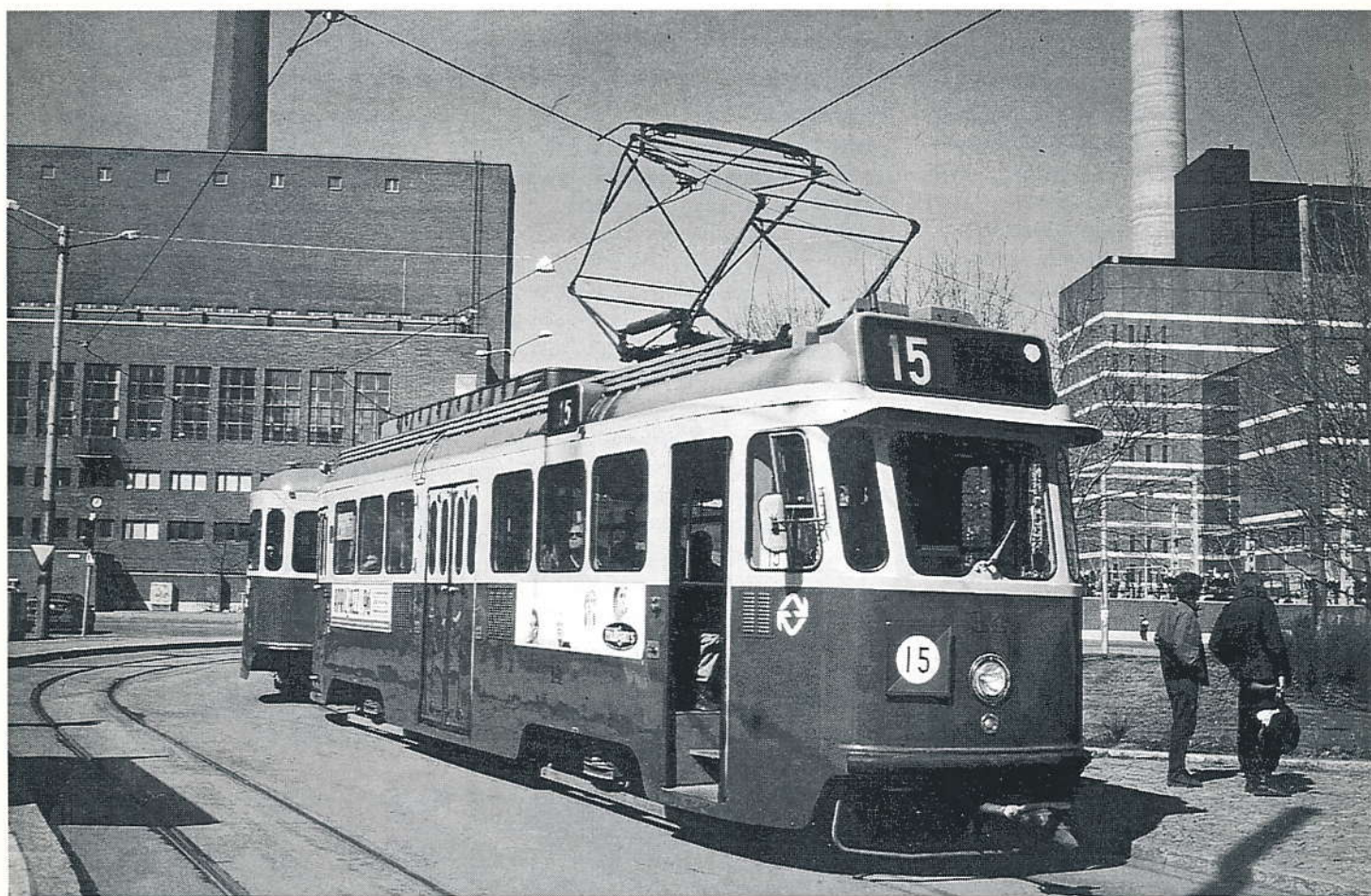


TRAITIO

3 1996



TAMPEREEN TAPAHTUMIA



Teksti Sami Partanen ja Niklas Savinsaari

Kuvat Niklas Savinsaari

Sopimusliikenne alkaa, matalat nivelet tulevat, matkakeskusta suunnitellaan...

TAKL:N ALAMÄKI TAITTUI NOUSUUN

Mennyt vuosi 1995 osoitti sen, että lama ei enää ole voimissaan Tampereen bussiliikenteessä kuten niin monena aikaisempana vuotena on ollut. Matkustajamäärät ovat kääntyneet laskusta hienoiseen nousuun ja bussikalusto, varsinkin Tampereen kaupungin liikennelaitoksen, on uudistunut merkittävästi. Parempaan päin ollaan menossa muutenkin, sillä rautatieaseman matkakeskushanketta ollaan suunnittelemassa, matkakorttien jakelu on päässyt täyteen vauhtiin ja sen myötä sopimusliikenne alkoi 3.6.1996. Tämän vuoden merkittävin asia uuden matkakortin ohella on se, että tamperelaisten alan harrastajien pitkäaikainen haave matalalattiaisesta nivelbussista toteutuu Tampereella.

TAKL:n ja sopimusliikennöitsijöiden yhteinen uusi rahastuslajiteljärjestelmä on siis vihdoinkin valmis tositoimiin. Korttijärjestelmän käyttöönotto on ollut suurissa



TAKL 219 (Scania L113 / Carrus City L) Keskustorilla linjalla 1. Carrus-koreissa sininen väri kyljessä aaltoilee. 21.5.1996.

vaikeuksissa, johtuen kortteja valmistavan englantilaisyhtiön konkurssista ja myynnistä, eikä kortteja näin ollen ole päästy jakamaan matkustajille kuin hitaasti, pienissä erissä. Eläkeläisten ja veteraanien korttien jaon jälkeen korttijakelu laajeni joulukuussa 1995 nuorille (12-19 vuotiaat) ja maalis-

kuusta 1996 lähtien kortteja saivat ostaa lapset (7-11 vuotiaat). Korttien toimitusongelmat on nyt kuitenkin vihdoinkin saatu poistettua, ja 6.5. alkaen kortteja on ollut saatavana kaikille, matkustajaryhmästä tai iästä riippumatta. Sopimusliikenne pääsi alkamaan 3.6. Sopimusliikenne on tänä vuonna vielä

TAKL 214 (Scania L113 / Lahti 402) Keskustorilla linjalla 22, 23.6.1996.

TAKL 219 Keskustorilla 23.5.1996.



Tampereen sisäistä, mutta ensi vuoden alusta alkanee myös Tampereen ympäristökuntia koskeva seutuliikenne.

TAKL:n matkustajamäärät ovat tämän vuoden alusta osoittaneet loivaa kasvua, verrattuna vuoteen 1994 n. 0.7 %. Matkoja vaihdot mukaanlukien tehtiin v. 1994 noin 38,3 miljoonaa. Uusien matkakorttien hidas käyttöönotto on vaikeuttanut vertailua, koska matkustajamäärät joudutaan laskemaan sekä vanhalla että uudella järjestelmällä. Kun kaikilla matkustajilla on uusi älykortti, voidaan matkustajamääriä seurata reaaliajassa linjakohtaisesti. Näin voidaan lisäkalustoa sijoittaa tarpeen mukaan, kertoo TAKL:n toimitusjohtaja Heikki Lehtinen.

Bussikalusto on uudistunut selkeästi, kun matalalattiabussit ovat lisääntyneet ja 11 uutta bussia saatiin ajoon viime syksynä. Uudet telibussit ovat olleet hyvä ratkaisu korvaamaan nivelbusseja, koska matkustajia mahtuu niihin lähes yhtä paljon, kuin nivelbusseihin. Matalalattiabussikanta on vuodesta 1990 kohentunut niin paljon että nyt niitä on pääsääntöisesti 13:lla linjalla, jokaisella vähintään yksi auto. Tämä osoittaa hyvää kehitystä. Paljon murhetta aiheuttanut Irjalan hidaskatu tasattiin ja viimeisin lyhyt auto nro 622 sijoitettiin tälle Irjalan linjalle nro 27. Nyt saavat mm. Irjalan palvelukeskuksen asukkaat parempaa matkustuspalvelua, koska myös linjalle nro 7, jonka päätepysäkki on samassa paikassa, kuin 27:n, on sijoitettu kolme matalalattiabussia (pääsääntöisesti nrot 614-616).

Vaikka uudet teliautot ovatkin tyylikkäästi ja siistejä, eivät ne ole säästyneet ongelmista. Erityisesti etuosa on ollut talviaikaan jäämisaltis, koska autoja ei ole varustettu riittävällä etusillan lämmityksellä. Ulkoa matkustajien mukana tullut lumi on usein paakkuuntunut etusillalle ja tehnyt siitä luistinradan. Myös oviautomaattikka närästää edelleen joitakin kuljettajia, koska on sattunut, että viiksi on



TAKL 622 (Scania L113 / Lahti 402) Tahmelassa. Ovijärjestys 1-2-1. Tämän syksyn lyhyet autot ovat vastaavanlaisia. Heinäkuu 1996.

tarttunut hihaan kiinni ja jarrut ovat kytkeytyneet päälle. Viiksi saisi olla jäykempi, nykyisellään se on liian lepu. Joitakin nappuloita on edelleen väärin sijoitettu, esim. kuulutuksia on vaikea suorittaa. Milloinkahan mahtaa tulla sellainen kojelautamalli, johon kaikki kuljettajat olisivat tyytyväisiä? Ehkä pahin ongelma on ollut erittäin tamperelainen kääntyvä tekstilinjakilpi. Peräti yli puolessa niistä autoista, joissa on ko. kilpilaite, on ollut ongelmana kääntömootorin palaminen. Onkin aiheellista kysyä, eikö pelkkä linjanumero riittäisi, koska tamperelaisessa sivukivessä on ihan riittävästi informaatiota. Kalliista kilpikoneistosta säästyvät markat voitaisiin käyttää johonkin muuhun.

MATALAT NIVELBUSSIT TULEVAT

Tampereen tytärkaupungin Hervannan linjoista toinen eli 30 on jäänyt ilman matalalattiabusseja, lukuunottamatta muutamia kokeilukerttoja. Linja 23 sensijaan on saanut kaksi uutta telibussia liikenteeseensä. Ongelmana linjalla on se, että Salhojankadun ja Vuohenojan risteykset ovat teliautoille hiukan liian tiukkoja. Sen lisäksi linjan teliautot ovat aina suhteellisen täysiä. Tähän on ehkä syksyllä tulos-

sa parannusta, kun uudet nivelbussit tulevat ajoon. On tosin ollut huhuja liikkeellä, että linjan 26 kuljettajat "ryöstäisivät" autot linjalleen. Linjalla liikennöi nykyäänkin TAKL:n uusimmat nivelet eli nrot 358-361 vuodelta 1990. Tähän sarjaan vielä kuuluva 357 on linjalla 23. Uusia niveliä tulee kaikkiaan jopa viisi, johtuen Volvon hintatarjouksen edullisuudesta. Korivalmistajana on Carrus Wiima ja autot numeroidaan 400-404. Muut uudet autot ovat kuusi L113 Scaniaa, samanlaisia kuin 622.

DIGITAALINÄYTTÖKOKEILUA

TAKL:n bussit ovat perinteisesti varustetut normaalilla linjakilpijärjestelmällä, lukuunottamatta autoja 104 ja 542. Nämä autot ovat olleet epäonnisia, koska kummatkin on jouduttu poistamaan tekstiosaa, eikä uusi kortti irtoa pikkurahalla. Uusiminen kustantaisi useita kymppitonneja. Viimeisimmän tiedon mukaan tänä vuonna kokeillaan ainakin kahdessa autossa uutta digitaalinäyttöä. Mitä tämä tarkoittaa, teknillinen johtaja Juhan Valanto?

- Kaikki tämän vuoden uudet Lahti-Scania tullaan varustamaan "ruohonleikkuri" (kääntyvä tekstiosa) -kilvityksellä. Nivelistä aina-

kin yhteen asennetaan aivan uudentyyppinen elektroninen näyttö, mikäli se ehtii tulla markkinoille.

- Keskustorilla seisoneen "monumenttiauton" 542 tilalle sijoitetaan uudeksi "monumentiksi" 575, johon asennetaan Ruotsissa paljon käytössä oleva ZEBRA-pistenäyttölaite. Vara-autossa on oltava nopeasti muutettava näyttölaite.

MATKAKESKUS SUUNNITTEILLA

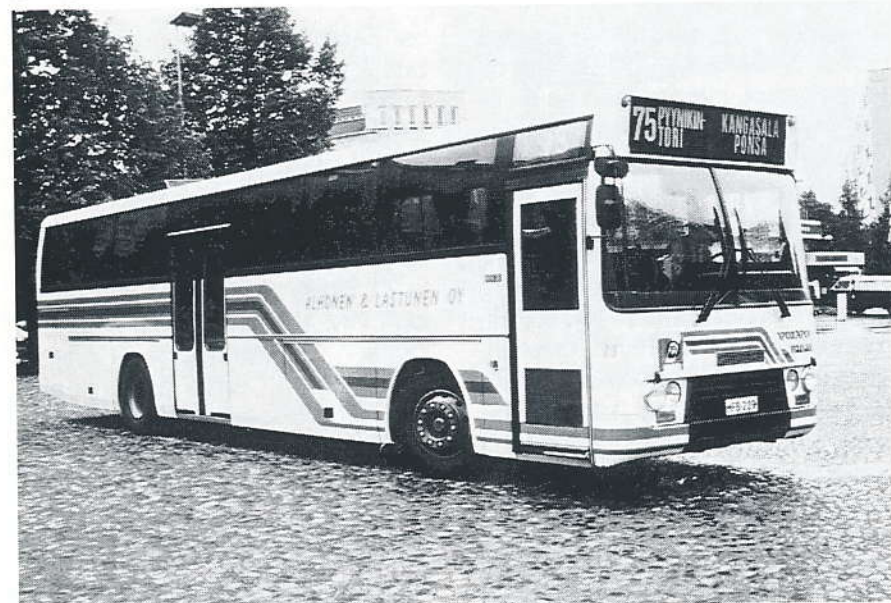
Tampereen kaupunki, VR Osakeyhtiö, TAKL sekä yksityiset liikennöitsijät ovat yhteistyössä suunnittelemassa rautatieaseman ja linja-autoaseman yhdistämistä. Rautatieaseman ja liikekeskuksen yhteyteen olisi tarkoitus rakentaa

ole hankittu uusia autoja sitten vuoden 1990. Nyt tilanne on kuitenkin hiljalleen parantumassa. Teiskon ja Kangasalan Ponsaan liikenteestä huolehtiva Alhonen & Lastunen Oy on saanut huhtikuussa aivan uuden Volvo B10M / Carus Ajokki Fiftyyn. Auto on varustettu ZF:n automaattivaihteistolla ja on siten ensimmäinen Volvo, jossa on ZF:n automaatti Tampereella. Auto on lähiliikennetyyppinen ovijärjestyksellä 1-2-0 ja korkeilla istuinselkänöillä varustettu. Auto tarjoaa nykykäytöstä ja todella mukavaa kyytiä ja se liikennöi pääasiassa linjaa 75 Pyynikintorilta Kangasalan keskustan kautta Ponsaan. Sitä vain liikennöidään valittavan harvoin. Toinen seutuliikenteen uutuus löytyy myöskin Alhonen & Lastusen väreistä, ni-

ja, nrot 537-544 Volvo B58 / Ajokki 5300 vm. 1979 on nyt kokonaan poistettu. Sarja oli ns. leasing-sarja, jonka sopimus sanottiin irti 1.5. Viimeisinä olivat ajossa vielä huhtikuussa 541, 544 ja "monumentti" 542. Sarjan autoja on myyty sekalaisiin kohteisiin. Nivelistä viimeiset B58:t 309-312 poistuvat vuoden loppuun mennessä. Nivelistä 300 on tamperelaisen Kaupunkiliikennehistoriallisen seuran (KLHS), 302 on myyty jämsäläiseen Himoksen hihtokeskukseen ja 306 liikennöi keuruulaisen Töy-sän Linjan väreissä. Seuraavaksi poistuvat Sisut 579-584. Aiemmin luovuttiin autosta 577, joka lahjoitettiin eräälle maatilalle Karkkuun, josta löytyi vm. 1949 AEC-bussin nro 113 perä. Tämä asennetaan tekeillä olevaan museobussiin 112. Sisu 578 on myyty Venäjälle. Autosta hajosi ohjaus. Auto 584 on varattu KLHS:lle. Vm. 1980 lyhyet 546-555 poistetaan sitä mukaa kun uudet autot tulevat. Tänä kesänä tästä sarjasta autot 553 ja 554 on koristeltu Särkänniemibusseiksi linjalle 4.

SYKSYN UUDET AUTOT

Vuoden loppuun mennessä TAKL saa viisi Volvo B10LA-nivel-tä numeroille 400-404. Ovijärjestys on 2-2-2. Lyhyet autot numeroidaan edellisten lyhyiden perään, eli numeroille 623-628. Malliltaan nämä ovat Scania L113 / Lahti 402, ovijärjestyksen ollessa 1-2-1. Kaikkiin uusiin busseihin tulee ZF-vaihteisto. Lyhyet sijoitetaan linjalle 11, paitsi auto 623 linjalle 27. Mainittakoon vielä, että Saab-Valmetin Ecobus oli lainassa kesällä ajaen keskustalinjaa 8.



Alhonen & Lastunen 11 (MFB-229) on entinen Åbergin Linjan Volvo B10M / Lahti 400. Kuvassa ollaan Pyynikintorilla linjalla 75. Heinäkuu 1996.

kaksikerroksinen bussiterminaali, jonka kustannusarvio olisi n. 50 Mmk. Vanha linja-autoasema jäisi näin ollen tyhjäksi. Sen tuleva käyttö pyrittäisiin ratkaisemaan esimerkiksi suunnittelukilpailulla. Matkakeskusasiaan palaamme tulevaisuudessa, kun uutta kerrottavaa ilmenee.

SEUTULIIKENTEEN HANKINTOJA

Kuten jo aiemmin on mainittu, ei Tampereen seutuliikenteeseen

mittain entisen Helsingin seutuisen Åbergin Linjan Volvo B10M / Lahti 400, vm. 1991, samoin ZF:n vaihteistolla. Ovijärjestys on 1-2-0. Tämä auto tuli liikenteeseen kesän aikana, samoin linjalle 75. Sopimusliikenteen alettua ja tilanteen kehittyessä on odotettavissa yksityisille lisää muitakin uusia autoja.

TAKL POISTAA

TAKL:n tämän vuoden poistot ovat seuraavat: yhtiön vanhin sar-





*Töysän Linjan entinen TAKL 305 Jyväskylän linja-autoasemalla.
Auto on kilvitetty Petäjaveden vuorolle 13.7.1996.*



*Alhonen & Lastunen 18 (Volvo B10M / Wiima Carrus Fifty, ZF-automaatti)
Ponsan terminaalissa Kangasalla 30.4.1996.*



TAKL 554 Särkänniemen lystilinjurina 21.5.1996.

VAIHTEENLÄMMITYSLAITTEIDEN KEHITYKSESTÄ HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOKSEN RAITIOTEILLÄ

teksti teknikko Olli Pönni, HKL

Raitiotieliikenteelle ensiarvoisen tärkeää on vaihteiden pysyminen käyttövarmoina kaikissa sääolosuhteissa. Tämän tavoitteen saavuttamiseen myös talviolosuhteissa on sähkölämmityksellä ollut ratkaiseva osuus.

Vielä n. 13 vuotta sitten (1955) pidettiin kaikki rataverkon vaihteet talvella lumesta ja jäädä sulina suolan ja paloöljyn avulla. Katuliikenteen voimakkaasti vilkastuessa vaikeutui vaihteenpuhdistustoiminta siinä määrin, että oli pakko ruveta etsimään parempia keinoja vaihteiden sulana pitämiseksi. Muista maista saatujen kokemusten perusteella katsottiin aiheelliseksi meilläkin varustaa vaihteet sähkölämmityslaitteilla. Ensimmäiset tällaiset laitteet asennettiin v. 1955 Aleksanterinkadun - Unioninkadun risteyksessä oleviin vaihteisiin. Seuraavana talvena saatujen käyttökokemusten rohkaisemina asennettiin toiset laitteet Ruskeasuolle, silloisen runkolinjan pääteaseman vaihteisiin.

Nämä vaihteenlämmityslaitteet toimivat 40 V:n matalajännitteellä. Varsinaiset lämpösauvat oli asennettu vaihteen kielten alla oleviin onteloihin, kun taas jännitteen alennukseen tarvittavat muuntajat sekä lämmitystehon käsisäätökytkimet sijaitsivat Aleksanterinkadulla viereisen talon kellarissa ja Ruskeasuolla liikennekioskissa.

Myöhemmin katsottiin tällaisen asennustavan tulevan liian kalliiksi jäljellä olevien 100 linjavaihteen sähköistämisessä. Kun vielä

markkinoille oli ilmestynyt suoraan 220 V:iin kytkettäviä lämpösauvoja, voitiin laitteita yksinkertaistaa jättämällä muuntajat systeemistä pois. Lämmityssauvojen valmistusmenetelmien edelleen kehittyessä tuli mahdolliseksi siirtyä 600 V:n tasasähköllä toimiviin vaihteenlämmityslaitteisiin. Näitä kolmea asennustapaa käyttämällä oli kaikki 120 linjavaihdetta saatu vuoteen 1958 mennessä sähkölämmityksen piiriin.

Viimeisten viiden vuoden aikana (1963-68) on 600 V:n ja 220 V:n lämmityslaitteita jouduttu muuttamaan matalajännitteisiksi lämpösauvoissa jatkuvasti esiintyneiden eristysvikojen takia. Tämän muutostyön yhteydessä on laitteiden käsisäätökytkimet korvattu liikennelaitoksen piirissä kehitetyllä ja todennäköisesti meillä ensimmäiseksi käyttöön otetuilla, automaattisesti toimivilla ohjauslaitteilla.

Ohjauslaitteen toiminta perustuu erittäin herkkään tuntoelimeen "Termistoriin", joka on asennettu vaihteeseen kielenkärkien tuntuun. Termistorin avulla voidaan vaihteen vakioämpötila pitää hyvin lähellä jäätymispistettä, samalla kun se pienen toimieroalueensa (0,2°C) turvin näin alhaisessa lämpötilassa pystyy tuntemaan lu-

misateen muutaman minuutin kuluksena sen alkamisesta.

Nämä uudet ohjauslaitteet ovat kahden käyttövuoden jälkeen osoittautuneet erittäin luotettaviksi, samalla kun taulukosta I. voidaan todeta niiden taloudellinen merkitys.

Taulukko I

Vuoden 1967-68 lämmityskaudella sähkölämmityslaitteiden vaihteiden lukumäärä sekä sähköenergian kulutus vaihdetta kohti.

Säätötapa /
Vaihteita kpl /
kWh / vaihde

Termistoriohjatut vaihdelaämmitykset / 56 / 4223

Käsisäätöiset vaihdelaämmitykset / 81 / 7781

Termistoriohjauksen muista eduista mainittakoon:

- lämmityslaitteiden säätökierrokset jäävät pois. 50 säätöpistettä eri puolilla kaupunkia.

- vaihteet eivät kuivu liiaksi, joten liikkuvat osat toimivat luotettavammin vähäisemmällä voitelulla.

- lämmityksen käyttövarmuus on parantunut (säätöön eivät vaikuta inhimilliset tekijät)

Termistoriohjauksen varjopuolena voidaan pitää asennuskustannuksia, jotka kuitenkin tulevat kuoletetuiksi noin kolmen vuoden sähköenergiakustannusten säästöllä.

Mainittakoon, että vuoden 1967 kesällä erään saksalaisen vaihdefirman edustajat olivat erittäin kiinnostuneita näistä laitteista. Lehtitietojen perusteella tullaan samantapaisia laitteita kokeilemaan tämän syksyn kuluessa Hamburger Hochbahnilla.

**ILMOITAMME, ETTÄ
TOIMITUKSESTA
RIIPPUMATTOMISTA SYISTÄ
EMME VOI VIELÄ TÄSSÄ
NUMEROSSA KERTOA
HELSINGIN
VARIOTRAMISTA
TARKEMPIA TIETOJA.
VAUNUTYYPPI OLI LEHDEN
PAINOON MENNESSÄ VIELÄ
OSITTAIN SUUNNITTELUTYÖN
ALLA.**

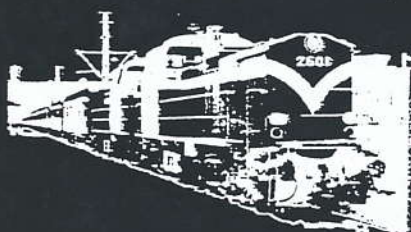
Lakiasiaintoimisto Kämäräinen & Korvenkontio Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 HELSINKI

puhelin (09) 440 414

telekopio (09) 440 447

Suomen juna- ja raitiovaunukuvasto



**Finnish Motive Power
1.1.1996**

Eljas Pöhlö ja Mia Pykälä-aho

MYYDÄÄN!

Ainutlaatuinen tilaisuus ostaa
vanhoja RAITIOita!

3/79	30 mk
1/81	25 mk
2/81	25 mk
2/82	20 mk

Soita puh. 458 4033
Daniel Federley

RAITIOVAUNUKUVASTO ILMESTYNYT

Syyskuussa ilmestyi 256 sivuinen taskukokoinen "Suomen juna- ja raitiovaunukuvasto 1.1.1996" ISBN 91-7266-133-X. Kirjan tekijöinä ovat Eljas Pöhlö ja Mia Pykälä-aho. Kirja on ensimmäinen ajankohtainen kuvitettu kuvaus kaikista Suomessa toimivista raitiovaunuista, metrojunista, VR:n ja yksityisten vetureista, moottori-vaunuista, matkustajavaunuista, omalla konevoimalla kulkevista ratatyökoneista ja jopa junalautoista vuoden 1996 alussa. Mukana ovat myös museovaunut ja -veturit (muistomerkitkin). Kukin vaunu- ja veturityyppi kuvataan omalla sivullaan värikuvalla sekä teknisillä päätiedoilla, kirjasta löytyy myös käyttökaluston toimitusajaluetelot. Kirja muistuttaa muissa Pohjoismaissa jo 1970-luvulta lähtien ilmestyneitä kalustotaskukirjoja, mutta on monelta osin näitä kehittyneempi. Liikennelaitossivujen lukumäärä on 40. Kirjan raitiovaunutiedot on koonnut SRS:stä Jorma Rauhala ja tietojen hankinnassa häntä on avustanut Tom Heino. Kirjan ostoa suositellaan kaikille raitiovaunuista ja junista kiinnostuneille. Kirja on myynnissä Akateemisissa kirjakaupoissa kautta maan, Hyvinkään Rautatiemuseossa tai sitä voi tiedustella kustantajalta Elokuvan Maailma AY:ltä (Malmin kauppatie 8 A 1, 00700 Helsinki), hinta on noin 169 mk.

HELSINGIN BUSSILINJOJA

OSA 11

teksti Pertti Leinomäki

LINJA 14

7.1.38–31.12.39

Töölöntori – Runeberginkatu – Arkadiankatu – Fredrikinkatu – Laivurinkatu – **Eira** (Pietarinkatu / Kapteeninkatu). Il-suunta: ...Kapteeninkatu –Tehtaankatu–Laivurinkatu...

10.11.44–

Eira (Laivurinkatu / Tehtaankatu)–Töölöntori.

11.9.48

Koeajo ensimmäisillä (3 kpl) Tukholman Raitioiteilla (SS) käytettynä ostetuilla **F2**-johdinautoilla, Naistenklinikka – Töölöntori. Tammiukuussa 1949 päästiin ajolle Eiraan saakka.

24.1.49–

Jatkettiin linjaa 14 Töölön päässä ... (Runeberginkatu) – Topeliuksenkatu–Topeliuksenkadun / Huopalahdenkadun (nykyisen Haartmaninkadun) risteys. Linjan nimi: **Eira–Naistenklinikka**.

5.2.49

Aloitettiin johdinautoliikenne.

16.7.–3.8.52

Dieselvaunulinja **14H Eira** (Laivurinkatu)–**Hernesaari**.

31.8.53–

Jatkettiin linjaa 14 Eiran päässä ...Laivurinkatu–Merikadun risteys (päätepysäkki Laivurinkatu 1).

1955

Fredrikinkadun rautatiesillan korjaustöiden takia linja siirrettiin Fredrikinkadun / Malminkadun risteyksestä Malminkatua ja Runeberginkatua kulkevaksi.

11.6.–14.7.56

Liikennöitiin johdinautoilla Töölöstä Kampintorille (silmukka) ja sieltä Eiraan dieselvaunuilla. Syynä oli Fredrikinkadun raitiotielinjojen muutostyöt.

1957

Fredrikinkadun rautatiesillan korjaustyöt valmistuivat ja liikenne siirrettiin Runeberginkadulta takaisin tälle kadulle. Kampintorin silmukka jäi toistaiseksi paikoilleen.

1.9.58–

Jatkettiin Töölön päässä ...Haartmaninkatu – Tukholmankatu... Linjan nimi: **Eira–Tukholmankatu**.

1958

Fredrikintorille (Fredrikinkatu / Punavuorenkatu) valmistui silmukka.

28.1.59–30.11.62

Liikennöitiin ruuhkalinjaa **14A Fredrikinkatu–Tukholmankatu**. Linjaa ei ajettu 24.6.–31.8.60, 3.6.–31.8.61 eikä 4.6.–1.9.62.

24.4.61–12.8.64

Töölön suunnan päätepysäkki Haartmaninkadulla.

1.12.62–

Pohjois–eteläsuunnassa reittimuutos pää- ja ruuhkalinjalla Kampintorilta Viiskulmaan: ...Malmirinne – Albertinkatu – Pursimiehenkatu – Laivurinkatu...

1.1.63–

Ruuhkalinjan nimeksi: **Viiskulma–Tukholmankatu**.

1.9.65–

Pohjois–eteläsuunnassa reittimuutos pää- ja ruuhkalinjalla Runeberginkadulta Kampintorille: Runeberginkatua suoraan Malmirinteelle.

7.5.–7.11.73

Neuvostoliittolaiset **ZIU 682B** – johdinautot (3 kpl) vuokralla.

14.6.74

Liikennöinti johdinautoilla ja linjalla 14A lopetettiin ja jatkettiin dieselvaunuilla.

26.6.79–

Kotimainen **SWS**–koejohdinauto aloitti linjalla 14.

1.9.83–

Linjan 14 päätepysäkki siirtyi Meilahden klinikoiden pihaan, johdinauto jatkoi vanhalla reitillä tunnuksetta 14A.

1985

SWS–trollikka lopetti koeliikenteen, johdot poistettiin ja auto panttiin varastoon.

*Johdinautoliikenteestä ja autoista on kerrottu laajasti Raitiossa 4 * 1987.*



*Ylinnä linjan 14 kaksi vaunua Nais-
tautisairaalan päätepysäkillä. En-
simmäisenä on tukholmalaisauto.
Postikortti.*

*Keskellä Naistenklinikan pääte-
pysäkillä bussi 605. Postikortti.*

*Alla johdinauto 604 Kauppakorkea-
koulun edustalla. Postikortti.*

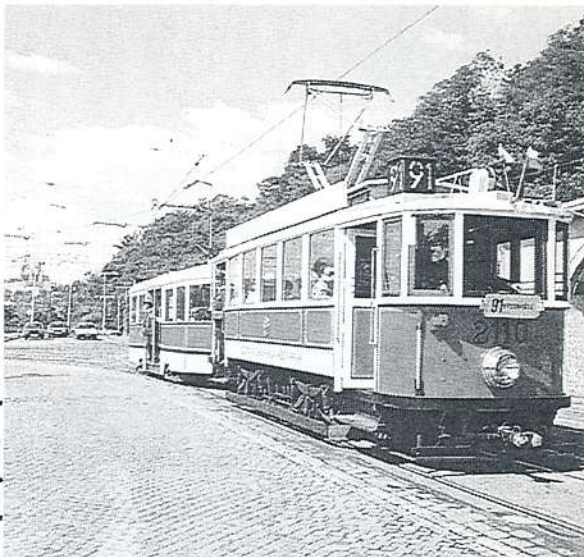


PRAHAN KESÄ 1996

teksti Kimmo Nylander

kuvat Kimmo Nylander ja Pentti Neiglick

Tsekin pääkaupunki Praha on 1,2 miljoonan asukkaan suurkaupunki, jonka pinta-ala on 496 neliökilometriä. Siellä on matkustettu joukkoliikenteellä jo yli 120 vuoden ajan.



Museoraitiovaunun linja 91.

Prahassa liikutaan raitiovaunuilla, busseilla ja metrolla sekä samaan tariffijärjestelmään kuuluvalla Petrinin kukkulalle nousevalla vinoradalla eli funikulaarilla. Myös junaa käytetään kaukaisimpiin esikaupunkeihin suuntautuvilla matkoilla. Alueen pääliikennöitsijä on Prahin liikennelaitos; **Dopravní podnik hlavního města Prahy, A.S. (DP)**. Se liikennöi juna- lukuunottamatta kaikilla edellämämainituilla kulkuneuvoilla. DP:n lisäksi toinen käytetty lyhenne on Prahin joukkoliikennettä tarkoittava MHD - mestska hromadna doprava.

Historiaa

Prahin joukkoliikenne aloitettiin hevosraitiovaunuilla vuonna 1875. Ensimmäinen sähköraitiovaunu nähtiin vuonna 1891 ja samana vuonna aloitti myös liikennöinnin Petrinin kukkulan vinorata. Säännöllinen bussiliikenne alkoi 1925 ja vuonna 1936 aloitettiin vielä johdinautoliikenne. Seuraava suuri tapaus olikin sitten johdinautoliikenteen lopettaminen, tosin vasta vuonna 1972. Kaksi vuotta myöhemmin aloitettiin metrolinjan välillä Florenc-Kacerov (nykyään osana C-linjaa). Tämän jälkeiset merkkitapaukset ovat sitten uusien metro-osuuksien avaa-

misia, joista viimeisin tapahtui vuonna 1994, jolloin metroverkosto saavutti nykyisen 44 kilometrin pituutensa.

Raitiovaunut

Prahin ratikat ovat väritään punakeltaisia, tosin monet mainosmaalattuja. Ne liikkuvat yleensä kaksivaunuina, nivelmallejakin löytyy. Ovijärjestys on normaalisti kaksoisovi edessä, keskellä ja takana. Vaunun keulassa on linjanumero ja reitin suunnanmukainen määränpää. Linjanumero on

useimmiten tuulilasin yläpuolella keskellä sekä myös oikeanpuoleisessa sivupeilissä. Määränpääteksti on vanhemmissa vaunuissa tuulilasin alareunassa irtokilvessä, uudemmissa sekä linjanumero että määränpää ovat matriisikilvessä tuulilasin yläreunassa. Sivulla on ikkunassa kahdessa kohtaa kilpi, josta näkyy linjanumeron ja päätepaikkojen lisäksi myös useita välipaikkojen nimiä. Kilvissä on sama teksti molemmin puolin, joten tiedot näkyvät myös matkustamoon. Takana on vielä linjanumero.

Tatran uusimpia raitiovaunutoimituksia edustaa matriisikilvitetty 8605. Spalena, Narodni Trida, 6.8.1996. KN





Uusimallinen moottorivaunu multippelikäytössä. Vaunun yläosa on musta, senjälkeen on valkea nauha, sitten punaista ja helmat ovat valkeat. Malostranske Namesti, 6.8.1996, KN.

Raitiovaunuissa istutaan hyvinmuotoilla muovipenkeillä – silloin kun istutaan – usein matka sujuu kuitenkin seisten, sillä väkeä on paljon ja vaunuissa on vain yksittäisistuin molemmilla sivuilla.

Prahan liikennevälineissä ei myydä matkalippuja, joten ne on aina hankittava etukäteen. Kun lippu on ostettu, voi raitiovaunuun nousta ja vaunusta poistua mistä tahansa ovesta. Ennen ovien sulkeutumista kuuluu aina varoitussääni. Sitten matkalippu leimataan vaunun leimauslaitteessa. Vaunut pysähtyvät aina joka pysäkillä ja niissä on melko selkeä pysäkki-kuulutus. On kuitenkin huomattava, että pysäkillä tultaessa kuulutuksessa mainitaan viimeisenä jo sitä seuraavan pysäkin nimi.

Pysäkki-informaatio ei jätä paljon toivomisen varaa, sillä nimen ja linjanumeroiden lisäksi tolpassa on myös aikataulut, joista näkyy milloin vaunu tulee juuri tälle pysähdyspaikalle, sekä linjan kaikki seuraavat pysäkit siitä eteenpäin ja ajoajat näille pysäkeille.

Prahan ratikat ovat verrattain siistejä, vaikka vanhoja nuhruisiaakin tapaa. Vuodelle 1996 on tilauksessa 50 kappaletta T6A5-tyypin vaunua ja neljä CKD Tatran valmistamaa RT6N-tyyppistä mata-

lattiavaunua on jo koekäytössä. Raitiovaunuverkon pituus on 494 kilometriä. Reittejä on 31 ja pysäkkejä 606. Vaunuja on aamuruuhkan aikaan liikkeellä 668 (yksittäiset vaunut), rv-vuoroja on silloin toiminnassa 377. Raitiovaunureitien linjanumerot ovat välillä 1–34, yölinjat 51–58.

Bussit

Prahan liikennelaitoksen bus-simallivalikoima ei ole kovin laaja, sillä lähes kaikki autot ovat samaa takamoottorista Karosa-tyyppiä. Lisäksi liikkuu Ikarus-nivelbusseja ja jotain muutakin saattaa löytyä.

Bussit ovat keskimäärin vähän rähjäisemmässä kunnossa kuin raitiovaunut, mutta kun silmä tottuu, ei busseissa parin päivän jälkeen huomaa enää mitään vikaa. Osa kalustosta on automaattivaihteisia, mutta paljon liikkuu vielä keppivaihteisiakin. Uusia autoja on tilauksessa valtavat määrät: 135 kappaletta Karosa 900-sarjan bussia sekä 70 Karosa B741-nivelautoa. Matalalattiabusseja edustavat tilauksessa viisi Karosa-Renaultin valmistetta.

Tyypillisin prahalaisbussi on kuitenkin siis hiukan ikääntynyt punavalkoinen Karosa, ovijärjes-



Raitiovaunupysäkki, bussipysäkki on periaatteiltaan samanlainen. Karlovy Lazne, 6.8.1996, KN.

tyksellä 1–2–2. Tuulilasin oikeaan ylänurkkaan on sijoitettu linjanumero. Ajosuunnanmukainen määränpää on mainittu pienempien tuulilasin alareunaan sijoitetussa kilvessä. Sivukilvet ovat kuten raitiovaunuissa ja takaikkunassa on vielä linjanumero.

Bussinkuljettaja ei rahasta, eikä matkustamossa ole lippuautomaattia, joten matkalippu on jälleen hankittava etukäteen. Busseihin nousta ja niistä poistua keski- tai takaovesta. Myös busseissa kuuluu varoitussääni ennen kuin kuljettaja sulkee ovet. Kertalippu leimataan ja sitten asetetaan istumaan mustille tekonaikapenkeille, jos tilaa löytyy. Bussitkin pysähtyvät aina joka pysäkillä, joten viittoilut ja napinpainamiset voi unohtaa. Bussipysäkin informaatio on yhtä runsas kuin raitioilla, mutta pysäkkikuulutusta ei



Vanha Tattran telivaunujuna Francouzská-kadulla, 7.8.1996, KN.

ole. Niillä kantakaupungin katuosuuksilla, jossa kulkee myös raitiovaunu, saattaa bussipysäkkien välimatka olla yllättävän pitkä.

Liikennelaitoksen bussien reitiverkoston pituus on 697,5 kilometriä, linjojen lukumäärä 206. Busseja on aamuruuhkan aikana liikkeellä 985. Bussilinjojen numerot ovat pääasiallisesti 100-, 200- ja 300-sarjassa, muutama myös 400-sarjassa. Yölinjat ovat 500-alkuisia.

Metro

Prahan metron ensimmäinen osuus avattiin vuonna 1974. Siitä metro on sitten kasvanut nykyiseen laajuuteensa. Nyt linjoja on kolme = A, B, ja C. Linjojen tunnusvärit ovat vastaavasti vihreä, keltainen ja punainen. Tunnusväri näkyy asemilla joissakin kaiteissa ja asemalaiturin vastakkaisessa seinässä on värinmukainen pieni neliö. Kolmella asemalla voi vaihtaa linjalta toiselle, mutta yksikään asemista ei ole sellainen, jossa kaikki kolme linjaa risteisivät. Neuvostoliitossa valmistetut metrojuna kiitävät tunneleissa ruuhka-aikoina noin kahden minuutin välein, muina aikoina vuoroväli on 4–10 minuuttia.

Metroon mentäessä kertalippu ostetaan automaatista, mikäli lippua ei ole hankittu jo etukäteen lehtioskista tai liikennelaitoksen neuvonnasta. Saatu lippu vielä leimataan leimauslaitteessa ennen laiturialueelle menoa. Metrossa, kuten muissakin joukkoliikennevälineissä on avoin rahastusjärjestelmä. Matkaliput katsoo vain lipuntarkastaja, jos sellainen kohdalle sattuu. Tarkastusmaksu lipputtomalta on 200 kruunua eli korunaa (n. 30 mk). Asemien opasteet ovat selkeät ja oikean laiturin löytää helposti, kun muistaa linjan pääteaseman nimen siinä suunnassa mihin on menossa. Asemat ovat yleensä keskilaiturimallia ja laiturialueella on kaavio linjasta, joten vielä siinäkin vaiheessa saa selville, kummalle puolelle on mentävä. Laiturilla ei yleensä ole näyttötaulua, joka kertoisi junan tuloajan ja määränpään. Se ei kuitenkaan ole kovin tarpeellista, koska vuoroväli on tiheä ja linjat eivät loppupäässä haaraudu. Metrojunissa on erittäin selkeä asemakuulutus. Seuraava asema kuulutetaan ensimmäisen kerran muun informaation ohessa heti edelliseltä asemalta lähdettyä, sekä vielä toisen kerran asemalle tullessa.

Metroverkoston pituus on 43,6 kilometriä. Asemia on 46 ja ruuhka-aikana on liikkeellä 72 junaa.

Sisäkuva vanhemmasta Tattran raitiovaunusta, vaunussa on harvakseltaan muovikuppi-istuimia. 7.8.1996, KN.



Vinorata

Petrinin kukkulalle vievä vinorata (funikulaari) on ollut toiminnassa jo vuodesta 1891. Se kuuluu Prahan joukkoliikennejärjestelmään ja siinä käytetään normaaleja liikennelaitoksen lippuja. Rataa liikennöidään päivittäin klo 9.15–20.45. Vuoroväli on 10–15 minuuttia. Radan pituus on puoli kilometriä ja sillä on yksi väliasema.

Joidenkin matkaoppaiden mukaan vinorata olisi peruskorjauksen vuoksi poissa käytöstä lokakuuhun 1997 asti. Korjaustyö on kuitenkin valmistunut jo elokuussa 1996.

Lippujärjestelmä

Prahassa siirryttiin uudenlaisiin kertalippuihin ja uusiin lipunleimauslaitteisiin 1. kesäkuuta 1996. Vanhat lävistettävät kertaliput eivät enää soveltuneet uuteen seututariffisysteemiin, jossa on mukana muitakin liikennöitsijöitä kuin liikennelaitos.

Prahan seutu on jaettu varsinaisen Prahan liikenteeseen ja seutuliikenteeseen. Prahassa ovat vyöhykkeet P ja 0 ja lähiympäristössä vyöhykkeet 1, 2, 3 ja 4. Nelosvyöhykkeellä ollaan noin 40 kilometrin päässä keskustasta. Li-

kennelaitoksellakin on yksitoista seutubussilinjaa. Kuten monissa muissakin kaupungeissa, myös Prahassa seutuliikenne jää kanta-kaupungin reunamien rautatie- ja metroasemille, eikä tule keskustaan kuten Helsingissä.

Prahassa liikkuvan turistin ei juuri tarvitse miettiä vyöhykerajojen ylityksiä – ratikat ja metrot pysyvät rajojen sisäpuolella. Pitemmälle matkaava voi hankkia erittäin vaikeaselkoisen vyöhykekartan.

Prahan sisäisen liikenteen kertalippuja on kahdenlaisia. Toisen hinta on 10 korunaa (n. 1,50 mk) ja siinä on tunnin vaihto-oikeus (lastenlippu 5 Kc). Arkisin klo 20–05 -välillä sekä lauantaisin ja sunnuntaisin koko päivän, vaihtoaika on 90 minuuttia. Toinen kertalippumalli maksaa vain kuusi korunaa (lapset 3 Kc). Se on raitiovaunuissa ja busseissa voimassa 15 minuuttia leimauksesta ilman vaihto-oikeutta. Metrossa lippu on voimassa neljä asemaväliä ja sillä voi vaihtaa toiselle metrolinjalle, mutta junasta ja laiturialueelta on poistuttava viimeistään 30 minuuttia leimauksen kellonajan jälkeen. Jos lipun kelpoisuus aika päättyy matkan aikana, on käytävä leimaamassa uusi lippu. Näin siis, jos noudattaa määräyksiä ehdottoman tarkasti.

Lippuihin leimautuva kellon aika ei ole mikä tahansa epämääräinen likiarvo, vaan minuutintarkka "liikennelaitoksen aika". Sama aika näkyy jokaisen raitiovaunun ja bussin matkustamon digitaalikellosta. Metroasemien ajannäyttäjissä pyörivät vielä sekunnitkin.

Prahan tariffi määrittelee kertalipulla matkustaville lisämaksun mm. matkatavaroista. Tätä tuskin kukaan turisti osaa arvata, joten olisi mielenkiintoista nähdä lipuntarkastajien menettely vaikkapa Dejvickan metroasemalta lentoasemalle kulkevassa bussissa 119, joka on yleensä täynnä ulkomaalaisia turisteja matkalaukkuineen.



Karosa-perusbussi Florenc-bussiterminaalissa, 7.8.1996, KN.



Lastenvaunujen kuljettaminen maanpäällisissä kulkuneuvoissa ei ole kovin yleistä eikä helppoa, mutta jos yritykseen ryhtyy ei vaunujen kanssa matkustavan tarvitse maksaa matkastaan. Metroonkaan meno ei vaunujen kanssa ole aivan yksinkertaista, sillä hissejä ei metroasemilla useimmiten ole.

Kertalippujen sijasta voi hankkia myös näyttölipun. Näyttölippu on tosin harhaanjohtava nimitys, koska avorahastuksen vuoksi lippua näytetään vain tarkastajan osuessa paikalle. Turistilipuiksi hyvin soveltuvia ovat 24 tunnin (50 korunaa), kolmen päivän (130 Kc), seitsemän päivän (190 Kc) tai 15 päivän (220 Kc) liput. Niihin on taakse kirjoitettava haltijan nimi ja

syntymäaika, muuten liput eivät ole voimassa. Pitempään Prahassa viipyvä voi hankkia liikennelaitoksen kantakortin ja siihen kuu-kauden (320 korunaa), neljännesvuoden (860 Kc) tai vuoden (2700 Kc) käyttöoikeutta osoittavan lipukkeen.

Prahan linjakartta

Liikennelaitoksen julkaisema linjakartta esittää hyvin selkeästi kaikki raitiovaunu- ja metrolinjat. Jokaisen raitiovaunupysäkin nimenkin on mainittu. Bussireitit on myös merkitty, mutta ilman linjanumeroita, joten bussilinjoista saa paremmin tolkkua Prahan matkailukartasta, johon myös raitio- ja bussilinjat on merkitty.

Prahassa liikennöi historiallinen raitiovaunu linjaa 91. Vaunu on liikkeellä pääsiäisen ja lokakuun välillä lauantaisin sekä kaikkina pyhäpäivinä klo 12.10–19.40. Tavalliset matkaliput eivät kelpaa, vaan maksu on 11–69 –vuotiailta 10 korunaa, muilta viisi korunaa.

Liikennelaitoksen museo sijaitsee osoitteessa Patockova 4. Se on avoinna klo 9–17 samoina päivinä, kuin museoraitiovaunukin liikkuu.

Museon kalustosta ja Prahan joukkoliikenteen historiasta on julkaistu 87 sivuinen tsekinkielinen kirja nimeltä "Průvodce muzeem pražské hromadné dopravy". Sen hinta on 60 korunaa (n. 10 mk) ja sitä saa museon lisäksi liikennelaitoksen neuvontapisteistä, jotka sijaitsevat Muzeumin, Mustekin, Nádraží Holesovícen ja Karlovo Náместín metroasemilla.

Lähdetiedot:

Prahan liikennelaitoksen julkaisu; Guide to public transit in Prague, josta myös tilastotiedot 31.3.1996 tilanteen mukaan. Hinnat: 1.6.1996.



Prahalainen Ikarus-nivelbussi, elokuva 1994, PN.



D 0991046 D

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

R  

Přestupní jízdenka

 Platí na všech linkách Pražské integrované dopravy. Použít jízdenky se řídí tarifem PID.

 5-20 min 60 min

 20-45 min 90 min **So. +**

Jízdenka platí od označení v pracovní dny v době od 5.00 hod do 20.00 hod 60 min a v ostatních případech 90 min.

DATUM ČAS

10.06.96 08:35

Kaksinivelinen ja kahdeksanaksellinen Tatra vaunu mainosväreissä, Spalena, Narodni Trida, 6.8.1996, KN.



PÄÄTEPYSÄKKI

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

KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotiesseura ry:n sääntömääräinen **syyskokous** pidetään lauantaina **23. marraskuuta kello 14.00** Helsingin Raitioliikennemuseon kokoustiloissa. Sääntömääräisten asioiden jälkeen katsomme kuvia liikenneta-
pahtumista yms.

LIGHT RAIL & MODERN TRAMWAY -LEHTITILAUS

Monet jo tuntevat tämän maailman parhaimman joka kuukausi ilmestyvän värikkään raitiotieharastajien lehden. Nyt on lehden tilaaminen uusillekin lukijoille helppoa. Voit tilata LR&MT:n lähimässä Suomen Postissa tai Postipankissa maksamalla viimeistään marraskuun alussa 299 Ruotsin kruunua allamainitulle siirtotilille:

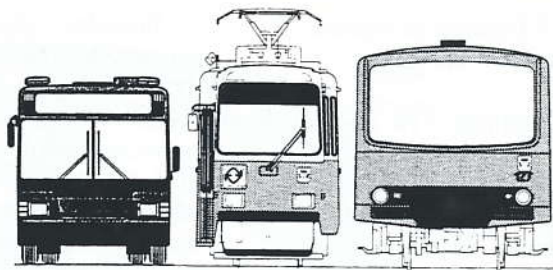
SEK 299 ruotsalaiselle postisiirtotilille nro 44 21 60-8, Vastanottajan osoite on Svenska Spårvägs-sällskapet, D-E. Göransson, Medlemsavgifter LRTA, Kevingeren 35, Tukholma.

LINJAT

Linjan 58 reitti muuttui 3.6. ja on nyt Pasilassa kuten 58B.

Linjaa 75X liikennöitiin 28.6. viimeisen kerran.

Koillis-Helsingissä aloitettiin 12.8. osittainen liityntäliikenne kaupunkiradan juniin Malmin ja Puistolan liityntäasemilla. Muutos vaikutti useimpiin alueen bussilinjoihin 69-77S. Suorilla linjoilla lähtöjen määrät hieman vähenivät (esim. 69) tai säilyivät ennallaan (esim. 77S).



Uusi ruuhkalinja 71V Rautatientori-Pihlajamäki-Pukinmäki, korvaa linjan 72A, ma-pe n. 6-9 ja n. 13.30-17. Reitti Rt-Viikinmäki (kuten 71)-Viikintie-Pihlajamäentie - Meripihkatie-Rapakiventie-Rapakivenkaari - Malminkaari - Eskolantie - Kenttätie - Pukinmäenkaari. Päätepysäkki Leppätie. Liikennöitsijä STA.

Linja 72A lopetettu, liikennöitiin viimeisen kerran 9.8.

Linja 73 Hakaniemi-Puistolan asema-Suutarila, päätepysäkki siirretty Rt:lta Hakaniemeen ja liikennöinti loppuu joka päivä n. klo 22.

Uusi linja 73B Rautatientori-Malmi, liikennöi ma-pe n. 6-23, la n. 6.30-23 ja su n. 7.30-23. Reitti Rt - Ht - Hakaniemenranta - Sörnäisten rantatie - Tynnyrintekijänkatu - Työpajakatu - Varastokatu - Mertakatu - Kotisaarenkatu - Hämeentie - (paluusuunta: - Hämeentie - Varastokatu-) Viikintie-Pihlajamäentie - Latokartanontie-Vilppulantie - Hietakummuntie - Pikkalankatu. Päätepysäkki Malmin asema, liikennöitsijä LOY.

Uusi "yölinja" 73N Rt-Malmi-Puistolan asema - Suutarila. Ajetaan ma-pe n. 5.10 - 6.40 ja 22.25-1.30, la n. 5.30-8 ja 22.25-1.30 sekä su n. 5.45 - 12.15 ja 22.25-1.30. Reitti kuten 73, mutta Rt:lta. Liikennöitsijät HKL ja LOY.

Linja 74 Hakaniemi-Sepänmäki-Tapanila-Puistola, päätepysäkki siirretty Rt:lta Hakaniemeen. Reittimuutos Hämeentie - Viikintie... ja ...-Latokartanontie-Tattariharjuntie - Tullivuorentie-Teerisuontie - Kotinummentie - Vanha

Tapanilantie - Viertolantie - Päivöläntie - Tapanilankaari - Suurmet-säntie -. Ajetaan ma - pe n. 6-22.35, la n. 7.17-22.35 ja su n. 9.05-22.35.

Uusi "yölinja" 74N Rautatientori-Sepänmäki-Tapanila-Puistola. Reitti kuten 74, mutta Rautatientorilta. Ajetaan ma-pe n. 5.30-6.35 ja 22.17-1.35, la n. 5.50-7.35 ja 22.17-1.35 sekä su n. 7.05-8.35 ja 22.17-1.35. Liikennöitsijä LOY.

Varsinainen kaupunkiradan syöttölinja 75A Siltamäki-Puistola-Jakomäki. Ajetaan ma-pe n. 6-22.30 ja la n. 7.30-23. Reitti Siltamäki - Kiertotähdentie - Revontulentie - Suutarilantie - Tapulikaupungintie - Tapuliauxio - Tapulikaupungintie - Suuntimotie - Puistolan raitti-Heikinlaaksontie-Vanha Porvoontie - Suurmetsäntie - Huokotie - Somerikkotie-Kalteentie. Liikennöijä HKL.

Linja 75X lopetettiin ja ajoi viimeisen kerran jo 28.6.

Linja 76 lopetettiin ja ajoi viimeisen kerran 11.8.

Linjat 76A Puistola-Malmi-Tapanila-Puistola sekä 76B Puistola-Tapanila-Malmi-Puistola ovat kaupunkiradan liityntälinjoja. Kiertolinjoista A ajaa myötäpäivään, ma-pe n. 5.20-23, la 6.20-22.50 ja su 8.20-22.50. Reitti (A) Tapuliauxio - Tapulikaupungintie - Suuntimotie - Puistolan raitti-Puistolantie - Suurmetsäntie - Malminkaari-Pikkalankatu - Hietakummuntie - Vilppulantie - Latokartanontie - Kirkonkyläntie - Malminraitti-Kotinummentie - Vanha Tapanilantie - Viertolantie - Päivöläntie - Tapani-

lankaari – Tapulikaupungintie – Tapuliauio. Liikennöi LOY.

Rengaslinjoja 77A ja 77B liikennöitiin viimeisen kerran 10.8.

Uusi linja 77A Siltamäki–Malmi–Jakomäki on myös kaupunkiradan liityntälinja. Liikennöidään ma–pe n. 5.50–23.04 ja la n. 6.48–23.04. Reitti Siltamäki–Riimusauvantie–Suutarilantie – Yläkaskentie – Yrttimaantie – Suutarilantie – Kirkonkyläntie – Latokartanontie – Vilppulantie – Tullivuorentie – Tattariharjuntie – Suurmetsäntie – Jakomäentie – Somerikkotie – Kalteentie. Liikennöi LOY, MLO ja HKL.

"Malmin asema (terminaali)" – pysäkillä poikkeavat linjat 69, 70, 70T, 73, 73N, 76A, 76B, 77A ja 519. "Malmin asema" –pysäkillä Pikkalankadulla käyvät linjat 69, 73B, 76A, 76B, 78, 79, 512, 522 ja 522K.

Vantaan sisäinen linja 63 aloitti liikennöinnin Tikkurilan ja Ilolan välillä. Se korvasi seutulijnan 612. Liikennöintiä ma–pe n. 5.20–1, la 7–1 ja su 7–24. Vuoroväli ruuhka-aikana 20 min, muulloin 20–30 min. Liikennöitsijä Linjebuss. Tikkurilan alueen seutulinjoihin tuli myös liikennöintiä ma–pe ja reittimutoksia.

Reittimutokset 12.8. linjoilla 50, 54 ja 54B. Linjat kulkevat kumpankin suuntaan aina Pitäjänmäentietä.

Reittimutoksia yölinjoilla 14.8. alkaen. 03N: linjalta jäivät Herttoniemen ja Myllypuron lenkit pois. Reittimutokset linjoilla 04N: linjalta jäi Laajasalon kierros pois. Vuosaaressa linja koukkaa Meri-Rastilan ja Vuosaaren keskustan kautta. Uusi linja 07N Rautatien–Laajasalo–(Herttoniemi)–Myllypuro. Linjalla on kolme lähtöä Rt:ltä. Linja 01N ajaa Malminkartanon kautta. Matkalippuja on ryhdytty myymään etukäteen 8 markalla myös Elannon ravintoloissa Zetor, Kappeli, J.F.F.Kettunen (Kluuvi), Tuuliviiri ja Cafe Barock.

Taiteiden yönä 29.8. ajettiin seuraavia erikoislinjoja: raitiolinja 6X Senaatintori–Rautatieasema – Kallio – Paavalinkirkko –Sörnainen–Liisankatu–Senaatintori ja 10X Kirurgi–Kuusitie, 15 minuutin välein klo 1.30–4.30. Yöbussilinjat ajoivat normaalin aikataulun mukaan. Kulttuuriraitiovaununlinjalla 8 oli yllätysohjelmaa klo 20–23, kuoro- ym. laulua, runoja, tanssia. Raitioliikennemuseo oli auki makutta klo 19–23.

Kouvolan seudun linja-autoliikenteessä tapahtui 1.6.1996 suurin muutos lähes neljäänkymmeneen vuoteen, kun Kouvola Kuusankoskelle ja Anjalankoskelle suuntautuneet linjat yhdistettiin linjaksi Voikkaa–Kouvola–Inkeroinen. Linjan pituus on 40 km ja ajoaika päästä päähän hiukkasen vaille tunnin eli viisi minuuttia nopeammin kuin hitain pikavuoro. Linjaa liikennöidään tasatuntilähdön kahdella autolla, jotka ovat seudun ensimmäiset automaattivaihteiset yhden askelman korkeat matalalattiabussit, ovijärjestys 2+2+0. Kouvola ja Myllykosken välillä reitti kulkee Kymijoen kaudista rantatietä pitkin ja reitin pohjoispäässä Kymijoki ylitetään kahdesti. Rantatiellä kaupunkibussin ikkunoista voi kesäisin nähdä lemmiä, lampaista ja hevosia. Reitti yhdistää alueen viisi paperitehdasta ja niihin liittyvät taajamat Kouvolaan.

METRO

Mellunmäen kulloinkin käyttämättömän raiteen kilvissä on teksti "junat toiselta laiturilta". Asian tekee käsittämättömäksi se seikka, ettei MM:ssä ole kuin yksi raiteiden 1 ja 2 välillä oleva yhteinen laiturit. Ruotsiksi asia todetaan oikein "från andra spår". *Laivat lähtevät laiturista, mutta junat raiteelta.* Toukokuussa junat saapuivat MM:een jälleen raiteelle 2.

Toukokuun lopussa oli IK:n katetun osuuden jälkeisessä leikkauksessa eteläisen raiteen päällä ollut työmaaliikenteen ramppi

purettu. Aivan kuun lopussa olivat kiskotkin paikoillaan, mutta sepeleinti vielä puuttui. Kesäkuun 3. alkaen IK:n keskilaituria käytettiin molempiin suuntiin liikennöitäessä. Kesäkuun 8. havaittiin, että IK:n raiteen 1 päällä ollut laiturilievite oli purettu.

Kesäaika-aulujen alussa junat olivat lauantaisin nelivaunuisia ja keskipäivällä täyttäkkin täydempiä. Myöhemmin lauantaisin havaittiin kuusivaunuisia junia.

Kesäliikenne 16.6.–11.8.: Ma–pe 5 min vuoroväli RL:stä IK:een klo 6.27–19.27 ja IK:sta RL:een 6.01–19.01, muulloin 10 min vuoroväli. MM–IK joka päivä 10 min vuoroväli. Junat ruuhka-aikoina kuusivaunuisia 16.–20.6. ja 5.–11.8., muulloin nelivaunuisia paitsi la ja su varhaisaamuina.

Talviaikataulut 12.8. alkaen: ruuhka-aikoina kolmen minuutin liikenne välillä RL–IK ja kuuden min välillä IK–MM. IK:n raide 1 vihdoin käytössä. Ruoholahdesta lähdetään "minuuttia myöhemmin" eli 10 min vuorovälillä lähtöminuutti on 8 ja viiden minuutin välillä 3 ja 8. Junat ruuhka-aikoinakin nelivaunuisia.

RL:sta ma–pe

klo 5.38–6.18 10 min vuoroväli – 6.27 9 min – 6.27 – 8.48 3 min – 8.48 – 14.18 5 min – 14.18–18.03 3 min – 18.07 4 min – 18.07 – 18.13 3 min – 18.13–20.58 5 min – 20.58–23.18 10 min. Parittomalla minuutilla lähtevät ajavat IK:een, paitsi 18.07 MM:een ja 18.10 IK:een.

IK:sta MM:een ma–pe

klo 5.14–5.44 10 min vuoroväli – 5.44–6.24 5 min – 6.24 – 6.34 10 min – 6.34 – 9.04 6 min – 9.04 – 14.34 10 min – 14.34–18.16 6 min – 18.23 7 min – 18.34 11 min – 18.34–23.34 10 min.

MM:stä ma–pe

klo 5.25–5.55 10 min vuoroväli – 6.03 8 min – 6.03 – 8.45 6 min – 8.45 – 14.15 10 min – 14.15–17.45 6 min – 17.45–23.05 10 min.

IK:sta RL:een ma-pe

klo 5.31-6.01 10 min vuoroväli-
6.06 5 min-6.06 - 8.51 3 min -
8.51 - 14.21 5 min-14.21-17.51 3
min- 17.51-20.31 5 min-20.31-
23.11 10 min.

Lauantait ja sunnuntait ovat ennallaan verrattuna viime syksyyn paitsi siis em. RL:n lähtöminuutit. Junavuoroja on 16 ja vuoronumero (1-16) pysyy samana koko päivän.

Rataosaa IK - Mustapuron vaihteet liikennöidään jälleen kaksoisraiteisena.

Ennen oli ruuhka-aikana matkustussuunnassa metro→liityntäbussi kuusi yhteyttä tunnissa 10 minuutin välein. Nyt kun junat ajavat kolmen minuutin välein ja bussin aikataulut ovat ennallaan, yhteyksiä on enää jäljellä vain neljä tunnissa välein 9 min-21 min-9 min-21 min. Tietysti on yhteyksiä pidemmällä vaihtoajalla, mutta huonon nushan junatiheyksien nosto on juna + bussi -matkustajille.

LÄHIJUNA

Kaupunkirataliikenne Helsingin-Hiekkaharjun välillä aloitettiin 12.8. Uusi I-linja Helsinki-Tikkurila ja K-linjalla uusi pysähdysasema Puistolassa. P-junia oli ennen 70, nyt 125; I-junia nyt 25; K-junia ennen 68, nyt 98; N-junia ennen 12, nyt kuusi.

KALUSTO

Kesällä harvinaisiin näkymiin kuului 17.6. aamupäivällä linjalla 10 ollut vaunu 20. Myös 29.7. aamupäivällä linjalla 3B oli vaunu 20.

12.8.96 alkaen linjan 2 vakiokalustona ovat jälleen vuoden 1959 vaunut. Neliakselisia vaunuja on esiintynyt satunnaisesti myös lukuisilla muilla linjoilla aina nelosta ja kymppiä myöten.

Sunnuntaina 18.8. nähtiin kulkevan raitiolinjan 3X. Se ajoi Kai-



Kalustopula voi yllättää myös heinäkuussa. Kuvassa HKL 20 linjalla 3B. Kuva Juhana Nordlund 29.7.1996

vopuiston lenkin linjan 3B suuntaisesti. Syy oli Kaivopuiston kansanjuhlan aiheuttama kuormituspiikki.

Nrl+ -vaunu 66 (korjauslaatta 8-96) oli koeajolla 27.-28.8. Nrl+ -vaunu 106 valmistuu seuraavaksi korjaamolta ja siitä tulee samankaltainen kuin jo uudistetusta 78:stä. Seuraavaksi tehtävä Nrl+ on vaunu 32. HM V -vaunu nro 12 on myös täyskorjauksen alla.

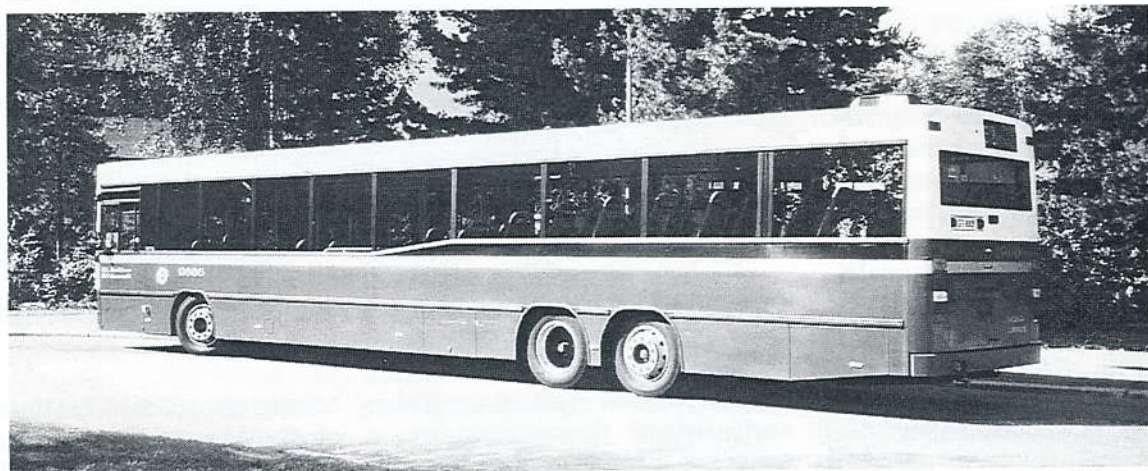
Keskiviikkona 28.8. aamupäivällä raitiovaunut ajoivat Hakaniemestä Rautatien torille vanhaa reittiä-Vilhonkatu-Mikonkatu-Kaivokatu-suunnassa 2.

RM 3 -vaunun 28 ollessa 17.8. Salmisaaressa linjalla 8 sen katolla roihahti tulipalo. Huono onni osui seuraavana päivänä vaunulle 17, joka kärventyi puolestaan Katajanokalla. Vaunujen vauriot korjattiin nopeasti raitiovaunukorjaamolla.

Maailman ainoa aurinkovoimalla liikkuva raitiovaunu liikennöi Lahdessa Länsiharjun koulun pi-

ha-alueella 30.6.-6.7. Kyseessä oli lahtelaisen kuvataiteilijan ja SRS:n jäsenen Timo Jakolan omistama raitiovaunu HKL 19. Vaunuun asennettiin neljä Nesteen aurinkokennoa, akusto ja 24 voltin sähkömoottori (Nrl:n ovi-moottori, teho 700 W) sekä voimansiirto etutelin takimmaiseen akseliin erilaisin ketju-ymms. virityksin. Radio Mafiassa esiintyvä raitikkakuski Aarne Tenkanen ajoi neitsytmatkan 30.6. Aurinkovaunun nopeus ei ollut 50 metrin mittaisella radalla päästä huimaava, pääasiallan oli, että vaunu liikkui auringon voimalla. Radan päästä päähän ajo kesti puolituntia eli huippunopeus oli 0,1 km / h, minuutissa vaunu eteni 1,6 metriä. Aurinkoenergiakokeilua tukivat laitetoimituksin ADtranz Finland, Neste Solarpower ja HKL:n Raitoliikenneyksikkö.

HKL 9601, Volvo B10LA / Carus N204 City U, ilmestyi kesäkuussa liikenteeseen. Auto nähtiin linjoilla 18, 20, 21V, 42 ja 66A. Istumapaikkoja on 49 ja seisomapaikkoja 61. Ovijärjestys on 2-2-2-1.



Teliauto on edullinen työkalu sellaisilla raskaasti kuormitetuilla päälinjoilla, joilla ei jouduta pujottelemaan ahtaissa sokkeloissa. Yllä HKL 9604 Koskelassa ja alla 9606 Haagassa, Scania L113TLL / Carrus K204 City L. Kuvat Juhana Nordlund 29. ja 8.7.1996.

HKL 9602, edellisen sisarauto, nähtiin linjalla heinäkuusta lähtien. 9602:n ovisysteemi on 2-2-2-0. Kiinteitä istuimia on 51, lisäksi on 6 läppäistuinta. Kokonaispaikkaluku on siten 57 + 49. Auto on nähty linjoilla 42 ja 66A.

HKL:n busseissa, joissa on vihreä raita keulassa, on Volvon katalysaattori. Raidan yllä ja etuovien vieressä on asiasta kertova merkki. Tällaisia autoja ovat mm. 8715, 8717, 8723 jne.

HKL:n 9401 (GAS-1) ajaa nykyään linjalla 22.

Uusi HKL:n nivelbussilinja on 95, linjan ma-pe lähtö IK:sta klo 18.25 ajetaan linjalta 98 saapuvalta autolla. HKL ajaa nivelbusseilla edelleen linjoja 54 ja 54B.

Linjan 32 vuoroissa 253 ja 254 (ei samanaikaisesti) on ollut heinäkuussa pitkään teliauto 9605 / 9606 (auto vaihdellut).

HKL:n ensimmäiset vartavasten seutulinjoille hankitut autot 9621-9625 (Volvo B10B LMF / Carrus K204 City M) sijoitettiin koemielessä esim. linjoille 73 ja 77 heinäkuun lopulla.

12.8.96 alkaen HKL Bussiliikenne ryhtyi ajamaan seutulinjaa 731 ja sen eri versioita. Kalustona käytetään paitsi autoja 9621-9625, myös Volvoja sarjasta 9006-9015. Satunnaisesti on nähty myös muita autoja, kuten 9603 ja 9604 ja jopa Koskelan teli-Scania. Linjan 731 edellinen ajaja Lähilinjat sai puolestaan uuden arkilinjat 613.

HKL:n autot 8516-8520 on myyty Koiviston Autolle.

Museobussi HKL 157 (Scania-Vabis B62 / Valmet, vm. 1952, rek.nro MRF-94) osallistui 14.9. Ruotsissa veteraaniautojen *Tunga Rallyt* iin osuudella Enköping-Södertälje.

LOY:n MAN / Kabus 132 paloi 16.6. Kustaa Vaasan tiellä moottoririlastaan, naftaletkun sanottiin vuotaneen koneen päälle. Kuopiossa on myös Kabus, johon on asennettu MAN-moottori ja se on myös kärehtänyt pahasti samasta syystä. LOY:n Kabuseilla on ollut myös lämpöongelmia, kuuma päivä on hillinnyt Kabusien menoa.

LOY 133 Kabus (GBV-933) tuli ajoon kesäkuun alussa. LOY 169, 170 ja 268 on viety Lahteen hävitettäväksi. Niissä oli Delta City -



Lahden ensimmäinen yleensä ja samalla maailman ensimmäinen pelkästään aurinkovoimalla liikkunut raitiovaunu, eli Timo Jakolan moottorivaunu HKL 19, sai kulkuvoimansa langattomasti suoraan aurinkokuntamme keskuksesta. Historiallista koetta (jossa Lahden sähkölaitos jäi nuolemaan näppejään), tuki ADtranz Finland, Neste Solarpower ja HKL-Raitiotiet. Kuva Pertti Leinomäki 31.7.1996.

kori. LOY 76 ja 77 (Volvo B10M60 / Wiima K200 vm. 1980) on siirretty Kuopioon. LOY 250 (Volvo B58-60 vm. 1973 / Lahti 300 vm. 1986) on siirretty Jyväskylään. Autossa on nk. *heinähäkin* alusta.

Tammelundin Liikenteen uudet maakaasu-Mersut 4 ja 7 tulivat ajoon elokuussa (virallisesti 12.8). Tankkaus tapahtuu Pirkkolassa. Yhden auton tankkaus kestää noin varttitunnin ja tankillisella ajalle yhden päivän.

Metsälän Linjan uusien Scania L113CLL / Ikarus E94 -autojen numerot ovat 4 (KGV-252) ja 11 (KGV-282). Molemmat ovat kokomainosbusseja (Canon ja Me Naiset). Autot ovat keskioville asti matalia, sen jälkeen kaksi askelmaa. Erikaisuutena on säädettävä sisävalaistus, jonka saa tarvittaessa erittäin kirkkaaksi.

MLO:n vuosien 1991-95 autoihin on linjakilpien nauhoihin lisätty **77A**. Aiemmin niissä oli vain 69, ei

mitään muuta. Numerot muuttuivat tässä yhteydessä keltaisiksi. MLO:n vuoden 1989 ja sitä vanhemmissa autoissa taas on valmiiksi normaalit kolmiraitakilvet, joihin 77A:nkin saa helposti veivattua näkyviin.

Linjalla 67X on näkynyt ent. Hakunilan Liikenne Oy:n auto 11, Scania K93CLB / Lahti 400 vm. 1988. Se on maalattu Linjebussin nykyväriin (kolarikorjaus).

Pohjolan Kaupunkiliikenne käyttää linjalla 67(X) entistä P Tylilä Linjan autoa 894. Tylilän aikana autolla oli numero 31. Auto on tyyppiä Volvo B10M-65 / Wiima M310 Combi, ovet on 1-1-0. Auto on hämäävästi maalattu viime talvena Saaren Auton väriin.

Taiteiden yönä 29.8. oli mm. STA:n nivelauto 196 linjalla 101T ja HKL:n nivel linjalla 71. STA:n 325 (Volvo / Fifty) oli 30.8. linjalla 101T.

Swebus Finlandiin kuuluva Espoon Auto on ottanut käyttöön monenkirjavaa kalustoa, on esim. uusia Volvo B10B LE / Carrus City L:iä ja Scania L113CLL / Carrus City M:iä, mutta on hankittu myös Linjebussilta vuoden 1991 Volvo B10M/Wiima K202:ia. Satunnaisesti on näkynyt Espoon Auton linjoilla Lähilinjien ja Åbergin Linjan kalustoa.

31.8.96 nähtiin Konalassa Scan-Autolla ensimmäisen keran Espoon Auton uudet Scania CN113CLL MaxCi -autot. Ne oli tuotu aamulaivalla Suomeen. Niillä on valmistenumerot 1828025-1828027 ja niissä on kolmiportaiset Voith-automaattivaihteistot.

Åbergin Linjan 1, Volvo B10M60 / Lahti 400, on myyty Alhonen & Lastuselle.

TAKL 623 sijoitettaneen linjalle 27 ja 624-628 linjalle 11. Uusia matalia niveliä sijoitettaneen aina linjalle 26.



Kokomainosbussit valtaavat alaa. Kuvassa Porin Linjat Oy 23, Scania N113CLL / Carrus K204 City L vm. 1996 Porin torilla linjalla 6 mainostaen Mäkkärin pikaruokabaareja. Kuva Juhana Nordlund 26.6.1996

Scanian uusi täysmatala OmniCity-kaupunkiauto esiteltiin julkisuudessa Södertäljessä 3.9. ja auto oli esillä Älvsjön joukkoliikennemessuilla 4.9. Autossa on 9 litran moottori takana poikittain nojaten 60 astetta taaksepäin.

Autoista 9504 ja 9616 on poistettu kulttanumerot ja lisätty oranssisia, sinisiä ja vihreitä teippiraitoja ikkunoiden yläpuolelle.

Varhasta on siirretty elokuussa Koskelaan HKL-autot 8725, 8726 ja 8728. Koskelasta on siirretty 860 Ruhaan ja 8712 Varhaan.

HKL:n auton 9509 perään on syyskuussa ilmestynyt Helsingin Pantin kokoperämainos. Onkohan HKL luisumassa pikkuhiljaa kokomainosbussiliikennöijäksi? Tässä yhteydessä pitää nostaa hattua Oy Liikenne Ab:lle ja Pohjolan Kaupunkiliikenne Oy:lle, koska nämä Helsingin sisäisessä liikenteessä toimivat yritykset eivät pilaa kalustoaan kokomainoksilla tai edes mainostarroilla. Tanskassa on viime talven aikana astunut voi-

maan ajoneuvoasetuksen määräys, ettei busseja saa peittää kokomainoksilla, ei edes Vantaan tyyppisillä "taidemaalauksilla". Siellähän on liikenteessä myös kokomainostyyppisesti sotkettuja busseja, mutta ne eivät vain mainosta mitään. Tanskassa on ollut paljon kokomainos- ja "taide"busseja, mutta ei siis enää. Kiskoliikennepuolella maassamme ei esiinny ulkomainoksia enää kuin Helsingin raitiovaunuissa, koska metron ja VR:n johto ovat todenneet, etteivät sekavilla mainoksilla teipatut vaunut houkuttele matkustajia asiakkaita.

Koiviston Auton viime vuonna ostaman Lahden Liikenne Oy:n 52 autoa olivat heinäkuussa muuttuneet seuraavasti: 32 maalattu uudelle KA-Yhtymään kuuluvalla apunimelle "Lahden Liikenne", yksi "Porvoon Liikenteelle", kaksi Kutter 9 -koria romutettu Paimelessa, kolme sinistä autoa rekisterissä (Wiimat HNL-231 ja HKU-350 sekä Lahti 31 HRS-948), kahdeksan KA:n takapihalla kilvittä, kuusi häipynyt Lahdesta; Lahti 31

HOH-901, Wiimat HME-694, HPB-293, HPU-204, HKU-232 ja DeltaPlan HKC-826. Entisen Lahden Liikenne Oy:n nro 70 (Volvo / Lahti 31, vm. 1983, HRS-948) näyttää jääneen Lahden viimeiseksi siniseksi bussiksi, sitä käytettiin vielä heinäkuussa Lahden-Orimattilan -linjalla. Lahden kaupunkilinjat ajettiin jo kesällä yksinomaan "Lahden Liikenne" -maalatuilla KA:n busseilla paitsi, että Koiviston Auto 345 (Scania 112 / Lahti 320, USL-310) oli käytössä mm. linjoilla 14 ja 16. Lahden Liikenne 379 (JSN-55) on kesäkuussa saatu Toronto-niminen invabussi. Heinäkuussa kaupunkiliikenteeseen tuli pari käytettyä kolmiovia Wiimaa, LL 316 (ZAC-169) ja LL 354 (ZAO-184).

MATKALIPUT

Ei Raition numeroa, ettei pääkaupunkiseudulla uutta matkalippua! Syyskuun alussa otettiin käyttöön seutuliikenteen päivälippu: 10 matkan aikuisten lippu, jonka matkat voivat alkaa arkisin kello 9-14 välillä, hinta vain 100 mk.

Mikkelin alueen seutulippu on käytössä Anttolassa, Haukivuorella, Juvalla, Kangasniemellä, Mikkelissä (kaupunki ja mlk) sekä Ristiinassa. Esimerkiksi mikkeliäiselle 30 päivän lippu maksaa 300 mk ja haukivuorelaiselle 550 mk kuu-kaudessa. Lippu kelpaa myös pikavuoroissa ja sisältää pikavuoromaksut. Mikkelin kaupungissa ja mlk:ssa on käytössä myös 30 päivän kaupunkikortti, jonka hinta on 200 mk. Se kelpaa myös pikavuoroissa.

Kouvolassa ja sitä ympäröivissä kuudessa kunnassa otettiin 1.9.1995 käyttöön 300 mk:n hintainen seutulippu. Ensimmäisenä talvikautena lippuja on myyty noin 800 kpl kuukaudessa ja niillä on tehty kuukausittain noin 32.000 matkaa. Matkustajamäärät lisääntyivät yli 10 prosenttia. Kouvolan kaupunkilipun (hinta 200 mk) myynti alkoi 1.10.1996. Sille odotetaan 150 käyttäjää eli joka 200. kouvolaalainen hankkisi sen. Kouvolan paikallisliikenteeseen on tulossa ensimmäinen matalalattia-bussi vuoden 1997 alussa.

MUUTA

Yrjönkadun - Uudenmaankadun uusi yksiraiteinen varayhteys sai ajojohtovirran yöllä 27.-28.8. Samoin Bulevardilla oleva sähkövaihde otettiin käyttöön. Raide puhdistettiin sen jälkeen hioma-vaunulla ja testattiin vaunulla 3. Liikennevalo-ohjausratkaisuin pyritään jatkossa minimoimaan se häitä, jonka autot aiheuttavat Yrjönkadulla vastavirtaan kulkevalle raitiovaunulle. Sen aikaa kun raitiovaunu on Yrjönkadulla, Uudenmaankadulta Bulevardille menevät autot pyrittäisiin pitämään Uudenmaankadulla.

Snellmaninkadun "Suomen Pankin" raitiovaunupysäkki Senaatintorin suuntaan siirretään Kansallisarkiston talon viereen. Raide johdetaan pysäkin kohdalla kadun keskeltä jalkakäytävän reunaan, jolloin ei tarvitse rakentaa levennettyä jalkakäytävää. Sääty-

talon kohdalla säilyy toisen suunnan pysäkki ja sillä kohtaa levennetään jalkakäytävää. Perämiehenkadullakin oleva linjan 1A pysäkki on levennetty.

Pysäkkikilvet Helsingissä ovat viime aikoina muuttuneet. Raitiovaunu- ja bussikuviot ovat nyt entistä yksinkertaisempia ja naurettavampia pikkulasten suunnittele-mia silhuettipiirroksia. (Toimitus ottaa mielellään tiedon, mistä alakoulusta ne ovat peräisin.) Raitiovaunupysäkin viisikymmenluvun alussa käyttöön otettu tyylikäs neliakselisen moottorivaunun etuviistokuva on yhtäkkiä kadonnut ja täydellisesti. Vaunussa oli erikoisuutena "aurinko" eli pyöreä linjanumerovalo. Pysäkkikilven mukaisia vaunuja ei ole Helsingissä koskaan ollut - lähinnä niitä muistuttivat Turun RM2-vaunut eli ns. aavevaunut. Vaunun kuva kuitenkin osoitti 1950-luvun alun käsit-tyksen modernista raitiovaunusta. Silloin ei meillä ollut vielä yhtäkään nykyaikaista telivaunua. Mutta mitä tämä uusi lapsellinen kyhäelmä kertoo nykysuunnittelijan kehitystasosta - olemme kohta saamassa huippuhienoja matalalattiaisia nivelvaunuja ja meidän pitää odottaa kymmenien miljoonien hintaista vaunua lähes hevosraitiovaunun kuvan alla. Herättää te virkamiehet, jotka tällaista soopaa meille laskun maksajille tarjoatte!

Spårakoff-pinssejä (10 mk) ja Spårakoff-postikortteja (5 mk) oli myynnissä kuluneen kesän aikana vaunussa 175 eli Spårakoffissa. Pinssit olivat Suomen ensimmäiset raitiovaunuaiheesta valmistetut. Vaunuun 175 on heinäkuun aikana asennettu ilmastointilaitteet, joihin liittyvät laitekotelot näkyvät katolla.

Töölön kirjastosta on lainattavina seuraavat Suomenkin raitiotie- ja johdinautoliikenteestä kertovat norjalaiset raitiotiekirjaset: "Nordisk sporveisatlas", "Nordisk historisk sporveisatlas" ja "Verdens sporveier, trolleybusser og undergrunnsbaner". Jos et löydä niitä oikeilta hyllyiltä (joku on voinut esi-

merkiksi viedä ne vahingossa ruotsinkieliselle osastolle), kysy kirjastonhoitajilta mistä ne löytyvät.

Vesiliikennekartta Helsingin julkisesta vesiliikenteestä ilmestyi kesäksi. Linjakartan aikataului-keen julkaisi liikuntavirasto ja ilmeisesti siksi sitä ei jaettu HKL:n toimistoissa. Matkailutoimistoista sen kyllä sai. Vesiliikenteestä Helsingin kaupungin alueelta oli kuvattu 14 erilaista linjaa. Enemmänkin niitä on; ainakin Olympia-terminaalin lähilaituri-Luoto ja Laajasalo / Reposalmen laituri-Vartiosaari (ilmainen), Strömsinlahti-Vartiosaari (ilmainen), Kaupatorilta Villinkiin on vakinaisia yhteyksiä ns. risteilyaluksilla, joita ei mainittu vesiliikennekartassa. Myös Laajasalosta on Villinkiin aikataulunmukaisia (tunnin välein) yhteyksiä näkövammaisten laituriin ja Eteläsatamasta Isosaareen ja vastaaviin armeijan saariin on myös aikataulunmukaisia yhteyksiä. Jos armeijan hallitsemiin saariin nousee, pitää tietysti olla maihinnousuluvat kunnossa, mutta risteilynä matkan voi tietysti aina ottaa.

Raitioliikennemuseon uusi (kolmas) juliste ilmestyi HKL:n asemille ja pysäkeille kevään lopulla. Julisteessa on muutama alakoululaisten piirtämä harjoitelma mielikuvitusraitiovaunuista, joita ei ole. Ensimmäinen juliste esitti museorakennusta ja toisessa oli vanha hevosvaunukuva. Nyt kun julisteita on tehty lähes joka vuosi, toivoisi seuraavaksi postikorttisarjaa, vaunukuvastoa, historiikkeja ja ihan mitä vain sellaista myyntitavaraa joita ulkomaiset museot ovat väärällä.

Oy Pohjolan Liikenne Ab:n ja konsernin muiden yhtiöiden uusi liikemerkki alkoi ilmestyä mm. bussien kylkeen kesän aikana. Tunnuksena on violetin värinen bumerangi, autojen pohjavärinä on valkoinen. Edellinen ruskeavalkoinen väri ja "tolvaavaa poroa" kuvaava merkki jäivät historiaan.



Turun päivät vietettiin 15.9.1996 ja eräänä tutustumiskohteena oli Liikennelaitoksen vanha moottorivaunu nro 5, jota on kunnostettu vaunuhalleilla jo pitkälti toistakymmentä vuotta. Vieläkään ei työ ole lähelläkään valmista, mutta toisaalta ei valmistumista mikään asia nyky-Turussa hoputakaan. Kuva Markku Nummelin.

Espoon Auto Oy:n värytys on myös muuttunut. Autojen alaosa on enää vaalean vihreä ja keskeltä ylös värinä on valkoinen.

Koiviston Auto osti kesällä Turusta Vesman Liikenteen ja Yrjö Förbomin.

Hyvät SRS:n jäsenet, kun maksatte jäsenmaksun tai jotain muuta seuran tilille, niin merkittää oma nimenne siihen mukaan ja etenkin siinä tapauksessa, kun ette maksa suoraan omalta tililtänne. Rahastonhoitajan on melkoisen mahdollista tietää nimeänne, jos maksu

tulee joltain seuraan kuulumattoman eri nimisen vanhempanne, puolisonne, yhtiönne tms. tililtä. Tälläkin hetkellä on saapuneena rahaa tahoilta, joita emme valitettavasti tunne. Ne on vain vastaanotettava kiitollisuudella lahjoituksina.

Ruotsin valtionrautateiden SJ:n omistama Swebus on myyty syyskuun alussa Skotlantiin Stagecoach-yhtiölle. Stagecoach on Britannian johtava bussiyritys ja se maksoi Swebusista SJ:lle lähes 800 Mmk. Swebus Finland Oy:öön kuuluvat Espoon Auto ja Trans-

bus. Stagecoachin perusti toistakymmentä vuotta sitten skotlantilainen linja-autonrahastaja, joka oli irtisanottu silloisesta työstään. Hän sai korvauksena melkoisen ison kertasumman rahaa ja hänen tyttärensä osti niillä kaksi käytettyä bussia sekä pyysi yritykseen mukaan myös veljensä. Nyt Swebusin oston jälkeen Stagecoachilla on 33.000 työntekijää ja 12.000 bussia, se liikennöi Pohjoismaiden lisäksi siis tietysti Britanniassa, mutta myös Portugalissa, Uudessa Seelannissa ja eräissä Afrikan maissa. Stagecoach harjoittaa myös junaliikennettä Britanniassa. Yhtiö on huomattava pörs-siyhtiö.

RAITIOVAUNUTIETOA INTERNETISSÄ

Jari Mäntynen kertoo: Aloitin etsiskelyn Raitio 2*1996:ssa olleen vinkin perusteella. Osoitteen <http://www.he.net/~netking/trams.html> takaa löytyi englantilaisen Colin Seymour -nimisen herran ylläpitämät raitiovaunuaiheiset sivut.

Sivut ovat hyvin ylläpidettyjä; tietoa löytyy kiitettävän paljon ja ylläpitäjä myös päivittää tietoja pitääkseen ne ajantasalla. Sivujen tiedot voisi karkeasti jakaa neljään osaan: uutiset, kuvat, linkit toisiin Internet-osoitteisiin ja maakohtaiset tiedot.

Uutiset

- Raitioliikenneuutisia eri maista. Uutisia löytyi useamman kuukauden ajalta ja myös valtamerien takaisista maista. Aiheina mm. uusien raitioliikenneyhteyksien rakentaminen, kalustouutiset ja erilaiset tapahtumat.

Kuvat

- Kuva-arkistoja, eritasoisia. Raitiovaunujen lisäksi kuvia löytyy junista ja muusta kiskoilla liikkuvasta kalustosta. Kuvien määrä vaihtelee maakohtaisesti. En käynyt tutkimassa kaikkia kuva-arkistoja,

mutta niissä joissa kävin, olivat Keski-Euroopan maat hyvin edustettuina. Suomesta kuvia oli niukanlaisesti.

Linkit

- Sivuilta on poimittavissa useita Internet-osoitteita eri puolilta maailmaa. Niiden takaa löytyy tietoja raitioliikenteestä, kalustosta ja alan museoista. Tietomäärä on suuri: noin kahden tunnin istunnon aikana en millään ehtinyt tarkistaa kaikkea sitä tietoa, mitä on tarjolla.

Maakohtaiset tiedot

- Tietoja löytyy Euroopan lisäksi myös kaukaisemmista maista, esimerkiksi Australiasta ja Kanadasta. Tietomäärät vaihtelevat maittain. Jostain maasta on ehkä pieni yhteenveto, toisesta löytyy hyvinkin kattavat tiedot raitioliikenteestä. Myös Suomi oli päässyt mukaan suppealla tietomäärällä.

Sivujen ylläpitäjä pyysi myös lähettämään aiheeseen liittyviä lisätietoja. Lähetin hänelle HKL:n Internet-sivujen osoitteen ja mainitsin vielä Helsingistä löytyvästä Raitioliikennemuseosta. Ylläpitäjälle Colin Seymourille voi lähettää sähköpostia osoitteella netking@dircon.co.uk.

ULKOMAAT
Tallinna

Finnairin väreissä oleva entinen HKL:n 314 (Sisu BT-69 CR / Wiima 04) vm. 1973 on AS Omnibuss -yhtiöllä linjalla 89. Lähtöpaikka keskustassa Maneezilla. TAK:n eli Tallinna Autobussikoondis -yhtiön entiset STA:n autot ovat edelleen STA:n väreissä ja joillakin on yhä Helsingin yhteistarriffitunnus keulassaan. Kaupunkibussiliikenne hoidetaan muutoin suureksi osaksi ruotsalaista ja norjalaista alkuperää olevilla 1970-80 -lukujen kaupunkibusseilla.

Raitiovaunukalusto on tänä vuonna lisääntynyt neljällä vaunulla. Saksan Gerasta, Geraer Verkehrsbetrieb GmbH:ltä, on ostettu KT4D-nivelvaunut 317 ja 318 vuodelta 1983 sekä 323 ja 324 vuodelta 1986. Vaunut ovat Tallinnassa numeroilla 124-127. Raitiovaunujen uudesta sini-valkoisesta ulkoväriyryksestä on liikkeellä pari hieman toisistaan eroavaa versiota. Vanhaa puna-kerma -väritystä on vielä nähtävänä, vaikka kalustosta suurin osa on kokomainsvaunuja.

Kertalipun (talong) hinta on 4 EEK ja niitä voi ostaa kappaleittain lehtikioskeista.

Lontoo

Matalalattiabussit eivät edustaneet juuri minkäänlaista osaa Lontoon vuoden 1995 kalustohankinnoissa. Jo aiemmin hankittuja matalia autoja oli keväällä 1995 kaupungin liikenteessä 68 kpl, joka on suurin määrä koko maassa, vaikkakin mitätön prosentti Lontoon bussien kokonaismäärästä. Kuljettajat eivät ainakaan kovin innoissaan näistä autoista ole, sillä määräysten mukaan matalalattiabussi pitää kallistaa (niiata) joka pysäkillä.

Kolmen suurimman yhtiön hankinnoista merkittävin oli Stagecoach Selkentin 52 auton tilaus Volvo Olympian / Northern Counties -kaksikerrosbusseja (ei siis matalalattiaisia). Cowie Leaside -yhtiö hankki puolestaan DAF SB250 / Northern Counties -kaksikerrosbusseja ja Grey-Green sai muutaman Scania N113 DRB:n, nekin saman tehtaan korilla kuin edellisetkin. Midibussit olivat tuttua Dennis Dart -mallia. Koeautoista mainittakoon Stagecoach East Londonilla lainassa ollut Volvo B10L / Alexander Ultra sekä London General -yhtiön Volvo B6LE / Wright Crusader.

Tilastotietona kerrottakoon, että päivässä tehdään Lontoossa 3,5 miljoonaa matkaa busseilla ja

2,5 miljoonaa metrolla. Bussien ajosuoritteesta 74 % tapahtuu täysikokoisilla busseilla kuljettajarahastuksessa, 20 % midibusseilla ja 6 % rahastajalinjoilla (= Routemasterit). Matkoista 40 % maksetaan kertamaksulla.

Vielä täsmennystä bussien väriyrykseen. Kun liikennöitsijä voittaa tarjouskilpailussa linjan, joka huomattavassa määrin kulkee keskustassa, on 80 % kalustosta oltava väritään pääosin punaisia. Mikäli kuitenkin keskustassa liikennöivä firma voittaa edelleen itselleen jo aiemmin ajamansa linjan, saa sitä liikennöidä nykyisissä väreissä, mutta autojen keulan on kuitenkin oltava punainen.

LISÄYKSIÄ JA KORJAUKSIA

Edellisessä numerossa olleeseen Helsingin raitiovaunuluetteloon pujahti valitettava lyöntivirhe. Oikea tieto on: Työvaunu H 10 on entinen HRO 69 / HKL 24.

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, Teemu Collin, Ollipekka Heikkilä, Tom Heino, Arto Hellman, Jarmo Hirviniemi, Marko Kinnari (S), Harri Koskikallio, Timo-Pekka Lange, Pertti Leinämäki, Esko Levomäki, Jari Mäntynen, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Kimmo Nylander, Ari Oksa, Sami Partanen, Jorma Rauhala, Kari Saarinen, Hannu Siitari, Risto Vormala, HKL, Light Rail and Modern Tramway ja VR Ltd.

Kansikuva: SRS:n perinteinen kevätajelu tehtiin viimeksi mm. raitiovaunujunalla 14+505. Tässä ollaan odottamassa STA:n museo-bussista tulevia matkustajia Salmisaaren päätesilmukassa. Kuva Juhana Nordlund 21.4.1996.

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

1988 - 2

mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaihteita.

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.

1996 - 2

mm. Lontoon bussiliikenne 1992 - 94. Helsingin raitiovaunut. Raitiovaunu-onnettomuus 12. 8. 1920 Helsingissä.

VÄRIPOSTIKORTTEJA

Helsinki mv 182 Liisankadulla 4.1977.

Seuraavat uudet kortit eivät ole vielä kukaan ilmestynyt:

(ei johdu meistä)

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 Pyynikintorilla 1.11.1970.

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

**hinnot numerolta ovat
15 mk = 2/88,
30 mk = 2/95 numerosta
eteenpäin.**

Kortit 5 mk / kpl.

**Helsingin
Raitioliikenne-
museo**

Töölön vaunuhalleilla on
avoinna keskiyöikosta
sunnuntaihin
klo 11 - 17.

Vanhoja raitiovaunuja
sekä johdinauto, valo-
kuvia Helsingin julkisen
liikenteen historiasta.

Myynnissä on
postikortteja,
vaununrakennussarjoja,
opaskirjasia ja videoita.

Töölönkatu 51 A
00250 Helsinki

(09) 169 3576

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 museoraitioille
ja museoihin. Tiedustele lipunmyyn-
neistä.

Johtokunta v. 1996:

puheenjohtaja....*Jorma Rauhala*
puh k: (09) 873 5836 tai
049 843 330

puh t: (09) 707 2957

sihteeri.....*Juhana Nordlund*
puh k: (09) 458 7794

varapuh.johtaja..*Ari Oksa*
puh k: (09) 802 2393
puh t: (09) 472 3644 tai
050 559 1911

rahastonhoitaja..*Krister Engberg*
puh k: (09) 362 960

arkistonhoitaja..*Toivo Niskanen*
puh k: (09) 531 121

jäsen.....*Tom Heino*
varajäsen.....*Daniel Federley*
puh k: (09) 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 ar-
tikkeleista ei saa käyttää ilman toimi-
tuksen lupaa.