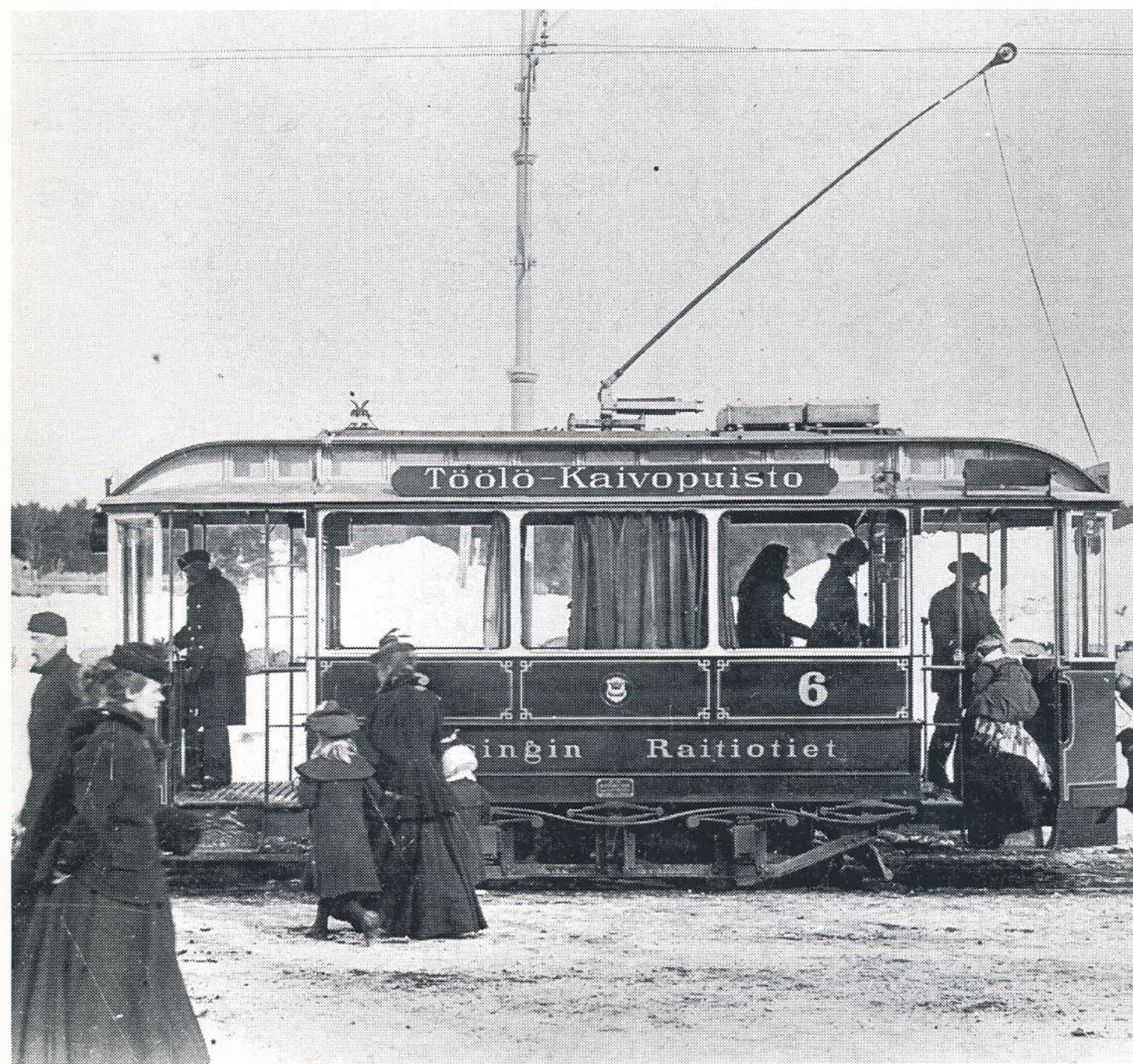


RAITIO

3 / 2000



Kummer 6 aivan alkuperäisessä Helsingin sähköraitivaunuvarityksessään. Töölön päätepysäkillä. Vaunu on suurimmaksi osaksi vihreä, mutta keltaista on ikkunanpuiteiden lisäksi myös paljon koristeviivoissa ja teksteissä. Nykykäytännöstä poiketen Kummerin alkuaikoina vaunujen järjestysnumerot näkyivät vaunujen kyljissä ja päädyissä suurin piirtein yhtä isoina kuin nykyään esitellään linjanumerot. Konduktööri on juuri asettamassa trolleytankovirroittinta uuden ajosuunnan mukaisesti kaksijohdittimelle ajolangalle (eli omat langat suuntaansa kohtausraiteiden vaihteiden takia, sillä niissä ei ollut ilmajohtovaihteita). Matkustajat vaihtuvat ja kohta matka alkaa Kaivopuistoa kohti. Vaunun tämä sivu oli puhtaasti suomenkielinen ja toinen puoli oli sitten tasapuolisuuden vuoksi vähemmistökielillä ruotsiksi. Alustan keskellä erottuu selkeästi kaupungin vaakunan alla Kummerin valmistajalipi. Kuvasta näkyy myös hyvin, että tankovirroittimien aikaan vaunut olivat "viisi pyöräisiä", viides pyörä on nimittäin trolleytangon päässä. Kummerin alusta on myös valmistajalleen tyypillinen omintakeisen lehtiujousituksensa puolesta. Kuvattu on noin sata vuotta sitten.



TEKSTI TOIVO NISKANEN

Kummervaunut

KUMMER 21 POHJOISELLA ESPLANAADIKADULLA MATKALLA KAUPPATORILLE JA EDELLEEN PÄÄTEPYSÄKILLE KAIVOPUISTOON. SIITÄ ONKIN AIKAA KUN RAITIOVAUNUT KULKIVAT POHJOIS-ESPAA PITKIN, RAITEET SIIRRETTIIN JO VIIME VUOSISADAN ALKUPUOLELLA PIMEÄLLE ALEKSANTERINKADULLE.

Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:n ylimääräinen yhtiökokous 4.9.1897 päätti kehottaa johtokuntaa anomaan kaupungin viranomaisilta yhtiön toimiluvan jatkamista kah-

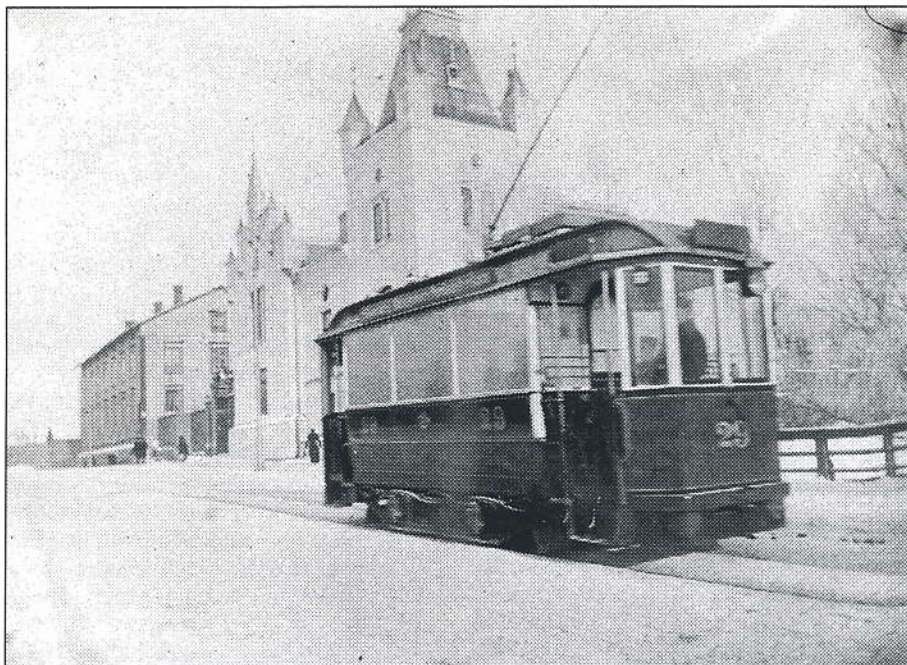
deksalla vuodella ja samalla siirtymistä sähköön käyttöön. Saatuaan toimiluvan johtokunta antoi sähköistysurakan 7.10.1898 kuuden eri yhtiön tarjouksesta alimman tarjouksen tehneelle Kummer-

yhtiölle. Urakkaan kuuluivat voima-asma, rataverkko ja myös liikkuva kalusto. Vaunut olivat kaksiakselisia puoliumpinaisia vaunuja, joissa oli katetut avonaiset sillat. Kuljettajan edessä oli pystysuoraan kahdeksi ruuduksi jaettu ikkuna suojaamassa luonnonvoimilta. Sivulla oli avonaiset oviaukot. Vaunussa oli lehti-jouset. Mekaaniset jarrut puristivat kahta jarrukenkää jokaista neljää pyörää vasten. Lisäksi vaunuissa oli sähköjarru. Virroittimena käytettiin trolleytankoa. Vaunuissa oli myös ukkosenjohdatin. Viisi hehkulamppua valaisi matkustajaosas-

Valmistaja: Actien-Gesellschaft Electricitätswerke, vormals O. L. Kummer & Co, Dresden-Niedersedlitz, Saksa.

Tilauspäätos: 7.10.1898.
25.3.1901.
Pituus 7,70 m
Leveys 2,00 m
Akseliväli 1,70 m
Paino n.6,0 t

Vaunujen numerointi 1-31.
32-35.
Moottorit 2x18 hv
Istuinsijoja 16
Seisomapaikkoja 12



KUMMER 29 OHITTAMASSA SILTASAARENKADUN ALKUPÄÄTÄ VIIME VUOSISADAN ALUSSA. VAUNU ON MATKALLA HAKANIEMENTORILLE JA EDELLEEN SÖRNÄISTEN PÄÄTEPSÄKILLE VILHONVUOREEN.

toa. Vaunun kummassakin päädyssä katon reunassa oli suurehko valonheittäjä ja öljylamppu, jonka lasin väri toimi linjatunnukseksi. Valonheittäjän piti pimeällä valaista ainakin 10 metriä vaunun edessä olevaa raidetta. Takapään valaisin näytti punaista valoa vaunun kulkusuunnan toteamiseksi. Päiväsaikaan peräpäähän ilmaisijana käytettiin vähintään 25 cm läpimittaista punaista kiekkoa. Vaunut maalattiin kahdella vihreän eri sävyllä. Koristeet ja listat olivat keltaisia. Vaunussa oli kolme samankokoista sivuikkunaa, jotka oli varustettu kangasverhoilla matkustajien suojaamiseksi liialliselta auringon paisteelta. Vaunun kyljessä keskimmäisen ikkunan alapuolella oli Helsingin kaupungin vaakuna ja sen molemmin puolin vaunun numero. Vaunun numero oli myös molemmissa päädyissä kuljettajan ikkunan alapuolella. Vaakunan ja sivunumeroiden alapuolella olevassa helmapellissä oli lisäksi yhtiön nimi ruotsiksi, Helsingfors Spårvägar, ja vastakkaisella puolella sama suomeksi, Helsingin Raitiotiet. Sivuikkunoiden yläpuolella oli vaunun molemmilla puolilla linjaa osoittava värillinen kilpi. Kilpiin oli merkitty linjan pääteasemat, toiseen ruotsiksi, toiseen suomeksi. Vaunuissa oli 28 matkustajapaikkaa. Istumapaikkoja vaunussa oli yhteensä 16 pitkittäisillä pienireikäisillä vaneripenkeillä, kahdeksan kummallakin sivustalla. Sekä etu- että takasillalla oli kuusi seisomapaikkaa.

Vaunut laivattiin vuonna 1900 Lyypekestä Suomeen seuraavasti:

- 22.5. s/s Aegir vaunut nro 2, 6, 7, 12 ja 19.
- 9.6. s/s Aegir vaunut nro 3, 5, 8, 9 ja 10.
- 19.6. s/s Baltic vaunut nro 14, 17, 18, 30 ja 31.
- 28.6. s/s Aegir vaunut nro 1, 4, 11, 13, 15 ja 23.
- 13.7. s/s Baltic vaunut nro 12, 20, 21 ja 25.
- 14.7. s/s Aegir vaunut nro 22 ja 24.
- 1.8. s/s Aegir vaunut nro 26 ja 27.
- 18.8. s/s Aegir vaunut nro 28 ja 29.

ja ne saapuivat Helsingin Eteläsatamaan kolme päivää myöhemmin.

Sittemmin 25.3.1901 Raitiotieyhtiön johtokunta päätti tilata lisää samantyyppisiä moottorivaunuja kuin mitä heillä nyt oli. Kummer-yhtiö ilmoitti kirjeessään 30.3.1901 ottaneensa tilauksen kiitollisuudella vastaan ja toimitti tilatut neljä vaunua vielä saman vuoden aikana. Nämä vaunut saivat numeroikseen 32-35 ja maistraatti ilmoitti kirjelmällään 14.12.1901 kyseiset vaunut liikennekel-

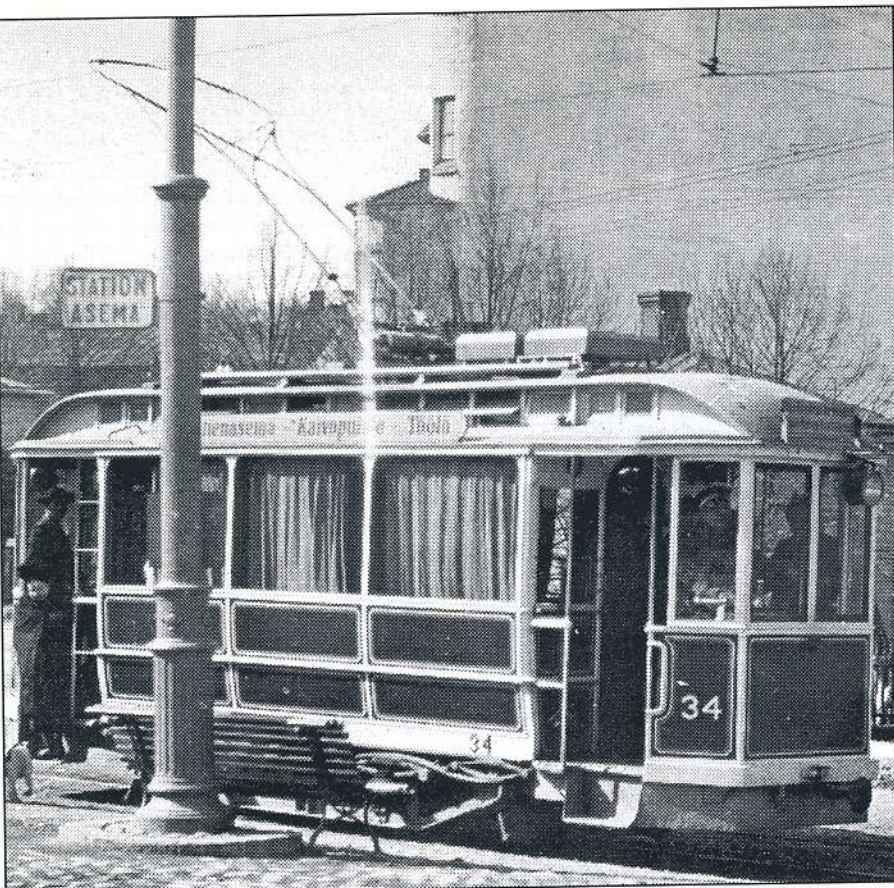
poisiksi.

Kahdeksan vuotta Kummer oli ainoa moottorivaunutyyppi Helsingin liikenteessä. Ensimmäiset ruotsalaiset ASEA-vaunut eli "svenskit" tulivat vuonna 1908 ja sitä myöten kalusto alkoi moninaistua ollen kirjavimmillaan viime vuosisadan puolivälissä. ASEA-vaunujen tullessa liikenteeseen Kummereiden trolleytanko vaihdettiin ASEA-vaunujen tyyppiseksi lyyravirroittimeksi ja maalaus myös uusien vaunujen kaltaiseksi. Vaunun sivujen helmapellit saivat keltaisen värin ja kaupungin vaakuna ja yhtiön nimi hävisivät vaunun kyljistä. Linjojen kaksiraiteistamisen ja ajojohdinten muutostöiden aikaan joitakin Kummereita esiintyi "kaksineuvoisina" virranoton suhteen. Vanhoja yksiraiteisia trolleytankoreittejä varten oli katolle jätetty edelleen trolley ja uudistettuja kaksoisraideriteitä varten oli katolle lisäksi asennettu lyyra.

Kummer-vaunut ikääntyivät vuosien saatossa siten, että vuosina 1909-1910 oli "perinpohjin" korjattava yhteensä 12 vaunua. Raitiotieyhtiön vuoden 1912 toimintakertomus ilmoittaa, että "viisi vaunua on tehty kelvottomiksi" ja että seuraavat viisi vaunua tullaan purkamaan lähiaikoina. Vuonna 1913 ilmoitettiin lyhyesti, että eräät vanhat moottorivaunut on purettu. Vuonna 1920 alettiin jäljelläolevia Kummereita muuttaa sekä perävaunuiksi että työvaunuiksi, jolloin vaunut numeroitiin uudelleen. Perävaunujen numerosarjaksi tuli 21-26 ja 28-34. Oman muistikuvani mukaan välissä oleva 27 oli varustettu Kummerin alustalla ja Hieta-



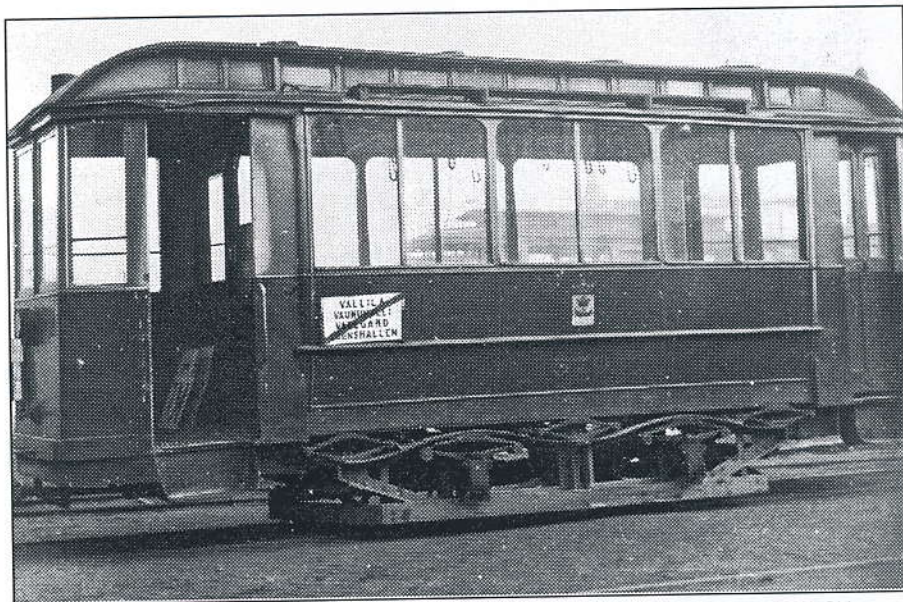
KUMMERIT 29 (ENSINNÄ) JA 35 (JÄLJENPÄNÄ) TALVISELLA SENAATINTORILLA VAJAA SATA VUOTTA SITTEN.



KUMMER 34 1910-LUVULLA UUDISTETUSSA VÄRITYKSESSÄÄN JA LYYRAVIRROITIMELLA, JOTKA OTETTIIN KÄYTTÖÖN ASEAN VAUNUJEN TULTUA LIIKENTEESEEN. KELTAISEN VÄRIN OSUUTTA LISÄTTIIN ETENKIN KORIN ALAOSASSA JA VAUNUJEN ULKONÄKÖ TULI SITÄ KAUTTA PIRTEÄMMÄKSI. VERHOT KUULUIVAT TUOLLOIN VIELÄ VAUNUJEN PERUSVARUSTUKSEEN. VAUNU ON KILVITETTY RAUTATIASSEMA-KAUPPATORI-TÖÖLÖ JA SEISOO KUVASSA "ASEMALLA" ELI JOLLAIN PYSÄKILLÄ, JOSSA SEISAHDUTAAN AINA OLI MATKUSTAJIA TAI EI. SELLAISEN PYSÄKIN, JOLLA PYSÄHDYTTIIN VAIN TARVITTAESSA, OLI KILVITETTY NIMELLE "PYSÄKKI".

lahden telakan rakentamalla ASEAtyyp-
pisellä korilla. Moottorivaunu 28 raken-
nettiin vuonna 1921 hiomavaunuksi eli
kiskontahkoamisvaunuksi, kuten siihen
aikaan sanottiin ja se numeroitiin työva-
nuksi 1. Samana vuonna moottorivaunu
32 muutettiin työvaunuksi 2 ja se toimi

raiteenpuhdistusvaununa. Vuosina 1923 -
1926 kuului liikennekalustoon enää yksi
vanha Kummer-moottorivaunu, vaunu
nro 9, joka sitten vuonna 1928 varustetti-
in juottolaitteilla muuttuen siten hitsaus-
vaunuksi. Perävaunu 21 vahingoittui
liikenneonnettomuudessa niin pahoin,



KUMMER-PERÄVAUNU HKL 579 OLI ALUNPERIN HRO:N KUMMER-MOOTTORIVAUNU 1, JOKA OLI MUUTETTU VUONNA 1923 PERÄVAUNUKSI NUMEROLLE HRO 31. VAUNUN SUURET KOLMIRUUTUISET IKKUNAT ON NYT JAETTU PUUPIENOILLA KUUSIOSAISIKSI, MUTTA MUUTEN VAUNU ON EDELLEEN AIDON KUMMERIN OLOINEN. KUVASSA VAUNU ON NOIN VIIDENKYMMENEN VUODEN IKÄISENÄ VALLILAN HALLISSA.

että sen alustalle tehtiin loka-kuussa 1942 lumenkuljetusvaunu.

Perävaunu-Kummer nro 21 muutettiin moottorivaunusta nro 31, 22 nro:sta 13, 23 nro:sta 5, 24 nro:sta 34, 25 nro:sta 3, 26 nro:sta 26, 27 nro:sta 27, 28 nro:sta 4, 29 nro:sta 21, 30 nro:sta 14, 31 nro:sta 1, 32 nro 10:sta, 33 nro:sta 8 ja (nykyinen museovaunu) 34 nro:sta 2.

Moottorivaunut nro 6, 7, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 33 ja 35 eli puolet kaikista Kummereista oli poistunut tässä vaiheessa vahvuudesta.

ASEA-vaunut syrjäyttivät Kummerit ensimmäiseksi Töölö-Kaivopuisto ja Hietalahti-Katajanokka -linjoilta. Kun uusia ruotsalaisia vaunuja saapui vuo-
sittain, niin jo 1910-luvun puolivälissä Kummerit siirtyivät varavaunuiksi myös Sörnänen-Eira ja Lapinlahdenkatu-Hakaniemi -linjoilta. Kulosaaren linjan kalustona Kummerit säilyivät Kulosaaren sillan valmistumiseen saakka eli vuoteen 1919 ASEA-vaunujen ollessa liian suuria Kulosaaren lautalla kuljetettaviksi. Perävaunuiksi muutettuina Kummerit esiintyivät aluksi Kulosaaren, Hietalahden ja Katajanokan linjoilla. Viimeinen vakio-
linja oli 1930-1940-luvuilla Kirurgi-Diakonissalaitos. Sen jälkeen ne siirtyivät varavaunuiksi ruuhkaliikenteeseen.

Kun Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiö kunnallistettiin vuoden 1945 alussa Helsingin Kaupungin Liikennelaitokseksi, vaunut numeroitiin jälleen uudelleen. Jäljellä olevat Kummerit 22-26 ja 28-34 saivat numeroikseen 571-582 ja vaunusta 27 tehtiin 583. Samalla vaunut saivat uuden maalauksen. Osa vaunuista oli ehditty ennen romuttamista maalata kokonaan vihreiksi ikkunoista alaspäin ja kaupungin vaakuna oli ilmestynyt jälleen entiselle paikalleen keskelle vaunun sivua. Kummerien käyttöaika alkoi olla loppuillaan ja olisi jo ollutkin, ellei toisen maailmansodan aikainen tilanne olisi tehnyt kaluston uusimista mahdottomaksi. Varaosien puute teki myös korjaustyöt hankaliksi. Sodan päätyttyä alettiin saada uutta kalustoa, jolloin Kummerit siirrettiin varavaunuiksi ja viidenkymmenen kunnioitettavan käyttövuoden jälkeen vaunut myytiin tai romutettiin. Vuonna 1951 myytiin lastenkoteihin ja -tarhoihin sadan markan hinnasta muutamia Kummer-vaunuja (nrot 573, 574, 580 ja 581) leikkipaikoiksi. Joulukuun puolivälissä toimitettiin kaksi vaunua Sofianlehdon lastenkotiin sekä Oulunkylän Toivolaan, Hyvösen lastenkotiin ja Malmin lastenkotiin (vaunu nro 574) kuhunkin yksi vaunu. Vain yksi Kummer-vaunu (vaunu nro 582) on säilytetty museovaununa. Muitten kohtalona oli romutus 1950-luvun alkupuolella.

Jälleen kerran Tallinna



TATRA T4-JUNA PÄRNU MAANTEEN VARRELLA, JOHTAVANA VAUNUNA ON 278. KERROSTALON SEINÄMAALAUKSESSA HYMYILEE NEUVOSTOJOHTAJA LEONID ILJITS BREZNEV JA LISÄNÄ ON ERÄITÄ VALITTUJA ISKULAUSEITA NEUVOSTOEESTILÄISTEN NOUDATETTAVAKSI. NÄIN SIIS VIROSSA VIELÄ 1980-LUVULLA. KUVA JORMA RAUHALA, 3.10.1981.

TEKSTI TOM HEINO

Vuonna 1994 käsitelimme Raitiossa kattavasti Tallinnan raitioteiden historiaa v. 1988 ilmestyneen satavuotishistoriikin pohjalta. Nyt täydennämme tietojamme v. 1998 ilmestyneen 110-vuotishistoriikin mukaisesti ("Tallinna Tramm - 110 aastat").

Aloittakaamme vaunustosta. Vuonna 1994 Raitiossa julkaistu vaunuluettelo ei olennaisesti muutu vanhojen aikojen suhteen, mikä johtuu mm. siitä, että raitioteiden arkisto tuhoutui maaliskuun 1944 pommituksissa. Joiltain osin joudumme täydentämään ja korjailemaan vuosilukuja, sillä 110-vuotishistoriikki tietää kertoa, että sähkömoottorivaunut 25-26 valmistuivatkin jo 1927 (eikä 1928), lumiaura T-1 saapui vasta 1930 (vaikka valmistuikin Asealla jo 1929), ja sähkömoottorivaunut 31-33 olisivatkin valmistuneet vasta 1939 (eikä 1937). Vastaavasti ensimmäiset hevosvaunut olisivat tulleet käytettyinä Pietarista, vain raideleveys muutettiin.

Gothan vaunujen poistovuodet täsmen-tyvät samalla siten, että T-54-tyyppin viimeiset poistuivat 1977, T-57:t 1978, T-59E:t ja T2-62:t 1981 sekä G4:t 1988 mennessä. Vieläpä siten, että T-tyyppisiä poistettiin 1975/10, 1976/8, 1977/4, 1978/11, 1980/7 ja 1981/10 kpl, eli perä-vaunut huomioiden luvut ovat kaksinker-taisia. G4-vaunuja lähti 1978/1, 1981/5,

1983/13, 1985/9, 1986/5, 1987/6 ja 1988/9 kpl; viimeisenä ajossa oli 31.8.1988 vaunu 241 linjalla 2.

Tatrojen suhteen huomautetaan, että vuonna 1987 valmistuivat vaunut 105-110 ja v. 1988 vaunut 111-118 (eikä siis 105-114 ja 115-118).

Vaunusto on vuoden 1994 jälkeen lisääntynyt entisen tyyppisillä, mutta käytetyillä KT4-Tatroilla, joita on hankit-tu entisen DDR:n puolelta Gerasta. Niinpä 16.5.1996 saapui neljä vaunua, joista ensimmäinen oli linjalla pikakun-nostuksen jälkeen 14.6.1996. Nämä olivat Geran vaunut 317 ja 318 v. 1983 sekä 323 ja 324 v. 1986 saaden Tallinnassa numerot 124-127. Viisi seuraavaa vaunua saapui Tallinnaan 5.12.1997, nimittäin Geran 341-344 v. 1988 sekä 345 v. 1979 (joka oli hankittu v. 1989 Geraan Itä-Berlinistä, jossa vaunun numero oli ollut 219143). Nämä viisi saivat Tallinnassa numerot 128-132. Kaksi ensimmäistä niistä ilmestyi linjalle jo joulukuussa 1997 ja viimeinenkin 30.4.1998.

Samaan aikaan on yhtiön korjaamolla peruskorjattu täydellisesti 1970-luvun T4-Tatroja, joista suurin osa on yhä liikenteessä. Ensimmäisenä valmistui vaunupari 306+307, joka lähti 12.3.1996 renovoituna linjalle 1. Tosin vuosina 1995-1998 T4-vaunuja poistettiin kahden vaunun vuosivauhdilla. Vuoden 1998 alussa 28 vaunua oli ylittänyt miljoonan

ajokilometrin rajan, eniten oli mittarissa vaunuparilla 256+257 eli 1.127.000 km.

Kuten tiedetään, vaunuja on maalattu kokomainoksien varsin huomattavassa määrin. Ensimmäisenä yksilönä lähti lin-jalle 18.3.1993 vaunu 97 Coca-Colan väreissä (tosin kylkimainoksiahan vaunuihin oli tullut jo 1991 alkaen). Vuoden 1993 lopussa jo 42 vaunua oli 19 eri firman väreissä (mm. 12 Coca-Colaa, 4 Sakua, 2 Agfaa, 2 Nestettä ja 2 Pauligia). Vuoteen 1998 mennessä 81 eri firman kokomainoksia oli ehtinyt liikkua Tallinnan kaduilla. Vuoden 1996 syksyllä jo 89 vaunua oli maalattu kokomainok-siksi, ja mainosaika oli keskimäärin 28 kk, Coca-Colalla jopa 57 kk yhteen menoon. Vuonna 1996 kaupunginhallitus asetti kuitenkin kokomainoksille ylärajan, joka pudotti mainosvaunujen lukumäärää ja siten myös yhtiön tuloja. Keskimäärin mainostulot ovat kattaneet 5-6 % yhtiön kuluista. Vuoden 1998 kesäkuussa liik-keellä oli silti 63 kokomainosvaunua, jois-sa oli 39 eri firman mainokset.

Vanhan puna-kerma-värikyksen vaihto sinivalkoiseen alkoi marraskuussa 1994 ja saatiin päätökseen joulukuussa 1996.

Syyskuusta 1995 tammikuun 26 päivään 1996 asennettiin vaunuihin HKL:ltä käytettyinä hankitut radiopuhe-limet eli luotiin liikenteenohjausjär-jestelmä. (Vaunussa HKL 320 on yhä vanha radiopuhelin, ja seuran retkellä



KUVA TEEMU COLLIN 23.6.2000

6.5.2000 todettiin, että otollisissa paikoissa sillä kuullaan Tallinnan liikenteenohjaus).

Tallinnan "liikennelaitoksen" logo on ollut käytössä 30.10.1987 alkaen.

Vuonna 1998 kerrottiin Tallinnan raitioteiden mitaksi 39 km kiskotusta, josta 33,5 km linjaraidetta sekä 5,5 km halli- ja sivuraiteita. Kuljettajia oli 174 ja varikkohenkilökuntaa 254 henkilöä.

Matkalippujen hinnat ovat nousseet rajussa tahdissa, ja 1.10.1994 alkaen raitiovaunun kuljettajatkin ovat jälleen myyneet talonkeja (bussikuskit jo 25.1.1994 alkaen). Toisaalta 1.10.1992 lähtien 75 vuotta täyttäneet saivat oikeuden matkustaa ilmaiseksi, ja 1.1.1996 ikäraja laski 70 vuoteen.

Sitten työvaunuasia. Vuoden 1992 jälkeen on poistettu kaksi työvaunua, nimittäin lumiaura T-1, joka myytiin 1995 Ruotsin Mannaminneen museokapistukseksi, ja työkaluvaja T-25 on myös hävinnyt mystisesti. Uutena on tullut T-36, joka on yhtiön korjaamolla vuonna 1997 valmistettu kiskouran puhdistusvaunu. Vaunuista T-32 - T-34 emme tiedä mitään. Vaunu T-30 on hevosvaunureplika nro 10 vuodelta 1988.

Museovaunu (tai työvaunuluettelon mukaan nykyään "jouluvaunu") 14, joka on ollut SRS:n retkivaununakin, ei olekaan se yksilö, jona sitä vielä vuonna 1994 pidimme eli entinen liikkuva sähköasema T-14, vaan kyseessä onkin vaunu T-11 eli Ilmarisen v. 1953 valmistama moottorivaunu 47, joka työvaunuluettelon mukaan on "vuonna 1988 renovoitu vuoden 1936 asuun". T-14 onkin siis poistettu jo joskus ennen vuotta 1988.

Harjavaunu T-4 (entinen 34 vuodelta 1951) on vuonna 1997 käynyt läpi täydellisen koriremontin ja muuttunut siten

kokonaan ulkonäöltään.

Poistetuksi luulemamme sepelivaunu T-22 oli sittenkin olemassa vielä vuonna 1998.

Lisäksi joudumme korjaamaan ainoan jäljellä olevan Gotha G4-vaunun tarinaa: vaunu 213 oli aluksi "lasten vaunu" L 213, sitten museovaununa vuosina 1986-91 (nykyiselläkin) numerolla T-31. Seuraavaksi vaunu vuokrattiin 10.8.1993 firmalle nimeltä Resval, joka teki vaunusta kahvila-kapakan sijoittaen sen ensin

Maneezi-kadun ja Tartu maanteen risteuksen kolmioraiteelle ja myöhemmin Kadriorgiin. Firma lopetti toimintansa 10.10.1997. Vaunu on yhä olemassa kahvila-asussaan ja siis entinen 213 (eikä 247).

Vaunun T-26 käyttötarkoitukseksi on täsmäntynyt varaosavaja.

Historialliseen osuuteen 110-vuotishistoriikki tarjoaa vain kaksi täsmennystä: Koplin höyryraitiotien kalusto oli kahden eri tehtaan omistamaa, nimittäin Vene-



TYYPILLINEN TATRA-VAUNU TALLINNASSA. KUVA TEEMU COLLIN 23.6.2000



TALLINNASSA LINJA-AUTOJEN KAPASITEETITÄ ON RYHDYTTY NOSTAMAAN VARSIN YKSINKERTAISELLA TAVALLA, LINJA-AUTON PERÄÄN ON KYTKETTY HENKILÖLIIKENTEESÄ SOPIVA PERÄVAUNU. VETOVAUNUNA ON SCANIA L94UB. SUOMEN LAINSÄÄDÄTÖ EI SALLI VASTAAVAA RATKAISUA TÄNNE, HENKILÖKULJETUS PERÄVAUNUSSA TEILLÄMME JA KADUILLAMME ON KIELLETTY. LINJA-AUTOJEN MAHDOLLISUUTTA VETÄÄ PERÄVAUNUA YLIPÄÄNSÄ ON RAJOITETTU SITEN, ETTÄ SALLITTUA ON VAIN HINATA YKSIKSELISTÄ TAI VASTAAVALLA TELIAKSELISTOLLA VARUSTETTUA PERÄVAUNUA. KUVA TEEMU COLLIN 23.6.2000

Baltin (Venäjän-Baltian) laivatehtaan sekä Böckerin tehtaan. Vuonna 1917 ensin mainitulla oli 6 veturia ja 12 vaunua, jälkimmäisellä 4 veturia ja 9 vaunua. Toiseksi: vanhoista hevosvaunuista kunnostettuja perävaunuja oli vuonna 1954 olemassa vielä 16 kappaletta, jotka sitten saman tien hävitettiin.

Lopuksi luetteloidimme uudelleen Tallinnan raitiotieiden eri aikoina käytämät nimet:

- 16.04.1888 Tallinna Tānavaudtee
- 11.04.1900-14.11.1918 "Tramways de Réval Societe Anonyme"
- 13.07.1920 Tallinna linnavalitsuse ehitusosakonna tramm
- 18.10.1922 Tallinna linnavalitsuse tānavaudtee komisjon
- 02.01.1923 Tallinna linnavalitsuse tānavaudtee osakond
- 01.04.1928 Tallinna linnavalitsuse trammiosakond
- 01.11.1940 Kommunaaltrust "Tallinna Transport"
- 05.10.1941 Tallinna Tramm ja Autobused
- 17.11.1944 Tallinna Liiklustrust
- 17.11.1945 Tallinna Linna Trammii-Autobuse Trust
- 04.06.1947 Tallinna Linna Trammii-Trolleibuse Trust (TTTV)



TALLINNALAINEN MATALALATTIAJOHDINAUTO IKARUS 412T. KUVA TEEMU COLLIN 23.6.2000

- 01.01.1962 Tallinna Trammide- ja Trollibusside Valitsus (TTTV)
- 15.09.1988 Trammii- ja Trollibussikoondis (TTK)
- 30.10.1992 Munitsipaalettevöte Tallinna Trammii- ja Trollibussikoondis (ME TTTK)
- 1995 Tallinna Trammii- ja Trollibussikoondise Munitsipaalettevöte

- (TTTK ME)
- 26.06.1997 Tallinna Trammii- ja Trollibussikoondise Aktsiaselts (TTTK AS) (osakeyhtiömuoto)

Lisäksi kaupparekisterissä tehtiin 27.11.1997 täydennys, jolla nimeen lisättiin 15.12.1997 lukien toimialaselite "reisi-jate vedu" eli matkustajakuljetus.

Turistiautolla Pohjois-Haagaan

Suomen Turistiauton liikennöinti linjalla 40 päättyi 5.6.2000 44-vuoden jälkeen. STA sai aikanaan linjan hyvin erikoisella tavalla, kun HKL:n runkolinjakokeilua vastustanut asukasyhdistys teki sopimuksen liikennöitsijän kanssa. Tässä artikkelissa käydään läpi linjan historiaa.



YKSI KOLMESTA POHJOIS-HAAGAN LINJALLE HANKITUISTA ŠKODA-BUSSISTA ILKANTIELLÄ. KUVA STA / PERTTI LEINOMÄEN KOKOELMA.

TEKSTI KIMMO NYLANDER

Pohjois-Haagan rakentaminen alkoi vuonna 1951. Ensimmäiset talot valmistuivat Santavuorentielle, Huovitielle ja Poutuntielle. Aluksi omaa bussilinjaa ei ollut, vaan yhteydet hoituivat Nuijamiestentietä kulkevilla linja-autoilla. Vuonna 1953 HKL perusti Pohjois-Haagaan oman linjan nro 28.

Puolitoista vuotta 28 palveli tyydyttävästi, mutta sitten vuonna 1955 keksittiin perustaa raitiovaunulinjasta 10 runkolinja, joka kuljetti kaikki Luoteis-Helsingin matkustajat keskustaan. Bussilinjat muutettiin syöttölinjoiksi päätepaikkanaan Ruskeasuo. Matkustajat eivät olleet järjestelmään tyytyväisiä ja erityinen vastarinta nousi pohjoishaa-galaisten keskuudessa. Useissa kokouksissa vaadittiin suoraa bussiyhteyttä takaisin. Liikennelaitos pysyi kuitenkin tiukkana ja niinpä asukkaat alkoivat neuvotella yksityisten liikennöitsijöiden

kanssa. Sopimus tehtiin Aatos Kuokasen omistaman Suomen Turistiauton



MYÖHEMMIN NUMERON 26 SAANUT SISU B-73 / WIIMA 1 VUODELTA 1957. NÄISSÄ AUTOISSA OLI JO KAKSOISOVI TAKANA. OHJAIMISSA SEPPO JUVONEN. KUVA STA / LEINOMÄEN KOKOELMA.

kanssa. Liikennöinti alkoi vuoden 1956 alusta. Samaan aikaan HKL vastaavasti lopetti liityntälinjansa 28 Ruskeasuo - Pohjois-Haaga.

LIIKENNE ALKAA

Suomen Turistiauto Oy aloitti liikenteen linjalla Hankkijan aukio - Pohjois-Haaga 1.1.1956. Ensimmäinen lähtö Hankkijalta tapahtui kello 7.05. Tässä vuorossa oli HML:n Erik Nybergin omistama, mutta STA:n väreihin maalattu Scania-Vabis B7159 / Wiima 1 (BD-864, myöhemmin kylkinumeroksi 13). Autoa ohjasti STA:n kuljettaja Niilo Erikson. Ensimmäinen vuoro Pohjois-Haagasta lähti viisi minuuttia myöhemmin. Tässä lähdössä oli STA:n oma auto "Ilves". Se oli Volvo B637 / Kutter kuljettajanaan Ilmari Federley. Seuraavassa Haagan päästä lähteneessä vuorossa kymmenen minuuttia myöhemmin oli ratissa Seppo Juvonen, joka vielä tänäkin päivänä pyörittää bussin rattia.

Keskustan lähtöpaikka oli Salomonkadun päässä, nykyisellä Paasikiven aukiolla, jota silloin nimitettiin siis Hankkijan aukioksi. Reitti kulki Salo-



STA:N 1960-LUVUN PERUSBUSSEI VOLVO B635 WIIMA 2 –KORILLA. KUVA STA / LEINOMÄEN KOKOELMA.



LEYLAND / WIIMA 3 VUODELTA 1967 THALIAN TORIN PYSÄKILLÄ NÄYTTELIJÄNTIELLÄ. KUVA STA / LEINOMÄEN KOKOELMA.



VUOSINA 1972-73 HANKITTIIN TÄLLAISIA VOLVO B58 / WIIMA 04-BUSSEJA. AUTO 325 MANNERHEIMINTIELLÄ. KUVA HANNU PULKKINEN

monkadulta mutkien kautta Runeberginkadulle ja edelleen Topeliuksenkatua pitkin Mannerheimintielle ja Nuijamies-tentielle. Sitten käännyttiin Huovitielle ja matka jatkui Ilkantietä. Päätepysäkki oli Thalian torilla. Mitään linjatunnusta ei käytetty – autoissa luki vain "Pohjois-Haaga Norra-Haga".

Linjaa ajettiin arkinen kello 5.35 – 1.00 välisenä aikana. Vuoroväli oli kymmenen minuuttia, paitsi ruuhka-aikoina viisi- ja kello 23 jälkeen 15 minuuttia. Lauantain liikennöintiä oli sama, mutta viiden minuutin vuorovälein ajettiin aamulla ja iltapäivällä. Aamun tiheä liikenne oli tarpeellinen, koska 1950-luvulla, kuten vielä 1960-luvullakin, tehtiin kuusipäiväistä työviikkoa. Lauantaiaamuina oli siis normaali aamuruuhka arkiamuksen tapaan. Lauantain työpäivä oli kuitenkin yleensä vain puolen päivän mittainen. Sunnuntaisin ajettiin 7.05:stä yhteen yöhön – koko päivä aamusta yöliikenteen alkuun kymmenen minuutin välein. Tämä voi tuntua vähän ylimateutulta. On kuitenkin muistettava, että tuohon aikaan yksityisautojen omistus oli vähäistä, joten lähes kaikki sunnuntainkin reissut tehtiin joukkoliikennettä käyttäen.

KALUSTO NIMEN MUKAISTA

Kalusto tuotti liikennöitsijälle suurta päänvaivaa. Yhtiöllä ei ollut kaupunkibusseja juuri lainkaan, sillä se oli tähän asti hoitanut nimensä mukaisesti turistiliikennettä kotimaassa ja ulkomaille. Lähes ainoita kaupunkibusseja edellisessä kappaleessa mainitun Scania-Vabiksen lisäksi olivat Matkustajain Autolta hankittu 1952-mallinen Volvo B532 / Akro sekä katuriksi muutettu STA:n ensimmäinen linja-auto Volvo B513 / Akro. Se oli vihitty käyttöönsä 23.3.1950 ja saanut nimen "Pääsky". (Vuonna 1957 autoon rakennettiin täysin uusi Wiima-kaupunkikori). Omien bussien lisäksi tarvittiin runsaasti vuokralustoa. Kuten STA:n omat bussit, myös vuokrattu kalusto oli yleensä yksiovisia kaukoliikennebusseja, joissa rahastajalla ei ollut mitään kiinteää istuinta. Matkustajat nousivat bussiin ja rahastaja kiersi autossa maksuja keräämässä. Tämä ei aina ollut helppoa turistibussissa, jonka kapea käytävä oli täynnä seisoivia matkustajia. Tunnelma oli tiivis, mutta matkustajat eivät kuitenkaan pahemmin valittaneet, koska pääsivät nopeasti suoraan Pohjois-Haagaan ilman kulkuvälineen vaihtoa ja odotusta Ruskeasuolla.

Ensimmäiset uudet kaupunkibussit saatiin jo helmikuussa 1956. Niitä tuli kaksi kappaletta. Molemmissa oli Wiima 1-kori – alustat olivat Scania-Vabis B71 ja Vanaja VAL-610BD. Näitä seurasi kolme Skoda-bussia. Sen jälkeisissä hankinnois-

sa alustana olivat mm. Volvo B635, MAN MKP530f ja Sisu B-73. Kori oli edelleen Wiima 1, joissa vuodesta 1957 lähtien oli kaksoistakaovi.

Selkeä kaluston parannus alkoi vuodesta 1959. Silloin saatiin liikenteeseen ensimmäiset Volvo B635/Wiima 2 -busit. Näitä hankittiinkin sitten vuoteen 1963 mennessä 24 kappaletta. Edelleen jouduttiin kuitenkin käyttämään myös vuokrattuja busseja sekä yhtiön omia vanhoja turistiautoja, joihin oli rakennettu seisomatila ja lisätty takaovi. Katurikalustosta oli edelleen pulaa, sillä STA:lla oli nyt myös kaksi muuta kaupunkilinjaa. Vuonna 1957 oli aloitettu linja Kallion Karhupuistosta Haagaan ja 1959 Munkkivuoren linja.

RUNKOLINJAMYRSKY LAANTUU

Vuonna 1957 Pohjois-Haagan linjaa jatkettiin uusien tornitalojen tuntumaan. Uusi kääntopaikka tuli Näyttelijäntien



HANKKIJAN AUKIO TALVELLA 1975-76, PUOLI VUOTTA ENNEN LÄHTÖPAIKAN SIIRTOA LINJA-AUTOASEMALLE. POHJOIS-HAAGAAN LÄHTÖÄ VALMISTELEMASSA UUDENKARHEA VOLVO B59 / WIIMA K-100 NUMERO 350. KUVA HANNU PULKKINEN



AUTO 206 VOLVO B58 / WIIMA K-200 VUODELTA 1979. 6.8.1985. KUVA KIMMO NYLANDER.

nuksia. Pohjois-Haagan linjasta tuli H, Munkkivuoren linjasta M ja poikittaislinjasta K. Tunnus sijoitettiin busseissa sivuikkunaan rahastajanpenkin taakse.

Vuonna 1963 reitti siirrettiin kulkemaan myös Etelä-Haagan läpi Kauppalantietä. Vaihto-oikeudet HKL:n kulkuneuvoihin helpottuivat hiukan, kun vuonna 1964 Helsingissä toteutettiin pienimuotoinen yhteistariffi.

UUTTA KALUSTOA

Bulldog-mallisten Volvo B635-bussien jälkeen seuraava merkittävä hankinta kaupunkilinoille olivat keskimoottoriset Volvo B755- ja B58-bussit Wiima 3-korilla vuosina 1965-68. Näissä autoissa oli taas vain yksi takaovi. Rahastajista alettiin nimittäin luopua ja sisäänkäynti siirrettiin pikkuhiljaa etuovelle. Viimeiset rahastajat lopettivat vuonna 1968. Suurista matkustajamääristä huolimatta

varten Adolf Lindforsin tien kohdalle. Tämäkin oli kuitenkin vain väliaikaisratkaisu, sillä uuden asutuksen ja kadun valmistumisen myötä päätepysäkki siirtyi vielä parisataa metriä pitemmälle Näyttelijäntie 17:n kohdalle, jossa se sitten pysyikin lähes kaksikymmentä vuotta.

Vuonna 1958 HKL luopui runkolinjärjestelmästä. Bussit alkoivat taas ajaa keskustaan asti ja matkustajat olivat tyytyväisiä. HKL:n busseja ei kuitenkaan Pohjois-Haagan sisäosissa nähty, vaan Suomen Turistiauton liikennöinti alueelle jäi pysyväksi. Hankaluutta matkustajille tuottivat HKL:sta poikkeavat matkaliput.

Vuoteen 1962 mennessä STA alkoi käyttää kaupunkilinoillaan kirjaintun-



VOLVO B10M WIIMA K-201 -KORILLA SALOMONKADULLA. AUTO NRO 13 TULI POHJOIS-HAAGALAISTEN PALVELUKSEEN VUONNA 1984. KUVA R. VUORELA



STA:N JA KOKO
PÄÄKAUPUNKISEUDUN
PERUSBUSSEJA 1980-
LUVULTA. VOLVO B10M /
WIIMA K-202 VUOSI-
MALLIA 1986. KUVA
JUHAN POUSSA.

liikennöitsijä katsoi riittäväksi ajaa autoilla, joissa oli vain etu- ja takaovi - olihan linjaa alkuaikoina ajettu yksiovisilakin busseilla.

Erikoisuutena tuli vuonna 1967 kolme autoa Leyland-alustalla. Vuonna 1969 tuli vielä mahuri-Volvoja, nyt uudistetulla Wiima 4-korilla. Näiden jälkeen seurasi uusien autojen virrassa parin vuoden tauko.

UUSI LINJATUNNUS JA UUSIA OMISTAJIA

Vuoden 1966 alussa otettiin Suomessa

käyttöön uudet postinumerot. Jokaisella Helsingin postitoimipaikka-alueella oli oma numeronsa ja HKL yhdisti esikaupunkialueiden bussilinjojen numerot postinumeroja vastaaviksi. Bussilinjojen numero-uudistus toteutettiin myös 1.1.1966. Kaikki esikaupunkilinjat saivat uuden tunnuksen ja kaikki linjat liikennöitsijästä riippumatta olivat samassa järjestelmässä. Pohjois-Haaga sai postinumeron "Helsinki 40" ja näin myös STA:n H-linjasta tuli nyt 40.

Vaikka niin Pohjois-Haagan kuin muidenkin STA:n linjojen liikennöinti jatkui normaaliin tahtiin, yhtiön sisällä

kuohui. STA oli ajautunut vararikon partaalle. Aikaisempi omistaja siirrettiin syrjään ja yhtiön osamistajiksi tuli vuonna 1965 joukko suurliikennöitsijöitä. Heidän joukossaan oli jo aiemminkin osamistajana toiminut Hj. Holmström lisäosakeilla sekä mm. Espoon Auto ja Someron Linja. Tämä järjestely pysyi voimassa vuoteen 1970, jolloin Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy (HML) osti Suomen Turistiauto Oy:n. STA jatkoi kuitenkin toimintaansa omalla nimellään ja entisissä väreissä.

YHTEISTARIFFI JA KEHITTYVÄÄ KALUSTOA

Matkustajien kannalta erittäin merkittävä parannus saatiin aikaan 1.5.1971. Silloin tuli Helsingin sisäisillä linjoilla voimaan yhteistariffi. Tämä merkitsi sitä, että myös linjalla 40 otettiin käyttöön HKL:n vyöhyketariffi ja vaihtomahdollisuudet olivat nyt yhtäläiset kaikille linjoille liikennöitsijästä riippumatta. Bussien keulaan ilmestyi oranssipohjainen H-kilpi ilmoittamaan HKL:n lippujen kelpoisuudesta. Vähitellen 1970-luvulla myös pysäkkikilvet uusittiin. Vyöhykejako poistui vuonna 1973 ja H-kuvion tilalle tuli vuonna 1975 keltapohjainen nuolikuvi.

Vuonna 1972 saatiin linjalle pitkistä aikaa taas uusia busseja. Nämä olivatkin nyt Wiima 04-koreineen ihan oikean kaupunkibussin näköisiä. Edessä oli kaksoisovi, mutta keskiovea ei ollut vielä, vaan poistumistien virkaa hoiti edelleen yksinäinen takaovi. Näissä autoissa ei enää ollut minkäänlaisia



VIIMEISTÄ KORKEALATTIAISTA MALLIA EDUSTAA AUTO 122 VOLVO B10M / CARRUS CITY VUODELTA 1993. 8.4.1995. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.



MATALALATTIA-AIKA ON ALKANUT. SCANIA N113CLL / LAHTI 402 VM. 1993 PÄÄTEPYSÄKILLÄ POHJOIS-HAAGAN ASEMALLA. 26.2.1995. KUVA PERTTI LEINOMÄKI.

määränpäätöksejä, vaan edessä ja sivulla oli pelkästään kolminauhainen numerokilpi. Näitä autoja tuli yhtiölle myös vuonna 1973. Myös vanhemmissa busseissa alettiin etureittikilven numeron ja tekstin sijasta käyttää pelkästään irrallista numerokilpeä tariffikilven vieressä. Sivuikkunassa oli irtokilpi, jossa luki "40 Pohjois-Haaga Norra Haga".

Vuonna 1974 bussimalli taas muuttui. Autot olivat nyt takamoottorisia, automaattivaihteisia ja varustettu keskiovilla. Alusta oli Volvo B59 ja kori Wiima O5. Vielä tuli myös keppivaihteisia B58-keskimoottoriautoja eli nk. mahureita, joissa kori oli STA:lla harvinainen Delta City.

Vuoden 1975 lopulla tuli taas automaattivaihteista B59:ää, nyt uudella kulkimilla Wiima K-100-korilla. Näitä hankittiin myös vuonna 1976, lisäksi tuli taas yksi sarja B58-mahuria puoliau-tomaattivaihteilla. Vuosikymmenen lopulla hankittiin sitten edelleen mahureita, mutta automaattivaihteilla.

Vuonna 1973 STA sai uuden isännän, kun sekä HML että STA siirtyivät Helsingin kaupungin omistukseen.

REITTIMUUTOKSIA

Alkuperäisen Pohjois-Haagan rakennustyöt oli saatu päätökseen 1950-luvun loppuun mennessä, mutta 1970-luvulla alkoi voimakas lisärakentaminen alueen reunoilla. Ensimmäinen lisäalue valmistui vuosikymmenen alussa Eliel Saarisen tien varteen lähelle Nuijamiestentietä. Vuonna 1975 valmistui Martinlaakson rata ja Pohjois-Haaga sai oman aseman. Asema sijaitsi virallisten rajojen mukaan

Lassilan puolella ja oli hyvin syrjässä Pohjois-Haagan olemassaolevasta asutuksesta. Rautatieaseman ympärille alettiin rakentaa runsaasti liike- ja asuintaloja ja Pohjois-Haaga ja Lassila kasvoivat kiinni toisiinsa.

Vuonna 1974 alkoi 40:n rinnalla ajaa myös linja 41. Sen reitti oli suurimmalta osalta sama kuin 40:llä, mutta 41 jatkoi Pohjois-Haagasta vielä Kannelmäkeen.

Linjan 40 reitti oli pysynyt pitkään muuttumattomana, mutta vuonna 1976 muutoksia tapahtui molemmissa päissä. 10.08.1976 lähtöpaikka siirrettiin

Hankkijanaukiolta linja-autoasemalle ja linjaa jatkettiin Näyttelijäntieltä Pohjois-Haagan asemalle. Samassa yhteydessä reitin alkupää siirtyi Mannerheimintielle. Enää ei siis ajettu Runeberginkadun - Topeliuksenkadun kautta.

Nelikymppinen sai myös rinnakkaislinjan. 30.04.1979 perustettiin päälinjan rinnalle pikalinja 40X. Se ei kulkenut Etelä-Haagan läpi, vaan ajoi Nurmijärventietä ja Metsäläntietä Ilkantielle. Ensimmäinen pysäkki keskustan jälkeen oli Haagan ammattikoulun kohdalla. Pikalinja ei mennyt aivan Pohjois-Haagan asemalle asti, vaan käänsi ympäri jo Näyttelijäntien ja Kaupintien risteyksessä. 13.10.1980 pikalinjan pääte pysäkki siirrettiin Ida Aalbergin tielle. Kahden ja puolen vuoden päästä 18.04.1983 40X muutettiin vain ruuhkasuuntaan kulkevaksi linjaksi 40V. Se pysähtyi kaikilla pysäkeillä, mutta muuten reitti oli sama kuin 40X:llä. Runsaat kolme vuotta jatkui tämä tilanne. Sitten 7.12.1986 40V lopetettiin ja linja 41 siirrettiin kulkemaan vastaavalle reitille Nurmijärventien ja Metsäläntien kautta Ilkantielle (ja edelleen Kannelmäkeen).

PERUSBUSSEJA JA MATALALATTIAISIA

Edelläkuvatut toimenpiteet olivatkin viimeiset merkittävät muutokset, joita linjalla tapahtui. 40 kulkee tänäkin päivänä edelleen samaa uomaa.

Muita muutoksia sen sijaan tapahtui. Vuonna 1981 HML ja STA yhdistettiin yhdeksi yhtiöksi nimellä Suomen Turistiauto Oy. Ei ollut enää erillisiä HML:n ja STA:n linjoja vaan kaikki oli yhteistä. Niinpä Pohjois-Haagankin linjalla saattoi joskus nähdä myös HML-värisiä puna-valkoisia busseja.



NÄYTTELIJÄNTIE JA THALIAN TORIN REUNAA 30.3.2000. PYSÄKILLÄ AUTO NRO 237 VOLVO B10BLE / IKARUS E94. KUVA KIMMO NYLANDER.

Myös uutta kalustoa hankittiin. Vuonna 1982 otettiin käyttöön Volvo B10M / Wiima K-201 -busseja, joissa ovi-järjestys oli 2-2-1. Vuodesta 1985 alkaen alettiin sitten ostaa Helsingin perusbussia Volvo B10M/Wiima K-202. Näitä hankittiinkin 1990-luvun alkupuolelle asti. Lisäksi vanhoja alustoja uudelleenkoritettiin Wiimaa muistuttavilla Camo-koreilla sekä aidoilla Wiima K202-koreilla.

Matalalattiakausi alkoi vuonna 1993. Aloitus ei STA:lla ollutkaan mikään varovainen parin auton kokeilu, vaan tilaukset tehtiin heti kahdestakymmenestä autosta. Puolet niistä oli Volvo B10BLE/Carrus City L -mallisia ja puolet Scania N113CLL/Lahti 402 -mallia. Kaikissa näissä oli uudistettu ulko-maalaus. Tämän jälkeen kaikki uudet kaupunkibussit olivat matalalattiaisia. Alustoina nähtiin Volvo B10BLE-mallia Carrus City L-, Lahti 402- ja Säfle 2000-koreilla sekä Volvo B10L Carrus City U-korilla. Vuodesta 1996 merkittäväksi autotyypiksi tuli B10BLE Ikarus E94 -korilla.

Joskus linjalla saattoi nähdä myös bussin, jonka kyljessä Suomen Turistiauton sijasta lukikin Pääkaupunkilinjat. Tämä oli vuonna 1991 hankitusta Laurilan Linjasta muodostettu tytäryhtiö (virallisesti Pääkaupunkiseudun Linjaliikenne Oy), jonka nimiin osa autoista siirrettiin.

Vuosi 1996 oli STA:n merkivuosi linjalla 40. Asiaa juhlistettiin mm. bussien sivuikkunaan laitettulla tekstillä "Suomen Turistiauto Pohjois-Haagaan 40 vuotta".



AUTO NRO 8 VOLVO B10L / CARRUS CITY U ILKANTIELLÄ 30.3.2000. JUURI TÄMÄ AUTO AJOI PARI KUUKAUTTA MYÖHEMMIN STA:N VIIMEISEN VUORON LINJALLA 40. KUVA KIMMO NYLANDER.

KILPAILU TOI MUUTOKSEN

Seutuliikenteen kilpailutus alkoi pääkaupunkiseudulla vuonna 1994. Ensimmäisen kierroksen tulokset tulivat voimaan vuoden 1995 alusta. Helsingin sisäisen liikenteen kilpailutus alkoi vuonna 1998 ja linja 40 joutui kilpailuun vuonna 1999. Kyseinen kierros, jonka tulokset tulivat voimaan 5.6.2000, oli STA:lle sikäli voitokas, että se sai HKL:lta koko Erottajalta lähtevän liikenteen.

Mutta tappiopusuolelle oli kirjattava perinteikäs Pohjois-Haagan linja, jonka voitti Concordia Bus.

4.6.2000 koitti sitten STA:n viimeinen liikennöintipäivä linjalla 40. Viimeisessä lähdössä 5.6.2000 kello 0.50 Pohjois-Haagasta ja kello 1.20 linja-autoasemalta ajoi auto numero 8 Volvo B10L / Carrus City U. Tähän päättyi ainakin toistaiseksi Suomen Turistiauton 44-vuotta jatkunut liikenne linjalla 40. Seuraavana aamuna laituriiin kurvasi jo Concordian bussi.



AUTO NRO 4 VOLVO B10L / CARRUS CITY U VUODELTA 1995. POHJOIS-HAAGAN ALA-ASTEEN OPPI-LAAT KORISTELIVAT AUTON SEN KUNNIAKSI, ETTÄ VUONNA 1996 STA OLI AJANUT LINJAA 40 KOKONA- AISET 40 VUOTTA. KUVA JUHANI POUSSA 10.10.1996.

Seuraavat henkilöt ovat antaneet lähde-etoja sekä muutenkin olleet suurena apuna artikkelin synnyssä:

Ilmari Federley
Seppo Juvonen
Pertti Leinomäki
Petteri Mäki
Folke Nylander
Juhani Poussa
Reima Tylli

Kirjalliset lähteet:

- Pertti Leinomäen toimittama materiaali
- Tylli: Ajovuodet Suomen Turistiauton historiikki
- Herranen: Hevosomnibusseista metroom
- Astikainen, Heiskanen, Kaikkonen: Elämää lähiössä
- Oittinen, Tepponen: Pohjois-Haaga
- Pohjantähti Helsingissä
- Hytönen: Pariisista Pohjois-Haagaan

KATSAUS TAMPEREELLE UUDEN VUOSITUHANNEN MERKEISSÄ

Vaikka Hämeessä ollaan, vaihtui vuosituhat täällä täsmälleen samaan aikaan kuin muuallakin. Eikä ole joukko-liikenteen kehityskään täällä pysähtynyt, päinvastoin. Seuraamme nyt Raitiossa 2/1999 olleen artikkelin jälkeistä tilannetta.



TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS 316, VOLVO B10M-55/AJOKKI 8000 VM. 1982. AUTOJA ON KÄYTETTY VARA- JA RUUHKA-AUTOINA NÄIHIN PÄIVIIN ASTI. KUVA J. NORDLUND 3.8.1998

TEKSTI KIMMO PYRHÖNEN

Tampereella on toistaiseksi välttytty kilpailuttamiselta. Se on onnistunut toisaalta rationalisoimalla entistä enemmän liikennelaitoksen toimintaa ja toisaalta hyvän yhteistyön ansiosta yhteistariffiliikenteessä. Liikennelaitos on ottamassa käyttöön uutta työvuoro- ja aikataulusuunnitteluoohjelmaa, jonka toivotaan tuovan positiivisia muutoksia ja säästöjä. Jo aiemmin otettiin käyttöön ns. vakimpien kierrättäminen linjalta toiselle ja tuleva liikennekausi tuo vähennyksiä etenkin Y-vuoroihin, joita vielä talvikaudella 1999-2000 oli 14 kappaletta. Nyt niiden määrä supistetaan viiteen ja osia niiden sisältämistä ajoista sisällytetään tavallisten linjojen vuoroihin. Näitä ovat mm.

eräät tehtaiden pihoissa käynnit aamu-varhaisella, iltapäivällä ja alkuyöstä.

Kuljettajien palkkauksessa saavutettiin yhdenmukaisuus toukokuussa 2000, kun AKT:läiset saivat paikallissopimukseen ns. Tampere-lisän, joka on hieman vastaava kuin Helsingin seudun ja Turun sopimukset. Siinä turvataan samasta työstä sama palkka. Näin ollen lähiliikenteen vuoroja ajavat saavat kaupunkialueelle (ei Aitolahdi-Teisko) korotuksen palkkaansa ja näin ollen palkkojen epäsuhta ei ole vääristämässä mahdollisessa kilpailutustilanteessa.

Yksityisten liikennöitsijöiden kanssa on pidetty aikataulupalavereja, joissa on pohdittu mm. yhteisillä linjoilla olevia päällekkäisyyksiä. Joillakin linjoilla nimittäin menevät kunnallinen ja yksityinen auto samaan aikaan ja sitten on taas reilumpi tauko. Kaikkia tällaisia kohtia ei ole voitu korjata, johtuen niin lähikuntalaisten kuin kaupunkilaistenkin tarpeista päästä samoihin aikoihin keskustaan. Uusi yhteistyömuoto on PARAS-projekti, josta kohta lisää.

UUTTA KEHITYSTÄ JA INFRASTRUKTUURIA

Pääkaupunkiseudulla on otettu jo käyttöön satelliittipaikannukseen perustuva järjestelmä, jossa pysäkkien näyttö-



NIVEL-VOLVO 402 ON SAANUT TAKAOSAANSA MAINOKSEN. AUTON TAKAOSA PALOI PAHOIN LAUANTAINA 23.9.2000 MULTISILLAN KÄÄNTÖPAIKALLA. KUVA KIMMO PYRHÖNEN, NH 11.2.2000. NH = NEKALANHALLI



TKL 411, SCANIA CN94UA6X2 OMNICITY VALMIINA LUOVUTUKSEEN. KUVA JUHANA NORDLUND 7.7.2000, HELSINKI

tauluille ja toisaalta itse linja-autoon lähetetään reaaliaikaista tietoa, missä auto liikkuu ja koska se saapuu seuraavalle pysäkille. Tampereella ollaan nyt vahvasti mukana vastaavassa projektissa. Mutta jossain on jälleen päästy pidemmälle: linjojen 13, 16, 20, 22 ja 30 matkustajat ovat voineet 4.4.2000 alkaen saada selville seuraavan auton saapumisen pysäkille tekstiviestinä. Nämä ajat ovat toki laskennallisia, eivät todellisia. Kyseisen palvelun hinta on tällä hetkellä hieman vajaa kolme markkaa. Sen käyttö on ollut n. 50-60 kyselyn luokkaa päivässä, mutta käytäntöä on tarkoitus laajentaa koskemaan koko liikennekenttää kaupunkialueella, jolloin uskotaan palvelua tarvitsevien määrän nousevan huomattavasti. Kyseinen kokeilu ei ole maksanut liikennelaitokselle tai kaupungille mitään, mutta toisaalta he eivät hyödy myöskään palvelua käyttävien maksuista. Kysely toimii siten, että em. linjojen pysäkit on numeroitu. Viestin



TKL 410 SCANIA CN94UA6X2 OMNICITY VM. 2000, LINJALLA 1 HÄMEENKADULLA MATKALLA KALKKUUN. KUVA JUHANA NORDLUND 17.7.2000, TAMPERE



TKL 616 (VOLVO B10BLE/CARRUS K204 CITY L VM. 1993) ON ESIMERKKI SIITÄ, KUN KULTANUMEROT YNNÄ MUUT KORISTEET ON POISTETTU. ELI HELMAN ALAOSAT OVAT NYT TASAISEN SINISET ILMAN VAUHTIRAITOJA. KUVA JUHANA NORDLUND 30.3.2000, TAMPERE

seuraavasta bussista saa, kun lähettää tekstiviestin "TKL xxx" palvelunumeroon 17185 (xxx on siis se pysäkin numero). Lisätietoja saa liittämällä perään joko kellonajan tai linjan numeron. Puhelimesta näkee kymmenen lähintä auton saapumisaikaa.

Satelliittipaikannusjärjestelmä on siis tulossa myös Tampereelle ja varsin laajassa mittakaavassa. PAHA -projektina aloitettu (PAikallisliikenteen HALLinta-järjestelmä) hankesuunnitelma on edennyt PARAS -vaiheeseen (PAikallisliikenteen RAKennusSuunnitelma). Alkujaan hanketta olivat rahoittamassa Liikennelaitos, Tampereen kaupunki ja Liikenneministeriö, mutta mukaan on nyt tulleet myös Tielaitos/Hämeen Tiepiiri, Väinö Paunu Oy sekä Länsilinjat Oy. Liikenneministeriö maksaa puolet kaikista kustannuksista. Ympäristöön rakennettavien laitteiden kuten pysäkkitaulujen kustannuksien toisesta puolikkaasta vastaavat Tampereen kaupunki ja

Tielaitos sen mukaan, kumman hoitotasualueella pysäkki sijaitsee. Liikennöitsijöiden osuuksiksi jää maksaa puolet autoihin tulevista laitteistoista. Koko hankkeen hinta-arvio on n. 30 miljoonaa markkaa. Pilottivaiheessa mukaan tulee 37 autoa ja järjestelmä käyttöön linjoille 16 ja 22 sekä niille yksityisille, jotka pääsääntöisesti ajavat kaupungissa näitä reittejä. Pilottivaiheen kustannukset ovat noin 6 miljoonaa. Järjestelmän ollessa valmis on noin 350 autossa näyttötaulut ja paikantimet. Näyttötauluja tehdään pysäkeille 200 kappaletta. Niihin tulee tieto mm. seuraavan bussin saapumisesta. Tiedot välitetään differentiaalikorjatun satelliittipaikannuksen avulla satelliittista ensin keskuslaitteistolle, josta tiedon saavat niin näyttötaulut, bussit kuin yhtiötkin. Autoihin tulee myös laitteisto, jolla saadaan etuisuuksia valo-ohjatuissa risteyskissa. Toisaalta jos vuoro on kulke-massa etuajassa, järjestelmä ei kyseistä etuisuutta anna. Konsulttina järjestelmässä on Tampereen Viatek Oy. Projektipäällikkönä toimittajan puolelta on Sakari Kelhä ja tilaajan puolelta Matti Rainio Liikennelaitokselta. 23.3.2000 päätettiin hankkeen toteuttajaksi valita Instrumentointi Oy. Järjestelmän olete-taan olevan käytössä vuoden 2002 loppu-un mennessä.

Keskustori on myös muutoksen kouris-sa. Keväällä aloitettiin kadun peruskor-jaus länteen johtavilla kaistoilla. Kaikki Hämeenkadun varren pysäkit siirrettiin torilta länteen päin kesäaikataulukauden alkaessa. Keskustorin alla olevan TKL:n henkilökunnan taukotilan remontti aloitettiin, jonka vuoksi torilta väheni viistolaitureita ja näin ollen linjat 19 ja 28 siirrettiin lähteväksi Pyynikintorilta. Kirkkokadun ja Aleksis Kiven kadun katkettua siirrettiin myös linjat 10 ja 15 uutta reittiä kulkeviksi. Lopulta viistolai-tureita jäi viisi ja niihin sijoitettiin yksity-isten laiturit (linjat 50, 60-63, 75, 90), sekä TKL:n linjat 23, 30, 21 ja 17. Linjojen 5, 12 ja 18 pysäkit hajasoitettiin torin itä- ja kaakkoiskulmalle. Kesällä 2001 alkava Keskustorin eteläosan muutostyö siirtää tilapäisesti kaikki bussipysäkit pois torilta. Uudelle torille jää bussiliikenteen käyttöön alle 50% nykyisestä tilasta. Viiteen laiturin tulee vaihtuvat lähtöpaikat, jotka osoitetaan näyttö-tauluilla. Nykyisen torin keskeltä jatke-taan Kirkkokatua Hämeenkadulle saak-ka. Kadun itäpuoli varataan bussiliiken-teelle, länsipuoli takseille ja Jugendtorille.

Paunu on luopunut Suinulan talleis-taan. Tallin ongelmaksi tuli kosteus ja autot alkoivat homehtua ja haista. Talli myytiin yksityiskäyttöön ja nyt linjan 95 autot seisovat Suinulan asemalla.

LIKENNÖITSIJÄT

Yhteistariffiliikenteessä on mukana



LINJAN 19 AUTO PIRKANKADULLA. LINJAA JATKETTIIN KESKUSTORILTA PYYNIKINTORILLE KESÄLLÄ 2000. AUTO ON SYKSYLLÄ 1999 VASTAANOTETTU VOLVO B10BLEX2/CARRUS K204 CITY L. KUVA JUHANA NORDLUND 17.7.2000

entiset liikennöitsijät: TKL, Väinö Paunu Oy, Länsilinjat Oy, Alhonen & Lastunen Oy, Valkeakosken Liikenne Oy, Luopioisten Linja Oy sekä Helmikkala Ky. Näiden yksityisten yhtiöiden vakiovuoroliikenteen autoissa käyvät siis maksuksi Tampereen älykortit. Kuitenkin kevään lakon seurauksena Väinö Paunu Oy:n niissä vuoroissa, joiden pääteasema Tampereella on linja-autoasema Keskustorin sijaan, eivät ko. liput käy ja autoista on poistettu viher-musta-valkoinen "morjensmies", yhteistariffiliikenteen tunnus.

Yhtiöillä on varsin selkeät liikennesu-unnat. Paunulla on laajin kenttä, sillä runkolinjat 70 ja 71 käsittävät Kangasalan, Lempäälän ja Nokian ja 60-alkuiset Pirkkalan koko liikenteen ja linja 95 Ruutanan. Länsilinjat liikennöi Tampereen länsi- ja luoteispuolelle. Poikkeuksena on heidän linjan 50 toinen pää Lempäälän Höytämössä. Alhonen & Lastunen hallitsee Näsijärven itäpuolta eli Aitolaheta ja Teiskoa. Lisäksi sillä on linja 75 Kangasalan Ponsaan. Helmikkala Ky ja Luopioisten Linja Oy ajavat Kangasalan suunnasta ja Valkeakosken Linja Oy Valkeakoskelta Lempäälän kaut-ta. Kaikkein kovin kilpailu käydäänkin nimenomaan Kangasalan suunnan tiellä.

Helmikkala Ky:llä, Luopioisten Linja Oy:llä ja Alhonen & Lastunen Oy:llä ei ole matalalattiakalustoa, johtuen vuorojen pitkän matkan luonteesta. Vaikka esimerkiksi Alhosen & Lastusen auto ajaa pääsääntöisesti linjaa 75, on sillä päivällä käynti aina Virroilla saakka, jolloin on luontevaa olla tavaratilaa lattian alla.

AIKATAULUT

TKL siirtyy vuoden 2001 keväällä

samanlaiseen aikataulukauteen kuin yksityisetkin paikallisliikenteessä. Tämän jälkeen on käytössä vain kesä- ja talvi-aikataulut, eli entinen kevät/syys-aikataulut on jääneet pois. Muutos aiheuttaa kustannuksia noin 400 000 markkaa, joka kuitenkin kompensoituu painatus- ja aikataulukokustannuksis-sa.

Vuonna 2000 oli uutta se, että linjaa 6 ei lakkautettu kokonaan, vaan sillä ajettiin muutama aamu- ja iltapäivän ruuhkavuoro yleisön pyynnöstä.

TARIFFIT

Kaupunkialueella noudatetaan tasatak-saa. Kertalipun hinnat ovat 7-11 vuotialta 5 markkaa ja yli 12 vuotialta 10 markkaa. Maksettaessa älykortilla ovat hinnat huo-mattavasti edullisempia. Esimerkiksi aikuinen maksaa matkastaan korkeintaan 6,50. Kaikissa lipuissa, lukuun ottamatta sotilaslitteraa, on tunnin vapaa vaihto-oikeus. Matkailijalippu on varsin edulli-nen tapa tutustua Tampereen joukkoliikenteeseen. Aikuisten lippu maksaa 23 markkaa ensimmäiseltä vuorokaudelta. Lisävuorokausia saa 16 markan hintaan. Yömaksu on 10 markkaa. Se peritään nyt myös aamun ensimmäisissä vuoroissa sil-loin, kun ne ovat lähdössä keskustasta pois päin kello 4:n aikoihin. Tämä siksi, että yövuoroihin menevä väki jäi kaupungille odottamaan halvempia vuoroja.

LINJAT

Pääsääntönä voidaan pitää, että Liikennelaitoksen linjat on numeroitu 1-30 sekä ylimääräiset Y-vuorot Y31-35.

Yksityisten linjanumerointi alkaa 45:stä jatkuen tällä hetkellä 95:een. Ohessa on luetteloituna linjanumeron omaavat linjat. Kaikilla linjoilla ei ole virallista nimeä, joten ne on nimetty joko liikennesuunnan tai päätepaikan mukaan.

Härmälä (Pirkkahalli)-Kalkku
Rauhaniemi-Rahola
Petsamo-Kaupin sairaala
Rautatieasema-Särkänniemi
Vehmainen-Keskustori
Itä-Hervanta-Keskussairaala
Ruotula-Sarankulma (Pirkkahalli)
Keskuslinja
Turtola-Pohtola
Hallila-Keskustori
Hermia-Ikuri
Asiointilinja
Kaukajärvi-Pispalanharju
Kissanmaa-Lentävänniemi
Holvasti-Keskustori
Atala-Keskustori
Leinola-Pyynikintori
Hikivuori-Koskipuisto
Koivistonkylä-Keskustori
Annala-Haukiluoma
Hervanta-Keskustori
Kaukajärvi-Eteläpuisto
Janka-Pyynikintori
Multisilta-Tesoma
Irljala-Tahmela
Sorila-Pyynikintori
30 Etelä-Hervanta-Keskustori
Pyynikintori-Vatjala-Kangasala
Höytämö-Siivikkala
52 Valkeakoski-Sääksjärvi-Tampere
Tampere-Pirkkala
Tampere-Pirkkala
Tampere-Pirkkala
Nokia-Tampere-Kangasala
Nokia-Tampere-Lempäälä
73 Tampere-TAYS-Kangasala
Tampere-Kangasala-Ponsa
Tampere-Kangasala-Pälkäne
Tampere-Nokia-Siuro/Tottijärvi
Tampere-Ylöjärvi-Metsäkylä ym.
Tampere-Ylöjärvi-Kuru ym.
Tampere-Ylöjärvi-Lakiala ym.
Tampere-MT23-Sorila-(Teisko)
90Y Tampere-Aitolahdi-Sorila-(Teisko)
Tampere-Ruutana-Lahasula

Oheisen listan kaikki nimet eivät ole linjojen virallisia nimiä. Etenkin linjoilla 45, 75, 80, 85, 86, 90Y voi olla eri pääteposteja ja reittejä. Linjaa 76 ei esiinny kuin pysäkkitolpissa.

Otettakoon esimerkkinä vaikkapa linja 90Y. Y-tunnus tarkoittaa, että auto kulkee Aitolahdentietä, muut vuorot menevät Alasjärveltä moottoriliikennetietä Aitolahteen. Lähtöpaikkoina linjoilla keskustassa voi olla joko linja-autoasema tai Pyynikintori. Toisen päämääränpäänä voi olla jokin Teiskon alueen kylä kuten Aitoniemi, Kaanaa, Terälahti, Maisansalo, Viitapohja tai Kapee. Osa vuoroista jatkaa kaupungin rajan yli Ruovedelle tai Virroille.

Vielä monimutkaisempi on Länsilinja Oy:n Ylöjärven liikenteen käytäntö, jossa saa olla melko tarkkana. Ylöjärvelle saakka menevät kaikki linjojen 80, 85 ja 86 autot. Linjanumero kertoo vain jatkosuunnan; linja 80 jatkaa Vaasan tietä pitkin, 86 Lakialan tietä ja 85 Kurun-Virtain maantietä. Päätepaikkoja on useita. Mainittakoon niistä mm. Hietasmäki, Lakiala, Metsäkylä, Antaverkka, Komi, Kuru, Sasi, Kyröskoski, Ikaalinen, Kankaanpää, Karhe, Virrat jne. Kun vielä lisätään keitokseen eri linjavaihtoehdot Tampereen alueella, päästään jo melkoisiin variaatioihin. Vuorot lähtevät linja-autoasemalta joko suoraan Keskustorin kautta tai sitten rautatieaseman kautta kiertäen. Lielahdessa osa menee Vaasan tietä Ylöjärvelle, osa tulee Lamminpäässä paikallistielle. Suuri osa vuoroista menee Epilän kautta. Tampereen rajalta on taas vaihtoehdot mennä Käyräkujan, Pohjolantien tai Teivon kautta. Ts. samalla linjanumerolla menevällä autolla voi olla lähes kymmenen eri reittivaihtoehtoa. Osaksi tästä syystä Länsilinja on ottanut käyttöön digitaalisissa linjakilvissään systeemin,

jossa linjanumero ja linjan nimi näkyvät näytöllä hetken ja vaihtuvat hetkeksi kertomaan tarkennusta linjareittiin.

Muut linjat ovat selkeämpiä, mutta niilläkin on eri reittejä. Linja 45 voi mennä joko TAYS:in tai Sammonkadun kautta Leinolaan, josta edelleen muutamaa reittiä Kangasalle, josta taas määränpäänä voi olla esimerkiksi Sahalahti, Kuhmalahti tai Pälkäne.

Liikennelaitoksen linjoista ovat aivan viimeaikoina kokeneet muutoksia linjat 1, 4, 6, 10, 12, 14, 19, 20, 22 ja 28. Linjan 1 pääteasema siirrettiin Härmälästä Pirkkahallille syksyllä 1999. Linjan 4 pääteasema siirtyi Särkänniemen huvipuiston portilta Näsineulan ja Delfinaarion äärelle kesäkuussa 1999. Linja 6 alkoi 14.8.2000 lukien liikkuu Kaukajärvellä niin, että Kirsikadun kautta kiertäminen jäi pois. Linjan 10 uusi liikennöintialue syksystä 1999 on Tampellan alue. Linja 12 on kulkenut 5.6 alkaen molempiin suuntiin Hallilantietä, eli kaupunkiin päin ei enää ajeta Emännänkatua. Linja 14 ajaa Epilän kautta ja siihen on nyt sijoitettu matalalattia-auto. Linjat 19 ja 28 siirrettiin ajamaan Pyynikintorille saakka samalla kun Keskustorin remontti aloitettiin. Linjan 20 Ruskon päätepaikka siirtyi vanhalle 22:n päätepaikalle Annalaan 5.6.2000 kesäajaksi. Hikivuoren päätepaikka on yhä käytössä. Linja 22 siirtyi em. paikalta Annalasta Levonmäkeen, mutta linjan nimi pidettiin samana. Siirto tapahtui talviaikatauluihin siirryttäessä 1999. Linja 21 on liikennelaitoksella oikeastaan ainoa kahden eri reitin pääteaseman omaava. Koivistonkylän jälkeen autot jatkavat joko Korkinmäkeen tai Nirvaan.

PALVELULINJAT

Keskustan alueella on kilpailutettu



LEYLAND LEOPARD PSU-3C/2L ALUSTALLA JA KUTTER 9 8NDASH; KORILLA VARUSTETTU LUOPIOISTEN LINJA OY:N NUMERO 9 ON JUURI TULLUT TAMPEREELTA JATKAAKSEEN PÄLKÄNEEN KAUTTA LUOPIOISTEN KYYNÄRÖÖN. OVET OVAT ERITTÄIN ASIANMUKAISET JA KOMEUDEN KRUUNAA PUOLI-AUTOMAATTIVAIHTEISTO. KUVA KIMMO PYRHÖNEN, KANGASALA 5.3.1998.

palveluliikenne ja sitä ajetaan useilla eri linjoilla. Ne on numeroitu juoksevasti ykkösestä eteenpäin. Tällä hetkellä linjoja on peräti 14. Ne kattavat koko kaupunkialueen. Uutuutena on 15.8.2000 aloitettu Teiskon alueen palveluliikenne viidellä eri alueella. Ne ovat Kolunkylä-Aitoniemi, Viitapohja-Pulesjärvi, Kuoranta-Asuntila, Ukaa-Kaanaa ja Kapee. Osa alueista hoidetaan vain tiettyinä viikonpäivinä. Liikenteessä on kaksi pikkubussia, joissa on 13-14 paikkaa sekä tilat esimerkiksi pyörätuolille, rollaattorille tai lastenvaunuille.

KALUSTO

Kaluston osalta lienee syytä esitellä sitä yhtiöittäin. Sopimusliikennöitsijöiden kaupunki- ja lähiliikennekalusto on lueteloituna toisaalla.

TKL:llä on ainoastaan kaupunkiliikenneautoja linjaliikenteessä. Ne ovat kaikki automaattivaihteisia ja varustettu pääsääntöisesti kolmella oviaukolla (poikkeuksena palvelulinjan mediautot 109 ja 110 sekä uusimmat nivelaudit). Numerointi on juokseva kaksiakselisten autojen osalta. Vanhin käytössä oleva on 565. Numerosta 603 alkaen autot ovat matalalattiaisia ja uusin on numero 639. Teliäutot on numeroitu 200 -sarjaan. 200-209 ovat normaaleja, 210-230 ovat matalalattiaisia. Nivelet on numeroitu 300-sarjaan. Käytössä ovat autot 315-361. Matalat nivelet ovat omana sarjanaan ja niillä on numerot 400-413. TKL:n autojen peräseiniä alettiin mainosteippailla vuoden 1999 aikana. Saman vuoden kesällä alettiin autojen maalausta muuttaa yksinkertaisempaan suuntaan. Alaosa on tasainen sininen, yläpuoli valkoinen. Ensimmäinen muutosmaalattu oli kolarikorjattu 617, josta siis jäivät hopeiset koristeraidat pois. Autojen numerot ovat nyt amerikkalaismallisia ja sinisiä. Kaupungin vaakunat on poistettu kyljistä ja laitettu keskelle auton keulaa. Autojen peräseiniin on alettu myös kesästä 1999 saakka myydä kokomainoksia.

Paunulla kaluston rungon muodostavat 1-xx numeroidut Volvo B10M/Ajokki 8000 -autot, (onpa joukossa yksi Citykorinenkin 1-13) entiset Vantaalaiset Volvo B10M/Wiima K202:t, omat runkovahvistetut ja uudelleen koritettut B58-alustaiset lähiliikenneautot sekä modernit matalalattiaiset Lahti 402-koriset autot. Lisäksi on muutamia muita lähiliikenneautoja. Muu yhtiön kalusto on vakio- tai pikavuoroliikenteessä tai tilausajoissa. Kaikki Vantaalta tulleet autot muutettiin vuosien 1998-99 aikana Allison-automaaattivaihteisiksi käyttäen hyväksi jo purettujen autojen osia. Paunun koko kalusto on ollut Volvoa paria Neoplania lukuunottamatta, mutta

vuoden 1999 hankinnoissa ostettiin yksi Scania Lahti 402-korilla kokeilumielessä. Osaltaan hankintaan lienee vaikuttaneet myös TKL:n kokemukset Scanian paremmuudesta. Matalalattia-autoissa on ZF-automaatit ja ilmastointi. Vanhoissa B58:ssa on siis uusittu runkoja ja vahvistettu akselistoja, mutta tekniikka niissä on uudesta vuosimallista huolimatta kiertettyä. Autot kantavat päällään Ajokki Express- ja Ajokki Victor -koreja. Kaikissa on puoliammaattivaihteistot. Osa yhtiön autoista on maalattu kokonaan mainosväriin.

Länsilinjat oli kauan tunnettu keppivaihdetalon, mutta matalalattiaisten osto pakotti yhtiön siirtymään automaatteihin. Osa matalista on tullut uutena, mutta mm. kaksi Mersua on ostettu Tammelundin Liikenteeltä, Setroja Korsisaarelta ja Sveitsin postilaitokselta. Uusin käytetty on numero 43; Scania L113/Wiima M-310 NAB-446 vuodelta 1990. Matalalattia-autojen lisäksi myös tällä yhtiöllä on entisiä vantaalaisia. Osa on hieman harvemmalla perällä, osa tiuhemmalla kaupunkiperällä. Osa linjanumerollisista vuoroista ajetaan kuitenkin vakiovuorojen autoilla, koska määränpäättävät yleensä varsin kaukana. Tämä talo ei ole merkkiuskollinen ja niinpä linjolla näkee Mersuja, Volvoja, Scaniaa ja Setroja. Länsilinjat ryhtyi myymään mainostilaa autojen perästä vuonna 1998. Uusissa matalalattia-autoissa on ilmastointi.

Alhonen & Lastunen Oy on siis ainoa ulkomaalaisomistuksessa oleva yhtiö Tampereella. Se on myös Volvoja suosiva. Pikavuoroautoja lukuun ottamatta muita käytetään lähiliikenteessä. Yhtiöllä on hieman sekalaista kalustoa, sillä autoja on hankittu mm. Westendin Linja Oy:ltä. Uutena tulleissa B10M:ssä on korina Carruksen malleja Fifty ja Vega. Vuonna 2000 autojen kylkiin alkoi ilmestyä suuria koko kyljen täyttäviä mainoksia.

Helmikkala Ky:n vakiovuorossa on yleensä nähty yhtiön MAN 16.290/Lahti Falcon 431 VFF-974 vuodelta 1990. Helmikkalan autoilla ei ole kylkinumerointia, mutta kyseinen yksilö on "Araska". Tämä vuoro ajaa Tampereelle Pälkäneen Laitikkalasta. Toinen linjakäytössä oleva auto on tämän vuoden tulokas "Kustaa"; Scania L94/Lahti 520 Flyer XIB-227 ovilla 1+1+0. Yhtiöllä on lisäksi pikavuoro- ja tilausliikennekalustoa.

Luopioisten Linja Oy Kyynärosta ajaa Tampereelle Kangasalta vajaat parikymmentä vuoroa arkipäivisin, viikonloppuna vähemmän. Yhtiön kahdeksasta autosta kaksi uudempaa on tilausajoissa ja linjaa ajetaan joko Leyland Leopard -alustaisilla Kutter 9 -autoilla tai sitten Continental-korisilla B10M Volvoilla. Leylandien pörinä on jotenkin sykkähdyttävää ja autot ovat mukavan iäkkäitä,

vanhin on vuodelta 1978. Ne ovat kuitenkin varsin siistejä ja kyllä niillä kelpaa kaupunkimatkoja tehdä.

LAKKO

Pirkanmaan bussiliikenne oli tapetilla keväällä, kun Tampereellekin haluttiin vastaavat sopimukset kuin Helsingin ja Turun seudulla ovat. Kun tähän liitettiin vielä pitkälliset sopuisat TUPO-kierrokset, niin tilanne koko AKT:n alalla oli kärjistynyt. Tampereella haluttiin yhteistaruiliikenteessä kolmen markan korotus tuntipalkkaan silloin, kun ajetaan 30 kilometrin säteellä Keskustorista. Tämä vaade johti siihen, että 11.2.2000 annettiin lakkovaroitus ja pian työnantajapuoli uhkasi yhteistariffisopimuksen purkamisella. 17.2. TKL:n kuljettajat lupasivat lakkotukea ja juttu siirtyi valtakunnansovittelijalle, joka kuitenkin ei saanut osapuolia lähentymään. 25.2. Tampereen linja-autoliikenne seisahtui lähes kokonaan ja lakon piirissä olevat korjaamotyöntekijät asetettiin työsulkun. Lakko koski Paunun, Länsilinjojen, Alhonen & Lastusen sekä Valkeakosken Liikenteen kuljettajia. Jo kolme päivää myöhemmin Paunu etsi alihankkijoita linjojaan ajamaan. Alihankintamenettely kärjisti kiistaa ja johti valtakunnalliseen lakkovaroitukseen. TKL järjesti tukilakat 25.2. ja 6.3.

Valtakunnansovittelijalle kevät oli kiireistä, sillä päällä oli myös kemioteollisuuden, jäänmurtajien ja veturimiesten lakonuhat. Paunu sai Pirkkalan linjoille Tampereen Turistiauto Oy:n ja Länsilinjat Oy Vaasan tien suuntaan Kannoston Liikenne Oy:n sekä A. Kurumaan. Ruutana-Kangasala -linjaa ajoi Bussimatkat Sirpa Parviainen Oy, Valkeakoski-Kangasala -linjaa O. Mäntylä Oy. Tampereen Turistiauto ajoi lopulta myös Mäntän suuntaan. Yhteistyö Onni Vilkaan kanssa ei onnistunut, sillä ko. yhtiö ei suostunut ajamaan Tampere-Kotka -linjaa kahta päivää kauempaa oman työnseisauksen pelossa. Myös esimiesvoimin ajettiin useita vuoroja. Lakko kärjisti etenkin Paunulla työilmapiriä, muilla oli huomattavasti rauhallisempaa.

Sopu syntyi lopulta 2.4. myöhään illalla. Kuljettajat saivat kolmivuotisen sopimuksen, jossa ensimmäisen vuoden palkankorotustaso on 4,9%. Korotukseksi kaupungin alueella tuli 2,20 markkaa. Paunu poisti yhteistariffin piiristä pian tämän jälkeen ne vuorot, jotka eivät käy Keskustorilla vaan päätyvät linja-autoasemalle. Vielä 3.4. ei liikenne sujunut kovin hyvin, autoja otettiin liikenteeseen siinä järjestyksessä, kuin ne pihalta saatiin. Niinpä esimerkiksi linjalla 71 nähtiin mm. Expressbus -autoja. Länsilinjat käytti Kurumaata ja Kannostoa vielä pari päivää



KESKUSLINJA 10:N AUTO 109 ON PYSÄHTYNYT AMURIN KOULUN PYSÄKILLE. KUVA JORMA HAKALA, KESÄ 2000

välttääkseen liikennekatkot.

Jälkipyykkiä tuli paljon. Kuitenkin liikenne toimi jälleen ja palvelu pelasi. Ennen kaikkea henkilöstön asema oli turvatumpi nyt esimerkiksi kilpailutustilanteessa.

UUDET HANKINNAT SYKSYSTÄ 1999 SYKSYYN 2000

TKL:lle tuli vuonna 1999 Scania CN94UA6x2 OmniCity-nivelauto (408), kaksi Scania L94UB-6X2/Lahti 402 -teliautoa (229, 230), kolme Volvo B10BLE/Carrus City L -teliautoa (226-228) sekä yksi Scania N94UB/Lahti 402 midibussi (109). Vuoden 2000 hankinnoista on tähän mennessä tullut viisi OmniCity-niveltä (409-413) ja kaksi Scanian teliautoa (231, 232). OmniCityjen ovijärjestys on 2+2-2+1 ja paikkaluku 52+83. Autojen rekisterinumerot ovat KIS-827 (408), XYA-991 (409), XYA-989 (410), XYB-116 (411), XYA-865 (412) ja XYA-884 (413). Volvon kääntyvätelisissä autoissa on rekisterit KIU-763 (226), KIU-788 (227) ja KIU-753 (228). Scanian 51+41 paikkaisten telien rekisterit ovat KIU-837 (229) ja KIU-838 (230). Keskustalinja 10:lle tullut 10,1 metrinen midibussi on rekisteriltään KIU-839. Sen sisustuksessa on neljän istuttavia

pöytäryhmiä. Istumapaikkoja on 27 ja seisomapaikkoja 24. Vuoden 2000 teliautoista sen verran, että ne tulivat viikolla 36. Rekisterit ovat OYH-510 (231) ja OYH-485 (232). Autot 233 ja 234 saatiin hieman myöhemmin, auto 234 oli näytteillä Paikallisliikenneliiton Espoon kalustonäyttelyssä 14.-15.9.

Länsilinjat Oy hankki nyt lähiliikennekalustoa käytettynä. Autot 56, 67 ja 69 tulivat Sveitsin postilta. Ne ovat Setra S315UL -autoja vuodelta 1995. Ne ovat 43 istumapaikkaista ja 1+2+0 -ovituksella varustettuja. Rekisterinumerot ovat KYA-756 (56), MYB-767 (67) ja KYH-669 (69). Näiden lisäksi vuoden 2000 hankintoina on tullut auto 43; Scania L113CLB-AA/Wiima M-310 Combi vuodelta 1990. Rekisteri on NAB-446 ja paikkoja 45+27. Uutena tulokkaana vuonna 1999 tuli KIU-887 rekisterille Volvo B10M Carrus Vega-korilla. Siinä on 59 istumapaikkaa.

Paunu otti käyttöön 23.11.1999 lisää matalalattia-autoja, mm. sen matalan Scania L94UB:n Lahti 402 -korilla. Kylkinumero autolla on 81, rekisteri XIB-933 ja ovijärjestys Paunulle tyypillinen 1+2+0. Se on ollut pääasiassa Pirkkalan linjoilla, mutta käyttökokemuksia sillä kerättiin myös muissa vuoroissa. Illan lähdöllä 22.05 autolla on ajettu Saarioisten tehdasvuoro Sahalahteen.

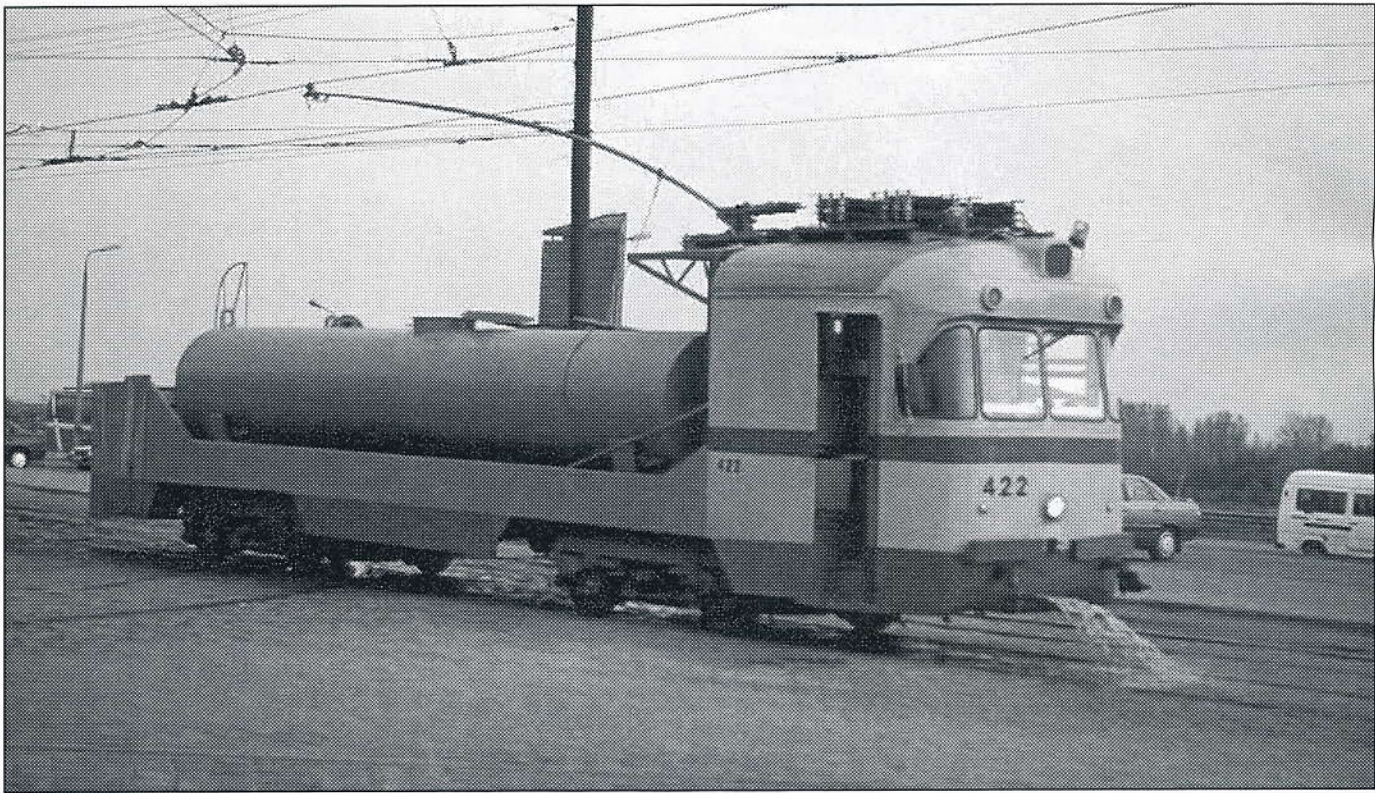
Pälkänäläiselle Helmikkala Ky:lle tuli lähiliikenteeseen Scania L94UB4X2/Lahti Flyer 520. Vessallisessa autossa on 1+1+0 -ovet, ZF-automaattivaihteisto ja XIB-277 rekisterinä. Nimenä sillä on "Kustaa".

Valkeakosken Liikenne Oy hankki Tampereen linjalle Scania K124 -alus-
taisen auton Carrus Vega -korilla vuonna 1999. 1+1+0 -ovitetun auton rekisteri on KIU-891.

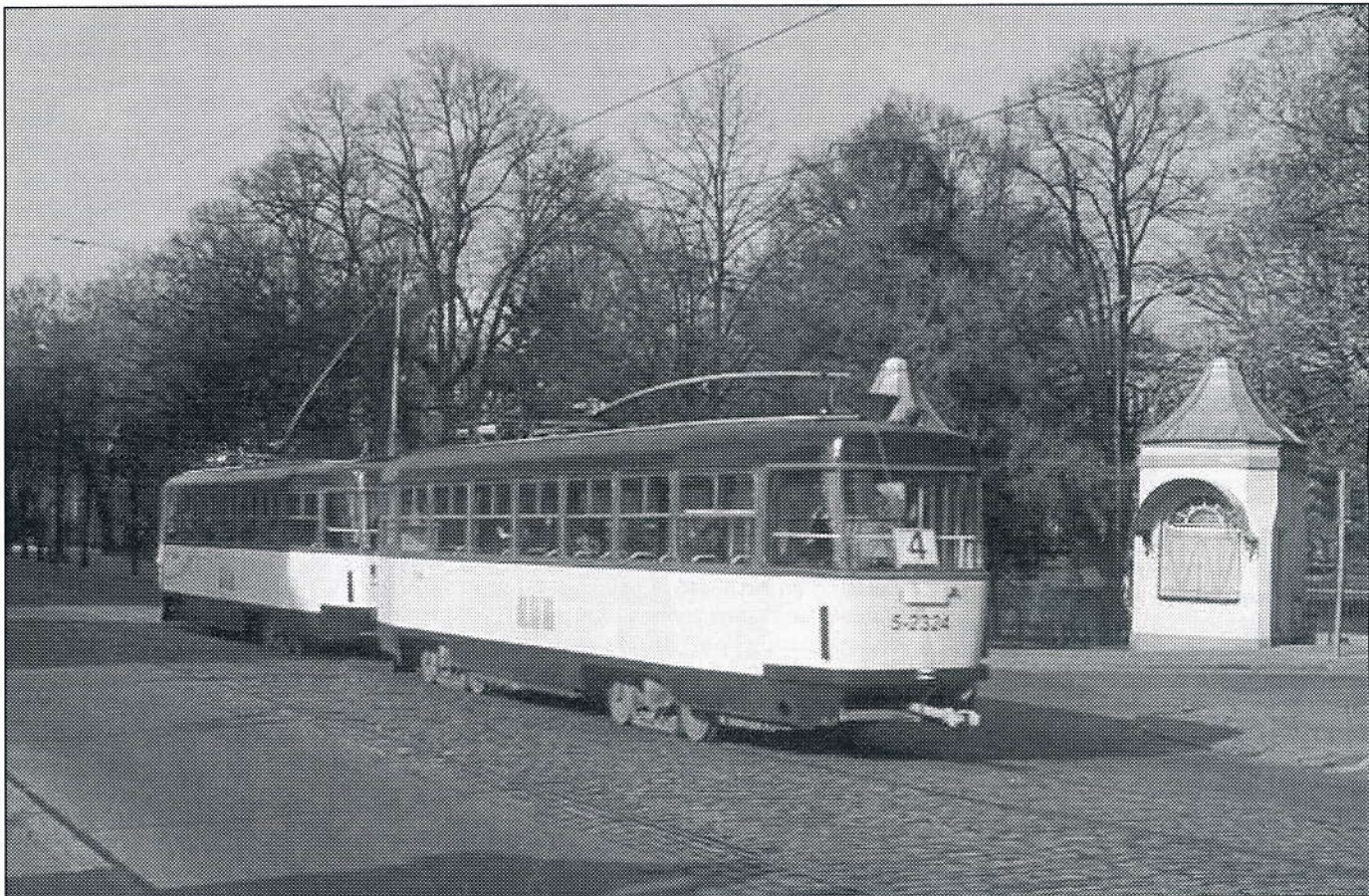
Muille sopimusliikenneyhtiöille ei tullut uutta tai käytettyä paikallisliikennekalustoa kyseisenä ajankohtana. Poistoja ei tällä ajanjaksolla ole juuri tehty. TKL on pitänyt kirjoissaan Ajokki 5300 -korisia Volvoja, vaikkakin niitä on seisonnassa. Länsilinjat on luopunut autosta 32 (Volvo B58-60/Kutter 9 vm. 1974/1984 HSP-932 P49) ja laittanut seisomaan autot 53 (Volvo B58-60/Kutter 9 Continental vm. 1976/1985 HUI-253 P53+6) ja 64 (Volvo B10M/Kutter 9 vm. 1983 HRH-764 P54), joita on käytetty lähiliikenteen kauemmas jatkuneissa vuoroissa.

Artikkelin toisessa osassa on kerrotaan tarkemmin TKL:n, Väinö Paunu Oy:n sekä Länsilinjat Oy:n paikallisliikennekalustosta.

Sakari K. Salon Baltia-kuvia



Säiliöraitiovaunu nro 422 kastelemassa "11. novembra krastmala" -katua Riiassa 20.4.2000.



Linja 4 kulkee Riiassa mm. "K. Barona iela" -katua pitkin. Pitkäperjantaiaamun liikenne oli vielä ennen kello 8:aa melko harvaa. 21.4.2000.



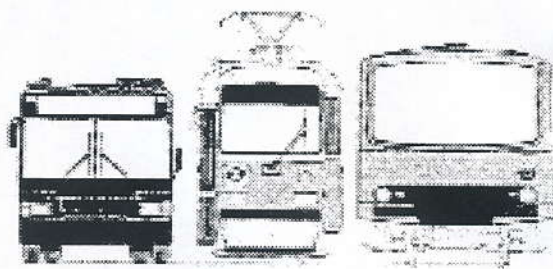
Liepajassa ei raitiolinjoja tarvitse numeroida, sillä niitä on vain yksi. Vaunu nro 233 tulossa rautatieasemalta. Raitiovaunuvarikko sijaitsee kuvanottoaikan kohdalla kadun toisella puolella. 21.4.2000.



Linja 1 on Daugavpilsin (Väinänlinna) raitiotielinjoista lähimpänä rautatieasemaa kulkeva. 23.4.2000.

päätepysäkki

Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota



Syyskokous 2000

S Y Y S K O K O U S 2 0 0 0

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään HKL:n metrovarikolla sunnuntaina marraskuun 12. päivänä alkaen kello 14.00. SRS:n ylimääräinen syyskokousjuna metrovarikolle Itäkeskuksen aseman raiteelta 2 lähtee tasan klo 14.00. Sääntömääräisten asioiden (ensi vuoden johtokunnan jäsenten valinta, jäsenmaksun suuruus yms.) jälkeen tutustumme tuliterään Bombardierin Saksan tehtaalla valmistettuun M200-sarjan uuden sukupolven metrojunaan, joka on nähtävänä kokouspaikalla. (Koska uusi juna on tuolloin vielä valmistajan hallinnassa eikä sitä ole luovutettu HKL-Metroliikenteelle, tulee varautua mahdollisiin rajoituksiin). Koko metrovarikko on sähköaluetta, joten kokoukseen osallistujien tulee pysyä siellä ohjatussa ryhmässä! Henkilöautoilla saapuvia jäseniä pyydetään jättämään autonsa IK:n ilmaiseen pysäköintihalliin, josta on yhteys asemahalliin. Muistathan myös että Seuran sääntömääräiset kokoukset ovat avoimia vain jäsenille, joten emme voi ottaa paikalle ulkopuolisia henkilöitä.

Sata vuotta sähköraitioita Helsingissä

Maanantaina 4.9.2000 Helsingin sähköraitiotiet täyttivät 100 vuotta. Merkkipäivän kunniaksi HKL järjesti mainion vaunukavalkadin, jota johti ASEA-vaunu 157 vuodelta 1930. Perässä tulivat Ratti-Karia vuodelta 1955 (HKL 320), Keppi-Karia vuodelta 1959 (HKL 11), nivelvaunu Nrl+ vuodelta 1985 (HKL 90) ja hännillä Variotram matalalattiavaunu vuodelta 1998 (HKL 201). Viimeksi mainittu vaunu on otettu vastaan tosin tänä vuonna 2000. Kulkue lähti liikkeelle Koskelan vaunuhalleilta klo 10.00 ja ajoi Hakaniemen, Kruununhaan ja Kauppatorin kautta Töölön halleille. Raitioliikennemuseossa Töölössä olikin avoimien ovien päivä juhlan kunniaksi.

Liikennelaitos julkaisi juhlan kunniaksi varsin oivan kirjan "Sata vuotta sähköllä". Teosta myydään Raitioliikennemuseossa. Julkaisu kuuluu ehdottomasti paitsi kaikille raitiovaunuharrastajille myös muuten Helsingistä ja kaupunkielämästä kiinnostuneille. SRS onnittelee vielä kerran satavuotiaita sähköraitioita.

JÄSENKORTIT 2000

SRS:n jäsenkortit ovat loppuneet, kertoo seuran puheenjohtaja. Sen vuoksi sellaisia ei ole voitu jäsenille toimittaa vuodeksi 2000. Edellisen vuoden jäsenkortti on voimassa myös vuonna 2000. Uusien jäsenien kohdalla tilanne on kiusallisempi, heillä kun ei ole mitään jäsenkorttia. Esimerkiksi Raitioliikennemuseoon pyrkiessään uudet jäsenet voivat suullisesti mainita, että ollaan kyllä SRS:n jäseniä, mutta jäsenkorttia ei ole voitu vielä toimittaa. Museohenkilökunta on kyllä tietoinen asiasta.

ARKISTO

Seuran arkistolle joudutaan etsimään todella pikaisesti uudet tilat, sillä nykyinen säilytyspaikka otetaan vielä tämän syksyn kuluessa muuhun käyttöön. Onko Sinulla käsitystä siitä, mistä löydettäisiin sopivat tilat tarkoitukseen? Ota siinä tapauksessa yhteyttä esimerkiksi seuran puheenjohtajaan, yhteystiedot tämän lehden takasivulla. Tähdennettäköön vielä, että arkistomateriaalin (tavaraa ei enää kovin "paljon") ottaminen omaan kotiin ei edellytä arkistinhoitajan titteliä, kysymys on vain siitä, että tavarat saadaan sellaisiin olosuhteisiin, jotka vastaavat ilman kosteuden ja lämpötilan puolesta kotiooloja.

Arkiston fyysisen sijainnin olisi sangen mielellään oltava YTV-alueella.

LIJAT

HKL:N KESÄAIKATAULUT astuivat voimaan 5.6.2000 (metro ajaa talviaikataulujen mukaan koko kesän). Yleisoaikataulut ovat uudistuneet ja ne muistuttavat nyt pysäkeillä olevia aikatauluja. Aikataulu on kaksipuolinen siten, että lähdet toiselta päätepysäkiltä ovat toisella puolella ja vastaavasti toisen



PINTAVAIHTEILLA ON TÄNÄKIN KESÄNÄ HOIDETTU PARIN SUUREN RATATYÖMAAN OHITTAVA LIIKENNE. LIIKENNETTÄ OHJATAAN OPASTINJÄRJESTELMÄLLÄ, JOLLOIN VAUNUT EIVÄT OLE SAMAAAN AIKAAN YKSIRAITTEISELLA OSUUDELLA. SAMAAIN AIKAAN TOINEN RAIDE ON TYÖN ALLA. KUVA VIIPURINKADULTA ALPPILAN KIRKON PYSÄKILTÄ, JORMA RAUHALA 14.6.2000.

päätepysäkin lähdöt paperin kääntöpuolella. Pysäkkiluetteloa ei ole. Linjan reitti annetaan toisella puolella muodossa Katajanokka - Munkkiniemi (Lähdöt K:nokalta) ja toisella muodossa Munkkiniemi - Katajanokka (lähdöt M:niemestä). Aikataulut sisältävät valtavasti kirjoitusvirheitä, mm. Senatintori yhdellä a:lla, Bärghäll (po. Berghäll) ja lauantai aikataulut (po. lauantai-aiataulut). Rengaslinjoilla 3 ja 7 reitit esitetään väärin. Rengaslinjahan ajaa ympyränsä aina samaan suuntaan, joten kun 7A on S:tori - Töölö - Pasila - S:tori niin Pasilasta lähdettäessä aikataulussa pitäisi lukea Pasia - S:tori - Töölö - Pasila mutta nyt lukeekin S:tori - Pasila - Töölö - S:tori joka siis on 7B:n reitti. Sama virhe myös 7B:llä ja linjalla 3. Linjalla 1/1A kaikki lähtöajat on painettu yhdelle paperille ja lopputulos on jokseenkin sekava. Sitä paitsi linjan 1A reitit on merkitty väärin päin (eli toisella puolella lukee 1 Käpylä - K:tori ja 1A Eira - Käpylä (po. Käpylä - Eira) kun lähdöt ovat Käpylästä ja päin vastoin). Positiivista on, että kaikki lähtöajat on nyt merkitty aikatauluun tarkalleen, eli ilmaisia tyyliin "5-6 min. välein" ei enää esiinny.

PACIUKSENKADULLA (RV-LINJA 4) liikennöitiin molempiin suuntiin yhtä kiskoparia

pitkin välillä Sairaanhoido-opisto - Allergiasairaalan pysäkki viherradan rakentamisen takia. 11.9. alkaneella viikolla on työmaalla ruuhka-aikaan korvattu liikennettä ohjaavat liikennevalot ihmistyövoimalla. Ilmeisesti liikenneval-



VAUNU 23 OSALLISTUI MASA YARDSIN HELSINGIN TELAKALLA JÄRJESTETTYYN "KUVIA HÄMÄRÄSSÄ - MAAGINEN YÖ TELAKALLA" -TAPAHTUMAAN HEINÄKUUSSA. TÄSSÄ VAUNU ON VIELÄ TUKEVASTI MAANKAMARALLA ALLASTELAKAN LATTIALLA. OHJELMASSA SITÄ LIIDATETTIIN TÄSSÄ SUOMEN SUURIMMASSA RAKENNUKSESSA NOSTURILLA VEDEN PÄILLÄ. KUVA JORMA RAUHALA 7.7.2000.

ojen logiikka ei näin pitkällä, kahdet liikennevalot sisältävällä matkalla, riittänyt turvaamaan joustavaa liikennöintiä 4 minuutin vuorovälin ollessa käytössä.

5.6.2000 ALKAEN LUKUISILLA Helsingin sisäisil-

lä bussilinjoilla vaihtui liikennöitsijä. Linjaa 15 alkoi ajaa Concordia Bus Finland Oy Ab, kun tätä ennen linja oli HKL-Bussiliikenteen hallussa. Suomen Turistiauto Oy taas voitti linjat 20(N), 24 ja 42 HKL-Bussiliikenteeltä. Linjat 39(A, V) ja 45 pysyivät Suomen Turistiauto Oy:llä. Concordia Bus Finland Oy Ab voitti linjan 40 Suomen Turistiauto Oy:ltä. Linjasta 40 kerrotaan enemmän toisaalla tässä lehdessä. HKL-Bussiliikenne voitti linjan 54(B), häviäjää oli nyt Oy Linjebuss Finland Ab, joka elokuussa vaihtoi nimensä Connexiksi. Concordia Busin suurin aluevaltaus tapahtui tällä kerralla Koillis-Helsingissä, kun yhtiölle siirtyivät linjat 73(N), 74(N), 75A, 76A/B ja 77A. HKL-Bussiliikenne piti itsellään linjat 80(A, N) sekä 93(B, N). Pääkaupunkiseudun kilpailutusten tapaan miltei kaikilla linjoilla kalusto uudistui merkittävästi, kalustohavainnoista kerrotaan otsikon "Kalusto" alla.

HEINÄKUUN PUOLESSA VÄLISSÄ suuren purjelaitatapahtuman aikana Helsingissä liikennöitiin raitiovaununlinjalla 4X. Vaunut ajoivat reittiä Kaivokatu - Mannerheimintie - Aleksanterinkatu - Katajanokka, josta takaisin reittiä Aleksanterinkatu - Snellmaninkatu - Liisankatu - Varsapuiistikko - Kaisaniemenkatu - Kaivokatu.

16.6. RATKESI VIIMEISIN YTV:n tarjouskilpailu: Linjebuss voitti ensi vuoden alusta 731:n ja Suomen Turistiauto Oy nappasi Concordialta 512:n ja piti 522:n. Espoon suunnan uusia yölinjoja alkaa ajaa HKL, mahdollisesti käyttäen osittain Pohjolan

Liikennettä alihankkijana.

SYKSYLLÄ LUKUISAT MANNERHEIMINTIETÄ kulkevat Helsingin sisäiset linjat sekä seutulinjat alkavat käyttää Elielinaukion terminaalia Helsingin pään päätepysäkinään.

päätepysäkki

Uudesta paikasta lähtisivät Helsingin linjat 40, 41, 43(B) sekä seutulinjat 315 - 484 sekä 616 ja 617. Vielä tätäkin suurempi muutos paikallisbussiliikenteessä tapahtuu ensi talvena, jolloin linja-autoaseman remontti alkaa. Loputkin bussien päätepysäkit siirretään pois linja-autoasemalta. Länsiväylän bussit lähtevät pääasiassa Runeberginkadun varrelta, Tapiolan - Otaniemen bussit kuitenkin Urho Kekkosen kadulta. Fredrikinkadulta taas lähtisivät luoteeseen suuntautuvat linjat. Salomonkatu suljetaan bussiliikenteeltä, samoin Fredrikinkatu Kampin metroaseman kohdalta, jolloin osa Helsingin sisäisistä linjoista joudutaan ohjaamaan tavanomaisista poikkeaville reiteille. Lauttasaaren linjat 21V, 65A ja 66A joutuvat ajamaan "tavallisia katuja" pitkin, kun ne ovat normaalisti pystyneet käyttämään Kampin joukkoliikenneväylää. Runeberginkatu muuttuu Kampissa kaksisuuntaiseksi, jotta bussit pääsevät Kampin metroaseman purkupsäkeille myös etelästä käsin ja jotta Fredrikinkadun liikenne saadaan johdettua kohtuullisesti katkoskohdan ohi pohjoiseen. Helsingin sisäisten bussiliinjojen osalta erityisesti linjojen 14(B) ja 18 matkustajat huomaavat, että Kampin metroaseman luona ajetaan pohjoiseen totutusta tavasta selvästi poiketen. "Onneksi" linja 14 ei enää ole johdinautolinja, muuten ilmajohtomiehillä olisi paljon töitä syysalvella.

METRO

METRON AIKATAULUT eivät muuttuneet kesällä miksiäkään. Junapituuksissa tapahtui hiljaisina aikoina pieniä tarkistuksia.

KESÄLLÄ KULOSAAREN metroasemalle oli ilmestynyt uudet niminauhat.

28.08 HAVAITTIIN, että metron yhdysraiteen puuttuvaa osuutta on alettu rakentaa. Uutta rataa oli pantu jo Helsinki-Gardenian kohdalle.

ALKUSYKSYLLÄ TEHDYN mielipidetiedustelun mukaan selvä enemmistö espoolaisia haluaa länsimetron. Kanta oli positiivinen siinäkin tapauksessa, että kunnallisveroa jouduttaisiin korottamaan.

KALUSTO

KESÄAIKATAULUKAUDEN ALUSTA on matalalatti-avaunu (aluksi vaunu 201) kokopäivävuorossa linjalla 10. Vuoronumero 95. Viimeinen lähtö Töölön



ENSIMMÄISTÄ KERTAA RAITIOVAUNUJEN LIPPUTANKOJA HYÖDYNNETTIIN MUUNKINLAISEN MAINOSMATERIAALIN KUIN KEPIN PÄÄSSÄ OLEVIA KANGAS-, MUOVI TAI KOVALEVVYJÄRIEN KIINNITTÄMISEEN. LINNANMAKI TÄYTTI TÄNÄ KESÄNÄ 50 VUOTTA JA OSAAN KOLMOSLINJAN VAUNUJEN LIPPUTANKOJA OLI KIINNITETTY METALLISIA MUOTOONLEIKATTUJA JA VÄRIKKAASTI PINNOITETTUJA PELLNKKUJA. VAUNU 41 SAAPUMASSA EIRAN PYSÄKILLE. KUVA JORMA RAUHALA 7.7.2000.

halliin Korppaanmäestä kello 17.45. Sitä ennen vuoroväli 54 minuuttia.

15.6.2000 HELSINGIN raitiovaunulinjalla 2 oli Valmet-vaunu 18 vuorossa 12 ja Karia-vaunu 12 vuorossa 14. Vuosi sitten



HELSINKI-PÄIVÄNÄ JUHLITTIIN KAUPUNGIN 550-VUOTISPERUSTAMISJUHLAA JA EUROOPAN KULTTUURIKAUPUNKIVUOTTA 2000. HKL OSALLISTUI MUUTEN NÄYTTÄVÄÄN KAVALKAADIIIN VAIN TÄLLÄISILLÄ KUMMAJAISSA, JOSSA KUORMA-AUTON PERAVAUNUUN OLI ISTUTETTU NR11-RAKENNUSPROJEKTISSA MUINAIN KÄYTETTY PUINEN NIVELVAUNUN NOKKA (NRQ 113). VANHOJA NIVELVAUNUN ISTUIMIA, METROSTA PARI PENKKIÄ SEKÄ BUSSIN ISTUIMIA. PERÄSSÄ OLI BUSSIN TAKASEINÄ. KOSKA KULKUEET EIVÄT LIKKUNEET RAITIOVAUNUJEN PITKIN, EI VOITU TIETYSTI KÄYTTÄÄ RAITIOVAUNUJA. KUMMALLISTA OLI KUITENKIN, ETTEI OIKEITA SINISIÄ MUSEOBUSSEJA NÄHTY KAVALKAADISSA. KUVA JORMA RAUHALA 12.6.2000.

melkein kuka tahansa olisi ollut valmis lyömään vetoa, ettei 2000-luvulla laihallaisia näkyisi enää kesäliikenteessä.

RAITIOVAUNU NR11+ 90 oli linjalla 8 ke 9.8. Pysäkinäyttötäulut olivat aiemmista Nr+-vaunuista poiketen samanlaiset kuin esim. linjan 23 busseissa

28.6. VALLILASSA KOEAJOLLA Variotram HKL 210 KOE-kilvin.

TORSTAINA 6.7.2000 LINJALLA 10 havaittiin Variotramit HKL 201 ja 202. Vaunu 201 oli tuttuun tapaan vuorossa 95. Vaunu 202 poistettiin linjalta noin klo 15. Maanantaina 10.7. linjalla 10 havaittiin jälleen Variotramit 201 ja 202, joista viimeksi mainittu kulki vuorossa 95. Vaunu 201 ajoi noin 20 minuuttia vaunun 202 edellä. Kympillä liikkui myös Nr1 48, mikä on harvinaista. Linjalla 10 kulkee ensisijaisesti nk. +-vaunuja sekä Variotrameja. Nr1 48 ei ole +-vaunu.

LAUANTAINA 22.7. AJOSSA peräti kolme Variotramia samaan aikaan, nimittäin vaunut 202, 203 ja 205, kaikki linjalla 10. Vaunun 202 katonrajan keltainen raita on uusittu samantyylliseksi kuin mm. vaunussa 205. Vaunussa 203 on vielä vanhanmallinen katkonainen raita.

HELSINGISSÄ SUNNUNTAINA 23.7. alkuillasta linjalla 10 samanaikaisesti neljä Variota; 201, 202, 203 ja 205. Kello kuuden jälkeen, jolloin linjan 10 vaunujen määrä sunnuntaisin supistuu kuudesta viiteen, jopa neljä vaunua viidestä oli uusia! Tätä iloa kesti kuitenkin vain puolisen tuntia, sillä puoli seitsemän maissa vaunu 202 hytyi Tullinpuomin pysäkillä matkallaan kohti Pikku Huopalahtea ja 203 saavutti sen kymmenisen minuuttia myöhemmin. Seitsemän maissa 202:n nähtiin ajavan omin voimin Töölön halliin. Lienee kää-



HKL:N UUSIN MUSEOBUSSEJA 33 SRS:N KEVÄTAJELULLA PIIRKKOLAN PÄÄTÄPYSÄKILLÄ 6.5.2000. AUTO ON SCANIA-VABIS B7563F / HELKO VUODELTA 1965. KUVA JORMA RAUHALA.



HKL-BUSSILIIKENNE 33, VOLVO B10BLE/CARRUS K204 CITY L LINJALLA 32. ARKISIN AUTO LIIKKUU LAHINNA SEUTULINJALLA 505, MUTTA VIIKONLOPPUNA TAAS HELSINGIN LINJALLA 32. KUVA JUHANA NORDLUND 20.8.2000.

tynyt Kuusitien kohdalla. Kymppin linjan vaunut myöhästelivät tapahtuneen jäl-

Todellisuudessa mainituilla linjoilla näki myös samanlaisia autoja sarjasta 9912 -

HKL 40 taas on liikkunut Helsingin linjalla 58B. Havaintoja HKL:n uusista Lahtikorisista autoista lauantailta 15.7.2000: HKL 10 Helsingin linjalla 52, HKL 11 seutulinjalla 452K, HKL 38 seutulinjalla 452K. Eräs outo teliautohavainto: HKL 9808 Helsingin linjalla 65A! Matala nivelbusseja HKL 9601 ja 9602 ei ole enää heinäkuun puoleessa välissä näkynyt Helsingin linjalla 18. HKL 8635 on vanhin bussi, joka on heinäkuussakin ollut aktiivijossa. Auto on ollut pidempäänkin Helsingin linjalla 57.

HKL-BUSSILIIKENNE TARJOAA toisinaan täysmatalaa kyytiä seutuliikenteessäkin. Maanantaina 3.7.2000 linjalla 732 oli upouusi Volvo 7000 HKL 22. Pirkkolan linjalla 62 taas tarjottiin tilavaa kyytiä keskiviikkona 5.7. teliautolla HKL 3 (Scania L94UB6x2/Carrus K204 City L).



HKL-BUSSILIIKKE NNE 9201 KILVITETTYNÄ SEUTULINJALLE 132. KUN AUTO OLI UUSI, TÄTÄ NÄKYÄ TUSKIN KUKAAN OSASI ODOTTAA. KUVA JUHANA NORDLUND 2.8.2000

keen.

PERJANTAINA 4.8.2000 havaittiin HKL 207 linjalla 10 vuorossa 95.

14.8. ALKAEN RAITIOLINJALLA 2 alkoi kulkea säännöllisesti vuoden 1959 vaunuja.

4.9. RAITIOVAUNU HKL 4 seisoo Koskelan hal-
lipihalla täysin riisuttuna. Vaunusta on poistettu kaikki mikä voidaan käyttää varaosina muissa samanlaisissa vaunuissa.

RAITIOVAUNUT HKL 4 JA 26 on hylätty 05.09.2000.

HKL-BUSSILIIKENNE SISOITTI voittamalleen linjalle 54(B) uudet Scania N94UB4x2/Lahti 402 -autot 9 - 13. Linjalle sijoitettiin myös uudet Scania L94UB6x2/Carrus K204 City L -teliautot 1 - 3. Linjalla 54(B) kulkee myös joitakin hiukan vanhempia autoja, kuten vuoden 1998 teli-Volvoja sekä vuoden 1991 nivelautoja.

HKL-BUSSILIIKENNE SISOITTI linjoille 80(A) ja 93(B) vuoden 2000 Volvo 7000:ia 14 - 22.

HKL-BUSSILIIKKE NNE 9509 SEUTULINJALLA 109. KENPÄ OLISI AIKANAAN USKONUT, ETTÄ HELSINGIN TÄ KAUNIAISII N VOISI MATKUSTAA TÄL LAISEL LAIKIN AUTOLLA VIELÄ JOSKUS? KUVA JUHANA NORDLUND 26.8.2000



9932 ja autoja 14 - 22 näkyi esim. Laajasalon linjoilla.

HKL-BUSSILIIKENTEEN auto 38 (Scania L94UB4x2/Lahti 402) on ollut viikolla 28 seutulinjalla 452. Sisärauto 39 on puolestaan ollut Helsingin linjalla 17.

HKL 10, SCANIA N94UB4x2/Lahti 402, on useana lauantaina liikkunut Helsingin linjalla 52.

HKL 3 (SCANIA/CARRUS TELI) oli linjalla 18 sunnuntaina 30.7.

päätepysäkki

HKL 5, SCANIA L94UB6x2/IKARUS E94, havaittiin Scanian maahantuojan autotarhassa lauantaina 29.7.2000.

HKL-BUSSILIIKENTEEN UUDET seutuautot 23, 24 ja 27 havaittiin Ruskeasuon varikolla 29.7. Autot ovat Mercedes-Benz O405N2:ia. Varikolla oli myös uusia Volvo B10BLE:itä sarjasta 32 - 36. HKL 33 havaittiin Helsingin linjalla 32 jo sunnuntaina 23.7.2000.

HKL-BUSSILIIKENTEEN teli-Ikarukset (alustana Scania L94UB6x2) havaittiin Ruskeasuon varikolla 5.8.2000.

HKL-BUSSILIIKENNE LAITTOI kesäseisokkiin autot 8814 - 8838 sekä lukuisat muut 1980-luvun autot. Vartiokylän varikon vanhimmat linjaliikenteessä olleet autot olivat kesällä vuoden 1989 Volvo B10M:t. HKL:n vuoden 1985 nivelautot poistettiin käytöstä kesäkuussa, joitakin yksilöitä näki tilausajossa vielä kesäaikataulun jenkkin jo ollessa voimassa.



WESTENDIN LINJA OY 11, RENAULT AGORA LINE TAPIOLASSA. KUVA TEEMU COLLIN.

aiotaan vastakin kehittää, joudutaan tekemään ensin "protoja" ja jonkun niistäkin on kokeiltava. Tuotekehittelyn kustannuksiin ei oikein kukaan halua lähteä mukaan, ei varsinkaan tarjouskilpailuihin osallistuvat tiukoin budjetin varustetut liikennöitsijät. Taloutta on

pitkillä ajokeillaan ruuhkien lomassa. Reiteillä, joilla on tilaa riittävästi suuren kääntösäteen vaativalle kalustolle, teliauto on toki mainio työkalu ja kalustotyypin yleistymisen on siltä osin perusteltua.

HKL-N VANHIN CARRUS City L / Volvo 9301 on teipattu Bussilla Korkeasaaren -mainokseksi. Oikea kylki, perä ja keula ovat kokonaan eläinaiheisen väriliitupiirustuksen peitossa. Vasemmassa kyljessä on yksittäisiä pienempiä piirustuksia ja Helsinki 450-vuotta -tunnukset. Perässä on lueteltu teippauksen tekijät ja sponsorit. 9301 on muutenkin 9201:n tapaan koematkustamisen arvoinen bussi. Sisustushan oli alun perin sama kuin uudemmilla K202:ssa, mutta penkit on nyt vaihdettu uusiin. Sisutuksessa on yhä useita kiinnostavia yksityiskohtia. Autoa 9301 ei asustaan huolimatta näkynyt juuri Korkeasaaren linjalla 11, vaan linjalla liikkui muita matalia autoja, jopa vuoden 2000 Volvo 7000:ia (esim. HKL 16).

HKL-BUSSILIIKENTEEN UUDET telibussit numeroilla 4 - 8, Scania L94UB6x2/Ikarus E94, havaittiin Ruskeasuon varikolla lauantaina 5.8.2000. Autot eivät olleet rekisterissä. Varikolla oli myös useita Mercedesiä sarjasta 23 - 31. Ruhassa oli parkissa



HKL-BUSSILIIKENNE 31, MERCEDES-BENZ O405N2 LINJALLA 14 MATKALLA PAJAMAKEEN, TOSIN EIRAN KAUTTA. KUVA JUHANA NORDLUND 27.8.2000.

KESÄKUUSSA 2000 MATALAT nivelbussit HKL 9601 ja 9602 olivat linjalla 18. Heinäkuussa autoja ei enää havaittu siellä. Autot ovat varsin protomaisia eikä käyttövarmuus välttämättä ole paras mahdollinen. Jos linja-autotekniikkaa

"helpompaa" hoitaa hankkimalla "teli-Ikaruksia", joiden hankinta- ja käyttökustannukset ovat pienet. Tällaisen kompromissin "maksut" siirtyvät muualle, esim. kuljettajiin, jotka epätoivoisesti yrittävät pujotella ahtaissa risteyksissä 14,5 m



CONCORDIA BUS FINLANDIN SCANIA MAXCIT (129, 127 JA 116) MALMIN BUSSITERMINAALISSA LINJOILLA 76A JA 76B. KUVA JUHANA NORDLUND 15.6.2000.

myös nivelbussi 9105, joka havaitsijan merkintöjen mukaan olisi keväällä ollut Koskelassa.

9.8. WESTENDIN LINJAN varikolla Espoossa on nähty HKL:n uusi Scania L94UB6x2/Ikarus E94 numeroltaan 8 (ZIX-286). Myöhemmin autoon ilmestyi kylkiteksti "Westendin Linja". Westendin Linja Oy on vuokrannut auton HKL:lta ja ajaa tällä ja monella muullakin autolla alihankinta-ajoa HKL:lle. "HKL 8" liikkuu eniten linjalla 132. HKL saa taas varikkopalveluja WL:lta.

10.8 HELSINKI: HKL-BLIN Carrus/Scania N113:t 9404 (linjalla 94B) ja 9405 (linjalla 97) on siirretty Ruhasta Varhaan.

TORSTAINA 10.8. PÄIVÄLLÄ Tapiolassa ajoi ohi HKL 6, eli Ikarus E94 / Scania L94UB6x2, ilman linjatunnuksia mutta arvattavasti kokeillen 109:n reittiä, jota HKL alkoi liikennöidä maanantaina 14.8.

12.8. HKL:N SCANIA N94UB/Lahti 402 vm. 2000 oli seutulinjalla 732.

14.8. HKL-BUSSILIKENNE sijoitti kilpailutuksessa voittamilleen Länsiväylän suunnan seutulinjoilla 109 ja 132 hyvin sekalaista kalustoa. Linjalla 109 havaittu vuoden 1998 telibusseja sekä vuoden 1989 Wiima



TURUN KAUPUNKILIIKEN-
TEESEEN SAATI-
IN SYKSYLLÄ
2000 SEITSEMÄN
UUTTA VOLVO
7000 -LINJA-
AUTOA. KUVA
JANI
RISTOLAINEN

57 ainakin yksilöt 8819 ja 8827.

NÄYTTÄISI OLEVAN NIIN, että ainoa HKL:n Volvo (2-aks.) sarjasta 8839 - 8860 on auto 8858. Sekin näyttäisi olevan vain vara-auto (Varhan varikolla). Kaikki muut olisi myyty tai laitettu seisokkiin. Itse asiassa nrot 8839 - 8846 lienee myyty liikennelaitokselta pois jo jokin aika sitten. Saman ikäisiä autoja 8814 - 8838 sen sijaan näkyy arkisin ajoissa pilvin pimein. Siitäkin sarjasta tietyt yksilöt kuitenkin puuttuvat.

omissa vuoroissaan, elleivät ne rikkoutu. Niinpä esimerkiksi linjalla 16 on kolme 86-sarjan Volvo B10M:ää kaikkina päivinä, ellei sitten joku niistä ole rikki. Samoin linjalla 57 näyttää olevan useita 87-sarjan B10M:ää. Viimeiset ajossa olevat 85- ja 86-sarjojen nivelet ovat 8502, -03, -07, -09, 8601, -04, -05 ja -10. 8604 ja 8610 ovat Koskelassa, muut Ruhassa.

14.8. SIIRRYTTIIN HKL:N Vartiokylän varikol-
lakin syysliikenteeseen ja ajoon saatiin
kesätaulolta lukuisia 1986- ja 1987-
mallisia Volvoja. Samassa yhteydessä
luovuttiin vuoroparijärjestelmästä.

HAVAINTOJA KILPAILUTETUILTA seutulinjoilta
14.8.: Linjalla 109 HKL 4, 5 ja 9811.
Linjalla 132 HKL 9507, 9801, 9803 ja 8
(HKL 8:ssa oli Westendin Linjan nimi
kyljissä). Linjalla 160 PL 898 (uusi
Scania/Lahti 402) ja PL 835 (Volvo
B10R/Wiima K202). Linjalla 204 HKL
9909, linjalla 246 HKL 30. Linjebussin
linjoilla 360, 363 ja 623 Kööpenhaminan
Säffleja ja 90-luvun puolivälin
Volvo/Carrus City M:ää. Linjalla 611
Lähilinjat 59 ja 61 (uusia MB Citaroita).

15.8. PAKKA ON HKL-BLIN osalta seuraavan-
lainen. Espoo: 109:llä, normaalisti,
Ikarus/teli-Scaniat (4 - 7) sekä 98-malli-
nen Carrus/teli-Volvo (norm. 9811).
Ruuhiassa vuoden 2000 Mersuja, sekä
89-mallisia Wiima/Volvo B10M:ää.
Linjalla 132, jota liikennöidään suurim-
maksi osaksi Matinkylän varikolta, 98-
mallisia Carrus/teli-Volvoja. Ruuhkissa
Maxci-Scanioita ja 00-mallisia Mersuja.
Linjaa 204 on tarkoitus liikennöidä
Lahti/L94-Scanioilla, kunhan loput autot
toimitetaan. Siihen saakka ko. linjaa ajeta-
aan 99-mallisilla maakaasu-Volvoilla
(B10L). Samoin 241, 242 ja 246, joilla on
jo joitain Lahti/Scanioita. Linjaa 246 ajeta-
aan myös 00-Mersuilla. 500T ja 501T
ajetaan 00-Mersuilla, sekä alihankintana
Westendin linjan Renault Agora Line.



CONNEX 246, SCANIA CN113CLL MAXCI HELSINGIN SISÄISELLÄ LINJALLA 71. KUVA JUHANA
NORDLUND 26.8.2000

K202:ia. Linjan 109 peruskalusto koostuu
vuoden 2000 Scania L94UB6x2/Ikarus
E94:ista HKL 4, 5, 6 ja 7. Linjalla 132
havaittu sekä uusia (vm. 2000) MB
O405N:ia että vanhempia vuoden 1998
Mersuja, vuoden 1998 telibusseja (HKL
9803) ja vm 1995 Scania MaxCeja.

14.8. HKL-BLI NÄYTTÄÄ ottaneen kesätaun
jälkeen 88-Scaniat jälleen ajoon. Linjalla

HELSINGIN LINJALLA 21V oli 14.8. iltaruuhkas-
sa ajossa HKL 8502, 8503 ja 8601.
Näinkin vanhoille löytyy vielä siis käyttöä.

HKL:N NIVELAUTOJEN hallisijoitukset ovat
muuttuneet siten, että autot 8901-8903 ja
9101-9104 ovat nykyisin Vartiokylässä.
Kaikki muut 89-sarjan nivelet ovat
Koskelassa. Vuoroparijärjestelmän
pukamisen johdosta autot ovat pysyvästi

505: Carrus City-L/Volvo B10-BLE (vm.2000), sekä ruuhkassa MaxCi-Scania. Lauantaina ko. linjaa ajetaan vain MaxCi-Scanioilla Matinkylän varikolta. Lisäksi uusia Carrus/Volvo B10BLE:tä voi nähdä linjoilla 452 (K,V,X) sekä 453 (Z,X). Lahti/Scanioita tapaa taas varsinkin aamuisin linjalla 731 (myös Z). Lisäksi alihankintoina: Westendin linja ajaa HKL-Bliltä liisaamallaan Ikarus/teli-Scaniolla linjaa 132 ja toisella Renault Agora Linellä linjaa 505.

16.8. "SEUTUAUTO" 9831 (Volvo B10B, Carrus City M) liikennöi liityntälinjoilla ruuhkavuorossa, aamupäivällä linjalla 96V ja iltapäivällä 92:lla ja 94A:lla. Samaan aikaan 731:llä oli käytössä vuoden 1990 Torni-Volvoja (B10M). Mainittakoon, että 9831:ssä on nykyään Mitronin linjakilvet, etukilvessä myös määränpäänäyttö. 17.8. auto 9827 (Citaro) linjalla 58.

18.8. SEUTULINJALLA 505 oli MB O530 Citaro HKL 9825.

19.8 (LAUANTAI) HKL 10 (Scania N94/Lahti 402) oli Helsingin linjalla 17.

20.8. HELSINGIN LINJAN 32 autot olivat Volvo B10BLE/Carrus K204 City L:t HKL 33 ja 34. Autot kuuluvat sarjaan 32 - 36. Linjoilla 14 ja 14B liikkui taas runsaasti vuoden 2000 Mersuja sarjasta 23 - 31. Seutulinjalla 453 kulki Scania L94/Lahdet 37, 38 ja 40. Auto 39 oli Helsingin linjalla 14.

22.8. HKL 9201, SCANIA N113CLB-LG/Wiima K202 (matala), seisoi linja-autoasemalla kilvitettynä seutulinjalle 132.

31.8. HKL:N 31 (Mersu O405N2) ja 42 (Scania L94UB/Lahti 402) olivat ajamassa "lemmenlaivareittii" Helsingissä. Kyseessä on tilausajoa (Shuttle Bus) välillä Erottaja - Hernesaari, jolla kyy-



LÄHILINJAT OY 61, MERCEDES-BENZ O530 CITARO, HELSINGIN RAUTATIENTORILLA. KUVA TEEMU COLLIN.

ditään satamassa vierailevien risteilyalusten matkustajia. Mukana myös STA:n matalalattiaisia, jotka ovatkin pääosin hoitaneet kyseistä liikennettä kuluneen kesän aikana.

3.9. HKL 42 (XIR-505), Scania L94UB4x2/Lahti 402 oli seutulinjalla 453. Seuraavana sunnuntaina, 10.9., sisärauto 41 (XIR-446) havaittiin samalla linjalla.

HKL KIERRÄTTÄÄ UUSINTA bussikalustoa viikonloppuisin vierailla reiteillä. Esim. linjan 505 uusilla Carrus-Volvoilla ajettavista vuoroista kaksi kulkee la-su linjalla 32, yksi linjalla 52. Linjojen 246, 241, 242 Mersu-vuoroja ajaa kolme la-su linjalla 14B, kolme la, neljä su linjalla 14. 14:llä kulkee myös "isoja" Lahti-Scanioita. Viimeksi mainittuja Scanioita (vuorot 540 ja 542) kulkee su linjalla 453. Kaksi uutta Mersua taas ajaa la 58:lla, kenties 500T:n tai 501T:n vuoroja.

Linjalta 54 puolestaan kulkee täysmatalilla lahtelaisilla ajettavat vuorot 270 ja 271 la molemmat, su jompikumpi linjalla 17. Ja vielä eräs kumma vuoro nimittäin 288 autona teli-Volvo 9808 on ma-pe linjalla 59, la linjalla 132!

LAUANTAINA 16.9. SEUTULINJALLA 109 oli mm. HKL 9403. Helsingin sisäisellä linjalla 17 oli joku entinen Varhan MaxCi, eli sarjan 9502 - 9522 loppupäästä.

STA 150, VOLVO B10BLE6x2VTA/Carrus K204 City L vuodelta 1997, paloi käytökelvottomaksi Espoon Lintuvaarassa. Helsingin Sanomissa spekuloidtiin palon syytymissyytä, yhtenä epäiltiin polttoaineen paluuputkea. STA:n edustaja luonnehti sitä vaaralliseksi ja vieritti vastuun alustan-/moottorinvalmistajalle. Samalla kahdeksan päivän jaksolla Pohjoismaissa paloi myös Neoplan ja Mersu. Neoplanin väitettiin olevan Scania Helsingin Sanomissa. Göteborgissa palanut Neoplan oli rakennettu Mercedes-Benzin komponenteille, eli sillä ei ollut mitään tekemistä Scanian kanssa.

LAUANTAINA 16.9.2000 STA 202 oli seutulinjalla 248 ja STA 203 seutulinjalla 261.

STA:LLE TULEE VUODENVAIKTEEN tietämällä kaikkiaan kymmenen Scaniaa, joista 8 ovat teliautoja L94UB6x2 ja kaksi normaaleja n. 13-metrisiä lähiliikenneautoja L94UB4x2. STA ei muuten ole ainoa Volvo-talo, joka on ryhtynyt hankkimaan Scanioita. Mutta kukin liikennöitsijä päättäkään itse, mistä työkalunsa hankkii, me täällä RAITION toimituksessa emme halua toimia minkään yhtiön konsultteina.

METSÄLÄN LINJA OY:N uusi Scania L94UB4x2/Ikarus E94 Stainless (ZIV-973) havaittiin Helsingin linjalla 69



WESTENDIN LINJALLA KOEAJOSSA OLLUT RENAULT AGORA STANDARD. KUVA TEEMU COLLIN.

maanantaina 31.7.2000. Autossa ei havaintopäivänä ollut järjestysnumeroa näkyvillä. Noin viikkoa aiemmin MLO 18, Scania N113CLB63/Wiima K202 vm. 1989, liikkui samalla linjalla. Heinäkuussa MLO ei normaalisti käytettä korkeita autoja linjalla 69.

HELSINGIN LINJALLA 15 oli ma 19.6. uusia Concordia Busin kaasutelibusseja liikenteessä, ainakin nrot 197 ja 199. Samalla linjalla oli ma 29.6. maakaasutelibussi 198. Autot ovat tyyppiä Volvo B10BLE6x2CNG/Carrus K204 City L. Niissä on Voith-automaattivaihteisto. Katolla oleva kaasusäiliö on huomattavan suurikokoinen.

SEUTULINJALLA 512 HAVAITTIIN 15.6.2000 Concordia Bus Finland Oy Ab 291. Pian sen jälkeen alkoi näkyä saman hankintaerän muitakin autoja eri linjoilla, kuten 288, 290, 292, 294, 295, 297 - 300, 305, 307, 309, 321, 323, 326 ja 329. Autot ovat tyyppiä Volvo B10B LE/Carrus K204 City L, mutta nyt vaihteisto on ZF-automaatti. Stagecoachin omistuksen aikana vuosina 1998 - 99 tilatuissa autoissa oli puolestaan Voith-automaatti. Kesäkuun alussa Helsingin linjoille 15, 40, 73(N), 74(N), 75A ja 77A hankituissa autoissa oli vielä Voith-automaatti, sillä autot (3+29 kpl) tilattiin vuoden 1999 syksyllä skottilaisen omistajan aikana. Vantaan sisäisille linjoille vuodenvaihteessa tulleissa Ikarus-korisissa autoissa (39 kpl) on niin ikään Voith-automaatti.

CONCORDIA BUSILLA TAITAA joskus olla pulaa Helsingin yhteistariffikilvistä. Näin voisi päätellä, kun esimerkiksi Helsingin linjan 40 bussin etupäässä on komeillut Espoon tasatariffikilpi vuodelta 1985/86!!! Tällainen havainto tehtiin mm. lauantaina 12.8. Haagassa Palokaivonaukiolla (auto oli vuoden 1995 Volvo B10BLE). On sinänsä ihme, että mainitunlaisia tasatariffikilpiä ylipäättansa on vielä olemassa, jäivähän Espoon omat kilvet tarpeettomiksi seutulipun tultua kesällä 1986. Tässä tarkoitetaan väriltään keltamustia lätkiä, jotka tietenkin olivat eri asia kuin Espoon seutukilpi, joka sekin on myöhemmin korvattu yleisellä seutukilvellä.

04.09.2000 ILLANSUUSSA Vantaan sisäisellä linjalla 53 Concordian auto 325 YAH-544 (Wiima M-311, Scania L113). Eipä ole tämänlaisia busseja linjalla 53 juuri koskaan aikaisemmin näkynyt

LINJEBUSS 384 (TELIBUSS) oli seutulinjalla 109 ma 29.6. kokonaan valkoiseksi maalattuna, verhot ikkunoissa ja matkatavarahylly lastenvaunupaikalla. Su 6.8. sama auto havaittiin linjalla 615Z SAS-teippauksin. Lentokenttälinoja

varten on varusteltu myös muita saman hankintaerän telibusseja.

VAIKKA LINJEBUSS/CONNEX on ajanut 14.8. alkaen seutulinjaa 363, on sillä silti näkynyt Concordian kalustoa sekä 14.8. että 15.8. ilmeisesti alihankinta-ajossa. Linjalla on näkynyt sekä vuoden 1995 Volvo / Carrus City M -kalustoa että vuoden 2000 Volvo / Carrus City L -kalustoa. Suomen Linjebussin nimi muuttui Connexiksi virallisesti 24.8.2000. Alhonen & Lastunen Oy Tampereella tosin käyttää edelleenkin vanhaa nimeään.

SEUTULINJALLA 650T OLI su 27.8. Connexin bussi uusissa Connex-väreissä. Bussin alaosa oli sininen (kuten Linjebussin väreissä, mutta kaksi valkoista vinoraitaa puuttuivat), keskiosa valkoinen (kuten Linjebussin väreissä, mutta vaaleansininen vaakaraita puuttui) ja ikkunalinjan yläpuoli oli teipattu keltaiseksi ja laitettu sinne musta Connex-logo. Keltainen teippi oli myös etumaskissa tuulilasin alla.



HKL (BUSSILIKENNE) 8, SCANIA L94UB6X2/IKARUS E94. AUTO VUOKRATTIIN HETI UUTENA WESTENDIN LINJA OY:LLE. VL AJAA TALLA ALIHANKINTA-AJOA VARSINKIN SEUTULINJALLA 132. KUVA JUHANA NORDLUND 25.8.2000

Jos keltaisia alueita ei olisi, väriäsu olisi todella lähellä Tampereen kaupungin liikennelaitoksen ulkoasua.

29.8. KAMPISSA HAVAITU Connex 164 Volvo B10BLE/Carrus CityL (MYF-574). Auto on aivan tuliterä, AKE:n mukaan rekisteröity 28.8. Auto oli aiemmin uuti-soiduissa Connexin väreissä. Sisustus tuttua Linjebuss-kuosia.

14.08.2000: HELSINKI-VANTAAN lentokentän seutulinoilla on tapahtunut ilmeisesti outojakin kalustomuutoksia, sillä LB 296 (OFV-819, Lahti 400-Volvo B10R) tuli Lentoaseman suunnalta 514 linjakilvisään! Hassua, jopa Espooseen saakka ajetaan näillä Paavo Koskisen konsernin viimeiseksi(?) jääneillä hankinnoilla! Samanlaisia Volvo/Lahtia on sittemmin näkynyt myös Länsiväylän linjoilla (esim. 156).

15.7. ESPOON LINJALLA 42 on havaittu uusi Pohjolan Liikenteen Scania L94UB4x2/Lahti 402 numero 862. Bussin sisustus poikkeaa aiemmista PL:n Lahdista siinä, että penkit ovat ruskean-harmaita ja seinät, katto ja pylväät vihreää ja keltaista. Jo aiemmin Scan-Autolla havaittiin vastaavat autot 898 ja 899. Myöhemmin osoittautui, että tässä on kyseessä neljän auton sarja, PL 861, 862, 898 ja 899. Autot liikkuvat yleisimmän seutulinjalla 160(K). Samalla linjalla liikkuu toisinaan jo edellisenä vuonna hankittu vastaavanlainen auto PL 859.

ESPOON LINJALLA 42 on havaittu Pohjolan Liikenne Oy 838 (ELM-827), Scania N113CLB63/Wiima K202-221 vm. 1989. Auto tuli PL:lle, kun firma hankki TLO:laisen Linjaliikenne Keijo Hakasen muutama vuosi sitten. Eli pääkaupunkiseudun bussiliikenne sai vielä näin 2000-luvulla "uuden" kaksivaihteisen linja-auton.

SUNNUNTAINA 20.8. SEUTULINJALLA 611N oli

Lähilinjat Oy 8, Scania N113CLB/Lahti 402 (puolimatala). Linjalla 611 kulkee ensisijaisesti uusia Citaroja, mutta niiden on kuulemma vaikea pysyä aikataulussa. Linjan 611N kireän aikataulun vuoksi vuoden 1994 mainio Scania oli otettu ajoon.

2.9. HAVAITU WESTENDIN Linja 11 (Renault Agora Line) Espoon linjalla 13 ja hetkeä myöhemmin WL 12 (Renault Agora Line) seutulinjalla 128. Arkipäivisin kyseiset autot ovat seutulinoilla 501T ja 505.

WESTENDIN LINJAN VÄREIHIN on maalattu ZCL-812 (Volvo B9M/Wiima K-202) kylkinumerolla 3. Auto on entinen ex Linjebuss, ex Vantaan Liikenne 140, ex Friheressin Auto 12. Auto oli linjalla 165 perjantaina 15.9.2000

KORKEALUOKKAISINTA LINJA-AUTOKYYTIÄ seutuli-



VEKKA LIIKENTEEN BUSSIT 17 JA 15 HÄMEENLINNASSA PALOKUNNANKADULLA. AUTO 17 HANKITTIIN HÄMEENLINNAN SYKSYLLÄ 1999. AUTO ON ENTINEN GÖTEBORGS SPÄRVÄGAR B42 NRO 34. AUTO ON VALMISTUNUT KEVÄÄLLÄ 1986 (SCANIA CN112CL). VAHTEISTO ON NELIPORTAINEN SCANIA-AUTOMAATTI GAV770R. KUVA JUHANA NORDLUND 27.6.2000, HÄMEENLINNAN

ikenteessä on tarjolla aamuisin linjalla 363. Ventoniemi ajaa yhtä tai useampaa vuoroa alihankintana tällä linjalla ja kalusto on viimeisen päälle. Lähtöaika yhdellä vuoroista Hämeenkylässä lienee noin 7.30. (useita havaintoja Tullinpuomin kohdalla noin kello 8). Oliko kyseessä linjan 841 autot joiden matka päättyy Hämeenkylään? Tämä on ollut käytäntö jo viime talvena.

TAMPEREEN LIKENNELAITOKSEN (TKL) vuoden 2000 ensimmäinen Scania OmniCity -nivelbussi saapui Suomeen perjantaina 16.6.2000 ja seuraava juhannusviikolla. Autot vietiin Tampereelle 26.6. Kolmas saman hankintaerän nivelauto saapui maahan tiistaina 4.7. ja lähti Tampereelle 7.7. Tampereen kaupungin liikennelaitos 410 (XYA-989), Scania CN94UA6x2 OmniCity -nívelauto vm. 2000, havaittiin linjalla 30 maanantaina 10.7.2000. Seuraavana maanantaina auto oli linjalla 1. Elokuussa viiden auton sarja (409 - 413) liikkui täysilukuisena.

LÄNSILINJAT ON HANKKINUT Linjebuss Espoolta (nyk. Connex Espoo Oy) auton NAB-446, Scania L113CLB/Wiima. Auto oli alun perin Westendin Linja Oy:n kalustoa. Huom. Tampere-artikkeli toisaalla tässä lehdessä!

20.7.2000 HAVAITU TURUN Orikedon Volvolla myöhässä olevia Volvo 7000 -katureita 2 kpl. Värikyset ovat tuttuun tyyliin sini-vaaleoisia. Autoissa on Helsingin busseista poiketen kahdet pariovet ja takana yksi ovi. Sisätiloista voidaan mainita, että taustapeilejä on normaaleista katureista poiketen 2 kpl. Istuimet ovat teräskuoppia ja väritys tummanvihreä ja taustalla koristekuviointi. Seinien väritys sisällä on

kellertävää. Takaosassa moottoritilan seinään oli mahduttettu 2 istuinta. Matkustamo on viihtyisä ja pyöreähkö. Keskioven kohdalla invaramppi on perinteinen lattiasa oleva malli. Autoissa on istumapaikat 36:lle ja seisomapaikat 34:lle matkustajalle. Kuljettajan aito on aika tilava, mutta niskatukea ei istuimessa ole. Linjakilvet ovat Mitronin. Kuljettajanaition takaseinä on muista



IKARUKSET YLEISTYVÄT PORISSAKIN. TÄSSÄ PORIN LINJAT OY 30 (TSK-865), SCANIA K112CL/KARUS E95 LINJALLA 7. KVA JUHANA NORDLUND 4.7.2000, PORI

Sopimus Seitsikon autoista poiketen "lasitettu". Kiinnipitotangot ovat vaaleanvihreät.

26.8.2000 KUSTAVINTIELLÄ Raision Linjan halleilla auto numero 83, Volvo 7000, rekisterinumero TYJ-562. Auto oli 30.8.linjalla 42 kello 15.20 lähdössä. 8.9.2000 havaittiin Itäisen- ja Kaskenkadun liikennevaloissa auton TYJ-561 numerolla 12. Liekö jotain vikaa autoissa. Ainakin Turun Volvolla oli sellainen 7000, josta oli laturi lainassa. Mahdollisista ongelmista johtunee myös se, että nuo kaksi autoa ovat olleet näiden mainittujen päivien jälkeen vain satun-

naisesti liikenteessä.

PORIN LINJAT OY SISOITTI UUELLE kaupunkilinjalle 12 (Keskussairaala - Kauppatori - Pormestarinluoto) vuoden 1991 matalat Mercedes-Benz-autot 38 ja 39. Autot on maalattu uudelleen. Toisella uudella linjalla eli linjalla 10 (Väinölä - Kauppatori - Karjaranta - Pripoli) kulkee Scania N113CLB/Ajokki City nro 37.

VEKKA LIIKENTEELLÄ ON NYKYÄN jo neljä entistä ruotsalaista Scania CN112CL -kaupunkiautoa Hämeenlinnan paikallisliikenteessä. Vuoden 1997 alussa Vekka otti käyttöön kolme vanhaa uppsalalaista autoa sekä viime talvena yhden göteborgilaisen (Göteborgs Spärvägar B42 nro 34).

VAASASSA KAUPUNKILINJOILLA kulkee kaikkiaan toistakymmentä entistä ruotsalaista bussia. Gävle Lokaltrafikin entiset autot ovat tyyppiä Scania BR112/Ajokki 8000, muut lähinnä tyyppiä Scania CN112CL tai CN113CLB. Vuonna 1988 valmistunut entinen malmölainen auto kulkee nyt Vaasassa yhä Malmö Lokaltrafikin vihreissä väreissä. Seuraavassa yhteenve-to Vaasassa liikkuvista Scanian kokonaan rakentamista autoista: Liikenne Joki: IIK-901 Scania CN113 ex Malmö Lokaltrafik 136 (1988), 5 AGX-985 Scania CN112 ex Malmö Lokaltrafik 121 (1986), 7 AGX-987 Scania CN112 ex Malmö Lokaltrafik 120 (1986), 8 AGX-988 Scania CN112 ex Malmö Lokaltrafik 118 (1986). Waasa Bus: 21 IIK-860 Scania CN112 ex Umeå Lokaltrafik 75 (1985), 22 IIK-909 Scania CN112 ex Umeå Lokaltrafik (1984) 72, 24 FCS-578 Scania CN112 ex Umeå Lokaltrafik 71 (1984), 23 FCS-575 Scania CN112 ex Umeå Lokaltrafik 74 (1985), 25 FCS-799 Scania CN112 ex Umeå Lokaltrafik 76 (1985), 26 IIK-981 Scania CN112 ex Umeå Lokaltrafik 73 (1984), Scania CN113 ex Uddevalla Omnibus 79 vuodelta 1988 (tätä kirjoitettaessa ei ollut rekisterissä eikä autossa ollut näkyvissä nykyisen omistajan järjestysnumeroa. Myös Liikenne Joen IIK-901 on ollut ilman näkyvää järjestysnumeroa ja se on liikkunut vielä 17.8.2000 ML:n väreissä. Malmön vanhoissa autoissa on ovijärjestys 2-2-1, Uddevallan autossa 1-2-1 ja Uumajan vanhoissa autoissa 2-1-1. Uumajan autoissa on myös vanhahtava CR112-tyylinen keula.

LAHDEN LIIKENTEEN MATALAT Kabus-autot ovat olleet muutostöiden vuoksi pois linjalta muutaman viikon ajan.

LÄHIJUNA

VR:N SM1-JUNAT 6023, 6026 ja 6034 on

saneerattu. Sm2-juna 6055 on täyskorjattu.

28.8.2000 OTETTIIN KÄYTTÖÖN Helsingin aseman raiteet 17 - 19. Samalla rantaradan liikenne Helsingistä Espoon suuntaan siirtyi käyttämään kaupunkiradan raiteita osuudella Helsinki - Kivihaka. Tämä merkitsee mm. sitä, että Pasilassa junat käyttävät raidetta 8 ja Ilmalassa raidetta 3. Kivihaan puolenvaihtovaihteissa länteen matkaavat junat siirtyvät eteläiseltä keskiraiteelta pohjoisimmalle raiteelle.

ULKOMAA

ISTANBULISSA ON AVATTU kaupungin ensimmäinen metrolinja. Yli kahdeksan kilometrin pituinen linja yhdistää kaksi liiketilan keskusaluetta. Metrolinja on rakennettu kestävästi jopa 9,0 Richterin maanjäristyksiä. Rakennuskustannukset nousivat 4,35 miljardiin Suomen markkaan.

TUKHOLMAN METRO (TUNNELBANA) täytti lokakuun alussa 50 vuotta. Tapahtumaa juhlittiin monilla tavoin.

JOHDINAUTOLIKENNETTÄ KEHITETÄÄN VENÄJÄLLÄ

Moskovan lähistöllä sijaitsevassa Podolskin tehdaskaupungissa avataan vuonna 2001 ensimmäinen johdinautolinja pituudeltaan 14,5 km. Linjaa tullaan liikennöimään 25 johdinautolla. Linjan ensimmäinen osuus on tarkoitus ottaa käyttöön Vapuksi. Koko pituudeltaan linja avataan vuoden 2002 kesäkuussa.

Kuluvan vuoden (2000) syyskuussa tullaan niinkään Moskovan läänissä sijaitsevassa Vidnojen kaupungissa avaamaan runsaan 9 km:n pituinen johdinautolinja, jota varten on jo hankittu 10 bussia.

Moskovan esikaupungissa Himkissä käynnistettiin johdinautoliikenne jo vuonna 1996. Linjaa liikennöivät 11 johdinautoa kuljettavat 500 000 matkustajaa kuukaudessa.

MUUTA

JYVÄSKYLÄN PAIKALLISLIIKENNE kesäajassa 5.6.-1 3 . 8 . 2 0 0 0 . Jo 1.5. jäi usea linja kesätauolle: 4

Keskusta-Kuokkala-Halssila-Keskusta, 5 Kauppatori-Mattilanniemi-Ylistönmäki, 9 Kaakkolampi-Keskusta-Ylistönmäki, 11 Kangaslampi-Keltinmäki ja 26 Heinälampi-Keskusta-Kuokkala. Samalla supistui keskustalinjan (6) liikennöinti kolmeen ruuhkalähtöön aamulla Kauppatorilta Keskussairaualle. 5.6. lähtien eivät mm. linjat 1M Viitaniemi-Vaajakoski-Haapaniemi, 2M



HÄMEENLINNAN PAIKALLISLIIKENTEEN LIIKKUU NYKYÄN USEAMPIA ENTISIÄ RUOTSALAIKKA KAUPUNKIAUTOJA. TÄSSÄ VEKKA LIIKENNE 15 VUODELTA 1984. AUTO ON ENTINEN PPSALABUSS 501. KUVA JUHANA NORDLUND 27.6.2000

Keskussairaala-Vaajakoski-Kaunistarju, 8 Priimus-Nenäinniemi, 12K Keskusta-Ylä-Myllyjärvi, 17 Kauppatori-Muurame-Rajala, 22M Keskussairaala-Keskusta-Tikkakoski, 28 Mäyrämäki-Keskusta-Palokka-Kirri aja. 5.6 alkoi tosin liikenne uudelleen kahdella linjalla: 5 Kauppatori-Mattilanniemi-Ylistönmäki (ap. kaksi vuoroa Kauppatorilta ja ip. kolme vuoroa Ylistönmäeltä, aikasempina kesäkausiina Ylistönmäen liikenne on hoidettu linjan 15 poikkeamisilla Ylistönmäelle) ja 11 Kangaslampi-Keskusta-Keskussairaala-K e l t i n m ä k i . Monilla linjoilla on liikennettä supistettu: linja 3 ei kesällä aja ruuhka-aikoina Laajavuorelle. Heilurilinja 10 ajaa vain läntisen lenkinsä Kukkumäelle. Linja 12 ei aja lännessä Keltinmäelle eikä koukkaa Keljon Markettien kautta, idässä linjalta jäi pois ruuhka-ajan vuorot Palokankaan teollisuusalueelle. Linjalla 25 on reilusti vähemmän vuoroja Laajavuorelta Haukkalaan. Linja 33 ei kesällä aja Kuokkalaan. Reittimuutoksia on tehty linjalle 19, päätepysäkki siirretty Salmirannan Aikuiskoulutuskeskuksen luota Samulinniemen uudelle asuntoalueelle. Linjan 18 K reittiä on Nenäinniemiessä myös pidennetty asuntorakentamisen takia. Muutama linjan 15 vuoro poikkeaa 18K:n liikennöintiajan ulkopuolella Nenäinniemiessä. Linjan 20 aamun kolmen ensimmäisen Kuokkalan vuoroparin päätepysäkinä toimii niinkään Nenäinniemi.

PAIKALLISLIIKENNEPÄIVÄT 2000 järjestettiin

Espoon Otiemessä. Kalustonäyttelyssä oli sangen mielenkiintoisia uutuuksia. Scania-oli näytteillä poikkeuksellisen paljon aina midistä (TKL 110 vm. 2000) suuriin teli- ja nivelmalleihin. 12-metristä perusbussimallia edusti Busslink H11 5625, Scania CL94UB4x2 OmniLink. Auto oli SLI-väreissä. Hiukan suurempaa, mutta täysmatalalattiaista autotyyppiä edusti HKL 10, Scania N94UB4x2/Lahti 402. Teliautoina paikalla olivat HKL 4 (Ikarus-kori) ja TKL 234 (Lahti-kori). Nivelautona komeili TKL:n OmniCity-nivel nro 409. Volvojakin tietysti oli paikalla, mutta ei ehkä niin runsaslukuisesti kuin aiemmin juuri tämän alan näytelyissä. Esillä oli mm. Koskilinjojen Carrus Vega, Concordia Busin telirakenne maakaasuauto (199) sekä TLO:n täysmatala Volvo 7000. Tämän alan näytelyissä on ollut lähes itsestäänselvyys, että Volvot ovat olleet kunnallisten liikennöitsijöiden väreissä, mutta nyt asetelma oli täysin päinvastainen. Mannereurooppalaista tekniikkaa edusti muun muassa Renault Agora Line, viralisest Renault PS09B7. Saksalaista midibussiosaamista edusti Mercedes-Benz Cito.

TÄYDENNYSTÄ RAITION 2/2000 BERLIINI-ARTIKKELIIN

ABC-vyöhykealueen bussilinjat on numeroitu 100 - 399 ja 513. C-vyöhykkeen ja ympärys kuntien bussilinjat on numeroitu 400- (poikkeuksena tietysti 513).

S-Bahn -linjaa S10 ei ole olemassakaan, vaan suurinumeroisin runkolinja on S9.

Sekä tavallisten linjojen että pikalinjojen busseihin voi nousta kyytiin kaikista ovista kello 20:een saakka.

BVG:n kokomatalien MAN/ABB Henschel -kaksikerrosbussien mallimerkintä on ND222, ei SD222.

BVG:n Volvo B10L:t ovat Steyrin (Volvo Austria), eivät Kässbohrerin korittamia.

BVG liikennöi myös seitsemää lauttalinjaa, joista kolmea vain kesäisin.

KIITOKSET

TÄLLÄ KERTAA AVUSTUKSET TULIVAT SEURAAVILTA, JOILLE KIITOKSET: Petteri Aranne, Mikko Attila, Teemu Collin, Daniel Federley, Tero Hagberg, Tom Heino, Erkki Heinonen, Arto Hellman, Henri Hovi, Jouni Hytönen, Ilmo Ikonen, Hans Jaatinen, Tuomas Karppinen, Harri Koskikallio, Arttu J. Kuukankorpi, Tuomas Lehti, Jyri Lehtonen, Kenneth Nordberg, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Sami Partanen, Antti Perälä, Lauri Pitkänen, Juhani Poussa, Kimmo Pyrhönen, Markus Raudanpää, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Niklas Savinsalo, Niko Setälä, Kai Sillanpää, Kimmo Säteri, Kai Vennonsalo, Matti Visuri, Risto Vormala, Leif Vuorinen ja Sauli Vähäkoski.



RAITIO

ISSN 0356-5440

PÄÄTOIMITAJA
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.

VANHOJA RAITIOITA à 30 mk

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

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

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 raitioliikenne. Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Onnikoita 1990-luvun lopulla.

3/1999: mm. Pääkaupunkiseudun palvelu- ja taksilinjat. 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 raitioteiden työvaunut osa 1. Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, versio 1.1. Joukko liikennettä Budapestissä.

2/2000: mm. Helsingin raitioteiden työvaunut osa 2. Tammelinundin liikenne. Karhun kyydillä Berliinissä.

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 5 mk

HELSINKI SAT:n pulamoottorivaunu 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.

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

Suomen raitiotiesseura ry

PL 234
00531 Helsinki

Leonia 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

www.nettilinja.fi/
~ahellman/

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon sekä pohjoismaisten raitiotiesseurojen ylläpitämille museo-raitioiteille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynneistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2000

PUHEENJOHTAJA

Jorma Rauhala
puh k. (09) 873 5836
puh t. 030 720 957 tai
040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

SIHTEERI

Juhana Nordlund
puh k. (09) 458 7794
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 2954
tcollin@cc.hut.fi

VÄRIPOSTIKORTTEJA HELSINGIN RAIKOISTA! hinta 5 mk/kpl

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 Kuntähdän kentän kohdalla linjalla 6, 7/98
 4. Matalalattiavaunu 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
- Tilaa sähköpostitse osoitteesta daniel@federley.com tai puhelimitse (09) 458 4033.

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

Daniel Federley