

RAITIO

1 / 2001

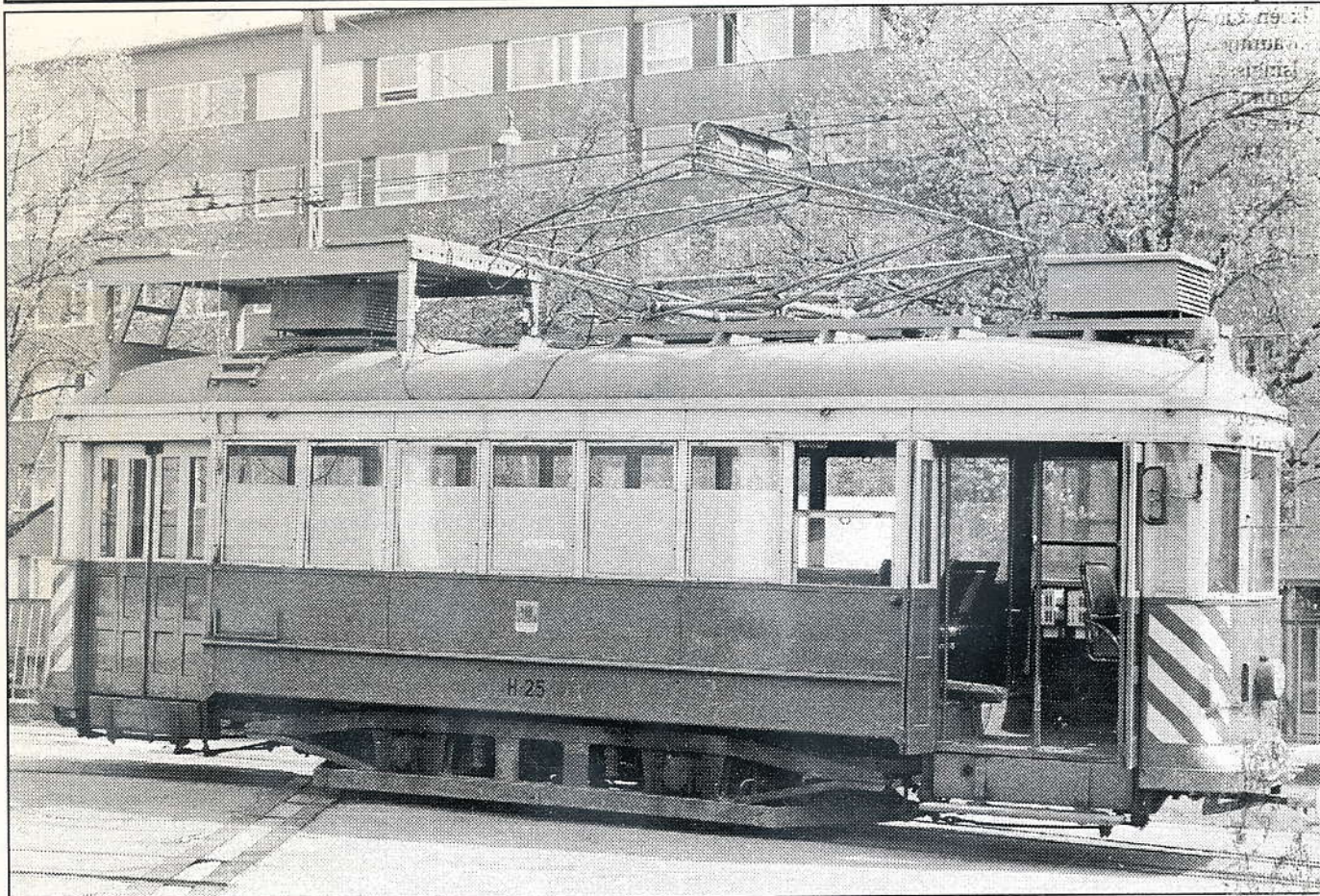
Westendin Linjan nykypäivää

Helsingin raitioteiden työvaunut osa 4

Helsingin bussilinjoja osa 13



HKL:n linjan 23 auto nro 86 Scania-Vabis B-22/ Karia (vm. 1949) Ruoholahdenkadulla. Bussi koritettiin myöhemmin uudestaan. Taustalla Ruoholahden ns. sadan markan villat; Helsingin Työväen Rakennusosakeyhtiön vuonna 1881 rakentama 21 puutalon kortteli toi ehennäkemättömän uudistuksen senaikaiseen kaupunkiasumiseen. Asuinkortteli toimi pitkään terveellisen ja viihtyisän asuntorakentamisen mallina. Nykyään huomattava osa rakennuksista on purettu katumuutosten ja uudisrakennusten tieltä. Kuva: Helsingin kaupunginmuseo, 1954.



Vallilan hallissa majaillut ajojohdon tarkastusvaunu H-25 eli entinen ASEA-vaunu 143 on ajettu harrastajien toiveesta ulos kuvattavaksi. Vaunun katolle on tehty takapäistä käytävää työskentelylava ja virroitin on siirretty jonkin verran etusuuntaan. Kuva Jorma Rauha, 26.5.1971.

Muut työvaunut

Tähän mennessä sarjassamme on käsitelty työvaunut vuoteen 1960 mennessä sekä hinausvaunut ja harjavaunut. Jäljelle jää sekalaisia virtelmiä sekä työkoneita. Ensimmäisenä ja näkyvimpänä tulee käsite H-25, jolla numerolla on nähty kolmekin eri vaunua, kaikki tosin samassa käyttötarkoituksessa eli ajojohdon tarkastusvaunuina.

TEKSTI TOM HEINO

Ensimmäisen H-25:n kohdalla periaate oli: virroitinta oli siirretty eteenpäin, ja sen taakse oli rakennettu kehikko, jossa seisten alan asiantuntijat suorittivat ajojohdon tarkastusta ja huoltoa. Useimmiten tarkoitukseen tosin käytettiin torniautoa (jotka esitellään sarjassamme viidennessä ja viimeisessä osassa). Vaunun perässä oli tikkaat, joita pitkin kiivetä lavalle. Osa sivuikkunoista oli peitetty valkomaalilla, ja vaunun kulmiin oli maalattu punakeltaiset varoitusraidat. Sisällä säilytettiin tarpeellisia työkaluja.

osa

1 2 3 4 5

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

Vaunun väriitys säilyi keltavihreänä. Toinen ja kolmas H-25 olivat kuitenkin enemmän tai vähemmän vain varattuja

Helsingin raitioteiden työvaunut 4

tarkoitukseensa, sillä niitä ei tiedetä käytetyn. Herääkin ajatus, että kyseessä oli raitiotieväen yritys tällä tavalla koettaa säilyttää katoavaa moottorivaununakalustoa HKL:n silloisen ylimmän johdon museovaunukierteisyyden takia. Jo vuonna 1974 oli HKL:n museon ja sen vastuullisen hoitajan Vallilan työnjohtaja Birger Enbomin sekä hänen työtovereittensa ansiosta saatu päätökseen amerikkalaisen vuoden 1920 Brill-vaunun HRO/HKL 165 entisöinti ajokuntoiseksi "kruununjalokiveksi" liikennelaitoksen kokoelmiin. Sitä kelpasi esitellä ja ajella sillä erilaisten HKL:n pr-tapahtumien yhteydessä. Onpa sillä vaunulla ajettu SRS:n 15-linjaa-

kin. Tuon onnistuneen kunnostusprojektin jälkeen otettiin seuraavaksi entisöitäväksi huonoon kuntoon päässyt hevosraiotyövaunu 11 vuodelta 1890. Vaunu valmistui pitkällisen ja ututteran korjaustyön jälkeen vuonna 1979. Sen jälkeen ei museovaunujen entisöintejä olekaan tehty Helsingissä.

Vuonna 1975 päättyi kaksiakselisten vaunujen käyttö linjaliikenteessä, kun uusia tamperelaisia Valmetin nivelvau-
nuja saatiin yhä enenevässä määrin liikenteeseen. Tällöin oli siis poistettavaksi joutavia vanhoja vaunuja huomattava määrä. Museolle varattiin ASEA–vaunu 139, ja vanhojen ikäloppujen NWF:n hallivaunujen tilalle uusiksi Vallilan hinausvaunuiksi H-5 – H-7 siirrettiin ASEA–vaunut 135, 152 ja 157. Nämä vaunut oli valmistettu vuosina 1928 ja 1930. Samalla uudeksi H-25:ksi vaihdettiin ASEA 160, vaikka kaikki ajojohtotyöt pystyttiin-
kin tekemään paremmin nykyaikaisilla

jälkeisen puutteen aikakauden vaunua; kaikki mikä vain oli osattu tehdä puusta oli siinä sarjassa myös tehty siitä, esim. ikkunat eivät olleet tiivistetyt kumilla tai olleet alumiinilistoissa tms. Ruudut vain hölskyivät puupokissa. Otetangot oli tehty puusta, istuimet olivat täysin puisia runkojaan myöten yms. Tätä seuraava Helsingin moottorivaunutyyppi oli jo parempia aikoja edustava modernin oloinen Karian vaunu 204 vuodelta 1950. Tämän vaunun säilytys hoidettiin siten, että siitä tehtiin uusi H-25 mainittuna vuonna 1976, jolloin edellisenä vuonna tälle tunnukselle siirretty ASEA poistettiin; sitä tyyppiähän oli jo varalla useita muitakin yksilöitä. Vielä oli hoitamatta tampere-
laisen kassakaappeihin ja autokoreihin erikoistuneen Kaipio Oy:n vaunutyyppi, kaikkein modernein maamme kaksiakselisista moottorivaunuista. Tämän vaunu-
sarjan kaikkein uusin eli 226 vuodelta 1951 siirrettiin museokalustoon myös

vuonna 1976. Nyt kaikki näytti hyvältä, tallessa olisi siis kaikkia moottorivaunutyyppejä tulevien sukupolvien, siis myös meidän kaukaisella 2000-luvulla elävien ihmeteltäväksi. Tosin tässä vaiheessa hieman eri lailla taltioituina, mutta kuitenkin niin että pahin ylimenokausi 1970-luvulla päästäisiin yli. Kukapa muu kuin asiaan vihkiytynyt museaalista silmää omaava osaisi arvostaa oman aikakautensa häviävää liikennekulttuuria niin, että tallentaisi siitä kappaleita tulevaisuuden varalle. Osaisipa vain nykyinen kaupunginmuseokin saman seikan, sillä nythän on kohta se hetki, jolloin viimeiset neliakselisten vaunujen tyypit häviävät liikenteestä. Museoihmisten toimintaa ohjaa kuitenkin usein vain se, että kokoelmiin kelpaavan pitää jo hankittaessa olla lähes ”antiikkia”. Kuinka paljon onkaan maassamme otettu talteen nurkkiin jätettyjä ”rukinlapoja”, mutta missä on se aineisto, joka kuvaa juuri nyt katoavaa elämää. Nyt kun sen hankkimiseen vielä olisi mahdollisuuksia. Eihän sitä heti tarvitse asettaa esille, aikaahan muse-
oilla on.

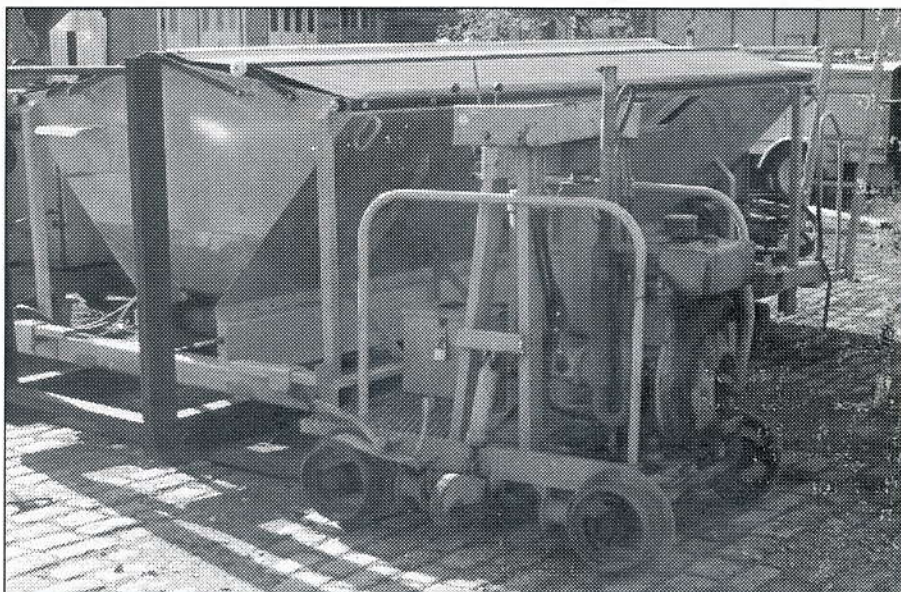
Valitettavasti museon eteen eniten vaivaa nähnyt ja työtä tehnyt SRS:nkin perustamisessa mukana ollut Birger Enbom oli kuitenkin jo lähdössä eläkkeelle. Hän oli täyttänyt 60 vuotta loppuvuodesta 1974. Museotoiminnan alasajo lähti käyntiin, koskapa se ei kuulunut varsinaisesti HKL:n liiketoiminta-ajatuksen. Ensimmäisenä romutus päätöksen sai museovaunu 193 jo vuonna 1976. Vaunut 204 eli H-25 ja 226 päätettiin romuttaa vuonna 1978. HKL:n museo Vallilassa lakkautettiin kesällä 1982. Museon esineistö vaunuineen siirrettiin kaupunginmuseon hoitoon, ja ylimääräiseksi katsottua tavaraa ajettiin kuorma-auton lavalla kaatopaikalle. Mainittakoon vielä asioihin monella tavalla vaikuttaneen HKL:n toimitusjohtaja Matti Laamasen



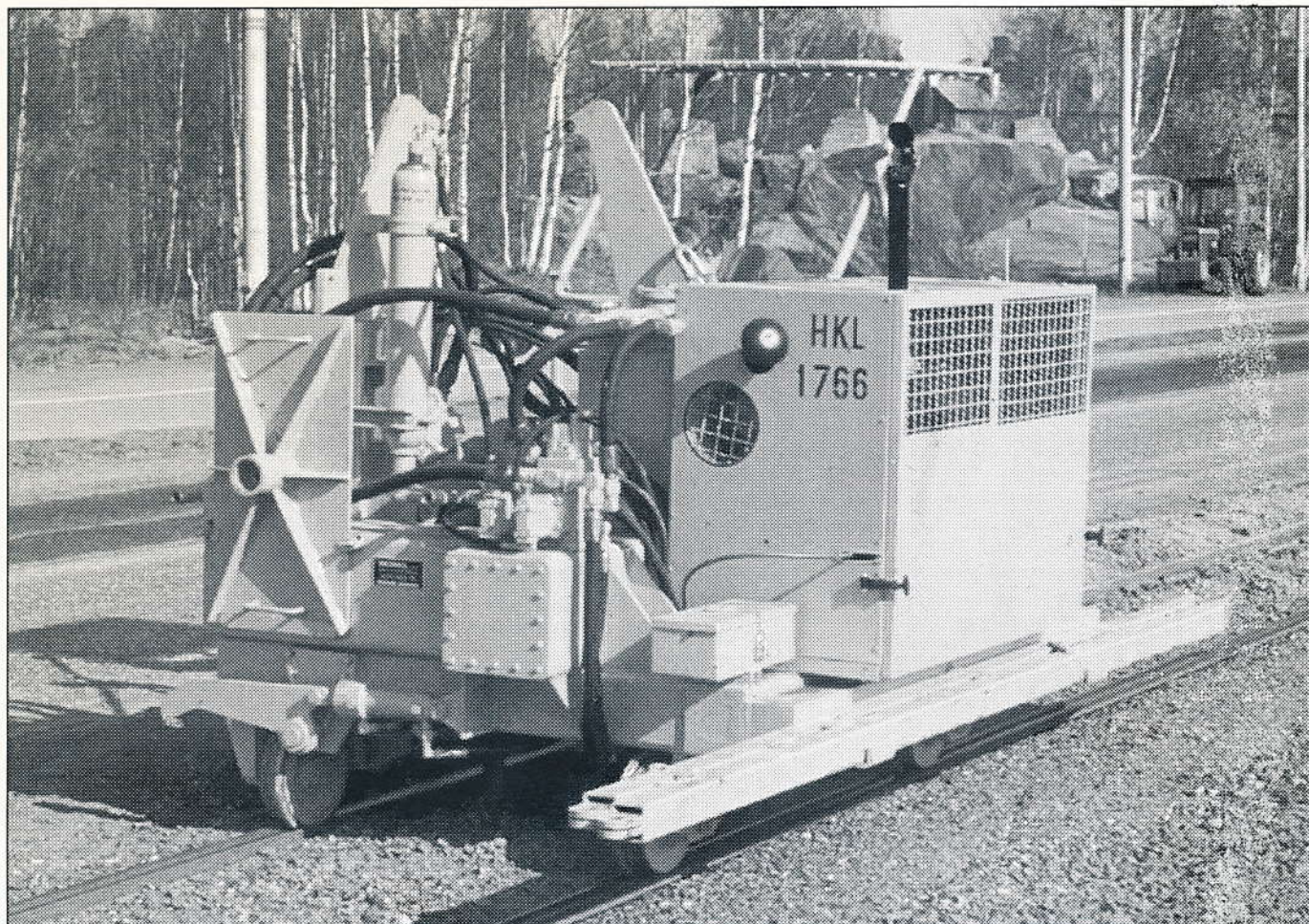
Viimeisin H-25:n numerolla kulkenut vaunu on entinen Karia-vaunu 204. Vaunu on tässä jo Koskelan romuvaunuraiteella eli ”umpisuolella” odottamassa hävittämistään. Kuva Jorma Rauhala 27.10.1978.

torniautoilla. ASEA–vaunujen suosimista työvaunuiksi puolustaa se seikka, että vuosina 1928–30 valmistuneet vaunut olivat kunnoltaan ja valmistusmateriaaleiltaan aivan toista luokkaa kuin uudemmat toisen maailmansodan aikana tai sen jälkeen valmistetut vaunut. Ne voittivat kestävyydeltään kaksikymmentä vuotta nuoremmat lajitoverinsa kirkkaasti. Jotain hyvää rakenteesta osoittaa, että esimerkiksi vuoden 1955 neliakselisten Ratti–Karioiden ruuhkaperävaunuiksi kelpasivat 1970-luvun puolenvälin tuntumaan saakka ainoastaan ASEA:n perävaunut vuosilta 1928–30, vaan eivät uudemmat.

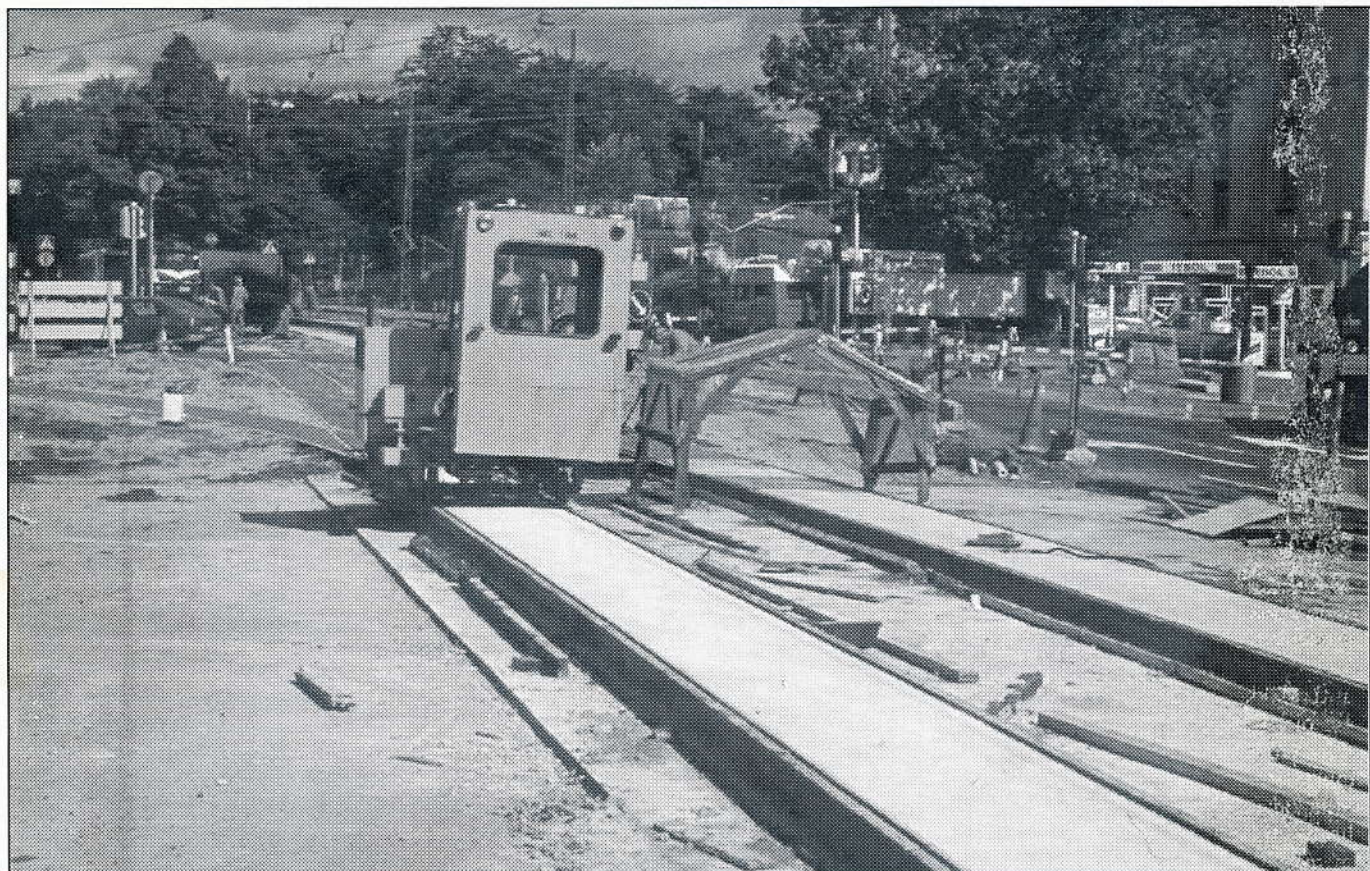
Tärkeänä siirtona museon tulevaisuuden kalustokokoelmia ajatellen varattiin museolle vuonna 1976 Oy Suomen Auto-
teollisuus Ab:n karjaalaisen tytäryhtiönsä Oy Karia Ab:n nimissä valmistama ns. ”pulavaunu” 193 vuodelta 1947. Se edusti ainoana jäljelle jätettynä yksilönä sodan



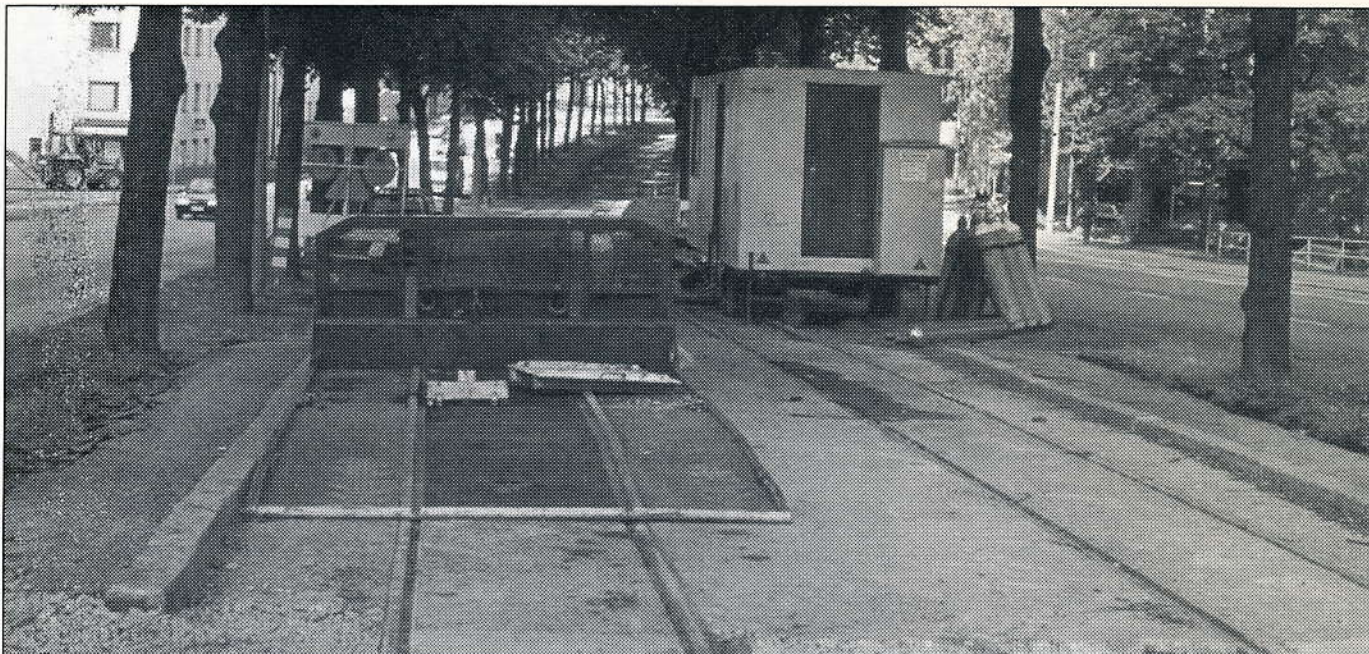
Numeroton ja vaatimattomin raiteella kulkevista työkoneista kuvattuna Koskelassa rataosaston tukikohdassa. Kuva Jorma Rauhala 14.5.1996.



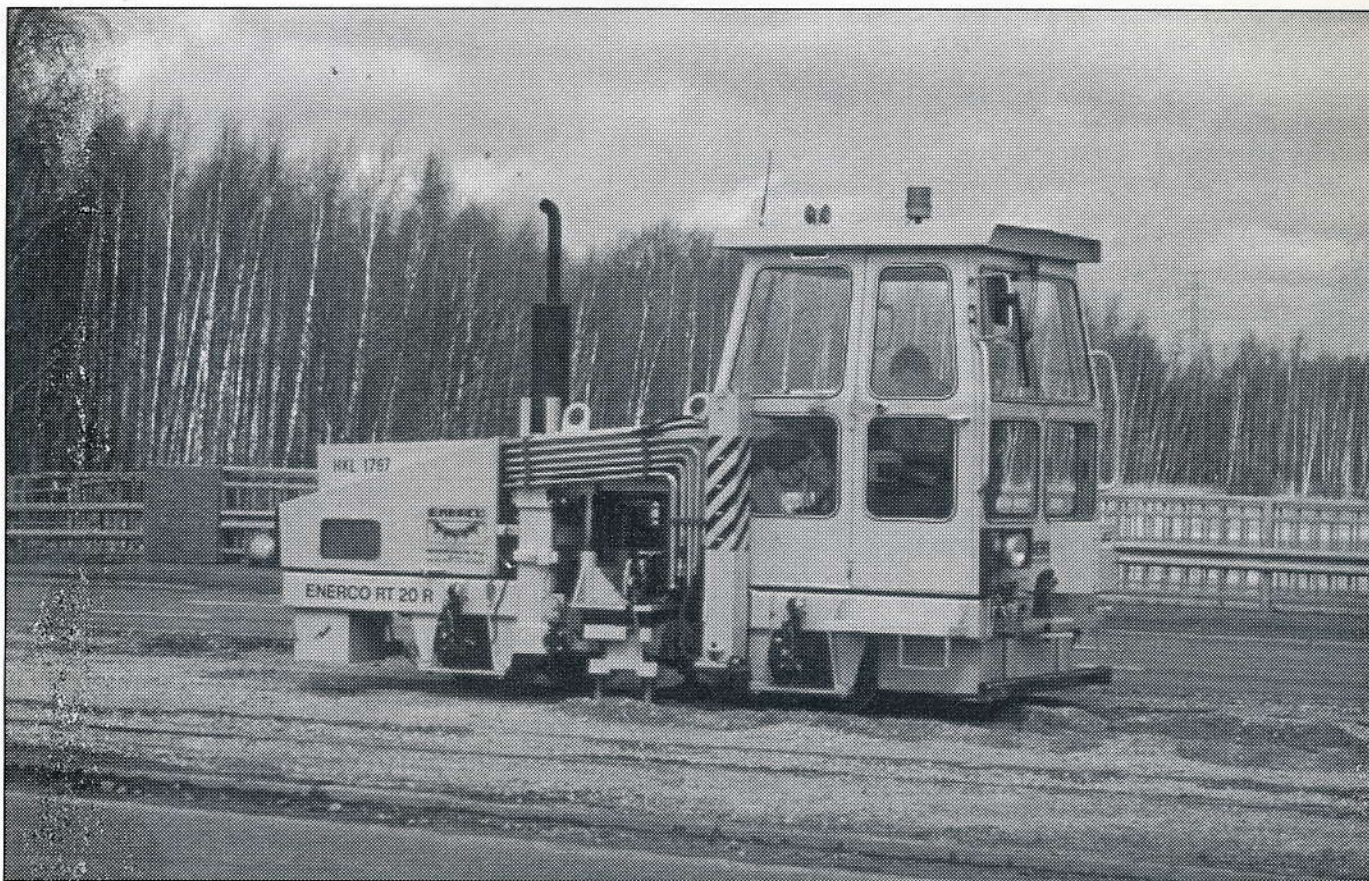
Robel-tukemiskone HKL 1766 työnsä ääressä Kustaa Vaasan tien sorastetulla rataosalla. Tukekoneessa on vielä alkuperäinen sadekatoksellinen tropiikkihjaamo. Kuva Jorma Rauhala 2.5.1984.



Hyttin saanut Robel HKL 1766 Hämeentiellä Junatien ylikulkusillan ratatyömaalla. Kuva Jorma Rauhala, elokuu 1988.



Robel-tukemiskoneen kuljetuslava, jolla tämä hidasliikkeinen työkonetta siirretään työmaalle. Lavan lattiasa on kiskot siirron helpottamiseksi. Kuvassamme, joka on otettu Mäkelänkadun alkupäässä, raiteiden kahtapuolta näkyvät vanhat tässä sijainneen raitiovaunun pysäkin asfalttilaiturit ovat yhä edelleenkin paikallaan. Nykyinen korkealaiturillinen pysäkki on lähempänä Hämeentietä. Vanhat laiturit voisikin "museoida", jotta nähtäisiin kuinka matalalla ne ovatkaan joskus olleet. Kuva Jorma Rauhala, elokuu 1988.



Mankisen tukemiskone HKL 1767 Paciuksenkadulla topaamassa Munkkiniemen linjan sorastettua rataa. Tämän koneen voi nähdä siirtoajoillaan kaupunkiliikenteessä. Kuva Jorma Rauhala 30.4.1992.

jäänti eläkkeelle vuoden 1982 lopulla. Näin oli eräs aikakausi Helsingin raitio-
teillä päättynyt. Muistakaamme lämmöllä
vuonna 1996 edesmenneitä Birger En-
bomia kaikista, minkä hän teki Helsingin
museoraitiovaunujen eteen. Ilman Enbo-
min määrätietoista ponnistelua ei meillä
olisi nyt nykyistäkään määrää upeaa his-
toriallista liikennekalustoa tallessa ja

näytettävänä jälkipolville ulkoisilta puit-
teiltaan upeassa Raitioliikennemuseossa.
Pitää myös muistaa, että museoon kuuluu
esillä olevien vaunujen lisäksi myös koko
joukko erittäin mielenkiintoisia vaunuja,
joita toivomme tietysti joskus vielä nä-
kevämme vaihtuvissa museonäyttelyissä
ja - kuten kaikkialla ulkomailla - liiken-
teessä tiettyjen tapahtumien yhteydessä.

Ensimmäisenä tunnuksen H-25 sai
ASEA:n vaunu HKL/ HRO 143 vuodelta
1929 vuonna 1963. Vaunu poistettiin

Helsingin
raitioiteiden
työvaunut **4**

Helsingin raitioteiden työvaunut 4

vuonna 1975, ja tilalle tuli uudempi ASEA HKL 160/ HRO 410 vuodelta 1930, mutta sekin poistettiin jo seuraavana vuonna eli 1976, jolloin viimeinen H-25 eli Karian vaunu HKL 204 vuodelta 1950 ilmestyi kuvioihin. Vuonna 1978 sekin poistettiin lopullisesti.

Vuoden 1960 jälkeen ei itse asiassa ole muunlaisia työvaunuja enää nähtykään kuin jo tähän mennessä esitellyt. Yksittäisiä pyörällisiä lavetteja on ollut irtotavarankuljetukseen, vaan eipä juuri ole enää. Vallilasta yksi sellainen kyllä löytyy, ja sekin vailla käyttöä.

Sen sijaan raiteentukemiskoneita on olemassa kolmin kappalein. Vanhin on olematon, valmistusperältään tuntematon (se tiedetään, että metrolta se tuli ja raideväli kavennettiin metriseksi), pieni, yhden puolen kiskoa kerrallaan tukeva, seisten ohjattava pikkujyvä.

Vuonna 1983 saatiin müncheniläiseltä Robel & Co Maschinenbaulta Minima 1-4 -mallinen, niinikään toispuoleinen tukemiskone Plasser & Theurer -paineilmalaittein, numeroltaan HKL 1766. Robelin laatassa on valmistetietona AG12/ 1983. Työkoneen pituus on 2,66 metriä ja paino 2,6 tonnia. Moottori on 24 kW:n tehoinen HAZ Z108; vain ohjaamon alla oleva akseli on vetävä ja huippunopeus on 15 km/h. Alun perin vain sadekatoksellisella ohjaamolla varustettuun koneeseen rakennettiin umpinainen hytti vuonna 1985, jolloin keltainen väri myös vaihtui enemmän oranssiksi vaikuttavaan. Tämän voi edelleen satunnaisesti nähdä käytössä. Kone siirretään työmaalle kuorma-auton siirtolavalla, johon on asennettu profiiliteräksiset kiskot, kone vedetään kallistetulle lavalle tai siltä pois kuorma-auton vintturilla.

Uusin keltainen tukemiskone on vuonna 1990 valmistunut, riihimäkeläisen ratatyökoneiden valmistamiseen erikoistuneen Konepaja Mankinen Ky:n Enerco RT20R numeroltaan HKL 1767. Tukemiskone kulkee omin voimin pitkiäkin matkoja 110 kW:n tehoisella Valmet 611 DS -dieselmoottorilla, suurin nopeus 40 km/h, joka riittääkin kaupunkiajossa. Se tukee kummankin puolen kiskoa samanaikaisesti ja on myös eniten käytössä. Valmistenumero on 106/ 1990, pituutta 4,5 metriä ja painoa 8,5 tonnia.

Tilanne on siis nykyisellään se, että HKL:llä on yksi hinausvaunu (H-1; vaunu H-2 poistettiin toukokuussa 2000), yksi raiteenpuhdistusvaunu (2118), yksi hiomavaunu (2119), viisi harjavaunua (2120-2123 ja 2126), kolme raiteentukemiskonetta (numeroton, 1766 ja 1767), yksi numeroton kuljetuslavetti sekä erilaisia autoja, traktoreita, tiehöyliä ym.



Mainosvaunuina palvelivat vuosina 1959-63 kaksi vanhaa moottorivaunua, NWF-vaunut 108 ja 118. Kuvissamme näemme vaunuja kahdenlaisilla mainoksilla, numeroista ei ole tietoa: Toinen mainostaa sivullaan "älä unohda Oxygenol-hymyä - aamuin illoin - morgon kväll" ja perässä "miehekäs päätös Aqua Vera". Kuva Birger Enbom, Töölön halli.



...Toinen mainostaa miesten kerrastoja "Hyvon yllä Hyvon olla - Hyvon paras ostos". Kuva Leslie F. Folkard, Helsinginkatu.

kumipyörävehkeitä.

Mainittakoon vielä, että HKL:llä oli vuosina 1959-63 käytössä kaksi kokomainosvaunua (NWF:n saksalaiset HKL 108/ HRO 188 ja HKL 118/ HRO 198), jotka oli peitetty yltä päältä mainospahveilla. Jonkin aikaa vaunut liikkuvat muun liikenteen seassa, mutta ilmeisesti mainostajien vähyydestä ja kannattavuussyistä johtuen niistä luovuttiin.

Lopuksi korjattakoon väärä tieto, joka on esiintynyt muinoin Raitiossa. "Pikkuruotsalainen" HKL 67/ HRO 112/ HRO 38 ei koskaan toiminut työvaununa. Se oli käytössä Haagan raitiolinjalla kaksisuuntaisena ja työntöovilla varustettuna, ensin alkuperäisellä numerollaan 38, vuodesta

1943 alkaen numerolla 112 ja HKL:n aikana numerolla 67. Vaunu valmistui 1908 ja poistettiin vuonna 1952. Vuonna 1931 se ilmeisesti vakioitui Haagan linjalle; numerointimuutos vuonna 1943 oli yhdenmukaistamista, koskapa muut "pikkuruotsalaiset" moottorivaunut olivat numerosarjassa 46-111 (sarjaa 36-45 oli muutettu sekä perävaunuiksi että työvaunuiksi). Samalla Kulosaaren "jumbot" saivat uudet numerot 113 ja 114.

Ensi kerralla tutkimme vielä erilaisia työautoja, joskin suppeasti.

Edellisessä tämän kirjoitussarjan osassa oli kirjoittajan nimeksi pujahtanut väärä nimi. Senkin osan oli nimittäin laatinut tämän osan kirjoittaja.

Helsingin bussilinjoja

osa 13

TEKSTI PERTTI LEINOMÄKI

Mutta nyt siis sarjan viimeiseen osaan; tämän osan siirtyminen näin etäälle aiemmista osista johtuu pelkästään toimituksellisista "kiireistä" siirtää kirjoittajan kortistoissa oleva aineisto lehden tarvitsemaan muotoon. Mainittakoon vielä, että linjaesittely ei ole noudattanut mitään tiettyä järjestystä pienimmästä suurimpaan tai muutakaan muotoa, vaan esittely on edennyt varsin vapaamuotoisessa järjestyksessä ja jäljellä ovat nyt linjat 18 – 23.

LINJA 18

19.11.1938 – 17.12.1939

Kolmikulma – Heikinkatu – Museokatu – Töölönkatu – Nordenskiöldinkatu – Minna Canthinkatu – Päivärinnankatu – Turuntie – Nordenskiöldinkatu – Töölönkatu – Museokatu – Heikinkatu – Kolmikulma

– 2.9.1939

... Töölönkatu – Töölön tori – Topeliuksenkatu – Humalistonkatu – Töölönkatu ...

30.9. – 18.11.1940

Naistenlinikka – Topeliuksenkatu – Töölön tori – Töölönkatu – Museokatu – Heikinkatu – Erottaja – Eteläinen Esplanadikatu – Kauppatori

10.11.1944 – 22.6.1945

Rautatienatori – Linnankoskenkatu (Linnankoskenkatu / Topeliuksenkatu) 22.1.1951

(I) Katajanokka – Pohjoinen Esplanadikatu – Mannerheimintie ...

15.2. – 9.10.1951

Rautatienatori (Mikonkatu 15) – Kaivokatu – Mannerheimintie – Arkadiankatu – Pohjoinen Rautatiekatu – Runeberginkatu – Arkadiankatu – Mechelininkatu – Rajasaarentie – Lepolankuja – Linnankoskenkatu – Lastenlinnantie – Stenbäckinkatu 28 – Linnankoskenkatu – Mechelininkatu ...

17.2.1951

alkaen päätepysäkki Rautatienatorilla Kansallisteatterin kohdalla

10.3.1951

alkaen noin kahden kuukauden ajan II-suunnassa Hietaniemenkadun kautta

10.10.1951

(I) Kruununhaka (Kirkkokatu) – Pohjoisranta – Liisankatu –

Tässä päätösosassa tutustumme vielä läpikäymättömiin Helsingin bussilinjoihin. Sarjassa on esitelty kaikki numeroidut bussilinjat sekä niiden reittikadut 1930-luvulta alkaen vuodenvaihteessa 1965–66 tapahtuneeseen suureen linjanumerouudistukseen saakka. Tuolloinhan ensiksikin lakkautettiin Helsingin liitosalueilla kaupunginosien siihen asti käyttämät omanimiset postitoimipaikat ja siirryttiin Helsinki-nimeen koko kaupungin postiosoitteissa. Samalla otettiin käyttöön kaksinumeroiset ns. postinumerot Helsingin nimen perässä. Jotta asia olisi tullut kaikille varmasti tutuksi, tehtiin lisäksi tämä toinenkin tapausta tukenut numeromuutos eli bussilinjojen numerot uusittiin vastaamaan postinumeroita. Kullekin postialueelle päättyvä bussilinja pyrittiin numeroimaan alueen numerolle. Esimerkiksi Kulosaaren eli Helsinki 57:n aiemmasta omasta bussilinjasta 30 tehtiin näin ollen uusi linja numerolle 57.

Rautatienatori – Kaivokatu – Mannerheimintie – Arkadiankatu – Mechelininkatu – Eteläinen Hesperiankatu – Runeberginkatu – Topeliuksenkatu – Stenbäckinkatu – Linnankoskenkatu 25 – Lastenlinna (II) Lastenlinna – Lastenlinnantie – Stenbäckinkatu – Topeliuksenkatu – Runeberginkatu – Pohjoinen Hesperiankatu – Mechelininkatu – Arkadiankatu – Mannerheimintie –

AIEMMAT ARTIKKELIT ON JULKAISTU LEHDISSÄ

1, 2, 3 / 1990;

1, 3 / 1991;

3 / 1992;

1, 2, 3 / 1993;

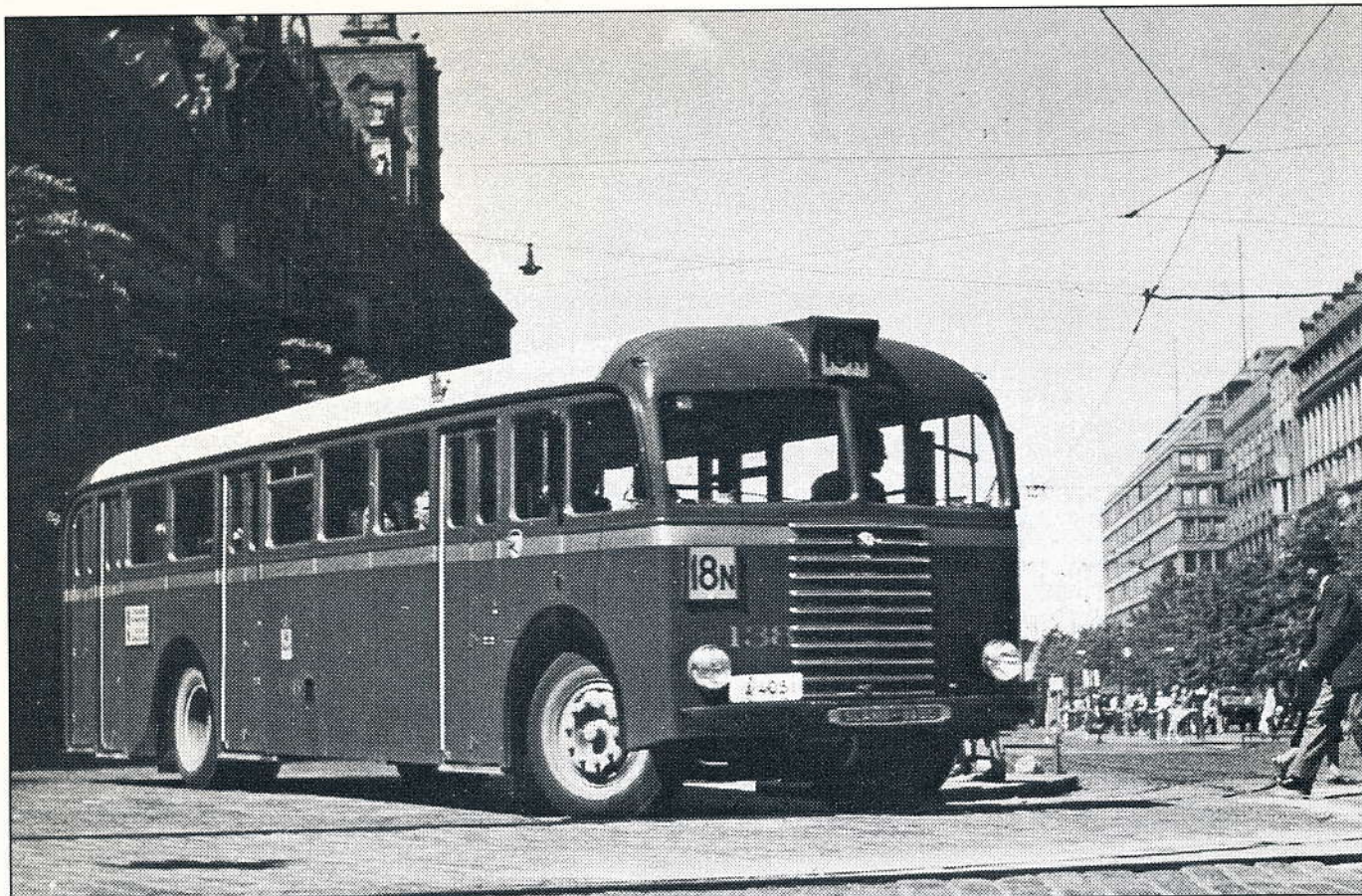
3 / 1994;

3 / 1996 JA

1 / 1998.



Rautatieaseman edustalla linjan 18 auto nro 484 Scania-Vabis B-75/ Helko vuosimallia 1963.
Kuva Pertti Leinomäen kokoelma, 23.6.1966



Erottajalla linjalla 18N oleva auto nro 138 on vuoden 1949 mallinen Scania-Vabis B-22/Karia. Auto koritettiin myöhemmin uudelleen. Kuvasta voidaan hyvin nähdä, ettei tuohon aikaan N-linja tarkoittanut yölinjaa. Kuva Helsingin kaupunginmuseo 1949.

Kaivokatu – Kaisaniemenkatu –
Liisankatu – Mariankatu – Kruununhaka

22.10.1961
... Liisankatu – Pohjoisranta –



Pasilan linjan 19 auto 176 on Scania-Vabis B-62/ Helko vuodelta 1952.
Kuva Pertti Leinomäen kokoelma, 23.9.1952.

Kirkkokatu – Mariankatu – Liisankatu ...
27.9.1964

... Stenbäckinkatu – Lastenlinnantie –
Linnankoskenkatu – Stenbäckinkatu ...
1.9.1965

(I, II) ... Topeliuksenkatu –
Linnankoskenkatu – Stenbäckinkatu –
Topeliuksenkatu – Haartmaninkatu –
Meilahden klinikat
1.9.1965

(II) ... Mechelininkatu –
Hietaniemenkatu – Eteläinen
Rautatiekatu – Arkadiankatu ...

LINJA 18A

16.6.1949 – 14.2.1951

(I) Katajanokka (Luotsikatu) –
Kanavakatu – Mariankatu –
Aleksanterinkatu – Mannerheimintie –
Arkadiankatu – Mechelininkatu – Etu-
Töölö (Caloniuksenkatu)

(II) Caloniuksenkatu – Museokatu –
Nervanderinkatu – Arkadiankatu –
Mannerheimintie – Aleksanterinkatu –
Mariankatu – Kanavakatu –
Kruunuvuorenkatu – Linnankatu –
Vyökatu – Luotsikatu

LINJA 18F

16.6.1949 – 14.2.1951

Vallila – Viipurinkatu – Pasila –
Nordenskiöldinkatu – Caloniuksenkatu

(ap)

LINJA 18N

22.1.1951

(I) Katajanokka ... Arkadiankatu –
Nervanderinkatu – Museokatu – Etu-
Töölö (Caloniuksenkatu)

(II) Caloniuksenkatu – Mechelininkatu –
Arkadiankatu ... Katajanokka

LINJA 19

11.7.1948 – 14.8.1948

Erottaja – Mannerheimintie –
Arkadiankatu – Hietaniemenkatu –
Hietaniemi

22.9.1952 – 23.4.1961

Nordenskiöldinkatu (pääte pysäkki
Pasilantiellä) – Pasila (tori)

28.11.1952

talven aikana liikennöitiin Pasilassa vain
Magdaleenankadulle

24.4.1961

jatkettiin Pasilasta Ilmalan vesisäiliölle

LINJA 20

15.9.1937 – 20.12.1941

(I) Erottaja – Lönnrotinkatu –
Mechelininkadun jatke – Itämerenkatu –
Lauttasaarentie – (II) Isokaari –
Puistokatu – Kloorantie –
Lauttasaarentie ...

9.9.1939

Lauttasaaren Elannon luota jatkaen
etelään Esplanaditietä ja edelleen
Kasinotietä Jorvaksentien risteykseen

21.12.1941

lyhennetty välille Lauttasaaresta
Ruoholahteen Itämerenkadun
alkupäähän ja Lauttasaaren lastaussata-
maan

1.6.1942

siirretty pääte pysäkki Lauttasaarentielle
Vulcanille

15.5.1946

jatkettu Erottajalle

6.3.1950

(II) ... Lönnrotinkatu – Hietalahdentori
– Bulevardi – Erottaja

15.2.1951

(I) Erottaja – Lönnrotinkatu –
Abrahaminkatu – Ruoholahdenkatu –
Itämerenkatu ...

(II) ... Itämerenkatu – Ruoholahdenkatu
– Abrahaminkatu – Bulevardi – Erottaja

22.9.1952

Rautatienkatu – Kaivokatu – Simonkatu
– Kansakoulukatu – Malminrinne –
Ruoholahdenkatu ...

6.10.1953

(II) väliaikaisesti Lapinlahdenkadun
kautta

15.10.1953 – 12.11.1954

(II) Ruoholahdenkatu – Hietalahdenkatu
– Eerikinkatu – Abrahaminkatu –
Ruoholahdenkatu ...

2.8.1956 – 28.11.1957

(II) Ruoholahdenkatu – Hietalahdenkatu
– Eerikinkatu – Albertinkatu –
Malminrinne...

2.9.1957

jatkettiin Isokaaren kulmaan asti

27.5.1958 – 31.10.1958

(I) Kampinkadun kautta

1.6.1959

... Malminrinne – Lapinlahdenkatu –
Mechelininkatu ...

15.5. – 1.7.1962

pääte pysäkki Lauttasaarella Vulcanin
edustalla

3.7.1962

pääte pysäkki Lauttasaaren sankarihau-
doilla

1.9.1962

lopetettu

LINJA 20C

Ajettu Lauttasaaren Casinolle 1930-
luvulla

LINJA 21

15.9.1937 – 30.11.1939

Erottaja – Heikinkatu – Turuntie –
Meilahdenkatu – Humalistonkatu –
Rajasaarentie – Sutelantie –
Linnankoskenkatu – Paciuksenkatu –
Seurasaarentie – Saunalahdentie –
Linnantie – Munkkiniemi
(Laajalahdentie ja aukio)



Rautatienkatu linjan 20 auto 42 Volvo B-617/ Ajokki on vuoden 1952 mallia.

Kuva Bo Ahlnäs, 1960-luvun alku.

30.9.1940 – 21.5.1941

Erottaja – Turuntie – Linnankoskenkatu
– Paciuksenkatu – Seurasaari

15.5. – 10.7.1946

Erottaja – Mannerheimintie –
Museokatu – Töölönkatu – Töölön tori –
Topeliuksenkatu – Linnankoskenkatu –
Humallahti – Lastensairaala

11.7.1946

Arkadianaukio (iltaisin Erottaja) –
Mannerheimintie – Museokatu –
Töölönkatu – Töölön tori –
Topeliuksenkatu – Linnankoskenkatu –
Paciuksenkatu – Seurasaari

15.2.1951

Erottajalta

16.12.1959

(I) ... Arkadiankatu – Nervanderinkatu –
Aurorankatu – Museokatu – Töölönkatu

...

(II) ... Töölönkatu – Aurorankatu –
Nervanderinkatu ...

LINJA 22

21.4.1938 – 30.11.1939

Erottaja – Heikinkatu – Turuntie –
Asematie – Urheilutie – Kylätie –
Yhdistystie – Haaga (Yhdistystie /
Jousimiehentie)

4.5.1950 – 30.8.1953

Rautatienatori – Kaivokatu –
Mannerheimintie – Haagan asematie –
Urheilutie – Kylätie – Yhdistystie –
Haaga (Yhdistystie / Jousimiehentie)

15.2.1951

Erottajalta

31.8.1953 – 28.8.1955

Rautatienatori ... Koroistentie ... Vanha
Turuntie – Kauppalantie – Urheilutie –
Kylätie – Angervontie – Etelä-Haaga
(Jousimiehentie / Angervontie 8)

29.8.1955 – 13.4.1958

Ruskeasuo – Etelä-Haaga

14.4.1958 – 31.8.1965

(I) Yrjönkatu – Bulevardi – Annankatu
– Kansakoulukatu – Runeberginkatu ...
Etelä-Haaga

(II) Etelä-Haaga ... Topeliuksenkatu –
Runeberginkatu – Kansakoulukatu –
Annankatu – Kalevankatu – Yrjönkatu

27.5.1958 – 31.10.1958

(I) Kampinkadun kautta

20.10.1958

toist. (II) ... Runeberginkatu –

Malminkatu – Fredrikinkatu –

Eerikinkatu – Annankatu ...

5.7.1959

tilap. (II) ... Runeberginkatu –

Kansakoulukatu – Simonkatu –

Mannerheimintie – Lönnrotinkatu –

Yrjönkatu

1961

Pääte pysäkin nimeksi Vanha kirkkopuisto

26.8. – 31.12.1962

... Kauppalantie – Haagan urheilutie –
Isonnevantie – Angervontie

24.10.1962

(I) Kampinkadun kautta



Erottajalla linjan 21 auto 121 Scania-Vabis B-15 on Kutterin uudelleen korittama auto vuodelta 1948.
Kuva Pertti Leinmäen kokoelma, 27.10.1960.

1.1.1963

... Kauppalantie – Haagan urheilutie –
Isonnevantie (Isonnevantie /
Isonnevanukuja)

1.9.1965

(I) Simonkenttä – Fredrikinkatu –
Arkadiankatu ...

LINJA 22A

2.11.1953 – 28.2.1955

Rautatienatori – Kaivokatu –
Mannerheimintie – Koroistentie –
Vanha Turuntie – Kauppalantie –
Urheilutie – Kylätie – Angervontie –
Lapinmäentie – Turun maantie –
Ahjokuja (Ahjokuja / Steniuksenkatu)

LINJA 23

29.7.1940 – 20.12.1941

Ruoholahti (Itämerenkadun alkupää) –
Lauttasaari (lastaussatama, sillan
kupeessa)

1.10.1942 – 28.2.1943

Ruoholahti – Salmisaari

1.3.1943 – 31.10.1945

Salmisaari – Lauttasaarentie – Otavantie
– Puistokatu – Lauttasaari

(Sankarihaudat)

1.11.1945

Ruoholahti – Lauttasaari
(Sankarihaudat) Erottaja –
Lönnrotinkatu – Mechelininkadun jatke
– Itämerenkatu – Lauttasaarentie –
Otavantie – Tallbergin puistotie –
Lauttasaari (Sankarihaudat)

1949

Lauttasaarella Pohjoisniementietä

6.3.1950 – 14.2.1951

(II) ... Lönnrotinkatu – Hietalahdentori
(torin poikki) – Bulevardi – Erottaja

15.2.1951 – 21.9.1951

(I) Erottaja – Lönnrotinkatu –
Abrahaminkatu – Ruoholahdenkatu –
Itämerenkatu ...

(II) ... Itämerenkatu – Ruoholahdenkatu
– Abrahaminkatu – Bulevardi – Erottaja

22.9.1951-

yövuorot: ... Eteläinen Esplanadikatu –
Mikonkatu – Kaivokatu – Rautatienatori

6.10.1953 -

välilvaihe ... Ruoholahdenkatu –
Hietalahdenkatu – vinosti torin yli –
Bulevardi ...

30.8.1954 -

vak. (II) Hietalahdenkatua
25.10.1954 -



Lauttasaaren sankarihaudoilla linjan 23A auto 54 Volvo B-617/ Helko on vuosimallia 1952. Kuva Bo Ahlnäs, 1960-luvun alku.

toistaiseksi Otavantietä

12.11.1954 –

yövuorot: ... Erottaja – Mannerheimintie
– Keskuskatu – Rautatientori

6.7.1956 –

...
Ruoholahdenkatu – Hietalahdenkatu –
vinosti Hietalahdentorin yli – Bulevardi

...
10.11.1956 –

jatkettiin Viklakujalle

4.3.1957 – 1.9.1962

yövuorot: (II) ... Eteläinen
Esplanadikatu – Mikonkatu –
Vilhonkatu – Rautatientori

27.1. – 23.3.1959

(I) ... Lönnrotinkatu – Hietalahdentori
(kiertää hallin) – Hietalahdenkatu ...

28.10.1960 –

...
Hietalahdenkatu – Bulevardi ... (ei siis
torin kautta)

15.5. – 1.7.1962

pääte pysäkki Lauttasaarentien kulmassa

3.7.1962 –

...
Lauttasaarentie – Isokaari – Tallbergin
puistotie – Gyldenintie ... (ap
vastapäivään, ip myötäpäivään)

15.12.1962 –

... Ruoholahden silta – Lauttasaarenkatu...

4.10.1965 –

... Lauttasaarenkatu – Länsiväylä –
Lemissaarentie – Lauttasaarentie –
Otavantie – Tallbergin puistotie ... (ap
vastapäivään, ip myötäpäivään
Isokaarta)

LINJA 23A

10.11.1956 – 2.7.1962

Erottaja – Lauttasaari (Sankarihaudat)

(ap)

1.6.1964 –

Erottaja ... Lauttasaarentie –
Katajaharjuntie – Katajaharju

LINJA 23N

2.9.1962 – 3.10.1965

Rautatientori – Lauttasaari

4.10.1965 –

(I) ... Ruoholahdenkatu –
Lauttasaarenkatu – Lauttasaarentie –
Otavantie – Tallbergin puistotie –
Isokaari. (II) Isokaari – Lauttasaarentie
– Lauttasaarenkatu ...



Yrjönkadun pääte pysäkillä linjan 22 auto 212 Volvo B-617/ Valmet on vuoden 1952 mallia. Kuva Pertti Leinomäen kokoelma, 15.4.1958.

Westendin Linjan nykypäivää



HKL 27 Westendin käytössä joulukuussa 2000 linjalla 505 Otaniementiellä.

TEKSTI TEEMU COLLIN

Vuonna 1994 Tehiranta myi Westendin Linja Oy:n linjaliikenteen Linjebussille, koska HKL oli voittanut tarjouskilpailussa Westendiltä linjan 112 (tuolloin 112Z) ja pelättiin koko linjaston häviämistä. Tässä yhteydessä myös linjaliikennekalusto siirtyi Linjebussille. Kuitenkin pian auto UUU-509 (Scania K92 / Kutter 9' vm. 1985) siirtyi takaisin Tehirannalle. Tällä autolla ryhdyttiin ajamaan alihankintaa Linjebussille aamuruuhkassa eri linjoilla, lähinnä 143:lla Soukasta. Tällä tasolla Westendin Linjan linjaliikenne pysyikin vuoden 1999 syksyyn asti. Tilausliikennettä hoidettiin parin auton voimin.

Syksyllä 1999 Westendin Linja sai Linjebussilta alihankintavuoroja linjalta 213, jota varten tarvittiin tilanteesta riippuen kaksi tai kolme autoa. Silloin tällöin ajettiin yhdellä autolla myös linjalla 156. Vuodenvaihteessa 1999-2000 myös Concordia Bus antoi Westendille vuoroja alihankintaan. Kolme autoa tuli linjalle 132. Keväällä 2000 Concordian ainoa nivelbussi siirtyi Westendille ja sillä ajettiin pääasiassa linjaa 512. Verrattuna kevään

2000 liikennettä kevääseen 1999, voidaan todeta Westendin Linjan hoitaman liikenteen kasvaneen moninkertaiseksi.

Kesäkuussa 2000 Suomen Turistiauto antoi linjan 128 Westendin Linjan ajettavaksi ja mukana seurasi kaksi autoa. Myös Espoon linjaa 13 alkoi Westend ajaa.

Elokuun puolivälissä 2000 Westendin Linjan liikennekenttä muuttui rajusti. HKL:n saadessa linjan 132 sinne jäi vain yksi Westendin auto, joka oli vuokrattu HKL:lta. Myös linjalla 213 Westendin vuorot vähenivät, mutta tilalle nyt jo

Connexiksi nimensä vaihtanut Linjebuss antoi vuoroja linjalta 212, sekä linjoilta 143 ja 145. HKL antoi lisäksi alihankintaan aluksi yksittäisiä vuoroja linjoilta 500T ja 505, mutta myöhemmin linjat 500T ja 501T "valuivat" kokonaan Westendin ajettaviksi.

Lokakuun lopulla Espoossa avattiin uudet pikalinjat 3 ja 5, joista Suomen Turistiauto siirsi Westendille linjan 3.

Westendin Linjan bussikalusto vuodenvaihteessa 2000-2001

Lisääntyneeseen liikenteeseen tarvittava bussikalusto on hankittu pääasiassa käytettynä muilta firmoilta. Osa autoista on kuitenkin alun perin Westendin Linjan hankkimia, mutta ne ovat olleet välillä Linjebussin omistuksessa. Käytettyjen autojen ikä on ollut sitä luokkaa, että niillä ei ole ollut suotavaa ajella kokopäiväliikennettä. Niinpä Westendin täytyi hankkia uutta kalustoa, kun oli tarkoitus ajella kokopäiväisesti. Valinta osui Suomessa lähes tuntemattomiin Renault'ihin.

Mutta nyt pääasiaan eli liikkuvan kaluston esittelyyn, eli siihen kalustoon, joka on ollut käytössä Westendin "uuden nousun" aikana. Ehkäpä tässä ei ole kaikkia käytössä olleita, koskapa Westend on lainannut/vuokrannut muiden firmojen



WL 17 eli entinen STA 205 linjalla 128 joulukuussa 2000.



Westend 3 (ex 9) linjalla 213 Pohjoisella Rautatiekadulla lokakuussa 1999.



Westend 3 uudelleen maalattuna Matinkylässä helmikuun 2000 lumisateessa.

autoja jopa vain päiväksi pariksi. Hyvin tavallisia tällaisia vierailijoita ovat olleet Connexin ns. tanskalaiset "pommi-Säfflet".

Vanhimpana autona vuodelta 1985 ko-
meili numero 3, UUU-509, Scania K92,
jossa on neliportainen Voith-automaatti
ja 1-1-0 -ovinen Kutter 9' -kori. Auton
alkuperäinen numero oli 9, mutta tul-
lessaan (Linjebuss Espoolta) takaisin
Westendille se sai uuden numeron 3. Tä-
mä auto maalattiin syksyllä 1999 West-
endin uusiin väreihin ja joulukuussa 1999
siihen asennettiin eteen neliraitakilpi en-
tisen suuren kilpilaitteen tilalle. Autossa
on Kutterin valmistamat katuripenkit,
joissa on kellertävä kangas. Sisäkatossa
on pronssinvärinen kangas, muuten si-
sustus on ruskeaa puunväriä. Tämä auto
palasi Westendin käyttöön varsin pian
linjaliikenteen myynnin jälkeen. Auto
poistettiin syyskuussa 2000 vaihteistovi-
an vuoksi. Tosin sillä olisi ollut muuten-
kin vain pari viikkoa elinaikaa, ennen-
kuin se olisi tullut yli-ikäiseksi.

Toinen varsin pian Westendille takai-
sin tullut auto on numero 4, UXE-214,
entiseltä numeroltaan 14 vuodelta 1986.
Alustana on tässäkin Scania K92 Voith
-automaatilla, mutta korina on Kutter
Deca 320. Ovijärjestys on 1-1-0 ja istui-
mina ovat Kutterin normaaliit korkeat
puolituristipenkit. Sisustus on muuten
samanlainen kuin kolmosessa. Tämä au-
to on nyt firman vanhin.

Auto HFM-832 ostettiin takaisin
Linjebussilta kesällä 1999, jolloin uudek-
si numeroksi tuli 5 entisen ollessa 15. Tä-
mä vuonna 1991 valmistunut auto on
Scania L113 kymmenlovisella keppivaih-
teella. Korina on 1-1-0 -ovinen Lahti
400, jossa on harmaasävyinen puolituris-
tisistustus. Auto sai saman tien uuden
maalipinnan.

Joulukuussa 1999 ostettiin Stage-
coachilta kaksi käytettyä autoa. Toinen
niistä sai Westendillä numeron 6 ja uudet
kilvet EYC-435. Ja sehän on Mercedes-
Benz OH1625L VanHool Alizée -korilla.
Tämä auto on alun perin Vanhankylän
Linjan hankkima vuonna 1990. Tosin



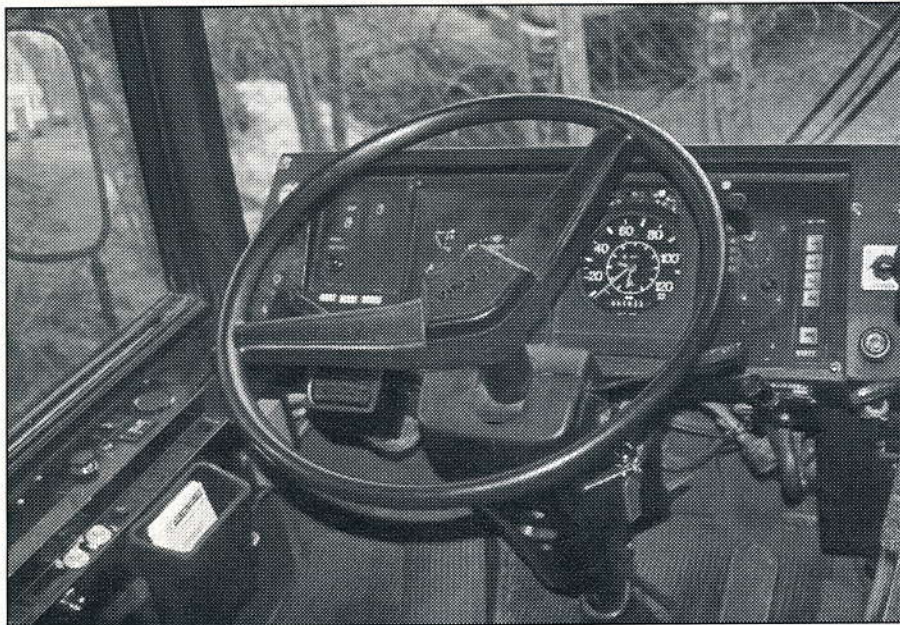
Auto 8 tässä uudelleen numeroituna 18:ksi syyskuussa 2000 Matinkylän varikolla. Noin kuukauden ajan Westendillä oli kaksi autoa numerolla 8.



Volvo B9M -alustainen Westend 3 linjalla 156 syyskuussa 2000.

auto on ikäänsä nähden varsin vähän
käytetty, koska se on ollut lähes koko
1990-luvun lopun seisokissa, koska vanha
omistaja ei tullut toimeen Mersun itse
valmistaman automaattivaihteen kanssa.
Mersun oma automaatti muistuttaa pal-

jon monista mahuri-Volvoista tuttua Alli-
sonia käyttäytymiseltään eli rähinää ja
kierroksia. Autossa on 1-2-0 -ovet ja
VanHoolin varsin korkeaselkänöjaiset
istuimet. Katto ja seinät on verhoiltu har-
maalla kankaalla. Pysähty-kilvessä on



Westend 10:n komentosilta.

verenpunainen valo.

Toinen Stagecoachilta hankittu auto sai numeron 7, mutta siinä on alkupe-
räiset kilvet EFE-123. Se on myöskin Mercedes-Benz OH1625L, mutta korina onkin suomalainen Wiima Combi, jossa 1-2-0 -ovet ja katurisisustus Wiiman omin penkein. Tämän auton alkuperäinen haltija oli Linjamatka, Tehirantojen yksiköitä sekin. Tyhjän panttina tätäkin autoa oli seisotettu samasta vaihteistoy-
syystä kuin VanHooliakin.

Joulukuun 1999 tulokas oli myös auto 8, ZBH-408. Tämä auto hankittiin Linjebussilta, ja on alkuperäinen west-
endiläinen vuodelta 1988. Tämä auto onnistui säilyttämään numeronsa koko ajan samana omistajanvaihdoksista huolimatta ja on hyvin samanlainen kuin pari vuotta vanhempi auto 4, Scania K92 / Voith / Kutter Deca 320, vain yksi-
tyiskohdissa on eroja kuten sisäkaton kangas ja akseliväli sekä istuma-
paikkamäärä, jotka tässä ovat 6,0m ja 47, kun taas nelosessa 6,3m ja 49. Ulkoseinien Westendin Linja -teksti on kahdeksikossa suurempi kuin nelosessa johtuen myöhemmästä maalausajankoh-
dasta. Syyskuussa 2000 auton numero muutettiin 18:ksi.

Helmikuussa 2000 Westendille palasi takaisin auto ZHK-301. Auto valmistui vuonna 1989 numerolle 1, jolla se kulki sittemmin myös Linjebussilla, mutta sai nyt palatessaan numeron 10. Tämän auton alusta on jo luku sinänsä. Sen voisi määritellä uudestaankoritetuksi mutta ei aivan, koska niin rajusti sitä on muutettu. Nimittäin alusta on ollut alunperin etu-
moottorinen, mutta muutettu takamooot-
toriseksi. Etumoottorista on vielä muis-
tuttamassa takamoottoriautolle varsin erikoiset mittasuhteet: lyhyt etuylitys ja vastaavasti pitkä takaylitys. Myöskin etu-
akselilla on edelleen lehtijouset. Alustan

tyyppimerkintä on Scania BF-BR111, eli alkuperäinen alusta on ollut BF111, mikä näkyy ohjauspyörän vanhasta mallista. Auton nykyinen vaihteisto on nelipor-
tainen Voith -automaatti. Nykyinen kori



on Wiima Combi, jossa 1-2-0 -ovet ja Wiiman omat katuripenkit, joissa puna-
musta kangas. Hetken aikaa tämä auto

ehti ajaa numerolla 10 vanhoissa West-
endin väreissä, mutta maalattiin piak-
koin uusiin väreihin.

Keväällä 2000 Westendin Linja sai nivelbussin, kun Concordia vuokrasi auton 324 Westendille. Rekisteriä IFO-
950 kantaa Volvo B10MA / Wiima N202 1-2-1-0 -ovilla vuodelta 1991. Vaihteisto on ZF5 HP 500. Westendillä auto on esi-
intynyt parilla eri väriyksellä. Ensin sel-
laisena, että "Coutsi-raidoista" ylin eli oranssi oli poistettu. Seuraava ulkoasu oli kokoharmaa. Autossa on vieläkin Con-
cordian numero kyljissä.

Kesäkuun alussa 2000 Suomen Turis-
tiauto antoi Westendille alihankittavaksi linjan 128 ja samalla myös vuokrasi kalustoa siihen. Westendille tulivat STA
274 (TGN-565), Volvo B10BLE / Carrus City L vuodelta 1995 ja STA 321 (JBM-
948), Volvo B10M / Ajokki Fifty vuodelta 1994. Varsinkin aluksi nämä Turistin au-
tot olivatkin yleensä jollain aivan muulla linjalla kuin 128:lla, siis siellä Nöyk-
kiössä näkyi jopa Kuttereita. Auto 274 palautui STA:lle tammikuussa 2001 ja
321 helmikuun lopulla 2001.

Elokuun puolivälissä HKL vuokrasi Westendille tuliterän teliauton 8 (ZIX-
286), Scania L94UB6x2 / Ikarus E94:n linjan 132 vuoroa varten. Autossa on

Turbo-Scania BF-
BR111 / Wiima
Combi, ZHK-301,
Westend 10
huhtikuussa
2000 Friisilässä.
Mittasuhteiltaan
omaperäinen.



Entinen Vanhankylän Linjan VanHool-Mersu Westendin Linjalla maaliskuussa 2000.



Westend 14 eli entinen Espoon Auto 63 vielä ilman firman nimiä Ruhan varikolla syyskuussa 2000.



V8-Mersu Westend 7 helmikuussa 2000 Linja-autoasemalla. Tämä auto on entinen linjamatkalainen vuodelta 1990.



Keppivaihteinen Scania L113 Lahti 400-korilla on Westend 5.

rat, mutta niistä lisää myöhemmin; sekä STA:lta auto 252 (MGB-890), Volvo B10BLE / Carrus K204 City L vm. 1993, joka palautettiin takaisin tammikuussa 2001.

Syksyn merkkejä oli jo voimakkaasti ilmassa, kun Westend osti Connexilta auton ZCL-812, joka oli alun perin Friherrsin Auton nro 12, sittemmin Vantaan Liikenteen 140, ja nyt Westend 3. Alustana Volvon säästömallimahuri B9M ja korina Wiima K202 2-2-1 -ovilla ja vanhalla Vantaa-sisustuksella puunvärisiin seinin ja tiikerikankaisiin penkeihin. Vuosimalli oli 1988. Jo joulukuussa tämä auto poistettiin, koska se oli varsin puhdittu rakkine ja vielä keppivaihteinen, joten se ei sopinut käyttöön. Tosin eipä siitä silti vielä eroon päästy, vaikka niin suunniteltiin, nimittäin vaikka se nimellisesti poistettiin, niin joskus sitä silti tarvittiin siitä huolimatta, että toinen uudempi kolmonen oli myös ajossa!

HKL:n linjojen 500T ja 501T mukana Westendille tuli useita HKL:n vuoden 2000 O 405 N2 -Mersuja, joista autossa 27 on suuret Westendin Linja -tekstit ja autossa 24 pienet tekstit keulassa ja perässä.

Syyskuussa nähtiin Westendillä Connexin auto 298, XFM-545, Volvo B10R/Lahti 400 edelleen kelta-oranssina vain pienet Westend-tekstit kyljissä. Nytpä pääsi tällainen liikenneneuvos Paavo A. Koskisen eli "ukko-Paavon" viimeinen hankinta, puolimatala ihmeellisyyttä, uusille linjoille, lähinnä 143:lle. Onneksi Soukassa on sen verran korkeita taloja, että myös etuosassa istuvat näkevät, missä ollaan, kun auton ikkunat ovat niin kovin ylhäällä...

Syys-lokakuun ostoksia ovat kaksi Concordian Volvo B10M/Wiima K202:sta, jotka saivat numerot 14 (ZEA-963) ja 15 (ZEA-961). Alun perin nämä ovat Espoon Auton 63 ja 61, vuoden 1989 rähinä-Allison -vaihteisia ja 2-1-1 -ovisia autoja, joissa on vaaleanruskeita sisustus punaisiin penkeihin.

Yksi edellisten kaltainen, mutta vähän uudempi vanha espoolainen, tuli numerolle 3 marras-joulukuun vaihteessa. Kyseessä on BNA-998, entinen Espoon Auton 98. Sisäauto BNA-997 tuli numerolle 13 helmikuussa 2001.

Lokakuussa Westend osti STA:lta kolme Scania N113CLL/Lahti 402 matalalattia-katuria pääasiassa pikalinjan 3 tarpeisiin. Autot ovat 204 (NBA-342), 205 (GBC-947) ja 209 (UGA-189). Westendin numerot ovat vastaavasti 16, 17 ja 19. Autot maalattiin uudestaan ja istuimiin laitettiin uudet kankaat. Nämä autot kuuluivat STA:n ensimmäiseen matalalattia-bussihankintaan vuonna 1993, ja niissä on aina kiva kolmiportainen Voith D863 -automaattivaihte.



Westendin Linjan autot 4 (Scania K92 / Kutter Deca vm. 1986) ja 298 (Volvo B10R / Lahti 400 vm. 1991) syyskuussa 2000.



Entisaikaan espooisten liikenneyritysten kunnia-asia oli omistaa nivelbussi. Westend jatkaa perinnettä tällä autolla. Kuva elokuussa 2000.



WL 321 on STA:lta vuokrattu Volvo B10M / Carrus (Ajokki) Fifty vm. 1994.

Astumme Agora -aikaan

Toukokuussa 2000 ilmestyi Espoon teille varsinainen kummajainen: Renault Agora Standard –matalalattiakaupunki-auto. Sen takana oli Westendin Linja, joka oli hankkimassa tällaisia ranskalaisia vempoleitä käyttöönsä. Tämä Agora oli Suomessa pääasiassa esittelykäytössä, mutta sillä ajettiin koekilvillä pari viikkoa Espoon sisäisellä linjalla 13 toukokuun lopulla. Koeautossa oli kolmet tuplaovet ja varsin vähän istumapaikkoja, vain 24. Westendin omiin autoihin tuli reilusti enemmän istuimia, 39, jotta ne olisivat seutuliikenne-kelpoisia. Lisäksi on 58 seisomapaikkaa. Koeautossa oli moottori takana poikittain, sen sijaan Westendin omissa autoissa on 2-2-0 -ovet ja moottori on takana pitkittäin kuten esimerkiksi Mersuissa. Malli on Agora Line. Varsinainen tyyppimerkintä on PS09B7. Vaihhteisto on neliportainen Voith –automaatti. Elokuussa tulivat autot 11 (NCR-494) ja 12 (FEN-194). Vuodenvaihteessa tuli lisää: ensin auto 20 (JEI-746), ja sitten 21 (JEI-757) sekä 22(RYM-508). Helmikuun lopulla 2001 tuli vielä nro 23 (TYL-584).

Relluissa on harmahtava sisustus ja istuinkankaat ovat varsin värikkäät. Ohjaamo on ranskalaisten täysin omaa designia ja kojetaulu vähintäänkin erikoinen, mutta kokonaisuus näyttää lopulta varsin siistiltä.



Erilaisia autoja, joiden elämään Westendin Linja on liittynyt. Kuvassa WL10 ja 274 sekä Wikströmin Margaretaalle myyty Scania L113 / Lahti 400 Linja-autoasemalla kesäkuussa 2000.



HKL:n Scania L94UB6x2 / Ikarus E94 nro 8 ja WL:n Scania K92 / Kutter Deca nro 4 Matinkylässä elokuussa 2000.



Westend 11 Renault AgoraLine syyskuussa 2000 Vuorimiehentien ja Tekniikantien risteyksessä Otaniemessä.

Yksityiset kaupunki- ja lähiliikenteessä



Alhonen & Lastunen Oy nro 15 (Volvo B10M / Wiima vm. 1987 ex Saaren Auto Oy) linjalla 75 Ponsa - Pyynekintori ja Luopioisten Linja Oy:n nro 10 (Leyland Leopard PSU3C / Kutter 9 HMA-210 vm. 1979) linjalla Tampere - Sahalahti - Orivesi. Kuva Kimmo Pyrhönen, Kangasala 27.2.1995

Edellisessä RAITIOssa kerrottiin Tampereen kaupungin liikennelaitoksen kalustosta. Esittelyvuoro onkin nyt yksityisten kalustossa. Yksityisistä keskitymme vain yhteistarifiliikenteessä mukana olevien yritysten paikallisliikennekalustoon, mutta kerromme myös hieman yhtiöiden historiasta. Tässä kolmannessa osassa keskitymme pieniin yrityksiin ja jätämme Länsilinjat ja Paunun seuraavaan osaan.

TEKSTI KIMMO PYRHÖNEN,
NIKLAS SAVINSAARI

ALHONEN & LASTUNEN OY

Alhonen & Lastunen on vanha kangasalainen yhtiö, joka nykyisin pitää "majaansa" Tampereella Lakalaivassa. Yhtiön perustivat Bruno Alhonen ja Artturi Lastunen. Heidän nimissä julkaistu ensimmäinen aikataulu astui voimaan 21.4.1928 reitille Ponsa - Tampere. Vuonna 1934 yhtiö alkoi ajaa myös Ponsan kautta Virroille. Kolmelle autolle oli aluksi talli Tohkalassa, mutta talvisin sinne asti ei aina päässyt. Varikkoa kaitvattiin kipeästi. Virtain autojen huollon helpottamiseksi avattiin korjaamo jo vuonna 1933 Tampereelle. Nykyisin yrityksellä on Expressbus-liikennettä Virroilta (Pohjaslahdelta) Helsinkiin,



Alhonen & Lastunen Oy nro 21 Volvo B10M / Carrus Vega -1997 linjalla 75 Kangasalla 5.3.1998. Kuva Kimmo Pyrhönen.

KALUSTOLUETTELO (PÄÄSÄÄNTÖISESTI LÄHILIIKENTEESSÄ KÄYTETTÄVÄT AUTOT)

ALHONEN & LASTUNEN OY

AUTO	ALUSTA	KORI	Vm.	REKISTERI	OVET	PAIKAT	MUUTA
11	Vo B10M	Lahti 400	1990	MFB-229	120	47+27	ex Åbergin Linja 1 ->1996
12	Vo B10M	Carrus Vega	1998	EIP-197	120	54+0	
14	Vo B10M	Wiima M310	1990	OSS-478	110	51+7	ex. Saaren Auto ->1996
15	Vo B9M	Wiima M305	1987	BHN-992	101	49+9	ex. Saaren Auto ->1994
16	Vo B10M	Kutter 9	1981	UOA-703	110	57+6	ex. Westendin Linja ->1993
17	Vo B10M	Wiima M310	1989*	UUV-722**	110	55+9	ex. Westendin Linja ->1994, *uud. koritettu 1989. **Alusta vm. 1981 rek.tunnus vuodelta 1986
18	Vo B10M	Carrus Fifty	1996	RGJ-505	120	54+6	
19	Vo B10M	Kutter 9	1984	USC-819	110	57+11	ex. Westendin Linja ->1993
20	Vo B10M	Carrus Fifty	1997	TGZ-919	120	54+11	
21	Vo B10M	Carrus Vega	1997	YBF-597	120	58+5	
22	Vo B10B	Lahti 520 Flyer	1997	LIB-427	110	55+5	
23	Vo B10M	Carrus Vega	2000	JEF-823	120		
28	Vo B10M	Wiima M310	1990	OSS-928	110	51+9	ex. Linjebuss Finland 28 (Vantaan Linja 28)
31	Vo B9M	WiimaM310	1989	BFA-765	110	51+9	ex. Linjebuss Finland 31 (Vantaan Linja 31)

Edellä mainituista keppivaihteisia ovat autot 14, 15, 17, 22, 28 ja 31. Autoissa 11, 12, 18, 20, 21 ja 23 on ZF-automaatti ja ex. Westendiläiset, eli 16 ja 19 on Allison-automaatilla. Muutamat autot ovat saaneet vuoden 2000 aikana mainosmaalauksia. 14 on vihreä Ålandsbanken, 18 valkea Hesburger ja 31 keltainen Forex. Mainosteippaukset eivät ole kovinkaan edustavan näköisiä, lähinnä vaan tekstiä yksivärisellä pohjalla.

yhteisliikenteenä Paunun kanssa, paikallisliikennettä Virrat - Ruovesi -alueella, linja 75 Tampere - Kangasala - Ponsa sekä linjat 90 ja 90Y Teiskon alueelle.

Yhtiö hoitaa lähilinjaan pääsääntöisesti tavallisilla B10M-Volvoilla. Esimerkiksi linjaa 75 ajava auto käy päivällä Virolilla saakka, joten mahan alle tarvitaan tavaratilaa. Maaseudulla ei myöskään ole pysäkkikorokkeita, joten matalalattia-autojen käyttö ei ole perusteltua eikä mahdollistakaan. Autot ovat olleet perinteisissä yhtiön väreissä. Vuonna 1998 omistajaksi tuli Linjebuss, sittemmin Connex, mutta autoja ei ole maalattu sen paremmin Linjebussin, kuin Connexinkaan väreihin. Beige on edelleen pohjaväri, jossa on tyyllitellyt punaiset ja harmaat raidat. Maalauskaavioita on useita erilaisia, lähinnä raitojen sijoitteluissa on pieniä eroja.



Helmikkala Ky:n "Arksa" eli MAN / Lahti 431 Falcon valmistautuu lähtöön Pälkäneelle. Kuva Kimmo Pyrhönen Tampere las 16.3.1996



ZF-automaattinen A&L 18 Volvo B10M / Carrus Fifty RGJ-505 vm. 1996 tallin pihalla. Auto on ollut nimenomaan Ponsan linjan 75 vakikulkija. Se sai vuonna 2000 Hesburger-mainokset kylkiinsä. Kuva Kimmo Pyrhönen, Tampere Lakalaiva 3.7.1996.

HEMIKKALA KY

Helmikkala Ky on perheyritys Pälkäneeltä. Oskari Helmikkala aloitti liikennöimisen kotoaan Laitikkalasta vuonna

1928. Vuonna 1936 linjaa jatkettiin Hauholle. Nykyisin yritystä hallitsee Oskarinen veljen pojanpoika Janne Helmikkala. Yritys on voimakkaasti keskittynyt tilausajoihin, joista osa on vakitui-

sia matkatoimistojen ajoja. Kahdella autolla ajetaan kuitenkin linjaa. Toinen linja on paikallinen Pälkäne-Kangasala-Tampere, toinen vuoroviikoin ajettava Lahden linja.

Autojen pohjaväri on valkoinen. Niissä on pari harmaan sävyistä raitaa sekä keltaista raidoitusta. Yhtiön omistajalla kävi melkoinen tuuri muutamia vuosia sitten. Yhtiön talous oli 1990-luvun alussa heikossa jamassa ja autot varsin ikääntyneitä. Täysosuma Lotossa käänsi kuitenkin tilanteen ja voittovarat sijoitettiin neljään MAN-linjuriin.

Helmikkala ei ole kylkinumeroinut autojaan, vaan ne on nimetty. Tällä hetkellä on autot:

Arksa (MAN 16.280 HOCL-CD/Lahti 431 Falcon vm. 1990, P49, VFF-974) ja Kustaa (Scania L94/Lahti 520 Flyer, XIB-277)

Nämä ovat lähiliikennekäytössä reitillä Laitikkala - Pälkäne - Kangasala - Tampere.



Luopioisten Linja Oy 11, Leyland PSU 3C-2L-14.4T/5890 / Kutter 9 vuodelta 1980, rekisteröity vieläpä kyseisen vuoden joulukuussa. Kuva Teemu Collin, 2000



Luopioisten Linja Oy:n Leyland PSU 3C-2L:n hallintalaitteet ja kojetaulu. Wilson-puoliautomaattivaihteen valintalaitetta kutsuttiin useasti nimellä "nappula". Kuva Teemu Collin, 2000

LUOPIOISTEN LINJA OY

Luopioisten Linja Oy on seitsemän auton yritys Luopioisten Kynäröltä. Se on perustettu vuonna 1945 ja on yhä perustajansa, Aaro Kankaanpään johdossa. Päälinjat ovat Luopioinen - Pälkäne - Kangasala - Tampere sekä Kuhmoinen - Sahalahti - Kangasala - Tampere. Lisäksi yhtiöllä on eri reittivariaatioita lähinnä koululaiskuljetuksia varten. Tällainen vuoro ajetaan mm. Orivedelle. Koska linjat kerääntyvät Kangasalta Tampereelle, on vuorotarjonta melko tiheä ko. välillä päiväsaikaan.

Linjaliikennettä hoidetaan yhtiön kalustolla, joista uusin on vara-autona. Muutoin auto on tilausajokäytössä.

Kalusto koostuu kahdesta Leyland Leopard PSU3C/2L/Kutter 9 -autosta sekä neljästä Volvo B10M:stä. Leylandeista numero 9 (HKX-589) on vuodelta 1978 ja numero 11 (HMY-111) vuodelta 1980. Tämä auto on myös viimeinen Suomessa rekisteröity Leyland-linja-auto. Molemmissa on Kutter 9 -kori. Volvoista vanhin on tusina eli numero 12 (HNT-912). Se on Kutter 9 Continental vuodelta 1982.



Valkeakosken Liikenne Oy:n autot 2 (Scania F112 / Ajokki 7000 HTN-902 vm. 1985) ja 3 (Scania K113 / Ajokki Regal HFU-393 vm. 1991) tallilla. Kuva Kimmo Pyrhönen, Valkeakoski 29.4.1996

Myös auto 3 (IEU-402), Taivalkori GL -korinen, on vuodelta 1982, mutta se on ainoa käytettynä hankittu ja ostettiin 1980-luvun loppupuolella. Numero 1 (HPP-641) on vuoden 1984 ostos Kutter 9 -korilla. Pitkän tauon jälkeen ostettiin Carrus Star 502 -korinen TGM-413 -rekisterinen turistibussi vuonna 1995. Kylkinumeroksi tuli 3. Sen myötä kaluston maalaus nykyaikaistettiin värien pysyessä ennallaan. Vuonna 1998 tuli vielä LIB-794 rekisterinen auto numero 4, nyt Lahti Eagle 560 -korilla.

VALKEAKOSKEN LIIKENNE OY

Valkeakosken Liikenne Oy on perustettu jo vuonna 1928 ja hoitaa nimensä

mukaisesti liikennettä Valkeakosken ympäristössä. Tärkeä reitti heille on Valkeakoski - Tampere, jota ajetaan pääsääntöisesti paikallista Kulju - Sääksjärvi - Multisilta - Peltolampi - reittiä, eli vanhaa Lempäälän tietä. Lisäksi on joitakin suoria moottoritievuoroja Tampereen ja Valkeakosken välillä. Uudempien autojen linjakilvistä löytyy Lempääläntietä kulkeville vuoroille linjanumero 52. Yhtiöllä on pidempien linjojen lisäksi paikallinen Toijalaan menevä linja, jonka firma sai 1977 Pohjolan Liikenne Oy:ltä. Yhtiö on ostanut osuuksia myös toiselta paikallisyritykseltä, Valkeakosken Linjat Oy:ltä, joka harjoittaa etupäässä Valkeakosken "kaupunkiliikennettä".

Yhtiöllä on siis kaksikymmentä autoa, jotka kaikki on suunniteltu lähinnä

vakiovuoroliikenteeseen sekä turistikäyttöön. Vega-korista autoa voi kuitenkin pitää erityisenä lähiliikenneautona. Ovet kaikissa on 110 ja vaihteistot keppivaihteisia. Autojen alustoina on pääsääntöisesti Scania K112-, K113-, K124- ja L113-tyyppisiä ja toistaiseksi suurin osa koreista on Ajokki Victor tai Vector -koreja. Scanioiden joukossa on kuitenkin kaksi Volvoa; yksi B10M ja yksi B12. Yhtiön erikoisuutena voidaan mainita, että sille tuli vielä vuonna 1985 F112-etumoottori-Scaniaa (nrot 2 ja 17) Ajokki Ametisti -korilla.

Tämä näistä pienemmistä yksityisistä firmoista tällä kertaa. Ensi kerralla tutustummekin sitten isompiin yrityksiin Länsilinjaan ja Paunuun. Siihen asti, se on moro!

1	KIU-891	Scania Carrus Vega 1999
2	HTN-202	Scania Ajokki Ametisti 1985
3	KIS-813	Scania Carrus Vector 1999
4	RGY-440	Scania Carrus Classic 1998
5	EII-565	Scania Carrus Vega 1997
6	TGY-167	Fiat Ducato Maxi 1997
7	XYA-867	Scania Carrus Vector 2000
8	IEA-608	Scania Ajokki Victor 1989
10	JAE-754	Scania Ajokki Victor 1992
11	RFR-171	Scania Carrus Ajokki Vector 1993
12	EGU-712	Volvo Carrus Regal 1996
13	GCF-743	Scania Carrus Vector 1997
14	HXL-114	Scania Ajokki Express 1985
15	FBT-715	Scania Carrus Vector 1995
16	BFC-955	Scania Ajokki Victor 1990
17	HUL-817	Scania Ajokki Ametisti 1985
18	RIG-218	Scania Carrus Vector 1998
19	EGU-699	Scania Carrus Vector 1996
20	GAJ-976	Scania Ajokki Victor 1990
21	IBS-321	Scania Ajokki Victor 1989



Valkeakosken Liikenne Oy 9, Volvo B10M-60 / Ajokki Express vuodelta 1987. Yhtiön noin paristakymmenestä autosta Volvoja oli kuvaushetkellä vain kaksi. Kuva Kimmo Pyrhönen 18.2.1998

päätepysäkki

Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota



JÄSENMAKSU 2001

TÄMÄN LEHDEN mukana seurasi maksulomake, jolla maksetaan tämän vuoden jäsenmaksu (100 mk). Seuran tilinumero on 800014-54483. Kenttään "tiedonantoja" kirjoitetaan oma nimi, jotta rahastonhoitaja näkee, kenen jäsenmaksusta on kysymys. Jäsenmaksun eräpäivä on 31.5.2001. Jos maksu ei syystä tai toisesta ole saapunut määräaikaan mennessä yhdistyksen tilille, seuraa siitä muistutus maksamatta jättäneelle. Jos maksua ei kuulu muistutuksen jälkeenkään, lehteä ei maksunsa laiminlyöneelle enää lähetetä.

Kevätajelu 2001

► SU 29.4.2001 KLO 12 KOSKELAN HALLILTA

SUOMEN RAITOTIESEURA ry:n jäsenten perinteinen kevätajelu linjalla 15 järjestetään sunnuntaina 29. huhtikuuta 2001. Lähtö on klo 12.00 Koskelan hallin ratapihalta. Kiertotajelu kestää pari tuntia. Vaununa on tällä kertaa RM1-muottorivaunu 352 vuodelta 1956. Vaunu oli alunperin vuoteen 1988 saakka numerolla 356. Tämä VTS-vaunu muutettiin kesällä 1995 Helsingin kaupungin puisto-osaston Vihervuosi-kampanjaa esitteleväksi "Viherratikkaksi" eikä sitä ole sen lyhyen elokuisen näyttelyaikansa jälkeen nähty liikenteessä. Nyt on siis harvinainen tilaisuus jopa matkustaa tällä ulkoasultaan hyvin poikkeuksellisella vaunulla. Vaunun on maa-

lannut viisi "ammattimaista" graffitimaalaria ylt ympäriin sä erilaisilla värikäillä kuviolla, jotka on toteutettu perinteisellä spraymaalaustekniikalla.

Ajelulle kannattaa tulla ennakkoluulottomalla retkimielellä, koska vaunussa on vain kuusi istumapaikkaa. Siitä on poistettu peräti 23 istuinta ja tukitankoja on myös harvennettu eli lähestulkoon kaikki joutuvat seisomaan vaunussa melko vapaasti koko matkan ajan. Istuimet annettiin aikoinaan Haaparnäen veturi puiston kaupunkilinja-autoharrastajille käytettäväksi vanhojen bussien uudelleensisustukseen. Viherratikka-näyttelyn aikana vaunussa oli lisäistumina puistonpenkkejä. Va-

roituksen sana mukaantuloille: mikäli sinulla on vaikeuksia pysyä pystyssä liikuvassa vaunussa, kannattaa harkita matkallelähtöä ja tyytyä tällä kertaa ihailemaan tätä taideteosta vain ulkoapäin. Älä ota myöskään mukaan muille matkustajille haitallisia matkakapineita eli ylimääräisiä tilaavieviä kasseja ja rattaita, sillä ne saattavat olla avarassa vaunussa turvallisuusriski. Ajelu on maksuton ja tarkoitettu vain SRS:n jäsenille eli nyt emme valitettavasti ota matkalle mukaan ulkopuolisia henkilöitä.

Tervetuloa unohtumattomalle ja mielenkiintoiselle kevätajelulle.

Tutustuminen Turun museoraitiovaunuihin

SUNNUNTAINA 27.5.2001 noin klo 8.40 aikoihin on mahdollista tulla tutustumaan Turun museoraitiovaunuihin liikennelaitoksen entiseen raitiovaunuhalliin Amiraalistonkatu 6:ssa. Paikalle pääsee Helsingistä esimerkiksi pikajunalla 121, lähtö 5.50 ja tulo Turun satamaan 8.23, josta on lyhyt kävelymatka halliin. Tampereelta pääsee pikajunalla 804, lähtö 6.05.

METROAJELU JUNALLA M200

SRS:N JÄSENTEN tutustumisajelu uudella 200-sarjan metrojunalla järjestetään sunnuntaina 13.5.2001. Lähtö Itäkeskuksen asemalta raiteelta 2 klo 13.00. Parituntisen ajelun yhteydessä käydään mm. kaikilla kääntöraiteilla sekä tutustutaan myös metroravikon laajennukseen. Ajelu on ilmainen ja tarkoitettu kaikille SRS:n jäsenille sekä perheenjäsenille äitejä unohtamatta. Force majeure: jos uutta juna ei valmistajan testauksen vuoksi saada, ajetaan ajelu vanhalla junalla. Tervetuloa matkalle valaistuun tunneliin ja pimeään junaan!

SRS-informaatiota sähköpostitse

JOS HALUAT SAADA NOPEASTI ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava rinkiin liittymisestäsi yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Samalla suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi on mahdollista nähdä kaikkien niiden osalta, jotka ovat mukana järjestelmässä. Jos et halua yhteystietojesi näkyvän, ilmoita siitä erikseen, niin saat vastaavat viestit piilokopiona. Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Huomatkaa, että "vastaa kaikille" -periaatteella lähetetyt viestit eivät siten välity piilokopion saajille. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluaa erota ringistä, siitakin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä välineenä RAITTON ja SRS:n verkkosivujen rinnalla. Sähköpostirinki ei korvaa sen enempää jäsenlehteä kuin internetsivujakaam.

► [J.NORDLUND@KOLUMBUS.FI](mailto:j.nordlund@kolumbus.fi)

LINJAT

ITSenäisyyspäivänä keskiviikkona 6.12. 2000 ajettiin Helsingissä sunnuntai-aikataulujen mukaan. Päivän juhlallisuudet aiheuttivat eräille linjoille poikkeusreittejä ja viivästymisiä. Myös hetkelliset pysähdykset olivat mahdollisia. Aattona ajettiin arki-aikataulujen mukaan.

Poikkeusjärjestelyt Ylioppilaiden soihdunkulkeen vuoksi noin klo 16.30 – 18.00:

Raitioliikenne: Raitiolinjat 3B ja 3T ajoivat noin klo 17.00 – 17.30 poikkeusreittiä Kisa-halli – Mannerheimintie – Lasipalatsi. Raitiolinja 4 ajoi Linnan juhlien vuoksi noin klo 18 alkaen Kauppatorille. Kauppatorin ja Katajanokan välinen osuus ajettiin noin klo 18–20 bussilla 4X, jonka reitti oli: bussin 16 pysäkki "Kauppatori" – Eteläesplanadi – Pohjoisesplanadi – Katajanokan laiturin – Satamakatu – oma reitti. Katajanokalta reittiä Katajanokan laiturin – Pohjoisesplanadi – Unioninkatu – linjan 16 pysäkki "Kauppatori".

Bussiliikenne: Bussi 13 ajoi noin klo 17.20 – 18 reittiä Kanavakatu – Päävartiontori – Mariankatu – Liisankatu – Kaisaniemenkatu – Vilhonkatu – Mikonkatu – Kaivokatu – Mannerheimintie (päätepysäkki). Bussi 16 ajoi soihdunkul-

kueen ajan reittiä Mariankatu – Kirkkokatu – Unioninkatu – Aleksanterinkatu – Keskuskatu – oma reitti. Noin klo 17.20 alkaen liikenteen loppuun saakka 16 ajoi reittiä Mariankatu – Kirkkokatu – Unioninkatu – Pohjoisesplanadi – oma reitti. Bussi 24 ajoi soihdunkulkeen ajan Seurasaaressa päin reittiä Erottaja – Mannerheimintie – Pohjoinen Hesperiankatu – Mechelininkatu – oma reitti. Keskustaan päin reitti oli Runeberginkatu – Malminrinne – Albertinkatu – Bulevardi – Erottaja. Bussin 55A päätepysäkinä oli Marian sairaala noin klo 16.40–17.15. Aamuyön bussit ajavat 01N – 07N ajoivat poikkeuksellisesti myös tiistain ja keskiviikon 5.–6.12. välisenä yönä. Itsenäisyyspäivänä ne ajoivat normaalisti.

RAKENNUSTYÖT BULEVARDILLA veivät raitiolinjat 3B ja 3T poikkeusreiteille lauantai-illasta 2.12. noin klo 23 sunnuntaihin 3.12. noin klo 14 saakka. Raitiolinja 6 siirtyi poikkeusreitille sunnuntai-aamuna. Molemmat kolmoset ajoivat Eiraan Aleksanterinkadun ja Kauppatorin kautta. Raitiolinja 6 ajoi Aleksia ja linjan 2 reittiä Katajanokalle.

Tarkennetaan hieman edellä mainitun rakennustyön aiheuttamaa 3X:n reittiä 2. – 3.12.: sunnuntaina auto (HKL-Bli) 3 ajoi kiskoja pitkin Eiran sairaalalle ja kävi kääntymässä ympäri Kapteeninkadun, Pietarinkadun ja Huvilakadun kautta.

Auto 5 kulki Tarkk'ampujankadun, Korkeavuorenkadun ja Kapteeninkadun kautta Eiran sairaalalle. Ensin mainittu reitti oli sikäli parempi, että auto oli oikealla pysäkillä kumpaankin suuntaan kuljettaessa. Lauantaina käytettiin kyseistä reittiä.

LUCIA-KULKUEEN poikkeusreittejä 13.12.: Lucia-kulkue lähti keskiviikkona 13.12. Aleksanterinkadun ja Senaatintorin ympäristöstä, noin klo 18.10 Aleksanterinkatua ja Mannerheimintietä Eduskuntatalolle.

Kulkeen ajan noin klo 18.10 lähtien Aleksanterinkadun raitiovaunut ajoivat poikkeusreittejä. Mannerheimintienällä Aleksanterinkadun ja Eduskuntatalon välillä kulkeen eteneminen viivästytti lähinnä bussiliikennettä. Kulkeen kääntyminen Eduskuntatalolle aiheutti noin 5 minuutin viivästyksen. Raitiovaunut ajoivat seuraavia poikkeusreittejä:

2: Aleksanterinkatu – Snellmaninkatu – Liisankatu – Unioninkatu – oma reitti. Toiseen suuntaan ajettaessa reittikadut olivat samat.

3B: Mannerheimintie – Kaivokatu – Kaisaniemenkatu – Liisankatu – Snellmaninkatu – Aleksanterinkatu – Unioninkatu – oma reitti.

3T: Katariinankatu – Snellmaninkatu – Liisankatu – Kaisaniemenkatu – Kaivokatu – Mannerheimintie – oma reitti.

4: Aleksanterinkatu – Snellmaninkatu – Liisankatu – Kaisaniemenkatu – Kaivokatu – Mannerheimintie – oma reitti. Toiseen suuntaan ajettiin samoja reittikatuja.

7A: Unioninkatu – Kaisaniemenkatu – Kaivokatu – Mannerheimintie – oma reitti.

7B: Mannerheimintie – Kaivokatu – Kaisaniemenkatu – Unioninkatu – oma reitti.

VALOPILKKUJA PIMEÄÄN

Ratikkamatkustajia muistettiin valoisissa merkeissä valon juhlan kunniaksi: kuljettajat ja matkalippujen tarkastajat jakoivat heijastimia raitiovaunuissa Lucian päivänä aamu- ja iltapäiväruuhkan aikaan.

Tempauksen toteuttivat yhteistyössä HKL-Raitioliikenne ja Liikenneturva, joka lahjoitti 15 000 heijastinta jaettavaksi matkustajille. HKL ja Liikenneturva muistuttavat, että heijastimen käyttö tekee jalankulun turvallisemmaksi myös kaupunkiliikenteessä. Välkyt erottuvat pimeässäkin!

HELSINGIN LINJALLA 24 oli lisävuoroja Seurasaaressa Joulupölle 17.12.2000.



Variotramien käyttö on talvella ollut ajoittain vaisua. Vaunuille on kuitenkin tehty taukoamatta muutostöitä ja ennen pitkää vaunujen käyttö lisääntyy. Tässä vaunu 207 linjalla 10 vuorossa 95. Kuva Juhana Nordlund 4.3.2001

päätepysäkki



Vuoden 1959 vaunut HKL 2 ja 25 linjalla 2. Oikeasti linjan 2 vaunut eivät aja aivan näin tihein vuorovälein, vaan kyseessä on pienehkö liikennehäiriö. Vuorot 12 ja 13 ovat kaiken lisäksi väärässä järjestyksessä, toinen vaunuista on selvästi käynyt kääntymässä Merisotilaantorilla. Kuva Juhana Nordlund 14.2.2001

RAITIOLIIKENTEESSÄ Helsingissä sunnuntaina 24.12. oli lauantailiikenne, joka päättyi klo 16.30 mennessä. Linjaa 1 EI LIIKENNÖITY. Maanantaina 25.12. oli sunnuntailiikenne, joka alkoi noin klo 11.

HAVAINTOJA VUODEN 2001

ENSIMMÄISELTÄ ARKIPÄIVÄLTÄ

Seutulinjalla 731 olivat mm. seuraavat Connexin autot: uudet teli-Ikarukset 167-169, 84 (Volvo B10M/Wiima K-202 vm. 1990), 426 (Volvo B10M/Wiima K-202 vm. 1991), 36 (Volvo B10B/Carrus City M vm. 1993), 406 (Volvo B10B/Carrus City M vm. 1993) ja 542 (Volvo B10BLE/Shäffle vm. 1994). STA:n linjalla 512 oli uusien teli-Ikarusten lisäksi mm. vuoden 1995 Volvo B10M/Carrus City 126. Linjalla 522 olisi YTV:n nettiaikataulun mukaan pitänyt olla kaikissa vuoroissa matala auto, mutta liikenteessä oli myös vuoden 1991 korkea Wiima-Volvo 93. 522:lla oli myös vuoden 1999 2-akselinen Volvo-Ikarus 239.

Linjalta 731 vapautuneista HKL:n autoista 9831 (oikeasti vara-auto) oli seutulinjalla 732 ja 9623 H:gin linjalla 71S.

Linjoilla 16 ja 94A (HKL) oli pitkästä aikaa 1990-luvun autoja (vuoden 1991 korkeita Volvoja).

HKL:n Nivelbussi 8709 oli Hakaniemen torin pysäkillä hätävilkut päällä noin klo 18 linjalla 66A.

Helsingin linjojen 68, 73B ja 79

aikatauluihin tuli muutoksia. Linjoille 68 ja 79 lisättiin kummallekin yksi auto ruuhkaliikenteeseen. 68 ja 73B kulkevat nyt päivällä yhteisellä osuudellaan tasaisin 11 minuutin välein.

HKL:N RAITIOVAUNUAIKATAULUT eivät muuttuneet 5.3.2001 vaikka nykyisissä aikatauluissa viimeiseksi voimassaolopäiväksi mainitaankin 4.3. Syynä tähän on se, etteivät vaunut riitä, eiväthän ne riitä aina nykyisiinkään vuoroihin. Tar-

koitus oli lisätä liikenteeseen (iltaruuhkaan) peräti kuusi vuoroa: linjoille 3B, 3T, 6, 7A, 7B ja 10 kullekin yksi. Koska Variovaunuja ei vielä ole saatu "valmiiksi", muutosta ei voida toteuttaa nyt, vaan se siirtynee näillä näkymin alkukesään.

VUONNA 2001 ESPOON LIIKENTEESSÄ TAPAHTUVAT MUUTOKSET:

Sisäinen liikenne:

Kesäliikenteen alussa linjaa 19 jatketaan Kirkkojärvelle. 13.08.2001 Linjojen 5 Matinkylä - Leppävaara ja 31 Matinkylä - Jorvi muuttuvat reitille Matinkyläntie - Piispansilta - Olarinkatu. Linjan 11 reitti muuttuu Matinkylän suunnassa reitille Matinkartanontie - Nelikkotie - Piispansilta - Matinkyläntie. Linjaa 10 jatketaan Matinkylästä Puolarin metsän sairaalalle reittiä Haukilahdenkadulta Hauenkalliontielle ja edelleen Matinkartanontietä, Matinkatua, Piispansiltaa, Olarinkatua, Kuunkatua Puolarintielle ja Puolarin metsän sairaalaan. Mattbergin ja Mattliidenin kouluja palvelevat vuorot ajetaan linjatunnuksella 10T edelleen Niittykummun kautta Syksyllä 2001 linjan 67 päätepiste siirretään Leppävaarasta Espoon keskukseen Espoon torin puolelle.

Seutuliikenne:

Linjan 112 reittiä oli tarkoitus jatkaa Haukilahdesta Matinkylään reittiä Hauenkalliontie-Nelikkotien-Piispansilta-Matinkatu-Tiistiläntie-Suomenlähdentie-Kalastajantie, mutta hanke ei ehkä toteudukaan. Linjan 503 reitti muutetaan kulkemaan Haukilahden kautta reittiä Länsiväylä-Haukilahdenkatu-Hauenkalliontie-Nelikkotie-Piispansilta-Matinkyläntie. Linjalle 195 esitetään reittimuutosta siten, että linja ajaisi



Tässä vuoron 12 vaunu HKL 25 lähtee oikaisemaan Kruununhaan kautta, jotta pääsisi edelle karanneen vuoron 13 ohi omalle paikalleen. Jos ja kun Aleksin remontti alkaa, linja 2 alkaa ajaa tätä lyhyempää reittiä säännöllisesti. Kuva Juhana Nordlund 14.2.2001

Kuunkadulta Olarinkadun kautta Kuitinmäntielle. Linjojen 194 ja 195 viimeiset vuorot esitetään ajettavaksi Otaniemessä Teekkarikylän kautta.

12.2.2001 ALKAEN Espoon linjalla 88 liikennöi Espoon Linjaliikenne Oy -niminen yhtiö STA:lle alihankintaa. Kyseinen yhtiö on vuokrannut STA:lta kolme au-

vataan muilla liikennemuodoilla lähi-vuosina.

METRO

M200-SARJAN JUNA on alkuvuonna liikunut aktiivisesti varsinkin yöaikaan eri puolilla itä-Helsinkiä.



Valmet-vaunu 16 oli mukana liikenneonnettomuudessa 22.12.2000. Kolarivauriot korjattiin ja nyt tämä 42-vuotias mainio vaunu keräi kilometrejä arkisin linjoilla 1(A) ja 2. Kuva Juhana Nordlund 15.2.2001

toa käyttöönsä.

STA VOITTI tuoreimmassa tarjouskilpailussa seutulinnan 510 sekä Espoon sisäisen linjan 22. Connex Finland Oy voitti taas Vantaan sisäisen linjan 46.

KEVÄÄLLÄ JA KESÄLLÄ 2002 pääkaupunkiseudulla alkaa sekä Helsingin ja Espoon sisällä että seutuliikenteessä lukuisia uusia bussiliikennesopimuksia. Eräät mittavimmat paketit muodostuvat Helsingin linjoista 14, 14B, 18, 21V, 65A, 65N, 66, 66A ja 66B. Huomattavia paketteja on myös Leppävaaran liikenteen suunnalla, samoin lentokentän seutulini-joilla sekä metron Mellunmäen haaran syöttöliikenteessä. Liikennesopimukset alkanevat portaittain aikavälillä 1.1.2002 - kesä 2002. Tämän jälkeen periaatteessa koko seudun bussiliikenne on vähintään kertaalleen kilpailutettu. Poikkeuksena ovat vain muutamat piakkoin lakkautettavat linjat eli linjat, jotka kor-

KALUSTO

RAITIOVAUNU HKL 23, joka lähti loka-kuun alussa Helsingistä Taipeihin, on ollut menestyksekkäästi esillä marras-joulukuun vaihteessa Taipei Expossa. Taiwanista saamiemme tietojen mukaan vaunu esiintyi "Spårakoffina" punaiseksi maalattuna ja Koffin tarroilla varustettuna, vaunun sisällä esiteltiin "Virtual Helsinkiä". Taiwanin presidentti Chen Shui-Bian ja Taipeiin pormestari Ma Ying-Jiu kävivät myös tutustumassa tähän eksoottiseen Valmet-vaunuun. Raitiovaunu sai paljon televisio-, radio- ja lehdistöjulkisuutta. Nyt vaunu on lahjoitettu Lasten Liikennemuseoon, jossa se on kiinalaislasten ihmeteltävänä.

SEURAAVAT NIVELRAITIOVAUNUT olivat 8.12.2000 täyskorjauksessa eli "+-korjauksessa": 48, 62, 85 ja 92. Vaunu 62 valmistui NrI+:-na vuoden 2001 tammi-kuussa.

VARIOTRAMEISTA SEURAAVAT ovat Helsingissä: 201 - 203, 205 - 210. Tarkastusajankohtana (8.12.) Vallilan hallissa olivat seuraavat: 201, 202, 203, 206, 208 ja 210. Vaunut 206, 208 ja 210 eivät tietävästi ole olleet linjalla. 204 oli tehtaalla. Tehtaalla pitäisi olla valmiina tai lähes valmiina myös vaunut 211 - 220. Variotramien laajamittaisesta käyttöön-otosta ei ole tarkempaa tietoa. Toimintuspäivämääriä: 201/31.5.2000, 202/31.7.2000, 207/8.9.2000, 209/26.10.2000.

PERJANTAINA 22.12.2000 HKL:n raitiovaunu 16 (linjalla 2) ja linjan 17 maa-kaasubussi törmäsivät toisiinsa Aleksanterinkadun ja Keskuskadun risteyksessä. Molemmat kulkuneuvot kärsivät kohtalaiset vahingot. 42-vuotias Valmet-vanhus kuitenkin korjattiin.

VUODENVAIHTEN 2000/2001 tienoil-la seuraavat HM V- ja RM3 -vaunut olivat aktiivisesti linjoilla 1(A) ja 2: 1, 2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 16 (kolariin asti, jonka jälkeen uudelleen ajoon), 18, 22, 25, 27, 28 ja 30. Vaunu 21 on liikkunut hieman satunnaisemmin. Vaunuista 8, 9 ja 20 ei ole tehty keskitalvella lainkaan havaintoja. Linjan 1 vakiovuoroista vuoroissa 3 ja 6 on ollut melko yleisesti nivelvaunu, muttei aina. Laihialaisia on ollut usein vuoroissa 2 ja 5, mutta melko usein myös vuoroissa 1 ja 4. Ykkösen ruuhkissa vuoden 1959 vaunu on ollut miltei itsestään-selvyyys, samoin kakkosen kaikissa vuoroissa (11 - 15).

PAIKKA: HELSINKI. Aika: vuosi 01, kuu-kausi 01, viikko 1. Aihe: raitiolinja 1, vuoro 1 ja vieläpä vaunu 1. Tämä hauska sattuma esiintyi ainakin viikon 1 keski-viikkona, joka ei ollut kuitenkaan ensimmäinen päivä vaan kolmas. (RAITIOssa kirjoitetaan normaalisti vuosiluvut nelinumeroisina, mutta tässä poikkesimme tavanomaisesta linjasta)

TAMMIKUUN 2001 lopulta alkaen Variotrameja on jälleen näkynyt linjaliikenteessä linjan 10 vakiovuoroissa. Ensin havaittiin vaunut 207 ja 209, mutta myöhemmin on tehty havaintoja myös vaunuista 202 ja 203. Maaliskuussa katukuvaan ilmestyi tauon jälkeen myös vaunu 205. Vaunujen telejä ja jousitusta on edelleen paranneltu, jotta vaunut kestäisivät entistä paremmin. Myös jarruja on pyritty muuttamaan varmemmiksi. Vaunuilla on ajettu varsinkin arkisin, mutta melko paljon myös lauantaisin ja sunnuntaisin. Lauantaina 10.3. linjalla 10 liikkuvat vaunut 202, 205 ja 209. Sunnuntaina 11.3. samalla linjalla havaittiin vaunut 205 ja 209.

päätepysäkki



Helsingissä matalien nivelbussien suosio ja maine eivät ole kovin korkealla. Alkaa näyttää jo siltä, että parista harvinaisuudesta aiotaan pyrkiä eroon vielä kuluvan vuoden aikana. Kuva Juhana Nordlund 4.3.2001

NR1+ 62 HAVAITTU ajossa helmikuussa 2001. Vaunu lienee valmistunut täyskorjauksesta jo tammikuussa. Vaunussa on uudentyyppiset sisäinfotaulut, jotka sisältävät myös "pysähty"-näytöt. Havainto Nr 1+ 62:sta sunnuntailta 4.3. linjalla 3T: pysähty-valo pysäkinäytöissä oli korjattu niin, että valo syttyi oikein erikseen etu- ja takavaunussa. Myös pysäkkien nimet tulivat oikein. Näytöt toimivat eri rytmissä etu- ja takavaunussa niin, että kun etuvaunussa oli pysäkin nimi suomeksi, saattoi takavaunussa olla yhtä aikaa sama ruotsiksi.

Pieni huomio vaunuun 88 verrattuna: vaikka vaunussa 88 onkin erilaiset pysäkinäyttötaulut kuin aikaisemmissa +-vaunuissa, ovat ne silti erilaiset kuin vaunun 62 näyttötaulut.

RM3 HKL 28:N jarruvastukset kärehtivät Mäkeläkadulla 9.2.2001. Samassa vaunussa oli pieni palo myös syksyllä 1996.

6.12. HKL-Bli 39 Scania L94UB 4x2/ Lahti 402 Helsingin linjalla 14 B.

7.12.2000 NÄHTY noin kello 10 HKL 9035 ambulanssivarustuksessa matka sotaharjoitukseen. Autossa ainakin 8 paikkaa paareille ja linjakylttien paikalla punainen risti valkoisen ympyrän päällä.

HKL 8911:ssä on penkkien verhoilu vaihtunut siniseksi uusien HKL-bussien tyyliin. Havainto 10.12. linjalla 65A.

22.12. HKL-Bli 9819 (maakaasu) linjalla 57.

HKL-Bli 9818 (Carrus City U, maakaasu) oli 8.12. aamuruuhkassa linjalla 58B.

Normaalisti kaikki aamun vuorot ajetaan noin 10 vuotta vanhoilla autoilla.

UUDENVUODEN YÖNÄ oli ainakin Itäkeskuksen suunnan yölinjoilla HKL:n nivelkalustoa.

TORSTAINA 21.12.2000 HKL-Bli 44, Scania L94UB4x2/Lahti 402, liikkui Helsingin linjalla 14. Jos viikonpäivä olisi ollut vaikkapa sunnuntai, auto ei olisi ollut millään tavoin oudossa paikassa. Arkisin tällainen kalusto sen sijaan yleensä liikkuu seutulinjastolla.

TÄYSIN UUDENLAISIA Lahti 602-kaupunkiautoja on odotettavissa kevästä 2001 alkaen. Lahden Autokori Oy rakentaa

mutta Scania L94UB6x2 -telialustalle tehty uuden sukupolven katuri sijoitettaneen vuoden 2001 aikana Tampereelle. On tarkoitus, että autoihin voi nousta sisään miltä ovelta tahansa, esim. älykorttien lukulaitteet sijoitettaneen kaikille oville. Kaikista etummainen ovi on tarkoitettu lähinnä kertalipun ostajille

"HAVAINTOJA VUODEN ensimmäiseltä arkipäivältä" tietoihin liittyen: HKL 9831 ei ole "vapautunut" linjalta 731 vuodenvaihteessa, vaan on ollut vara-autona jo syysliikenteen alusta lähtien. SRS:nkin sivuilla on syksyn mittaan ollut useita havaintoja 9831:stä eri linjoilla.

30.1. HKL Bli:N M-B Citaro 9827 seutulinjalla 505 kello 7.29 Puolarmetsästä Verkkoosaareen. Joku Citaro oli samalla viikolla Martinlaakson seutulinjalla.

HKL-Bli 9804 (Carrus-teli) kärehti (ilmeisesti levitti savua) Ruoholahdessa perjantaina 23.2.2001. Kyseessä lienee ollut "lievä" tapaus.

HKL-Bli 5 (Scania/Ikarus E94 teli) ilta-päiväruuhkassa linjalla 453Z perjantaina 2.2.

HKL-Bli 32 (Volvo/Carrus) Helsingin linjalla 32 lauantaina 3.3.2001. Nykyään on varsin harvinaista, että HKL:n bussissa järjestysnumero ja linjanumero sattuvat samaksi.

USEANA MAALISKUUN alun päivänä on HKL-Bli 15 (Volvo 7000) ollut Helsingin linjalla 95.



Connex Finland Oy 169, Scania L94UB6x2/Ikarus E94. Scania L94UB:t ovat yleistyneet voimakkaasti pääkaupunkiseudulla valaten markkinaosuutta pahimmalta kilpailijalta merkiltä. Samaa kehitystä on ollut havaittavissa myös muualla maassamme. Kuva Juhana Nordlund 4.3.2001.

kaksi uudentyyppistä, avorahastukseen tarkoitettua kaupunkibussia Scania N94UB -komponenteille ja autot sijoitettaneen Helsinkiin. Kolmas vastaava,

STA:LLA ON NYT MYÖS uusi auto 182, GEJ-569, Scania L94UB6x2/Ikarus E94. STA:n uunituore kaksiakselinen linja-auto, nro 247 (GEJ-624), Scania

L94UB4x2/Ikarus E94, oli lauantaina 30.12.2000 Helsingin linjalla 41. Auton kokonaispituus näytti olevan "vain" noin 12 metriä. Auto 248 (GEJ-625) on samanlainen. Autoissa 181 ja 248 on uudistettu vaaleanpunainen sisäväritys.

STA:N NIVELBUSSI 682 (BEX-182) oli Helsingin linjalla 21V perjantaina 12.1.2001.

LINJOILLA 41 JA 43(B) ei nykyään (tammikuu 2001) arkisin ole montakaan matalalattiabussia. Sen sijaan on havaittu edustava otos STA:n vanhinta kalustoa. Kuten esimerkiksi 3.1.2001 havaittiin ainakin 34, 98, 601 ja 612.

KESKITALVELLA TAPAHTUI STA:n autossa 260 (Volvo B10BLE/Carrus City L) moottoripalo auton ollessa menossa linjalle 519 Lentoasemalle.

CONNEX 503 (Volvo B10BLE/Säffle 2000 ex Danmark) oli 29.1.2001 H:gin linjalla 39V.

LISÄÄ HAVAINTOJA seutulinjalta 731: keskiviikkona 3.1. linjalla liikkuvat aiemmin mainittujen lisäksi vuoden 1998 teli-volvot 377 ja 378 sekä vuoden 1997 2-akselinen Volvo B10BLE/Carrus City L numero 161.

SUOMEN CONNEXIN vuonna 1999 hankkimissa Volvo B10BLE/Ikarus E94 -matalalattia-autoissa on keski- ja takaoven päällä valaisimet, jotka lienevät ko. yhtiön ensimmäiset.

CONNEX OTTI vuoden 2001 alusta liikenteeseen linjalla 731 kolme uutta kolme-akselista Scania L94 Ikarusta, joissa on 55 istuinpaikkaa ja ovijärjestys tietysti

221. Uutuutena on keski- ja takaovien päälle sijoitetut valot, miltei ensimmäiset Suomen Connexeilla. 167 on Hakunilan varikolla, rekisteri on GEJ-608, mutta valmistenumero on 1838424. Autot 168 ja 169 sijoitettiin Tuupakkaan ja rekisteri- ja alustanumerot: 168 = GEJ-607 / 1838427 ja 169 = GEJ-609 / 1838430

L113CLB/Lahti 401 ovilla 1-2-0. Concordia 303 on ollut pari kertaa tammi-helmikuussa Helsingin linjalla 40.

TIISTAINA 27.02. Concordia Bus Oy:n autot nro 186 ja nro 196 kolaroivat Vantaalla Uomatien pysäkillä. Bussit ovat tyyppiä Volvo B10BLE 6x2, Ikarus E94 -korilla



Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab 838, ELM-827, Scania N113CLB / Wiima K202 vm. 1989 Espoossa. Auto on tullut Espooseen Turusta, alkuperäinen omistaja oli Linjaliikenne K. Hakanen (TLO). Kuva Teemu Collin, syyskuu 2000.

8.1.2001: Seutulinjalla 615 oli Connexin Scania L94UB4x2/Ikarus E94 -telibussi numeroltaan 168.

CONCORDIA VOLVO B10R/Wiima Combi 382 (EJV-782) on myyty Linjaliikete Kivistölle.

23.2.2001 CONCORDIA 391 (Volvo B10R/Wiima Combi) vielä illalla Espoon linjalla 22N.

TIISTAINA 2.1.01 Helsingin linjalla 40 Concordian auto 303, Scania

30.1.2001: Pohjolan liikenteen 824 (Volvo B10L/Lahti 402) näyttää kotiutuneen Helsingin sisäiseltä linjalta 67 Länsi-Espooseen linjoille 42 ja 160. Arkipäivisin auto liikennöi linjalla 160(K) ja viikonloppuina sen voi nähdä linjalla 42A.

4.1.2001: Seutulinjalla 132 oli Westendin linjan Volvo B10MA/Wiima N202 -niveli-bussi. Poikkeuksellista tämä on siksi, että linjan kaikki lähdöt ajetaan matalalattiabusseilla - tai niin väittää aikataulukirja.

5.1.2001: Espoon sisäisellä linjalla 3 oli Westendin linja 20 (JEI-746), eli uusi Renault Agora. Myöhemmin tammikuussa WL:n auto 21 (JEI-757) havaittiin myös ajossa. Sekin on Renault Agora Line. Yhtiön kalustosta on muualla tässä lehdessä laajempi kirjoitus.

31.12.2000 oli Espoon sisäisellä linjalla 19 ajossa Åbergin linja 5 Volvo B10M/Lahti 400. Vastaavia autoja ei ole tällä linjalla nähty pitkään aikoihin, normaalisti Åbergin lähtöjä ajetaan Volvo B10BLE/Lahti 402 -matalalattia-autolla.

KALUSTO UUSIUTUU myös Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Tunnuksella B13 (Ilmailulaitos) kentällä liikkuu Scania L94-teli Lahti 402 -korilla (toimituksella on havaintoja vain 2-akselisista vastaavista). Auto on rekisteröity tunnuksella



Tammelundin Liikenne Oy 5 vuodelta 2000. Auto tuli liikennöitsijälle vähän käytettynä. Se on toistaiseksi tuorein hankinta. Vuonna 2001 on luvassa seuraavan sukupolven uutuuksia. Kuva Teemu Collin, Helsinki

päätepysäkki



Tampereen kaupungin liikennelaitos panostaa voimakkaasti nivelbusseihin myös 2000-luvulla. Vuonna 2001 hankittaneen toistakymmentä erittäin nykyaikaista matalalattianivelbussia. Kuva Juhana Nordlund 13.2.2001

XIB-938, eli se lieene normaalien mittojen mukainen. Ovia löytyy kuitenkin molemmilta puolilta autoa, kuten kenttäbusseista yleensäkin. Autossa on Mitron kilpilaitteet.

TAMPEREEN KAUPUNGIN liikennelaitos hankkii vuonna 2001 jopa 11 matalaa nivelbussia. Lisäksi hankitaan yksi täysin uudentyyppinen teliauto ja neljä 13,4-metristä kaksiakselistaa autoa. Nivelistä peräti kymmenen tullevat olemaan Scania CN94UA6x2 OmniCityjä. Yhdestoista nivelauto on puolestaan Volvo B7L Artic / Carrus eli Volvo 7000 -nivel.

VÄINÖ PAUNU OY:LE tuli joulukuussa seutuliiikenteeseen kaksi Scania L94UB4x2 / Lahti 402 -matalalattia-autoa. Autoissa on kuitenkin normaalikoiset renkaat.

LÄNSILINJAT OY (Tampere) on asettanut liikenteeseen Ruotsista käytettynä hankittu, noin 8 vuotta vanhan Scania N113CLB / Carrus K204 City L -auton. Ruotsin Linjebussilla autolla oli järjestysnumero 2713, Länsilinjalla 19.

HAVAINTO TURUSSA linjalla (118): Nyholm Delta 501 Volvo B10M, BFB-718. Autossa on muuten normaalit rahastuslaitteet vaikka autoa käytetään myös tilasajossa.

Myös BJE-849 numero 11 liikenteessä. Auto on vanha HKL Wiima K202 Volvo B10M vm. 1988. Auto on ilmeisesti ostettu Rindellille kiireellä koska lastenvaunupaikalla oli vielä Metro-lehden säilytyslaukku.

TURKU 5.12.2000: Raitiovaunut 5, 19,

42 ja 125 on siirretty entisen Turun kaupungin liikennelaitoksen raitiovaunuhallin raiteelle 10 torstaina 30.11. Hallille ei ole tehty toistaiseksi korjauksia. Hallista tulee ilmeisesti vaunujen pysyvä, kaupungin osoittama sijoituspaikka, jonne siirrettäneen myös kaupungin museobussi. Vaunujen 17, 32 ja 40 siirrosta Liedosta halliin ei ole tietoa.

TURUN ANINKAISTENSILLAN pohjois-



Scania OmniCity -nivel on pian Tampereen uusi perusbussi. Ensi syksynä autoja liikkunee Tammerkosken maisemissa jo pitkälle toistakymmentä. Kuva Juhana Nordlund 13.2.2001

pään rampit otettiin käyttöön 4.12.2000. Keskustasta päin tulevat linjojen 14 ja 15 bussit ajavat vastedes sillalta Raunistulanrampin kautta Virusmäentielle, ja keskustaan nämä linjat kulkevat Virusmäentietä sillan ali Virusmäenrampin ja Yrjänäkadun kautta Aninkaistensillalle.

TURUN KAUPUNGINVALTUUSTO hyväksyi

Turun yleiskaavan 2020 kokouksessaan 11.12.2000.

Yleiskaavassa huomioitiin pikaraitiotie kirjaimellisesti näin: "selvitetään aluevarausten mahdollisuus pikaraitiotien tai muun raideliikennevaihtoehdon toteuttamiseksi linjalla Uudenmaantie - Satakunnantie".

Käytännössä päätös on ensimmäinen periaatepäätös pikaraitiotiestä nk. Keskusakselilla välillä Raisio (Satakun-

nantie) - Turku - (Uudenmaantie) - Kaarina.

Yleiskaavassa keskitettiin nk. Keskusakselille huomattavasti Turun lähiöitä täydentävää rakentamista, joka lisää joukkoliikenteen matkustajapohjaa. Yleiskaavan jatkotyönä laaditaan yhteistyössä Raision ja Kaarinan kaupunkien kanssa Keskusakselin osayleiskaava, jos-

sa todennäköisesti suunnitellaan pikaraitiotien tarkempi linjaus. Avoin kysymys on esimerkiksi linjaus Turun ja Kaarinan välillä; linjataanko pikaraitiotie eteläkautta vanhojen, runsasväkisten lähiöiden: Turun Luolavuoren, Ilpoisten, Peltolan, Koivulan ja Haritun ja Kaarinan Kairiskulman kautta vai pohjoiskautta Uudenmaantien vartta Skanssiin suunnitellun uuden lähiön ja kauppa-

(BHX-159), 416 (BKT-160) ja 425 (BKT-161). STA siis teetti alustaan uuden korin talvella 1987-88. JL 469 (BFA-140) on hiukan uudempi vastaava, jonka viimeisin STA-numero oli 162. Tällaisissa autoissa on ovet 2-2-1.

JL:llä on myös entisiä Oy Liikenne Ab:n Volvo B10M-60/Wiima K202-220:ia ainakin 9 kpl vuodelta 1988: 394 - 399, 422, 472 ja 473. Ne ovat seuraavat:



Askaisten Auto Oy:n 16, Volvo B10B LE / Ikarus E94, Turussa. Helsingin seudulta tuttua bussityyppiä näkee siis myös Turussa. Kuva Jani Ristolainen.

keskuksen kautta.

Pikaraitiotien rahoitus on vielä auki. Siltä kannalta seudullinen linjaus Raisio - Turku - Kaarina on edullisempi avaus kuin Turun sisäiset linjat esimerkiksi Runosmäen tai Varissuon lähiöihin.

TURUSSA PÄIVÄMÄÄRÄLLÄ 01.01.01 hie-
man kello 01 jälkeen saapui Kauppato-
rille A. Muurisen auto numero 11, joka
Sopimus Seitsikon numeroinnissa on
111. Hetken päästä auto lähti linjalle 11
Naantaliin. (RAITIOssa kirjoitetaan nor-
maalisti vuosiluvut nelinumeroisina,
mutta tässä poikkesimme tavanomaises-
ta linjasta)

TURUN LIIKENNELAITOKSEN Volvo 7000
-autojen rekisteritunnukset tähän men-
nessä nähtynä ovat seuraavat: AYS-995,
-996, -997, -998, ja -999 ja autojen
numerot vastaavasti 95, 96, 97, 98, 99.
P1-linjalla havaittu 23.1. auto numero 97
lähdössä torilta Kasarminkadulle klo
10.35. Turussa havaittu 1.2.2001 klo
10.35 linjalla P1 Volvo 7000 numero 100,
BYS-510, jolloin palvelulinjan kaikki
kuusi autoa ovat käytössä

JYVÄSKYLÄN BUSSIASIAA: JL 407 on en-
tinen STA 158, Volvo B58-60-S2. Sa-
manlaisia ovat 405 (BHX-157), 414

ZBO-627, ZBO-671, ZBN-166, ZBO-683,
ZBN-167, ZCJ-201, ZCJ-202, ZBN-162 ja
ZBN-163.

Jyväskylän Liikenteellä on ollut jo liki
viisi vuotta seuraavat Sirolan Liikenteen
vanhat "laatikko-B10M:t": UXX-144,
UXX-145, UXX-146, UXX-147 ja UXX-
149. Niiden JL-numerot ovat 433, 467,
466, 424, 432 sekä auto UUT-972 eli JL
423.

Samaan konserniin kuuluvalla Kuopi-
on Liikenteelle on taas mennyt vastaavia,
mutta vuonna 1989 valmistuneita LOY-
autoja seuraavasti: ZES-384 (KL 13),
ZES-507 (KL 17), ZES-508 (KL 19), ZES-
509 (KL 27), ZES-510 (KL 34), ZES-531
(KL 37) ja ZES-532 (KL 48).

JYVÄSKYLÄN LIIKENNE on saanut aidos-
tikin uutta kalustoa, eli ei pelkästään en-
tistä pääkaupunkiseudun kalustoa. Vuodenvaihteessa asetettiin liikenteeseen
kolme MAN -tehtaan midimalalattia-
bussia. Istumapaikkoja on 30. Ovijär-
jestys 2-2-0 (takaovea ei malliin edes
mahdu). Keskiöven jälkeen käytävä nou-
see yhden porrasaskelman jälkeen melko
jyrkästi. Moottori on sijoitettu taka-
penkkien ja takaikkunan väliin. Bussien
järjestysnumeroiksi tuli 487-489. Bus-
seja käytetään 408:n rinnalla palvelulin-
joilla, mutta 487 kulki keskiviikkona

3.1.2001 myös linjalla 5 Viitaniemi -
Ylistönmäki - Mattilanniemi.

Matalalattiabussi 419 on jälleen lii-
kenteessä, kuten ovat myös JL:n muut-
kin matalalattiabussit 434-439. Kun vii-
meksi mainittu sarja tuli kokonaisuudes-
saan liikenteeseen, näytti 419 kadonneen
Jyväskylästä. Lauantai-iltana 30.12.
2000 ajettiin linjalla 12 Myllyjärvi - Kan-
gaslampi kahdella matalalattiabussilla,
joten kaikki lähdöt olivat silloin matala-
lattiaisia. Täydentävä tieto toiselta avus-
tajalta: JL 419 ei ole kadonnut min-
nekään Jyväskylästä missään vaiheessa,
ehkä auto on vain ollut pitkään korjauk-
sessa. Jyväskylän Volvo B10L / Carrus
City U -autoissa on ollut runsaasti vikoja.
Lehden toimituksen kommentti: seuran
verkkosivuille ja jäsenlehden uutissivuil-
le tulvi uutisia, joissa jonkun merkinen
bussi on hajonnut jonnekin tai jotkut
bussit ovat jatkuvasti epäkunnossa. Se
on nyt niin, että kaiken merkkisissä bus-
seissa, raitiovaunuissa ja junissa sekä
muissa kulkuneuvoissa esiintyy erilaisia
vikoja valmistajan nimestä riippumatta.
Suurimman markkinaosuuden haltijan
busseja voi varsin todennäköisesti nähdä
myös hajonneena, kun autoja on abso-
luuttisesti paljon. No suurimman mark-
kinaosuuden haltijalla tämä tiedetäänkin
ja he ovat tottuneet kuulemaan monen-
laisia kommentteja ja arvosteluja. Sekin
on mahdollista, että jonkun valmistajan
jossain mallissa on aluksi tavallista
enemmän lastentauteja. Päätoimittaja
muistaa hyvin, kun 1970-luvulla muuan
bussivalmistajan kaupunkiautoissa auto-
maattivaihteistot temppuילוivat jatkuvasti.
Reilu 10 vuotta myöhemmin saman
valmistajan autoissa jarrut ulvoivat siir-
ryttäessä asbestittomiin malleihin. 1990-
luvulla saman merkkisien alustojen jou-
situsta kritisoitiin varsinkin kuljettajien
taholta. Nyt 2000-luvun ollessa hyvällä
alulla sen merkkisissä linjareissa ei enää
näitä samoja ongelmia esiinny ja merkin
suosio voi hyvinkin olla nousussa pitkän
vaisun kauden jälkeen. Se, että näin sat-
tuu olemaan, on meistä harrastajista
riippumaton asia. Tässä lehdessä kerro-
taan jatkossakin sen kummemmin sen-
suroimatta tasapuolisesti harrastajien
tekemiä havaintoja, mutta mitään val-
mistajaa emme lähde mollaamaan em-
mekä ylistämään toisten kustannuksella.
RAITIO:n imagoa ei kohota tippaakaan
esimerkiksi se, että alati yleistyvien bus-
sipalouutisten yhteyteen usein liitetään
tietty automerkki.

JYVÄSKYLÄN KORTINLUKULAITTEEN asi-
akkaalle näkyvä infokenttä on led-poh-
jainen (valkoinen valoteksti mustalla
pohjalla). Tosin muutamassa lukulait-
teessa on nestekidenäyttö: busseissa 469

päätepysäkki

(entinen STA:n bussi), joko 472 tai 473 (ex LOY) ja matalalattiabussissa 438.

HÄMEEN LINJA OY Hämeenlinnasta on hankkinut käytettynä Scania N113 /Carrus K204 L -auton. Auto on samaa Linjebussin sarjaa 2701 - 2713 kuin Länsilinjojen auto 19 ja Hyvinkään Liikenteen auto 5.

LÄHIJUNA

SM1 6027 + Eio 6227 on valmistunut saneerauksesta keskitalvella. Sm1 6037 + Eio 6237 valmistui vastaavasta operaatiosta taas helmikuussa. Sm1 6037 oli viimeisenä saneerattu sarjansa yksikkö. Syksyllä 2001 on tarkoitus aloittaa sarjan Sm2 saneeraus. Parissa Sm2:ssa, nimittäin vaunupareissa 6051+6251 sekä 6053+6253, on eteisten lattiat hyvin alkuperäisessä kunnossa. Portaikkojen luona lattialla on tunnelmalliset ritilät, joiden avulla matkustajat voivat kopistaa hiekat pois kengistään. On täysin mahdollista, että tällaiset yksityiskohdat katoavat nopeasti kakkossarjan saneerausten alettua. Tämänkaltaiset muutokset tehtiin yleensä jo täyskorjauksien yhteydessä, mutta runkojen 6051+6251 ja 6053+6253 edellisestä täyskorjauksesta lienee kulunut jo niin pitkä aika, että eteisten lattiamuutoksia nykytyylin mukaan ei ole ennätetty tehdä. Viimeinen Sm1, jonka eteisissä oli mainitut ritilät, oli 6002. Tämä saneerattiin jo vuonna 1997. Jos jollekulle lukijalle nousi tämän johdosta "ritiläkuume", ritilöitä voi bongata em. parin Sm2:n lisäksi myös Eil-lähiliikennevaunuista, joissa tällaiset asiat ovat saaneet toistaiseksi olla rauhassa.

VR:N KONDUKTÖÖRIT saavat kannettavat myyntilaitteet kevään aikana. Niiden käyttöönotto etenee vaiheittain niin, että kaikilla konduktööreillä on uusi laite kesäkuun alkuun mennessä.

Myyntilaitteet nopeuttavat lipun ostoa kaukojunissa. Laitteissa on kaikki tiedot myytävistä lipuista, hinnoista ja alennuksista. Pankki- ja luottokortilla maksaminen helpottuu, ja 15 markan käsitteilymaksu poistuu. Alaraja pankkikorttiosioissa on 30 markkaa.

Käsin kirjoitetut liput jäävät pois käytöstä. Etuna on myös se, että lähiliikenteen lipussa on aina täsmälleen oikea vaihtoaika. Laite on suunniteltu siten, että se pystyy myöhemmin lukemaan myös matkakortteja.

Myyntilaitte on ollut koekäytössä viime kesästä lähtien pääkaupunkiseudun lähijunissa ja joissakin kaukojunissa. Kokeilun perusteella matkustajat ovat olleet tyytyväisiä lipun selkeyteen, mahdoli-

suuteen maksaa pankki- ja luottokortilla sekä palvelun nopeutumiseen kaukojunissa.

Edullisin vaihtoehto on edelleen ostaa lippu etukäteen asemalta. Junassa ostetun lipun hintaan lisätään 15 markan palvelumaksu, jos lipunmyynti on ollut auki junan lähtöhetkellä. Pendolino-junassa maksu on 30 markkaa. Automaattista lipun saa kahden markan alennuksella.

VR:lle hankitaan yhteensä 400 myyntilaitetta. Kannettavan myyntilaitteen on toimittanut saksalainen Höft & Wessel, joka on erikoistunut liikenteen lipunmyynti- ja informaatiojärjestelmiin. Vastaava myyntilaitte on ollut käytössä Saksan rautateillä vuodesta 1995 alkaen. Siellä on tällä hetkellä 13 000 kannettavaa myyntilaitetta.

LEPPÄVAARAN KAUPUNKIRATA valmistuu kesällä 2001. M-junat (Helsinki - Huopalahti - Vantaankoski) aloittanevat tihennetyn liikenteen elokuussa kuluvaa vuotta. Vuoroväli olisi ma - pe suurimman osan päivästä 10 minuuttia, samoin lauantaisin viikkaimpana aikana. Pyhäpäivien junatiheys oli neljä lähtöä tunnissa. Leppävaaran bussiterminalin valmistumisen viivästyminen aiheuttaa sen, ettei A-junia laiteta kulkuun eikä liityntäliikenteeseen siirrytä ainakaan vuoden 2001 elokuussa. Joissakin virallisuontoisissa kannantotoissa on väläytelty, että täydellinen liityntäliikenne alkaisi vuoden 2002 kesäkuussa. On kuitenkin mahdollista, että mainittu liikenne alkaisi aikaisemminkin. Veronmaksajien on näet vaikea niellä, että valmis kaupunkiratarata (hinta hieman alle 1 000 000 000 mk) lojuisi liki käyttämättömänä vajaan vuoden. E-junia on luvattu laittaa lisää kulkuun kuitenkin tälle ylimenokaudelle.

Liityntäliikenteen alettua uutena reitinä tulisi käyttöön linja A (Helsinki - Huopalahti - Leppävaara), jonka vuoroväli olisi ruuhka-aikoina 10 minuuttia, muulloin 15 - 20 minuuttia. A-juna pysähtyisi kaikilla liikennepaikoilla. E-junia (Helsinki - Huopalahti - Leppävaara - Espoo) nopeutettaisiin siten, että Ilmalan, Valimon, Pitäjänmäen ja Mäkkylän pysähdykset jätettäisiin pois. Kirkkonummen U- ja S-junia taas hidastettaisiin siten, että ne pysähtyisivät Helsingistä Espooseen asti täsmälleen samalla tavoin kuin uusi E, mutta Espoosta eteenpäin jatkaisivat vanhan kaavan mukaan. Kirkkonummelaisille on suunniteltu ruuhka-aikoja silmällä pitäen joitakin täysin uusia erikoisnopeita yhteyksiä, kysymyksen voisivat tulla jopa veturivetoiset lähijunat. Kaikilla liikennepaikoilla pysähtyvä L (Helsinki - Huopalahti -

Kirkkonummi) jäänee hiljaisimpien aikojen junaksi, käyttöä löytynee pääasiassa öisin. Eräille liikennepaikoille (Ilmala, Valimo, Pitäjänmäki ja Mäkkylä) jätetään matkustajalaiturit vain kaupunkiraiteiden varten, joten A- ja L-junat tulevat käyttämään näitä raiteita käytännössä aina. Ennen liityntäliikenteen aloittamista myös E-junat käyttävät näitä raiteita. Ratatöiden vuoksi koko rantaradan liikenne kulkee tätä kirjoitettaessa molempiin suuntiin mainittuja raiteita pitkin.

MUUTA

YTV:LLÄ SEKÄ liikennöitsijöillä on tarkoitus ottaa koekäyttöön matkakorttien etälukulaite huhti-kesäkuun aikana ja sitten syys-lokakuussa vakinaiseen käyttöön.

TURUSSA ON NYT kuultu tietoa, että Airistolla olisi raitiovaunu merenpohjassa Anttiskarin luoteispuolella. Raitiovaunu on hankittu raitiotien lopettamisen jälkeen kesämökiksi (kuten 50-l. esim vaunut 107, 1xx ja 112). 70-luvulla sille ei kuitenkaan saatu rakennuslupaa, jolloin vaunu vedettiin jälle ja sen annettiin upota. Myöhemmin vaunu on tarttunut kalastajien verkkoihin jolloin verkkoja irrottanut sukeltaja on todennut raitiovaunun lojuvan pohjassa.

Onko kellään lisätietoja ko. vaunusta? Jos osoittautuu että vaunu on mielenkiintoista tyyppiä (ei perävaunusarjaa 116-130 tai moottorivaunusarjaa 16-33 tai 38-47) ja kohtuullisesti säilynyt sen voisi nostaa kunnostusta varten.

Lisätiedot voi lähettää sähköpostitse osoitteella mikala@utu.fi Mikko Laakso-selle.

TURUSSA 1.2.2001 aloittaneiden palvelulinjojen reitit ovat P2 Huhkola - Lauste - Varissuo - Kurala - Kirkkotie - Verkahovi - Kauppatori - Kurjenmäki - Petrelius ja P3 Mälikkälä - Länsikeskus - Suikkila - Kähäri - Kauppatori - Vähäheikkilä - Kurjenmäki - Uittamo - Harritu - Ilpainen.

TAMPEREELLA KÄYDÄÄN keskustelua siitä, kilpailutetaanko paikallisbussiliikenne vai ei. Kirjainyhdistelmä EU saattaa olla se tekijä, joka mahdollisesti laittaa Nysset kovan paikan eteen.

JYVÄSKYLÄN PALVELULINJAT muuttuivat 2.1.2001 alkaen. liikennettä lisättiin melko lailla, mutta lauantain vuorot lopetettiin samalla. Jokaisella linjalla on nyt kaksi lähtöä kumpaankin suuntaan ma - pe. Punaisia linjoja P1 - P4 ajetaan pää-



Porin Linjat Oy 36, ELN-515, Scania N113CLB / Ajokki City vm. 1989 uudella linjalla 11. Linjalla 11 on käytetty myös midikalustoa vähäisten matkustajamäärien vuoksi. Kuva Juhana Nordlund 10.10.2000

osin vanhoja reittejä noudattaen. Siniset linjat P5-P7 eivät käytä keskustassa Asemakadun Kävelykadun pysäkkiä, vaan käyttävät kulman takana olevaa Vapaudenkadun Forumin edessä olevaa paikallisliikennepysäkkiä.

Uudet linjat ovat:

- P1 Kaakkolampi - Kangaslampi - Keskusta - Keskussairaala/Kyllö
- P2 Keltinmäki - Myllyjärvi - Keskussairaala - Kukkumäki - Keskusta
- P3 Kortepohja - Viitaniemi - Keskusta
- P4 Laajavuori - Köhniö - Keskussairaala - Kukkumäki - Keskusta
- P5 Tikkakoski - Puuppola - Palokka - Lohikoski - Keskusta
- P6 Vaajakoski - Halssila - Tuohimutka - Keskusta
- P7 Vaajakoski - Väinölä - Kuokkala - Tikka - Keljo - Keskusta

Palvelulinjoilla kelpaavat kaikki Jyväskylän Liikenne Oy:n matka- ja näyttökortit, kaikki Matkahuollon kortit ja seutuliput. Kertalippu maksaa 13 mk. Tikkakoskelle (P5 kulki aikaisemmin vain Palokkaan) matkustettaessa matkasta maksetaan voimassaolevan taksataulukon mukaiset maksut.

JL Oy ajaakin Pali -linjoilla vain kahdella MAN-midibussilla (487 ja 489). 488 on JL Oy:n lähiliikennekalustoa, jolla ajetaan mm. Hankasalmelle.

HEINOLAN KAUPUNKIBUSSIT 2001.

Heinolassa on neljä paikallislinjaa. Linja 1 (Punainen) Keskusta - Mustikkahaka -

Pirttiniemi - Heinola KK. Linja 2 (Sininen) Keskusta - Reuma - Lakeasuo - Hla KK. Linja 3 (Vihreä) Keskusta - Sinilähde - Myllyoja. Linja 4 (violetti) - Hevossaari. Linjaväli arkisin 5.03 - 22.30 ½- 1h. Pyhisin linjaväli on 2h (8.10-21.50).V. 2001 30 pv näyttölipun hinta 240 mk. Liikennettä hoitaa SL-Autoyhtymä Oy.

ULKOMAAT

LONTOON BUSSILIIKENNE 2000

Uudet kaksikerrosbussit Lontoossa olivat kaikki matalalattiaisia. Suosituimmat alustamallit ovat Dennis Trident, DAF DB250 ja Volvo B7TL - yleisimmät korimallit puolestaan Alexander ALX 400 ja Plaxton President.. Dennis Tridentiä on koritettu myös East Lancs Lolyne-korilla, ja sen saa myös Volvoon. Koska Lolyne-nimi kuitenkin perustuu muinoinen Dennis Loline-bussiin, ei Volvon yhteydessä sovi käyttää kilpailevan merkin mallinimeä. Siksi sama kori Volvon alustalla onkin nimetty Albion/Leyland Vikingin mukaan, mutta joka East Lancin nimikäytännössä on tietenkin Vyking (muuta mallejahan ovat mm. Pyoneer, Myllemium ja Spryte).

Yksikerroksisten- ja koko Lontoon yleisin bussimalli on edelleen Dennis Dart, joita on yli 2000 kappaletta. Suurin osa näistä on matalalattiaista

Dart SLF-mallia.

Routemaster-rintamalta kuuluu jälleen uutta. Viimeisin liikennöintisopimus on linjalle 159 ja se kestää tammi-kuuhun 2006. Silloin vanhimmat linjalla käytettävät RM-bussit ovat täyttäneet jo 46-vuotta.

Routemastereita on edelleen jäljellä vajaat 600 autoa. Liikennöinnin turvaamiseksi on bussiliikenteen tilaajaorganisaatio London Transport Buses (LTB) alkanut ostaa vielä hengissä olevia Routemastereita eri puolilta Britanniaa. LTB vuokraa sitten näitä autoja liikennöitsijöille, jotta nämä pääsevät peruskorjaamaan omia RM-bussejaan.

"Liikennelaitoksen" bussiliikenneyksikkö London Buses on myös palannut linjaliikenteeseen. Se otti hoitaakseen lopettamaan joutuneen Harris Bus- yhtiön liikenteen ja toimii peitenimellä East Thames Buses.

Neljä suurinta bussiliikennöitsijää ovat Arriva London, Go Ahead (London Central/General), Stagecoach London ja First London. Näillä kaikilla on yli tuhat bussia kullakin pelkästään pääkaupungin liikenteessä.

Helsingissäkin tuttu Connex aloitti viime vuonna linjoilla 3 ja 322. Yhtiö on sittemmin voittanut muitakin linjoja. Lontoon Connexin uusi kalusto koostuu Dennis Trident ja Dart -busseista.

KORJAUKSIA

TYÖVAUNUARTIKKELIN KAIKKIEN osien kirjoittaja on Tom Heino. Lehdessä 4 / 2000 kirjoittajaksi oli virheellisesti mainittu Toivo Niskanen.

SAKARI K. SALON KUVIEN tekstit eivät olleet lehdessä 4 / 2000 kohdallaan. Ylimmän ja alimman kuvan tekstit olivat lipsahtaneet toistensa paikoille. Toimitus pahoittelee tapahtunutta.

KIITOKSET

TÄLLÄ KERTAA AVUSTUKSET tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, Tee-mu Collin, Patrik Eriksson, Daniel Federley, Tero Hagberg, Tom Heino, Jouni Hytönen, Pasi Jakovleff, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi, Risto Leino, Ulla-Maija Leino, Mikko Martimo, Leo Männistö, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Jarkko Nyman, Jussi Pehkonen, Miska Peura, Lauri Pitkänen, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Niko Setälä, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Kai Vennonsalo, Matti Visuri.

Edellisen kerran avustajalistalta oli jäänyt Ensio Virran nimi pois.



* . A G 1 7 *

RAITIO

ISSN 0356-5440

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTO

Tuomas Karppinen

24. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

TOIMITUKSEN OSOITE

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

KUSTANTAJA

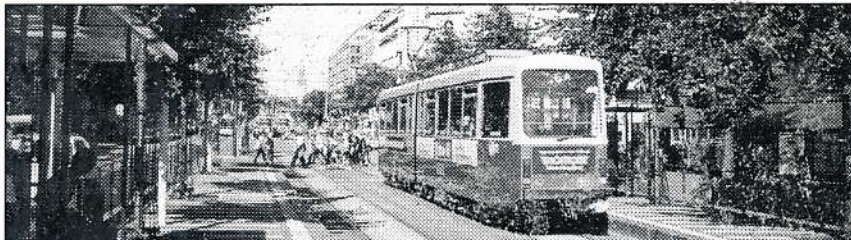
Suomen Raitiotiesseura ry

PAINOPAIKKA

Oy Edita Ab 2001

© 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.

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 raitio-

liikenne. Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Onnikoita 90-luvun lopulla.

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

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

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

3/2000: mm. Kummervaunut. Tallinna. Turistiautolla Pohjois-Haagaan. Katsaus Tampereelle uuden vuosituhannen merkeissä.

4/2000: mm. Harjavaunut. Krasnaja Presnjan varikko. Moskovan vaunut. Tampereen kaupungin liikennelaitos.

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 5 mk

HELSINKI SAT:n pulamootorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla

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

HELSINKI punaharmaa nivelpaunu 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

S A M P O : 8 0 0 - 0 1 4 - 5 4 4 8 3 KAUTTA..MERKITSE TIEDONANTONA LEHDEN NUMEROT.

HELSINGIN RAITIOLIKENNEMUSEO

Töölön vaunuhallilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11-17. Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen historiasta. Myynissä 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
sisäänkäynti Helsingin
Raitio liikennemuseoon sekä
pohjoismaisten raitiotieseu-
rojen ylläpitämille museo-
raitioiteille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyynneistä.

JOHTOKUNTA-VUONNA 2001

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.fi

RAHASTONHOITAJA

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

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh k. (09) 701 2408
tai 041 532 0891

JÄSEN

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

VARAJÄSEN

Teemu Collin
puh k. (09) 468 2954
tcollin@cc.hut.fi

http://www.nettilinja.fi/~ahellman

Metron taloudellisen käytön rajana voidaan Helsingissä pitää esikau-
punkiosuuksilla n. 85.000 ja kes-
kustassa n. 125.000 matkustajaa
vuorokaudessa. Tämä raja tullaan
vuoteen 1980 mennessä ylittämään
kaikilla pääsuunnilla. Kuhunkin metro-
vaunuun suunnitellaan n. 65 istumapaikkaa
ja n. 135 seisomapaikkaa, eli tilaa on yhteen-
sä n. 200 matkustajalle. Metroliikenteen al-
kaessa junat kulkevat vilkasliikenteisinä ai-
koina idän suunnalla n. 3 ½ minuutin välein.
Liityntälinjat ovat lyhyitä eivätkä käytä tun-
gostuneita tieosuksia, joten vuorotiheys
voidaan pitää korkeana ja liikenne täsmälli-
senä. Liityntälinja-autot kulkevat tungosai-
kana esim. Roihuvuoren, Herttoniemen ja
Vuosaaren suunnilla noin 2-3 minuutin vä-
lein. Aikataulujen tarkkaileminen ei siis ole
välttämätöntä. Matka-ajat täysinä minuutteina:
Kaivokatu - 1 Kluuvi - 3 Hakaniemi - 5
Sörnäinen - 7 Kalasatama - 9 Kulosaa - 11
Hiihtäjätie - 13 Siilitie - 14 Roihupelto - 16
Puotinharju.

**METRO, MITÄ, MIKSI, MILLOIN
(HELSINGIN KAUPUNGIN
METRONSUUNNITTELUTOIMISTO 1969)**

(Nykyään tällä osuudella kulkuaajat ovat Rauta-tien-
tori - 1 Kaisaniemi - 3 Hakaniemi - 5 Sörnäinen
- 8 Kulosaa - 10 Herttoniemi - 12 Siilitie - 14
Itäkeskus. Eli hämmästyttävän oikein aikoinaan
luvattu, koska Kalasatamaa ja Roihupeltoa ei ole
vielä avattu liikenteelle.)