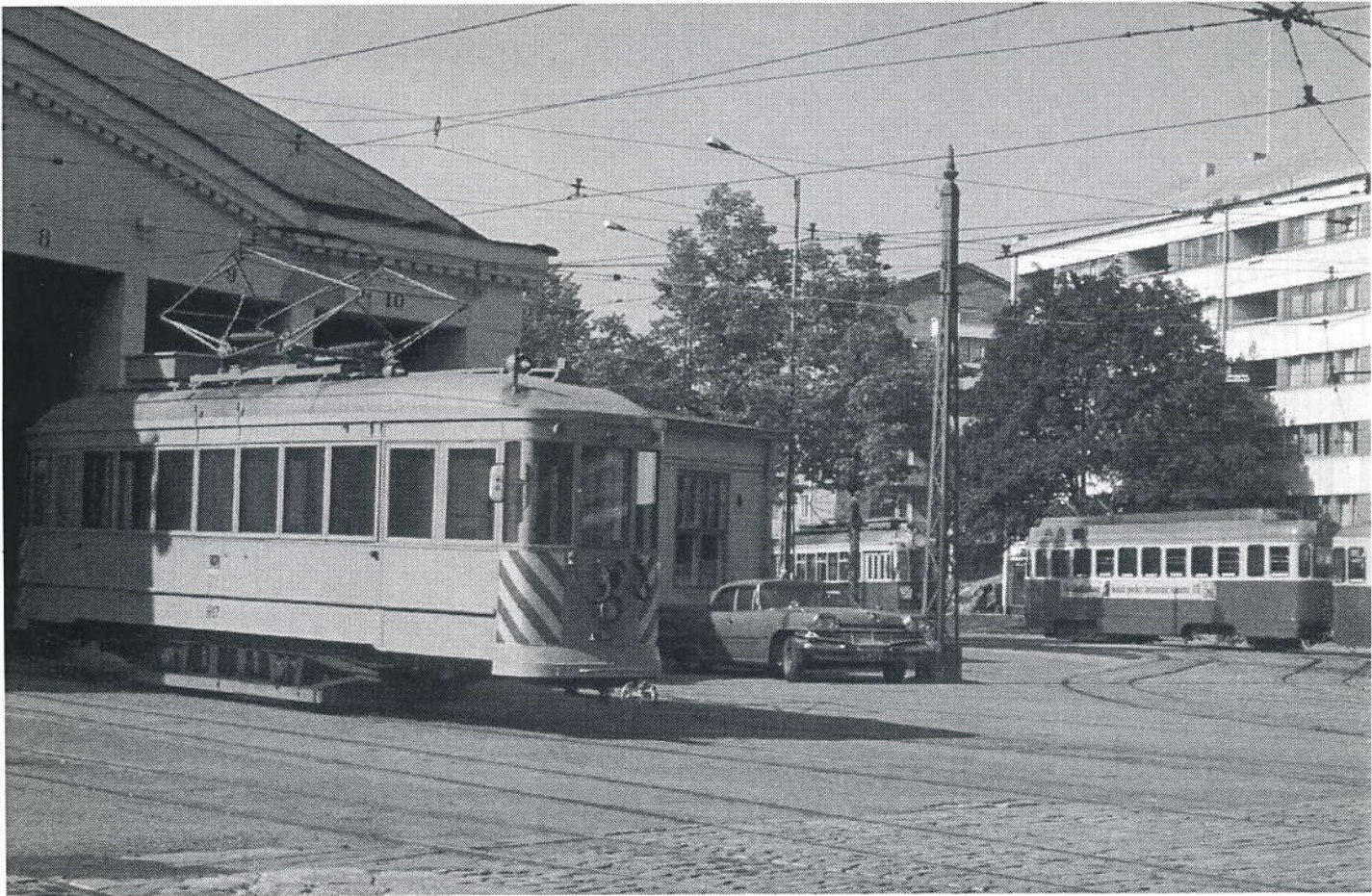


TRAITIO

2 / 2000



TYÖVAUNUSARJAN TÄSSÄ OSASSA MM.

hallivaunut



Kun Tammelandin Liikenne Sisuja rakensi...

...ja sitten siirtyi täyssaksalaisiin mataliin Mersuihin...

TAMMELUNDIN LIIKENTEN VUODET 1979-2000

TEKSTI TEEMU COLLIN

Tammelandin Liikenne Oy on helsinkiläinen bussiyritys, joka perustettiin vuonna 1945 palvelemaan Tammisaloon yhteyksiä Helsingin keskustaan. Linja sai vuonna 1966 numeron 83. Metroliikenteen alkaessa suoria linjoja keskustaan katkaistiin metroasemille ja siirrettiin HKL:n hoitoon. Näin kävi myös 83:lle. Tammelandin Liikenne sai tällöin korvaukseksi vuoroja linjalta 52, Vanhakaupunki-Munkkiniemi. Toisena liikennöitsijänä 52:lla oli Suomen Turistiauto Oy. Myöhemmin linjan 52 STA:n vuorot siirtyivät HKL:lle, mutta on

ollut aikoja, jolloin Tammeland ajoi 52:ta yksin. Vuonna 1990 Tammelandin Liikenne sai vuoron linjalta 23V, kun taloon hankittiin ensimmäinen matalalattiatibussi. Tällöin HKL sai vuoron lisää 52:lta. Vuonna 1993 Tammeland sai toisen vuoron 23V:lta ja HKL 52:lta. HKL:n saadessa lisää matalalattiatibusseja Tammelandin Liikenteen autot poistuivat 23:lta, jonka jälkeen Tammeland ajoi 52:ta yksin. Vuoden 1997 syksyllä Tammelandin Liikenne palasi 23:lle neljän maakaasubussin voimin, ja jälleen HKL ajoi 52:lla. Syysliikenteen alkaessa 1998 Tammelandin Liikenne alkoi ajaa alihankintana HKL:lle kahdella maakaasubussilla linjaa 62. Tässä vaiheessa Tammelandilla oli ruuhka-aikaan kymmenen autoa ajossa. Tilannetta voi verrata 1980-luvun puoliväliin, jolloin autoja oli yhtä aikaa ajossa hädän tuskin viisi. Samalla linja 52:kin on saanut reilusti lisää lähtöjä.

Tammelandin kalusto on ollut menneinä vuosina hyvin vaihtelevaa. On ostettu erilaisia tehtaiden esittelyautoja ja toisaalta on sitten rakenneltu Sisu-alustoja mieleisiksi. Sisuissahan on vankat ja kestävät alustarungot, mutta niissä käytetyt englantilaisperäiset moottorit ovat olleet jotain muuta. Mikä sitten olikaan Detroitin kestävyys... Tosin 1980-luvun

alussa Helsingin bussiyhtiöllä meni varsin mukavasti, joten Tammelundillakin oli varaa tällaisiin kokeiluihin. Harrastihan Liikenne Oy ylijäävien liikennekorvausrahojen tuhlamista lähes tyhjän panttina seisoviin toinen toistaan hienompiin tilausajoautoihin.

1960-luvulla oli Tammelundilla kaikenmerkkistä kalustoa, Mersuja, Scania-Vabiksia ja jopa Büssingejä. Koreina oli Helkoa ja Lahtea. 1970-luvulla oli enimmäkseen Scaniaa esimerkkinä kaksi Scania BR110 / Lahti 10 -autoa HR501-automaattivaihteistolla vuodelta 1972. Sitten Sisut tulivat mukaan kuvaan. 1980-luvulla rakenneltiin Sisuja, kunnes nykyisen johtajan, Launo Elersin, myötä siirryttiin Mercedes-Benz -kalustoon.

Tammelundin Liikenteen oma väri on harmaa sinisillä raidoilla, joskin sinisen osuus on aikojen saatossa vähentynyt. Tammelundin Liikenne oli pitkään ikään kuin Polarbusin aputoiminimi linjaliikenteessä, mistä muistutti lentokoneen silhuetti kyljissä. Maakaasubusseissa on alkanut esiintyä kyljissä siniharmaan väriyksen päällä aluksi sinertäviä lintuja ja sitten värikkäitä pörriäisiä ja koiria.

MITÄ OLI VUONNA 1979...

Tarkastellaan aluksi sitä kalustoa, joka oli käytössä vuonna 1979.

Numerot 26 (ZDL-26) ja 27 (ZDR-27) olivat Sisu BT-58SP:itä vuodelta 1971 Wiima 04 -korilla. 28 (ZTN-28) ja 29 (ZPK-99) ovat samanlaisia mutta vuodelta 1972. Nämä kaikki oli ostettu käytettyinä P.Tyllilä Linja Oy:ltä Espoosta, 26 vuonna 1975, loput vuonna 1976. Näistä nro 27 koritettiin vuonna 1982 uudelleen saaden Kutter 9 -korin. 26 ja 28 kestivät liikenteessä vuosiin 1986-87 asti. Nro 29 poistettiin 1984. Autoissa oli alun perin Leyland O.680 -moottorit ja Wilson-puoliautomaattivaihteistot, jotka 29:ää lukuun ottamatta korvattiin 70-80-luvun vaihteissa Detroit-moottorilla ja Allison-automaattivaihteistolla. 27 sai Detroitinsa ilmeisesti uudestaankorituksen yhteydessä. Wiima 04 -kaupunkikorin ovijärjestys oli 1-1-0, siinä oli taitto-ovet ja sisustus lähiliikennetylinen, olihan näillä ajettu uutena Tyllilällä ihan maaseudulle Soukan ympäristöön. Istumapaikkoja oli 45.

Auto nro 24 (AJL-224) oli alunperinkin Tammelundilla ollut auto. Alusta oli Sisu BT-58CR ja kori Ajokki 5000B vuodelta 1976. Tämä auto sai pitää AEC AH 760 -moottorinsa loppuun asti eli vuoteen 1985. Ovijärjestys oli 1-1-0 ja sisustus lähiliikennetylinen ja istumia 45.

Samankaltainen kuin 24 oli nro 25



TLL 3 VUODELTA 1993 VANHASSAKAUPUNGISSA MAALISKUUSSA 1996. KUVA TEEMU COLLIN.



TLL 7 VUODELTA 1991 VANHASSAKAUPUNGISSA MAALISKUUSSA 1996. KUVA TEEMU COLLIN



SISU BT-58BPT / CAMO LISSABONE LINJALLA 23 RUSKEASUOLLA 30.9.1999. KUVA TEEMU COLLIN.

kansi

VALLILAN HALLIN VARAPÄIVYSTYSVAUNU H-17 ILTAPÄIVÄTUNGOSAJAN LOMASSA ODOTTAMASSA "SEURAAVAA SIIRTOA" ELI RUUHKA-AJAN JÄLKEEN TAPAHTUVAA PERÄVAUNUJEN NOUKKIMISTA RATAPIHAN KAUTTA AJAVISTA LINJAN 6 JA 8 VUOROISTA 1970-LUVUN ALUSSA. KUVA © JORMA RAUHALA, 1970-LUVUN ALKUPUOLI.

(AJR-425), mutta vuodelta 1977. Poistettiin myös vuonna 1985.

...ja sitten oli tuleva.

Seuraavaksi käsitellään auto autolta Tammelandin kalustohankinnat alkaen vuodesta 1979.

Tuona kyseisenä vuonna 1979 tuli taloon yksi uusi bussi, nro 21 (AMJ-650). Alusta oli Sisu BT-58CR ja kori Ajokki 5000D. Tämä Ajokki viihtyi talossa huomattavasti edellisiä Ajokkeja pidempään, sillä se sai melko uutena 12,47 litraisen AEC AH 760 -moottorin tilalle huomattavasti pienemmän kaksitahtisen Detroit -moottorin ja sen jatkeeksi Allison -automaatin. Auto poistettiin vuonna 1989. Ovijärjestys oli edelleen 1-1-0 ja sisustukseen kuuluivat hattuhyllyt sekä 45 korkeaselkänöjaista istuinta. Etuovi (kääntöovi) aukeni etujäähdyttäjän vuok-



TLL 9 VM. 1998 LINJALLA 62 PIRKKOLASSA MARRASKUUSSA 1999. KUVA TEEMU COLLIN.

tämättömänä pari vuotta jossain varastossa säilytetty Sisu BT-58CR. CR-tunnuksen mukaisella AEC-moottorilla tämä

auto ei ole koskaan liikkunut, vaan siinä on ollut Detroit-moottori, Allison-vaihteisto ja Voith-hidastin. Kori oli 27:n kaltainen, paitsi takapenkillä oli Kutterpenkit ja alustan etupään rakenteen vuoksi Kutter joutui asentamaan etuoveksi jo mallistosta muuten poistuneen kaksilehtisen vippioven. Keskiövet olivat kaksoiskääntövet. Tämä auto sai elää talossa vuoteen 1992 asti.

Vuonna 1984 Tammelandille tuli kaksi autoa. Ensimmäinen niistä oli Scan-Auton esittelyauto, Scania BR112S Wiiman K201-korilla. Se tuli taloon vuoden vanhana ja liikkui monta vuotta Scan-Auton esittelyväreissä. Tämän katurin ovijärjestys oli 1-2-1. Istuimina 36 Wiiman omaa katuripenkkiä. Vaihteisto oli kolmiportainen Voith-automaatti. Auto myytiin vuonna 1991 Y.Förbomille Turkuun, jolloin kapea etuovi levennettiin tuplaoveksi.

Toinen vuoden 1984 auto oli myös erikoisuus, se nimittäin oli peräisin Tampereen kaupungin liikennelaitok-



si taaksepäin, mikä on perin harvinaista.

Seuraavan kerran sai Tammeland uutta kalustoa vuonna 1982, tuolloin tuli kaksi bussia. Autossa 27 (APN-520) oli Kutter 9' -kori, jossa oli kaupunkisisustus, 36 Kutterin matalaa kaupunki-istuinta, paitsi takapenkkinä oli teräskuupat. Auton etuosassa oli leveä käytävä siten, että yksittäisistuinmet olivat ovien puolella. Ovet olivat kääntövet: yksi edessä ja tuplaovet keskellä. Auton alusta oli peräisin aikoinaan Tyllilältä ostetusta Sisu BT-58SP / Wiima 04:sta (alustan nro. 21333), joka sai Tammelandin numeron 27 eli auto säilytti uudestaan korituksesta huolimatta kylkinumeronsa. Korituksen yhteydessä auto sai Detroit-moottorin ja Voith-automaattivaihteiston. Tämä auto sai kenkää vuonna 1989, jolloin kori oli vain seitsemän vuotta vanha. Alkuperäinen etujäähdyttäjä oli siirretty taakse.

Vuoden 1982 toinen auto oli myös Kutter 9' -korinen, mutta alusta oli käyt-



TLL 1 VUODELTA 1997 RAUTATIENTORILLA JOULUKUUSSA 1999. KUVA TEEMU COLLIN.



TAMMELUNDIN 15 JA ENTINEN 5 INVALIDISÄÄTIÖLLÄ 17.1.2000. SEURAVALLA VIKKOLA SISU/CAMO AJETTIIN SEINÄÄN. KUVA TEEMU COLLIN.

selta, nro 545. Auto päätyi Tammelundille Sisu-Auton kautta. Auto tuli TKL:lle uutena vuonna 1980 ja siinä oli kokeiltavana Valmet-moottori alustatyypin ollessa Sisu BT-69EIT. Kori oli Ajokki 5300 ovilla 2-2-0 istumapaikkoja oli 37. Tammelundin aikana autossa oli DAF-moottori, numero 29 ja kilvet AVL-329. Auto poistettiin vuonna 1992. Autoon tuli Tammelundin värit ikkunoiden alapuolelle. Yläosaan jäi Tampereen keltainen väri. Etulinjakilven määränpäätekstiosassa oli loppuun asti nauha, josta löytyi erilaisia Tampereen päätepaikkoja.

Yksi esittelyauto ostettiin vuonna 1985. Se oli Sisu BK-190D, jossa oli Voith-automaatti DAF-keskimoottorin jatkeena. Kori oli Ajokki 8000. Itse auto oli valmistunut jo vuonna 1982 ja sen kilvet olivat ARN-303. Ovjärjestys 2-2-0 ja autossa oli peräti 49 istumapaikkaa. Auto esiintyi aluksi Sisun esittelyväreissä, mutta sai myöhemmin Tammelundin omat värit. Auto myytiin vuonna 1992.

Seuraavan kerran hankittiin kalustoa

vuonna 1987 – taas erikoisuus, tosin tällä kertaa Mersu. Tämäkin oli rakennuttu alun perin esittelyautoksi jo vuonna 1983, mutta saatiin myytyä vasta nyt.



TAMMELUNDIN 9 MERCEDES-BENZ OH1625L/AJOKKI CITY TÄSSÄ TAKSIKULJETUKSELLE SIIRTYNEENÄ VANTAAN LINJALLA 35 KAIVOKSELASSA KESÄKUUSSA 1999. KUVA TEEMU COLLIN.



TLL 4 ELI YHTIÖN ENSIMMÄINEN MAAKAASUBUSSI VUODELTA 1996. ALKUPERÄINEN VALKOINEN PUSKURI ON KOLARIKORJAUKSESSA MUUTETTU SINISEKSI. KUVA TEEMU COLLIN JOULUKUU 1999.

Alusta oli lähiliikenteeseen tarkoitettu takamoottorinen O 307, jossa oli Mersun oma automaattivaihteisto. Kori oli pääkaupunkiseudulla erittäin harvinaiseksi jäänyt Delta City S, joka oli tässä tapauksessa kaupunki- ja lähiliikennebussin sekoitus, koska etuovi oli kapea, istuimet kuitenkin olivat teräskuupat ja niitä tässä autossa oli peräti 48 kappaletta. Tämäkin auto esiintyi aluksi keltaisena, mutta sai myöhemmin Tammelundin siniharmaat värit. 1980-luvun loppupuolella Tammelundilla oli todella monta erilaista väritystä autoissaan, varsinkin kun ottaa huomioon yhtiön kokoluokan. Tämä Mersu oli numerolla 22 (BCK-429), myytiin vuonna 1991 K. Kittilälle Rovaniemelle. 22:sen tulemisen saattoi kuulla, vaikka itse autoa ei olisikaan vielä näkynyt, sillä sen takakselista tuleva ulina on saanut eräät kutsumaan autoa nimellä "Ulvova mylläri".

Vuonna 1988 rakennettiin vielä yksi Sisu-alusta, joka oli tuhoutumiseensa asti talossa ja oli ollut vara-autona Launo Elersin kotipihassa valmiina lähtöön koska vain, jos joku muu auto oli hyytynyt linjalle tai muuten uhkasi vuorojen jääminen ajamatta. Korina tässä persoonallisessa bussissa oli portugalilainen Camo Lissabone, jossa oli 2-2-0 -ovet ja 45 kpl muovisia Parabus-istuimia. Tämä oli muuten maailman ainoa Sisu-alustainen Camo-kori. Alusta on tyyppiä BT-58BPT, jossa on kymmenlitrainen Cummins-moottori. Vaihteistona oli aluksi Allison, jonka joku autokoulunopettaja rikkoi varsin tuoreena. Tilalle asennettiin kolmiportainen Voith-automaatti (peräisin autosta 27?). Allisonin vaihteenvalitsin tosin jäi kuljettajan vasemmalle puolelle muistoksi jälkipolville. Auton alusta kuuluu noin vuosina 1979-80 rakennettuun kolmen alustan sarjaan, joihin kaikkiin sittemmin asennettiin erimerkkiset moottorit



Tammelundin/Polarbusin toimesta. Alustan BPT-tunnus on tarkoittanut Leylandin 11-litraista turbokonetta, mutta on mahdollista, että nämä alustat eivät ole koskaan sellaista konetta nähneetkään. Tämän Camon alustan numero on 29057, kun taas 29058 on Polarbusin Kutter 9SS-korisessa ja MB-moottorisessa autossa vuodelta 1983. 29059 oli Tammelundin autossa 19 vuodelta 1982. Eli alusta oli seissyt jossain varastossa nuo vuodet. Se ei siis ole peräisin mistään Tyllilältä tulleet Sisusta. Tyllilän vm. 1971-72 Sisujen alustanumerot olivat 21332, 21333, 21335 ja 21336. Kylkinumeroksi tämä Camo sai aluksi 1:sen, joka pian muuttui 21:ksi ja vuonna 1994 auto sai nykyisen numeronsa 5. Rekisterikilvet olivat BKB-641. Ilmeisesti tämä auto tunsu halua päästä televisioon ja lehtien kuviin, sillä 28. tammikuuta

vuonna 2000 se rupesi temppuilemaan sillä seurauksella, että matka päättyi kerrostalon seinään Pajamäessä auton ollessa menossa tilapäiselle alihankintavuorolle linjalle 50. Auto vaurioitui erittäin pahoin etuosastaan ja hylättiin sittemmin.

Uusi aika koitti Tammelundilla vuonna 1989. Tästä vuodesta alkaen kaikki taloon hankitut bussit ovat olleet Mercedes-Benz-merkkisiä. Vuonna 1989 saatiin yksi uusi auto, nro 23 (BLS-393), jonka alusta oli OH1625L ja kori oli Ajokki City. Alustassa oli taakse sijoitettu 14,6-litrainen V8, jossa oli voimakas turbo ja teho sekä vääntö sen myötä turhankin suuri kaupunkiautoon. Turbo poistettiin myöhemmin. Vaihteistona oli Voith-automaatti. Ovijärjestys oli 2-2-1. Alustarakenteen johdosta takaovella oli kolme askelmaa. Takapenkille noustak-

seen matkustajan oli kivuttava vielä kaksi askelmaa lisää. Mahtoi Ajokin miehillä olla hauskaa tätä autoa korittaessaan. Istumapaikkoja oli vain 32, joten seisomatilaa oli vastaavasti enemmän. Oli jopa seisomatila takaovea vastapäätä, mikä vielä korosti takapenkin korkeutta. Auto meni vaihdossa Veholle vuodenvaihteessa 1994-95, mutta ostettiin takaisin syksyllä 1995. Tällöin se sai numeron 9. Kesällä 1998 auto myytiin Taksikuljetukselle, joka ajoi sillä vuoden 1999 loppuun Vantaan sisäistä linjaa 35.

Tammelundin Liikenne teki kesäkuussa 1990 joukkoliikennehistoriaa ottamalla käyttöön Helsingin ensimmäisen matalalattiabussin. Tämä oli myös Suomen ensimmäinen, koska Tampere sai omansa vasta myöhemmin samana vuonna. Auto oli tyyppiä O 405 N, rekisteriltään KFH-154 ja sen oli tehdas lainannut

TAMMELUNDIN
SISU BT-58BPT /
CAMO
LISSABONE
POSEERAA
AURINGOSSA
2.8.1990. KUVA
PERTTI
LEINOMÄKI.





TAMMELUND 6 (EX 22) VUODELTA 1991, MB OH1625L / WIIMA K202, 19.4.1994. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.



MFI-292 ELI TLL 4 (EX 24) VANHASSAKAUPUNGISSA 29.6.1996. MYÖHEMMIN TÄSTÄ AUTOSTA TULI VIELÄ NRO 13. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.



TAMMELUNDIN 26 (ZDL-26) SISU BT-58SP/WIIMA 04 LINJALLA 83 26.5.1982. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.

Tammelundille, koska varsinaisen oman auton valmistus oli myöhässä. Tämä tehtaalla koeauto ei ollut Tammelundin väreissä, vaan kulki Mersun mainoksena, aluksi myös saksankielisenä. Teknisesti tehtaalla auto vastasi myöhemmin tullutta omaa autoa. Ovet 2-2-0 kääntömallia, joista poistumisovissa on sulkeutumisautomatiikka. Voimanlähteenä oli 213 hv:n ahtamaton 12-litrainen 6-sylinterinen makaava OM 447h -moottori sijoitettuna taakse sivulle, vaihteistona Mersun itse valmistama automaatti. Sisustus oli saksalaistyylinen muovinen, vaaleanruskea/ruskea yleisväritys ja katon vinossa osassa on katon kanssa saman vaaleanruskean värisiä suorakulmion muotoisia kaiuttimia. Lastenvaunu/pyörätuolitila oli poikkeuksellisen suurikokoinen, ainakin neljät vaunut mahtuivat. Keskiövellä on sähkötoiminen invaramppi. Istuimet olivat kovamuoviset ja matalahkot selkänojaltaan. Verhoilukangas oli oranssi. Mercedes-Benzin matalalattiabussit ovat noudattaneet siis alusta lähtien matalaa profiilia, ts. matkustamo on kokonaisuudessaan matalalla toisin kuin ns. pohjoismaisissa matalalattiabusseissa, joissa takapää on normaalkorkeudella johtuen tavallisesta taka-akselista ja moottorin sijoittelusta.

Varsinainen Tammelundin oma matalalattiabussi saapui Suomeen marraskuussa 1990 ja sai Tammelundilla numeron 24 ja kilvet MFI-292. Se poikkesi esittelyautosta vain yksityiskohtien osalta. Istuinkeidas oli sininen, jossa oransseja täpliä. Tämä kangas vakiintui Tammelundin matalien Mersujen istuimien kankaaksi. Tässä autossa oli 39 istumapaikkaa. Ikkunoissa oli Suomen talveen sopivimmat kaksinkertaiset lasit. Ainoastaan taka-akselin kohdalla olevissa ikkunoissa oli avautuvat luukut, kun taas esittelyautossa oli useampiakin avautuvia ikkunoita. Pysähtymismerkintalaitteet ovat painonapit, joiden kotelot on musta, sekä pysähty-kilpi, jossa oli teksti "Stop" kun taas esittelyautossa oli saksalainen "Wagen hält". Tällä autolla tuli olemaan poikkeuksellisen vaiheikas tulevaisuus. Vuonna 1994 sen numero muutettiin 24:stä 4:ksi. Sitten vuonna 1996 tämä auto meni vaihdossa Veholle, mutta jo saman vuoden syksyllä tämä auto ostettiin takaisin Tammelundille, koska linjalle 52 tuli vuoro lisää. Tällöin tämä auto sai numeron 13. Seuraava vaihe oli myynti Länsilinjalle Tampereelle vuonna 1997.

Toinen matalalattiabussi tuli Tammelundille jo helmikuussa 1991 eli vain noin kolme kuukautta sen jälkeen kun ensimmäinen oma matalalattia tuli taloon. Toisen auton numero oli 26 ja kilvet RFH-467. Se oli lähes samanlainen, kuin 24. Pysähty-kilpi oli nyt suomalainen kelta-musta "Pysähty-Stannar". Tällä autolla oli todellista epäonnea vuoden 1992 joulukuussa, kun se ajoi ratikan

kanssa nokkakolarin Pasilassa ollessaan linjalla 23. Se kuitenkin korjattiin ja palasi liikenteeseen, mutta kovin hyvää siitä ei tullut. Mm. ohjaus oli muuttunut huonoksi. Tämä auto myytiinkin jo vuoden 1993 lopulla Autolinjoille Lappeenrantaan.

Kolmas matalalattiabussi tuli taloon loppusyksystä 1991. Se sai numeron 27 (OFV-889). Se vastasi aiempia, mutta Mersun oman vaihteiston tilalla oli nyt kolmiportainen Voith-automaatti. Pysähtyy-kilpi oli jälleen valkoinen "Stop"-rasia, ja istuinkorokkeiden reunoissa oli keltaiset kontrastiraidat. Auto myytiin vuonna 1996 Koiviston Autolle, joka sijoitti sen ensin Lahteen, mutta sitten se palasi Helsinkiin Liikenne Oy:lle ensin numerolle 55, joka sittemmin muutettiin 132:ksi.

Lähes samaan aikaan auton 27 kanssa tuli auto 22 (OFV-992). Se ei ollutkaan matalalattiainen, vaan alustana oli 23:sta tuttu V8-moottorinen OH 1625L ja korina Wiima K202 ovilla 2-2-1. Outo hankinta, koska matalalattiaisia oli tullut jo monta kappaletta aiemmin. Autossa oli siniset teräskuoppaistuimet ja viistot katokanavakotelot olivat vaaleansiniset. Takapenkki oli paljon alempana ja siten sisätilat paljon siistimmän näköiset, kuin Ajokki-korisessa 23:ssa. Vuonna 1993-94 auton numero vaihdettiin 6:een. Tämä kuutonen myytiin jo vuonna 1995 Rovaniemelle. Vaihteisto oli Voith.

Tammelundin Liikenteen neljäs matalalattiabussi tuli liikenteeseen joulukuussa 1992. Se liikkui aluksi ilman yhtiön nimeä numerolla 28. Kilvet olivat CBG-494. Sittemmin se sai firman nimen kylkiinsä ja uuden järjestysnumeron 1. Tämän auton moottori oli vieläkin edellisen kaltainen vapaasti hengittävä, mutta vaihteisto oli nyt viisiportainen ZF. Pakoputki oli sijoitettuna vasempaan takakulmaan, mistä johtuen autossa oli erittäin kova ääni ulospäin. Koripuolen uutuus oli tuplatakoivi, mitä ei ole Suomessa ennen nähty takamoottorilinja-autoissa. Takaovella oli vain yksi matala askelma. Seisoma- ja lastenvaunusilta keskellä oli pienempi kuin aiemmin, mutta etukäytävä oli varsin leveä. Istumapaikkajärjestys oli luonnollisesti poikkeava aiemmista autoista. Etuosassa oli monia yksittäisistuinta, kun aiemmissa matalalattia-autoissa oli edessäkin etupyöräkoteloiden päällä olevia etumaisia istuimia lukuun ottamatta paripenkit. Istumapaikkamäärä oli nyt 34. Pysähtyy-kilpi oli kelta-musta Suomi-mallinen. Tämä auto sai ajaa Tammelundin laskuun vuoden 1997 syksyn asti, jolloin se myytiin auton nro 13 (ex 4, ex ex 24) kanssa Länsilinjoille.

Marras-joulukuussa 1993 otettiin liikenteeseen kaksi uutta matalalattiabussia, numerot 2 (NBA-327) ja 3 (JBG-645). Nämä ja kaikki seuraavat autot ovat kaikki vielä talossa keväällä 2000. Siksi niistä kerrotaan preesensissä.



TAMMELUNDIN AAH-949 SCANIA BR110 / LAHTI 10 RAUTATIENTORILLA LINJALLA 83 11.3.1976. TÄMÄ KUVA OLKOO ESIMERKINÄ TAMMELUNDIN VARHAISEMMASTA KALUSTOSTA. KUVA T-P LANGE.



TAMMELUNDILLA LAINASSA OLLUT TEHTAAN AUTO KFH-154 RAUTATIENTORILLA 30.7.1990 LINJALLA 23TEIPPIV. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.

Ne olivat paria yksityiskohtaa lukuun ottamatta samanlaisia kuin numero 1. Etulinjakilpien numerot ovat aiempaa paksummat. Ohjaamon erona aiempiin on uudistettu ohjauspyörä, joka on säädettävä ja ruskeanvärinen. Aiempi ratti oli musta. Kattoluukut ovat uudenlaiset, joiden avaaminen ja sulkeminen hoidetaan luukussa olevaa kahvaa kääntelemällä. Merkinantopäivät ovat nyt keltaisessa rasiassa. Pysähtyy-kilpi on taas yksinkertainen valkoinen rasia "Stop". Pysähtyy-kilpien malli on kiitettävästi vaihdellut Tammelundin matalissa Mersuissa. Näissä kakkosessa ja kolmosessa on myös keskinäisiä eroja: täynnä-kilpi (joka taas on suomalainen kelta-musta) on kakkosessa tuulilasissa, kolmosessa sen sijaan linjakilpikotelossa. Kolmosen sivulinjakilpilaitte on edempänä kotelossaan kuin kakkosessa mistä johtuen kilven luukku sisällä on myös edempänä.

Seuraavan kerran uutta kalustoa tuli

marraskuussa 1994. Tuolloin otettiin ajoon auto 8 (JBM-913). Se on uudistettu matala Mersu, mallimerkintäkin on O405N2. Auton etuosan ikkunoita on suurennettu ja moottorina on nyt vapaasti hengittävän sijasta Euro 2-väitimet täyttävä turbokone. Ovet ovat kääntöovien sijaan ulospäin aukeavat vipiovet. Myös etuovet ovat vipiovet, jotka sitten lyövät sisään pyrkiviä asiakkaita turpiin avautuessaan. Sisustus noudattaa Tammelundin yleistä linjaa, paitsi tässä autossa lastenvaunutila on ovisivulla keskioven ja etupyöräkotelon välissä. Auton ovetomalla sivulla on siis pelkkiä istuimia koko auton mitalla. Istuimissa on pientä eroa edellisiin. Ilmeisesti lastenvaunu/pyörätuolitalin uusi sijoitus ei ole ollut tyydyttävä, koska se ei tästä ole yleistynyt. Etuosan istuimet eivät pyöräkoteloiden päällä olevia lukuunottamatta ole korokkeilla "podestereilla" vaan käytävätasossa. Istuimia on 34 kpl. Pysähtyy-kilpi on nyt vuorostaan perisuo-

malainen mustakeltainen rasia. Etuosan alemman ikkunalinjan vuoksi yhtiön nimi on sijoitettu ikkunoiden yläpuolelle siniseen raitaan.

Joulukuussa 1994 tuli maahan Tammelundille myös toinen uusi O405N2. Se sai numeron 6 ja kilvet KGJ-123. Se on pitkälti kahdeksikon kaltainen, mutta lastenvaunutila on jälleen perinteisellä paikalla keskiovia vastapäätä, jolloin istuimia on 31 kpl. Näihin 6:een ja 8:aan asennettiin myöhemmin uusi vaaleanruskea kitkalattia käytävätasolle.

Vuoden 1996 kalustohankinta noteerattiin tiedotusvälineissäkin. Tällöin taloon ostettiin Suomen ensimmäiset maakaasulinja-autot. Valmistaja oli tietenkin Mercedes-Benz, joka on ollut kyseisen tekniikan edelläkävijöitä maailmassa. Autot ovat tuttua O 405 N -perusmallia, johon on lisätty maakaasusäiliöt katolle auton etuosaan. Moottorina on tutun 12-litraisen koneen maakaasoversio tyypiltään M 447 hG. Vaihteistona on viisiportainen ZF. Numerot olivat 4 (FCC-600) ja 7 (FCC-737). Ulkoasu on muuten Tammelundin perustyyliä lisätynä vaaleansinisillä linnunkuvilla ja "Puhtaasti maakaasulla" -teksteillä. Yhtiön nimi on kirjoitettu ylös kaasusäiliön kylkiin. Ovet ovat ulospäin aukeavat vippiovet 8:n ja 6:n tyyliin. Autojen sisustuskin on Tammelundin perustyyliä ja istumapaikkajärjestely samanlainen kuin autossa 6, paitsi yksi istuin enemmän. Pysähtyy-kilpi on tosin mallia valkoinen laatikko "Stop" ja kattoluukut ovat sähkötoimiset kauko-ohjattavat sekä sisällä ikkunoiden yläpuolella on kattokanavapuhalluksen ilmarakojä. Keskioven invaramppi on nyt käsikäyttöinen. Kaasukoneen vaatiman tekniikan vuoksi



TAMMELUNDILLA LAINASSA OLLUT TEHTAAN AUTO KFH-154 RAUTATIENTORILLA 30.7.1990 LINJALLA 23TEIPPIV. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.



ARJ-419 ELI TAMMELUND 19 VIPPIETUOVINEEN TOUKOLASSA 21.9.1985. KUVA JUHANI POUSSA.



AMJ-650 ELI TLL 21 SISU BT-58CR / AJOKKI 5000D TOUKOLASSA 17.3.1988. HUOMATKAA ETUOVI. KUVA JUHANI POUSSA.

takaoven kohdalla käytävä on hieman korkeammalla ja siksi takaovella on yhden askelman sijasta kaksi askelmaa. Ohjaamossa on nyt harmaa ohjauspyörä ja ovien käyttönapit ovat hipaistavat ts. niitä ei tarvitse varsinaisesti painaa.

Lisää maakaasubusseja otettiin käyttöön syksyllä 1997. Numeroina on näissä on 1 (MGZ-823) ja 13 (MGZ-815). Tällöin talossa oli neljä maakaasubussia eli 40% kalustosta aikana, jolloin kenelläkään muulla liikennöitsijällä ei vastaavia. Näiden autojen uutuus on Brosen pistematriisikilvet. Avattavia ikkunoita on aiemman kahden sijasta neljä. Ovet ovat kääntömalliset vippiovien sijaan. Vippiovista on ollut harmia talvisin lumen tukkimilla bussipysäkeillä ja varsinkin korotetut pysäkit Viipurinkadulla ovat estäneet ovien avautumisen, jolloin on pakko käyttää korinostoa tai jättää mummon jalan mentävä rako auton ja korokkeen väliin. Sisällä kaikki kiinteät istuimet ovat jälleen



ENTINEN SCAN-AUTON ESITTELYAUTO ASA-591 ÄGELISSA TAMMELUND 18:NA 13.5.1988. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.

korokkeilla, jolloin saadaan lisää istumapaikkoja. Näissä onkin 36 istumapaikkaa verrattuna 4:n ja 7:n 32:een paikkaan. Keskisillalla on lisäksi vielä läppäistumia. Pysähty-kilvessä on teksti "Stop" mutta teksti on hyvin pienikokoista ja kotelokin on pieni ja vaaleanruskea. Näissä autoissa ei ollut alun perin sisäkaiuttimia, joten ne jouduttiin lisäämään, jotta linjalla 23 voitaisiin kokeilla pysäkkikuulutuksia. Nämä kaiuttimet ovat pyöreähköt ja mustat. Ohjaamo on edeltäjiensä kaltainen, mutta ovenavausnapit ovat jälleen painettavat punaiset. Ulkoseinissä on sinisiä pulleita tipuja.

Kesällä 1998 tullut maakaasuauto 15 (LJ-796) on varsinainen persoonallisuus. Se on nimittäin entinen Mersun esittelyauto ja on varmasti kierrellyt Keski-Euroopan eri kaupungeissa ja jopa Venäjällä kokeiltavana. Tässä autossa ei ole takimmaisista ovia, joten kääntöovien



TAMMELUND 18 TÄSSÄ OMIIN VÄREIHIN MAALATTUNA. 4.6.1991. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.



ENTINEN TKL 545 SAI UUDEN KODIN JA DAF-MOOTTORIN TAMMELUNDILTA. KUVA 28.4.1988. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.

järjestys on 2-2-0. Istuimissa on oranssi kangas ja auton etuosassa on varsin vähän istuimia, koko auton istumapaikkamäärä on 31. Ikkunoissa on ollut vain yksinkertaiset ruudut, mutta sittem-

min auton etuosaan on asennettu tuplalaseja, jotta talvella olisi lämpimämpää. Myös lattia on ollut talvisin jäässä ja siihen on asennettu ylimääräistä kitkapintaa. Takaosan istuinkorokkeiden

reunoissa on keltainen kontrastiväri. Katon pitkittäistangoissa on kiinnipitolenkkejä ja kattoluukut toimivat käsin kahvaa kääntämällä. Pysähty-kilvessä lukee saksalaisittain "Wagen hält". Merkinantopainon kotelot ovat mustat ja keskiovelle on vielä kaksi erillistä laatikkomaista painonappia, joihin myös syttyy "Wagen hält" -teksti ja oven avautuessa "Tür auf" -teksti. Tämän auton ohjaamossa on erilainen ratti, jollainen oli Tammelundin ensimmäisissä matalissa Mersuissa. Ohjaamo on myös pienempi kuin muissa kaasuautoissa. Auton pistematriisikilvissä on hieman erilaiset paksummat numerot verrattuna autoihin 1 ja 13. Tämän auton 15 ulkoseinissä komeilee erilaisia värikkäitä hyönteisiä.

Pian auton 15 perään Tammelundille

tuli kaksi kokonaan uutta maakaasu-Mersua linjaa 62 varten. Nämä saivat numerot 9 (TIN-967) ja 14 (TIN-839). Sisälinjakilpi on näiden autojen uutuus ja se näyttää myös toimivan toisin kuin HKL:n autoissa 9842-51, joissa samanlainen sisälinjakilpi voi näyttää numeroista vain yläosan! Näiden autojen pysähty-kilpi on kokomusta, johon syttyy keltainen teksti. Ikkunoiden yläpuolella on kattokanavapuhalluksen muovisia sikarimuotoisia suuttimia kiinteiden rakojen lisäksi. Katon kanssa samenväriset sisäkaiuttimet ovat nyt neliömuotoiset. Muuten nämä autot ovat samanlaisia kuin 1 ja 13. Ulkoseinissä kissan ja koiran jälkikasvu leikkii hiirillä.

Kevään 2000 hankinta oli jälleen erikoisuus. Tuhoutuneen Sisu/Camon tilalle tarvittiin uusi auto paikkaamaan kalustoon syntyntä vajuusta, joten Saksasta uitettiin Suomeen pari vuotta vanha entinen Mersun esittelyauto, joka on luonnollisesti maakaasukäyttöinen.



SISULTA TULI TÄMÄ ESITTELYAUTO ARN-303 (SISU BK-190D / AJOKKI 8000) TAMMELUNDILLE NUMEROLLE 25. KUVA 17.3.1988. KUVA JUHANI POUSSA.



ARN-303 JUURI FIRMAN VÄREIHIN MAALATTUNA 16.4.1988. KUVA JUHANI POUSSA.

Tämä auto tuli huhtikuussa ja sai numeron 5 ja kilvet MYF-366. Auto on nopeasti katsottuna samanlainen 2-2-0-ovinen O 405 N, kuin aiemmin tullut nro 15. Lähemmin tarkasteltuna eroja löytyykin runsaasti. Auto on kermanvärinen ja siinä on "Erdgas" -tekstejä. Noin viikon ajon jälkeen autoon lisättiin sinistä raitaa ja "Maakaasu" -tekstejä. Sisustus on aivan toisen värinen kuin Tammelundilla yleensä. Seinät, katto ja istuimet ovat harmaat, otetangot turkoosit ja istuinverhoilu siniharmaa. Auton takaosassa on omalaatuinen istuinjärjestely: takapenkkiä ennen on kummallakin puolella kolme istuinta selkä seinää vasten. Myös voimansiirto poikkeaa muista, tässä autossa on neliportainen Voith-automaatti. Toukokuun puoleen väliin mennessä autoon oli asennettu pysäkkikuulutuslaitteisto Helsingin linjaa 23 varten

Tässä oli tarkasteltavana aikakautena Tammelundilla käytössä ollut kalusto. Viime aikoina kalustoon tehdyistä muutoksista merkittävimmät ovat järjestysnumeroiden asennus matalalattiaisiin myös eteen ja taakse sekä sisälle vuonna 1996. Linjan 23 matkustajainformaatiokokeilun vuoksi autoihin 1, 4, 5 (uusi), 7, 8, 13 ja 15 asennettiin sisälle pysäkinäyttötaulu. Syksyn 1999 mennessä koko kalustoon oli asennettu uudet



Buscom-kertalipunmyyntilaitteet ja niitä myös käytetään.

ELÄMÄ JATKUU

Tammelundin Liikenteellä on aikomus pärjätä nykyisessä liikennekilpailussa ja seurata aikaansa. Ei monellakaan noin pienellä yhtiöllä ole uskallusta olla edelläkävijänä Suomessa maakaasukäytön kaltaisissa vaihtoehtoisten polttoainoiden käytössä. Tästä kielii myös raudanlujaa luottamus Mercedes-Benzin osaamiseen. Onhan johtaja Elers vilauttanut myös vetykäyttöisten bussien käyt-

töä tulevaisuuden mahdollisuutena Omnibus Journalin numerossa 2/97. Mercedes-Benzillä on olemassa vetybussien tekniikka ja koekappaleita on testattavana. Vetybusseissa vety poltetaan polttokennoissa, jolloin kehittyä sähköä, jolla pyritetään taka-akselilla olevia sähkömoottoreita. Vedyn ja hapen palamistuotteena on ainoastaan vettä, joten tällaista autoa voidaan pitää saasteettomana. Maakaasun käyttö on siis vain välivaihe matkalla kohti saasteettomampia kulkuneuvoja. Kehittyvän moottoritekniikan ansiosta dieselmoottorit saavuttavat pian maakaasumoottorin päästötason. Maakaasukäytön ongelmana on erityisesti korkeat hiilidioksidipäästöt, jotka ovat lähes dieselmoottorien tasoa. Ja juuri hiilidioksidi on ns. kasvihuonekaasu. Tältä pohjalta maakaasukäyttöön ei kannata investoida suuria summia. Tammelund ei ole näin tehnyt, vaan tankkausasema rakennettiin Pirkkolaan suoraan valmiin maakaasun siirtoputken yhteyteen ilman kalliita putkistojen vetämisiiä.

Lähetietoja ovat antaneet seuraavat, joille kiitokset:

Juhana Nordlund
Rekisteritietoja Kai Sillanpää
Kirjoittajan omat tiedostot



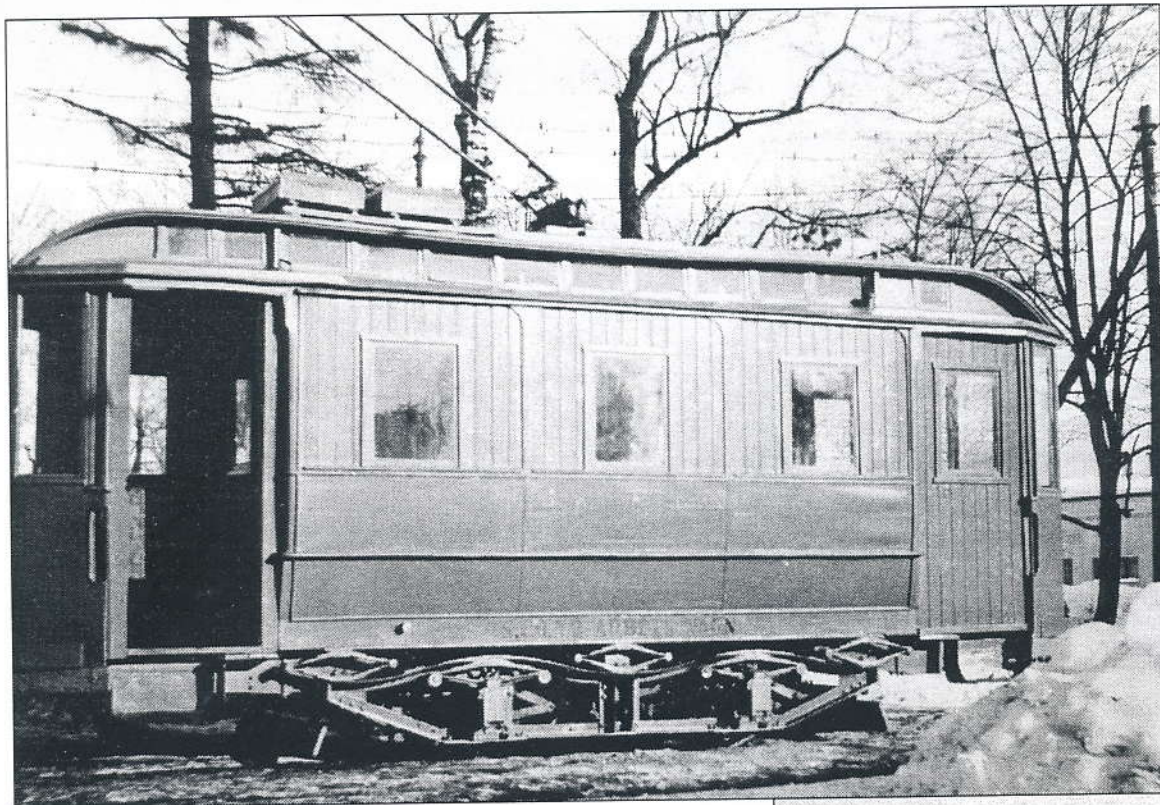
KUVATEKSTI

Helsingin raitioteiden työvaunut, OSA 1½

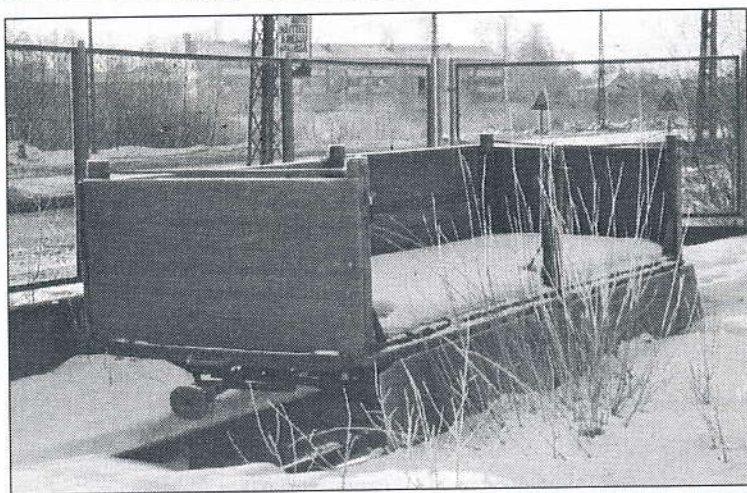
Kun toivoimme palautetta, niin sitä myös tuli. Vuonna 1945 HKL:lla uransa aloittanut korjaamotyöntekijä muistelee seuraavaa: Vaunu T 2 / H 3 oli väriltään vihreä. Molempien päätyjen laatikot oli purettu avotasoiksi. Vaunua käytettiin Vallilassa mm. jarrutönnöjen kuljettamiseen ja kaupungillakin sitä näki, siinä olivat "luutamummojen" eväät ja työkalut.

Hitsausvaunussa T 3 oli vaunun kyljessä vaakatasossa paksu bambutanko, jossa oli koukku. Hitsatessa tanko nostettiin kiinni ajojohtoon, josta vaunussa oleva hitsauslaite sai virran. Hitsauslaite oli sinällään irtonainen ja jonkinlaisilla kiskoilla vaunun sisällä.

Kiitämme tästä avustuksesta.



TYÖVAUNU 1 MELKOPIAN VALMISTUTUAAN. KUMMERVAUNUN ISOT IKKUNAT ON PIENENNETTY, MUTTA KATOLLA ON VIELÄ LYYRAVIRROITIN. KOKOELMA J. RAUHALA.

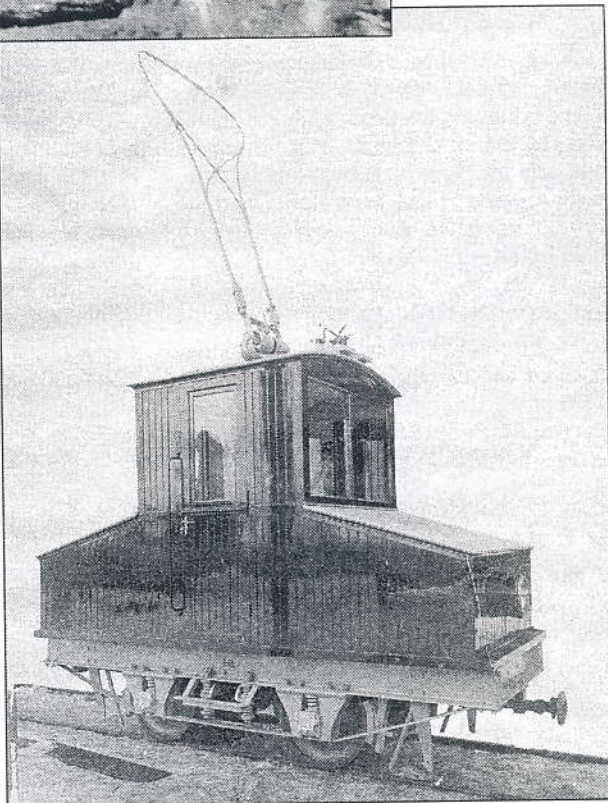


ASEA:N AVOPERÄVAUNUN ALUSTALLE TEHTY LUMIVAUNU KOSKELAN RATAPIHAN PISTORAITTEELLA 1.1.1972. VAUNU KUULUU NYKYÄÄN RAITIOLIIKENNEMUSEON KOKOELMIIN JA ON VARASTOITUNA KOSKELAN HALLISSA. KUVA J. RAUHALA.

KORJAUS:

Artikkelisarjan osan 1 yhteydessä (Raitio 1/2000 sivu 8) olleen hiomavaunu 1:n kuvateksti vaihtui sellaiseksi, jollaista kuvaa ei edes lehdessä ollut. Tässä kuvaan kuuluva teksti:

Hiomavaunu 1 aivan uutena Eläintarhassa 22.4.1953. Vaunussa on yksinkertainen käsinväännettävä tuulilasinyyhin, jonka kiinnitys on tehty suoraan lasin läpi. Kuva B. Okkola, kokoelma J. Rauhala.



M.G.STENIUS OY:N SÄHKÖVETURI ASEA:N TEHDASKUVASSA VUONNA 1915. VETURISSA ON NORMAALI RAITIOTIEN TRUMPETTIKYTKIN JA LYYRAVIRROITIN. KOKOELMA J. RAUHALA.

Helsingin raitioiteiden työvaunut

osa

1

2

3

4

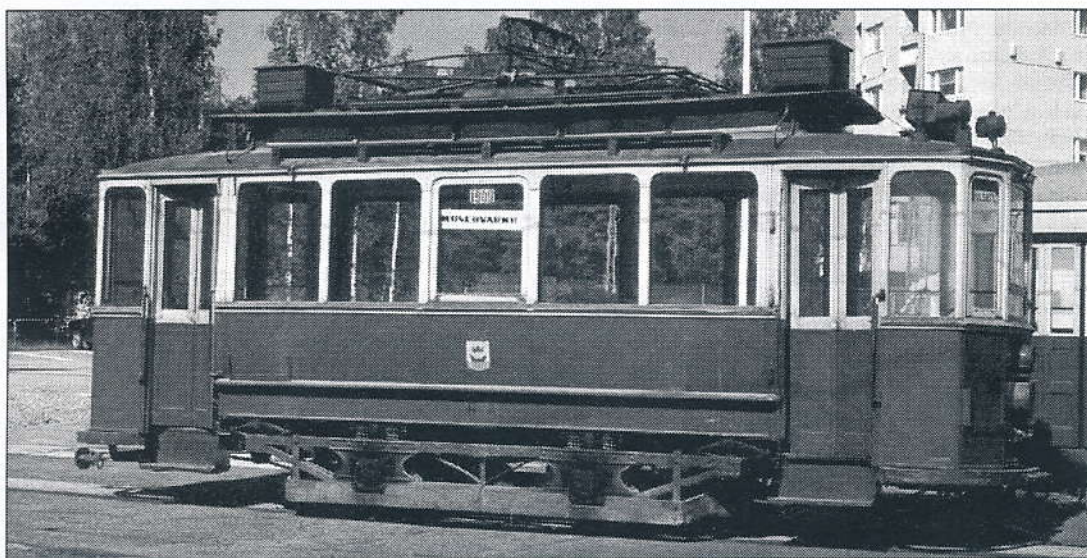
5

Tässä viisiosaisessa artikkelisarjassa pyrimme esittelemään kaikki Helsingin raitioiteiden työvaunut sanoin ja kuvin. Ensimmäisessä osassa käsitellään alkuajkojen 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.

TEKSTI TOM HEINO

Hinausvaunuja eli hinureita on raitiotieläisten keskuudessa kautta aikojen kutsuttu "hallipässeiksi", ja yleisimmin niitä käytettiin perävaunujen siirtelyyn (vaihtotöihin) hallipihoilla. Tosin niillä siirreltiin myös huollettavia alustoja ja te-

HINAUSVAUNUT



H 4 OLI PIKKURUOTSALAIKATRAAN VANHIN HINAUSVAUNU, JOTA ON SÄILYTETTY VUODESTA 1959 LÄHTIEN MUSEOVAUNUNA. VAUNUSTA ON SITTEMMIN POISTETTU MOOTTORIT, MUTTA MUUTEN SE ON SÄILYNYT ALKUPERÄISIMPÄNÄ TYYPINSÄ EDUSTAJANA. VAUNU ON VARASTOITU RAITIOLIKENNEMUSEOTA VARTEN. KUVATTU KOSKELASSA VAUNUN OLLESSA EVAKOSSA VALLILAN HALLIN KORJAUSTÖIDEN AIKANA, JORMA RAUHALA 6.7.1998.

lejä sekä moottorivaunuja.

'PIKKURUOTSALAISET'

Jo osassa 1 todettiin, että HKL:llä oli hinausvaunu T 5, joka oli ASE:n vuonna 1918 valmistama moottorivaunu. Vaunu muutettiin vuonna 1948 hinuriksi ja poistettiin vuonna 1956. Mitä todennäköisimmin siihen oli tehty samat muutostyöt kuin muihinkin 11 asealaiseen vaunuun: pa-lautettu toiseenkin päähän kontrolleri ja käsijarru.

Mainitut 11 ASE:n "pikkuruotsalaisia" muutettiin hinausvaunuiksi vuonna 1957. Samalla ne numeroitiin sarjaksi H 4



H 8 ON TOINEN SÄILYNEISTÄ PIKKURUOTSALAIKATRAAN, NYKYÄÄN JA KUVASSAKIN VAUNU ON HKL-NUMEROLLA 19 JA SE ON ESILLÄ PERIAATTEESSA AJOKUNTOISENA RAITIOLIKENNEMUSEOSSA. AIKONAAN ENNEN RAITIOLIKENNEMUSEON PERUSTAMISTA TÄMÄ VAUNU OLI USEIN LIIKENTEESSÄ NIIN HARRASTUSAJOILLA KUIN MYÖS HKL:N ERIKAISTEN TAPAHTUMIEN VETONAUJANA. VUODEN 1974 KEVÄÄLLÄ SITÄ JOPA KÄYTETTIIN HKL:N KAUPALLISESSA LIIKENTEESSÄ "MUSEOLINJALLA" KAUPPATORILTA TÖÖLÖÖN HALLIIN JA TAKAISIN. KUVATTU VALLILASSA RUOTSIN RAITIOITESEURAN VIERAILLESSA HELSINGISSÄ, JORMA RAUHALA 20.4.1973.

- H 14. Vaunut säilyivät keltavihreinä, numerot olivat mustia. Kenellekään ei ole tuntunut olevan muistikuvia vaunujen käyttämisestä mihinkään, ja saattaa olla, että ne pelkästään varattiin odottamaan teliperävaunujen saapumista, ja sellaisen saavuttua vuonna 1958 todettiin liian pienitehoiseksi isoja perävaunuja siirtelemään. Joka tapauksessa suurin osa näistä hinureista poistettiin vuonna 1959; jäljelle jäivät ainoastaan H 4, H 8 ja H 13, joista viimeksi mainittu poistettiin vuonna 1963. Kaksi jäljelle jäänyttä jäi todellakin jäljelle: vaunu H 8 sai 1960-luvun lopulla takaisin HKL-numeronsa 19, ja sillä tehtiin runsaasti museovaunuajeluita (silloinhan sellaiset olivat vielä mahdollisia, kun kaupunginmuseolla ei ollut asiassa päätäntävaltaa). Nykyään vaunu koreilee näyttelyesineenä Raitioliikennemuseossa. Vaunu H 4 taas jäi seisomaan Vallilan halliin. Sen ajomoottorit ryöstettiin harjavaunujen harjamoottoreiksi, ja kohta 40 vuoteen vaunu ei ole omin voimin liikkunut mihinkään. Tämäkin vaunu kuuluu nykyisin kaupunginmuseolle. Alkukesästä 1998 marraskuuhun 1999 se seisoj pressutettuna Koskelan hallin pihalla. Vaunussa on edelleen vanhat puiset sivulinjakilvet määränpäätekesteineen sekä päätyjen katonrajassa vastaavat, ja vaunu (edelleenkin H 4) olisi ihanteellinen tilausajovaunu, jos siihen saataisiin moottorit ja jos se ei kuuluisi kaupunginmuseolle vaan HKL:lle.

LUETTELOIKAAAMME TÄHÄN MAINITUT HINURIT:

H 4 / HKL 5 / HRO 50, valm. 1909
H 5 / HKL 12 / HRO 57, valm. 1911
H 6 / HKL 15 / HRO 60, valm. 1911

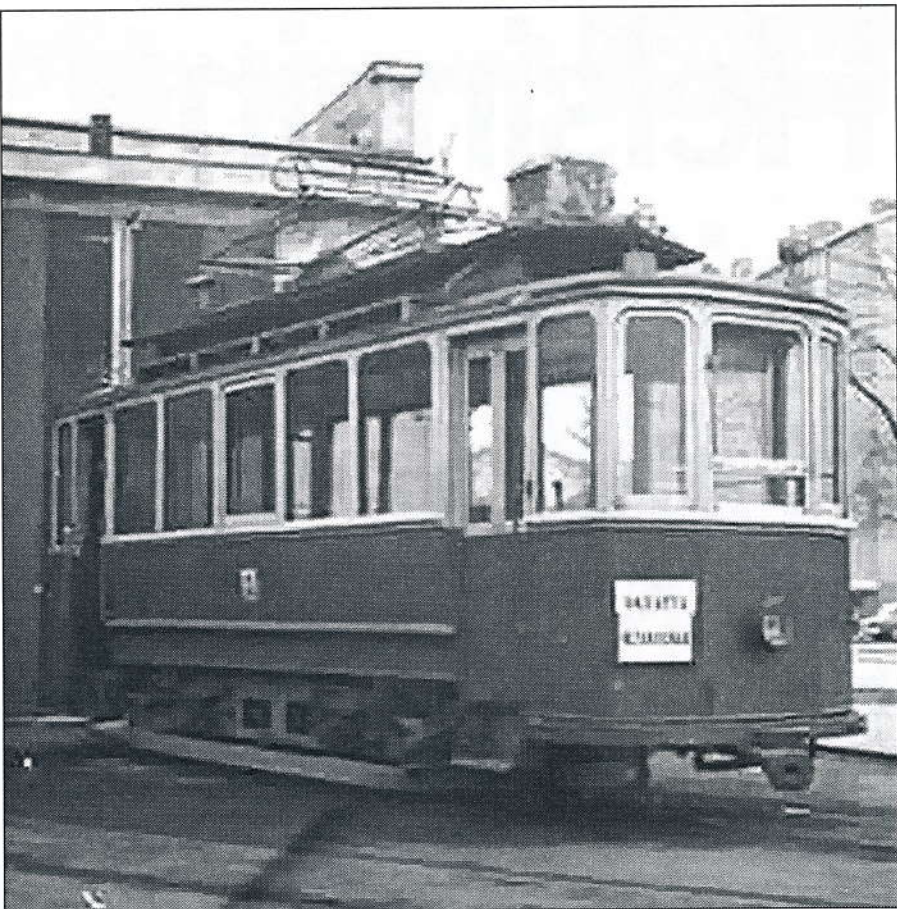
H 7 / HKL 17 / HRO 62, valm. 1911
H 8 / HKL 19 / HRO 64, valm. 1911
H 9 / HKL 20 / HRO 65, valm. 1911

H 10 / HKL 24 / HRO 69, valm. 1912
H 11 / HKL 38 / HRO 83, valm. 1914
H 12 / HKL 39 / HRO 84, valm. 1914
H 13 / HKL 56 / HRO 101, valm. 1917, toim. 1919
H 14 / HKL 64 / HRO 109, valm. 1917, toim. 1918

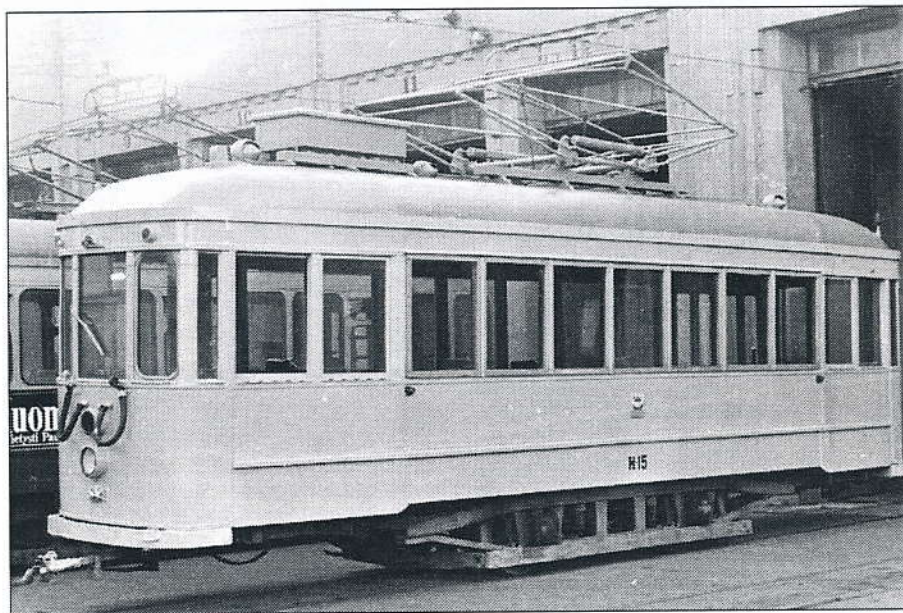
Virallisesti vaunut H 4 ja H 8 siirrettiin työvaunukirjanpidosta vasta vuonna 1975 museovaunuiksi, vaikka ne käytännössä olivatkin olleet HKL:n museon vaunuja jo 1960-luvulta lähtien.

SAKSALAISET "HALLIPÄSSIT"

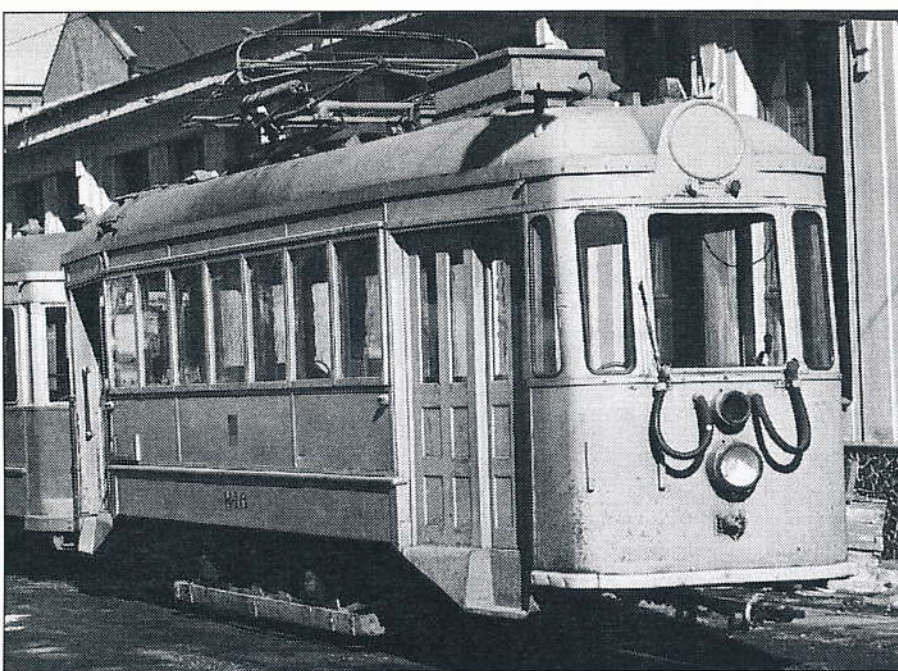
Vuosina 1958-60 muutettiin viisi NWF:n eli Norddeutsche Waggonfabrikin valmistamaa moottorivaunua vuosilta 1924-25 hinureiksi. Vaunut maalattiin kokoharmaiksi, etupäähän palautettiin ilmalakut sekä sähkö- ja jarrukaapeloinnit, takapäähän kontrolleri ja ilmajarru, ovet jäykistettiin, ja ulompi ovipuolisko muutettiin käsikäyttöiseksi liukuoveksi, koteloiu astinlauta rakennettiin metallista kummankin liukuoven kohdalle, osa penkeistä poistettiin ja niiden tilalle asetettiin mm. hiekkasäkkejä. Myös kuljettajan irtonainen istuin poistettiin. Vaunu H-16



H 14 ON NÄYTTÄNYT OLLEEN AIKOINAAN VALLILAN HALLIN KORJAAMON PÄIVYSTÄJÄ. VAUNU ON TÄSSÄ 1950-LUVUN PUOLIVÄLIN PAIKKEILLA OTETUSSA KUVASSA ODOTTAMASSA SEURAAVIA TYÖTEHTÄVIÄ. KUVAAJANA ON ERÄS MAAMME VARHAISIMPIIN HARRASTAJAKUVAAJIIN LUKEUTUVA JÄSENMME TOIVO NISKANEN.



H-15 ON JUURI HILJATTAIN KÄYNYT KORJAAMOLLA JA LOISTAA PUHTAISSA MAALEISSAAN TÖÖLÖN HALLIN EDUSTALLA. NWF:N KORIMALLI ON SUOMEN ENSIMMÄINEN EUROOPASSA VALMISTETTU NS. "AMERIKKALAINEN VAUNU". SIIHEN OLI KOPIOITU KAIKKI HYVÄ MITÄ YHDYSVALTALAISEN J.G.BRILL-VAUNUTEHTAAN VALMISTAMISTA HELSINGIN "JENKEISTÄ" VAIN KEKSITTIIN. "JENKKIEN" YHTEYDESSÄ LUOVUTTIIN VAUNUHANKINNOISSA "PIKKURUOTSALAISSUUDESTA" JA SIIRRYTTIIN AIVAN TOISENLAISEEN VAUNUTYYPPIIN. MYÖHEMMÄT ASEA:N "ISOT-RUOTSALAISET" OVAT KORILTAAN VUOROSTAAN SUORANAINEN PLAGIAATIO NWF:N VAUNUISTA, ALUSTA OLI KYLLÄ TOISENLAINEN JA ESIM. VIHELLIN SIOJITETTIIN KATOLLA SAKSALAISEEN NÄHDEN NYT TOISEEN KULMAUKSEEN. KUVA JORMA RAUHALA 1971.

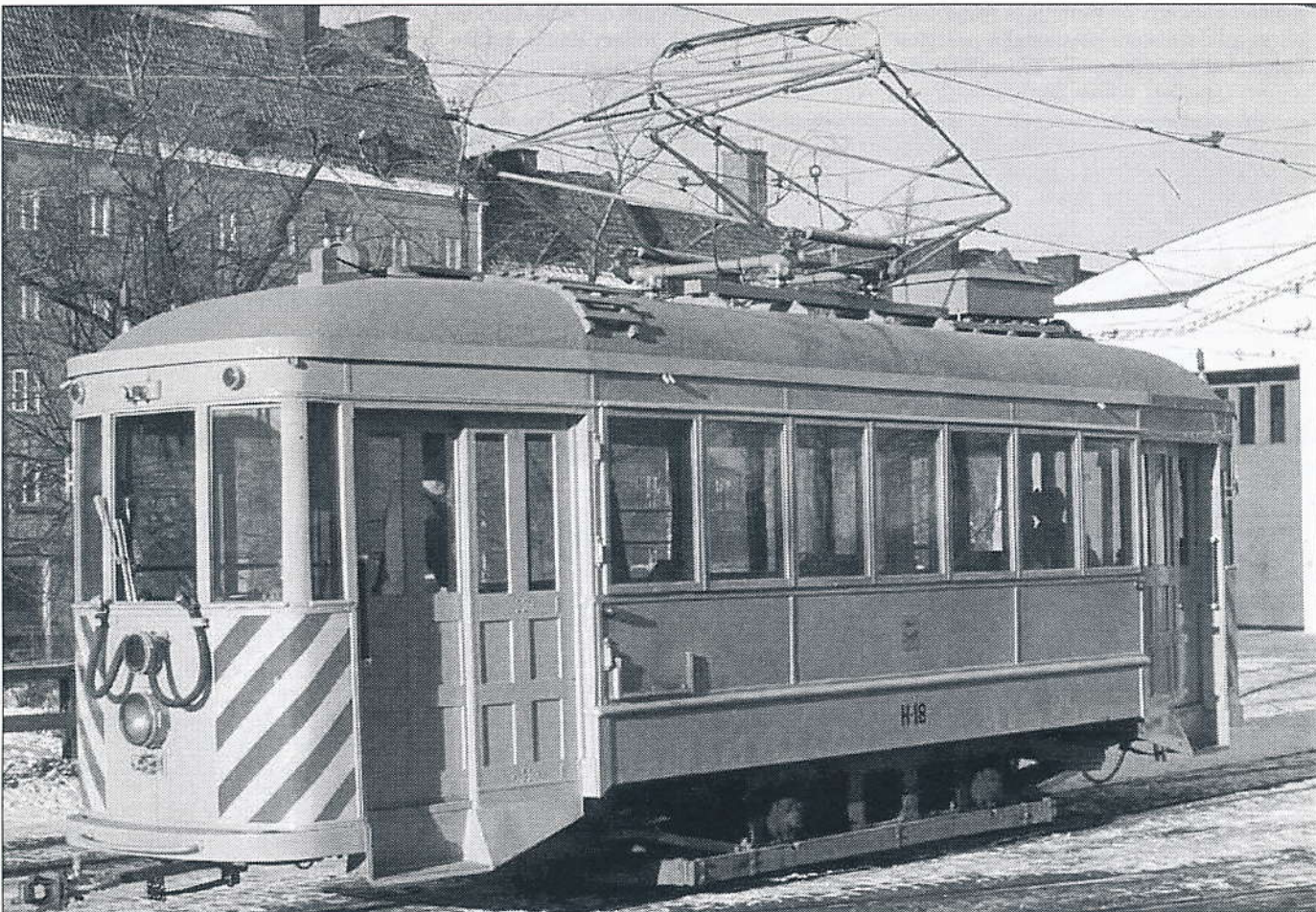


H-16:N KORJAUS JA ETENKIN SEN ETUPÄÄTÄ OLII 1950-LUVUN PUOLIVÄLISÄ, VAUNUN OLLESSA VIELÄ LINJAVAUUNUNA, KORJATTU NYKYAIKASEKSI. VAUNU SAI KEULAANSÄ KORIIIN UPOTETUN AURINGON LIPPUTÄNKÖINEEN JA SARVILYHDYT POISTETTIIN. VAUNU NÄYTTI NYT AIVAN MUULTÄ KUIN 1920-LUVUN PUOLIVÄLISTÄ OLEVALTA RAITIOVAUNULTÄ. SEHÄN OLII TIETYSTI MYÖS KORIKUNNOSTUKSEN ÄJÄTUSKIN. SAMÄ MODERNISOINTI TULI MYÖS USEÄN MUUNKIN NWF-VAUNUN ETEEN. (SIITÄ JOHTUEN VALITETTAVASTI NYT RAITIOKÄIKENNEMUSEOSSÄ OLEVÄ 91:KIN ON SAMÄNLÄINÄ MUUNNELTU LUONNONOIKKU, ELI VÄIKKÄ MUSEOTÄULU KERTOO VAUNUN OLEVÄN VUODELTÄ 1924, SE ON ULKOISELTÄ HÄBITUKSELTÄÄN KYLLÄ KÄUKÄNÄ SIITÄ. MÄINITTU 91 UUDELEENKORITETTIIN TÄMPEREELLÄ KÄIPIOLLÄ VUONNÄ 1952.) KÄIPION MUUTOSTÖIDEN ÄLKEEN HKL:KIN ROHKENI RYHTYÄ MODERNISOIMÄÄN NWF-VAUNUJÄ OMÄSSÄ KORJÄÄMOSSÄÄN, JONKÄ VÄLMISTE MYÖS TÄMÄ HÄLLIVÄUNU H-16 ON. KUVA PAULI SÖDERHOLM MÄÄLISKUU 1969.

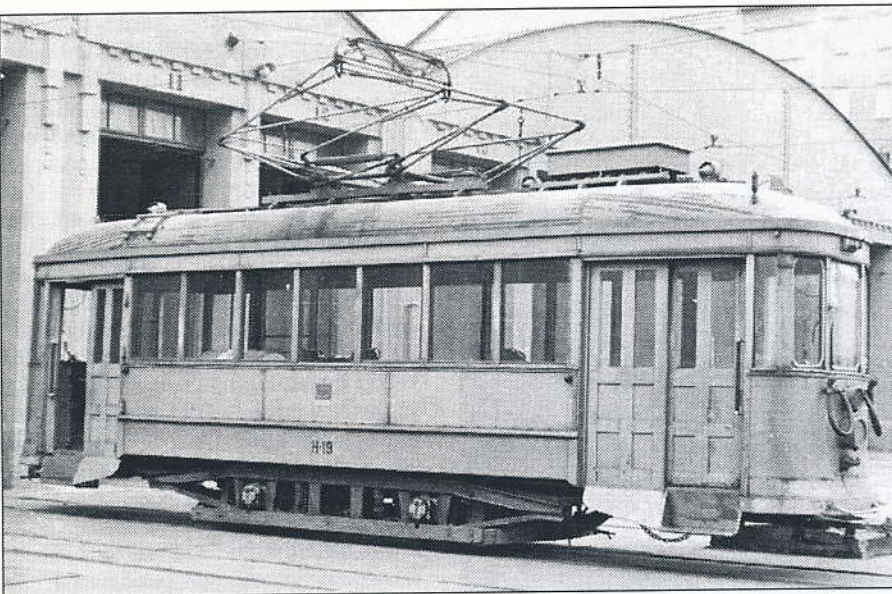
oli ainoa koriremontin läpi käynyt yksilö, jonka etupää oli pyörästetty ja jonka etumaskissa oli upotettu "aurinko" (tosin harmaalla maalilla peitetty sekin). H-19 oli käynyt peruskorjauksen vuonna 1955.

Vaunuja käytettiin nimenomaan perävaunujen siirtelyyn hallihoilla. Seuramme jäsenen Tauno-Juhani Lapin kertoman mukaan 1960-70-lukujen taitteessa H-19 oli Töölön hallin "pääpääsi", joka hoiti useimmat perävaunujen noudot ja jätöt, kun taas H-16 hoiti vain linjan 3T kaksiakseliset perävaunut sekä kaikki keskustaan päin tapahtuvat perävaunuvaihdot, jotka olivat enimmäkseen jättöjä. Kolmantena toimi H-15, joka hoiti vain linjan 3B kaksiakseliset perävaunut aamuisin sekä saman linjan kaksi ilta-päiväperävaunua. Niinikään saksalainen, mutta työvaunuksi nimeämätön HKL 109 oli yhden halliraiteen "perävaununtyöntäjä", joka työnsi ulos kaksi linjan 3B ilta-päiväperävaunua ja tuli yleensä vain hallin suulle, mutta ei ulos (kunnes vuonna 1974 palasi yllättäen linjaliikenteeseen). Vallilassa H-18 hoiti linjan 6 perävaunut, ja H-17 oli varapääsi, joka välillä nähtiin Koskelassakin.

Kun Töölön hallin perävaunuaika päättyi vuonna 1975, siirtyi H-16 Vallilaan varapääsiksi (olihan siinä remontoitu kori). Tästä eteenpäin H-16 ja H-18 majailivat Vallilan raiteella 2, muut kolme vaunua romutettiin. H-18 oli edelleenkin Vallilan



H-18 PÄIVYSTYKSESSÄ VÄLLILÄSSÄ. VAUNU ON SÄÄNUT 1970-LUVUN ÄLKUVUOSINÄ TYÖVÄUNUIHIN LISÄTÄY PUNÄKELTÄISET RÄIDÖITUKSET. KUVA JORMÄ RÄUHÄLÄ 1970-LUVUN ÄLKUPUOLI.



H-19:N KUVASTA NÄKYY HYVIN HALLIVAUNUISSA KÄYTETTY OVIJÄRJESTELY. LAITIMMAISET OVIPUOLISKOT OVAT TOIMINNASSA. NE ON JÄYKISTETTY JA MUUTETTU KÄSIKÄYTTÖISIKSI LIUKUOVIKSI SITEN, ETTÄ JÄYKÄN OVEN SAA TYÖNNETTYÄ SISEMMÄN LIIKKUMATTOMAKSI TEHDYN PUOLISKON SUOJAAN. PORRASASKELMA ON TEHTY VAIN JÄLJELLÄOLEVAN OVIAUKON KOHDALLE. KUVA JORMA RAUHALA TÖÖLÖ 24.9.1971.

"pääpässi", mutta H-16 tuurasi sitä huoltojen aikana, mm. 20.4.1980 jälkeen pari päivää ja vielä vuonna 1982 juuri ennen romuttamistaan jonkin kerran. Ja jos viimeinenkin eli H-18 oli rikki - kuten 12.9.1984 - niin pässinä toimi hiomavaunu. Kun perävaunuaika päättyi lopullisesti 31.5.1983, jäi H-18 Vallilaan siirtelämään huollettavia vaunuja ja telejä. Sitä oli jo modernisoitu poistamalla päätyjen ilmaletkut ja vaihtamalla siihen Knorrin

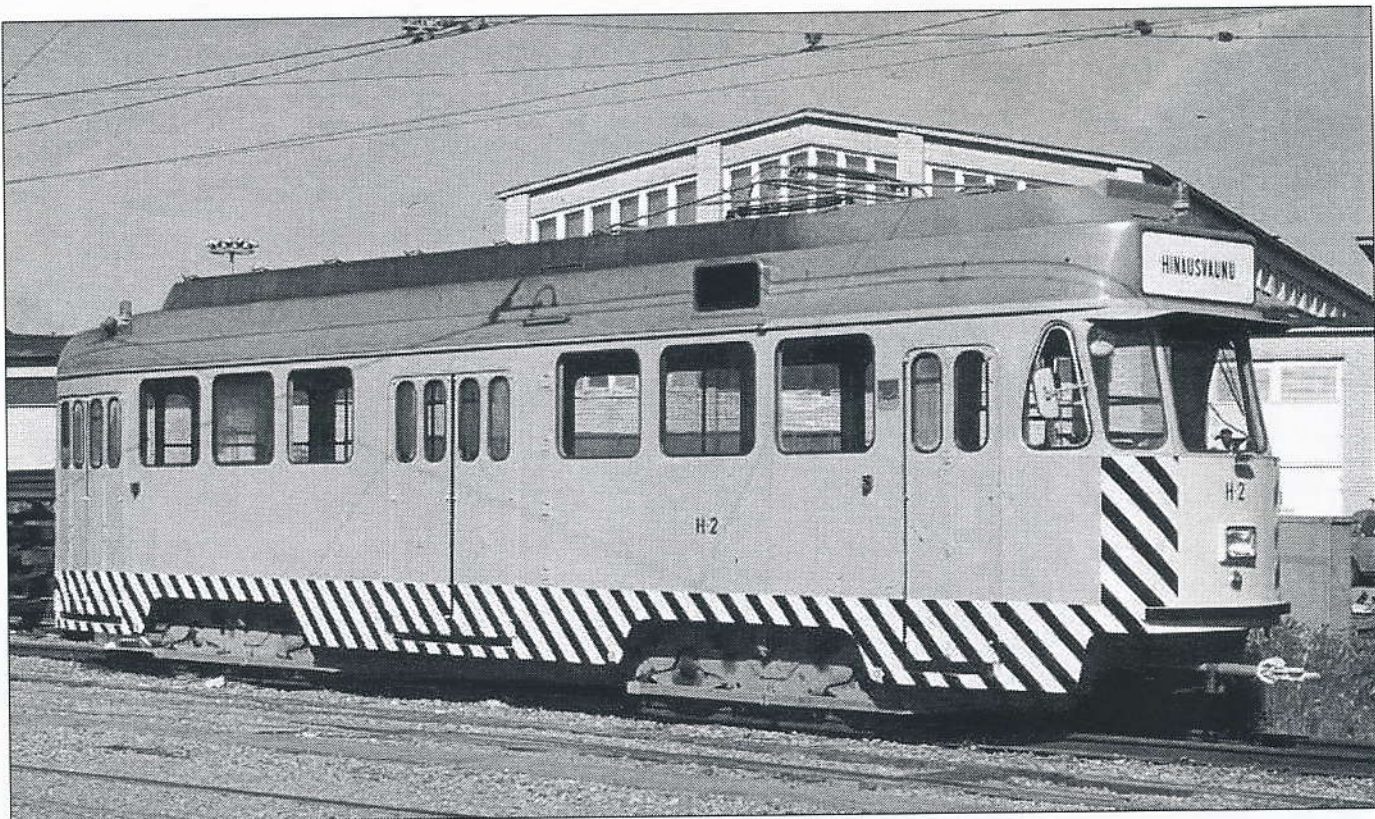
kompressorin (jollaiset on vaunusarjassa HKL 1 - 15) ilmanottoritiilöineen. Kaikesta huolimatta vaunu oli useimmiten rikki joko jousien katkettua tai jarrujen petettyä. Loppuaikana vaunulla sai siirrellä enää pelkkiä telejä. Ikäloppu ja täysin laho H-18 romutettiin 64-vuotiaana vuonna 1988.

Kirjoittaja on luovuttanut seuran arkistoon vaunun H-16 toisen ilmajarrukahvan venttiileineen.

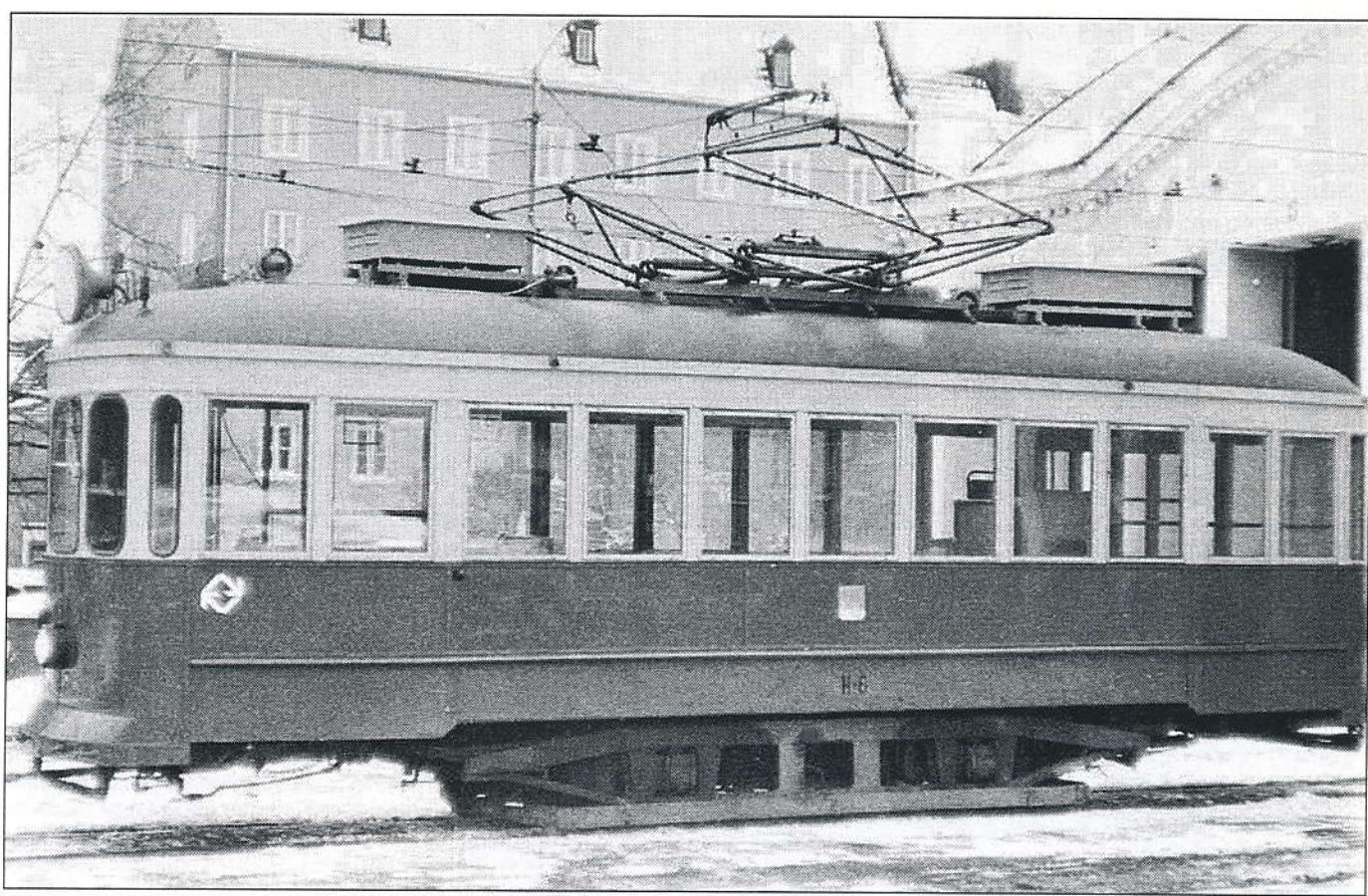
SAKSALAISET HINAUSVAUNUT YKSILÖITYINÄ:
H-15 / HKL 120 / HRO 200, valm. 1925, hinuriksi 1958, poistettu 1975
H-16 / HKL 112 / HRO 192, valm. 1925, hinuriksi 1959, poistettu 1982
H-17 / HKL 106 / HRO 186, valm. 1924, hinuriksi 1959, poistettu 1976
H-18 / HKL 110 / HRO 190, valm. 1924, hinuriksi 1960, poistettu 1988
H-19 / HKL 116 / HRO 196, valm. 1925, hinuriksi 1960, poistettu 1975

ISOT ASEALAISET 'PERÄVAUNUNTYÖNTÄJÄT'

Vuonna 1975 muutettiin kolme ASEA:n 2-akselista moottorivaunua hinausvaunuiksi Vallilan hallin tarpeisiin. Vaunut saivat numerot H-5 - H-7, ja ne olivat Vallilan raiteilla 4 - 6 työntämässä teliperävaunuja ulos ja vetämässä niitä sisään (kullakin 5 perävaunua). Vaunut säilyivät keltavihreinä, numerot olivat mustia. Käytössä oli ollut muitakin vastaavia, mutta nämä kolme katsastettua kunnostettiin ja numeroitiin työvaunuiksi. Ainoat muutokset numeronvaihdon lisäksi olivat Albert-kytkimen asentaminen etupäähän, etumaskin modernisointi (värivalojen poisto ja ikkunanpuitteiden pyöristäminen), alustan ja kontrollereiden vaihto samanaikaisesti poistetuista Suomen Autoteollisuuden moottorivaunuista nro 163-180 saatuihin uudempiin/ehjempiin sekä H-6:n kohdalla penkkien



KOSKELAN H-2 ON UUSIN HINAUSVAUNUISTA JA TÄSSÄ SE ON VIELÄ HIEÑOSSA KUNNOSSA. VAUNULLA EI OLE OLLUT KOSKAAN SANOTTAVASTI TÖITÄ (JA NYKYÄÄN 14 VUODEN IKÄISENÄ SE NÄYTTÄÄ TÄYSIN HYLÄTYLTÄ). KUVA JORMA RAUHALA 2.7.1987.



H-6 JA KAKSI MUUTA VASTAAVASTI MUUTETTUA "ISOA-RUOTSALAISTA" HALLIVAUNUA SÄILYTTIVÄT ENTISET VÄRINSÄ JA OLIVAT TÄTEN LÄHES LINJAVAU-
NUN OLOISIA. ALUSTAT JA MOOTTORIT VAIHDETTIIN NÄIHIN UUEMMISTA, MUTTA ROMUTETUISTA SAT:N VAUNUISTA JA SE ON TIETYSTI MUUTTANUT
HIUKAN NÄIDEN VAUNUJEN ULKOASUA JA ALKUPERÄISTÄ ARVOA. KUVA JORMA RAUHALA VALLILA 29.11.1978.

osittainen poistaminen. Siihen jätettiin kuljettajan ja rahastajan lisäksi istuimet vain viidelle matkustajalle.

Perävaunukauden päätyttyä vaunut jäivät paikoilleen. Lopulta H-6 myytiin ilman alustaa Linnanmäelle lelumuseon ratikaksi vuonna 1987 (vaikka siitä aluksi kaavailtiin jonkinlaista näköisperävaunua filmaustarkoituksiin). Vaunut H-5 ja H-7 kunnostettiin tilausajovaunuiksi vuosina 1987 (H-7) ja 1988 (H-5), jolloin ne samalla saivat takaisin aiemmat HKL-numeronsa. Kumpaakin säilytetään nykyään Koskelan hallin raiteella 1, ja kumpikin on silloin tällöin tilausajossa.

VAUNUT YKSILÖITYNÄ:

H-5 / HKL 135 / HRO 135, valm. 1928; nykyään HKL 135

H-6 / HKL 152 / HRO 402, valm. 1930; poistettu ja myyty 1987

H-7 / HKL 157 / HRO 407, valm. 1930; nykyään HKL 157

VTS-HINURIT

Viimeisen hallipässin (H-18) tultua vanhuudenheikoksi harkittiin aluksi ratti-Karioiden eli mustangien muuttamista hinureiksi (nimenomaan hinureiksi, koska "pässi" on aina kaksiakselinen, ja esim. perävaunutta linjalla kulkenut kaksiakse-

linen moottorivaunu kulki kutsumanimellä "pikkupässi"). Mustangien voimakkuus olisi puoltanut asiaa, mutta niiden paineilma-jousi-sylinteri-toiminen, rattimallinen ajokytkin ei ollut omiaan kävelyvauhtia ajamiseen, joten ideasta luovuttiin.

Aluksi annettiin Koskelan huoltopuolelle poistettu, ruosteenvärinen HKL 369 hiekkasäkkien kuljettamiseksi huoltohallista säilytyshalliin. Vaunua ei kuitenkaan ikinä käytetty mihinkään, ja pian se jo meni romuksi. Vuonna 1984 muutettiin HKL 344 kokoharmaaksi hinausvaunuksi H-1, johon lisättiin takapään ajolaitteet, vaihdettiin punaiset Albert-kytkimet, asennettiin varoitusvilkut molempiin päihin katolle ja vaihdettiin nivelvaunun ajovalo. Samalla poistettiin ihmissuoja. Kokoharmaana vaunu näytti kuitenkin SA-Int-mallin hyökkäysvaunulta, joten siihen lisättiin päätykulmiin keltamustat varoitusraidat, jotka vielä myöhemmin laajennettiin kiertämään myös vaunun helmapeltejä. Etupään destinaatiokoteloon ilmestyi valkopohjainen musta teksti "hinausvaunu". Myös osa istuimista poistettiin, samoin ohjaamon ovi ja ohjaamon väliseinän lasiruutu. Vaunu korvasi suurimmalta osin pässin H-18. Tällaisena vaunu on edelleenkin Vallilan hallin käytössä, olipa se seuramme retkivaununakin keväällä 1997 (jota varten vaunu pestiin sisäältä ensimmäisen kerran 13 vuo-

teen).

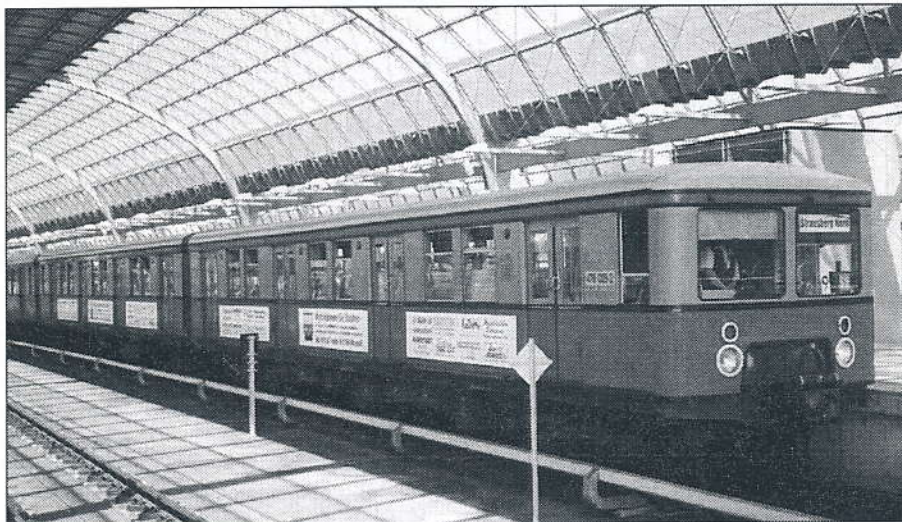
Vuonna 1986 vaunu HKL 341 muutettiin samoin periaattein Koskelan hinuriksi H-2 (eroa on vain istuinten määrässä sekä siinä, mitkä niistä on poistettu; kumpaankin vaunuun on tosin takapäähän lisätty yksi istuin). Myös H-2 on edelleen olemassa Koskelassa, mutta sitä ei ole koskaan nähty käytettävän. Senkin tarkoitus oli hiekkasäkkien kuljettaminen, mutta tehtävään käytetään poikkeuksetta jotakin vapaana olevaa "laihialaista" väliä HKL 1 - 30. Kuvaavaa lienee sekin, että H-1 on varustettu asianmukaisin radioyhteyksijärjestelmin eli sillä saa yhteyden Töölön liikenteenohjaukseen, mutta H-2:ssa ei tällaisia hienouksia ole. Viimeiset vuodet H-2 on seissyt liikkumattomana Kustaa Vaasan tien puoleisen aidan vieressä entisellä romuraitteella töhrittyinä ja kivitettynä, ja on täysin selittämätöntä, mihin vaunua säästetään.

H-1 / HKL 344, valm. 1955, hinuriksi 1984

H-2 / HKL 341, valm. 1955, hinuriksi 1986

Aika muuttuu. Ainoa tarpeellinen hinausvaunu on nykyään Vallilan H-1, ja ehkäpä se jää myös hinurivalikoiman viimeiseksi.

Karhun kyydillä Berliinissä



ONNEKSI NÄITÄ NÄKEE VIELÄ LIIKENTEESSÄ! 476 025-876 025 SPANDAUSSA 31.7.1999.

TEKSTI & KUVAT **KIMMO SÄTERI**

Berliini on jälleen Saksan pääkaupunki ja 3,4:llä miljoonalla asukkaallaan myös Saksan suurin kaupunki. Nykyään suurinta osaa kaupungin joukkoliikenteestä hoitava, jo Weimarin tasavallan aikana perustettu BVG on kokenut kaupungin mukana lukuisia muutoksia.

Kaupunki on jaettu kolmeen VBB-tariffivyöhykkeeseen (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg), joista A-vyöhyke rajoittuu noin 10 kilometrin päässä keskustasta kulkevaan ja toistamiseen kesken eräiseen S4-junalinjaan. B-vyöhyke kattaa loputkin Berliinin kaupungin 889:n neliökilometrin alueesta. Kauimmainen C-vyöhyke ulottuu ympäryskuntiin. Potsdam kuuluu samaan C-vyöhykkeeseen, mutta kaupungissa on myös oma tariffi.

Raitiolinjat on numeroitu Berliinissä 1-89 ja Potsdamissa 90-99. ABC-vyöhykealueella liikennöivät bussilinjat ovat numeroiltaan 100-599. Bussilinjat alkaen numerosta 600 liikennöivät pääosittain



481-SARJAN JUNA SAAPUMASSA BORNHOLMER STRASSEN ASEMALLE 31.7.1999. KUVASTA HIEMAN OIKEALLA OLI AIKOKAAN BERLIININ MUURI.

C-vyöhykkeellä ja osittain vyöhykealueen ulkopuolellekin.

Lipunmyynti on hoidettu pääosin BVG:n palvelupisteiden (Zoologischer Garten ja Turmstrasse), lehtikioskien ja lippuautomaattien avulla. Tarjolla on kahden tunnin vaihtoajan tarjoavia kertalippuja, sarjalippuja sekä eripituisia matkailijalippuja. Busseissa myydään vain kertalippuja. Lipuntarkastajan ja

sakkorangaistuksen uhka mielessä kannattaa lippu leimata itsenäisesti kulkuvälineestä riippumatta.

LIKENNELAITOKSEN VAIHTELEVA HISTORIA

Vuonna 1948 länsiliittoutuneet ottivat käyttöön omalla miehitysvyöhykkeellään länsimarkan ja itäpuoli vastasi tähän itämarkan käyttöönotolla. Tämä valuuttasotku jakoi silloisen Berliner Verkehrsgesellschaftin kahtia: miehitysvyöhykkeiden mukaisesti perustettiin länsi-BVG ja itä-BVG. Yhtiöt hoitivat omille puolille jääneitä asemiaan. Useimmat linjat ajettiin vain jommankumman liikennelaitoksen voimin, mutta oli joukossa joitain yhteisestikin hoidettuja linjoja – kaikki linjat kulkivat liikennöitsijästä riippu-

matta ja miehitysvyöhykkeistä välittämättä.

Elokuussa 1961 rakennettu Berliinin muuri katkaisi kaikki läntisen ja itäisen miehitysvyöhykkeen rajan ylittäneet linjat ja liikennelaitokset ajautuivat erilleen pitkäksi aikaa. Vuonna 1969 BVB:ksi (VE Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe) muutettu itäinen liikennelaitos koki saman kohtalon monen muun itäsaksa-



485 113-885 113 KEHÄLINJALLA S4 SCHÖNEBERGISSÄ 31.7.1999

laisen valtiojohtoisen yrityksen kanssa: BVB sulautettiin 1.1.1992 länsi-BVG:hen, nimeksi tuli lyhenteen kannalta epälooginen Berliner Verkehrsbetriebe. BVG:n logossa on edelleen tietysti kaupungin tunnuseläin, karhu. Mainittakoon, että itä-BVB:n raitiovaunujen ja metrovaunujen lisäksi myös bussit oli numeroitu valtiollisen rautatiejärjestelmän mukaisesti eli kuusinumeroisesta järjestysnumerosta kolme ensimmäistä numeroa kuvasivat tyyppiä ja kolme viimeistä olivat varsinainen järjestysnumero.

KAUPUNKIRATA, S-BAHN

Ensimmäinen Berliinistä liikennöinyt juna kulki vain 20 kilometrin päähän Potsdamiin. Alku oli siis vaatimatonta, mutta kaupunkijunainnostus sai alku-

sysäyksen Stadtbahnin käyttöönoton myötä vuonna 1882. Suurin osa rataosuuksista oli sähköistetty 1920-luvulla ja niinpä tästä kuljetusjärjestelmästä oli tullut hetkessä Euroopan tehokkain kaupunkiliikennejärjestelmä. Lyhenne S-Bahn otettiin virallisesti käyttöön vasta vuonna 1930.

Vuosi 1945 oli vuosi nolla myös Berliinin S-Bahnille: esim. etelä-pohjoinen -suunnassa keskustan alla tunnelissa kulkeva, vuonna 1936-39 valmistunut kaupunkirata oli ajokelvoton pommitusten aiheuttamien vesitulvien takia - lisäksi junia ja raiteita vietiin sotakorvauksena Neuvostoliittoon. Vuonna 1945 S-Bahn jätettiin neuvostoviranomaisten "uudelleen" perustaman rautatieyhtiön, Deutsche Reichsbahnin haltuun. Sitä mukaa, kun sodan tuhoja saatiin korjattua, junaliikenne saatiin normalisoitua: länsiberli-

inläisten oli vain huolehdittava erityisen tarkasti poisjäännistä oikealla asemalla, sillä he eivät saaneet matkustaa Itä-Saksan puolelle 1950-luvun alusta lähtien.

Vuoteen 1961 saakka junat kulkivat normaalisti miehitysvyöhykkeistä välittämättä, kunnes Berliinin muurin rakentaminen katkaisi kaikki rajan ylittäneet junalinjat.

Erikoinen ratkaisu oli Itä-Berliinissä sijaitseva Friedrichstrassen asema, joka oli sekin jaettu kahtia. Asema toimi Länsi-Berliinin S3-linjan itäisenä pääteasemana, jolla pystyi vaihtamaan maan alla kulkeviin läntisiin S2-linjaan ja U6-metrolinjaan. Friedrichstrasse toimi myös Itä-Berliinin S-Bahn -linjojen läntisenä pääteasemana, mutta rautaesirippu esti junanvaihdot idän ja lännen välillä.

Itäberliiniläiset kaupunkijunakuljettajatkin olivat etuoikeutettuja kansalaisia DDR:ssä, sillä he pääsivät käymään "fasistisen suojamuurin" toisella puolella: Itä-Saksan valtionrautatiet Deutsche Reichsbahn liikennöi vuoteen 1984 saakka kaupunkijunaliikennettä sekä itä- että länsi-Berliinissä! Ainoa ratayhteys Länsi- ja Itä-Berliinin välillä oli hyvin vartioituna Friedrichstrassen asemalla. "Työkalu-Saksan" hoitama kaupunkirataliikenne ei kuitenkaan ollut aivan kaikkien länsiberliiniläisten mieleen: S-Bahnia boikotoitiin, junat saattoivat saada tomaattisadetta saapuessaan länsiberliiniläisille asemille ja kuljettajat kuului poliittisia solvauksia. Edes metrolippuja huomattavasti halvemmat junaliput eivät houkuttelleet useimpia länsiberliiniläisiä DR:n asiakkaisiksi, vaikka moni länsiberliiniläinen käyttikin S-Bahnia sen halpuuden ja vanhan totumuksenkin takia. Matkustajamäärät olivat kuitenkin laskeneet



480 564-480 064
ORANIENBURGISSA
31.7.1999.

liikaa ja liikennöinti siirtyikin DR:ltä Länsi-Berliinin liikennelaitokselle BVG:lle vuonna 1984.

Deutsche Reichsbahn sulautettiin Saksojen yhdistymisen myötä Deutsche Bahniin ja nykyään kaupunkirataa liikennöikkin S-Bahn Berlin GmbH, joka on osa Deutsche Bahn -yhtymää. Kaupungin kahtiajaon aikana rappeutunutta rataverkostoa parannetaan ja katkaistuja rataosuuksia rakennetaan uudestaan. Tärkein yhteys eli kaupungin halki itä-länsi-suunnassa maan päällä kulkeva rataosuuks on ollut jo kauan normaalikäytössä. Jatkuvat perusparannukset ja rakennustyöt aiheuttavat poikkeusreittejä.

Yhteensä S-Bahn -linjoja on 15 ja tärkeimmät linjat on numeroitu S1-S10, joista jokaisella on oma tunnusväriinsä. Muut linjat on numeroitu kaksinumeroisesti - lisäämällä runkolinjan numeron jälkeen joko 5 tai 6. Myös tunnusväri on lähimmän mahdollisen runkolinjan mukainen: esim. linjan S2 versio S25 on sama tunnusväri kuin runkolinjallakin.

Sekä metro- että juna-asemilla on junanlähettäjä, joka kehottaa kovaäänisten kautta matkustajia olemaan ryntäilemättä sulkeutuvien ovien väliin pyynnöllä "Zurückbleiben bitte". Samaiset junanlähettäjä kehottavat matkustajia poistumaan junasta ja neuvovat korvaavan yhteyden poikkeusreittien pääteasemilla.

S-BAHN-KALUSTO

Perinteikkäät 476- ja 477-sarjan junat ovat edelleen kovassa käytössä: mm. linjojen S5, S75, S8, S85, S86 ja S10 kalusto oli ainakin vielä vuoden 1999 kesänä pääasiallisesti näitä jopa ennen toista



TYYPILLISTÄ DEUTSCHE BAHNIN REGIONALBAHN-KALUSTOA: 112 009 SAAPUMASSA ALEXANDERPLATZIN ASEMALLE 31.7.1999.

maailmansotaa käyttöönotettuja ja jo muutamaan kertaan modernisoituja junia. Ovet eivät avaudu painonapeista vaan kahvoista. Näiden junien ovien avaamisessa täytyy nähdä hieman vaivaa: pelkkä kahvan liikuttaminen ei riitä, vaan matkustajienkin täytyy joskus avittaa pariovia avautumaan. Onneksi ovet sentään sulkeutuvat nästisti paineilman voimalla.

Vuonna 1983 otettiin Itä-Berlinissä käyttöön ensimmäiset LEW Hennigsdorfin valmistamat 485-sarjan junat. Vuonna 1992 kaikki 168 kaksivaunuista yksikköä olivat liikenteessä.

Länsi-Berliinin liikennelaitos BVG tarvitsi 1980-luvulla lisää kalustoa Deutsche Reichsbahnilta ostettujen

todella vanhojen BR475-sarjan junien lisäksi hoitaakseen Länsi-Berliinin kaupunkijunaliikennettä. Niinpä vuonna 1987 ilmestyivät ensimmäiset sarjan 480 junat liikenteeseen ja vuoteen 1990 mennessä kaikki Waggon Unionin, Siemensin ja AEG:n valmistamat 85 yksikköä olivat liikenteessä.

Kaupunkirataverkoston yhdistämisen myötä syntyneen kalustovajauksen ja pikaisen kalustonuusimistarpeen takia tilattiin vuonna 1994 Deutsche Waggonbau AG:ltä 100 kaksiyksikköistä, nivellettyä 481-junaa.

Vanhimmat, 475-sarjan junat poistuvat vuonna 1998 ja kun viimeisetkin sarjan 481 junat ovat tulleet, pitäisi myös sarjojen 476 ja 477 olla poissa liiken-



"DM 5:T" ELI 798-KISKOBUSSIT ON POISTETTU SAKSASSA LIIKENTEESTÄ, MUTTA 1960-LUVULLA DDR:SSÄ VALMISTETUILLA SARJAN 772 KISKOBUSSEILLA AJETAAN MYÖS BERLIININ TARIIFIALUEELLA. 772 107-972 107 REGIONALBAHN-LINJALLA 55 HENNIGSDORFISSA 1.8.1999.

teestä. Deutsche Reichsbahnin suosima punavalkoinen väriyitys on historiaa – perinteinen punainen ja sinapinkeltainen ulkokuori on jälleen yleisin. Uusissa 481-sarjan junissa on kokeiltu myös enim-mäkseen sinapinkeltaista väritystä. 485-sarjan junat ovat kirkkaanpunaisia – siviikkunoiden ympärillä on tumman-harmaata. Kuulutukset seuraavasta ase-masta tulevat kaikissa junissa, mutta vain 480- ja 481-sarjan junissa on myös näyt-tötaulu, johon ilmestyy seuraavan ase-man nimi.

Junien sarjanu-merotkin ovat saaneet osansa poliittisista muutoksista. Sarja-numeroiden muutoksia on tapahtunut siinä määrin, että asia selvinnee parhaiten S-Bahn -kirjoista.

Berliinin kaupunki-junakalustosta pite-tään esimerkiksi Hampurista poiketen ilmeisen hyvää huol-ta: jopa vanhimpien junien puiset penkit on vaihdettu pehmeisiin ja kirjaviin pop-henkisiin istuimiin. Junien ulkoasukin näyttää hyvältä: tö-herryksiä ei junissa juurikaan näe ja kyljet ovat hyvässä maalis-sa. Kaluston iäkkäys tuottaa tietenkin on-gelmia, parhaat päi-vänsä nähneet 476- ja 477-junat eivät ole suorine hammasrat-taineen myöskään niitä kaikkein hiljaisim-pia kulkupelejä.

Junien normaalipi-tuus on vuorokauden-ajasta riippumatta kahdeksan vaunua, mikä tuntuu oudolta tunnetusti taloudelli-sena kansana pidetty-jen saksalaisten pää-kaupungissa. Valitet-tavasti yömyöhäänkin liikennöivät tyhjäh-kötkin kahdeksanvau-nuiset junat antavat ”työrauhan” vandaaleille, jotka ovat kek-sineet uudeksi ja ilmeisen näkyväksi re-viirinmerkkauseinokseen puumerkkien raaputtamisen siviikkunoihin.

REGIONALBAHN

S-Bahnin lisäksi tariffijärjestelmään kuuluu myös Deutsche Bahnin Regional Express- ja Regional Bahn -junat, jotka huolehtivat lähinnä poikittaisliikenteestä

B- ja C-vyöhykkeillä. Näillä junilla hoidet-tiin Berliinin muurin aikana junaliiken-nettä huomattavissa määrin Itä-Ber-liinistä suorien S-Bahn -yhteyksien kat-kaisun vuoksi mottiin jääneille asemille esimerkiksi Potsdamiin ja Hennigsdorfiin. Näiden junien suosio ja liikennöinti on S-Bahn -verkoston eheyttämisen myö-tä vähentynyt huomattavasti, varsinkin kun poikittaisratojen varrella sijaitsevat asemat ovat toisinaan keskellä ”ei-mitään”. Näissä junissa on matkaliput

Euroopan kolmas metrokaupunki Buda-pestin ja Pariisin jälkeen. Siemens & Halsken vuosina 1896-1902 rakentama ensimmäinen rata (osa nykyistä U1-lin-jaa) rakennettiin korkorataa maan pääl-le tukipilareiden päälle. AEG:n ehdotus oli jäänyt taka-alalle, koska se pohjautui maan alle sijoitettuun verkostoon. Ber-liinin hiekkaista ja suopohjaista maape-rää pidettiin tuolloin liian vaikeana este-nä tunnelien rakentamiselle. Maan-päällinenkin rata pyrittiin rakentamaan

taloja mahdolli-simman vähän runtelematta – tämä tuotti eri-koisiakin ratk-aisuja, sillä rata kulki Bülowstras-sen lähellä yhden talon lävitse! Ensimmäisen toi-mintavuoden lo-pussa joulukuus-sa 1902 rataver-koston pituus oli lähes 11 kilo-metriä.

Alkuaikoina kaikki radat oli rakennettu 2,3 m leveitä, ns. kapea-profiilisia vaunuja varten, mutta vuonna 1924 läh-tien otettiin käyt-töön ensimmäi-nen 2,6 m leveil-le, ns. leveäprofi-lisille vaunuille rakennettu tun-nelissa kulkeva rataosa. Soinen ja hiekkainen maapohja ei ollut rakennustekniikan kehittymisen myötä enää este ja tunnelissa kul-kevat leveäprofi-liset radat saivat suosiota.

Toisen maail-mansodan jälkei-sellä metroliiken-teellä oli huono lähtöasema: noin kolmasosa maan-alaisista ratao-

suuksista oli pommitusten jäljiltä veden vallassa, yhteensä 864 vaunua oli joko kärsinyt vaurioita, täysin tuhoutunut tai viety sotakorvauksena Moskovaan. Rata-verkoston tuhoja saatiin korjattua nopeasti, sillä vuoden 1945 lopussa oli jo 72 kilometriä 80 km:n verkostosta käytössä.

1950- ja 1960-luvulla metroverkosto laajennettiin Länsi-Berliinissä kaksinker-taiseksi sotaa edeltäneeseen aikaan ver-rattuna – osittain raitiovaunuliikenteen lopettamisen takia ja osittain vastavetona



H-SARJAN UUSI METROJUNA HÖNOWISSA 31.7.1999. VIEREISELLÄ RAITEELLA D-SARJAN JUNA 1960-LUVUN LOPULTA.



1970-LUVUN ALUN KAPEAPROFIILINEN METROJUNA SAAPUMASSA HALLESCHES TORIN ASEMALLE 2.8.1999.

tarkastava konduktööri, joka myös myy matkalippuja.

Tyypillisin junakokoonpano on 112.0-tai 143-sarjan sähköveturi työntämässä tai vetämässä muutamaa kaksikerroksista itäsaksalaisvalmisteista matkustajavaunua, joista kauimmainen on ohjausvaunu.

METRO, U-BAHN

Berliini sai kunnian olla manner-

itäksalaisyetoiselle S-Bahnille. Kylmän sodan aikaisia erikoisuuksia olivat metrolinjat U6 ja U8, joiden molemmat pääteasemat sijaitsivat Länsi-Berliinissä, mutta reitti kulki itävyöhykkeelle jääneiden asemien kautta. Elokuuhun 1961 saakka junat pysähtyivät aivan normaalisti myös itäberliiniläisillä asemilla, mutta Berliinin muurin rakentamisen alkoihin itävyöhykkeen asemien sisäänkäynnit muurattiin umpeen ja junat alkoivat ajaa pysähtymättä näiden asemien ohitse. U6 pysähtyi tosin Itä-Berliinissä vaihtoasema Friedrichstrassella. Berliinin muurin rakentaminen vaikutti kuitenkin kaikkein eniten linjaan U2, sillä linja katkesi lähes keskeltä kahtia.

Itäpuolelle jääneen U2-linjan tunnuksiksi muutettiin A ja kokonaan itäpuolel-

le jääneen U5-linjan tunnukseksi E. Itä-Berliinissä ei panostettu S-Bahnin ja raitiovaunujen vahvan roolin vuoksi juurikaan metroverkoston laajentamiseen: suurimmaksi laajennukseksi jäi E-linjan jatkaminen Tierparkista Hönöwiin (8,2 km) 1980-luvun lopussa.

Vuodesta 1989 lähtien muurin rakentamisen aikana umpeenmuurattuja asemia ja rajavyöhykkeelle jääneitä rataosuuksia ryhdyttiin kunnostamaan ja avaamaan. Jo vuonna 1990 asemien määrä oli kasvanut yhdeksällä, vaikkei ratapituutta ollut tullut yhtään lisää! Linjan U2 erilleen jääneet osuudet yhdistettiin vuonna 1993 ja entiselle rajavyöhykkeelle jääneellä osuudella näki ainakin vielä kesällä 1999, miltä "ei-kenenkään-maa" näyttää keskellä miljoonakaupunkia.

Yhdistämistyö saatiin valmiiksi vuonna 1995, kun viimeinenkin loukkuun jäänyt asema, linjan U1 itäinen pääteasema Warschauer Strasse, otettiin jälleen käyttöön.

Marraskuussa 1996 metrorataa oli Berliinissä 167 kilometriä ja asemia 169 kappaletta. U5-linjalle suunnitellun huomattavan pitkän jatkon myötä luvut muuttuvat jälleen. Kaikkiaan 1382 vaunua liikkuu kymmenellä metrolinjalta, joista yksi (U12) on yölinja ja yksi (U15) ruuhkalinja. Raideleveys on standardi 1435 mm sekä kapea- (linjat U1, U2, U4, U12 ja U15) että leveäprofiilisilla osuuksilla. Junien maksimipituus on kuusi (leveäprofiili) tai kahdeksan (kapeaprofiili) vaunua. Leimauslaitteet ovat sekä S-Bahn- että metroasemilla laitureilla.

METROKALUSTO

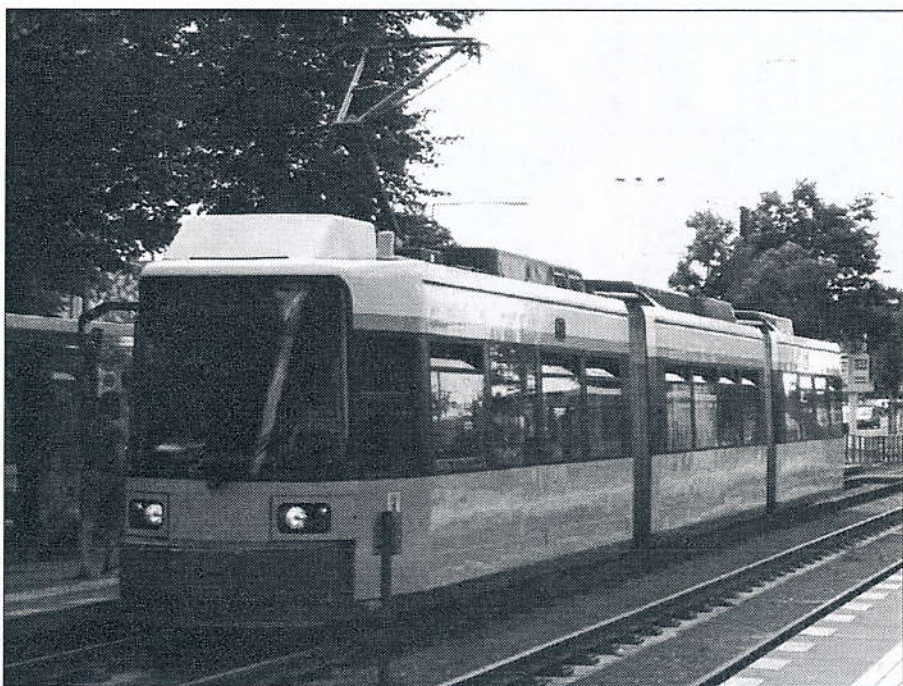
Jos jäi AEG taka-alalle metroliikennettä käynnistettäessä, niin jatkossa yhtiöllä on ollut todella suuri rooli Berliinin metrossa, sillä myös AEG on osallistunut valtaosin Orenstein & Koppelin rakentamien länsiberliiniläisten metrovaunujen rakentamiseen. Läntinen BVG jatkoi metrosarjojen tyyppimerkintöjä alusta asti käytössä olleen yhden kirjaimen ja yhden numeron järjestelmän mukaisesti. Kapeaprofiilisten vaunujen järjestysnumerointi on ollut omintakeista, sillä numerointi on kulkenut ylhäältä alaspäin. Leveäprofiilisten vaunujen numerointi on kulkenut vastaavasti oikeansuuntaisesti.

Itä-Berliinissä kuljettiin omia raiteita tyyppimerkinnöissä laittamalla kirjaimen perään roomalainen numero. Itä-Berliinin liikennelaitoksen BVG:n metrokalustossa nähtiin toisinaan varsinaisia kummajaisia: EIII-metrovaunuiksi muutettuja S-Bahn -vaunuja sekä Länsi-Berliinistä käytettyinä ostettuja D-sarjan vaunuja. 1970-luvusta lähtien A-linjalle saatiin aivan uusia LEW Hennigsdorfin valmistamia GI-junia, mutta nämä junat on sittemmin myyty Ateenaan Piraeuksen radan liikennettä varten tai Pohjois-Koreaan.

Vuonna 1996 saatiin käyttöön ensimmäiset futuristiset H-sarjan kuusiyksikköiset metrojunat, joissa pääsee kulkemaan vaunusta toiseen. Suurin osa metrojunista on oranssinkeltaisia, mutta mullistavassa H-sarjassa värisävykin on vaihtunut kirkkaan keltaiseksi. Sisustuksen värisävy on suurimmassa osassa vanhemmista junista hieman synkähkö: seinät ovat tummanruskeaa tekopuuta ja istuimet ovat tummanvihreää keinonahkaa.

RAITIOLIIKENNE

Raitiovaunuliikenne alkoi Berliinissä vuonna 1865 hevosvetoisena. Vaikka



AEG:N VALMISTAMA MATALALATTIAVAUNU NRO 1004 BORNHOLMER STRASSELLA 31.7.1999



LÄNSI-BERLIININ "VIRALLINEN" BUSSITYYPPI: WAGGON UNION / MAN SD202 NRO 3780 OSKAR-HELENE-HEIMIN METROASEMALLA 31.7.1999



NEOPLAN SG II N -NIVELBUSSEJA KORVAAMASSA METROLINJAN U7 LIIKENNETTÄ HERMANNPLATZILLA 1.8.1999.

ensimmäisellä sähkökäyttöisellä raitiovaunulla ajettiin jo vuonna 1881, koko raitiotieverkosto oli sähköistetty vasta vuonna 1902.

Valitettavan tutun sotienjälkeisen ajattelutavan mukaisesti raitiovaunut miellettiin läntisessä maailmassa vanhanaikaisiksi – niin myös Länsi-Berliinissä, sillä linjoja alettiin lakkauttaa 1950-luvulta lähtien ja viimeinenkin raitiovaunulinja oli lakkautettu vuonna 1967. Osasyynä raitiovaunuliikenteen lakkauttamiseen oli raitioteiden kärsimät mittavat tuhot toisen maailmansodan pommituksissa.

Onneksi itäisellä puolella uskottiin osittain taloudellisista ja osittain poliittisistäkin syistä raitiovaunujen kykyyn kuljettaa suurkaupungin väestöä tehokkaasti: itäisen Berliinin raitiolinjaverkosto on edelleenkin laaja. Itäisiin lähiöihin ulottuvat raitiovaunulinjat ovat aika lähellä pikaraitiotietä, sillä radat kulkevat esikaupungeissa toisinaan omalla penkallaan ja kuljettajien railakas ajotyylikin tuo matkustamiseen nopeuden tuntua.

Nykyään raitiovaunut ovat jälleen osana läntisenkin Berliinin katukuva, sillä muutamia linjoja on jatkettu entisen Länsi-Berliinin puolelle.

Raitiovaunuihin voi nousta kyytiin mistä ovesta tahansa. Liput leimataan sekä raitiovaunuissa että busseissa ovien lähellä olevilla leimauslaitteilla.

Raitiolinjoja on Berliinissä 28 päivä- ja 4 yölinjaa. Potsdamissa on täysin oma, erillinen raitiotieverkosto, vaikka linjanumerot onkin numeroitu Berliinin järjestelmää noudattaen 90-alkuisiksi.

RAITIOVAUNUKALUSTO

Berliiniläisiä raitiovaunuja on kolmea erilaista tyyppiä: uusimmat 106 vaunua ovat AEG:n 1990-luvun puolivälissä rakentamia kaksinivelisiä GT6N-matalalattiavaunuja. Varsinkin raskaasti kuormitetuilla keskustalinjoilla näkee yh-

teenkytkettyjä Tatroja sekä neliakselisina tavanomaisina (T6/B6) että KT4D-nivelversioina. Kaikki liikenteessä olevat 452 Tatra-vaunua on modernisoitu 1990-luvulla.

Potsdamin raitiovaunukalusto koostuu vuonna 1998 rakennetuista Düwag / Siemens Combino -matalalattiavaunuista sekä KT4D- / KT4DM -Tatroista.

BUSSILIKENNE

Berliner Verkehrsbetrieb liikennöi 163:a bussilinjaa. Muita tariffialueen liikennöitsijöitä ovat esim. Barnimer Busgesellschaft mbH, Busverkehr Oder-Spree mbH, Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH ja ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH.

Esimerkiksi tukholmalaisesta satalukuihin perustuvasta järjestelmästä poiketen linjanumeron kymmenluku kertoo berliiniläisen bussilinjan ilmansuunnan. Kymmennumerointi ei ole tosin aivan aukotonta, sillä kymmenluvut eivät aina kasva myötöpäivään kulkiessa.

Keskusbussiasemana voidaan pitää vil-

kasta Zoologischer Gartenin rautatieasemaa, jolta lähtee varsin moni Berliinin 56:sta yöbussilinjastakin. Yölinjojen tunnuksena on N-kirjain ja kaksinumeroisen luku. Lisäksi Berliinissä liikennöi muutama pikalinja, joiden tunnuksena on X-kirjain ja kaksinumeroisen linjanumero. Myös yö- ja pikalinjoilla kymmenluku kertoo jotain ilmansuunnasta.

Normaalibusseihin voi nousta matkalippuaan näyttämättä kaikista ovista, mutta mikäli nousee kyytiin jostain muusta kuin etuovesta, pitää ovet avata nappia painamalla itse. Bussista poistuminen oikealla pysäkillä on tehty helpoksi, sillä seuraavan pysäkin nimi näkyy ainakin uudemmissa busseissa pysäytysvalon vieressä. Lisäksi pysäkinimet tulevat nauhalta, jottei ulkopaikkakuntalaisen matkustajan tarvitse ottaa selvää berliinimurteella höystetystä kuljettajan kuulutuksesta. Poistuttaessa bussista pelkkä pysäytysnapin painaminen ei aina riitä, sillä nivelbussien takaovet pitää myös avata itse painamalla ovien vieressä olevaa avausnappia. Pikalinjoilla ja kello 20:n jälkeen kaikilla linjoilla pitää nousta



MAN NG312 NRO 2673 PIKALINJALLA X76 ALT-MARIENDORFIN METROASEMALLA 1.8.1999



KOKOMATALA ND222 -KAKSIKERROSBUSSEI NRO 3037 ZOOLOGISCHER GARTEN -ASEMALLA 2.8.1999.

kytiin etuovesta ja näyttää matkalippua kuljettajalle tai leimata lippu etuovella.

Sekä raitiovaunu- että linja-autojen pysäkkimerkeissä on sen vyöhykealueen kirjain, jolla pysäkki sijaitsee. Yleensä paikansa pitävät pysäkkikohtaiset aikataulut on varustettu kaikella mahdollisella tiedolla - jopa linjan varrella olevat vaihtoyhteydet muihin linjoihin on ilmoitettu. Kahdenkymmenen minuutin vuoroväli on varsin yleinen. Bussiliikenteen ongelmana on entisen DDR:n alueiden katujen huono kunto - matkustajan usko varsinkin kaksikerroksisten bussien kulun vakauteen on vaakalaudalla Itä-Berliinin kuoppaisilla sivukaduilla.

BUSSIKALUSTO

Kaksikerroksiset bussit ovat kuuluneet Berliinin katukuvaan jo vuodesta 1913. Tosin kaupungin kahtiajaon aikana vain länsipuolelle hankittiin kaksikerroksibusseja. Itäpuolella tähän ei todennäköisesti ollut tarvettakaan, sillä raitiovaunut olivat kaupunkiliikenteen hoidossa pääosassa - eikä itäosan bussikaluston muodostaneesta Ikarus 200 -sarjasta olisi edes saanutkaan kaksikerrosversioita! Sekä kaksiakseliset että nivel-Ikarukset poistuivat liikenteestä vuonna 1996, mutta niitä on säästetty muutamia kappaleita tilausliikennettä varten.

Vuosina 1985-92 valmistetut kaksikerroksiset Waggon Union / MAN SD202:t ovat reilun 450:n kappaleen voimin tyypillisimpiä busseja koko BVG:n 1420:n auton bussiarmadasta. Waggon Union -

kaksikerroksibussit ovat berliiniläinen erikoisuus, niitä ei muualla juurikaan näe.

Kalustokirjo on epäaksalaiseen tapaan valtava: MANeja liikkuu sekä normaallimittaisina, nivelversioina että kaksikerroksisina; Neoplaneja näkee normaallimittaisen ja telibussien lisäksi myös nivelversioina; ja mitä olisikaan saksalainen kaupunki ilman Mercedes-Benzin O405N -matalalattiabusseja? Matalaa murinaa kuuluu Berliininkin kaduilla sekä kaksiakselisista että nivelellä varustetuista busseista. Täältä löytyy myös Den Oudsten -matalalattiabusseja.

Valtaosa yksikerroksisesta kalustosta on 1990-luvulta ja matalalattiaista - suurimmaksi osaksi 1980-luvulla rakennetut kaksikerroksibussit ovat puolimatalia. Vuonna 1995 saatiin ensimmäiset matalalattiaiset MAN / ABB Henschel SD222 -kaksikerroksibussit liikenteeseen. Hämäävästä mallinimestä huolimatta näidenkin bussien jäljet johtavat tuttuun Waggon Union -tehtaaseen. Muutamaa poikkeusta lukuunottamatta kaikki kaksikerroksibussit on varustettu MAN:n moottorilla ja Voithin kolmiportaisella automaattivaihteistolla. Joissakin Waggon Union / MAN SD202:ssa on kokeiltu DAF -moottoreita ja ZF -automaattivaihteistoja.

BVG oli kehityksen "kärjessä" hankkiessaan ensimmäisenä saksalaisena liikennöitsijänä vuonna 1996 Volvo B10L:iä varustettuna perisaksalaisen Kässbohrerin korilla, joka muistuttaa kovasti Aabenraan "sillipurkkikoria". Neljän vuoden kalustohankintatauko rikkoutui kesäheinäkuussa 2000, kun 112:sta uuden

bussin käyttöönoton myötä vanhimmat bussit eli kaikki jäljellä olevat, 1980-luvun alussa rakennetut Waggon Union / MAN SD200 -kaksikerroksibussit katoanevat liikenteestä.

Valtaosassa busseissa on pistematriksikilvet, joissa näkyy edessä ja ovisivulla linjanumeron lisäksi myös pääteasema. Takana näkyy pelkkä linjanumero. Ovettomalla sivulla linjakilven virkaa hoitelee ikkunaan kiinnitetty keltainen paperi, johon on kirjoitettu mustalla linjanumero. Vanhimpien bussien väri on perinteikkäästi kokonaan haaleankeltainen - 1990-luvun puolivälin jälkeen tulleissa busseissa alaosassa on harmaa raita, kyljet ovat kirkkaan keltaiset ja ikkunarivin yläpuoli on valkoinen.

LOPUKSI

Tätä lehtiartikkelia kirjoittaessani huomasin, että politiikka ja joukkoliikenne kulkevat yleensä käsi kädessä. Berliini on poliittisten syiden vuoksi kokenut mullistavia muutoksia, joihin joukkoliikennettä on jouduttu sopeuttamaan. Katujen ja asemien nimiä on vaihdeltu kulloinkin vallassa olevien poliittisten mieltymysten mukaisesti ja linjoja on suunniteltu uudestaan muuttuvien rajojen mukaan. Sopeutus on sujunut ilmeisen hyvin, sillä tänä päivänä joukkoliikenne on täsmällistä ja tehokasta. Varsinkin kiskoliikenteen tulevaisuus näyttää varsin hyvältä, sillä Berliinin kadut ovat tukkoisia kasvaneen liikenteen ja valtavien rakennustöiden vuoksi.

Joukkoliikenneharrastajillekin on monenlaisen liikenteessä olevan silmän- ja korvanilon lisäksi tarjontaa esimerkiksi metromuseossa (metroasema Olympiastadion). Joukkoliikennekartaksi riittää esimerkiksi Falk Plan- tai Saksan autoliiton ADAC:n kartta, joihin on merkitty bussilinjatkin. Tästä aiheesta olisi voinut kirjoittaa vieläkin enemmän, mutta lähdeaineistosta lienee apua tiedonälkäisille. Kaupunkiin kannattaa matkustaa jo pelkkien 476- ja 477 -junien vuoksi. Suosittelen myös tutustumista historiallisestikin mielenkiintoiseen kaupunkiin – omien hermojen säästämiseksi tietenkin BVG:n ja S-Bahnin kyydissä!



LÄHIMPÄNÄ VAUNU 624 WARSCHAUER STRASSELLA. 2.8.1999.

KIITOKSET:

Niko Valjakka

LÄHDETIEDOT

Bley Peter:

Berliner S-Bahn, 5.painos (Alba 1991)

Braun Andreas:

DB –Fahrzeuge Band 1:
Lokomotiven und Triebwagen der

Deutschen Bahn, 2.painos (GeraMond 1998)

Hilkenbach Sigurd, Kramer
Wolfgang:

Die Strassenbahnen in Berlin,
2.painos (Alba 1992)

Lemke Ulrich, Poppel Uwe:
Berliner U-Bahn, 4.painos (Alba 1996)

Saarinen Hannes:
Berliini – kulttuuria ja historiaa
(Otava 1999)

www.bvg.de

www.s-bahn-berlin.de

www.stadtbuss.de

mercurio.iet.unipi.it



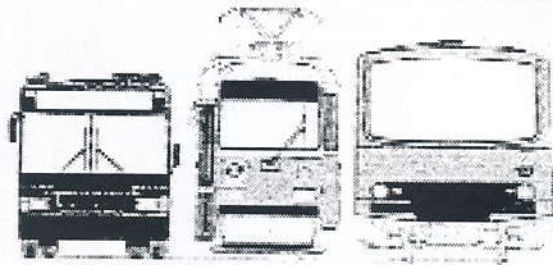
D-SARJAN JUNA 2295. HÖNOW 31.7.1999.

päätepysäkki

Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

Jäsenmaksu2000

Edellisen lehden (RAITIO 1*2000) mukana oli SRS:n jäsenmaksulomake. Pyydämme Sinua täyttämään siihen nimesi, jäsenmaksun summan eli 100 mk ja viestiksi oman nimesi. Tämä siksi, että koska osa jäsenistä maksaa maksunsa automaattilla tai eri nimisen henkilön tiiltä, emme välttämättä tiedä kenen maksusta on kyse. Siis myös automaattilla maksavat jäsenet: laittakaa viestiksi oma nimenne.



LINJAT

HELSINGIN SISÄISESSÄ LIIKENTEESSÄ noudatettiin kiirastorstaina 20.4. arkiakatauluja, pitkäperjantaina 21.4. sunnuntaiaikatauluja ja pääsiäislauantaina 22.4. lauantai-akatauluja. Molempina pääsiäispäivinä, sunnuntaina 23.4. ja maanantaina 24.4. oli sunnuntailiikenne.

AAMUYÖN BUSSIT 01N - 07N ajoivat pääsiäisviikolla kaikkina öinä keskiviikon ja maanantain välillä.

PÄÄSIÄISKULKUE VIA CRUCIS-Ristin tie aiheutti poikkeusreittejä lauantaina 22.4. Kruununhaassa noin klo 21.30 - 22.40. Raitiolinjat 7A ja 7B ajoivat Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun kautta. Bussi 16 ajoi Hernesaaresta Hakaniemen suuntaan

reittiä Katariinankatu -Aleksanterinkatu-Mariankatu.

VAPPUAATTONA, SUNNUNTAINA 30.4. oli sunnuntailiikenne. Vappuaatosta klo 9 vapunpäivän iltaan klo 18 ydinkeskustan kadut rauhoitettiin jalankulkijoille. Aattona klo 17 - 1.30 raitiolinjat 3B, 3T, 4, 7A ja 7B käyttivät poikkeusreittejä klo 17 alkaen yöliikenteen loppuun asti. Eiran ja Etelärannan välillä kulki klo 17 - 1.30 raitiolinjoja korvaava bussi 3X.

BUSSILINJAT 13, 16 JA 17 kulkivat poikkeusreittejä keskustassa. Vappuyönä yölinjoilla 01N - 07N oli lisälähtöjä. Vapunpäivänä, maanantaina 1.5. oli sunnuntailiikenne. Vapputaluisuudet aiheuttivat viivästyksiä keskustan liikenteeseen. Jeesus-marssin aikana noin klo 12.15 - 13.15 bussien 24 ja 42 päätepysäkki oli Erottajankadulla Ludviginkadun ja Eteläes-

planadin välillä, ja bussin 20 päätepysäkki Bulevardilla Vanhan kirkkopuiston kohdalla.

VAPUNPÄIVÄN LISÄRATIKKA 3X ajoi klo 7.45 alkaen reittiä Ylioppilastalo - Aleksanterinkatu - Kauppatori - Eira - Fredrikinkatu - Ylioppilastalo. Noin klo 14 alkaen vappurattikka ajoi samaa reittiä päinvastaiseen suuntaan noin klo 20 asti. Vuoroväli oli 7 - 8 minuuttia. Yölinjat 01N - 07N liikennöivät myös vapunpäivän jälkeisenä yönä.

VAPUNPÄIVÄN LISÄRATIKKALINJAA 3X liikennöitiin 01.05.2000 reitillä Ylioppilastalo - Kauppatori - Eira - Ylioppilastalo noin klo 8 - 14 myötäpäivään ja noin 14 - 20 vastapäivään. Vuoroväli oli noin 8 minuuttia. Ylipäänsä raitioliiikenne keskustassa klo 14:n aikaan oli hieman sekaisin. Mutta oli väkeäkin liikkeellä. Yksi 3B Eirasta tyhjennettiin Ylioppilastalolla ja se jatkoi Aleksia takaisin Kauppatorin suuntaan. Viimeiset 3X:t myötäpäivään jäivät il-meisesti ajamatta. 3T:itä tuli Aleksilta Mannerheimintielle, vaikka niitä toisaalta ei näkynyt menevän Mannerheimintietä Eiraan päin.

16.5.2000 OTETTIIN HKL:N RATAPUOLELLA käyttöön "ratikkaportti". Portissa on puomissa kiinni renkaat, jotka rullaavat ratikan kylkeä pitkin puomin avauduttua sitä työntämällä. Portti nyt käytössä linjan 1 päätepysäkillä Käpylässä. Portti estää autojen ajamisen ratatyömonttuun.

5.6. HELSINGIN LINJOILLA alkoivat kesäaikataulut ja monilla bussilinjoilla vaihtui liikennöitsijä. Yksi radikaaleimmista muutoksista oli se, kun STA ryhtyi ajamaan entisiä HKL-Bussiliikenteen linjoja 20(N), 24 ja 42. Toisaalta STA menetti historiansa vanhimman Helsingin linjan eli Pohjois-Haagan linjan 40, jota nykyään ajaa Concordia Bus Finland Oy Ab. Concordia alkoi ajaa myös Koillis-Helsingin linjoja 73(N), 74(N), 75A, 76A/B ja 77A sekä kantakaupungin linjaa



VAPPUAATTONA USEAT RAITIOVAUNULINJAT OLIVAT POIKKEUSREITEILLÄ.
KUVA: TUOMAS KARPPINEN



KATAJANOKALLA VAUNUUN VAIHDETTIIN
LINJATUNNUS 5.
KUVA: TUOMAS KARPPINEN

Kevätajelu 2000

SRS:n perinteinen kevätajelu tehtiin tänä vuonna 6.5. tällä kertaa kahden kulkuneuvon voimin: ensin ajettiin Ratti-Karia -raitiovaunulla HKL 320 vuodelta 1955 ja sitten Helko-Scania -valmisteisella bussilla HKL 33 vuodelta 1965.

Raitiolinjan 15 reitti kulki tällä kertaa Koskelasta Mikonkadun kautta Mannerheimintietä Pikku Huopalahteen, mistä jatkettiin Mannerheimintietä Hietalahteen ja edelleen Katajanokalle. Merisotilaantorilla linjatunnus muutettiin tilapäisesti vitoseksi ja HKL:n nuolikuviolla varustettu peltikiilpi sijoitettiin

vaunun kilpitaikkuun, joten valokuvaajilla oli mahdollisuus ottaa kuvia "80-luvun alun" Merisotilaantorista (alueen viimeiset rakennukset valmistuivat 1984, ja linja 5 lakkautettiin 2.6.1985). Katajanokalta matka jatkui Kauppatorille, missä linjatunnukseksi vaihdettiin 4S ja ajettiin kuvausajona Senaatintorin kautta takaisin Kauppatorille. Täältä matka jatkui Perämiehenkadun silmukan, Fredrikinkadun, Mannerheimintien, Helsinginkadun ja Sturenkadun kautta keskeytyksettä takaisin Koskelaan. Ajelu oli hyvin suosittu, onnek-

si kaikki halukkaat kuitenkin juuri ja juuri mahtuivat kyytiin. Erityiset kiitokset kuljettajallemme Lasse Seppälälle, joka väsymättä toteutti harrastajien toiveet linjatunnusten vaihdo-

sten ja kuvausajojen suhteen. Timo-Pekka Langen ohjastamalla bussiajeluilla käytiin vasta museokatsastetulla linjalla mm. Itä-Pakilassa, Pirkkolassa ja Veräjämäessä. Museobusista julkaistiin lisäksi ajeluamme varten Tommi Aromaan, Timo Lehtosen ja Kimmo Pyrhösen kirjoittama kirjanen "33 hylystä museoautoksi".

kallioleikkauksessa Pihlajistossa tehdään louhintatöitä ja ilmeisesti radan kiskot on tylysti jätetty kivimassojen alle. Kiskot tulevat jälleen näkyviin ennen Hernepelontien tasoristeystä. Lahdenväylän sillan Herttoniemen päästä on kaivettu pengerr pois tietöiden vuoksi ja siltä päättyy tyhjiin. Rataa on lisäksi purettu sillan päästä eteenpäin yli puoli kilometriä, aina Viikintien ja Talon-pojantien risteykseen asti, ns. ekotalojen kohdalle.

MAANANTAINA 29.5.2000 UKKONEN teki kiusaa metroluikenteelle Mellunmäen ja Vuosaaren haaroilla aamusella. Ukkonen sotki kantakaupungissa myös puhelinliikennettä.



HKL:N TILAUSAJOVAUNU 320 SRS:N KEVÄT-
AJELULLA 2000.
KUVA: DANIEL FEDERLEY

KALUSTO

VARIOTRAM HKL 201 havaittiin linjaliikenteessä 4.5. ja 5.5.2000. Kyseessä oli tietenkin ruuhkaliikenne linjalla 10. Vaunun ulkoasu on muutettu vastaamaan esimerkiksi vaunua HKL 205.

9.3.2000 NÄHTY HKL 205 linjalla 4. Vaunu oli koulutusajossa, eli kuljettaja sai koulutuksen viimeisen vaiheen, joka on ajoa linjaliikenteessä kouluttajan/vanhemman kuljettajan kanssa. Tämä koulutus-ajo voitiin ajaa linjalla 4, koska Variotram 205:een on asennettu linjalla 4 käytössä oleva GPS-järjestelmä (valoetudet/pyssäkki-informaatio). ("koulutusajossa linjaliikenteessä" kuljetetaan myös matkustajia.)

MATALAT VAUNUT 201, 203 JA 205 olivat raitiovaunun kuljettajakurssin ajossa 4 - 5.5 ja myös 8.5. Nyt koulutettu kurssi oli ensimmäinen, joka sai jo koulutuksen aikana valmiudet ajaa matalia vaunuja myös linjaliikenteessä. Myöhemmin kurssilaiset ajoivat vanhemman kuljettajan valvonnassa eri linjoilla ja tällöinkin oli ajoa myös matalalattiavaunulla. Samainen kurssi lienee(?) myös viimeinen, joka opetteli ajamaan "wanhaa kunnan laihalaista".

5.5.2000 NOIN KELLO 8 saapui Variotram HKL 209 Koskelan varikolle, purettiin lavetilta ja raitiovaunu HKL 22 työnsi sen Koskelan halliin.

9.5.2000 LINJALLA 10 VARIOT 201 ja 203. 10.5.2000 linjalla 10 Variot 201 ja 205.

KESÄAIKATAULUJEN AIKANA linjan 10 vakiovuorossa 95 on ollut miltei yksinomaan Variotram-vaunu, havaintoja on vaunuis-
ta 201 ja 205.

7.6.2000 VARIOTRAM-VAUNU HKL 205 havait-

15.

TÄSTÄ SEURAAVASSA KILPAILUTUSERÄSSÄ on tarkoitus kilpailuttaa seuraavat Helsingin bussilinjat: 11, 16, 41, 43(B), 51, 52, 55(A), 57, 69, 75, 77 ja 79(V). Liikenne uusien sopimusten mukaan mainituilla linjoilla alkanee kesällä 2001.

METRO

METRON YHDYSRATA Oulunkylästä metrovarikolle on pitkältä matkalta kulkukelvoton. Vantaanjoen sillan jälkeen olevassa

päätepysäkki

tiin linjalla 4. Myöhemmin samana päivänä vaunu jouduttiin ottamaan pois liikenteestä.

RAITIOVAUNU HKL 71 oli NrII+:na linjalla 3B torstaina 13.4.

25.5.2000 HAVAITU HKL 49 NrI+:na linjalla 3B.

27.3. PITKÄN POISSA liikenteestä ollut HKL 9 ajossa linjalla 1/1A.

25.4.2000 ILTAPÄIVÄRUUKASSA raitiovaunu HKL 3 linjalla 6!

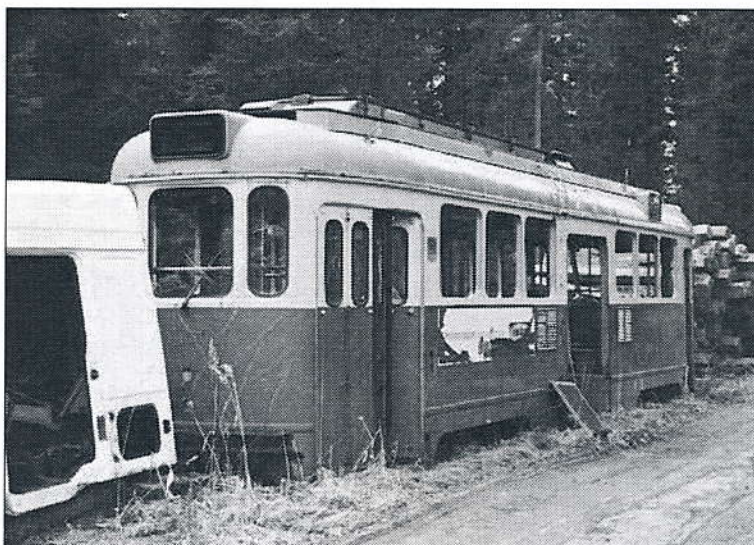
18.4. VALMETIT NRO 22 JA 26 kouluajossa il-
tasella.

WANHAAN LAIHIALAISEEN 16 on vaihdettu pienumeroinen etulinjakilpi.

UUDEEN 1959 VAUNU HKL 2 linjalla 2 Helsingin 450-vuotissyntymäpäivänä 12.6.2000.

ENSIMMÄISEKSI ROMUTTUVAT vuoden 1959 vaunuista ne, joissa ei ole Buscom-rahastulaitetta.

VALMET-VAUNUN HKL 17 kori lojuu nykyään Vehkalahden Onkamaan metsässä pikku tien laidalla. Vaunu poistettiin HKL:n



KOLARIN JOHDOSTA KEVÄÄLLÄ 1997 LIIKENTEESTÄ POISTETTU HKL 17 ROMUNA VEHKALAHDEN ONKAMAALLA (VAUNUN KORI). KUVA: MARKUS RAUDANPÄÄ 4.5.2000

HKL 1, Scania L94UB6x2/Carrus K204 City L (teli), havaittiin viikon 20 lopulla Varhassa. 23.5. samalla varikolla oli myös sisärauto HKL 2. HKL 3 havaittiin Ruskeasuon varikolla keskiviikkona

HKL 9602, MATALA NIVEL-VOLVO, oli linjalla 21V 27.4.2000.

28.4. HKL:N KOULUAUTO 9037 linjalla 57.

HELSINGIN LINJAN 17 kalustona oli Vappupäivänä jälleen kerran nivel-Volvoja. Ainakin HKL:n autot 8601, 9004 ja 9110 ajoivat linjalla 17. Nivel-Volvoja oli myös linjalla 14.

HKL 9406, SCANIA N113CLL/Carrus, oli linjalla 21V 12.5.2000.

HKL 9006, VOLVO B10M-60/Wiima K202-221, oli linjalla 21V 22.5.2000.

HKL 9, SCANIA N94UB/Lahti 402, oli linjalla 21V 24.5. ja 25.5.2000. 25.5. auto 10 oli linjalla 52.

23.5.00 HKL 9 / 18, HKL 9820 & 9819 / 42

16.5.00 HKL 9908 / 18

10.5.00 HKL 9840 (OmniCity) / 731 !!!

4.5.00 HKL 9401, 8959, 8827 / 42. Linjalla 42 on ollut keväällä paljon lyhyitä autoja.

HKL 9931 / 65A 7.2.00.

HKL 8816 oli linjalla 452 sunnuntaina(!) 28.5.2000.

HKL 8635 oli linjalla 21V tiistaina 30.5.2000.

HKL 8510 ON TOUKOKUUSSA siirretty myynti-



HKL 11, SCANIA N94UB4X2/LAHTI 402 ENSIMMÄISTÄ PÄIVÄÄ LINJALIIKENTEESSÄ POIKITTAISLINJALLA 50. KYSYMYKSESSÄ ON ENSIMMÄINEN KERTA, KUN HKL-BUSSILIIKENTEEN UUDEN 2000 LINJA-AUTO ON LINJALLA. KUVA JUHANA NORDLUND 16.5.2000.

kalustosta vuonna 1997 kolarin seurauksena.

HKL-BUSSILIIKENTEEN 9, ensimmäinen Scania N94UB/Lahti 402 oli jo pääsiäisviikolla Konalassa Scan-Auton toimipisteessä. Näitä autoja HKL-Bli hankki kaikkiaan viisi, numeroille 9 - 13. Autot 11 ja 12 havaittiin Ruskeasuon linja-autovarikolla 12.5.2000. HKL 10 oli luovutettu jo hiukan aikaisemmin. Ensimmäisenä liikenteeseen pääsi auto 11, MYF-604, auto sijoitettiin tiistaina 16.5.2000 Helsingin linjalle 50.

17.5.2000 HKL 10 (MYF-566) havaittiin ensimmäistä kertaa linjalla 32. Auto oli samalla linjalla vakiovuorossa koko loppuviikon. Autot 12 ja 13 sijoitettiin Varhaan ja niitä on nähty linjoilla 93B ja 94A. Auto 13 on nähty kerran myös Rautatienrillan Vantaalle suuntautuvalla seutulinjalla.

24.5.2000.

HKL 9508 OLI linjalla 42 18.4.2000.

HKL 9826 OLI HAJONNUT linjalla 32 keskiviikkona 19.4.2000 aamulla jo ennen kuutta Haagan Isonnevantielle.

CONCORDIA BUS FINLAND OY AB 394, VOLVO B10R-67/WIIMA 310 COMBI HELSINGIN LINJALLA 68. KUVA TEEMU COLLIN KEVÄÄLTÄ 2000.



varastoon.

Vapun jälkeisellä viikolla HKL:n Vartiokylän linja-autovarikolla nähtiin Volvo 7000 -bussit HKL 14, 15, 16 ja 17. Seuraavalla viikolla samalla varikolla olivat myös HKL 18 ja 19. Auto 20 seiso 16.5.2000 varikolla ilman rekisteritunnuksia. Myöhemmin samalla viikolla auto sai tunnuksen NEF-196 ja sisäauto 21 sai puolestaan kilvet NEF-195.



ENSIMMÄINEN VARIOTRAM HKL 201 ASETETTIIN LINJALIIKENTEeseen VASTA 4.5.2000 ELI REILUSTI PUOLI VUOTTA MYÖHEMMIN KUIN SISÄVAUNUT 202 JA 203. 201:N ULKONÄKÖÄ ON MUUTETTU SITTEN ALKUAIKOJEN, MUUN MUASSA JÄRJESTYSNUMERO- FONIT OVAT PIENENTYNEET JA KELTAINEN RAITA YLHÄÄLLÄ VASTAA ESIMERKIKSI VAUNUN 205 VASTAAN. KUVA JUHANA NORDLUND 5.5.2000

STA LIENEE OTTANUT uudelleen ajoon AXP-kilpisiä Volvo "KN202:ia" sarjasta 20 - 24.

HUHTIKUUSSA USEANA PÄIVÄNÄ STA:n linjoilla 40 ja 45 on ollut Ikarus-korisia teli-Volvoja 167 - 174.

TOUKOKUUSSA RUSKEASUON VARIKOLLA havaittiin ensimmäisen kerran STA:n vuoden 2000 teli-Scanioita. Autoille annettiin numerot 159 - 166. Auto 159 (MYF-563) oli maanantaina 22.5.2000 linjalla 43B.



LINJEBUSS 151, VOLVO B6LE/CARRUS K204 CITY L. AUTO LIIKKUI KEVÄÄLLÄ 2000 ESPOON SISÄISELLÄ LINJALLA 23. KUVA TEEMU COLLIN.

TIISTAINA 18.4.2000 STA:N teli-Volvo/Carrus K204 City L nro 151 oli linjalla 40.

TAMMELUNDIN LIIKENNE OY 6 vuodelta 1994 oli 31.3.2000 Helsingin linjalla 77S.

TAMMELUNDIN LIIKENNE OY SAI huhtikuussa käyttöönsä Saksasta vähän käytetyn maa-

kaasukäyttöisen Mercedes-Benz O405N CNG matalalattialinja-auton. Auto sai TLL-numeron 5. Ovijärjestys on 2-2-0, istuinjärjestys on myös melko erikoinen, etenkin auton takaosassa (vrt. HKL:n vuoden 1973 autot 954 - 958).

TLL 3 OLI HELSINGIN LINJALLA 62 18.4.2000.

OY LIIKENNE AB:N VUOSIEN 1988-89 autoista merkittävä osa siirtyi kesällä Lahteen, Jyväskylään ja Kuopioon.

CONCORDIA BUSIN NK. Jönköpingin Säftele nro 239 oli linjalla 194 kiirastorstaina 20.4.2000.

CONCORDIA BUSIN VUODEN 2000 linja-autoja on alkanut näkyä eri puolilla seutua huhtikuun alkupuolelta alkaen. Auto 220 havaittiin Tikkurilassa jo 4.4. Seutulinoilla on vastaavia autoja liikkunut ahkerasti loppukeväällä. Suurimmassa osassa näyttää olevan Carrus K204 City L -kori, mutta joukkoon mahtuu myös muutama

säTTY myös vanhempaan kalustoon. Stagecoach-teippaukset ovat alkaneet vähentyä vastaavassa tahdissa.

CONCORDIA BUS 253 (MYF-573) vm. 2000 oli Helsingin linjalla 70 lauantaina 27.5.2000.

CONCORDIA BUSIN PUOLIMATALA Volvo B10B/Säftele 2000 (v. 1996) kärehti Kehä I:llä 10.5.2000.

LINJEBUSS 223, SCANIA N113CLB-LG v. 1992, on yllättäen maalattu "Vantaan Liikenteen" väreihin. Auto oli 7½ vuotta Scania ja Nesteen mainosbussi (nykyään Neste-nimistä firmaa ei liene edes olemassa). Linjebussin Finlandin oranssi-keltainen perinne on siis edelleen voimissaan.

WESTENDIN LINJA LIENEE hankkinut Concordia Busin ainoan nivelbussin 324 (Volvo B10MA-55/Wiima N202-121). Sen "Coutsi-raitoja" on muutettu, mutta kyljessä on edelleen nro 324, vaikka Westendillä auto tunnetaan 11:nä.

WESTENDIN LINJAN VARIKOLLA oli havaittu Renault-täysmatalalattiabussi toukokuun alkupuolella. Maanantaina 22.5.2000 oli Westendin linjalla koekäytössä mainittu Renault Agora -kaupunkibussi Espoon sisäisellä linjalla 13. Koko-matalassa bussissa on vain takaovella yksi porras, 2+2+2 -ovijärjestely sekä harvahko istuinjärjestys eli 24 istumapaikkaa, pyörätuolipaikka ja paljon seisomatilaa, mm. takasillalla. Reitiltä poistuttuaan bussi ajoi Westendin Linjan varikolle lepoon. Auto oli Westendillä parin viikon ajan toukokuussa koekäytössä koekilvillä A-8522. Autoa on käytetty poikkeusluvala ainoastaan Espoon sisäisellä linjalla 13. Vaihteisto on ZF, ja kone poikittain takana takaseinässä, jolloin autossa ei ole varsinaista takapenkkiä ollenkaan. "Pyssäyty" on ranskaksi "Arret demande". Auton kojelaudan muotoilu on varsin mielenkiintoinen.

CONCORDIAN LINJALLA 363 ajaa aamuruuhkassa alihankintana Savonlinja autolla 494 (Volvo B10M/Lahti 400) ja Ventoniemellä on nähty samalla linjalla auto 46 (Scania/VanHool).

VENTONIEMI OY ON AJANUT alihankintaa Concordialle Vantaan linjalla 45 aamuruuhkassa tänä keväänä. Käytössä on ollut auto 60 (Scania/Carrus Star).

TURUSSA SAATIIN HUOMATTAVAN paljon uutta linja-autokalustoa käyttöön 26.4.2000 alkaen, kun uudet liikennesopimukset astuivat tarjouskilpailun jälkeen voimaan. Uusia Volvo B10BLE6x2/Carrus K204 City L:iä tuli ajoon peräti 21 kpl. Autot ovat tuttuun TLO-tyyliin sinivalkeisia, tosin muutama on mainosassuissa. Askaisten Auto kuitenkin on valinnut hiukan toisenlaisen

Ikarus E94. Kaikissa vuonna 2000 hankituissa autoissa on uudet Concordia-värit, kun vuodenvaihteessa tulleissa autoissa oli pitkään valkoinen pohjaväri, jos sellaista edes väriksi voi sanoa. Concordia-nimeippauksia ja -värejä on hiljalleen li-



HKL 1, SCANIA L94UB6X2/CARRUS K204 CITY L -TELIAUTO. HKL-BUSSILIIKENNE SIOJITTI TÄMÄN SARJAN AUTOJA LINJOILLE 54 JA 54B 5.6.2000 ALKAEN. KUVA JUHANA NORDLUND 23.5.2000



STA 160, SCANIA L94UB6X2/IKARUS E94 -TELIAUTO. STA RYHTYI AJAmaan 5.6.2000 ALKAEN NK. EROTTAJAN PAKETIN LINJOJA 20(N), 24 JA 42. KUVA JUHANA NORDLUND 5.6.2000



CONCORDIA BUS FINLAND OY AB 255, VOLVO B10BLE/CARRUS K204 CITY L HELSINGIN LINJALLA 40. KUVA JUHANA NORDLUND 5.6.2000

kalustopolitiikan, nimittäin se on hankkinut uusia Volvo B10BLE/Ikarus E94:ia sekä STA:lta käytettyjä Ikarus 415:ia. Niitä liikkui mm. linjoilla 19 ja 190. Viime syyskuussa (1999) uutta kalustoa tuli Turkuun myös runsaslukuisesti, kun Turun Linja-Auto Oy sai yhdeksän Volvo B10BLE6x2/Carrus Vegaa sekä kahdeksan M-B O 530 Citaroa, J. Salonen hankki kolme Scania OmniCityä ja Lehtisen Linja asetti liikenteeseen neljä Scania L94UB6x2/Lahti 402:ta. Heinäkuussa TuKL oli saanut kuusi Scania L94UB/Carrus K204 L:ää ajoon (nrot 107 - 112). Kesäliikenteen alussa (huhti - toukokuun vaihteessa) 1999 Pohjolan Liikenne hankki viisi OmniCityä, kun taas SL-Autolinjat otti käyttöön noin 20 upouutta Säfte System 2000:ta. Turussa on siis vuoden sisällä vaihtunut lähes koko kaupunkiliikenteen kalusto, vain pieni osa vanhasta on jäljellä.

TURUN SEUTULINJOILLA ON edelleenkin liikkunut Delta 100 City -korisia linja-autoja. On jopa havaittu TNH-277, Scania BF11159AS vuodelta 1979. Tässä seutulinjoilla tarkoitetaan jopa Mynämäelle asti ulottuvia linjoja.

PORIN LINJAT OY 5 (EAE-405) on saanut Carrus K204 City -korin. Auto 3 on Unkarissa koritettavana. Senkin alusta on Volvo B10M-60 vuodelta 1985. Autosta 6 on vanha kori purettu pois ja uudelleenkoritus on näköpiirissä.

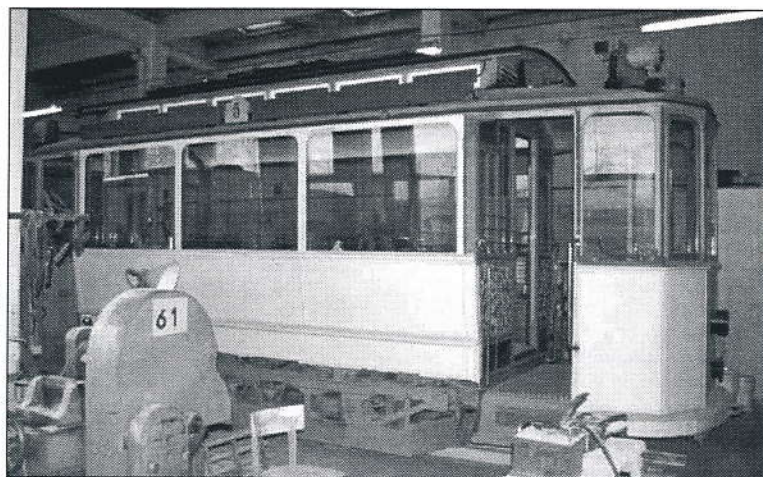
LÄHIJUNA

MARTINLAAKSONRADAN AVAAMISESTA liikenteeseen tuli kesäkuun alussa 25 vuotta. Rataosa Huopalahti - Martinlaakso on maamme ensimmäinen erityisesti kaupunkiliikennettä varten rakennettu rautatie. Rataosalla liikkuu nykyään vain henkilöjuniä, alkuvuosina radalla kulkiivat sa-tunnaisesti myös Martinlaakson voima-laitokseen matkanneet säiliöjunat. Vuonna 1991 valmistui radan jatko Vantaankoskelle, mikä merkitsi radan pitene- mistä yhden asemavälin verran. Seuraava tärkeä etappi on se, kun Leppävaaran kaupunkirata valmistuu 2001 - 2002, ja samalla voidaan Martinlaaksonradankin junaliikennettä tihentää. Myös radan jatkorakentaminen Vantaankoskelta Petaksen ja Kivistön kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle (MARJA) ja edelleen sieltä pääradalle, näyttää varsin toden- näköiseltä.

VR OY:N SM1 6028 on saneerattu. Sm2 6054 on täyskorjattu.

SUNNUNTAINA 28.5.2000 JUNALIIKENNE Pasilasta Helsinkiin rantaradalta tulevien junien

TURUN RAITIO-
VAUNU
NUMERO 5.
ON
MELKEIN
ENTISÖITY,
MUTTA
KUITENKIN
KESKENERÄI-
NEN.
KUVAT JORMA
RAUHALA.



osalta siirtyi läntisimmälle raiteelle. Tätä ennen junat siirtyivät Pasilan raiteelta numero 9 aseman eteläpuolella itäiselle keskiraiteelle, joka ennen Leppävaaran kaupunkiraiteiden tuloa oli läntisin linjaraide. Uusi läntinen keskiraide on nykyisessä vaiheessa (tilanne 28.5.2000) keskeneräinen.

MUUTA

PORISSA KESKUSTALINJAT MUUTTUIVAT osittain 5.6.2000 alkaen. Linja 8 (Keskussairaala - Kauppatori - Väinölä) vanhassa muodossa lakkautettiin ja tilalle tulivat linjat 10, 11 ja 12. Linja 12 korvasi myös Pormestarinluodon vanhan linjan 50. Linja 12 näin ollen menee Keskussairaalaalta Kauppatorin kautta Pormestarinluotoon. Linjat 10 ja 11 taas korvaavat Koivistonluodossa linjan 8 jättämän aukon. Linjat 10 ja 11 menevät länsipuolella reittejä, joi-ta ei aikaisemmin vastaavassa muodossa ole ollut lainkaan. Liikenne Liikasten-mäen linjalla (11, Väinölä - Kauppatori - Tiiliruukki - Liikastenmäki) kuitenkin alkaa vasta elokuussa koulu-

vuoden alkaessa eli 14.8.2000. Sen sijaan linja 10, Väinölä - Kauppatori - Karjaranta - Pripoli, tuli käyttöön heti 5.6.2000. Linjaa on myöhemmin tarkoit-
tus jatkaa Pietniemeen. Kesäliikenteen alkaessa linjaa 6k alettiin ajaa maanantaista lauantaihin kaikkina päivinä paria tuntia aikaisemmin verrattuna aiempiin aikatauluihin. Tämän seurauksena linjoilla 2, 3 ja 10 liikenne loppui saman verran aikaisemmin illalla/iltapäivällä. Ainakin kesälauantaisin muutamat keskustalinjat (2, 3, 10) ajavat enää vain noin nelisen tuntia! Myös Pormes-tarinluodon vuorotarjonta on surkastunut etenkin viikonloppuisin entiseen verrattuna, nykyinen linja 12 ei käy sunnuntaisin lainkaan kahta kertaa tunnissa mainitussa kaupunginosassa. Sama pätee lauantai-iltojen suhteen. Ehkä jonkinlainen lohtu on kuitenkin se, et-tä Keskussairaalaan pääsee bussilla kesäläkin arkinen kaksi kertaa tunnissa, kun ennen tämä onnistui vain talvikaudella. Ja tietenkin valoisana asiana on pidettävä sitä, että Pripoliin ja Liikastenmäelle on luotu kokonaan uudet bussilinjat, joskin vuorotiheys on arkinenkin parhaimmillaan 1 kerta/tunti.



J. SALONEN OY:N SCANIA CN94UB4X2
OMNICITY VUODELTA 1999.



PORVOON LIIKENTEEN SCANIA BF11166/LAHTI 31 1980-LUVUN ALKUPUOLELTA. AUTO ON KUVASSA PORVOON LINJALLA 5 KEVÄÄLLÄ 2000. AUTON ON AIKANAAN HANKKINUT PAAVO KOSKINEN OY LIIKENNE AB -KONSERNIIN. KUVA TEEMU COLLIN.

VIRHEITÄ

VOLKSWAGEN (ELI FOLKKARI) kuuluu kirjoittaa "faulla" eli V:llä. RAITIOSSA 1/2000 nimi oli vahingossa kirjoitettu väärin.

HELSINGIN JOUKKOLIIKENTEEN kesäaikataulukirjassa 2000 väitetään linjan 79 aikataulusivulla, että sunnuntaisin liikennöidään linjaa 79A. Eipä taideta enää nykyään liikennöidä...

KIITOKSET

TÄLLÄ KERTAA AVUSTUKSET TULIVAT SEURAAILTA, JOILLE KIITOKSET: Mikko Attila, Teemu Collin, Daniel Federley, Tero Hagberg, Tom Heino, Arto Hellman, Hans Jaatinen, Tuomas Karppinen, Jyri Lehtonen, Pertti Leinomäki, Juhana Nordlund, Lauri Pitkänen, Markus Raudanpää, Jorma Rauhala, Kai Sillanpää ja Risto Vormala



* . A G 1 7 *

Raitio

ISSN 0356-5440

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTO

Tuomas Karppinen

23. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

TOIMITUKSEN OSOITE

Juhana Nordlund

Orapihlajatie 12 A 14

00320 Helsinki

j.nordlund@kolumbus.fi

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotiesseura ry

PAINOPIIKKA

Oy Edita Ab 2000

© Suomen Raitiotiesseura ry

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

HELSINGIN RAITIOLIKENNEMUSEO Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11-17. Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.

TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

VANHOJA RAITIOITA à 30 mk

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

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

2/1998: mm. 20 vuotta Raitiota. Tukholman metro pian 50 v. Bussiliikennetietoutta Turusta. Australian raitiotiet.

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

2/1999: mm. 30 vuotta sähköistä lähijunaliikennettä. Göteborgin raitioaliikenne. Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Onnikoita 1990-luvun lopulla.

3/1999: mm. Pääkaupunkiseudun palvelu- ja taksiliinjat. Kaakkois-Aasian uudet kaupunkiradat. Pauli Söderholmin raitiovaunukuvia osa 2

4/1999: mm. Helsingin raitiotiet ensi vuosikymmenellä. Liki neljännesvuosisata kunnallista bussiliikennettä Porissa. Metsälän Linja Oy vuodesta 1975 nykypäivään.

1/2000: mm. Helsingin raitiotieiden työvaunut osa 1. Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, versio 1.1. Joukkoliikennettä Budapestissä.

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 5 mk

HELSINKI SAT:n pulamootorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla

HELSINKI Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa Sederholmin talon edustalla

HELSINKI punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978

HELSINKI Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985

HELSINKI Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974

TILAUKSET SRS:N MAKSULIIKETILIN

LEONIA 800 014-54 483 KAUTTA.

MERKITSE TIEDONANTONA LEHDEN NUMEROT.

**TAAS UUSIA
VÄRIPOSTIKORTTEJA
HELSINGIN
RATIKOISTA!
hintaa 5 mk/kpl**

4. Variotram 203 vuodelta 1999
Kiasman edessä linjalla 10,
kuvattu 5/00

5. Rattikaria 320 vuodelta 1955
Kaupungintalon edessä SRS:n
tilausajolla (kilvitetty linjalle 4S),
kuvattu 5/00

Lisäksi edelleen saatavana
myös seuraavia kortteja:

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

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

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

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

Postituskulut: 1-9 kpl 4 mk,
10-> kpl ei postituskuluja.

Daniel Federley

Suomen raitiotiesseura ry

PL 234

00531 Helsinki

Leonía 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

www.nettilinja.fi/
~ahellman/

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliiikennemuseoon sekä
pohjoismaisten raitiotieseu-
rojen ylläpitäville museo-
raitioiteille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyynejä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2000**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) 468 2337
tcollin@cc.hut.fi