

YRAITIO

1 / 2000



UUSI SARJA ALKAA

Helsingin työvaunut



TULEVA TYÖVAUNU 1 ALKUPERÄISNUMEROLLA HRO 28. KUVAN MUKANA OLEVAN TIEDON KERTOMANA TÄSSÄ OLLAAN STENIUksen MUNKKINIEMEN RATATYÖMAALLA (V. 1914) MEILAHDEN PUOLELLA JOHANNESBERGISSÄ, KYSEESSÄ OLISI ENSIMMÄINEN KERTA KUN RAITIOVAUNU KULKEE RATATYÖMAAN LÄPI MUNKKINIEMEEN. JOHTAJA FREDR. ROSBERG ON OIKEALLA JA VASEMMALLA ROUVA VIVI ROSBERGIN PÄIVÄNVARJON TAKANA NÄKYVÄ TORNIVAUNU. KOKOELMA J. RAUHALA.

Helsingin raitiotieiden työvaunut

TEKSTI **TOM HEINO**

TYÖVAUNUT 1890 - 1955

Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiö (HRO) tuli toimeen neljällä työmoottorivaunulla. Olemassa oli tosin vedettäviä vesi-, suola-, hiekka- ja kivivaunuja,

joista ei ole säilynyt tarkempia tietoja eikä kuviakaan; vain vuosittaisia lukumääriä löytyy HRO:n vuosikertomuksista. Lisäksi oli kaksi tornivaunua ja kuusi lumenkuljetusvaunua sekä joitakin työautoja, jotka esitellään artikkelisarjan viimeisessä osassa. Kulosaaren Raitiotieosakeyhtiöllä oli niinkään erilaisia Kulosaareissa käytettyjä tavaraperävaunuja,

osa

1

2

3

4

5

Tässä viisiosaisessa artikkelisarjassa pyrimme esittelemään kaikki Helsingin raitiotieiden työvaunut sanoin ja kuvin. Ensimmäisessä osassa käsitellään alkuaikojen työvaunut, toisessa osassa hinausvaunut eli "hallipässit", kolmannessa osassa harjavaunut, neljännessä muut työvaunut ja viidennessä työautot. Emme edes pyri olemaan teknisesti pikkutarkkoja, vaan suhtaudumme aiheeseen puhtaasti deskriptiivisesti.

joihin emme puutu. M.G.Stenius Osakeyhtiöllä taas oli sähköveturi, jonka esittelemme tässä osassa, sekä koko joukko Munkkiniemessä ja Haagassa käytettyjä tavaraperävaunuja. Artikkelin ulkopuolelle on jätetty lumiaurat, joita työnsi milloin mikäkin moottorivaunu. Luettelo lumiauroista löytyy esim. seuramme nettisivuilta.

HRO:n kirjanpidossa työmoottorivaunut on listattu A-sarjaan (arbetsvagn). Vaunuissa ei A-kirjainta kuitenkaan koskaan nähty, A-sarjan numero kylläkin. Vaunujen helmoissa olevat kirjainlyhenneet viittaavat tietenkin HRO-yhtiöön. HKL suomalaisti vaunut T-sarjaan (työvaunu), ja vaunuihin ilmestyi myös T-kirjain. Lopulta työvaunut päättyivät H-sarjaan (huoltovaunu ja hallivaunu), vieläpä

siten, että hiomavaunuissa 1 ja 2 ei ollut H-kirjainta lainkaan, vaunuissa H 3 - H 14 oli, mutta ilman väliiviivaa kirjaimen ja numeron välissä, ja vaunuissa H-15 - H-26 sekä kirjain että väliviiva (eräitä viivatomia poikkeuksia lukuunottamatta) ja numero. Viimeksi HKL siirsi hioma- ja harjavaunut "työkonenumerointiin" vuonna 1982 välille 2118 - 2126. Kaksi hiomavaunua on edelleen H-sarjassa (H-1 ja H-2), mutta niistä enemmän seuraavassa osassa.

Asiaan! Seuraavaksi esittelemme HRO:n työmoottorivaunut sekä pari muuta vempettä. Mainittakoon heti aluksi, että Töölössä rakennettiin vuonna 1937 raiteenpuhdistusperävaunu, ja josain vaiheessa HRO:lla oli rakennettu myös hitsauskoneenkuljetusvaunu. Molemmat siirtyivät HKL:lle 1945 samoin kuin Lokomon toimittamat jäähöyläperävaunu (1942), hytillinen jäähöyläperävaunu (1943) sekä erikoisjäähöylä (1944). Höyläpelit ja raiteenpuhdistusperävaunu poistettiin vuonna 1953, mutta hitsauskoneenkuljetusvaunun poistoajankohtaa ehme tiedä. Kuvia ei näytä säilyneen näistä vekottimista. Toisaalta tässä artikkelissa on kyllä kuva kahdesta pienestä työvaunun alustasta ja ne voisivat olla mahdollisia jäänteitä joistakin pienistä työvaunuista.

TYÖVAUNUT

A1-A4/T1-T5/H1-H3

VAUNUN NUMERO: HRO 28 (1900-21), HRO A 1 (1921-44), HKL T 1 (1945-53)

VALMISTAJA: Kummer

NIMIKE: kiskontahkoamisvaunu eli

hiomavaunu

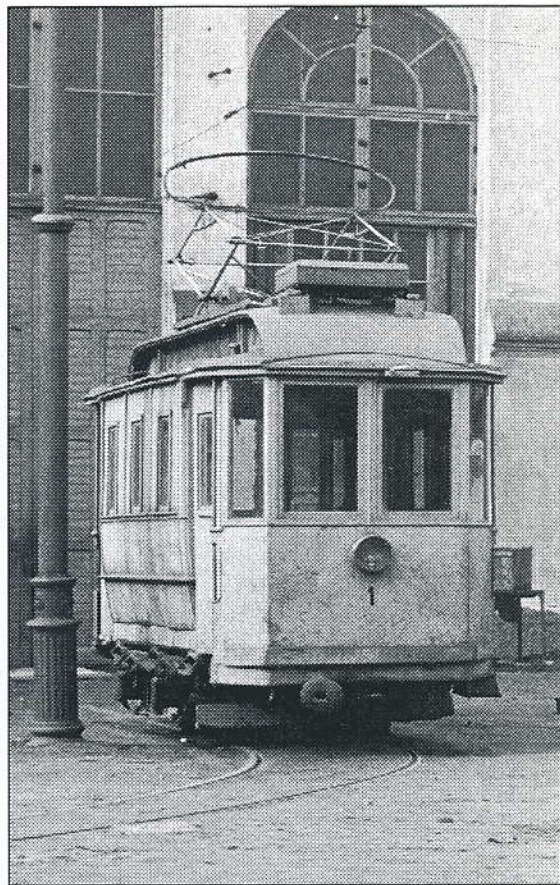
Vaunusta on säilynyt muutama valokuva. Nekin osoittavat lähinnä vain sen, että vaunu oli säilyttänyt kummermaisen ulkomuotonsa. Sivuikkunat oli pienennetty puupanelein, ja vaunu oli maalattu harmaaksi. Vaunun työvaununumero näkyy vaunun sivuhelmassa. Itse hiomalaitteistosta ei liene säilynyt tarkempaa kuvausta. Vaunun ajomoottoreina oli 2 kpl UIC-moottoreita. Vaunu poistettiin vuonna 1953 ensimmäisen Schörling-hiomavaunun valmistuttua ja lieene silloin romutettu.

VAUNUN NUMERO: HRO 32 (1901-21), HRO A 2 (1921-44), HKL T 2 (1945-55), HKL H 3 (1955-63)

VALMISTAJA: Kummer

NIMIKE: radanpuhdistusvaunu

Tässä vaunussa Kummerin alustalle oli rakennettu uusi, lyhyt, kulmikas kori, jonka kummassakin päässä oli viistokantinen laatikko radanpuhdistustyökaluja varten. Kori muistutti erehdyttävästi "steeplecab" -tyyppistä sähköveturia, jollaisia oli valmistettu pienille sähköradoille kautta maailman, myös meidän maahamme kuten Steniukselle Munkkiniemeen ja Hammarénille Kyröskoskelle. Tästä vaunusta on aikoinaan otettu useita kuvia. Myöhemmissä kuvissa, jotka on otettu 1950-luvun alussa, havaitaan että ainakin toisen pään laatikko (ja luultavimmin myös toisenkin) on purettu avotaksaksi. Vaunun virroitinkin on sää-



TYÖVAUNU 1 TÖÖLÖN HALLISSA 1930-LUVULLA, NYT VAUNUSSA ON JO PANTOGRAFI ELI SAKSISANKAVIRROITIN. KUVA ROOS, KOKOELMA J. RAUHALA.

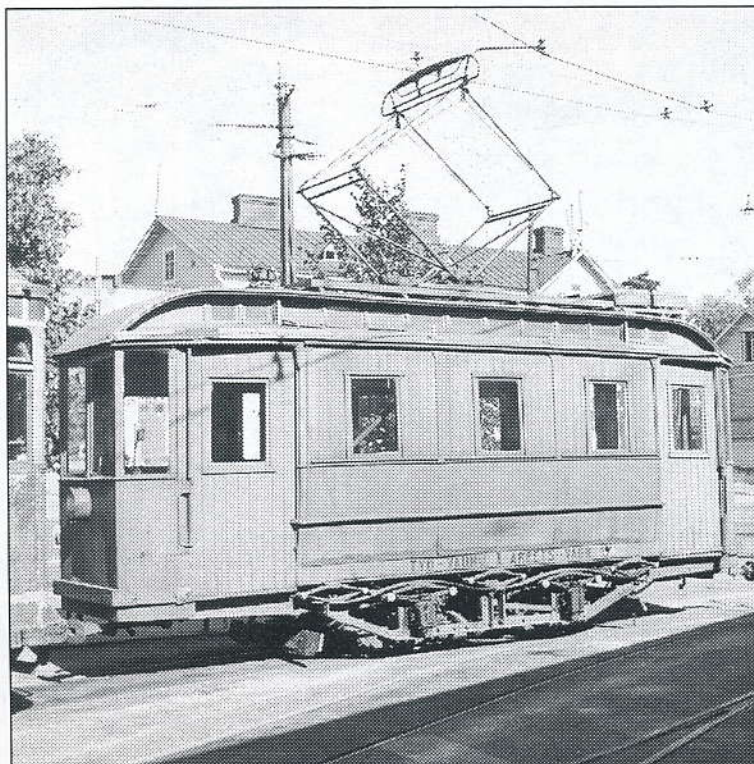
nöllisesti vaihdettu uudempaan malliin. Moottoreiksi oli vaihdettu ensin UIC-koneet ja HKL:n aikana "pikkuruotsalaisten" ASEA B10½-koneet. Vuonna 1948 vaunu muutettiin työvaunun nimikkeelle ja on sen jälkeen toiminut myös jonkinlaisena hinurina Vallilan hallissa. Vaunu romutettiin vuonna 1963 ensimmäisten harjavaunujen käyttöönoton jälkeen.

VAUNUN NUMERO: HRO 9 (1900-28); HRO A 3 (1928-44), HKL T 3 (1945-48?)

VALMISTAJA: Kummer

NIMIKE: hitsausvaunu

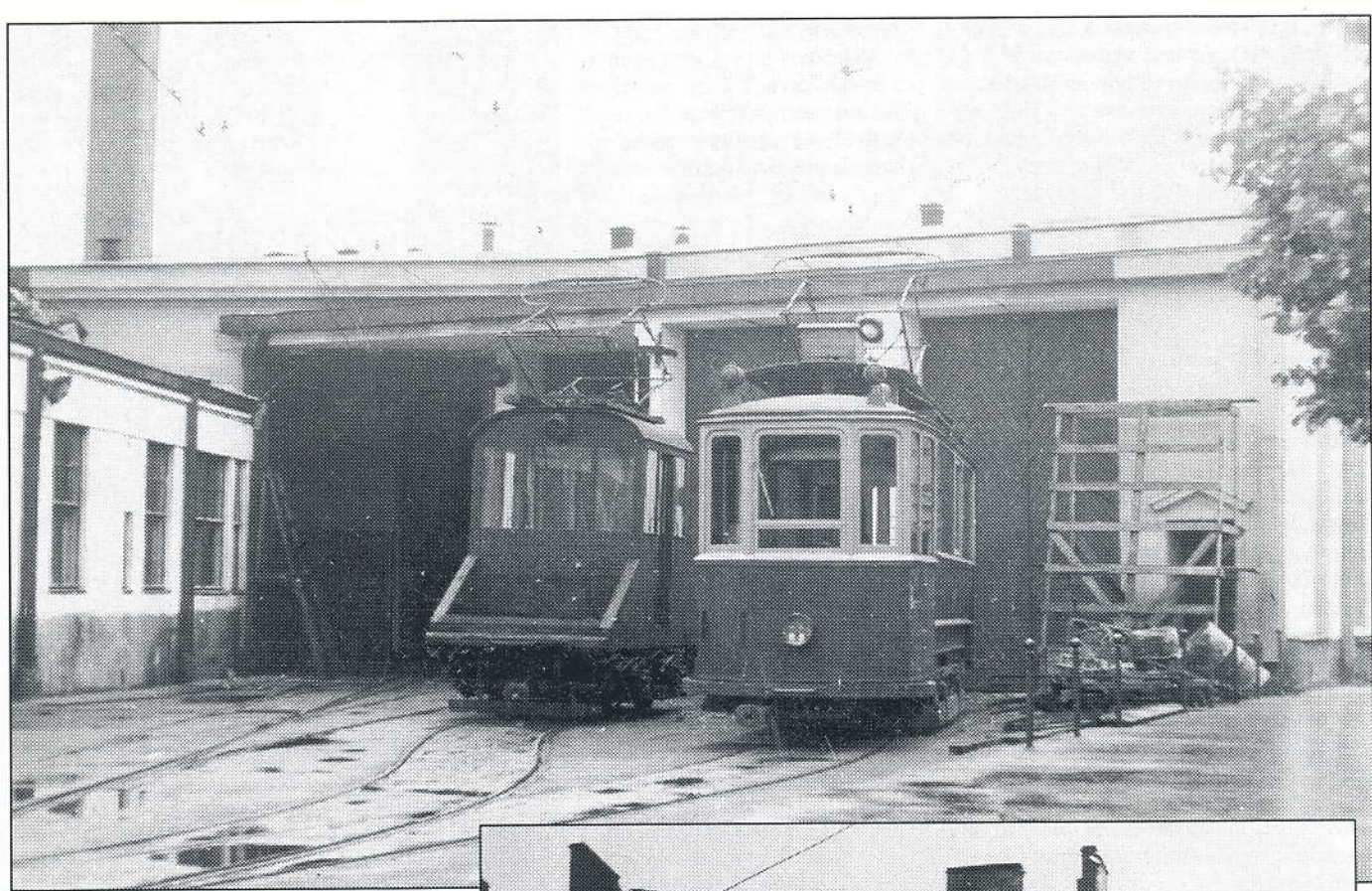
Tämäkin vaunu säilytti kummermaisen ulkonäkönsä ja myös isot ikkunansa, joskin se maalattiin harmaaksi. Vaunu on ilmeisesti ollut jo ennen vuotta 1928 hitsausvaununa, sillä 1.2.1924 HRO ilmoittaa työvaunukalustoon kuuluvan myös hitsausvaunun. Vaunusta on tiedossa yksi valokuva. Ilmeisestikin vaunun sisällä on säilytetty hitsausvälineitä, mutta muuten vaunu on ollut lähes entisellään, ajomoottoreina 2 kpl UIC-koneita. Vuosikertomuksista päätellen vaunu lieene poistettu vuonna 1948 ja kaiketi korvattu autolla. Kyseessä on muuten viimeinen moottorivaununa henkilöliikenteessä ollut Kummer-vaunu.



TYÖVAUNU 1 VALLILAN HALLISSA 1950-LUVULLA. KUVA L. WELANDER, KOKOELMA J. RAUHALA.

kansi

TULEVA TYÖVAUNU 4 ALKUPERÄISNUMEROLLA HRO 37 SAUNAKADULLA ELI ETELÄRANTATIELLA, NYKYISELLÄ LAIVASILLANKADULLA. LINJAKILVESSÄ MÄÄRÄPÄÄTEKSTINÄ ON "KAIVOPUISTO". KOKOELMA J. RAUHALA.



TYÖVAUNU 2 ELOKUJUSSA 1952 VALLILAN HAL-
LISSA VIERELLÄÄN JOKIN ASEAN TYÖVAUNU.
VAUNUSSA ON NYT SAKSISANKAVIRROITIN JA
PÄÄDYT ON AVATTU JA NE MUODOSTAVAT
TAVARALAVAN. KUVA N. N. FORBES, KOKOELMA
J. RAUHALA.



VAUNUN NUMERO: HRO 37 (1908-30), HRO A
4 (1930-44), HKL T 4 (1945-53)

VALMISTAJA: ASEA

NIMIKE: työkaluvaunu

Tästä "pikkuruotsalaisesta" ei ole säily-
nyt yhtään varmaa kuvaa työvaununa.
Voidaan vain olettaa, ettei sitä ole suu-
remmin muuteltu (paitsi ehkä maalattu
harmaaksi). Sitä on vain käytetty liikku-
vana työkaluvajana.

Ajomootoreina oli tässäkin 2 kpl UIC-
koneita. Vaunu poistettiin vuonna 1953 ja
lienee silloin romutettu.

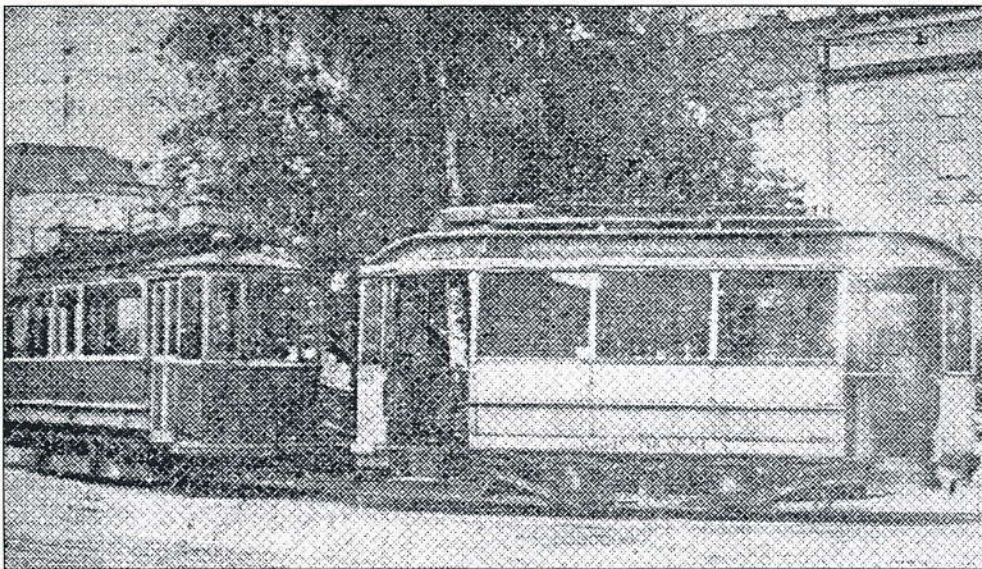
VAUNUN NUMERO: HRO 110 (1918-44), HKL
65 (1945-48), HKL T 5 (1948-56)

VALMISTAJA: ASEA

NIMIKE: hinausvaunu

Vaunu oli toiseksi uusin "pikkuruot-
salainen", jonka nimikekin jo kertoo, että
kyseessä oli ns. hallipässi. Niinpä ei ole
syytä olettaa, että vaunuun olisi tehty
muuta muutoksia kuin kaksisuuntaiseksi
palauttaminen (kontrolleri ja käsijarru

TYÖVAUNU 2 MELKO UUTENA TÖÖLÖN HALLIS-
SA. VAUNUN ULKOASUSTA ON TEHTY VETURI-
MAINEN. ALKUPERÄINEN LYYRAVIRROITIN ON
KATOLLA SEKÄ KORIN PÄÄDYT ALKUPERÄISET
UMPINAISET. KOKOELMA J. RAUHALA.



VALITETTAVASTI TÄMÄ SANOMALEHTIKUVA VUODELTA 1949 ON LAADULTAAN MELKO HEIKKO, MUTTA NÄEMME SIINÄ KUITENKIN OIKEALLA TYÖVAUNUN NRO 3 JA VASEMMALLA JONKIN ASEA:N TYÖVAUNUN. KOKOELMA T. NISKANEN.

molemmissa päissä). Ajomoottoreiksi oli vaihdettu tehokkaammat US.253a-koneet. Koska vaunusta ei ole säilynyt yh-

tään varmaa valokuvaa työvaununa, ei sen väryksestäkään ole tietoa, mutta oletettavasti vaunu on säilynyt keltavihreänä

kuten muutkin "pikkuruotsalaiset" hallipässit. Poistoon ja ilmeisesti romutukseen vaunu on joutunut vuonna 1956, jolloin kaikkiaan 11 muuta "pikkuruotsalaista" muutettiin kuvatulla tavalla hinausvaunuiksi (näistä enemmän artikkelisarjan seuraavassa osassa).

Lisäksi vuonna 1953 HKL ilmoitti muuttaneensa yhden tässä mainitsemattoman moottorivaunun työvaunuksi.

M.G.STENIUksen SÄHKÖVETURI

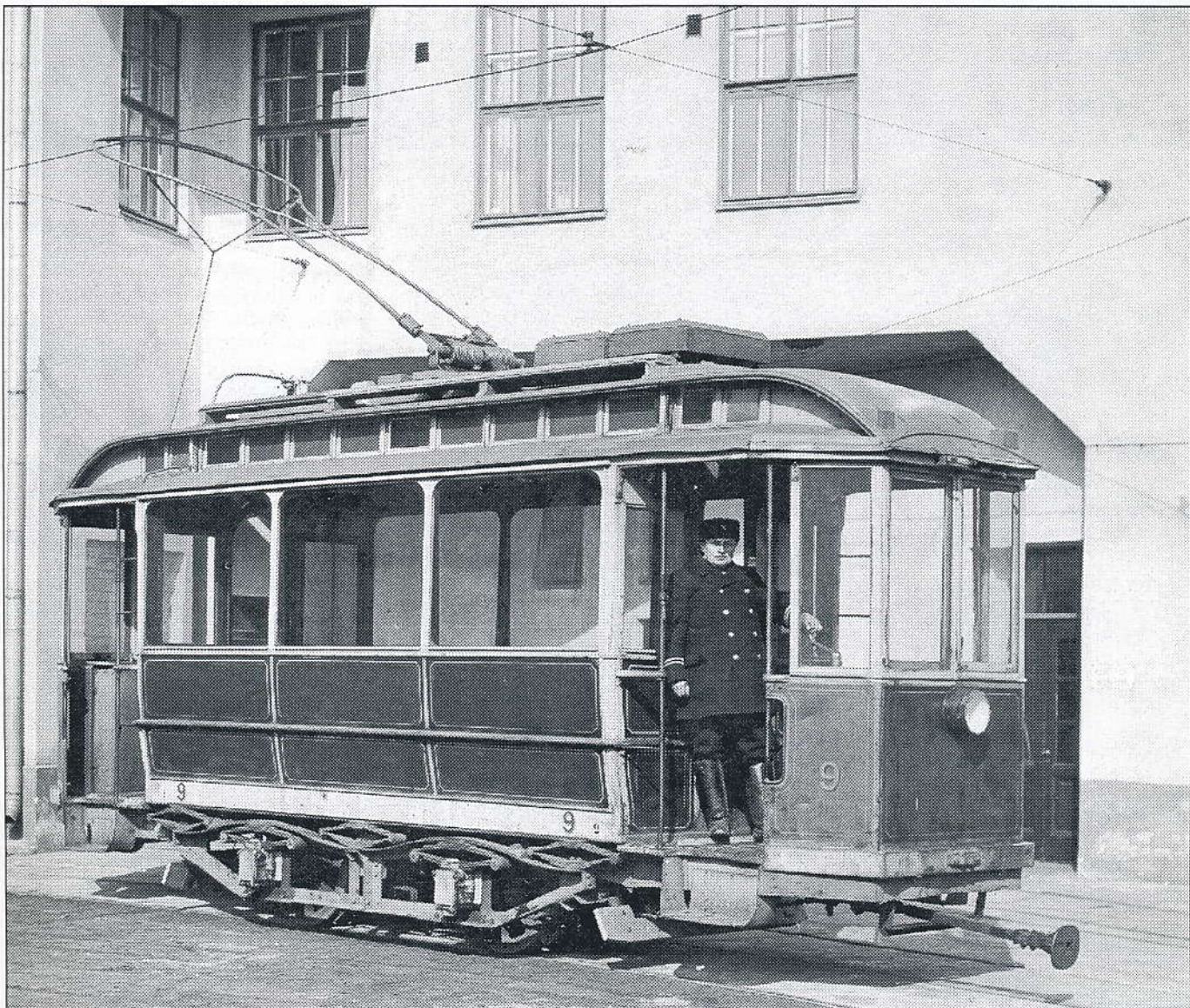
VALMISTAJA: ASEA

VALMISTUSNUMERO: 64

VALMISTUSVUOSI: 1915

M.G.Stenius Oy oli hankkinut ASEA:lta tämän sähköveturin, jota käytettiin erilaisten tavaravaunujen vetämiseen lähinnä Munkkiniemessä.

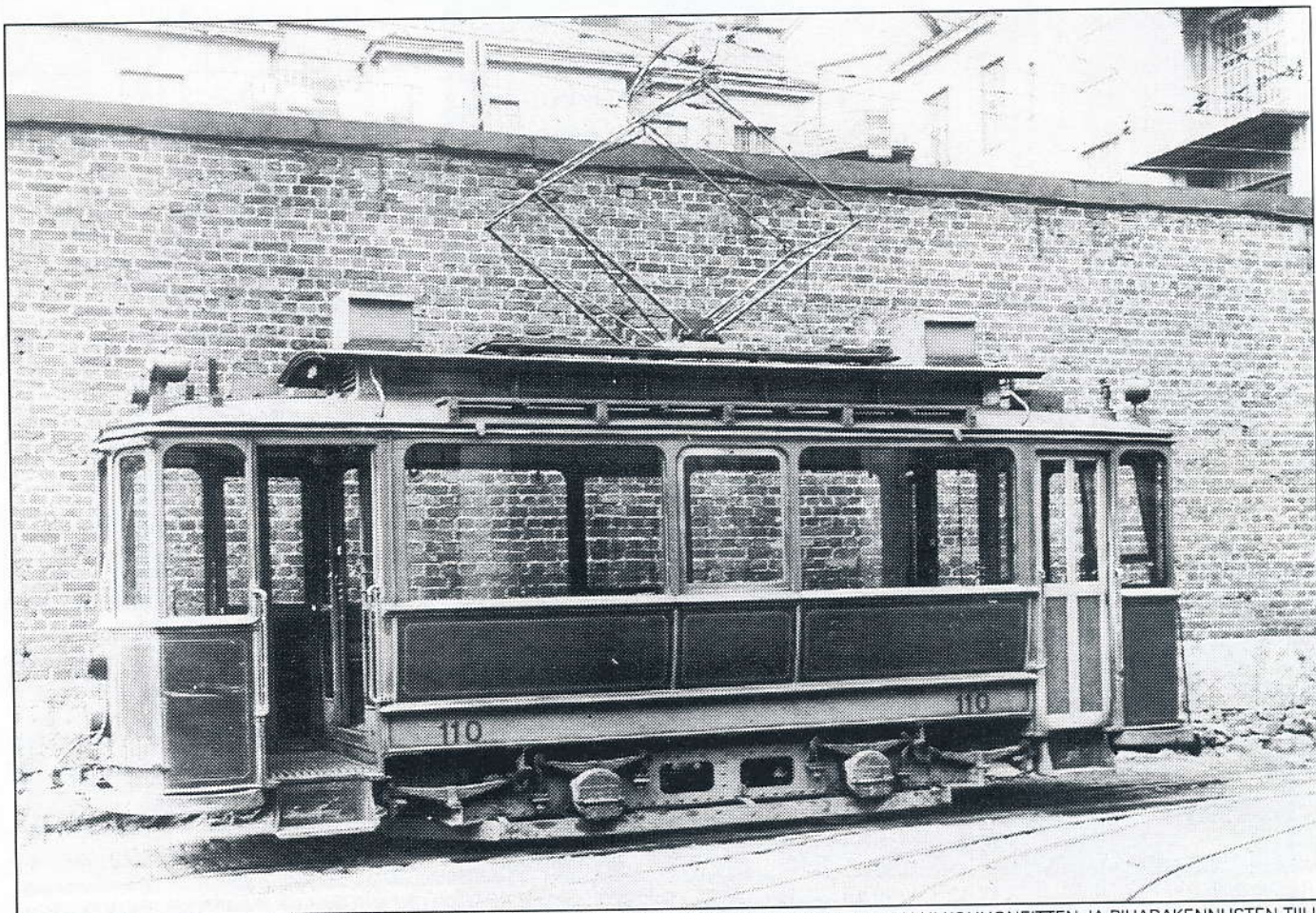
HRO osti aikanaan Steniuksen radat, mutta ei kalustoa, joten veturi jäi seisomaan Steniuksen Munkkiniemen veturivajaan. Yhtiön vuosikertomuksessa



TULEVA TYÖVAUNU 3 ALKUPERÄISNUMEROLLA HRO 9 TÖÖLÖN HALLISSA VAUNUKORJAAMON EDUSTALLA 1920-LUVULLA. KULJETTAJA SEISOO VAUNUN KAKKOSPÄÄSSÄ, AJOPÄITTEN NUMEROINTI ON PIENELLÄ LATTIAN RAJASSA MATKUSTAMON KORIN ALAKULMASSA. KUVA ROOS, KOKOELMA J. RAUHALA.



KOSKELAN HALLIN PIHALLA SEISOVISTA VAUNUISTA VASEMMAINEN ON ASEA:N TYÖVAUNU. VAUNUSSA ON TYÖVAUNUVÄRITYS. KUVA H. HAVAS, KOKOELMA T. NISKANEN.



TULEVA TYÖVAUNU 5 ALKUPERÄISNUMEROLLA HRO 110 TÖÖLÖN HALLIN TAKAPIHALLA SIPOON KIRKON ULKOHUONEITTEN JA PIHARAKENNUSTEN TIILI-SEINÄÄ VASTEN. KOKOELMA J. RAUHALA.

vuodelta 1935 mainitaan veturin olleen yhä olemassa käyttämättömänä. Oletettavasti se on pian tämän jälkeen joko myyty tai romutettu. Ainoa veturista säilynyt kuva on ASEA:n arkistosta löytynyt valmistumiskuva.

TORNIVAUNUT

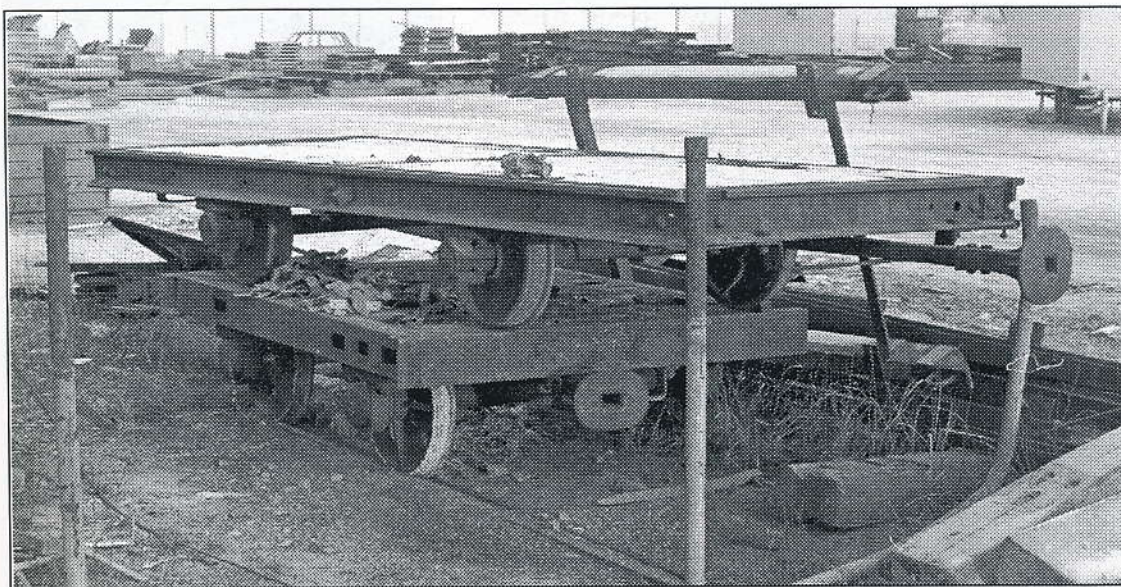
Raitioliikennemuseossa näytteillä oleva tornivaunu lienee sama, joka esiintyy jo postikorttikuvassa ennen vuotta 1908. Vaunua lienee vedetty moottorivaunulla (ainakin kytkin siitä löytyy) ja käytetty ajojohtotarkastuksissa ja -korjauksissa. Vuonna 1909 HRO päätti hankkia uuden tornivaunun. Myöhemmässä kuvassa näkyy toinenkin samantyyppinen tornivaunu, joka tiettävästi hävitettiin 1970-luvulla. Tornivaunujen valmistajista meillä ei ole varmaa tietoa, ei myöskään hankintavuosista.

LUMIVAUNUT

Kuten jo todettiin, HRO:lla oli tarkemmin tuntematon määrä erilaisia (itse tehtyjä) tavaravaunuja jo vuosisadan alkupuolella. Vuonna 1941 rakennettiin pistoraitteita ("lumiraitteita") Hietalahden altaaseen, Kauppatorille Kolera-altaaseen ja Siltavuorenrantaan. Tällöin muutettiin vanhat ASEA:n avoperävaunut HRO 201 - 204 vuodelta 1908 lumivaunuiksi: korien tilalle rakennettiin laidalliset puulavat. Moottorivaunujen vetämillä vaunuilla kuljetettiin lumimassoja mereen kaadettaviksi. Vuonna 1942 sattuneen liikenneonnettomuuden seurauksena Kummer-perävaunu HRO 21 (ent. moottorivaunu HRO 31 vuodelta 1900) muutettiin samalla tavalla lumivaunuksi. Jossain vaiheessa (vuoden 1941 jälkeen, mutta ennen joulukuuta 1944) oli Kummeralustalle rakennettu toinenkin lumivaunu, jota emme kuitenkaan pysty identifioimaan; voimme vain olettaa, että



TORNIVAUNU KOSKELAN HALLISSA 19.2.1972. NYKYÄÄN TÄMÄ VAUNU ON ESILLÄ RAITIOLIIKENNEMUSEOSSA. KUVA J. RAUHALA.



KAHDEN KÄYTÖSTÄ POISTETUN TYÖVAUNUN ALUSTAT KOSKELAN HALLISSA RATAOSASTON PISTORAITEELLA 29.12.1972. KUMMASSAKIN VAUNUSSA ON RAITIOTIEN TRUMPETIKYTKIMET ELI NIITÄ ON VOITU VETÄÄ NORMAALIIN TAPAAN RAITIOVAUNULLA. KUVA J. RAUHALA



MIESVOIMIN LIIKUTELTAVA KISKON HIOMAKONE 1930-LUVULTA. SÄHKÖVOIMAN TÄMÄ TYÖKONE SAA AJOJOHTOON KYTKETYN KAAPELIN VÄLITYKSELLÄ, OIKEANPUOLEINEN MIES PITÄÄKIN TANKOA PYSTYSSÄ. KOKOELMA J. RAUHALA.

kyseessä on ollut pitkään varaosatarpeiksi säilytetty Kummer-vaunun alusta jostakin ennen vuotta 1920 romutetusta vaunusta.

Kummer-lumivaunut sekä kaksi ASEAlaista poistettiin vuonna 1953, ja kolmaskin ASEAlainen vuonna 1959. Ainoa jäljelle jäänyt lumivaunu (ASEA:n alustalla) jäi odottelemaan HKL:n museon syntymistä. Kaupunginmuseo omistaa nykyisin tämän vaunun, joka seisoo Koskelan säilytyshallin perimmäisessä nurkassa unohtettuna parin lumiauran kanssa. Sen näytteille asettaminen ei näytä todennäköiseltä. Kunhan nyt eksis-

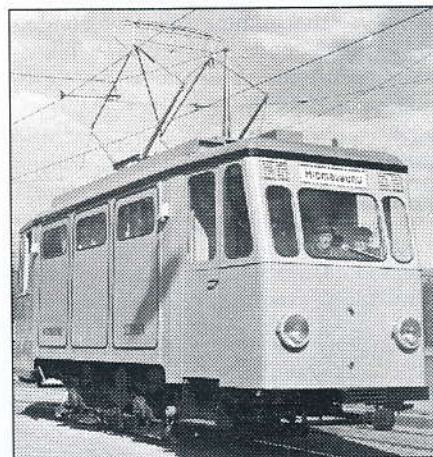
toi...

VAUNUJEN NUMEROT: HKL (H) 1 (1953-82), HKL 2118 (1982-) ja HKL (H) 2 (1955-82), HKL 2119 (1982-) [käytännössä ilman H-kirjainta kummatkin]

VALMISTAJAT: Schörling/AEG/Strömberg
MUUTOSTYÖT (HKL 2118): Göteborgs Spårvägar

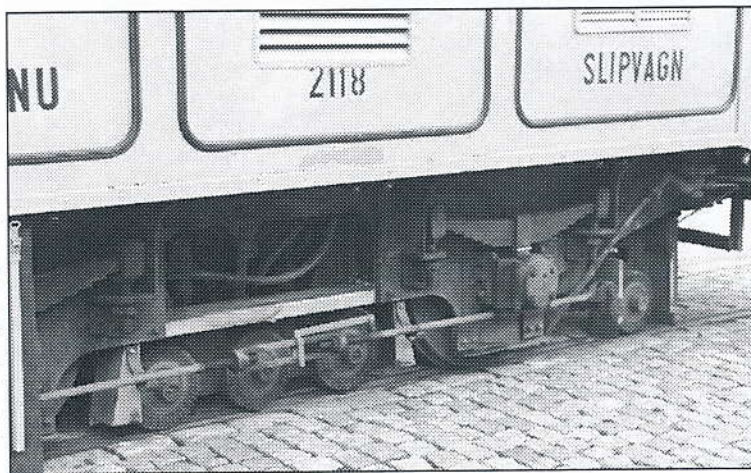
NIMIKKEET: (H) 1/2118 hiomavaunu (1953-92), työvaunu (radanpuhdistusvaunu, lehtikelivaunu) (1993-); (H) 2/2119 hiomavaunu

Saksasta tilattu Schörling-hiomavaunu 1 korvasi Kummer-vaunusta rakennetun



HIOMAVAUNU 1 TÖÖLÖN HALLIN TAKAPIHALLA OMALLA SEISONTARAITEELLAAN VUONNA 1971. VAUNUIHIN TEHDYT ULKONAISET MUUTOKSET OVAT MINIMAALISIA. KUVA J. RAUHALA.

RADANPUHDISTUSVAUNU
2118 (ENTINEN
NRO 1)
16.9.1992.
SUOJALEVYT
ON POISTETTU,
JOTTA
NÄHDÄÄN
VAUNUUN
SIJOITETUT
PUHDISTUS-
TUSHARJAT.
KUVA J.
RAUHALA.



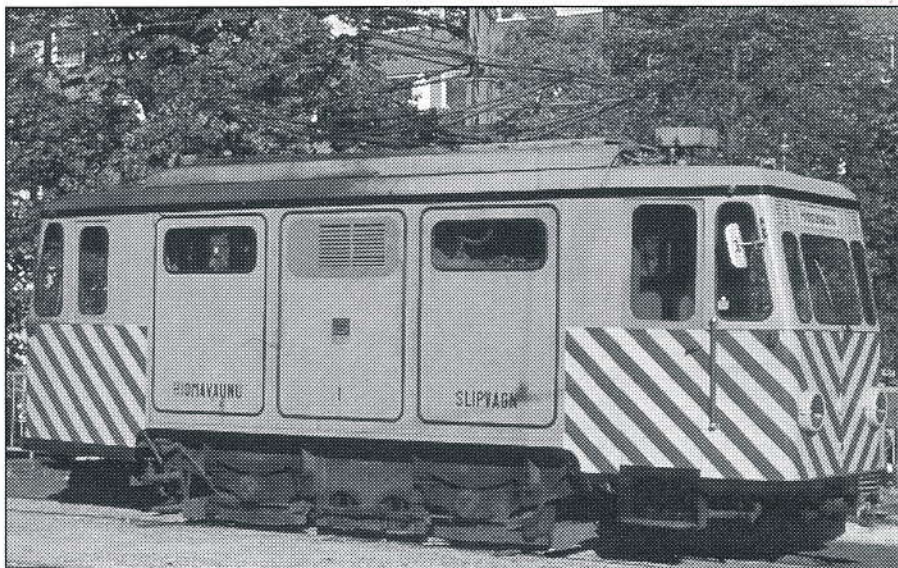
vaunun T 1 (ent. A 1), johon jo tutustumme. Kaksi vuotta myöhemmin HKL sai toisen samanlaisen. Vaunut ovat saksalaisia perusmallisia hiomavaunuja. Vaunuissa oli kummallakin puolella akseleiden välissä kaksi hiomakiveä ja niiden vieressä vesisuuttimet. Kivet voitiin nostaa ja laskea tarpeen mukaan. Ajomoottoreina on kummassakin 2 x Strömberg GHAT-78. Ajokytkimet ovat pöytään upotettua "kahvimyllymallia" ja

AEG:n tuotantoa. Vaunut olivat ensimmäiset, joiden ajovalot olivat parivaloja. Raitiovaunuissa ei asetuksen mukaan sellaisia saanut olla vuoden 1973 syksyyn saakka, ja nämä vaunut tulkittiinkin kyseisenä vuonna takautuvasti työko-neiksi eikä raitiovaunuiksi. Kyseisestä asetuksesta johtuen uudet nivelvaunut joutuivat käyttämään kesän ja syksyn 1973 aikana koeajojen aikana vaunun keskiviivalle asennettuja tilapäisiä laillisia valoja. Syksystä 1973 lähtien laskettiin laillisiksi raitiovaunuiksi myös parivaloiset vaunut.

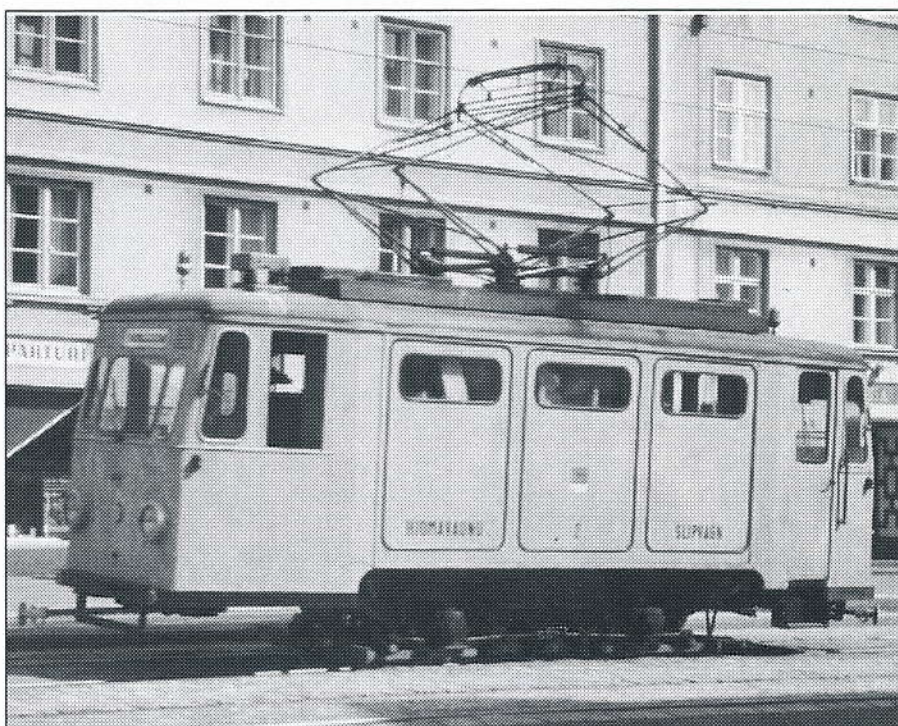
Kummankin vaunun päätyihin lisättiin ennen 1970-luvun puoltaväliä punakeltaiset varoitusraidat. Myöhemmin väri vaihtui pienempään keltamustaraidoitukseen, ja sittemmin on raidoituksen osuutta jälleen lisätty. Nytemmin keltaista pinta-alaa on myös sivuseinissä enemmänkin.

Vaunu 2118 matkasi kuljetusalustalla vuonna 1992 Göteborgiin, jossa Göteborgs Spårvägarin konepaja poisti hiomalaitteiston ja vesisäiliöt sekä asensi tilalle bensiinimootorikäyttöisen teräs-harjakokonaisuuden kehittämänsä "Borsta-Erik"-ratkaisun mukaisesti. Niinpä vaunun katolla on nykyään pakoputki, ja alustan kumihelmat estävät pölyn leviämisen vaunua käytettäessä (aluksi vaunussa oli metallihelmat, mutta ne veivät mennessään katukiviä, joten niistä luovuttiin). Vaunun nimi on vuodesta 1993 lähtien ollut työvaunu (näin lukee sivuseinissä, mutta päätyjen tekstilaatikossa lukee edelleen hiomavaunu). Vaunun käyttötarkoitus on jaksyysisen lehtikelin aikana kiskoille liiskaantuvan, liukkaana, puiden lehdistä koostuvan massan poistaminen tehokkaalla kiskon pinnan harjauksella.

Vaunu 2119 on edelleen hiomavaunu, johon on tehty lähinnä kaksi suurempaa muutosta: painevesijärjestelmä pelkän huuhtelun sijaan sekä hiomakivien kasetuspaineen säätömahdollisuus (eli käytännössä hiomakiviä voi nyt käyttää



HIOMAVAUNU 1 VALLILASSA SIINÄ ASUSSA KUN VAUNUJEN KEULAT OLIVAT YMPÄRIINSÄ RAIDOITETTU PUNAKELTAISIKSI. KUVA J. RAUHALA 27.9.1980.



HIOMAVAUNU 2 HÄMEENTIELLÄ 4.6.1973. VAUNUT OVAT VIELÄ KOKOHARMAITA. KUVA T. TUOMI.



HIOMAVAUNU 2119 (ENTINEN 2) KELTAMUSTIN RAIDOIN TÖÖLÖSSÄ. KUVA J. RAUHALA 8.6.1993.

myös kiskoarrun korvikkeena). Vaunuun on rakennettu myös viisto ihmissuoja toisen päädyn alle.

Kahden vuoden ikäerostaan huolimatta vaunut olivat vuoteen 1992 saakka identtisiä. Vaunut ovat alusta asti olleet kaksisuuntaisia, joskin vaunuja käytetään nykyään yleensä yksisuuntaisina.

Näin olemme käsitelleet vuoden 1955 loppuun mennessä käyttöön otetut helsinkiläiset työraitiovaunut. Valitettavasti työvaunujen dokumentointi ei ole aina ollut suosittua, joten säilyneet tiedot ovat jokseenkin ylimalkaisia.

Seuraavassa osassa tutkimme hinausvaunuja eli "hallipässejä". Koska tässäkin osassa jo mainittiin yksi sellainen, emme voi välttyä toistolta, kun mainitsemme sen seuraavassa osassa toistamiseen.

Jo nyt vetoamme lukijoihin: kuva-aineistomme työvaunuista on varsin rajallinen. Kaikki aihetta koskevat kuva-avustukset otetaan mielihyvin vastaan!

Loppuhuomautus: raitiovaunustosta 15.1.1942 laaditussa luettelossa ("lakanassa") Kummer-hitsausvaunu kulkee numerolla A 4 ja ASEA-työkaluvaunu numerolla A 3. Insinööri Arnold Larsén on kuitenkin luetteloinut vaunuston 20.12.1944 HKL:lle luovutusta varten, ja mainitsee vaunut toisin päin eli Kummer A 3 ja ASEA A 4. Johdonmukaisuussyistä luotamme jälkimmäiseen versioon ja viittaamme myös vaunujen muutosajan kohtiin: Kummer muutettiin hitsausvaunuksi vuonna 1928, mutta ASEA työkaluvaunuksi vasta vuonna 1930.

Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä

VERSIO 1.1

TEKSTI DANIEL FEDERLEY

Viime numerossa julkaistun Helsingin raitioteiden laajentamisprojekteja käsitelleen artikkelin tiedoista osa ehti vanhentua jo ennen lehden ilmestymistä. Tämän vuoksi selostetaan tässä lyhyesti, miten suunnittelutyö on edennyt viime marraskuun jälkeen. Tämän artikkelin tiedot perustuvat maaliskuun alun tilanteeseen.

VERÄJÄLAAKSON RAITIOTIE

Uusimpien suunnitelmien mukaan Veräjälääksoon liikennöisikin linja 2, Katajanokka(Terminali) - Veräjälääkso. Reitti kulki Katajanokalta keskustan ja Hakaniemen kautta Hämeentielle, mistä Mäkelänkatua, Sofianlehdonkatua ja Koskelantietä Käpylääntien kautta Oulunkylääntielle. Vaihdoehtoisia kääntöpaikkoja olisivat Oulunkylääntori tai Veräjälääkso. Lisäksi on tutkittu edullisempaa vaihtoehtoa, jossa liikennöitäisiin Mäkelänkatua ja Pohjolankatua (nykykösen reitti) sekä Kullervonkadun ja Käpylääntien kautta Oulunkylääntielle.

Ykkösen reitti lyhenisi väliksi Kaupatori - Vallila, ja reitti olisi täsmälleen sama kuin linjalla 9 15.12.1976 asti. (Ja yhdeksikön kulkuahan aikanaan supistettiin lopettamalla ensin sunnuntai- ja sitten lauantailiikenne ja lopulta lakkauttamalla koko linja). Diakonissalaitokselle ei liikennöisi mikään linja, vaan linjan 3 Castréninkadun reittimuutos korvaisi linjan 2 tämän osuuden. Castréninkatu on kuitenkin osoittautunut melko ahdaaksi liikennöidä, joten voi olla, ettei sinne saadakaan sijoitettua raitiolinjaa.

HKL 52 LINJALLA 4 KRUUNUVUORENKADULLA. NELOSALLE SUUNNITELLAAN UUSIA KÄÄNTÖSILMUKOITA NIIN KATAJANOKAN KUIN MUNKKINIEMENKIN PÄÄHÄN



HKL 97 LINJALLA 2 LINJOJEN PÄÄSSÄ. ORANSSIHARMAA NIVELVAUNU EI OLLUT SANGEN YLEINEN KAKKOSELLA. TULEVAISUUDESSA LINJA 2 SAATETAAN JOHTAA JOPA OULUNKYLÄN VERÄJÄLÄAKSOON. KUVA JUHANA NORDLUND 6.6.1994.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan mielestä pientaloalueita palveleva Veräjäläakson linja poistaa kadunvarsipyysäköintiä ja ruuhkauttaa liikennettä Kämpylässä. Lisäksi reitti on liian pitkä ja mutkainen.

LINJAN 1 PIDENTÄMINEN KAUPPATORILTA ETELÄÄN

Nyt tutkitaan mahdollisuutta rakentaa Olympiaterminaalin läheisyyteen uusi kääntöpaikka linjalle 1. Kääntöpaikka sijoittuisi Laivasillankadun ja Ehrenströmintien risteykseen. Vuonna 1995 tämä ratkaisu koettiin liian kalliiksi, mutta nyt halutaan tarkemmin selvittää, kuinka paljon risteyksen uudelleenrakentaminen ja betonikannen vahvistaminen ja laajentaminen tulisivat maksamaan. Linjan 1 pidentäminen vaikuttaa kuitenkin edelleen melko epätodennäköiseltä.

LINJAN 4 UUDET KÄÄNTÖSILMUKAT

Myös linjalle 4 tutkitaan uusia kääntö-

tösilmuksia sekä Munkkiniemeen että Katajanokalle.

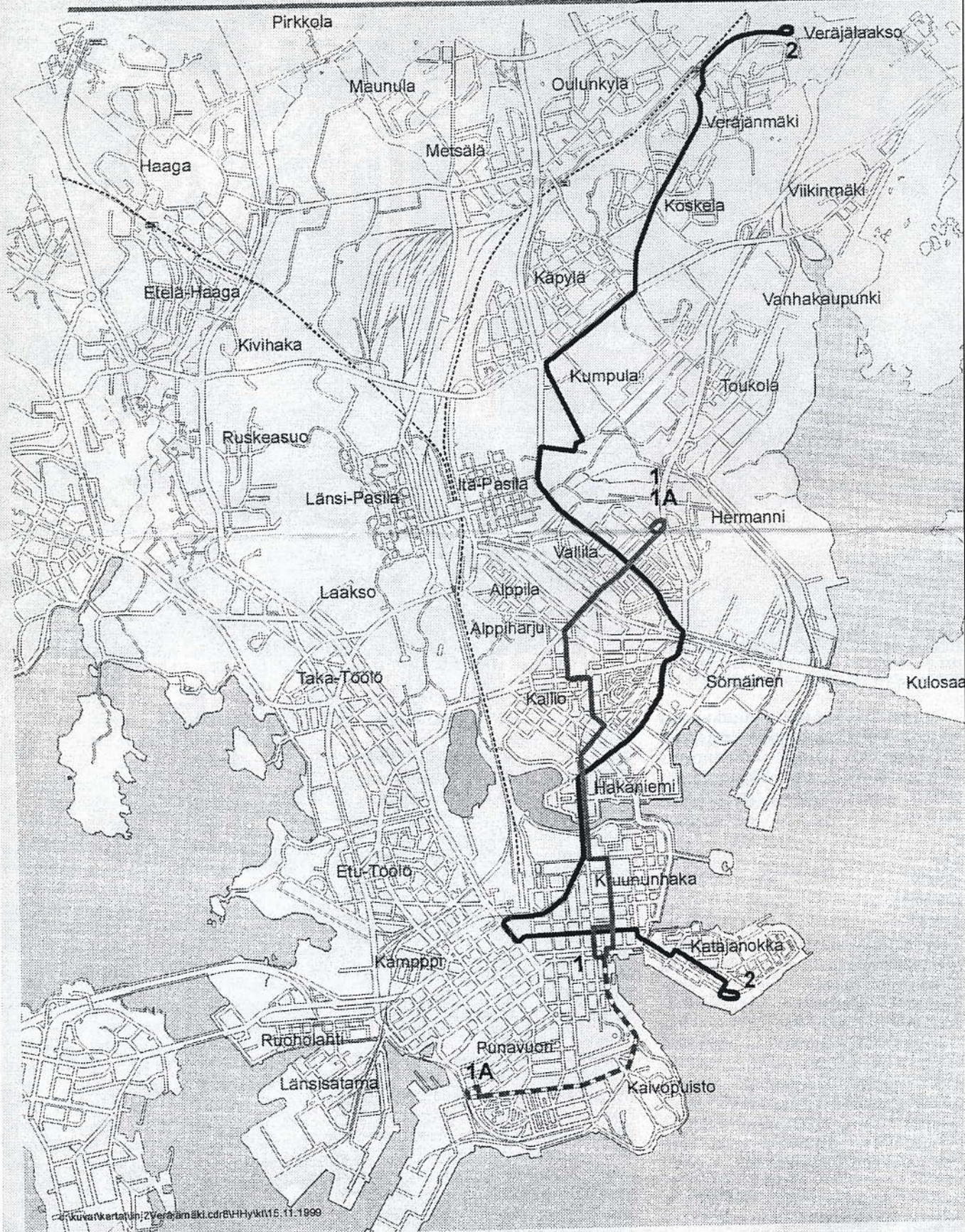
Munkkiniemessä nykyinen kortteli kiertävä silmukka on rakennettu savi-maalalle, ja raitiovaunun kulku aiheuttaa maaperän tärinää. Eräs taloyhtiö on jo vuosikymmeniä pitänyt asiasta meteliä, ja nyt on päätetty tutkia, voisiko Laajalahden valkamaan sijoittaa kääntösilman. Ratkaisu on kallis, koska uutta rataa jouduttaisiin rakentamaan melko paljon. Sivuraidetta uuteen silmukkaan ei mahdusi. Lisäksi ratkaisu vähentäisi pysäköintipaikkoja ja edellyttäisi koko Munkkiniemenrannan-Saunalahdentien liittymäalueen uudelleenrakentamista. On hyvin epätodennäköistä, että suunnitelma johtaa toimenpiteisiin.

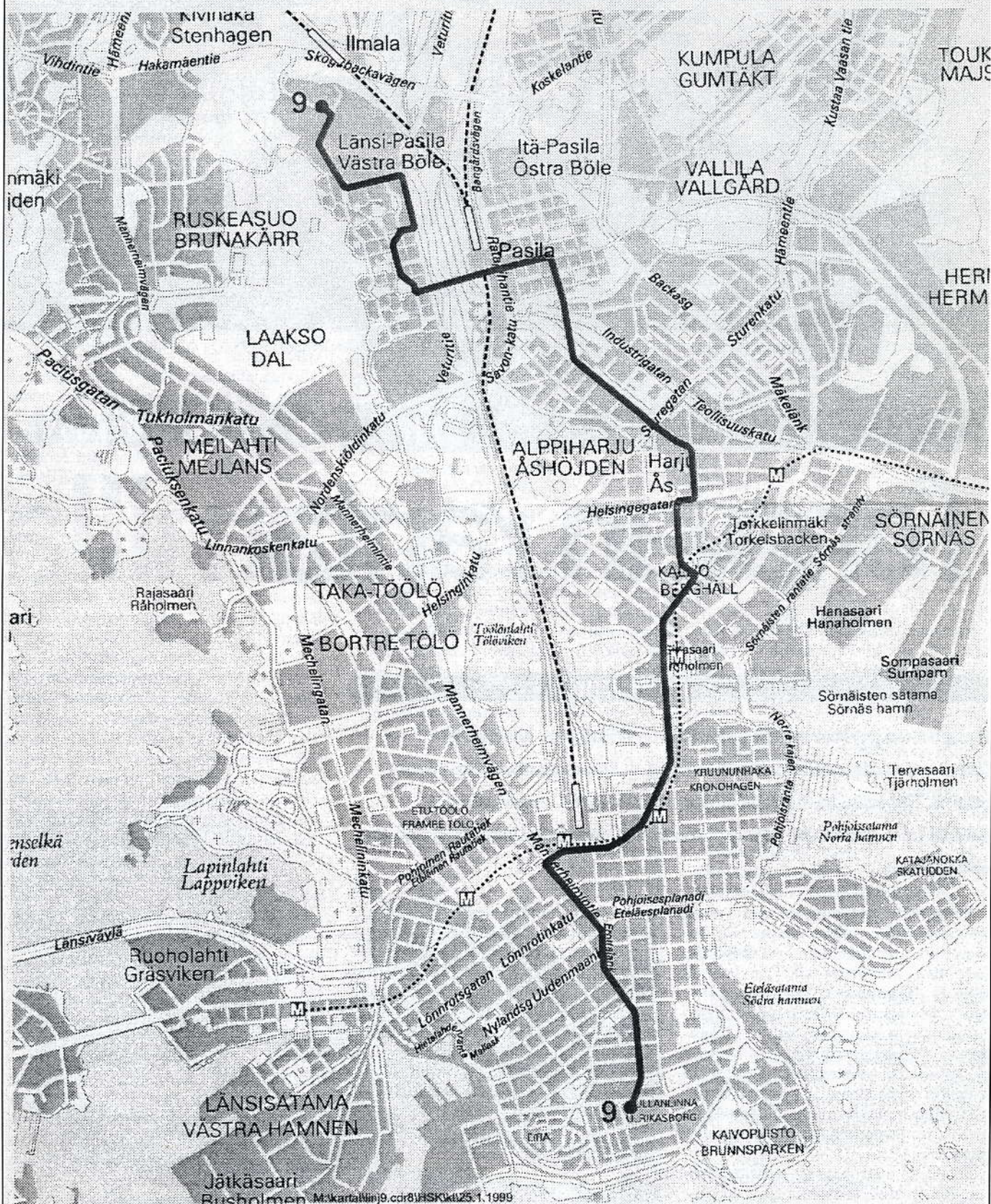
Katajanokalla päätepysäkin viereisen talon asukkaat ovat toivoneet pääte-pysäkin siirtämistä. Merisotilaantoria pidetään yleisesti liian ahtaana raitiovaunun kääntöpaikkaa varten. Tutkittavan suunnitelman mukaan raitiolinja 4 kiertäisi korttelin Merikasarminkatu - Katajanokanranta - Merisotilaankatu (tässä suunnassa). Kääntöpaikka Merisotilaantorilta poistuisi, mutta alueelle jäisi kuitenkin pysäkipari. Päätepysäkki olisi Katajanokanrannassa Merikasarminka-

dun suuntaisena. Korttelinkierro on kuitenkin ahdas ja kallis toteuttaa.

ALEKSANTERINKATU

Aleksanterinkatu aiotaan peruskorjata Kolmen sepän aukion ja Unioninkadun väliseltä osuudelta. Koko katu revitään auki ja rakennetaan uudelleen. Alunperin oli tarkoitus, että raitioliikenne ja jalankulkijat olisivat samassa tasossa Amsterdamin ja Zürichin malliin, mutta raitioliikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi päätettiin pitempään nykyisessä mallissa, jossa katualue ja jalkakäytävät on erotettu toisistaan. Tarkoitus oli myös raitioliikenteen nopeuttamiseksi yhdistää Ylioppilastalon ja Aleksanterinkadun pysäkit yhdeksi Keskuskadun ja Mikonkadun väliin sijoitettavaksi pysäkeiksi, mutta tästä luovuttiin, koska ei haluttu pidentää kävelymatkoja pysäkeille. Kadulle tulee kuitenkin katulämmitys sekä jalkakäytävälle että itse katualueelle. Töiden on tarkoitus alkaa kesällä 2001, mikä aiheuttaa ajoittaisia poikkeusreittejä ja pahojakin häiriöitä Aleksin raitioliikenteelle.





M: kartanlinja9.cdr8\HSL\kylt25.1.1990



T5C5-VAUNUJA (4152 JA 4169 VUODELTA 1980) MOSKOVAN AUKION SUURIKOKOISELLA RAITIOLINJOJEN PYSÄKKIALUEELLA. KUVA JORMA RAUHALA 12.10.1999.

TOUKOKUUN 2. PÄIVÄN METROKAUPUNKI - Tonavan rantamilla

TEKSTI JOUNI KIVINIITTY

Budapestissä joukkoliikennettä pyörittää BKV (A Budapesti Közlekedési Részvénytársaság vonalhálózatának térképe) eli Budapestin kaupungin liikennelaitos. Sen alaisuuteen kuuluu metron lisäksi raitiotiet, bussilinjat, HÉV-paikkalisjunat, johdinautot, Széchenyi-vuoren hammasrata ja Linnavuoren vinorata eli funikulaari.

Budapestin liikennehistoria alkaa vuodesta 1866, jolloin kaupunkiin perustettiin ensimmäinen hevosraitiotie. Raitiotien sähköistys alkoi jo vuonna 1889 eli yli kymmenen vuotta ennen Helsinkiä. Budapestin raitiotie oli Euroopan ensimmäinen kaupungin sisäisen liikenteen sähköistetty raitiotie. Kaupungissa oli vuosisadan vaihteessa harjoitettu liikennettä myös höyry- ja bensiinikäyttöisillä raitiovaunuilla, mutta niiden reiteistä ja toimintavuosista en valitettavasti tiedä mitään.

Földalatti-metrolinja M1 avattiin vuonna 1896 Unkarin tuhatvuotisjuhlien kunniaksi. Se oli Manner-Euroopan ensimmäinen sähköistetty maanalainen rautatie. Ensimmäinen johdinautolinja avattiin vuonna 1909, mutta lakkautettiin ly-

hyen ajan toimittuaan. 1920-luvulla aloitettiin säännöllinen bussiliikenne ja neljän vuoden kuluttua 1933 jälleen johdinautoliikenne. Toinen maailmansota vaurioitti myös Budapestiä. Johdinautoliikenne kärsi sodasta niin, että liikennemuodosta luovuttiin neljäksi vuodeksi. Vuonna 1970 avattiin M2-metrolinja. Siitä lähtien uudet merkkitapahtumat ovat olleet uusien metro-osuuksien avaamisia.

METRO

Budapestissä on oikeastaan kaksi metroa. Vuonna 1896 valmistunut M1-linja ja vuonna 1970 avattu M2-linja. Nykyään linjoja on kolme: keltainen ykköslinja, punainen kakkoslinja ja sininen kol-

moslinja. Yhteinen risteysasema on Deák Ferenc tér kaupungin keskustassa, mutta muita yhteisiä risteysasemia ei ole. Reitien yhteispituus on 30,9 km. Asemia on 40. Vuoroväli on arkisin ruuhka-aikoina seitsemän minuuttia, muuten 5-10 minuuttia. Laitureiden digitaalisissa tauluissa mainitaan edellisen junan lähdöstä kulunut aika. Seuraavan junan tuloaikaa ja määränpäättä ne eivät kerro. Tosin se ei ole tarpeellista, sillä linjat eivät loppupäässä haaraudu.

M1-linja eroaa uudemmissa linjoista vanhemmalla arkkitehtuurillaan. Deák Ferenc térin asemaa lukuunottamatta ykköslinjan asemat ovat kauniisti kaakeloitu entisajan mallin mukaan. Ykköslinjalla käytetään keltaisia kotimaisia junia, jotka muistuttavat raitiovaunuja. Junat ovat kolmessa osassa, nivelen erottamana. Joka vaunussa on kaksi vippioviparia ja kummassakin päässä on lisäksi kuljettajan hytin ovi. Yli sata vuotta vanhassa Földalatti-metrossa tunnelin korkeus on kiskonharjasta vain 2,75 m, joten se on eräänlainen tilankäyttöihme, sillä virranotto tapahtuu ajojohtimesta.

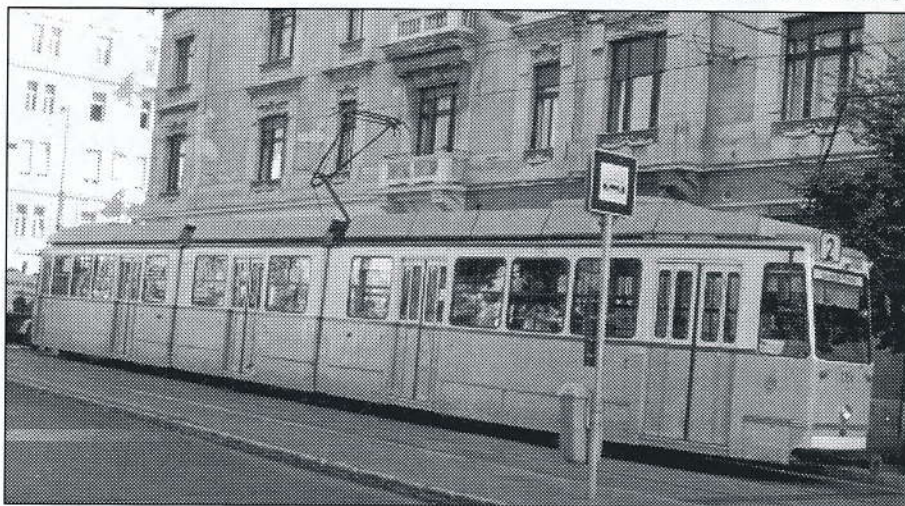
Junia ei liitetä yhteen, vaan vuorokaudenajasta riippuen on sama junakoko. Linja ei kulje kovin syvällä maan alla, vain muutaman metrin syvyydessä.

Vuonna 1970 avattiin uudempi metro, joka kulkee huomattavasti ykköslinjaa syvemmällä. Kalusto on venäläistä valmistetta. Metron asemat ovat keskilaiturityyppiä, yleensä 20-25 metriä maanpinnan alapuolella. Esikaupunkiasemilta löytyy myös sivulaiturityyppisiä asemia. Uudemmat junat ovat tavallisesti kuusi-vaunuisia ja niitä on kahta tyyppiä. Pääasiassa kakkoslinjalla käytetään vaunupareja, joiden kummassakin päässä on ohjaamo. Näitä vaunupareja on tavallisesti kolme, kuten Helsingissäkin. Kolmoslinjalla käytetään yhden vaunun junia. Siis junissa on neljä välivaunua, joissa ei ole ohjaamoa eikä ohjaamolla varustetut etu- ja takavaunut. Vaunujen läpi pääsee kulkemaan väliovista, ainakin teoriassa. Kummassakin vaunutyypissä on sivuttaiset penkit. Junien ovien yläpuolella on kaavio linjasta. Asemilta löytyy vielä suuri kartta koko Budapestin linjoista.

Virranottotekniikka on uudemmilla linjoilla samanlainen kuin meillä. Virta on 825 voltia. Niillä harvoilla pätkillä, joissa metro kulkee maanpinnalla, näkee täysin paljaita virtakiskoja, yleensä vain posliinisten nappien päällä. Mietin vain, eivätkö nuo kiskot leimahtelee sateisella ilmalla? Junakuulutukset ovat myös mielenkiintoiset: matkustajia varoitetaan ensin ovien sulkeutumisesta. Sen jälkeen kuulutetaan seuraava asema. Sivulaituriasemilla matkustajille kerrotaan ovien avautuvan eri puolelta, kuin edellisellä. Aseman nimi mainitaan vielä kerran asemalle saavuttaessa. Metro ei liikennöi kovin myöhään vaan viimeiset vuorot kulkevat heti iltayhdentoista jälkeen. Budapestin metro/maalainen on siis mielenkiintoinen ja tutustuminen on suotavaa.

RAITIOVAUNUT

Budapestissä on 28 raitiolinjaa. Vaunujen alaosa on keltainen, sitten on ruskea raita ja yläosa on valkoinen. Myös muutamia mainosmaalattuja vaunuja näkee liikenteessä. Vaunutyyppejä on kolmenlaisia: kotimaiset Ganz-MÁVAGin Uv-vaunut, joita näkee yleensä kaksi- tai



CSM5-VAUNU 1354 VUODELTA 1971 LINJAN 2 PÄÄTEPYSÄKILLÄ, JOKA ON TYYPILLINEN "PUSKIMEEN" PÄÄTTYVÄ RAIDE. SIKSIPÄ KAIKKI VAUNUT OVAT KAKSISUUNTAISIA, KOSKA RAIDESILMUKOITA EI OLE. LINJA 2 ON TURISTIEN ENITEN SUOSIMA RAITIOLINJA, SILLÄ SEN REITTI MYÖTÄILEE MAISEMALLISTA TONAVAN RANTAA. KUVA JORMA RAUHALA 11.10.1999.

kolmevaunuisina junina. Ovijärjestely on yleensä kolme kaksoisovea vaunua kohden. Nämä vaunut ovat melkoisen vanhan näköisiä ja ovatkin valmistuneet jo vuosina 1955-65. Kilvitys on seuraava: edessä ja takana linjanumero ja sivuilla lisäksi reitti. Toinen vaunutyyppejä on viisi pariovea käsittävä kotimainen kaksinivelinen CsM5-vaunusarja vuosilta 1967-78. Näitä on välillä kytketty kaksi peräkkäin.

on 962 kpl. Pysäkkejäkin on kahdenlaisia: on keski- ja sivulaiturityyppisiä. Tämän mahdollistaa se, että vaunuissa on ovet kummallakin puolella. Pysäkeillä ei yleensä ole muuta kuin tolppa, jossa on linjan arvioitu saapumisaika juuri tälle pysäkille. Aikataulut ovat metallisia levyjä, joissa on lueteltu myös kaikki pysäkit. Raitiotielinjojen numerosarjat ovat 1-69 väliltä.

Aikataulujen seuraaminen on toisaalta tarpeetonta, sillä vaunuja kulkee etenkin ruuhka-aikoina muutaman minuutin välein. Yöraitio linjoja on vain yksi.

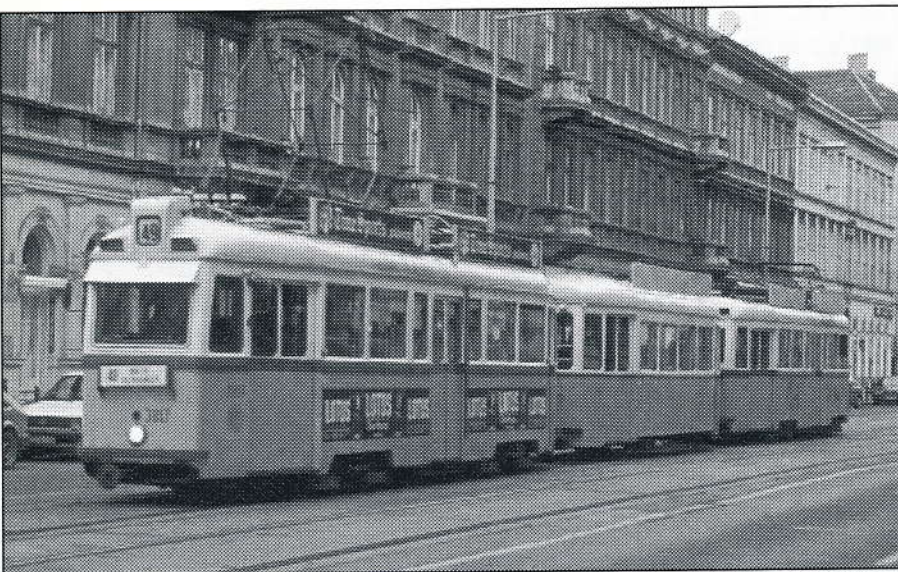
Budapestistä puuttuvat raitiovaunusilmukat täydellisesti, sillä vaunuja voidaan ohjata molemmista päistä.

BUSSIT

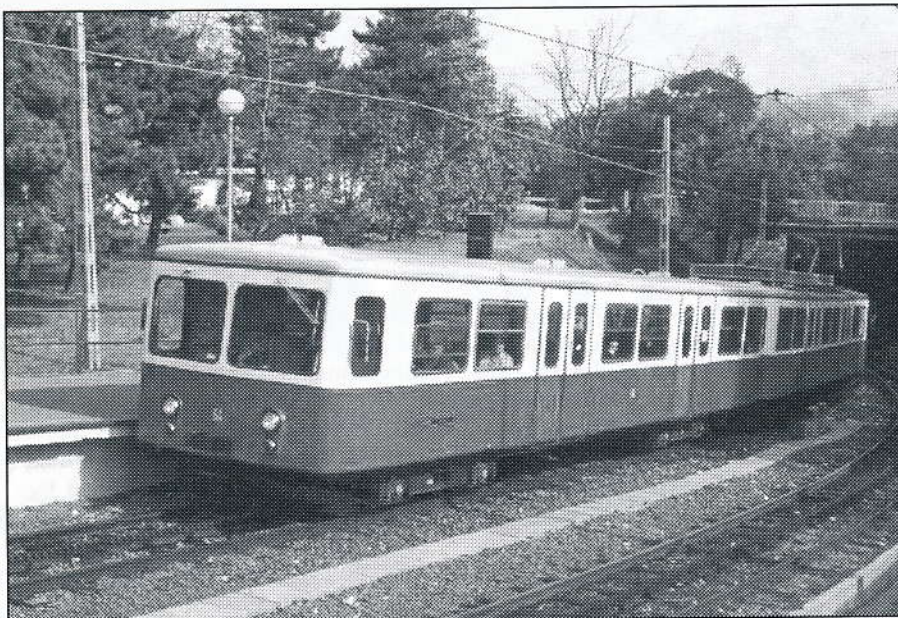
BKV:n bussit ovat väriltään siniharmaita. Bussit ovat tietysti Ikaruksia, Unkarissa kun ollaan. Malleja on tavalisia ja nivelmalleja. Suurin osa autoista on matriisikilvitetty. Edessä ja sivuilla näkyy ajosuunnan mukainen määränpää linjanumeron lisäksi, takana on pelkkä numero. Ovijärjestys on tavallisissa malleissa kolme pariovea, nivelmalleissa neljä. Busseihin saa nousta kaikista ovista eikä kuljettaja rahasta. Myös busseissa ovien sulkeutumisesta varoitetaan äänimerkillä. Bussien istuimet ovat yleensä kangaspäällysteisiä. Bussit pysähtyvät yleensä kaikilla



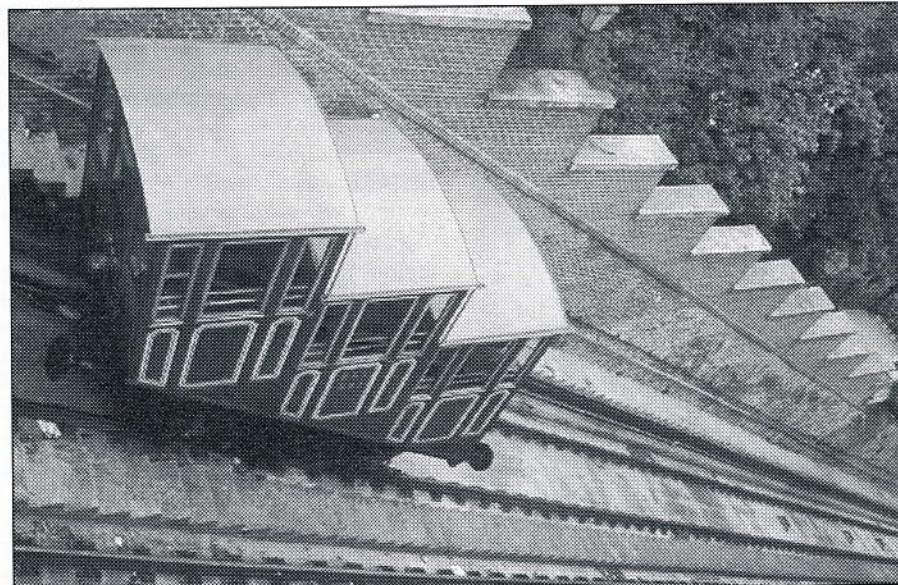
SZENTENDRESTÄ TULEVAN HÉV-JUNAN JOHTAVA MOOTTORIVAUNU 1125 ON PERÄISIN VUODELTA 1983. KUVA JORMA RAUHALA 13.10.1999.



KAHDESTA UV5-MOOTTORIVAUNUSTA JA PERÄVAUNUSTA MUODOSTETTU JUNA LINJALLA 49. MOOTTORIVAUNUT 3817 JA 3819 OVAT VUODELTA 1962. KUVA JORMA RAUHALA 10.10.1999.



HAMMASRATARADAN YLÄASEMALLA KUVATTU JUNA 64+54 ON PERÄISIN VUODELTA 1974. HAMMASRATAJÄRJESTELMÄNÄ KÄYTETÄÄN TÄLLÄ RADALLA ABT-KISKOJA. KUVA JORMA RAUHALA 12.10.1999.



BUDAVARI SIKLÓN FUNIKULAARIVAUNU 2 RADAN TIUKASSA MÄESSÄ. KUVA JORMA RAUHALA 12.10.1999.

pysäkeillä, muutamia pikavuoroja lukuunottamatta, jotka tunnistaa punaisesta neliöstä linjanumeron ympärillä. Nämä bussit pysähtyvät vain tärkeimmillä pysäkeillä. Bussipysäkit ovat samanlaisia kuin raitiovaunupysäkit. Linjoja on 160, reittinumerot väleillä 1-100. Myös yksi linja 200-sarjasta löytyy. Yölinjojen reittinumerot ovat 1-182. Yölinjoista kertoo myös linjanumeron yhteydessä oleva É-kirjain. Bussien linjapituus on 715,1 km. Busseja on 1830 kpl.

JOHDINAUTOT

Johdinautot ovat punamustia. Niitäkin on tavallisia sekä nivelmalleja. Tavallinen johdinauto on Ziu-5 -tyyppiä. Ovijärjestys on 2-2-2. Nivelmallit on unkarilaista Ikarus 280-T -mallia. Niissä puolestaan on neljä ovea. Autoissa istutaan mustilla muovipenkeillä. Pysäkeillä on samanlainen varustus kuin bussi- ja raitiotiepysäkeillä. Johdinautot liikkuvat melko suppealla alueella Pestin puolen esikaupungeissa, mutta osa linjoista tulee myös keskustaan. Johdinautolinjoja on 14. Yhteispituus on 50,4 km. Johdinautoja on 249 kpl. Ne liikennöivät aamuviidestä iltayhteentoista. Yölinjoja ei ole. Linjanumerot ovat 70-83 välillä.

MUUT LIIKENNEVÄLINEET

BKV:n alaisuuteen kuuluu edellä mainittujen lisäksi HÉV-paikkalisjunalinjat. Näitä linjoja on neljä. Junat on valmistettu Unkarissa ja DDR:ssä. HÉV on lyhennys sanasta paikallisjuna. Nämä linjat eivät tule aivan ydinkeskustaan, vaan jäävät metroasemille, josta matka jatkuu metrolla tai raitiovaunulla. Kaukaisimpia esikaupunkeja palvelee HÉV-junien lisäksi Unkarin valtion rautateiden (MÁV) sähköjunat.

Moszkva térin läheltä lähtee vuonna 1874 liikenteelle avattu hammasratalinja ylös Széchenyi-vuorelle. Nykyiset junat ovat punavalkoisia ja valmistettu Itävallassa. Ne liikennöivät samaan aikaan kuin muutkin kaupungin liikennevälineet.

Hammasrataradan pääteaseman läheltä lähtee 11 kilometriä pitkä kapearaiteinen (760 mm) rautatie, jota liikennöidään päivittäin (poislukien talvi-aanantait). Tämä on entinen pioneirirautatie ja nykyiseltä nimeltään Lasten Rautatie. Veturinkuljettaja ja junasuorittajat ovat aikuisia, mutta muuten henkilökunta on pelkästään varhaisnuorisoa. Reitti kiemurtelee viehättävässä metsämaisemassa. Radan toisessa päässä on raitiotielinjan 56 päätepysäkki, joten tälle radalle on hyvät yhteydet keskustasta.

Linnavuorelle kulkee kauniisti entisöity vinorata eli funikulaari, joka aloitti liikenteen vuonna 1870. Tässä laitteessa

ei kelpaa BKV:n liput, vaan siihen joutuu ostamaan erikseen oman lipun. Funikulaari ei liikennöi parillisten viikkojen maanantaina, joka on huoltopäivä.

MATKALIPUT

Budapestin lippujärjestelmä on yksinkertainen. Vyöhykkeitä on vain yksi, Budapestin kaupunki, jonka rajojen sisäpuolella pysyvät kaikki linjat, lukuunottamatta HÉV-junia. Budapestissä ei ole käytössä lainkaan lastenlippuja.

Kertalippu maksaa 75 forinttia. Lipulla ei voi vaihtaa. Kertalippuja myydään metroasemilla, kioskeissa ja joissakin hotelleissa. Metrossa on olemassa vaihdollisia lippuja á 120 Ft. (100 Ft = n. 2,50 mk)

Kertalippu pitää leimata leimauslaitteessa aina liikennevälineeseen noustessa. Kuljettajat eivät myy lippuja. Budapestissä on käytössä avoin lippujärjestelmä, mutta pummilla-ajosta joutuu maksamaan välittömästi kiinnijäätyään sakon. Turistilipuiksi soveltuvat päivälippu (600 Ft), kolmen päivän lippu (1200 Ft) tai viikkolippu (1550 Ft). Budapestissä pidempään viipyyvä voi hankkia BKV:n kantakortin eli kuukausi- tai vuosilipun. Näitä lippuja ei tarvitse leimata, mutta ne on näytettävä tarkastajan kohdalle sattuuksa. Tarkastajilla on punainen käsi-arsinauha ja he ovat näin ovelasti kätkeytyneitä väkijoukkoon.

YLEISTÄ

Lastenvaunuja ja pyörätuoleja ei Buda-



FÖLDALATTI-METRON UUSIN JUNAYKSIKKÖ ON NUMERO 43 VUODELTA 1987. YKSIKKÖ KOOSTUU KOLMESTA KIINTEÄSTI YHTEENKYTKETYSTÄ MATALALATTIAVAUNUSTA. KUVA JORMA RAUHALA 13.10.1999.

pestin joukkoliikenteessä tunnetta. Metroasemilla ei ole hissejä eikä matalalattiaratikoita ole toistaiseksi yhtään kappaletta. Ainoastaan HÉV-juniin pääsee pyörätuolin kanssa, jos avustaja on mukana.

LINJAKARTTA

Budapestissä on hyvä linjakartta, johon on merkitty kaikki metro-, raitiotie-,

bussi- ja johdinautolinjat. Linjakartta on melko pienessä mittakaavassa, joten paljon keskustassa liikkuvan kannattaa hankkia kaupunkikartta, johon joukkoliikennelinjat on merkitty.

MUSEOT

Budapestissä on pienimuotoinen metromuseo Földalatti Vasúti Múzeum, joka sijaitsee Deák Ferenc térin metroasemalla Károly körút -kadun alikäytävässä alkuperäisessä, mutta käytöstä poistetussa tunnelissa. Esillä on vanhoja metроваunuja, karttoja ja muuta esineistöä. Museo on auki tiistaista sunnuntaihin klo 10-17.

Liikennemuseo Közlekedési Múzeum sijaitsee osoitteessa Városligeti körút 11. Museo on samalla tavalla auki kuin metromuseo. Verkko-osoite on www.km.iif.hu. Lähelle pääsee johdinautolinjoilla 70, 72 ja 74.

Szentendressä runsaan 20 kilometrin päässä kaupungista pohjoiseen HÉV-junalla sijaitsee museoraitiovaunujen kokoelma. Sijaintipaikka on paikallisjunavarikolla, mutta onko kokoelma muodostettu avoinna olevaksi museoksi ei ole tiedossa.

LÄHTEET:

- Budapest, town and traffic in figures
- A Budapesti agglomeráció távlati közlekedésképzési tervkonceptiója
- Budapestin linjakartta
- Hungarian Motive Power

KA KAKSI UV1-MOOTTORIVAUNUA MULTIPPELIAJOS-
SA LINJALLA 19. LÄHINNÄ VAUNU 3210 VUODELTA
1956. KUVA JORMA RAUHALA 11.10.1999.



päätepysäkki

Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

Kevätajelu 2000

Suomen Raitiotiesseura r.y. järjestää kevätajelun 6.5.2000 Ratti-Karia-raitiovaunulla HKL 320 vm. 1955 sekä juuri entisöidyllä museolinja-autolla HKL 33, Scania-Vabis B7563F/Helko vm. 1965. Matka alkaa Koskelan raitiovaunuhallilta klo 12.00 ja olemme Mikonkadun pysäkkiä noin klo 12.15. Tällä vaunulla teemme tuhdin kierroksen eri puolilla raitiotieverkkoamme. Sen jälkeen ajamme HKL 33:lla mukavan kierroksen esikaupunkialueilla. Matkan hinta on ilmainen seuran jäsenille ja ulkopuolisille 40 mk. Tervetuloa!

LINJAT

RAITIOLINJOJEN 3B, 3T JA 4 perjantaina aikataulut muuttuivat 3.12.1999 alkaen. Kello 22 alkaen ajetaan kuten lauantaisin, mikä merkitsee liikenteen tihentymistä.

ITSENÄISYYSPÄIVÄNÄ, maanantaina 6.12.1999 bussit, raitiovaunut ja metro noudattivat sunnuntaiaikatauluja. Aamuyön bussit 01N - 07N liikennöivät perjantain ja lauantain, lauantain ja sunnuntain sekä myös sunnuntain ja maanantain välisinä öinä. Helsingin sotilasläänin paraatin vuoksi raitiolinjoilla 4, 7A, 7B ja 10 jäi klo 10.30 - 12.30 ajamatta reitti Postitalo - Mannerheimintie - Kisahalli molemmissa suunnissa. Ne ajoivat poikkeusreittiä Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta. Bussi 24 ajoi reittiä Mannerheimintie - Salomonkatu - Annankatu - Eteläinen Rautatiekatu - Arkadiankatu. Postitalon pysäkki oli pois käytöstä. Erottajalle päin reitti oli Runeberginkatu - Kamppi (M) - Linja-autoasema - Salomonkatu - Mannerheimintie - Erottaja. Yliopilaiden soitutukukueen aikana klo 17.00 - 17.30 raitiolinjoilta 3B ja 3T jäi ajamatta reitti Arkadiankatu - Runeberginkatu. Ne ajoivat poikkeusreittiä Kisahalli - Mannerheimintie - Postitalo. Raitiolinja 4 ajoi noin klo 18.00 alkaen

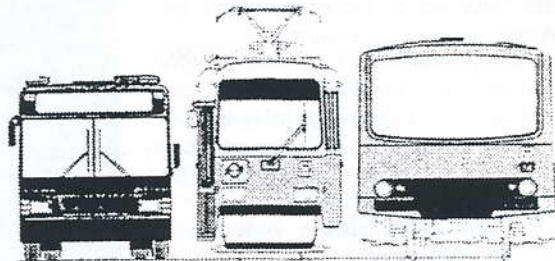
Kauppatorille. Kauppatorin ja Katajanokan välinen osuus ajettiin bussilla 4X reittiä: bussilinjalla 16 pysäkki "Kauppatori" - Eteläesplanadi - Pohjoisesplanadi - Katajanokan laituri - Sata-makatu. Katajanokalta ajettiin reittiä Katajanokan laituri - Pohjoisesplanadi - Unioninkatu - linjan 16 pysäkki "Kauppatori".

423-TEKNIKKAA eli liikennevaloetuisuutta ja pysäkki-informaatiojärjestelmää laajennetaan. Joukkoliikennelautakunta (Jlk) on hyväksynyt perustamissuunnitelman, jonka mukaan järjestelmä laajenee ensin linjalle 10 ja sitten linjoille 3 ja 7. Lisäksi varaudutaan optiolla järjestelmän laajentamiseen myös linjoille 6 ja 8 sekä liikennevaloetuisuuksien laajentamiseen koko linjaverkostolle. 423-laittein varustettuja nivelvaunuja on nyt 24. Kahteen matalalattiavaunuun asennetaan parhailaan puheena olevia laitteita. Laitteet tullaan asentamaan kaikkiin 200-sarjan uusiin vaunuihin ja lisäksi 38 nivelvaunuun, jotka ovat "linjoille 3 ja 7 sopivaa kalustoa". Valinnassa suositaan kalustoa, jossa on jo matkustamon sisänäytöt. Optiona varaudutaan kaikkien nivelvaunujen sekä toisen hankintaerän matalalattiavaunujen varustamiseen. Pysäkkien infotauluja hankitaan korkeintaan 10 kpl, sillä ne ovat kalliita.

Linjan 4 säännöllisyys on lautakunnan mukaan parantunut ja vuorovälit ovat tasaisemmat po. järjestelmän ansiosta. Bussilinjalla 23 matka-ajat lyhentyivät niin, että linjalta vähennettiin yksi vuoro.

Vanha liikennevaloetuisuusjärjestelmä poistuu turvallisuusyistä käytöstä pääasiassa vuoden 2000 loppuun mennessä. Pari kertaa on sattunut uhkaava tilanne, kun 600V:n jännite on karannut ajojohdosta ohjauskojeeseen.

RAITIOLINJOILLA 6 JA 8 nähdään kuluvan vuoden aikana kuvataidetta, valokuvia ja eläviä esityksiä. Kulttuuriratikka on yksi kulttuurikaupunkivuoden 2000 han-



kkeista. Helmikuussa raiteille rakennettiin Ateneumin taidemuseossa avattuun Hugo Simbergin näyttelyyn liittyvä elämyksellinen osuus. Helmikuun 22. päivästä lähtien ratikkamatkustajien keskuuteen laskeutui Simbergin maalauksien tunnetuin hahmo, haavoittunut enkeli. Enkeli matkusti päivittäin linjalla 6 klo 7.30 - 9.00 ja 15.30 - 17.00. Perjantaina 25.2. ratikkaan kömpi hellyttävä pikkupiru kaksosineen. Myös ratikan koristelu vihjasi taiteilijan tuotantoon. Näyttelyn hengessä toteutettu ohjelma jatkui ratikassa 26.3. asti. Kulttuuriratikat ajoivat normaali liikenteen reittien ja aikataulujen mukaisesti.

HELSINGIN SISÄISEN BUSSILINJA 11, Herttoniemi (M) - Korkeasaari (Mustikkamaa), liikennöi koulujen hiihtoloman aikana 21. - 25.2.2000 myös arkisin. Linjaa liikennöitiin viikonlopun aikataulujen mukaan aamulähtöjä lukuun ottamatta. Lähtöjä oli puolen tunnin välein Herttoniemestä klo 10.02 - 16.02 sekä Mustikkamaalta klo 10.15 - 16.15.

Seuraavia Helsingin sisäisiä linjoja ja koululaislähtöjä ei liikennöity hiihtoloman aikana 21. - 25.2.2000:

-ruuhkalinjoja 64S, 67X, 85V ja 86S

-koululaislähtöjä: linja 85 Herttoniemestä klo 13.02 ja 14.02, linja 92T Arhotietä klo 8.30 ja 14.15, linja 54 Itäkeskuksesta klo 7.10, 7.50 ja 8.20, Pitäjänmäeltä klo 15.30 ja 16.14.

HELSINGIN SISÄISEN LINJAN 94B, Kurkimäki - Kontula (M) - Kotikonnuntie, vuoroväli lyheni 16.2. alkaen ruuhka-aikoina 7 minuutiksi. Lauantaisin päivällä ajetaan 10 minuutin välein. Ruuhka-ajan linjaa 94V Kontulan metroasemalta Kivikkoon alettiin ajaa 14 minuutin välein. Osa liikenteestä hoidetaan pikkubusseilla. Pikkubussit ovat palvelulinjoilta tuttuja midi-busseja. Midibussit ajavat ruuhkavuoroissa ja viikonloppuisin.

SEUTULINJALLA 510 (STA/PKL) käytetään parissa vuorossa nivelbusseja, lähinnä

autoja STA 181 ja 187.

LINJEBUSSIN ENSIMMÄISENÄ lakkopäivänä 23.2.2000 P. Tyllilä Linja Oy:n auto 21, Volvo B10MA-55/Wiima Combi -nivel oli seutulinjalla 143. Myös muilla seutulinjalla oli alihankinta-ajoa (mm.) lakosta johtuen. Joillakin lakonalaisilla linjoilla ajettiin esimiesvoimin (150, 150A ja 154).

PÄÄKAUPUNKISEUTUA KOSKETTAVAN AKT-tukilakon aikana 8.3.2000 liikennöitiin linjaa 740M Mellunmäen metroasemalta Vantaan Nissakseen klo 6 - 9 ja 14 - 18 välisenä aikana 3 - 4 kertaa tunnissa, linjaa liikennöi Linjebuss.

16.2.2000 HAAGAN PALVELULINJAA alkoi ajaa Taksikuljetus Oy.

VUOSAARESSA LIIKENNÖI 16.2. alkaen kaksi palvelubussia. Uusi palvelubussi ajaa vanhan reitin lisäksi Meri-Rastilaan ja Nordsjön kartanoon. Bussi ajaa Vuosaaren pohjoisosassa myös Rantakivientien ja Melatien kautta. Uudessa palvelubussissa ei ole emäntää. Toinen Vuosaaren palvelubussi jatkaa lähes entisellä reitillään. 16.2. 2000 lähtien bussi on ajanut aina myös Merikorttikujalle ja käynyt kutsusta myös Vuosaaren kirkolla. Aikataulu

muuttui.

KONTULAN PALVELUBUSSI alkoi Kontulasta Mellunmäkeen ajaessaan poiketa Kontulan metroaseman kautta. Muutoksen tarkoituksena oli parantaa Kivikon alueen palvelua. Aikataulusta jäi pois lähtö klo 15.18 Kontulan metroasemalta Naapurintielle.

VANTAAN SISÄISIÄ LINJOJA alkoi ajaa Concordia Bus Finland (entinen Stagecoach Finland). Uusi liikennöitsijä joutui kuitenkin vuokraamaan entiseltä melkoisen määrän kalustoa. Linjebussin kalustoa on näkynyt Vantaan linjoilla myös alihankintojen johdosta.

KALUSTO

HKL:N RAITIOVAUNUPUOLELLA kalustotilanne oli myös maaliskuun puolessa välissä se, että matalalattiavaunuja (Variotram) käytettiin vain linjan 10 ruuhkavuoroissa 190 ja 195. Varmimmin esiintyi vaunu 205 vuorossa 190 (ip). Linjakäytössä on

havaistu ainoastaan vaunuja 202, 203 ja 205. Vuoden 1959 vaunuja on näkynyt lähinnä linjoilla 1(A) ja 2. Linjalla 1(A) on ollut usein joissakin vakio- tai ruuhkavuoroissa Nr-vaunujakin. Seuraavista RM3-Valmeteista on niukasti (jos ol- lenkaan) liikennehavaintoja aivan viime ajoilta: 20, 23 ja 26. Vaunu 26 on saat- tanut olla liki vuoden pois linjalta.

HKL 205 ON OLLUT 9.3.2000 koulutusajolla linjalla 4.

NR11+ 84 VALMISTUI marraskuussa ja havaittiin 23.11.1999 linjan 3B vuorossa 28 vielä ilman mainostieppejä. Sittenmin ovat valmistuneet NR11+ 112 ja NR1+ 43. Vaunu 112 nähtiin koeajolla 15.12.1999. Vaunu 43 havaittiin modernisoituna lin- jalla 1A perjantaina 25.2.2000.

VUODEN 1959 VALMET-VAUNU 26 on palannut liikenteeseen maaliskuussa 2000 liki vuo- den seisontajakson jälkeen.

HKL-BUSSILIIKENTEEN AUTOT 8823, 8824, 8837 ja 8838 (Scania N112L/Wiima) on poistettu liikenteestä.

HKL-BUSSILIKENNE SAA käyttöönsä kesän alkuun mennessä sisäisiä linjoja varten seuraavat uudet autot: 3 kpl Scania



HKL 339 TOIMI PUHELINLUETTELOMAINOSVAUNUNA TAMMIKUUSSA 2000. KUVA: JORMA RAUHALA 28.1.2000

L94UB6x2/Carrus K204 City L, 5 kpl Scania N94UB4x2/Lahti 402 sekä 9 kpl Volvo 7000. Scania sijoitetaan tarjouskilpailussa voitettulle linjalle 54(B) ja Volvot linjoille 80(A) ja 93. HKL-Bussiliikenne saa elokuuhun mennessä seuraavia seutulinja-autoja: 5 kpl Scania L94UB6x2/Ikarus E94, 10 kpl Scania L94UB4x2/Lahti 402, 9 kpl Mercedes-Benz O405N2 sekä 5 kpl Volvo B10BLE/Carrus K204 City L. HKL-Bussiliikenne oli tuoreimman seutuliikenteen tarjouskilpailuerän suurin voittaja. HKL-Bli sai mm. linjat 109(T), 132(T), 500T, 501T ja 505. HKL-Bli sai myös muutamia Turuntien suunnan linjoja, mutta niiden sopimus koskee vain yhtä vuotta, koska Leppävaaran kaupunkirata liityntälinjoihin otetaan käyttöön jo syksyllä 2001.

HKL-Bli ON KOKEILLUT STA:n Scania L94UB6x2/Ikarus E94 -teliautoa. Samaan aikaan STA:lla oli lainassa HKL 9802 (Volvo-teli). Tämä tapahtui helmikuun ensimmäisellä puoliskolla.

HKL-Bli:n ensimmäisinä luovutetuihin sarjain 9912 - 9932 (Volvo 7000) autoihin ei ollut asennettu matkustamon takaosaan lisäänieristeitä. Nyt niitä on alettu asentaa myös sarjan alkupään autoihin, mutta autossa 9917 eriste on alkanut irtoilla ja se pysyi paikallaan läheiseen otetankoon teipatun laudanpätkän avulla.

HKL 9201 ON TÄYSKORJATTU, maalattu ja varustettu kultanumeroin. Havaintoja on mm. linjoilta 52 ja 21V(!).

HELMI-MAALISKUUSSA HKL:n linjalla 42 on ruuhka-aikoina kulkenut auto 8633!

HKL 9706 ON KOLHIINTUNUT pahoin etuosastaan. Vauriot ovat etukulmassa ovipuolella pahat, vaikka vastapuolena oli paketti-auto, jolle ei tapahtunut mitään suurta eikä sen kuljettajallekaan.

HKL:n AUTOJA 8814 - 8838 on ollut yllättävän runsaasti ajossa tänäkin talvena. Autoja on näkynyt myös sellaisilla linjoilla, joilla niitä ei odottaisi näkevän (21V, nivellinja; 42, nivellinja; 62, kaasubussilinja). Linjojen 14, 17, 24, 32 ja 57 ei-matalissa vuoroissa autoja on esiintynyt erittäin runsaasti, mikä on täysin luonnollista. Näiden autojen kohtalon hetket alkavat olla käsillä, eli Te, jotka haluotte ottaa kuvia näistä autoista, toimikaa tänä keväänä, sillä ensi kesän jälkeen huomattava määrä HKL:n 1980-luvun autoista jää pois käytöstä ja siirtyy myyntivarastoon.

TORSTAINA 9.3.2000 HKL 9839 linjalla 58. Näin ollen OmniCityllä on voinut matkustaa myös läntiseen Helsinkiin.

KESKIVIIKKONA 15.3.2000 aamulla HKL 9106 linjalla 52 ja HKL 8817 linjalla 42. Linjalla 42 tuntuu olevan useimpina päivinä ainakin yksi lyhyt auto liikenteessä, välillä jopa keskellä päivää tai lauantaina.

TORSTAINA 16.3.2000 HKL 8921 oli se-

tulinjan 452 (tai 453) jollain versiolla.

SUOMEN TURISTIAUTO OY SAI maaliskuussa uusia Volvo B10BLE/Ikarus E94 -autoja. On havaittu kaksiakselinen auto 246 sekä teliautoja 166 - . Autoja on alkanut esiintyä liikenteessä maaliskuun puolenvälin jälkeen. Telibusseja on satunnaisesti liikkunut sellaisillakin linjoilla joilla normaalisti käytetään kaksiakselisia autoja. Hankintaerän autoissa on ensimmäistä kertaa linjakilvissä määränpäättekstit.

STA:n VARIKOLLA OLI MAALISKUUSSA seiso-massa Tampereen liikennelaitoksen (TKL) teli-Scania/Lahti nro 229!

STA:ITA ON MYTY 3 - 4 Rába-MAN/Ikarusta Askaisten Auto Oy:lle.

STA 290 OLI 16.3.2000 seutulinjalla 248. "Pätkä-Ikaruksia" käytetään yleensä Helsingin sisäisillä linjoilla. Samana päivänä auto 3 (Volvo B10L/Carrus City U) oli seutulinjalla 247. City U:ita ei myöskään yleensä käytetä seutuliikenteessä.

METSÄLÄN LINJA OY 5 (vanhempi), BHO-888, Scania N112CL/Wiima vm. 1988, oli linjalla 69 maanantaina 13.3.2000. Näin ollen MLO:lla on kaksi autoa liikenteessä numerolla 5.

METSÄLÄN LINJA OY 8 (Scania N113/Lahti 402) on palannut liikenteeseen parin kuukauden mittaisen kolarikorjauksen jälkeen. Korikorjaus tehtiin Villähteellä Lahden Autokori Oy:llä.

MLO 18 (BKV-888) LINJALLA 78 korkeassa vuorossa 16.3.2000. Linjan 78 korkeissa vuoroissa esiintyy alihankinta-ajossa melko yleisesti MLO 17 (IFO-633) tai juuri edellä mainittu auto 18. Metsälän väreissä kulkeva GAV773R-vaihteistolla varustettu auto on kyllä hiukan outo Vuosaaressa päin.

TAMMELUNDIN LIKENNE OY 5:n tarina päättyi kerrostalon seinään Pajamäessä tammi-kuun viimeisenä perjantaiamuna. Auto oli tyyppiä Sisu BT-58BPT/Camo Lissabone vm. 1988. Alusta oli oikeasti paljon vanhempi. Autolla oli ajettu alihankintavuoroja autolinjalla 50. Etupää kärsi varsin huomattavat vauriot, vaikka kori sinänsä säilytti muotonsa.

TAKSIKULJETUS OY KÄYTTÄÄ pikkuista M-B O405N CNG:tä (maakaasukäyttö) Haagan palvelulinjalla. Auton rekisteritunnus on VIT-573. Auto on selvästi lyhyempi kuin TLL:n vastaavat.

TAKSIKULJETUKSEN YAR-639 (MB O405N/Lahti 402) on esiintynyt Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Auto lienee myyty pois etseltä omistajaltaan. Yhtiö lienee myynyt pois myös M-B/Ajokki Cityn (BLS-393), sillä sillekään ei löytyne enää luontevaa käyttöä.

CONCORDIA BUS FINLAND (entinen Stagecoach Finland Oy Ab) sai vuoden 2000 alussa käyttöön 39 uutta Volvo B10BLE/Ikarus E94:ää. Niistä 14 on teliautoja. Autot sijoitettiin ensisijaisesti

tarjouskilpailussa voitetuille Vantaan sisäisille linjoille, vaikka joitakin yksilöitä on näkynyt esimerkiksi Helsingin linjoilla 70T ja 70V. Vuoden alussa Vantaan sisäisillä linjoilla näkyi alihankinnoista ja kaluston vuokrauksesta johtuen suuri joukko Linjebussinkin autoja, oli "Malmön Scaniaa", "Paavo Koskisen Lahtia", Kööpenhaminan "tanskandoggeja" yms. Concordia Bus joutui ottamaan uudelleen ajoon vuosien 1988-89 Volvo B10R-67/Wiima M310:ia, joissa on ovet 1-1-0. Satunnaisesti on havaittu ajossa autoja Volvo B10M-60/Wiima K202-101 vm. 1988. Auto 345 (ex Auto-Arvela 45) oli esimerkiksi 16.3.2000 seutulinjalla 194/195. Tämä on siis Volvo B10R-67/Wiima Combi.

OY LINJEBUSS FINLAND AB:n myyntivarastoon ovat joutuneet mm. autot 227 - 230 sekä 321. Ainakin kuusi Volvo B10BLE/Aabenraata on siirretty takaisin Tanskaan. Autot 231, 232, 238 ja 239 ajettiin 3.3. Tanskaan menevään laivaan. Autot 233 ja 240 menivät samaan osoitteeseen jo aiemmin (11.2.2000).

LÄHILINJAT OY (KOIVISTON AUTO OY) hankkii tiittävästi M-B O530 Citaroita voittamalleen seutulinjalle 611. Lähilinjojen kolmesta Scania L113CLB/Wiima M310:stä ovilla 1-1-1 (vm. 1990) kaksi on siirretty KA:lle Lahteen. NAB-831 on edelleen täällä etelässä.

OY POHJOLAN KAUPUNKILIKENNE AB:lle on tulossa neljä Scania L94UB4x2/Lahti 402:ta seutulinjaa 160 varten. Autot tulevat olemaan 13,4 metriä pitkiä ja niihin aiotaan mahdollistaa liki 50 istumapaikkaa, joista osa on läppäistuimia.

OY POHJOLAN KAUPUNKILIKENNE AB on siirtänyt Turusta pääkaupunkiseudulle myös auton 834, SFI-610, Volvo B9M-60/Wiima K202-221, jossa on Allison-automaattivaihteisto. Autoa on käytetty lähinnä vara-autona Espoon linjalla 35.

OY POHJOLAN KAUPUNKILIKENNE AB on siirtänyt entiset P. Tyllilä Linja Oy:n autot 864 ja 874 Turkuun ja niitä käytetään linjalla 11. Autot ovat Volvo B10M -alustaisia ja koreina on Wiima M304 ja Wiima Combi sekä vaihteistoina Voith ja ZF.

WESTENDIN LINJA OY ON hankkinut lisää busseja kasvaneeseen linjaliikenteeseen. Keväällä 2000 WL ajaa alihankintavuoroja pääasiassa linjoilla 132, 156 ja 213. Talven 1999-2000 aikana on ostettu seuraavat bussit: 6, EYC-435, M-B OH1625L/van Hool Alizée vm. 1990 ex TransBus EFE-808; 7, EFE-123, M-B OH1625L/Wiima Combi vm. 1990 ex TransBus 23; 8, ZBH-408, Scania K92CL/Kutter Deca 320 vm. 1988 ex Linjebuss 8 (alun perin WL 8); 10, ZHK-301, Scania BF-BR111/Wiima Combi ("koritettu") vm. 1989 ex Linjebuss 1 (alun perin WL 1). Lisäksi auto nro 3, UUU-509, Scania K92CL/Kutter 9' vm.

1985, on maalattu uudestaan. Westendin muut lähiliikenneautot ovat: 4, UXE-214, Scania K92CL/Kutter 320 Deca vm. 1986 ja 5, HFM-832, Scania L113CLB/Lahti 400 vm. 1991. Tilausliikenteeseen hankittiin Länsilinjien entinen Volvo B10M/Kutter Deca 360 (EBE-566).

TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS (TKL) hankkii vuonna 2000 viisi Scania CN94UA6x2 OmniCity -nivelautoa. Autot ovat matalalattiaisia koko pituudeltaan. Lisäksi liikennelaitos hankkii neljä teliautoa Scania L94UB6x2/Lahti 402 sekä yhden midibussin Scania N94UB4x2/Lahti 402.

TURUN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS (TuKL) käyttää edelleenkin vuoden 1981 Volvo B10M/Delta 100 City -autoja. Sen sijaan Sisu/Delta City S:t vm. 1984 näyttäisivät olevan pois käytöstä. Varikolla seisoo lisäksi melkoinen joukko Scania BR111M:iä vm. 1978-80. Matka-Autoille myytyjä BR111M:iä ei enää vuoden 2000 puolella ole käytetty, viimeisenä sellaisena liikkui MA 108 (ex TuKL 108) viime syyskuussa, siis Vainion omistuksen aikana.

TURUN LINJA-AUTO OY:N (Koiviston Auton tytäryhtiö) Mercedes-Benz Citarot ovat HKL:n vastaavista poiketen täysmatalia, toisin sanoen takimmaisillakaan ovilla ei ole lainkaan askelmia. Ilmeisesti moottorin muodon vuoksi näissä Turun Citaroissa on taka-akselin jälkeen kaksi paripenkkiä peräkkäin selkänoja eteenpäin, mikä on varsin ennenakematöntä Suomessa. TLA:lla oli 7.3.2000 ajossa lähes kaikki entiset HKL:n autot 8516 - 8520 pitkillä sarjoilla linjoilla 32 ja 42. Linjalla 11 oli entinen Vesman Liikenteen

TUH-107, Volvo B10M/Wiima K201-102 vm. 1983.

TURUSSA TLO:N YHTIÖILLÄ ei ole enää lainkaan Volvo B10L:iä, toinen myytiin Vainion Liikenteelle ja toinen Koskilinjoille. Kuitenkin turkulaiset yhtiöt ovat hankkimassa seitsemän Volvo 7000:ää.

VÄINÖ PAUNU OY 81, on Scania L94UB4x2/Lahti 402. Eipä Paunu Scaniaa yleensä ole hankkinut. Ehkäpä Paunun isäntä oli lukenut mainoslauseen "Tee kuten Volvo, osta Scania!". No, EU ei hyväksynytäkään tätä Volvon ostopäätöstä ja Volvo-Scania -fuusio jäikin tältä osin vain haaveeksi. Paunun Scania on sitä vastoin totisinta totta, autoa ajoikin lakon aikana yhtiön toimitusjohtaja Martti Paunu.

LAHDEN LIIKENTEELLÄ ON jo viideskin matala Kabus eli LL 328.

PORIN LINJAT OY:N SCANIA K112CL:t TSK-864 ja -865 ovat saaneet uuden Ikarus E95 -korin ja sivunumerot 29 ja 30. Vastaava TUJ-373 on saanut samanlaisen korin ja kylkinumeron 31. Seuraavan Ikarus-korin saanee vuoden 1985 Volvo B10M EAE-503. Muutoin Volvot on uudelleenkoritettu Carruksella.

KETOSELLA ON ROVANIEMELLÄ ja/tai Kemijärvellä ajoautoina mm. entiset HKL 8625 ja 8840. Samoin ex HKL 8728 ja 8731. Kittilällä on taas entinen Tapio Leskisen (TLO) Scania N113CLB/Wiima AFB-789.

PORIN LINJAT OY ON HANKKINUT linjaliikenteen Lyttilän Liikenne Oy:stä. Yhtiöiden tilausajotoiminta yhdistetään ja tämän vetäjänä jatkaa Lyttilän Liikenteen nykyinen isäntä.

LÄHIJUNA

VR OY:N SM1:T 6029, 6044 ja 6045 on saneerattu. Sm2 6056 on käynyt täyskorjauksessa. Sm1 6023 on tiettävästi saneerattavana.

LEPPÄVAARAN KAUPUNKIRATAAN liittyvät työt jatkuvat. Helsingin aseman uudet raiteet 17-19 ovat jo lähes valmiit laitureineen. Suurin osa kaupunkiradan raiteiden kiskotuksesta välillä Helsinki - Pasila on paikoillaan. Liikenne näille raiteille tällä osuudella siirtyy touko-kesäkuun vaihteessa 2000. Myös Ilmalan asemalla on suuret laiturij- ja raidetyöt käynnissä. Osuudella Ilmala-Huopalahti on käynnissä vaihteiden asennustyöt. Huopalahden aseman eteläpuolella on valmiina myös tunnelitien ylittävä eteläinen silta raiteineen, mutta toistaiseksi liikenne kulkee vain pohjoisemman sillan raiteita pitkin. Seuraavat liikennöintimuutokset kaupunkiradan tällä osalla tapahtunevat heinäkuussa.

ULKOMAAT

TUKHOLMA

LIIKENNE UUDELLA POIKITTAISELLA raitiotiellä, Tvärbananilla, on alkanut. Kysymyksessä on osuus Gullmarsplan - Liljeholmen.

BUSSLINK (= SL BUSS AB + Näckrosbuss) on saanut Tukholman keskustalinjoille uusia Scania CN94UB4x2 OmniCity -autoja. Niissä on ovet 2-2-1 ja siten lyhyehkö perälytys (OmniCityissä on normaalisti ovet 2-2-2 ja normaalimitainen takalytys). Moottori on etanolikäyttöinen, sarjatunnus H19E. Autot ovat tuttuun tapaan punaisia, toisin kuin Stomlinjen siniset bussit. Stomlinjeverkosto käsittää tätä nykyä kolme linjaa, 1, 3 ja 4.

TALLINNA

TALLINNASSA ON HAVAITU linja-auto + varsinainen perävaunu -ajoneuvoyhdistelmä kaupunkiliikenteessä. Varsinainen perävaunu on tarkoitettu luonnollisesti henkilökuljetukseen.

LONTON BUSSILIENNE 1999

VUOSI 1999 MERKITSI matalalattia-kaksikerrosbussien läpimurtoa Lontoossa. Vuoden lopulla tällaisia uuden sukupol-



SRS:LLÄ OLI OMA PÖYTÄ TURUN PIENOISRAUTATIEPÄIVILLÄ LOPPUVUODESTA 1999. KUVASSA SEURAMME JÄSEN MARKKU NUMMELIN ESITTELEE RAITIOAUNUJEN PIENOISMALLEJA.

KUVA: JORMA RAUHALA



TKL:N VUODEN 2000 HANKINTAAN KUULUU KAIKKIAAN VIISI SCANIA CN94UA6X2 OMNICITY-NIVELAUTOA. KUVA MATTI RAINIO/TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS

ven liikennevälineitä oli käytössä jo yli 500 kappaletta - yleisimpinä alustamalleina DAF DB250 (tyyppi DLA) ja Dennis Trident (TA). Korina näissä autoissa on Alexander ALX400. Myös Plaxton President koria DAF-alustalla (DLP) on käytössä jonkin verran. Volvo B7L-mallia Alexander-korilla (AVL) oli tilauksessa melkein 200 kpl, mutta yhtäkään ei saatu liikenteeseen vielä vuoden 1999 aikana. (Käyttöönotto tapahtui vasta 1.2.2000).

Pitkästä aikaa Lontooseen hankittiin myös täysikokoisia 12 metriä pitkiä yksikerrosbusseja. Kyseessä olivat kaupungin uusimman nähtävyyden - Millennium Domen - liikenteeseen tarkoitettut DAF SB220 / East Lancs Millennium (siis Millennium)-matalalattiabussit, joita hankittiin 17 kpl. Ne liikennöivät linjoja M1 ja M2 Greenwichin ja Charltonin asemilta Millennium Domelle. Autojen muotoilu on erittäin moderni ja niissä on mm. ilmastointi ja tuplaikkunat. Liikennöitsijänä on Go Ahead-konserniin kuuluva London Central, joka yrittää hämätä busseista kiinnostuneita siten, että matkustamossa autojen numerot ovat MD1, MD2 jne. mutta ulkopuolella numerot ovatkin 2001, 2002 jne.

Routemastereita on liikenteessä ainakin vielä vuoteen 2004 asti. Uusimmat tämäntyyppiset autot ovat vuodelta 1968,

mutta linjalla 36 on saattanut nähdä "alkuperäiskuntoisia" vanhimpia RM-busseja, jotka jo nyt ovat ylittäneet 40 vuoden iän. Routemastereilla liikennöidään normaalisti vain arkipäivinä, mutta Stagecoach on käyttänyt näitä veteraaneja jonkin verran myös pyhäliikenteessä linjalla 8.

Kaupungin kolme suurinta bussiliikennöitsijää olivat edelleen Arriva, Go Ahead ja Stagecoach. Transdev-konsernin omistaman London United-yhtiön lisäksi voiti nyt toinenkin ranskalainen yhtiö liikennettä Lontoossa, kun CGEA/Vivendi (Linjebuss/Connex) sai linjat 3 ja 322, joista ensinmainittu on merkittävä keskustalinja. Yhtiön nimeksi tuli Connex-Bus ja liikennöinti alkoi vuoden 2000 alkupuolella.

Bussiliikenteen sujumisen turvaamiseksi on jälleen kehitetty uusi koikeilu, jonka nimeksi tuli "Super-Route". Kyseinen linja on nro 32. Reitillä on mm. skoottereilla liikkuvia tarkkailijoita, jotka jakavat huomautuksia bussikaistoilla ajaville autoilijoille. Reitin varrella ja busseissa on kameroita ja linjalla ajaa kaiken lisäksi vielä hinausauto, joka siirtää väärinpysäköidyt autot pois. Pysäkkien reaaliaikainformaatio ja liikennevalotuet kuuluvat myös asiaan.

MUUT

TAMPEREEN ILMAISBUSSILINJAT (Vapaa vyöhyke) ovat osoittautuneet pettymyksiksi suurelta osin. Matkustajia oli varsinkin alkuun odotettua vähemmän. Vapaa vyöhyke saattaa loppua lähitulevaisuudessa.

TAMPEREELLA ALKOI PERJANTAINA 25.2.2000 neljän yksityisen linja-autoliikennöitsijän työtaistelu. Lakkoon menivät Väinö Pannu Oy:n, Länsilinjat Oy:n, Alhonen & Lastunen Oy:n sekä Valkeakosken Liikenne Oy:n kuljettajat. Liikenne yhtiöiden linjastolla seisahtui suurelta osin. Eräinä yksittäisinä ajankohtina tätä työtaistelua on tuettu myös muiden liikennöitsijöiden voimin, kuten TKL:n. Myös turkulaiset ja pääkaupunkiseutulaiset AKT:n piiriin kuuluvat liikennöitsijät ovat tukeneet tamperelaisten yksityisten yhtiöiden lakkoa (vain 8.3.2000).

OULULAISILLA KOSKILINJAT OY:LLÄ oli "toimintapäivä" maanantaina 13.3.2000.

LAHDEN AUTOKORI OY tekee Tanskaan huomattavan sarjan 402-korisia katureita, joissa on Scania L94UB -alusta. Lahti 402:ia on viime aikoina viety kovasti myös Ruotsiin.

VOLVON JA SCANIAN FUUSIO ei saanut EU:n



TUKHOLMALAINEN
MATALALATTIARAITIO-
VAUNU A32 409
LILJEHOLMENISSA.
PIKARAITIOTIE
TVÄRBANAN OTETTIIN
KÄYTTÖÖN TAMMIKU-
USSA 2000.
KUVA JUHANA
NORDLUND 16.2.2000.

hyväksyntää. Tämän tapahtumasarjan seurauksena saksalainen Wolkswagen hankki 34 prosentin osuuden Scanian äänivallasta. Scanian pääkonttori pysyy Ruotsissa ja merkki- ja tuotepolitiikka tulee jatkumaan ennallaan. Wolkswagenin tuotanto-ohjelmaan eivät kuuluneet aiemmin raskaat ajoneuvot.

VIRHEITÄ

RAITIOssa 4/1999 oli muutama pikku

virhe: 1) Sivulla 14 väitetään, että Metsälän Linja Oy ajaisi linjoja 69, 77A ja 778. Näistä viimeisen kuuluu olla 78. 2) Sivun 15 alimman kuvarivin keskimäisessä kuvassa olevan auton 16 korityyppi ei ole Ajokki 500B vaan se on Ajokki 5000B. 3) Sivulla 16 kerrotaan, että auto 5 (BHO-888) vuodelta 1988 poistettiin liikenteestä kesällä 1999. Poisto oli väliaikainen, sillä auto on ollut linjaliikenteessä (ainakin linjalla 69) vielä maaliskuussa 2000. 3) Sivulla 18 oleva

pikku kuva, jossa on MLO 10, Scania N113CLL/Lahti 402, on kuvan alla väärä teksti eli kyseessä ei ole MLO 18 (BKV-888) vuodelta 1989.

AVUSTUKSET TULIVAT SEURAAILTA, JOILLE KIITOS:

Teemu Collin, Daniel Federley, Tom Heino, Arto Hellman, Hans Jaatinen, HKL, Arttu J. Kuukankorpi, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Sami Partanen, Markus Raudanpää, Jorma Rauhala, Kimmo Säteri ja Risto Vormala

VALMET-VAUNU HKL 26
PALASI LIIKENTEeseen
LÄHES VUODEN
SEISOKIN JÄLKEEN.
KUVA JUHANA
NORDLUND 27.3.2000





* . A G 1 7 *

Raitio

ISSN 0356-5440

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTO

Tuomas Karppinen

23. vuosikerta

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

TOIMITUKSEN OSOITE

Juhana Nordlund
Orapihlajatie 12 A 14
00320 Helsinki
j.nordlund@kolumbus.fi

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotiesseura ry

© Suomen Raitiotiesseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella
mitään osaa lehdestä ei saa käyttää
ilman toimituksen lupaa.

HELSINGIN RAITIOLIIKENNEMUSEO

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntai-
hin klo 11-17. Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen histori-
asta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.

TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

Suomen raitiotiesseura ry

PL 234
00531 Helsinki

Leonla 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

www.nettilinja.fi/
~ahellman/

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliiikennemuseoon sekä
pohjoismaisten raitio-tieseu-
rojen ylläpitämillä museo-
raitioleille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyynejstä.

JOHTOKUNTA VUONNA 1999

PUHEENJOHTAJA

Jorma Rauhala
puh k. (09) 873 5836 tai
0400-843 330
puh t. 030 720 957
jorma.rauhala@vr.fi

SIHTEERI

Juhana Nordlund
puh k. (09) 458 7794
puh t. (09) 6136 8512
j.nordlund@kolumbus.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

Ari Oksa
puh k. (09) 802 2393
puh t. (09) 472 3644 tai
050-559 1911
ari.oksa@hkl.hel.fi

RAHASTONHOITAJA

Krister Engberg
puh k. (09) 386 2960
puh t. (09) 8392 3181
krister.engberg@koulut.
vantaa.fi

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh k. (09) 701 2408

JÄSEN

Daniel Federley
puh k. (09) 458 4033
daniel@federley.com

VARAJÄSEN

Teemu Collin
puh k. (09) 757 1301
tcollin@cc.hut.fi

VANHOJA RAITIOITA à 30 mk

2/1997: mm. Vaunujen 1-30 muutostyöt ja erot, osa
2. Leyland-bussit.

4/1997: mm. Turun raitiovaunuvetoomus, HKL:n Sisu-
bussit, osa 1.

1/1998: mm. HKL:n Sisu-bussit, osa 2.

Raitiotiesähkölaitteiden käytöstä ja kunnossapidosta v. 1963.

Helsingin bussilinjat, osa 12. Koskelaan pikaraitiolinja KOPRA.

2/1998: mm. 20 vuotta Raitiota. Tukholman metro pian 50 v.

Bussiliikennetietoutta Turusta. Australian raitiotiet.

3/1998: mm. Vuosaaren metro valmis. Matkalla Amsterdamissa.
KANJO

4/1998: mm. 25 vuotta nivelraitiovaunuja Helsingissä. Ensimmäinen
Variotram tuli Helsinkiin. Liikkeellä Ateenassa. Pikku Huopalahti ennen ja
nyt. Norköpingin raitiovaunuja sanojin ja kuvin.

1/1999: mm. Havaintoja Pietarin raitiolehtä. Pauli Söderholmin raitio-
vaunukuvia osa 1. Variotrameja Otanmäellä. Menoa Tallinnassa.

2/1999: mm. 30 vuotta sähköistä lähijunaliikennettä. Göteborgin raitio-
liikenne. Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Ornikoita 1990-luvun lopulla.

3/1999: mm. Pääkaupunkiseudun palvelu- ja taksilijat. Kaakkois-Aasian uudet
kaupunkiradat. Pauli Söderholmin raitiovaunukuvia osa **4/1999:** mm. Helsingin raitio-
tiet ensi vuosikymmenellä. Liki neljänneksivuosisista kunnallista bussiliikennettä Porissa.
Metsälän Linja Oy vuodesta 1975 nykypäivään.

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 5 mk

HELSINKI SAT:n pulamootorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla

HELSINKI Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksikselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa
Söderholmin talon edustalla

HELSINKI punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978

HELSINKI Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Parkin edustalla 17.1.1985

HELSINKI Johdinautot 622 ja 625 Tukholman kadulla 6.5.1974

TILAUKSET SRS:N MAKSULIIKETILIN LEONIA 800 014-54 483 KAUTTA.

MERKITSE TIEDONANTONA LEHDEN NUMEROT.

**NYT UUSIA
VÄRIPOSTIKORTTEJA
HELSINGIN
RATIKOISTA!
KOLME ERILAISTA,
hinta 5 mk /kpl**

1. Puna-harmaa nivelvaunu 103
vuodelta 1986
Merikasarminkadulla linjalla 4,
kuvattu 6/92

2. Neliakselinen vaunu 9
vuodelta 1959
Senaatintorilla Vantioneuvoston linnan edessä
linjalla 2, 11/92

3. Kelta-vihreä nivelvaunu 107
vuodelta 1987
Kumtähden kentän kohdalla
Hämeentiellä linjalla 6, 7/98

Tilaa sähköpostitse osoitteesta
daniel@federley.com tai
puhelimitse 09-458 4033.

Postikulut: 1-9 kpl 4 mk, 10-> kpl ei postikuluja

Daniel Federley