SRS
30 -vuotta
1972 - 2002

RAITIO

1 / 2002

SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut - Suomen Raitiotieseura 30 vuotta

Kolmikymppiset ratikat - Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 2

Autot 8814 - 8838

RAITIO

ISSN 0356-5440

25. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA
Juhana Nordlund

TAITTAJA
Eero Laaksonen

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

KUSTANTAJA
Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA
Päijät-Paino Oy, Lahti 2002

© Suomen Raitiotieseura ry

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

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

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234
00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon sekä pohjoismaisten raitiotieseurojen ylläpitämille museoraitioteille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2002

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

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. koti (09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

VARAPUHEENJOHTAJA
Ari Oksa
puh. koti (09) 344 3212
puh. työ (09) 166 2167
ari.oksa@hel.fi

RAHASTONHOITAJA
Krister Engberg
puh. koti (09) 386 2960
puh. työ (09) 8392 3181
krister.engberg@koulut.vantaa.fi

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

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

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

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 - 17. Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.
TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

RAITIOITA à 3 euroa (-2000) ja 6 euroa (2001-)

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

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

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

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.

2/2001: mm. Työvaunut osa 5. Raitiovaunupysäkkien kilvet. Norrköpingin vaunuja. Oy Liikenne Ab.

3/2001: mm. Helsingin raitioteiden työautot, ASEAn arkut, kuvia Tallinnasta, paikallisliikennettä Riihimaella, Metsälän Linjan viimeinen päivä.

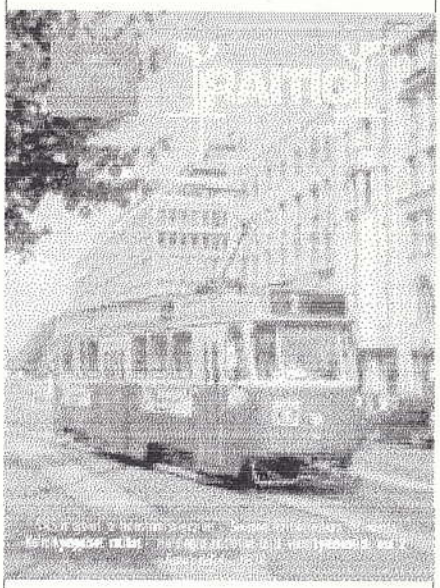
4/2001: mm. Raitiovaunumaksut markoissa ja penneissä, 11 - Helsingin lyhytikäisin raitiolinja, Pauli Söderholmin raitiovaunukuvia osa 3, Katsaus Tampereelle osa 3.

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin Sampo 800 014-54 483 kautta, merkitse tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 1 euro

HELSINKI	SAT:n pulamoottorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla
HELSINKI	Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa Sederholmin talon edustalla
HELSINKI	Punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978
HELSINKI	Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985
HELSINKI	Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974

Kannen kuva



HKL 30, Valmet / Tampella / Strömberg vm. 1959 Mannerheimintiellä 31.8.2001.
Kuva Juhana Nordlund.

Teksti ja kuvat Jorma Rauhala

SRS:N AJELUT JA TUTUSTUMISVIERAILUT

Suomen Raitiotieseura on vuodesta 1972 lähtien järjestänyt jäsenilleen puolensataa erikoismatkaa teknisesti ja historiallisesti mielenkiintoisilla kulkuneuvoilla ja erikoisilla reiteillä. Seuraavassa koetan listata mitä, missä ja milloin olemme ehtineet käydä ja toteuttaa jäsenten iloksi. Raitiovaunulinja 15 on muodostunut jo käsitteeksi ajeluillamme ja varmasti vielä tämä Helsingin suurinumeroisimman raitiovaunulinjan muistoksi nimetty oma linjamme vielä nähdään liikenteessä.

SRS
30 -vuotta
1972 - 2002

Ensimmäinen ajelu 1972

Ajeluista ensimmäinen tapahtui **15.4. 1972**, jolloin kolusimme kaikki Turun raitioteiden linjat Nummenmäestä Korppolaismäkeen sekä keskustan reitit ASEA-vaunulla **19** vm. 1933, takalinjakilpenä oli "Ylimääräinen 1". Olisimme halunneet ajelulle vaunun 22. TKL oli vaihtanut meille vanhemman, mutta koriltaan uusitumman vaunun 19 käyttöömme. Alunperin kaksisuuntaisessa vaunussa 22 olisi ollut jäljellä vielä ovet kummallakin sivulla. Turun Sanomat kirjoitti käynnistämme näyttävästi. Turun raitioteiden lakkauttamispäätös syksyksi vauhditti meitä tälle matkalle. Helsingin - Turun välin matkustimme junalla. Vaunu 19 on yhä jäljellä, nykyään se on odottamassa vanhassa vaunuhallissa Turun raitiotiemuseopäätöstä.

Toinen ajelu oli käynti tulevaisuudessa: **14.6. 1972** ajoimme Helsingin kaupungin Metrotoimiston upouudella koeradalla Roihupelto - Siilitie - koeradan päätekohta metron koejunalla **M5+M6**, vm. 1972, ja tutustuimme pieneen Roihupellon varikkoon.

Turun raitiotieliikenne loppui 1.10. 1972.

Turun ajeluvaunumme 19 Korppolaismäen päätepysäkillä innokkaiden raitiotieharrastajien ympäröimänä 15.4.1972.

Tampereen johdinautoajelulla 13.1.1973 ryhmämme asettui kuvaan Hyhkyssä jo vuosia aiemmin liikenteeltä lakkautetun linjan päätepysäkillä, autona oli nro 2. Kuva Ismo Leppänen.

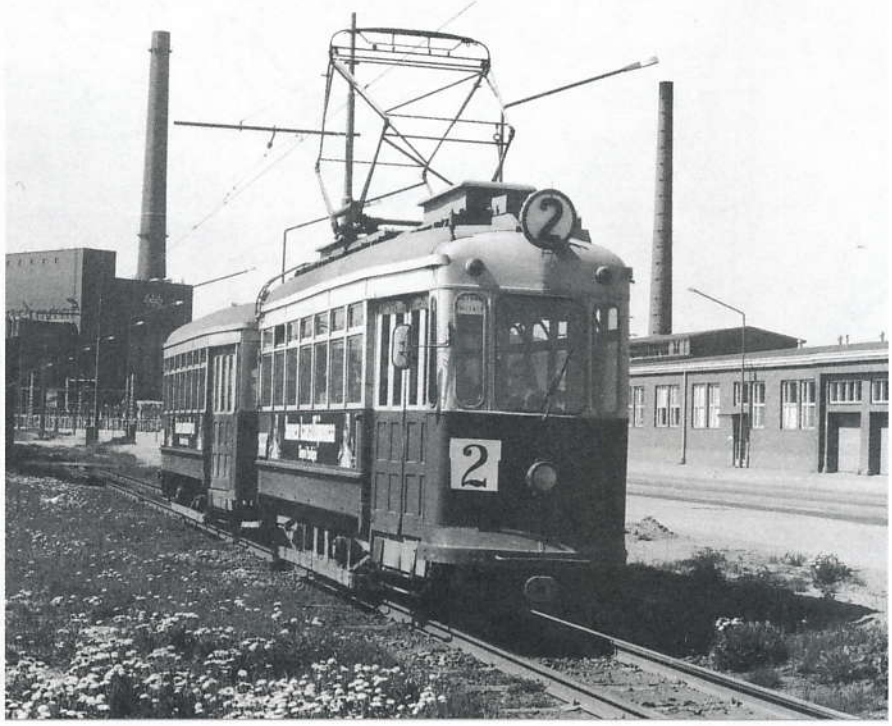
Ajelut 1973

Kolmas ajelu tehtiin junalla Tampereelle, jossa **13.1.1973** ajettiin kaikki mahdolliset johdinautolinjat läpi – elikkä käytiin myös jo linjaliikenteeltä lakkautetuilla osuuksilla. Hyhky, Härmälä, Muotiala ja Sammonkatu olivat etäisimmät määränpäät ajelulla. Menopelinä oli vanhin Valmet JB / BTH -johdinauto nro **2** vm. 1948. Linjanumerona oli 0 (nolla). Aamulehti teki retkestä tietysti ison artikkelin. Johdinautoliikenteen loppuminen ei vielä silloin ollut varmaa. Tutustuimme myös Valmet Oy:n lentokonetehtaaseen, jossa Helsingin ensimmäisiä Nr I -nivelvaunuja (mm. nro 31) sekä VR:n Sm1-sähköjunia rakennettiin. Johdinauto nro 2 on nykyään esillä Vapriikissa.

Seuraavaksi **27.1.1973** laajensimme tietämystämme Valtionrautateiden lähiliikenteen sähköjunaliikenteeseen. Käytössämme oli oma Sm1-sähköjunarunko nro **6021+6221** vm. 1971 (tilausjuna H1877) Helsingistä Pasilan Suon silloin vielä pienelle varikolle, joka meille seikkaperäisesti esiteltiin.

Vihdoin viidennellä ajelulla **27.5.1973** tuli kulkuneuvoksemme helsinkiläinen raitiovaunu. Uusien nivelvaunujen valmistuminen tiedostettiin ja Tampereella oltiin niiden rakentamista jo nähtykin. Kaksiakseliset vaunut tulisivat siksi lähivuosina katoamaan. Niinpä päätettiin tehdä ajelu silloin harvinaisimmalla mv+pv -yhdistelmällä eli koottiin ns. pulavaunujuna. Pulavaunuiksi sanottiin 1940-luvun puolenvälin jälkeisiä Karian vaunuja, joissa oli käytetty materiaaleja, joita ei hyvinä vuosina oltaisi hyväksytty. Puuta oli käytetty kaikessa mahdollisessa; istuimet olivat täyspuisia sekä monet otetangot myös puukeppejä. Ikkunat natisivat pelkissä puukehyksissä. Pulaperävaunut, vaikkakin olivat iältään nuorimpia, olivat heikkokuntoisuuttaan yhtä lukuun ottamatta jo poltettu. Pulamoottorivaunuja oli jäljellä enää muutama. Tyylipuhdasta junaa varten tarvitsemamme vaunut **201+765**, vm. 1947, etsit-

Pulavaunujuna 201+765 yksiraiteisella Salmisaarenradalla 27.5.1973. Radan sijainti sekä koko seutu on muuttunut noista ajoista täydellisesti.



Helsingin kaksiakselisista raitiovaunuista nuorimmalla eli 226:lla ajeltiin 14.10.1973. Kuvassa vaunu kurvaa Vilhonvuoren pysäkille. Vaunu oli ajelullamme vasta 22-vuotias. Se siirrettiin museovaunuksi 1974 ja romutettiin monien hämmästykseksi 1978. Kuva Taimo Tuomi.

HKL:n Leyland-bussilla 703 ajeltiin 20.1. 1974 ja reitti suuntautui myös Pihlajamäen ostoskeskukselle. Kuva Tommy Manner.

tiin kumpikin taholtaan ja kytkettiin yhteen. Ensimmäistä Helsingin raitiovaunuajeluamme varten lainattiin HKL:n Vallilan museosta kakkoslinjan peltinumerokilvet ja aurinkoon laitettiin turkulainen 2-linjan peltinumero rautalankasidoksin: Turussa ja Helsingissä oli nimittäin aurinkonumeron kiinnitys erilainen. Reitti: VH-ARA-PVK-ST-BRH-TÖ-KUU-TÖ-RUN-SLS-RUN-TT-RUN-RT-Mikonkatu- HT-SÖ-HAR-BRH-ST-VH.

Tallinnaan

Ensimmäinen ulkomaanmatka suuntautui Viron Neuvostotasavaltaan. Tallinnaan tehdyllä matkalla **30.7.-1.8.1973** olimme TTTV:n vieraina ja tutustuimme raitiovaunu- ja johdinautohalleihin hyvin perusteellisesti. Latvia-pikkubussi oli järjestetty käyttöömme. Tallinnan raitiotiet oli juuri vastaanottanut ensimmäiset tsekkoslovakialaiset Tatran telivaunut, mutta muuten kalusto koostui kaksiakselisista ddr:läisistä moottori- ja perävaunuista sekä vastaavista kaksi-huonetta-ja-keittiö -nivelvaunuista, joissa oli jäykät kaksiakselisen vaunun alustat. Työvaunuina oli vielä Virossa valmistettuja vanhoja vaunuja.

Seuraavaksi piti järjestää jälleen ennakkotutustuminen tulevaisuuteen: ensimmäinen uusi punaharmaa Valmetin nivelvaunu oli kesällä saapunut kaupunkiin. Vaunu 31 oli tilattu **14.10.1973** käyttöömme, jos se ei olisi koeajojen johdosta huollossa. Siinä tapauksessa ajeluvaunumme olisi kaikkein nuorin kaksiakselisista eli **226** vm. 1951, "panssarivaunu". Tätä sarjaa kutsuttiin harrastajien keskuudessa tuolla nimellä siksi, että sen oli rakentanut Kaipio – tunnettu myös kassakaapeistaan. Niinhän siinä sitten kävi, että nivelvaunu oli huollossa ja ajelu jouduttiin tekemään "panssarivaunulla". **Linjanumeroa 15 käytettiin nyt ensi kertaa**. Sillä tahdottiin kunnioittaa aikoinaan Helsingin suurinumeroisinta raitiovaunulinjaa. Linjavärit sininen / punainen otettiin käyttöön seuraavana vuonna, kun saimme Vallilan kilpimaalaamossa tehdyt peltikilvet (Värit eivät ole alkuperäisen 15:n, sillä sillä ei erityisiä linjavärejä ole koskaan ollutkaan. Käyttämämme sinipunainen on yhdistelmä, jota ihme kyllä ei koskaan ole käytetty Helsingissä, ja siksi se mielestämme sopi meidän 15:lle hyvin). Reitti: KH-VA-SÖ-BRH-TÖ-RS-TÖ-RUN-YT-EIR-PMK-EIR-KT-HT.

Leyland Royal Tiger Worldmaster / Wiima -bussi **703** vm. 1962 oli allamme, kun **20.1.1974** ajelimme liitosalueita ja kävimme mm. vanhassa HKL:n bussien reittikohteessa Malmin lentoasemalla. Linjanumerona käytettiin mm. bussipuolen suurinta eli numeroa 100. Reitti: Arabia - Pihlajamäki - Malmin lentoasema - Kaitalahti - Seurasaari - Munkkiniemi - Itä-Pakila - Arabia.

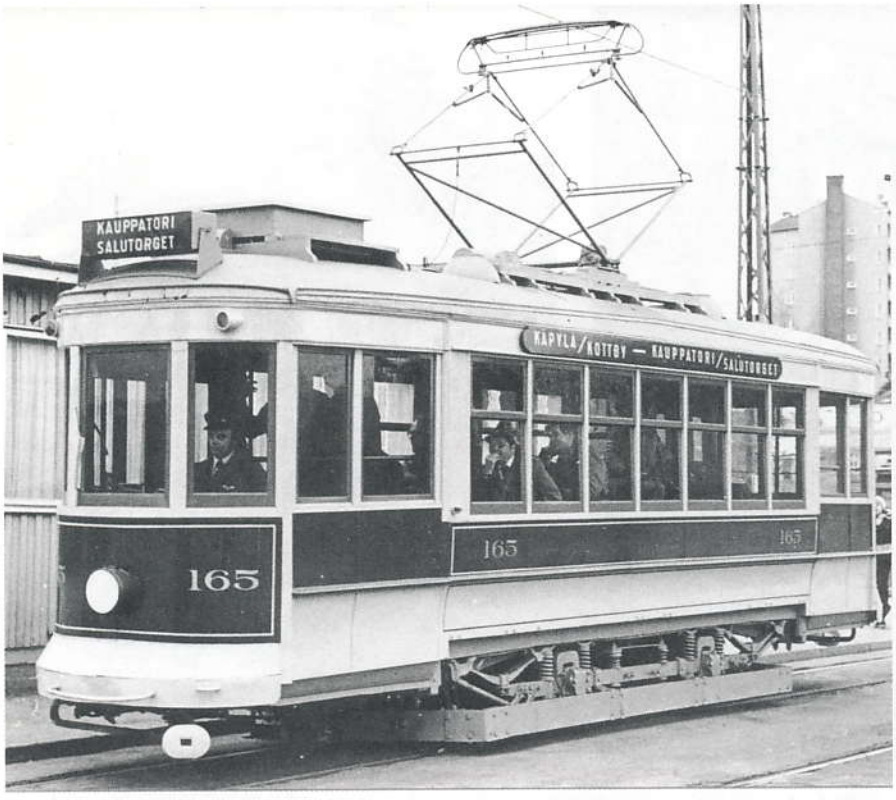
Helsingin johdinautoliikenne loppui 14.6.1974. Myöhemmin 26.6.1979-22.2. 1985 liikennöitiin uudella kotimaisella SWS-koejohdinautolla.

Ruotsissa 1974

Ruotsiin tehtiin MFH:n organisoimana tutustumismatka **27.6.-1.7.1974**. Käyntikohteina olivat Svenska Spårvägssällskapetin ylläpitämä Malmköpingin museoraitiotie sekä Mariefredin ja Anten-Gräfsnäsin museorautatiet.

Vallilan korjaamon entistämä Brill-vaunu eli "jenkki" **165** vm. 1920 eli vaunu HKL 85 valmistui entisöinnistä keväällä 1974. Pääsimme käyttämään linjalla 15 tätä kaunista museovaunua **10.11.1974**. Nykyään vaunua voi ihailla Raitioliikennemuseossa. Reitti: KH-VA-SÖ-BRH-TÖ-RS-TÖ-RUN-YT-EIR-PMK-EIR-KT-HT.

Valmet-vaunua **371** vm. 1956 käytettiin linjalla 15 tutustuessamme **26.1.1975** eri raitiovaunuhalleihin eli TH-VH-KH.



Hienosti kunnostettu "jenkki" 165 oli käytössä ajelullamme 10.11. 1974, tässä ollaan 1950-luvun runkolinjan päätepysäkillä Ruskeasuolla. "Jenkki" kulki niin kuin vain amerikkalaisen raitiovaunun voi kuvitella kulkevan; arvokkaan pehmeästi keinahdellen. Vaunun väritys on perinteinen keltavihreä, mutta keltainen on päävärinä. Vihreä ei ole vielä hallitsevassa asemassa kuten nykyisin ja siitä syystä vaunu onkin erityisen virkistävän oloinen.

Eräs hienoimmista junistamme on ollut **9.3.1975** linjalla 15 käytetty yhdistelmä **186+686**. Kyseessä oli ASEA:n valmistama ns. Munkkiniemen boggievaunu eli "arkku" sekä tyyliin sopiva ASEA:n perävaunu. Numeroiden fiksaamiseen meni oma aikansa, samoin kuin sitten vaunujen metsästämiseen, mutta lopputulokseksi saatiin juna, jossa numeroillakin oli oma taiteellinen merkityksensä eli sama loppuosa. Reitti oli VH-PVK-ST-KÄP-ST-BRH-TH-MKN-TÖ-YT-HIE-YT-RT-HT-ARE-HT-RT-HT-SÖ-VH.

Käpylän raitiotien 50-vuotisjuhlia varten seura esitti HKL:lle, että järjestettäisiin yleisökuljetuksia juhlan kunniaksi osuudella Käpylä - Vallila ja vaunuksi pyysimme 165:tä. Käpylä-seura pyydettiin myös mukaan. Niin sitten **16.11.1975** vaunut **165+698** kuljettivat matkustajia edellämainitulla reitillä ja useilla eri lähdöillä. Käpylä-seura hoiti paikallisen ilmoittelun ja vapaalippujen jakelun.

Tampereen johdinautot hyvästeltiin viimeisenä ajopäivänä **15.5.1976** ajamalla kaikki linjaosuudet Valmet JL / BTH -autolla **28** vm. 1959. Linjanumerona käytimme SRS:n omaa "perinteistä" Tampereen linjanumeroa 0. Samana päivänä kävimme myös Hämeenkyrön Kyröskoskella O/Y Kyro A/B:n kapearaiteisella sähköradalla, jossa osa väestä pääsi ASEA-sähköveturin nro **2** vetämän tavarajunan kyytiin. Veturin ajaminen tapahtui kuten kaksiakselisella raitiovaunulla ikään. Kyröskosken käynti tapahtui Alhonen & Lastusen Volvo B635 / Wiima 3 –autolla vm. 1966 nro **19** – bussikalustosta oli pyydetty jokin vanhimmasta päästä ja sellainen myös saatiin. Matka Tampereelle tehtiin junalla.

Tampereen johdinautoliikenne loppui 15.5.1976.

Vielä kun kaksiakselisia vaunuja oli tallella ajettavaksi asti, päätettiin käyttää **8.5. 1977** linjalla 15 Sisu-vaunua **169** vm. 1941. Reitti: VH-SÖ-HT-RT-HT-ARE-HT-KT-HT-Kaarlenkatu-SÖ-ST-PAS-ST-BRH-TÖ-YT-KIR-YT-RT-HT-SÖ-VH. Vaunu on nykyään esillä Raitioliikennemuseossa.

Raitiovaunuhallikierros TH-VH-KH uusittiin **3.5.1980** ja nyt linjalla 15 nähtiin Karia-vaunu **2** vm. 1959.

Busseihin tutustumassa

HKL:n linja-autohalleihin Ruha-KH-Varha tehtiin laaja tutustumiskierros **25.10. 1980** HKL:n Volvo B58-60 / Wiima 3 -koulutusbussilla **12**, joka oli entisiä Helsinki–Maaseutu–Liikenne Oy:n autoja vuodelta 1968.

Keväisen näköistä ja lumetonta oli 26.1.1975, kun pysähdyimme linjan 15 vaunulla 371 Vallilan ratapihalle.

HKL:n museobusseihin **157** Scania-Vabis B62V / Valmet vm. 1952 ja **260** Sisu B-74SP / Wiima 01 vm. 1958, jotka olivat harrastajien omistuksessa, käytiin tutustumassa **1.11.1980** liikennöitsijä Pentti Ilmonin Scania-Vabis B75 / Kutter 4 -bussilla nro **2** vm. 1960. Mainittu auto oli tuolloin myös harrastajien omistuksessa. HKL:n autot seisoivat varastoissa Paippisissa ja Suomusjärvellä.

Ruotsiin tehtiin bussiretki **11.-15.6.1981** käyttäen Pohjolan Liikenteen autoa nro **39**, Volvo B58 / Autokori Airisto vm. 1975. Ruotsissa tutustuttiin Malmköpingin museoraitiotiehen, SJ:n rautatiemuseoon Gävlessä, Upsala-Lännan sekä Mariefredin museoratoihin ja huipentumana oli SJ:n 125-vuotisjuhlakavalkaadi Värtanissa.

10-vuotisajelu

SRS juhlisti ensimmäistä kymmentä vuottaan **17.1.1982** ajeluttamalla jäseniään jälleen eräällä kautta aikain miellyttävimmistä vaunutyypeistä eli "arkulla": nyt numerolla **181** vm. 1941. Alkuperäinen tarkoitus oli ajaa linjaa 15 jollain ratti-Karialla + kaksiakselisella museoperävaunulla nro 684. Toimitusjohtaja oli antanut käyttöluvan tällaiselle junalle, mutta se jäi kuitenkin haaveeksi, koska tarvittavaa huoltoa (mm. ilmaletkujen kunnon tarkastus) ei haluttu tehdä. Siksipä ajettiin sitten "boggievaunulla". Linjatunnus oli poikkeuksellisesti 4S, koska emme löytäneet museosta enää 15:n aurinkonumeroa. Olisikohan se hävinnyt silloin, kun museon "turhaa" tavaraa hävitettiin Vallilassa. Reitti: TH-YT-YOP-KTN-KT-HT-Kaarlenkatu-HAR-BRH-ST-KÄP-ST-HT-RT-RUN-TT-RUN-SLS-Perhonkatu. Vaunu on nykyään varastoitu Raitioliikennemuseolle.

Munkkiniemen boggievaunu ja perävaunu, 186+686, pysähtyneenä 9.3.1975 Ruoholahdenrannalla. Raitiotien rinnalla on kolmiraiteinen satamaradan ratapiha ja Ruoholahden siltakin on vain 12 vuotta vanha.

Tampereella ajelujohdinautomme 28 Sammonkadun päätepysäkillä päästää ohitseen vuoroliikenteessä kulkevan "sarvijaakon" ja siksi kuljettaja vetää ajojohtimet hetkeksi alas 15.5.1976.

Kyröskosken sähkörautatiellä matkustimme veturin nro 2 vetämän tavarajunan kyydissä 15.5.1976.

Vaunulla 169 ajelimme 8.5.1977. Kuvassa olemme nykyisessä Itä-Pasilassa eli aiemmin Mäkelänä tunnetulla alueella "Messuhallin" luona.

Vaunulla 2 käytiin tutustumassa raitiovaunuhalleihin 3.5.1980, ryhmäkuva otettiin Koskelassa.

Vallilan museo suljettiin huhtikuussa 1982 – metron matkustajaliikenne alkoi 1.6.1982.

Edellisen toukokuun päättyessä tapahtunutta teliperävaunujen käytön loppumista muisteltiin ajamalla **26.11.1983** linjaa 15 Karia-vaunustolla **2+505** vm. 1959+1958. Reitti: RT-HT-SÖ-ST-KÄP-ST-BRH-HAR-BRH-RUN-SLS-RUN-TT-RUN-YT-YOP-KTN-YOP-YT-KIR-YT-TH. Vaunu 2 oli käytössämme nyt toista kertaa.

To Europe For Steam eli TEFS järjesti kanssamme ajelun kansainväliselle harrastajaryhmälleen sekä meille **26.5.** ja **2.6.1984**. Vallilan museovaunut katsottua oli ajelu Sisu-vaunulla **169** VH-MKN-Tukholmankatu, jossa vaihdettiin SWS-koejohdinautoon **1** suuntana Kampin metroasema, josta vuorojunalla Itäkeskukseen ja käynti bussilla metrovarikolla.

Sitten käytiin jälleen Tampereen Valmetilla katsomassa, mitä siellä nyt tehtiin ja myös Kyrolla ennen kuin sähkörata tultaisiin lakkauttamaan "vanhanaikaisena" (joka tapahtui 29.9.1989). Matkasimme Tampereelle **4.5.1985** junalla, siellä meitä odotti Valtionrautateiden Dm7-moottorivaunu nro **4129** vuodelta 1958 junassa H100, jolla ajettiin Sääksjärven kautta Lentokonetehdasnimiselle rautatieliikennepaikalle Valmetin tehtaan pihaan, lättähattumme muinaiselle syntymäpaikalle! Olimme kuulema ensimmäiset vieraat, jotka tulivat tutustumaan tehtaaseen omalla junalla. Muiden muassa Nr II:t 89-91 ja VR:n Dr16-veturit olivat työn alla ja paikat katsottuamme otimme

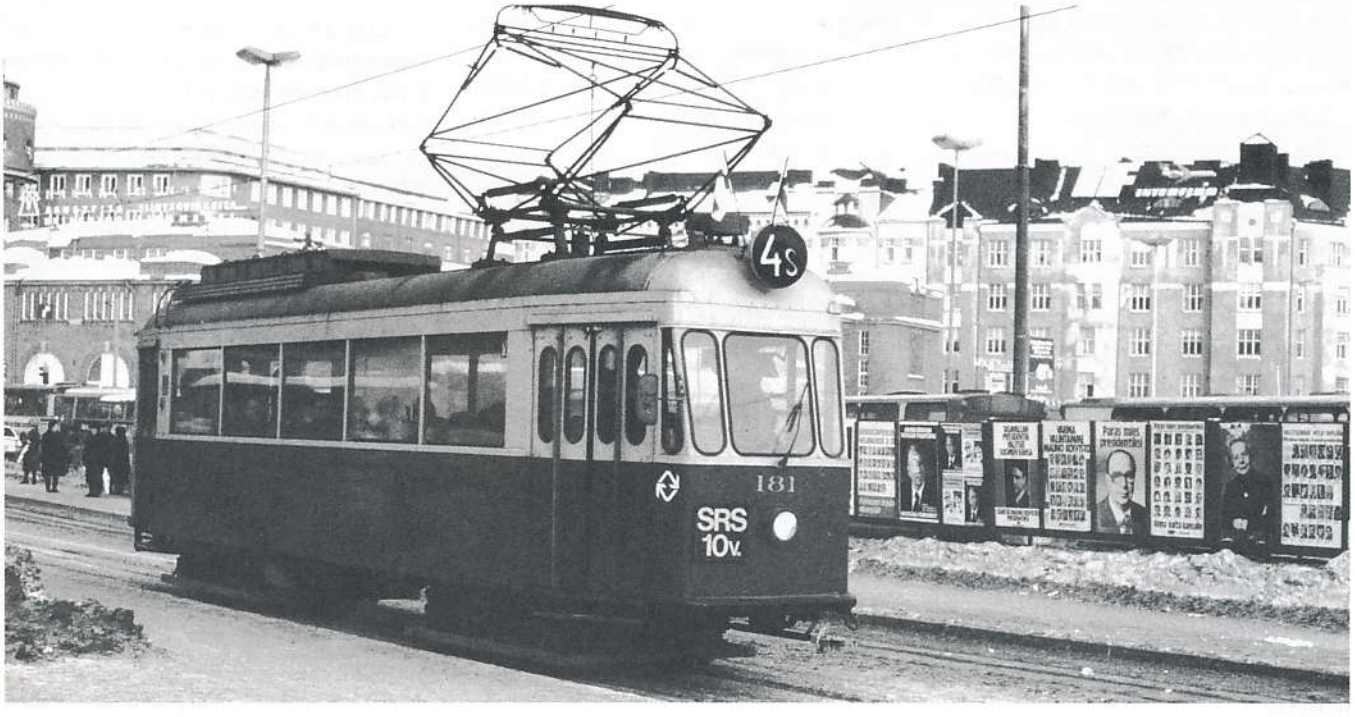
Sankan räntäsateen kastelema ryhmämme HKL:n Volvo-bussin 12 edessä 25.10.1980.

Antti Suojärvi Ky:n auton nro **15** Volvo B58 / Ajokki 5000 vm. 1975, jolla lähdimme Kyröskoskelle (pyysimme autoa yhtiön vanhimmasta päästä ja saimme sen). Kyrolla oli ulkona veturi nro **1**. Retkellä oli mukana myös MRY:n jäseniä.

Leningradissa 1987

Leningradiin teimme linja-automatkan Friherrsin Autolla **27.-29.3.1987**, Mercedes-Benz O303 / Kutter 9 vm. 1982-83. Tutustuimme tähän SNTL:n suureen raitiotiekaupunkiin, jossa juuri mikään sovituista asioista ei ollut hoidettu. Omatoimisesti saatiin matkasta kuitenkin onnistunut.

SRS:n kymmenvuotisajelu tehtiin vaunulla 181 ja presidentinvaalit näkyivät 17.1.1982 Hakaniemenkin katukuvassa.



Teliperävaunuliikennettä muisteltiin 26.11.1983 tehdyllä ajelulla. Käpylän päätepysäkki ja ajelujuna 2+505. Käpylän ykkösraiteella seisoo linjan 1 normaali vuorovaunu 309.

Seuraavaksi tapahtui **23.4.1988**, kun ajoimme pimennetyllä metrojunalla **149+ 150** vm. 1982 läpi valaistun tunneliosuuden sekä tutustuimme Kampin pitkään kääntöön eli lähes hautausmaan alle vievään kääntöraiteistoon. Lisäksi tutustuimme metrovarikkoon, jossa oli vielä jäljellä 1970-luvun alun junarunkoja sekä kävimme Hakaniemen ja Herttoniemen valvomoissa.

Linja 15 kulki jälleen useamman vuoden tauon jälkeen **18.11.1989**, kun ajelimme ASEA-vaunulla **157** vm. 1930 ympäri kaupunkia. Reitti: VH-ARA-ST-MK-TÖ-RS-TÖ-RUN-SLS-Perhonkatu.

Turun raitioteiden satavuotisjuhlia vietettiin ja oli luonnollista, että **5.5.1990** kiertelimme TuKL:n autolla **109** Scania BR111 / Delta City vm. 1978 kaikki muinaiset raitiotieosuudet Pohjolaa myöten "keltaisella vaaralla" ja tietysti katsoimme vaunuhallissa olleen satavuotisjuhlanäyttelyn sekä siellä olleet museoraitiovaunut. Käynti Turkuun tehtiin junalla.

Linjan 15X kevätajelu järjestettiin **27.4. 1991** Valmet+Karia -telijunalla **332+ 505**, vm. 1955+1958. Reitti: KH-VA-SÖ-BRH-TÖ-RUN-SLS-RUN-TÖ-PHL-TÖ-YT-YOP-KTN-YOP-KT-LII-HT-BRH-ST-VA-KH ja museobussilla **260** Kumpulassa, Oulunkylässä ja Käpylässä. Auto oli kilvitetty linjalle 34. Perävaunu oli matkassamme toista kertaa.

Kevätkokoukseen metrovarikolle **23.2. 1992** ajoimme omalla metrojunalla **141+142** vm. 1982. Aluksi olimme kävelleet uuden Kampin–Ruoholahden tunneliosuuden edestakaisin, ratapohjaa ei ollut vielä kiskotettu ja kävely oli helppo tehdä tasaista raidesepelöintiä pitkin.

SRHS:n mukana olimme **9.5.1992** ajelemassa heidän omistamallaan Dm7-junalla pitkin Helsingin satamaratoja. Helsingin kaupungin omistaman Oulunkylän-Herttoniemen rautatien ns. metrovaihteelle oli tilauksestamme ajettu myös metrojuna, jolloin nämä kahden eri yhtiön junat olivat yhdellä kertaa kuvattavissa.

Linja 15S oli kulussa **25.4.1993**, kun liikuimme "mustangilla" eli ratti-Karialla **320** vm. 1955. Reitti: KH-VA-ST-KÄP-ST-HT-KTR-YOP-YT-RUN-TÖ-MKN-TÖ-RUN-SLS-RUN-TH-YT-HIE-YT-OP-BRH-ST-ARA-VH-KH.

Tallinnassa 1993

Ulkomaanmatka etelään tehtiin **22.7. 1993** ja kohteena oli pitkästä aikaa Tallinnan raitiotiet. Siellä meillä oli käytössä TTK:n virolainen museovaunu **14** vuodelta 1953, jolla ajelimme verkoston läpi. Tutustuimme myös kumpaankin raitiovaunuhalliin sekä TAK:n autovarikkoon. Paikalliset siirtymäajot tehtiin TAK:n Ikarus-bussilla.

Metron silloin vielä liikenteelle avaamattomaan osuuteen Kamppi–Ruoholahti kävimme tutustumassa ajamalla omalla junalla ... **29.7.1993**.

LOY **167** eli SLHS:n omistama Oy Liikenne Ab:n museobussi Volvo B635 / Wiima 3 vm. 1966 oli kulkupelinämme Helsingin keskustasta Vantaalle. Kävimme tutustumassa Carrus Oy Wiiman koritehtaaseen **8.10. 1993**. Mukana oli myös SLHS:n jäseniä.

Raitioliikennemuseo avattiin 20.10. 1993. Seuran jäsenillä on museoon vapaa sisäänpääsy.

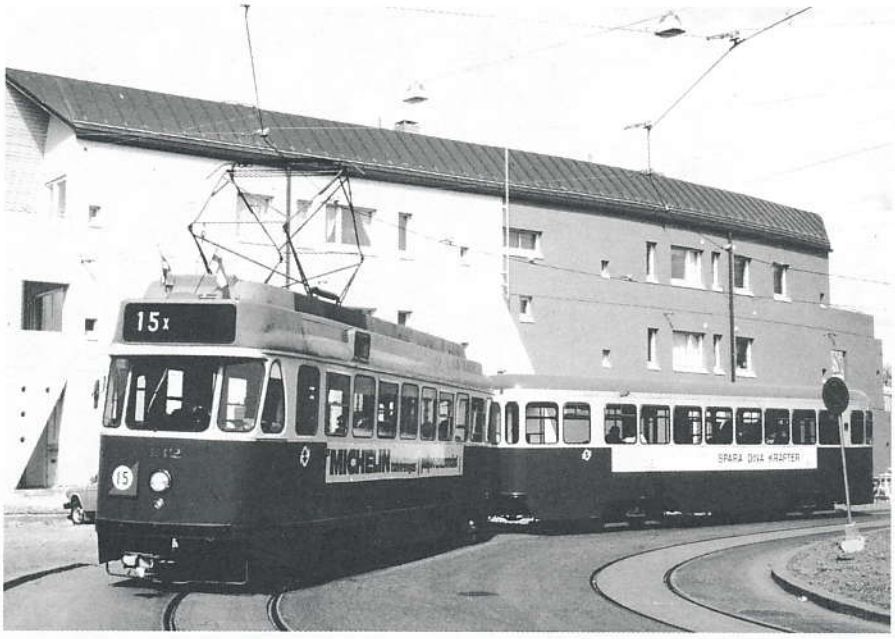
Seuraava linjan 15 ajo tapahtui **24.4. 1994**, kun ASEA-vaunu **135** vm. 1928 kuljetti jäseniä reitillä: VH-SÖ-BRH-TÖ-RT-LII-SN-KT-SN-LII-RT-YT-KIR-YT-TÖ-PRK-BRH-SÖ-HT-LII-SN-KTN-SN-LII-HT-SÖ-BRH-ST-PVK-VH.

Baltia 1994

Ulkomaanmatka etelämmäksi Baltiaan oli vuorossa **30.4.-5.5.1994**. Kävimme useilla kapearaiteisilla radoilla sekä tutustuimme Riian raitioteiden TTP:n päävarikkoon sekä

Vaunu 157 on pysähtynyt Pasilan messukeskuksen sivuraiteella ja päästää vuorovaunun ohitsensa 18.11.1989.

Turkulaiset juhlivat raitiotieliikenteen ensimmäisestä aloituksesta vierähtänyttä satavuotismuistoa. Myös seuran ryhmä tutustui juhlanäyttelyyn sekä ajeli 5.5.1990 "keltaisella vaaralla" 109 läpi entiset raitiotielinjat. Ryhmäkuva on linjan 1 vanhan päätepysäkin tuntumassa Pohjolassa.



ajelimme museovaunulla nro **1901**. Kävimme myös katsomassa Kaliningradin raitioteitä Venäjän Preussissa. Matkalla oli alla Askaisten Auto **32**, Volvo B58 / Camo Riviera vm. 1978/90.

Linjaa 15 ajettiin **6.11.1994** punaharmaalla Valmet-nivelvaunulla **75** vm. 1984, joka jäikin viimeiseksi sen väriseksi Helsingissä. (Ajopäivänä sen värisiä oli käytössä vielä kaksi.) Toivotaan, että joskus jokin vaunu vielä saa museaalisessa mielessä alkuperäisen värinsä takaisin. Reitti: TH-RT-HT-Kaarlenkatu-SÖ-HT-Mikonkatu-HT-ARE-HT-Mikonkatu-RT-TÖ-PHL-TH.

Metron liikenteenohjauskeskukseen Hakaniemessä kävimme tutustumassa **10.12. 1994**.

Kaisaniemen uuteen metroasemaan käytiin tutustumassa **16.2.1995**.

Vallilan uudistettuun raitiotiekorjaamoon tutustuttiin **26.2.1995**.

Linjalla 15 oli **23.4.1995** Valmet-vaunu **17** vm. 1959. Jatkoyhteydet hoidettiin museobussilla **157**, jonka linjakilpenä oli 32. Reitti: KH-VA-ST-BRH-Helsinginkatu (kolmioraidekääntö)-BRH-VA-VH-SÖ-HT-RT-

Pikku-Huopalahden uudella raitiotiellä kävimme 27.4.1991 ajelujunallamme 332+505.

Sinisellä bussilla 260 pysähdyimme 27.4.1991 mm. Käpylän rv-päätepysäkillä, vierellä alkuperäisvärinen vaunu 90.

Vaunulla 320 pidimme taukoa Ensi Linjalla 25.4.1993. Osallistujat ovat levittäytyneet ympäristöön ihastelemaan vaunutyyppiä ja nauttimaan lämpimästä kevätsäästä.

KUU-TH-BRH-SÖ-VA-KH. Bussilla ajeltiin Koskelasta mm. Käpylään.

Tutustuttiin **19.11.1995** Suomen Turistiauto Oy:n varikkoon Ruskeasuolla vanhastaan Ruhan nimellä tunnetussa liikennelaitosympäristössä.

Itämeren ympäri 1996

Itämeren ympäri tehtiin harrastusmatka pääsiäisenä **1996** tuttuun tapaan T-P.L:n ohjastamana Askaisten Autolla **46** Setra S210H vm. 1985. Liepajan raitiotiet sekä myös lukuisat rautatielinjat Baltiassa, Puolassa ja Saksassa olivat matkan hienona antina.

Linjalla 15 oli **21.4.1996** Karia-vaunut **14+505** vm. 1959+1958. Moottorivaunun peräpään kytkin oli SRS:n tilauksesta kunnostettu perävaunun vetoon. Reitti: KH-VA-ST-BRH-HT-LII-KT-PMK-KT-LII-RT-YT-HIE-YT-RUN-TH-RUN-SLS-RUN-TH-BRH-ST-VA-KH. Linja-autoyhdysliikenne tehtiin Suomen Turistiauto Oy:n museobussilla nro **300** Büssing TU5 / Emmelmann vm. 1960 reitillä KH-PMK-RT-HIE-TH-SLS. Auto oli yhtä aikaa ajossa, joten matkustajat pystyivät vaihtamaan yhteisillä vaihto-

Vaunulla 135 olimme liikkeellä 24.4.1994, kuvassa lyhyt pysähdys Kirurgisen sairaalan pysäkillä.

Punaharmaitten vaunujen muistoksi tehtiin ajelu 6.11.1994 vaunulla 75. Kuvauspysähdys Rautatientorilla Mikonkadun pysäkillä.

Vaunu 17 oli ajelupelinämme 23.4.1995. Innokkaat harrastajat tauon pidossa Töölön hallin sivuraiteella.

Sininen bussi 157 oli käytössämme 23.4.1995. Kuvassa auto lähtövalmiina Koskelassa.

pysäkeillä kulkuneuvoa halujensa mukaan. Perävaunu oli matkassamme jo kolmatta kertaa.

Linja 15 oli jälleen ajossa **27.4.1997**. Tällä kertaa ei linjanumeroa voinut laittaa esille, koska ajeltiin VTS-vaunusta 344, vm. 1955, muutetulla Vallilan hinausvaunulla nro **H-1**. Matkalla oli muutamia mieleenpainuneita kohteita, kuten käynti Yrjönkadun silmukassa ja pitkästä aikaa kääntyminen Töölön torilla. Reitti: KH-VA-ST-MK-TÖ-YT-Yrjönkatu-YT-YOP-HT-DIA-HT-RT-YT-KIR-YT-TH-RUN-SLS-TT-RUN-YT-YOP-KT-HT-PRK-TÖ-BRH-ST-KÄP-ST-VA-ARA-PVK-VH-KH.

Pietarissa 1998

Maailman suurimpaan raitiotiekaupunkiin Pietariin teimme linja-autoretken SLHS:n museobussilla, entinen Nurmeksen Auto **1** Volvo B58 / Boxer 300 vm. 1977 **12.-14.6. 1998**. Paluumatkalla tutustuimme Viipurin ammoisiin raitioteihin ajamalla muinaisten linjojen reittejä ja käymällä entisen raitiovaunuhallin luona. Pietarissa meillä oli useiden tuntien kiertoajelulla käytössä vanha museoraitiovaunujuna **2642+ 2384**. Tutustuimme paikallisten harrastajien opastuksella seikkaperäisesti myös muutamiin raitiovaunuhalleihin ja erityisesti tavararaitiovaunut olivat tarkemman tutkimisen kohteina.

Tutustumismatka uuteen Itäkeskus - Vuosaari -metrorataan ja asemille tehtiin **25.8.1998**. Käynti ajoittui sopivasti ennen liikenteelle luovutusta. Vuosaaressa käytössämme oli oma metrojuna, jolla ajoimme uutta rataa pitkin. Matkalle lähdettiin LOY:n museobussilla **167** Rautatientorilta ja bussilla ajeltiin vielä metrokäynnin jälkeen itäisessä Helsingissä, jossa kyseinen auto on aikoinaan tehnyt päivätyönsä.

Uuteen Variotram-vaunuun nro 201 vm. 1998 kävimme tutustumassa Koskelan varikolla **13.2.1999**. Käynti järjestettiin SLHS:n maarianhaminalaisella Eckerö Busstrafik –museobussilla **1** Scania-Vabis BF56 / Ajokki vm. 1966 Töölöstä käsin. Alun perin toivoimme voivamme tehdä kyseisellä raitiovaunulla pienen ajelun Töölön suunnalla, mutta vaunussa oli tuolloin vielä sen verran viritettävää, ettei "ulkopuolisia" haluttu ottaa lainkaan vaunun kyytiin.

Ainoalla viimeaikoina linjaliikenteessä olleella perävaunun vetoon soveltuneella moottorivaunulla 14 sekä perävaunulla 505 tehtiin ajelu 21.4.1996. Yhdysliikenteessä käytettiin STA:n museobussia 300. Tässä kaikki kulkuneuvot kokoontuneina Salmisaaressa.

Vuosien yritysten jälkeen pääsimme ajamaan myös Töölön torille 27.4.1997. Ajeluvaununa oli nyt poikkeuksellinen hinausvaunu H-1.

Kevätajelu suunniteltiin tehtäväksi **22.5. 1999** Variotram-vaunulla 201. Vaunu oli vieläkin sen verran keskeneräinen, että muutos ajelukalustoon piti tehdä viime hetkellä. Korvikkeeksi ajettiin upouudella HKL:n Scania OmniCity -bussilla **9900** Mikonkadulta Merisatamaan ja "Seurasaaren" pysäkin kautta Ruhaan.

Jälleen Ruotsissa

Ulkomaan matka tehtiin Norrköpingin raitioteille **10.-13.9.1999**. Matka tehtiin tutulla SLHS:n Eckerö Busstrafik -museoautolla **1**. Samalla pistäydyimme Tukholmassa Högdalenin metrovarikolla, Djurgårdin museoraitiovaunuvarikolla sekä matkustimme vaunulla **329**, Lidingön raitiotiellä ajettiin museovaunulla **17**. Ajoimme myös uudella Tvärbanan-pikaraitiotiellä koeliikenteessä olleella vaunulla **403**. Ruotsissa meidät siis uskallettiin päästää kyytiin vaunuun, jota ei vielä ollut otettu liikenteeseen! Norrköpingissä tutustuimme seikkaperäisesti tähän erittäin kasvuhakuiseen raitiotiehen. Meillä oli ohjelmassa myös ajelua viidellä erilaisella raitiovaunulla – liikuimme kulkueena. Vaunut olivat museo- ja liikennevaunut **1**, **16**, **40**, **56** ja **87**, joilla ajelimme välillä vaunua vaihtaen pitkin ja poikin kaupunkia. Ajotaitoisimmat saivat myös kuljettaa näitä vaunuja kaupungilla opaskuljettajien valvoessa ja neuvoessa.

Kolmas kerta toden sanoo. Variotrameilla oli aloitettu yleinen liikennöinti loppukesällä ja nyt voimme suunnitella huojentuneena sellaisella toteutettavaa ajelua linjalla 15. Vaunuissa ei enää ollut mitään ajelua estäneitä ongelmia. Päivämäärällä **23.10. 1999** tehtiin ajelu vaunulla **202** vm. 1999 ja samaan tapahtumaan yhdistettiin ajelu myös VR Osakeyhtiön uudella Sm4-sähköjunalla **6303+6403** vm. 1999 Helsingistä pysähtymättä Vantaankoskelle (juna H8849) ja takaisin (juna H8854). Linja 15:n reitti: RT-LII-YOP-YT-Yrjönkatu-YT-YOP-KTR-HT-DIA-HT-RT-RUN-TÖ-BRH-ST-ARA-PVK-VH-ST-KÄP-ST-SÖ-HT-RT-YT-HIE-YT-TH.

Göteborgiin teimme retken **7.-11.4. 2000**. Matka tehtiin A-busin Sisu-Cummins / Kutter autolla vm. 1983. Käyttöömme ajeluita varten oli järjestetty Ringlinienin museovaunut **302+336** sekä myös liikennelaitoksen uudistettu nivelvaunu **304**. Tutustuimme myös vaunuvarikoihin ja yhdistyksen muuhun museovaunukalustoon.

Linja 15 oli jälleen liikenteessä **6.5.2000**, jolloin teimme ajelun jälleen tutulla vaunulla **320**. Reitti: KH-VA-HT-RT-TÖ-PHL-TÖ-YT-HIE-YT-KTN-KT-SN-KT-PMK-YT-TÖ-BRH-ST-KH. Raitiovaunuajelun jälkeen ajelimme uudella sinisellä museobussilla HKL **33** Scania-Vabis / Helko vm. 1965 mm. Pakilaan, Pirkkolaan ja Veräjämäkeen.

Metrojuna **121+122** Itäkeskuksen ja varikon välillä oli käytössämme **12.11.2000**. Samassa yhteydessä tutustuimme uuteen saksalaiseen 200-sarjan metrojunaan varikkotiloissa, sillä sitä ei saatu vielä yrityksestä huolimatta koeajollemme.

Kevätajelu linjalla 15 oli vuorossa **29.4. 2001**. Nyt oli jälleen ajossa poikkeavaa kalustoa poikkeaville tyypeille. Saimme käyttöömme viherratikka-nimellä laillisin graffitein vuonna 1995 koristellun VTS:n nro **352** (entinen 356) vm. 1956. Tämä vaunu oli koristeltu tarkoitukseensa vihervuosikampanjaa varten ja esiintyi tuolloin julkisuudessa vain lyhyenä aikana. Reitti: KH-TH-KUU-KTR-ARA-VH-KH.

Ensimmäinen "lähes" ajelu uudella matalalattiavaunuilla tehtiin 13.2.1999 Koskelan hallissa. Jäsenistö pääsi tutustumaan tuliterään vaunuun 201.

Uudella metrojunalla ajelu oli yhtä konstikasta kuin olivat olleet tähän asti kaikki muutkin uuden kaluston ajeluhaaveemme (raitiovaunut 31 ja 201). Ajelupäivänä **13.5. 2001** käytimme sittenkin vuonna 1984 valmistunutta vaunuparia **171+172**, jolla teimme matkan Itäkeskuksesta Kampin pitkälle kääntöraiteelle, josta poistullessamme ylitimme Ruoholahdesta tulevan linjaraiteen maanalaisella ratasillalla. Jatkoimme Vuosaareen ja IK:n kautta Mellunmäkeen. Lopuksi tutustuimme metrovarikon laajennukseen. Uusi juna, jonka näimme varikolla, oli vielä hieman raakile esiteltäväksi liikkuvana.

Osloon teimme retken **23.-27.5.2001**. Matka tehtiin tutulla A-busin Sisu-Cummins / Kutter autolla vm. 1983. Oslossa tutustuimme Lokaltrafikkhistorisk Foreningin raitiotiemuseoon ja teimme pitkän ajelun käyttöömme luovutetulla Oslon raitioteiden upouudella nivelvaunulla **151**. Paluumatkalla tutustuimme Turun museoraitiovaunuihin vanhassa raitiovaunuhallissa. Turussahan on käynnistynyt selvitystyö museoraitiotiestä tai vähintäänkin raitiotiemuseosta, johon työhön myös seuramme on osaltaan osallistunut.

Vielä tehtiin ulkomaanretki Tukholmaan **7.-9.9.2001**. Käyntikohteina olivat mm. pikaraitiotie Tvärbanan ynnä muita raitiovaunukohteita.

Talgo-Transtech Oy:n kiskokalustotehtaille Vuolijoen Otanmäkeen tehtiin tehdaskäynti **27.-28.9.2001**. Mielenkiintomme kohteina olivat Variotram-valmistus ja näimmekin noin 18 eri vaiheessa olevaa uutta raitiovaunua (nrot 204, 211-220 ja 222-228) sekä lukuisasti rakenteilla olevaa rautatiekalustoa eli Suomeen toimitettavaa kalustoa – Sr2-sähköveturin sekä kaksikerrosmatkustajavaunuja ja Irlannin rautateille toimitettavia tavaravaunuja.

Juhla-ajelu 2002

Uusin ajelutapahtuma oli seuran 30-vuotisjuhlakokouksen yhteydessä **24.2. 2002**. Tuolloin teimme ajeluja hiomavaunulla **2119** (Schörling vm. 1955) ja harjavaunulla **2126** (ASEA / SAT / HKL vm. 1968, pohjarakenne kuitenkin vm. 1928) VH-KH-VH. Ajokertoja tehtiin kolme, jotta kaikki halukkaat juhlavieraat pääsivät nauttimaan tästä erikoisesta kokemuksesta.

Lopuksi voimmekin vain kiittää nöyrästi maamme eri liikennelaitoksia ja liikenneyhtiöitä kohtaamme osoitetusta myötämielisyydestä lähestyessämme heitä kerta kerralta ihmeellisemmillä kalustotoiveilla ja reittivalinnoilla.

Aika näyttää millä seuraavaksi liikumme. Olisiko jo oikea hetki pyrkiä matkustamaan Humppilaan varastoidulla hevosraitiovaunulla pitkin lounaishämäläistä Jokioisten museorautatietä – tietysti hevosen vetämänä!

Ensio Virta

ERÄS 30-VUOTISMUISTO

Olen ollut "spårahullu" nelivuotiaasta lähtien. Kipinän sain katsellessani isoisäni kanssa sunnuntaiaamuisin raitiovaunujen ulosajoa Vallilan hallista. Sittemmin noin kolmekymppisenä v. 1963 näin sattumalta Modern Tramway-lehden, jolloin huomasin ällistyksekseni, etten ollutkaan alan ainoa harrastaja maailmassa! Liityin saman tien henkilöjäsenenä lehden julkaisseen englantilaiseen LRTL-seuraan.

Vuonna 1972 olin lomalla Canarialla Las Palmasissa. Hämmästykseni oli taas ääretön, kun luin hotellini lehdestä (HS 17.1.72), että Helsinkiin oli perustettu raitiotieseura. En siis Suomessakaan ollut alan ainoa harrastaja! Loman loppupäivät olin kuin tulisilla hiilillä. Heti Suomeen palattuani sain HKL:n tiedottajalta Kirsti Liljalta yhteystiedot seuran silloiseen puheenjohtajaan ja niin olin seuran jäsen numerolla 29.

Kertaakaan en ole jäsenyyttäni katunut!

Linjalla 15 olleista vaunuista eräs erikoisimmasta päästä on ollut 29.4.2001 "viherratikka" nro 352. Tässä vaunun sileäsivu kaikessa komeudessaan

Teksti ja kuva Jorma Rauhala

SUOMEN RAITIOTIESEURAN 30 VUOTTA

SRS
30 -vuotta
1972 - 2002

Suomen Raitiotieseura ry täytti tämän vuoden tammikuussa 30 vuotta. Olen kerännyt tähän artikkeliin eräitä mielestäni merkittäviä hallinnolliseen puoleen liittyviä muistumia yhdistyksen nuoruustaipaleelta. Kohtia, jotka on hyvä tulla nyt muistiinmerkityksi, kun niitä vielä muistamme, mutta joista ei aiemmin ole juurikaan ollut mainintoja – ainakaan jäsenlehdessämme. Olemme Raitiossa keskittyneet jäseniä enemmän kiinnostavampiin aiheisiin kuin yhdistyksen hallintoon. Mutta nyt on lupa poikkeukseen.

Miltä Helsingin raitiovaunuliikenne näyttikään 30 vuotta sitten? Nivelvaunuja ei vielä ollut ja uusimmat 12 vuotta vanhat vaunut olivat ne, jotka nyt tänään ovat viittäkymmentä käyvinä liikenteen vanhuksia. Tänään taasen nivelvaunuista vanhimmat ovat jo 28 vuotta vanhoja. SRS:n syntymäaikana vanhimmat liikennekäytössä olleet vaunut olivat 1920-luvun puolivälistä eli lähentelivät 50 vuoden ikää. Normaalissa ruuhka-ajan ulkopuolisessa liikenteessä vuorot ajettiin tietysti nykyaikaisilla 1950-luvun telivaunuilla (paitsi linjan 9 "arkut"), mutta kun ruuhka-aika koitti, kaupungin liikennekuva muuttui ratkaisevasti.

Toisaalta Helsingin raitiotiet olivat liikenteelliseltä perusilmeeltään silloin kuitenkin nykyaikaisempia kuin konsanaan nykyään; käytettävissä oleva tungosajan – kuten silloin joskus tavattiin sanoa – ulkopuolisen ajan kalusto oli tuolloin keskimäärin nuorempaa kuin nykyään! Kaluston ikä oli tuolloin vain 12-17 vuotta (linjalla 9 kuitenkin 30 vuotta), kun se nyt on 0-3 (linjalla 10 ja hiukan ruuhka-aikoina myös linjalla 6), yleisesti kuitenkin 14-28 vuotta, ja linjoilla 1 ja 2 välillä jopa 42 vuotta. Uusien Variotramien lisääntyvä käyttö tulee kuitenkin poistamaan nestorit käytöstä, mutta aika tekee kaiken aikaa nuoremmistakin vaunuista pian vanhuksia.

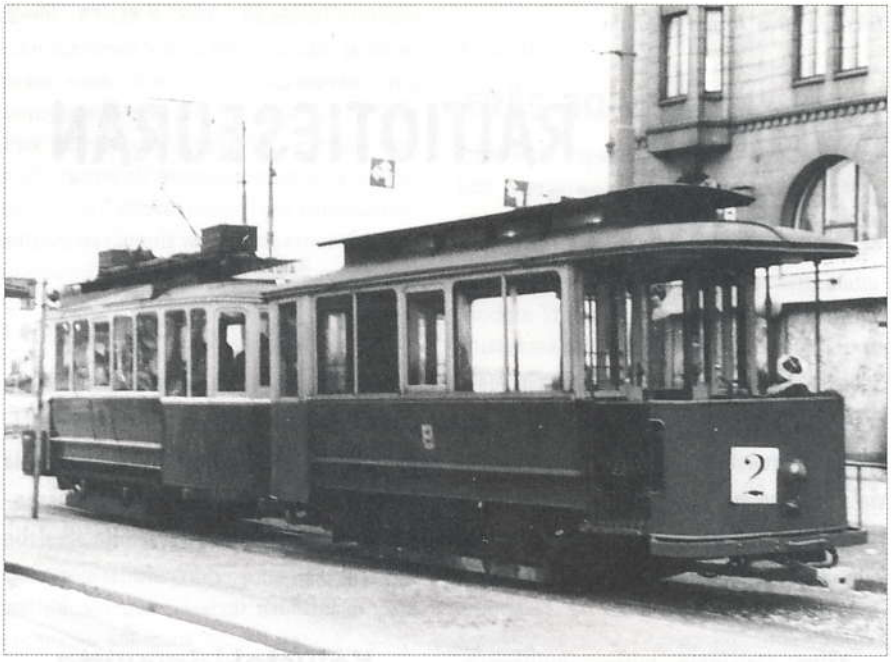
Kalustokirjavuutta

1920–30–40–50 -lukujen pienet, hitaat, kolisevat, mutta viimeisinä käyttöaikoinaan pitkän ikänsä puolesta harrastajia ihastuttaneet ja inhimillisen luonteiset kaksiakseliset vaunut muuttivat 30 vuotta sitten ruuhka-ajan katuilmeen. Keskustan autoruuhkat olivat silloinkin mahtavat, koska liikennejärjestelyt olivat nykyistä huomattavasti alkeellisempia; ei ollut juurikaan joukkoliikennekaistoja eikä liikennevalojakaan ollut kuin joissain harvoissa risteyksissä. Ruuhka-aikoina valkohansikkaiset liikennepoliisit nousivat pahimpien risteyksien keskellä olleisiin ohjauskorokkeisiinsa. Kaksiakselisten noin 30 km/h -huippuvauhti ei poikennut muun liikenteen rytmistä.

SRS:n perustamisaikana Helsingissä oli erilaisia liikenteessä olleita raitiovaunumalleja seuraavasti: neliakselisia moottorivaunutyyppejä oli viidenlaisia valmistajinaan ASEA, Karia ja Valmet eli numerot 1–15, 16–30, 181–186, 301–330 ja 331–375. Neliakselisia Karia-perävaunuja oli yksi sarja eli numerot 501–530. Kaksiakselisia moottorivaunuja oli seitsemää tyyppiä numerosarjoissa 109…226 ja perävaunuja viittä tyyppiä numerosarjoissa 651…765. Kaksiakselisten valmistajia olivat Norddeutsche Waggonfabrik Bremenistä, Allmänna Svens-

Suomen Raitiotieseuran perustamiskokous Helsingissä 16.1.1972. Kuva Unto Laitila.

Veturien Ystävät -yhdistyksen jäsenille 17.1.1971 järjestetty ajelu HKL:n museoraitiovaunuilla 19+615 osoitti selkeästi, että raitiovaunujakin kohtaan tunnettiin laajaa kiinnostusta ja oli mahdollista ryhtyä pohtimaan myös erityisen raitiotieseuran perustamista



ka Elektriska AB eli ASEA Västeråsista, Linke–Hofmann–Werke Breslausta, Suomen Autoteollisuus eli Sisu Helsingistä, Kaipio Tampereelta ja Karia Karjaalta.

Sähköistä kaupunkiliikennettä muualla

Kaiken tämän pääkaupungissa olleen monipuolisuuden lisäksi kulkivat raitiovaunut tietysti edelleen myös Turussa linjalla 2 Nummenmäen ja Korppolaismäen väliä ja linja 3 omaa keskustaa kiertävää rengaslinjaansa kaupungin Tuomiokirkon puolelta "toispuolelle" eli Aurajoen aseman puolelle. Muutakin sähköistä kaupunkiliikennettä oli vielä olemassa: Helsingissä johdinautot kulkivat linjaansa Meilahden ja Eiran välillä ja Tampereella johdinautoilla hoidettiin kolmea eri linjaa. Se oli kuin raitiotieliikennettä harjoitettuna kumipyörillä...

Yhdistyksen hetki käsillä

Miksi sitten SRS:n perustaminen oli juuri tuolloin ajankohtaista? Niin kuin ilmeisesti aina suurten muutosten edellä, niin nytkin asianharrastajien ryhmät vahvistuivat. Mainittakoon, että rautatieharrastajien oma yhdistys oli perustettu vain joitain vuosia aiemmin ja kimmokkeena siihen oli ollut koko ajan vähenevä ja lopullista suoneniskua odottava höyryveturiliikenne. Raitiotieharrastajien silloiset harvat rivit havaitsivat samantapaisen suuren muutoksen olevan lähivuosina edessä. Turun raitiotiet oli päätetty lakkauttaa, Helsingin raitiovaunukalusto oli puolestaan onnekseen saamassa muutaman vuoden kuluttua uusia nivelvaunuja ja tiedettiin, että kaikki vanhat raitiovaunut tulisivat häviämään melko nopeassa tahdissa. Maamme johdinautojen aika oli myös ehtoopuolella eikä kaluston uusimisesta ollut mitään näyttöä.

Kuusi- ja seitsemänkymmentälukujen vaihteessa ne raitiovaunuharrastajat, jotka olivat jäseniä rautatieharrastajien valtakunnallisessa yhdistyksessä, koettivat saada myös siellä ääntänsä kuuluviin ja sitä kautta lisää harrastajia mukaan kiehtovaan kaupunkikulttuurissa tapahtuvaan kiskoliikennemaailmaan. Aihe oli kuitenkin niin kaukana rautatieyhdistyksessä silloin kaiken huomion vieneestä höyryliikenteestä, että oli syytä ryhtyä pohtimaan aivan oman raitiotieyhdistyksen perustamista.

Muutamat kiskoliikenneharrastajat olivat jo1960-luvun lopun Helsingissä ehtineet vuokrata omaksi huvikseen oman tilausajeluvaununkin ja valintana oli tietysti vaunujen parhaimmistoon kuulunut "arkku". Vuonna 1967 maailman kaikkien raitiotieharrastajayhdistysten ehdottoman auktoriteetin eli brittiläisen Light Railway Transport Leaguen kansainvälinen matkailijaryhmä kävi 30-vuotisjuhlamatkansa yhteydessä tutustumassa Helsingin ja Turun raitioteihin. Laajaa huomiota sanomalehdissä saanut käynti osoitti raitiotielaitoksille, että tällainenkin harrastustoiminta on mahdollista ja se on sitä paitsi "ystävällismielistä". Samoihin aikoihinhan perustettiin aggressiivisia liikennepoliittisia yhdistyksiä joukkoliikenteen käyttäjille, pyöräilijöille ja jalankulkijoille, jotka yhdistykset pyrkivät omiin päämääriinsä suoraviivaisella toiminnallaan, jota poliisikin aina välillä kävi selvittämässä.

Palataksemme takaisin brittiyhdistykseen: nykyään se toimii nimellä Light Rail Transit Association ja olemme heidän kanssaan julkaisuja vaihtava sisaryhdistys. Vastaavia yhteyksiä on ollut olemassa myös 1970-luvulta lähtien Svenska Spårvägssällskapetin Tukholman ja Malmön osastojen kanssa, Göteporin Ringlinienin, Oslon Lokaltrafikkhistorisk Foreningin ja Kööpenhaminan Sporvejshistorisk Selskabin kanssa. Aiemmin vastaavia yhteyksiä ylläpidettiin myös Alankomaihin, Itävaltaan sekä Japaniin, mutta ne ovat vuosien saatossa hiipuneet.

Ensimmäinen näytös

Veturien Ystävät -yhdistys järjesti 17.1. 1971 eli noin vuotta ennen seuramme perustamista silloisissa oloissa erittäin suuren suosion saavuttaneen museoraitiovaunuajelun helsinkiläisillä ASEA-vaunuilla 19+615 (vm. 1911+1916) reitillä RT-KT-PMK-MKN-SLS-HAR-KÄP-VH ja tutustumisen Vallilan raitiotiemuseoon. Alan harrastajat eivät tietenkään voineet tyytyä pelkästään tähän kertaluonteisena tapahtumana. Tapahtuma osoitti kuitenkin, että raitiovaunut voivat olla kiinnostava alalajinsa laajassa kiskoliikennemaailmassa. Kansainväliset esimerkit kannustivat myös oman yhdistyksen perustamiseen; muissakin pohjoismaissa oli jo omat yhdistyksensä.

Kohti omaa yhdistystä

Oman kansallisen raitiotieyhdistyksen perustamisesta innostuneet nuoret harrastajat opiskelijat Ismo Leppänen (23 v.) ja Jorma Rauhala (18 v.) olivat myös maamme ensimmäisen rautatieharrastusyhdistyksen – Pienoisrautatiekerhon – jäseniä, joten työnimen "SRS – Suomen Raitiotie Seura" tarkempaa suunnittelua voitiin vaivihkaa hoitaa siellä kerhoiltojen lomassa.

SRS:n perustavalle kokoukselle esiteltävien sääntöjen kaavailu sekä tulevan toiminnan suuntaviivojen hahmottaminen tapahtui lopulta vuoden 1971 marraskuussa Helsingin rautatieaseman kellarissa PRK:n

tuonaikaisissa kerhotiloissa. Tuona marraskuuna oli myös Veturien Ystävistä erkaantuneen Museorautatieyhdistyksen perustamiskokous.

Loppuvuonna kaikki oli sitten niin pitkällä, että Suomen Raitiotie Seuran perustavan kokouksen kokoonkutsuja Jorma Rauhala oli varannut Helsingin kaupungin nuorisotoimistolta kokoustilan ja kirjoittanut muutamalle kymmenelle kenties mahdollisesti uuteen raitiotieyhdistykseen liittyväksi kuvitellulle henkilölle kutsukirjeet. Kutsutut olivat rautatieyhdistyksissä havaittuja hiukankin raitioteistä kiinnostuneita harrastajia vahvistettuna Vallilan museosta tietoonsaaduilla nimillä. Perustavassa kokouksessa toimi kokouksen puheenjohtajana Jorma Rauhala ja sihteerinä Ilmo Kajala Turusta. Koollekutsujaa ei valittu nimenkirjoitusoikeutta edellyttäneeseen puheenjohtajan tehtävään, sillä täysi-ikäisyys saavutettiin tuolloin vasta 21 vuoden iässä! Näin ollen puheenjohtajan tehtävät osoitettiin luontevasti toiselle aktiiville eli Ismo Leppäselle, vaikka maanviljelijä Hannu Haaki esittikin tehtävään HKL:n Vallilan museonhoitajana toiminutta työnjohtaja Birger Enbomia. Hän kuitenkin päättäväisesti kieltäytyi tehtävästä. Sihteerin työt jäivät Jorma Rauhalalle. Muiksi ensimmäisen johtokunnan jäseniksi valittiin valokuvaaja Unto Laitila HKL:stä varapuheenjohtajaksi, jäseniksi opiskelija Jouni Lahtinen, arkkitehti Pauli Söderholm sekä opiskelija Ilmo Kajala ja varajäseneksi vielä diplomi-insinööri Juhani Valanto HKL:stä. Rahastonhoitajaksi kutsuttiin myöhemmin johtokunnan ulkopuolelta opiskelija Antero Alku.

Yhdistyksen jäseniksi ilmoittautui perustavassa kokouksessa läsnäolleista 18 henkilöä. Yhdistyksen alku oli siis harrastajajäsentensä puolesta nuorekas (pääjoukko oli 20 ikävuoden kahtapuolen) ja innostunut, mutta samalla mukana oli myös vahva hkl:läistenkin tukiryhmä antamassa uudelle yhdistykselle omaa painoarvoansa.

Parin vuoden kuluttua HKL:n edustajat jättäytyivät pois johtokunnasta ja toiminta jäi täysin harrastajien harteille. Hyvät yhteydet ovat kuitenkin säilyneet läpi historian yhdistyksen ja liikennelaitoksen välillä. Yhdistyksen säännöt toimitettiin viranomaisille Ismo Leppäsen, Jorma Rauhalan sekä kolmantena allekirjoittajana tarvitun filosofian ylioppilas Mikko Alameren allekirjoituksin. Mainittakoon vielä perustavassa kokouksessa olleet muutkin henkilöt, jotka eivät vielä tämän kappaleen yhteydessä ole tulleet mainituiksi: filosofian ylioppilas Matti Bergström, varaosamies Jukka Hannikainen, opiskelija Sami Helenius, hammaslääketieteen kandidaatti Reino Kalliomäki, monistaja-lähetti Helge Kinnunen, koululainen Pertti Leinomäki, opiskelija Eljas Pölhö sekä rouva Ulla Pölhö.

Kaupunkibussit mukaan

Jäsenmaksuksi päätettiin aluksi 10 markkaa eli "penni raitiotien raideleveyden millimetriltä". Tämä oli siis tilanne ennen kuin olimme hankkineet omia raitiovaunuja. Jäsenmaksua piti korottaa ripeässä tahdissa paljon varoja eli nosturi- ja rekkakuljetuskustannuksia nielleen Turun vaunuhankinnan yhteydessä 1970-luvun puolivälissä. Nollasaldosta hetki sitten lähteneen yhdistyksen piti ryhtyä maksamaan huomattavan suuret laskunsa velkojilleen, eikä pulmasta päästy kuin korottamalla silloisen vähäisen jäsenkunnan jäsenmaksua. Jossain vaiheessa muistan kirjoittajan mielessä käyneen jopa ajatuksen, että mitä jos lopetetaan koko yhdistyshomma, kun lyhyen elinaikansa aikana meillä ei ollut kuin velkaa, murhetta ja vaikeuksia. Osa säästeliäämmästä jäsenistöstä livahti yhdistyksestä pois siksi, että jäsenlehti Resiinan sai muiden yhdistysten kautta, mutta sai samalla kuitenkin tietoa yhdistyksestä ja pystyi osallistumaan sitä kautta mielenkiintoisimmiksi katsomiinsa tapahtumiin. Seurahan on usein toivottanut muutkin kuin vain jäsenet mukaan esimerkiksi retkillensä. Osa jäsenistä jatkoi passiivista mukanaoloaan ja vielä vähäisempi osa yritti puurtaa yhdistyksen asioiden eteen. Itseäni ajoi eteenpäin se seikka, että kun olin kerran ollut myös perustamassa yhdistystä ei asiasta kerta kaikkiaan voinut luopua niin kovin vähällä.

Turun vaunuprojekti näytti epäonnistuneen täydellisesti ja niin kävi "onneksemme" myös Turun kaupungin omalle museotoimelle, joten emme olleet ainoita epäonnisia. Hehän varastoivat myös museotarkoituksiin suuren joukon kalustoa, mm. kuusi raitiovaunua, jotka ilkivallan myötä jouduttiin hävittämään. Jotain uutta piti ryhtyä kehittämään yhdistyksen toiminnan elvyttämiseksi; esimerkiksi parantaa jäsenlehtiasiaa ryhtymällä julkaisemaan omaa lehteä.

Jäsenmaksun kasvukehitys myös tasapainottui ja se onkin ollut sittemmin vuosikausia lähes muuttumaton. Maksu on voitu pitää vuosikausia kohtuullisena maltillisesti hoidetun taloudenpidon johdosta: "ei ne suuret tulot, vaan pienet menot" sanotaan sananlaskussakin. Jäsenmaksu oli vuosina 1972-73: 10 mk (+ liittymismaksu 1 mk), 1974: 25 mk, 1975-76: 50 mk, 1977-78: 40 mk, 1979-87: 50 mk, 1988-90: 60 mk, 1991-92: 80 mk, 1993-2001: 100 mk. Euroihin siirryttyä jäsenmaksu muutettiin seuraavaan yläsuunnan tasasummaan eli vuosimaksuksi tuli 20 e. Tässä summassa voidaan luullaksemme olla vielä monina tulevina vuosina ilman korotuksen uhkaa. Jäseniä on nykyään noin 280 henkeä.

Yhdistyksen täydellisenä nimenä oli alun perin "Suomen Raitiotieseura – Finska Spårvägssällskapet ry", mutta ruotsinkielistä muotoa ei oikeastaan koskaan käytetty. Vuonna 1979 yhdistyksen sääntömuutoskokous päätti muuttaa nimen käytännössä vakiintuneeseen muotoon eli pelkästään suomenkieliseksi, sillä kaikki toiminta oli aina tapahtunut maamme pääkielellä. Ei ollut tarkoituksenmukaista antaa monikielisellä nimellä katteetonta signaalia ulospäin, koska toiminta oli kuitenkin pelkästään suomeksi. Kaksikielisyys oli perustavan kokouksen perua: sitä esitti yllättäen Vallilan museonhoitaja Birger Enbom, eikä kukaan tietenkään tohtinut olla hänen kanssaan toistakaan mieltä. Enbom vanhana "spåralaisena" oli tottunut tällaiseen kaksikieliseen käytäntöön omassa työssään ja yhdistyselämässään.

Yhdistyksen sääntöehdotuksessa ei mainittu myöskään linja-autoliikenteen harrastuksesta sanaakaan ja Jukka Hannikainen tovereineen esittikin asiaa lisättäväksi sääntöihin. Tämä aivan uusi liikennelaji tuli siis esille myös yllättäen. Yhdistystä perustettaessa oli tarkoituksena kyllä kelpuuttaa mukaan johdinautot. Kokous keskusteli asiasta ja totesi muidenkin kaupunkibussien niveltyvän kokonaisuuteen eli liikennelaitosteemaan hyvin. Sääntöihin tämä linja-auto- ja tarkoittava kohta lisättiin kuitenkin varsin varautuneesti lausekkeella "muut lähiliikenteen joukkokuljetusvälineet". Kaupunkien paikallislinja-autoliikenne on, kuten olemme myöhemmin voineet todeta, sopinut yhdistyksen toimintaan oikein hyvin.

Tutustumisvierailut ja ajelut

Seuraavana työnä perustamisen jälkeen oli ryhdyttävä järjestämään tälle lähes kahdenkymmenen jäsenen yhdistykselle mielekästä toimintaa. Ja mitä mielenkiintoisempaa ohjelma olisi, niin sitä enemmän saataisiin myös uusia jäseniä. Tavoitteista mainittiin myös säännöissä eli että kokoontumisien ja tutustumiskäyntien lisäksi "ylläpidetään ja kehitetään jäsenten harrastusta raitioteihin,

sähköistettyihin rautateihin ja teollisuusratoihin sekä muihin lähiliikenteen joukkokuljetusvälineisiin ja niillä toteutettuun liikenteeseen". Kuten huomataan Raitiossa nykyisin merkittävällä panostuksella oleva kaupunkibussiuutisointi ei ole säännöissä kovin pontevasti esillä. "Muihin lähiliikenteen joukkokuljetusvälineisiin" olennaisesti kuuluva linja-autoliikenne on vakiintunut osaksi yhdistyksen toiminta-alaa. Sähköistetyillä teollisuusradoilla tarkoitetaan raitiotiemäisiä kapearaideratojamme, joita yhdistyksen syntymäaikaan oli vielä käytössä Forssassa ja Kyröskoskella.

Ensimmäinen harrastusretki tehtiin jo heti perustamisvuoden keväällä Turun raitioteille, jotka ajettiin omalla tilausvaunulla läpikotaisin. Kesällä saatiin Helsingin metrotoimistolta käyttöön tuliterä koejuna, jolla ajeltiin silloista metroratata niin pitkälti kuin oli tuolloin mahdollista. Sitten melko pian käytiin tutustumassa myös Valtionrautateiden silloiseen uuteen, mutta pieneen sähköjunavarikkoon entisellä kaatopaikalla Pasilan Suolla, sillä varsinaisten rautatieharrastajien yhdistysten mielenkiinto oli luonnollisesti edelleen höyrypainotteista. Tampereen johdinautoverkosto ajettiin myös vanhimmalla olemassaolleella trolleybussilla läpikotaisin ja jopa yli kaksi vuotta aiemmin liikenteeltä suljetulle Hyhkyn linjaosuudelle kytkettiin virta ajeluamme varten. Valmetin raitiovaunutehdas Tampereella sai vastaanottaa myös meidän innostuneen ryhmämme. Ensimmäinen harrastusmatka ulkomaille järjestettiin vuonna 1973, jolloin tutustuttiin parin päivän ajan Tallinnan raitioteihin tuolloisissa yhteiskuntaoloissa poikkeuksellisen seikkaperäisesti. Ensimmäinen varsinainen bussiajelu tehtiin HKL:n Leyland-bussilla. Seuran järjestämistä ajeluista enemmän toisaalla.

Museoraitiotie Suomeen?

Yksi pohjoismaisilta sisarjärjestöiltä lainatuista ajatuksista oli luoda maahamme elävä museoraitiotie. Sellaisiin hankkeisiin oli ryhdytty kaikissa naapurimaissamme eikä tuohon puuhaan tuntunut meilläkään olevan mitään estettä, kun vain heti ryhdyttäisiin toimeen. Turun raitioteiden lakkautus oli ollut eräs yhdistyksen syntymän taustalla vaikuttanut tärkeä impulssi. Jos jotain raitiotieyhdistystä oltaisiin koskaan perustamassa Suomeen, niin oikea ja viimeinen hetki oli juuri nyt Turun raitioteiden ollessa vielä mukana liiketoiminnassa.

Yksi toivonmerkki tällaiselle museoajatukselle oli lisäksi Veturien Ystävistä 1970-luvun alussa erkaantunut kapearaideharrastajien ryhmä, joka antautui erikoisalueelleen ja onnistui asiassaan sikäli hyvin, että nykyinen museorautatie Jokioisten ja Humppilan välillä menestyy hienosti. SRS hankki kahdessa vaiheessa yhteensä neljä turkulaista raitiovaunua ensisijaisena tarkoituksenaan saada ne säilymään tuleville sukupolville ja siinä samalla pyrkiä edistämään mahdollisuuksia tulevaisuudessa toteutettavan museoraitiotien suhteen. Vaunut olivat moottorivaunu 38 – viimeinen Turussa, linjalla 3, liikennöinyt vuorovaunu, telimoottorivaunu 53 – viimeinen linjan 2 vuorovaunu, jälkivaunu 123 – numeroltaan meitä viehättänyt ja Helsingistä hävitetyn vastaavan perävaunusarjan edustaja, sekä jälkivaunu 141 – ainoa turkulainen teliperävaunu. Projektille kävi kuitenkin niin huonosti kuin vain käydä voi, eli kaikki hankitut vaunut jouduttiin hävittämään vain muutamien vuosien säilytyksen jälkeen. Tästä surkeasti päättyneestä vaunuprojektista kerrotaan myöhemmin Raitiossa, joten emme murehdi tätä asiaa tässä enempää. Mainitaan kuitenkin sen verran, että Tekniikan museon alueelle Helsinkiin siirrettiin vaunuista kolme ensiksi mainittua. Siellä ne kuitenkin kärsivät pahasta ilkivallasta. Myöhemmin vaunut häädettiin museosta pois, sillä vaunujen varaamalle aukealle oli tulossa "lentokone". Eipä ole vieläkään näkynyt! Museovaunut piti siirtää museosaarelta Malminkartanoon. HKL oli ottanut kielteisen kannan vaunujen saamisesta johonkin vaunuhalleista, edes sijoituslupaa jonkin ulkoalueen nurkkaukseen ei saatu. Nykyään hallien ulkoalueilla seisoo kaikenkarvaista autonrumilusta! Lopullisena iskuna yksi vaunuista paloi Malminkartanossa säilytyspaikkaa vierustaneen maatalousrakennuksen tuhopolton yhteydessä. Silloin niistä eroonpääseminen oli ainoa ratkaisu. Jälkivaunu 141 oli onneksi jätetty Turkuun ja se hävitettiin siellä.

Resiinan kautta Raitioon

Yhdistys on historiansa aikana muuttanut kerran – kyllä vain, sekin on mahdollista. Kyseessä oli postilokero-osoitteen vaihto vuonna 1978 alkuperäisestä Alppitalossa sijainneesta Helsinki 52:sta keskeisemmällä paikalla Hakaniemen Säästökulmassa olevaan Helsinki 53:een.

Tiedonvälityksen apuvälineenä ja jäsenten iloksi ja hyödyksi on julkaistu jäsenlehti Raitiota, jolla alkaa nyt tämän numeron yhteydessä 25. vuosikerta. Tämä käsissäsi oleva on lehden 89. numero. Ennen Raitiota julkaistiin yhdistyksen palstaa kolmen kiskoliikenneyhdistyksen yhteisessä Resiina-lehdessä, mutta käytännön syistä siitä irtaannuttiin vuoden 1976 lopulla. Yhdistys ei ollut tyytyväinen omien sivujensa vähäiseen määrään ja siten taloudellisesti kalliiksi käyneeseen jäsenlehteensä, jossa painoarvo oli kuitenkin – luonnollisesti – höyryvetureissa. Raitiovaunuista ja linja-autoista kirjoittaminen häiritsi myös puhtaasti rautatieharrastuslehdeksi luodun Resiinan varautuneimpia lukijoita.

Linja-autoista ryhdyttiin kertomaan Resiinan palstallamme loppuvuonna 1973 ja se seikka aiheutti pientä napinaa joissakin "höyrypäissä". Jäsenkunnasta huomattava osa oli jäsenenä myös jommassakummassa julkaisevassa rautatieyhdistyksessä ja tämä rupesi näkymään jäsenyyksien karsiutumisena. Saihan lehden olemalla jäsen vain yhdessä näistä yhdistyksistä. Raition suunnitteluvaiheessa lehden työnimenä esiintyi "Sarvilyhty". Nimeksi kuitenkin valittiin informatiivisempi eli nykyinen nimi, jolla oli jo vuonna 1972 painettu muutamia jäsentiedotteita.

Vuonna 1977 Raitiota ryhdyttiin painamaan "Herassa" (Hellman-Rauhala) eli kahden jäsenemme omalla rahoituksellaan tarkoitusta varten hankkimalla monistuskoneella ja painolevynkuvauslaitteella. "Kirjapainon" piti tehdä lain ja asetusten vaatimat ilmoitukset painovapauksia valvoville viranomaisille, koska tuolla pienellä konttorioffsetilla painettiin aikakausijulkaisua. "Kirjapaino" sijaitsi ensiksimainitun isovanhempien omakotitalon vintillä ja oli tositoimessa lehden viiden ensimmäisen ilmestymisvuoden ajan neljästi vuodessa. Raition ensimmäisenä päätoimittajana oli Ismo Leppänen, jonka jälkeen tehtävää hoiti Jorma Rauhala. Nykyisin lehden päätoimittajana toimii Juhana Nordlund. Melko pian lehden aloituksen jälkeen korostettiin jäsenille, että Raitiossa käsitellään raitioliikenteen lisäksi myös muita paikallisliikennemuotoja – kuten kaupunkien linja-autoliikennettä. Silloinkin toivottiin jäseniltä runsaslukuisasti avustuksia lehteään varten ja niinhän me toivomme edelleenkin.

Raition painatus siirtyi vuonna 1982 ulkopuolisella konttorikopiokoneella tehtäväksi ja vuodesta 1986 lähtien siinä on ollut kirjapainossa painetut kannet ja sitten myöhemmin itse sisältökin. Painopaikkoina ovat näinä jälkimmäisinä aikoina olleet AAM-

Yhtiöt, Painatuskeskus, Painopörssi, Edita sekä Monistamo Kopsut.

Ensimmäisestä vuoden 2001 värinumerosta lähtien lehden irtonumeroita on ollut myynnissä myös rajoitetusti Helsingin Akateemisessa kirjakaupassa. Raitio on ilmestynyt neljä kertaa vuodessa. Poikkeuksena oli aloitusvuosi 1977, jolloin lehden tekoon päästiin vasta loppuvuonna ja ensimmäisestä numerosta tehtiin siksi nro 1-4. Lehden teossa alkoi esiintyä resurssiongelmia 1980-luvun loppupuolella. Vuonna 1989 ei Raitio ilmestynyt lainkaan, koska puhtaaksikirjoittaja-monistaja ei pystynyt toimittamaan aineistoa valmiiksi omien työkiireittensä vuoksi. Vuosina 1990-1994 lehti ilmestyi myös näistä syistä vain kolme kertaa vuodessa. Sen jälkeen lehden toiminnat ovat normalisoituneet ja sitä on pystytty julkaisemaan normaalilla tavalla. Neljästi ilmestyvällä yhdistyksen jäsenlehdellä on kirjapainossa tiettyjä verohelpotuksia ja samoin posti kuljettaa neljästi ilmestyvän lehden edullisemmalla tariffilla. Näinollen oli saman hintaista tehdä joko vain kolmesti tai vaihtoehtoisesti neljästi vuodessa ilmestyvä jäsenlehti.

Esiintymiset maltillisia

Yhdistys on osallistunut vuosina 1993 ja 1999 vuosittaisille kiskoliikenneharrastusta laajasti suurelle yleisölle esitteleville Pienoisrautatiepäiville. Kyseisinä vuosina tapahtumat ovat olleet Suomen ensimmäisessä raitiotiekaupungissa Turussa ja organisaattorina on toiminut Turun Kiskoliikennekerho. Olemme esitelleet pienoisraitiovaunuja jäsenten kokoelmista sekä myyneet Raitioita, postikortteja ym. yhdistyksen hyväksi myytäväksi toimitettua materiaalia. Helsingissä olemme osallistuneet 1990-luvun alkupuolelta lähtien vuosittaisiin Pienoisrautatiekerhon joulunäyttelyihin omalla pienoisraitiovaunuja esittelevällä osastollamme samalla teemalla kuin valtakunnallisille Pienoisrautatiepäivillekin.

Vuonna 1998 jäsentiedotuksen avuksi otettiin internetissä toimivat yhdistyksen kotisivut. Kotisivutilan tarjoaa ja niitä on hoitanut Arto Hellman. Internetiin on luotu lukuisten jäsenten myötämielisellä avustuksella huomattavan asiasisällön omaava tietopankki maassamme olleista raitioteistä kalustoineen, johdinautoverkostoista autoineen, rautateiden lähiliikenteestä sekä tietysti myös metrosta. Ne palvelevat jäsenistöä ja myös "suurta yleisöä" käsikirjaston tavoin. Kotisivuillamme on myös internetin mahdollistamat aina ajantasaiset jäsenten avustamat uutissivut uusimmista havainnoista. Sivuista on olemassa myös englanninkieliset versiot suomalaisista raitioteistä kiinnostuneille sekä tänne matkaaville vierasmaalaisille harrastajille.

Suomen Raitiotieseura ry:n johtokunnan jäseninä vuosina 1972-2001 ovat toimineet:

Puheenjohtajana Ismo Leppänen, Tauno-Juhani Lappi ja Jorma Rauhala.

Varapuheenjohtajana Unto Laitila, Arto Hellman, Ensio Virta, Taimo Tuomi, Tommy Manner, Toivo Niskanen, Jorma Rauhala, Ismo Leppänen ja Ari Oksa.

Sihteerinä Jorma Rauhala, Jukka Hannikainen, Tommy Manner, Larry Kärkkäinen, Tom Heino ja Juhana Nordlund.

Rahastonhoitajana Antero Alku, Tommy Manner, Jukka Hannikainen, Pertti Leinomäki ja Krister Engberg.

Arkistonhoitajana Ensio Virta, Arto Hellman, Toivo Niskanen ja Pertti Leinomäki.

Johtokunnan jäsenenä Ilmo Kajala, Jouni Lahtinen, Pauli Söderholm, Jukka Hannikainen, Kari Juntunen, Ari Oksa, Tom Heino ja Daniel Federley.

Johtokunnan varajäsenenä Juhani Valanto, Jorma Rauhala, Tommy Manner, Tapio Kilpinen, Martti Hellstén, Ensio Virta, Toivo Niskanen, Tauno-Juhani Lappi, Kimmo Nylander, Risto Vormala, Daniel Federley ja Teemu Collin.

Raition taittajana lehden toimituksen lisäksi ovat toimineet Tuomas Karppinen ja Eero Laaksonen.

Raition aikataulutoimittajana on toiminut Jarmo Oksanen.

Arkiston säilytystiloja ovat luovuttaneet käyttöömme arkistonhoitajien lisäksi Jukka Hannikainen, Juhani Katajisto ja Pekka Kauppinen.

Retkillä matkajärjestelyjä ovat hoitaneet mm. Timo-Pekka Lange, Antti Perälä ja Klas Weckman.

Kymmenen vuoden palveluksen johtokunnan erilaisissa luottamustehtävissä ovat saavuttaneet seuraavat jäsenet: Krister Engberg, Jukka Hannikainen, Arto Hellman, Pertti Leinomäki, Ismo Leppänen, Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Ari Oksa, Jorma Rauhala ja Ensio Virta. Jorma Rauhala on ollut koko seuran kolmikymmenvuotisen historian ajan johtokunnan jäsenenä.

Seuran puolesta kiitämme kaikkia johtokuntatyöskentelyyn ja muihin luottamustehtäviin osallistuneita jäseniä antamastaan vapaaehtoisesta työpanoksesta yhteisen harrastuksemme eteenpäin viemisessä.

HELSINGIN RAITIOTEIDEN LINJALIIKENNEKALUSTON SIJAINTI 16.1.2002 KLO 16.00

LINJA 1A

1	11
2	18
3	53
4	27
5	16
6	97
101	89
104	22
105	vuoro sisällä, ei kuljettajaa
106	39

LINJA 1X

107	30
108	21

LINJA 2

11	13
12	12
13	25
14	10
15	8

LINJA 3B

21	76
22	81
23	111
24	78
25	52
26	38
27	61
28	85
29	56

LINJA 3T

31	64
32	106
33	109
34	33
35	42
36	73
37	79
38	90
39	112

LINJA 4

40	54
41	66
42	40
43	41
44	31
45	50
46	46
47	67
48	45
49	43
140	69
141	59
143	44
145	51
147	80
149	55

LINJA 6

51	37
52	102
53	105
54	99
55	103
56	82
152	208
154	49
156	87

LINJA 7A

61	98
62	95
63	34
64	86
65	36
163	63
165	vuoro sisällä, ei vaunua

LINJA 7B

71	96
72	93
73	107
74	77
75	62
173	75
175	110

LINJA 8

81	48
82	35
83	88
84	68
85	74
86	104
183	100
184	71
185	vuoro liikennöi vain aamuisin
186	vuoro sisällä, ei vaunua

LINJA 10

90	65
91	57
92	205
93	32
94	207
95	210
96	72
97	203
98	222
99	209
190	201
191	83
194	84

Iltaruuhka-aikana liikennöi 97 vuoroa, joista nyt jäi kolme ajamatta vaunupulan vuoksi.

Töölön huollossa olivat vaunut 70 ja 206.

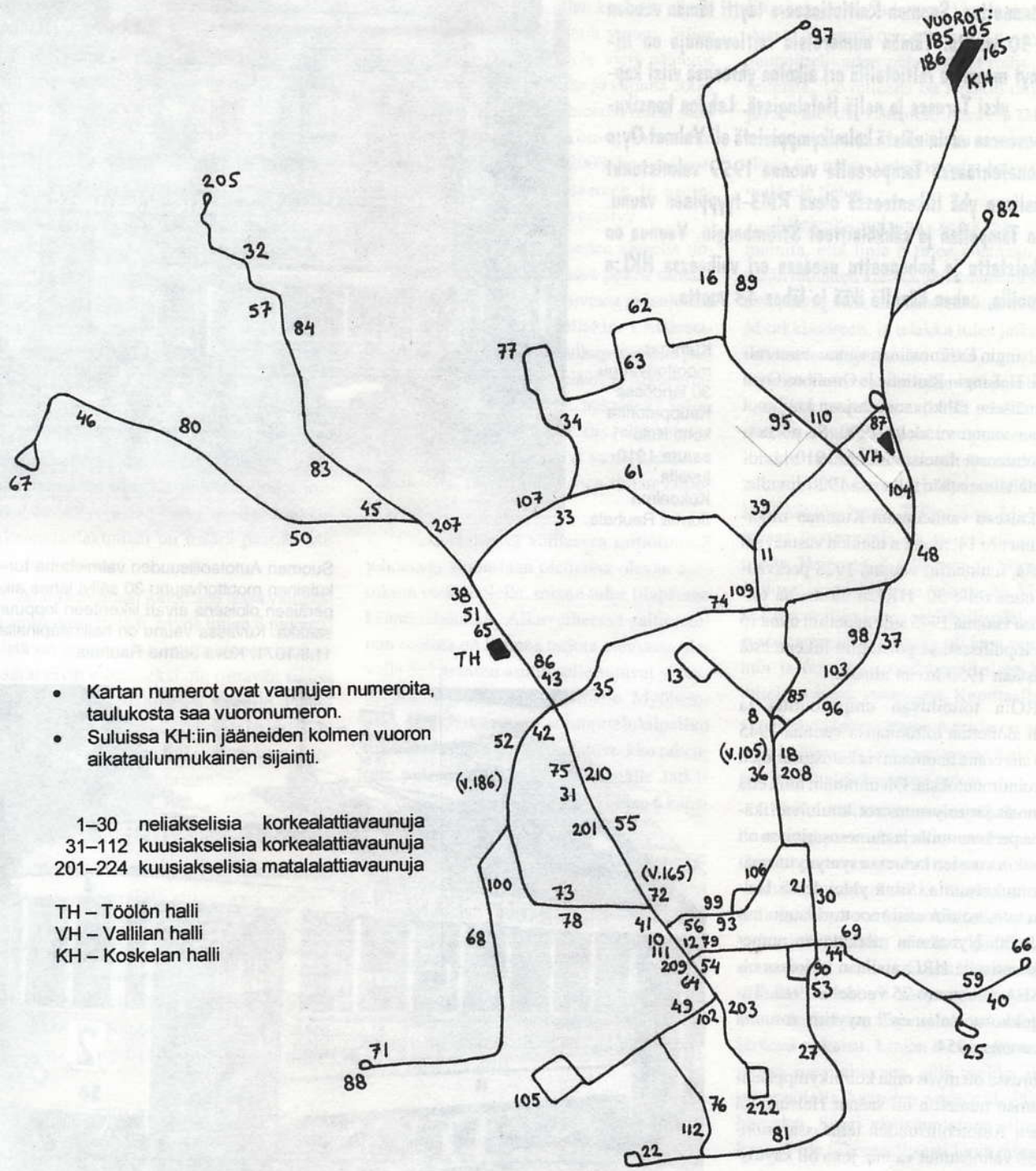
Koskelan huollossa olivat vaunut 60 ja 108 sekä seisomassa risat 20 ja 28.

Vallilan korjaamossa työn alla tai jonottamassa olivat vaunut 3, 14, 47, 58, 91, 92, 94, 101, 202, 221, 223 JA 224.

aina ratikka näkyvissä – always a tram in sight

HELSINGIN RAITIOVAUNUT

16.1.2002 16:00



- Kartan numerot ovat vaunujen numeroita, taulukosta saa vuoronumeron.
- Suluissa KH:iin jääneiden kolmen vuoron aikataulunmukainen sijainti.

1–30 neliakselisia korkealattiavaunuja
31–112 kuusiakselisia korkealattiavaunuja
201–224 kuusiakselisia matalalattiavaunuja

TH – Töölön halli
VH – Vallilan halli
KH – Koskelan halli

Jorma Rauhala

KOLMIKYMPPISET RATIKAT

SRS
30 -vuotta
1972 - 2002

Kuten tunnettua, Suomen Raitiotieseura täytti tämän vuoden alussa 30 vuotta. Tämän numeroisia raitiovaunuja on liikennöinyt maamme raitioteillä eri aikoina yhteensä viisi kappaletta – yksi Turussa ja neljä Helsingissä. Lehden kansikuvassa poseeraa uusin näistä kolmikymppisistä eli Valmet Oy:n Lentokonetehtaassa Tampereella vuonna 1959 valmistunut neliakselinen yhä liikenteessä oleva RM3-tyyppinen vaunu. Telit on Tampellan ja sähkölaitteet Strömbergin. Vaunua on nykyaikaistettu ja kohennettu useassa eri vaiheessa HKL:n korjaamoilla, onhan hänellä ikää jo lähes 43 vuotta.

Kummer-moottorivaunu 30 lähdössä Kauppatorilta kohti Kulosaarta 1910-luvulla. Kokoelma Jorma Rauhala.

Helsingin ensimmäinen vaunu numerolla 30 oli Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:n ensimmäiseen sähkövaunusarjaan kuulunut Kummer-vaunu vuodelta 1900. Se poistettiin liikenteestä ilmeisimmin jo 1910-luvulla, mutta viimeistään tultaessa 1920-luvulle.

Teknisesti vanhentunut Kummer-moottorivaunu nro 14, monien muiden vastaavien joukossa, muutettiin vuonna 1923 perävaunuksi numerolle 30. HKL:n aloitettua toimintansa vuonna 1945 sille annettiin numero 578 ja lopullisesti se poistettiin liikenteestä viimeistään 1950-luvun alussa.

HRO:n toimiluvan umpeuduttua ja HKL:n aloitettua toimintansa vuonna 1945 tehtiin siis eräitä huomattavia kalustosarjojen numerointimuutoksia. Oli nimittäin niin, että pienimmät järjestysnumerot kuuluivat ikälopuille perävaunuille ja numerosarjoissa oli muutenkin vuosien kuluessa syntynyttä epäjohdonmukaisuutta. Siinä yhteydessä Helsinkiin numeroitiin uusi moottorivaunu numerolle 30. Nyt tämän merkittävän numeron sai entisellä HRO-ajallaan kirjoissa ollut ASEA-vaunu nro 75 vuodelta 1912. Tämä "pikkuruotsalainen" myytiin romuna pois vuonna 1954.

Turussa oli myös oma kolmikymppisensä. Tämän numeron oli saanut Helsingissä Suomen Autoteollisuuden tehtaassa vuonna 1938 valmistunut vaunu, joka oli käytössä raitioteiden lakkauttamiseen saakka vuoteen 1972. SAT-vaunu romutettiin sittemmin Laihon romuliikkeessä Kupittaalla.

Suomen Autoteollisuuden valmistama turkulainen moottorivaunu 30 säilyi lähes alkuperäisen oloisena aivan liikenteen loppuun saakka. Kuvassa vaunu on halliratapihalla 11.9.1971. Kuva Jorma Rauhala.

Teksti Daniel Federley

HELSINGIN RAITIOTIET TÄLLÄ VUOSIKYMMENELLÄ, OSA 2

Viimeksi Helsingin raitioteiden kehitystä ja laajentamisprojekteja seurattiin Raition numerossa 1/00, joten on taas aika tarkastella, miltä suunnittelutilanne nyt näyttää. Tämän artikkelin tiedot ovat helmikuulta 2002.

Linja 6 Arabianrantaan

Arabianrannan raitiotie otetaan käyttöön vuonna 2003. Rata tulee valmistumaan vuoden 2002 loppuun mennessä, mutta sähkönsyöttöasemaa ei saatane valmiiksi ennen ensi vuotta. Näin ollen on erittäin epätodennäköistä, että liikenne Arabianrantaan voitaisiin aloittaa jo vuoden alussa. Todennäköisempää on, että liikenne alkaa kesäaikataulukauteen siirryttäessä tai mahdollisesti vasta syysaikataulukauteen siirryttäessä. Aloittamisajankohtaa saattavat siirtää myös alueen rakentamiseen liittyvät työmaat, jotka joutuvat levittäytymään katualueelle. Joukkoliikennelautakunnan on määrä päättää asiasta toukokuussa.

Arabianrantaan johdetaan tässä vaiheessa ainoastaan linja 6. Myös linjan 8 pidentämistä on suunniteltu, mutta alueen asukasmäärät eivät toistaiseksi ole riittävän suuret kahden linjan johtamiseksi alueelle. Päätepysäkillä on kuitenkin sivuraidejärjestelyin varauduttu siihen, että linjaa 8 voidaan myöhemmin jatkaa Arabianrantaan.

Linja 8 Jätkäsaareen

Jo pitkään on ollut tiedossa, että Jätkäsaareen johdetaan raitiolinjoja sitten, kun satamatoiminnot siirtyvät Vuosaareen ja satamaalueille rakennetaan asuntoja ja toimistoja. Ensimmäinen linjapidennys Jätkäsaareen saattaa toteutua ehkä hieman yllättäen jo kesällä 2004, siis jo ennen satamatoimintojen siirtymistä ja jopa ennen linjan 9 perustamista.

Linjan 8 reitti kulkee Itämerenkadulta Länsisatamankatua kadun keskellä. Kadun keskellä on jo nyt puurivistö ja raitiovaunukaistoiksi varattu nurmikko. Jätkäsaaren puolelle rata kulkee uuden rakennettavan Crusellinsillan yli. Sillasta on järjestetty suunnittelukilpailu, ja sillan keskelle on varattu kaistat raitioliikennettä varten. Sillan rakentamisajankohtaa ei ole vielä päätetty, mutta silta voidaan rakentaa jo vuonna 2004, jolloin se tarjoaa vaihtoehtoisen reitin sataman tavaraliikenteelle. Toinen vaihtoehto olisi rakentaa silta vasta 2008, kun satamatoiminnot siirtyvät Vuosaareen ja asuinrakentaminen alueella käynnistyy.

Jätkäsaaren Saukonpaaden alueella linja jatkuu Länsisatamankatua pitkin samanlaisessa kadun keskellä olevassa puistikossa kuin Ruoholahden puolellakin. Länsisatamankatua on siirretty sen alkuperäisestä paikasta korttelin verran etelään ja alkuperäisellä Länsisatamankadulla, nykyisellä Selim Palmgrenin kadulla, jonne siis raitiovaunua ei koskaan johdettu, on nyt samankaltainen viherkaista, raitiovaunukaista ilman raitioliikennettä!

Ensimmäisessä vaiheessa raitiolinja 8 johdetaan ainoastaan olemassa olevan asutuksen eteläpuolelle, minne tulee tilapäinen kääntösilmukka. Alkuvaiheessa raitiovaunun roolina on lähinnä tarjota olemassa olevalle Jätkäsaaren asutukselle sujuvat yhteydet Ruoholahden metroasemalle. Myöhemmin, kun Jätkäsaaren suunnittelukilpailun tulokset saadaan ja alueen katuverkko rakentuu, pidennetään linjaa pidemmälle Jätkäsaareen. Tuolloin linja yhdessä linjan 6 kanssa korvaa nykyisen bussilinjan 15.

Raitiolinjan 8 ensimmäinen pidennysvaihe on siis tarkoitus toteuttaa heti sillan valmistumisen yhteydessä mahdollisesti jo kesällä 2004 sikäli kun kaupunki osoittaa tarkoitukseen varoja. Sillan rakentamisen myöhentyminen tietysti siirtää raitiotienkin rakentamista, mutta viimeistään vuonna 2008 linjan 8 on määrä kulkea reitillä Jätkäsaari - Sörnäinen - Vallila.

Linja 6 Jätkäsaareen

Myös linja 6 on tarkoitus johtaa Jätkäsaareen, mutta tämä pidennys tulee ajankohtaiseksi vasta 2010-luvulla. Jätkäsaaren alueesta pidettävässä suunnittelukilpailussa täsmentyy alueen katuverkko ja sen yhteydessä todennäköisesti saadaan myös eri suunnittelijoiden näkemykset raitiolinjojen reiteistä. Tavoitteena on ainakin tarjota sujuvat yhteydet Länsiterminaalista sekä keskustaan että Ruoholahden metroasemalle (linja 8), mutta tarkemmasta reitistä ei siis vielä ole tietoa.

Mielenkiintoisena seikkana voidaan mainita, että linja 6 tulee aikanaan risteämään rautatien kanssa. Jätkäsaaresta satamarata poistuu, mutta Masa-Yardsin telakka jää Munkkisaareen, ja telakka tulee jatkossakin tarvitsemaan junarataa. HKL on todennut tasoristeyksen olevan teknisesti ja liikenteellisestikin mahdollinen, sillä telakkaradalla ajaa vain muutama juna kuukaudessa ja tällöinkin ruuhka-aikojen ulkopuolella. Rautatien ja raitiotien tasoristeys on tälläkin hetkellä käytössä mm. Tallinnassa. Myös Suomessa vastaavanlaisia risteyksiä on ollut useita. Helsingissä sellainen oli Sörnäisissä Kulosaareen johtavalla raitiotiellä, Viipurissa Linnansillan luona sekä halliradalla ja Turussa satamassa. Turussa oli jopa raitiovaunun ja 600 mm -raideleveyksisen kapearaiteisen junan tasoristeys Kupittaalla.

Hietalahdessa linjan 6 reitin on suunniteltu kulkevan kaksisuuntaisena Kalevankatua ja Hietalahdenkatua pitkin.

Koska Jätkäsaaren kolmiomainen muoto ja suuri pinta-ala vaikeuttavat alueen raitiovaunureittien suunnittelua, on alueelle varauduttu johtamaan kolmaskin raitiovaunulinja. Tämä voi kuitenkin tulla kyseeseen vain, jos alueella saadaan joukkoliikennematkojen osuus kaikista matkoista nousemaan reilusti yli kaupungin keskiarvon. Muutoin kolmas linja ei ole taloudellisesti järkevä ratkaisu. Linjan 6 haaroittamista ei pidetä suositeltavana, sillä ruuhka-aikojen ulkopuolella haarojen vuoroväli jää liian harvaksi. Suuri yksisuuntainen silmukkakaan ei ole liikenteellisesti hyvä ratkaisu.

Jos satamatoiminta vilkastuu nykyisestä merkittävästi, on myös mahdollista, että sataman liikenne hoidetaan omalla osapäi-

väisellä raitiolinjalla. Tällaisen osapäivälinjan varaan ei kuitenkaan voida suunnitella asuinalueita.

Linja 6 Kalasatamaan ja uusi raitiolinja Sompasaari - Pasila - Meilahti

Kalasataman metroasema on tarkoitus avata ennen vuoden 2006 loppua. Satamatoiminnot siirtyvät Vuosaareen kuitenkin aikaisintaan vuonna 2008, minkä jälkeen alueella käynnistyy toimisto- ja asuinrakentaminen. Alueelle on suunniteltu alustavasti kahta raitiolinjaa. Liikenne näillä linjoilla alkaisi vasta 2010-luvun puolivälin tienoilla.

Koko kantakaupungin itärannan ja ydinkeskustan välinen joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa johtamalla alueelle raitiolinja Hakaniemestä. Reitti kulkisi Siltasaarenkadulta joko Hakaniemenrantaan ja Merihaan kautta tai Hämeentielle ja Kaikukadun kautta Sörnäisten rantatielle. Rantatieltä linja kulkisi suurin piirtein nykyistä Parrukatua seuraten ja Kalasataman metroaseman sivuitse Hermannin rantatielle (nyk. Varastokatu). Varastokadulta linja ohjattaisiin Haukilahdenkadun kautta Hämeentielle. Linja tarjoaa hyvät yhteydet uusilta asuin- ja työpaikka-alueilta ja mahdollisesti myös Merihaasta keskustaan.

Tälle reitille voidaan johtaa joko linja 6, joka siis kulkisi keskustasta Kalasataman kautta Arabianrantaan, tai linja 7, joka kulkisi keskustasta Kalasataman kautta Hämeentielle ja Vallilan siirtolapuutarhan sivuitse nykyisen junaradan paikalla Mäkelänkadulle. Alueen joukkoliikennettä suunnitellut työryhmä suosittelee, että alueelle johdettaisiin linja 6. Linjan 7 etuna olisi nopean yhteyden säilyminen Arabianrannan ja keskustan välillä. Linja 6 nimittäin pitenee huomattavasti reittimuutoksen seurauksena.

Aivan uutta bussilinjan 58(B) korvaavaa poikittaista raitiolinjaa on kaavailtu Sompasaaresta Pasilaan ja Meilahteen. Linja kulkisi Sompasaaresta Kalasataman metroaseman kautta Työpajankadulle mistä Tynnyritietä Lautatarhankadulle ja Junatien kautta Aleksis Kiven kadulle. Linja yhtyisi täällä linjan 9 rataan ja jatkuisi edelleen Pasilan asemalle. Pasilan asemalta linja kulkisi Esterinportin kautta Nordenskiöldinkadulle ja Reijolankadun kautta Mannerheimintielle ja edelleen Tukholmankadulle. Päätepysäkki olisi puistossa Tukholmankadun ja Haartmaninkadun risteyksessä. Suunnittelutyöryhmä päätyi suosittelemaan myös tämän raitiolinjan perustamista.

Linja 9, Kirurgi - Ilmala

Linjan 9 suunnitteluprosessista voisi julkaista vaikka kokonaisen kirjan. Niin monia mutkia on matkassa ollut. Etelä-Helsingin asukkaiden asetuttua etujärjestöineen sankoin joukoin vastustamaan raitiolinjan viemistä Korkeavuorenkadulle jouduttiin HKL:ssä pohtimaan muita linjausvaihtoehtoja.

Marraskuussa 2001 joukkoliikennelautakunnalle tarjottiin neljää eri reittivaihtoehtoa. Vaihtoehto "Kapteeninkatu" on alkuperäinen linjaus, jossa reitti kulkee kaksisuuntaisena Korkeavuorenkadulla ja päätepiste on Kapteeninpuistikossa. Vaihtoehto "Pursimiehenkadussa" reitti kulkee Bulevardin ja Fredrikinkadun olemassa olevia raiteita pitkin linjan 1A päätepysäkille. Vaihtoehto "Merikadussa" linja tekee suuren yksisuuntaisen lenkin välillä Korkeavuorenkatu - Merikatu - Kasarmikatu. Tässä vaihtoehdossa pysäköintipaikkojen määrä ei vähenisi eivätkä kadut tulisi liian ahtaaksi liikennöidä. Lisäksi oli esillä ns. minivaihtoehto, jossa linja 9 kääntyy jo Erottajan silmukassa.

Jo lokakuussa 2001 kaupunkisuunnittelulautakunta oli kuitenkin pitänyt oman kokouksensa, jossa esillä olivat vain vaihtoehdot "Merikatu" ja "Pursimiehenkatu". Lautakunta asettui kannattamaan Pursimiehenkadun vaihtoehtoa. Myöhemmin joukkoliikennelautakunnan kokouksessa syntyi pienimuotoinen valtasuhdekiista ja joukkoliikennelautakunta palautti saamansa esityksen, jossa myös esitettiin Pursimiehenkadun reittiä, uudelleen valmisteltavaksi. Suurinta tyytymättömyyttä aiheutui linjan 3 reitin muuttamisesta.

Pursimiehenkadun vaihtoehdossa linjan 9 reitti on sama linjan 3 reitin kanssa osuudella Eiran sairaalasta Helsinginkadulle. Näin pitkää yhteistä osuutta ei pidetä järkevänä. Ratkaisuna linjan 3 kahdeksikko avattaisiin samanlaiseksi ympyräksi kuin ensi kesänä. Ongelmana on tietysti tällöin se, että yhteys Viipurinkadun alueelta ja myös Kaivopuistosta keskustaan jää kokonaan puuttumaan. Vaihtamalla linjojen 3 ja 7 paikkaa Töölössä saadaan kuitenkin korvaava yhteys Viipurinkadulta Mannerheimintien kautta keskustaan.

Pasilalaisilta on tullut toiveita vaihdottomien yhteyksien saamiseksi Pasilasta Töölöön. Tämä toteutuisi linjan 7 reittimuutoksella. Samalla tosin menetetään se matka-aikaetu, joka saadaan, kun Länsi-Pasilan lenkki jää seiskalta pois ja liikenne siirtyy kulkemaan Esterinportin kautta. Seiskalla aloitettaisiin mahdollisesti myös yöliikenne, jotta Töölön alueen yöliikennepalvelut säilyvät.

Linja 1A lakkautettaisiin ja yhdistettäisiin linjaan 1. Ilmeisesti linjan vuoroväli myös harvenisi, olisihan reitti linjan 3 kanssa päällekkäinen koko matkan Kauppatorilta Sturenkadulle. Linjalla 2 aloitettaisiin ilta- ja viikonloppuliikenne bussilinjan 23 korvaamiseksi Linjojen alueella. Kakkosta ei kuitenkaan liikennöitäisi aivan klo 23 asti. Bussilinjalta 13 voitaisiin vastaavasti karsia vuoroja.

Bussilinjat 17, 23 ja 59 lopetettaneen. Linjojen 16, 22B, 58 ja 58B reitti muuttunee.

Tammikuussa 2002 pidetyssä kaupunkisuunnittelulautakunnan ja joukkoliikennelautakunnan yhteisessä kokouksessa nousi esille vielä uusi vaihtoehto, joka tuntuu tällä hetkellä todennäköisimmältä. Uusimmassa vaihtoehdossa linja 9 kulkee Kirurgilta Ilmalaan ja linja 10 Eirasta Pursimiehenkadulta Pikku Huopalahteen. Töölön suunnan kapasiteettia kasvatetaan jakamalla linja 10 kahdeksi linjaksi, peruskympin lisäksi liikennöisi arkisin 10A, Erottaja - Kuusitie. Tässä vaihtoehdossa linjan 3 kahdeksikkoreittiin ei kosketa lukuun ottamatta mahdollisesti linjojen 3 ja 7 reitin vaihtoa Töölössä.

Seuraava kuvaus raitiolinjan 9 reitistä on lainattu suoraan joukkoliikennelautakunnalle marraskuussa 2001 esitellystä perustamissuunnitelmaesityksestä. Esityksessä reitti on siis tässä vielä Eira - Ilmala. Lautakunnan on määrä maaliskuussa tehdä esitys asiasta kaupunginvaltuustolle. Hinnat ovat tässä viimevuotisessa (2001) esityksessä vielä markkoina.

Raitiolinja 9 kulkee ehdotuksen mukaan nykyistä rataa pitkin reittiä Pursimiehenkatu - Telakkakatu - Tehtaankatu - Laivurinkatu - Fredrikinkatu - Bulevardi - Mannerheimintie - Kaivokatu rautatieasemalle ja edelleen Kallioon. Linja jatkaa nykyistä rataa käyttäen reittiä Siltasaarenkatu - Porthaninkatu - Kaarlenkatu - Helsinginkatu itään. Uusi, rakennettava rataosuus alkaa Helsinginkadun ja Fleminginkadun risteyksestä. Raitiotie esitetään rakennettavaksi Fleminginkadulle ja Aleksis Kiven kadulle sekä Ratapihantielle. Fleminginkadulla kiskot sijoittuvat kadun keskelle autoliikenteen kaistoille. Aleksis Kiven kadulla Fleminginkadun ja Sturenkadun välillä lännen suunnan kiskot sijoitetaan puurivien väliin ja idän suunnan kiskot ajo-

radalle autoliikenteen kaistalle. Sturenkadusta länteen Aleksis Kiven kadulla kiskot ovat kadun keskellä omilla kaistoillaan.

Ratapihantieltä linja kääntyy Pasilansillalle, jossa on jo linjan 7 rata. Pasilansillalla raitiopysäkit sijoitetaan kadun keskelle aseman eteen. Bussipysäkit sijoitetaan kadun reunaan raitiopysäkkien kohdalle. (Paluusuunnassa Pasilan asemalta Ratapihantielle käännyttäessä linjan 9 kiskot sijoittuvat keskimmäiselle suoraan ajavien kaistalle.)

Pasilansillalta linja kulkee uutta rataosaa Esterinportin kautta Pasilanraitiolle. Esterinporttiin on suunnitteilla korkealaatuinen vaihtopysäkki linjoille 7 ja 9.

Ehdotuksen mukaan linja kulkee Pasilanraitiolta Radiokadulle Leanportin kautta. Pasilanraitiolla on kadun mitoituksessa varauduttu raitiotiehen. Nykyistä kadunvarsipysäköintiä joudutaan vähentämään.

Radiokadulla kiskot sijoittuvat joko kadun keskelle tai ajoradoille. Edellisessä tapauksessa kevyen liikenteen olosuhteet saadaan paremmiksi sekä kadunvarsipysäköintiä säilytettyä mahdollisimman paljon. Mikäli kiskot sijaitsevat ajoradoilla, ovat kustannukset pienemmät ja puut voitaisiin säilyttää myös kadun keskellä.

Liikennelaitoksen mielestä pitäisi tutkia vielä reittivaihtoehto, jossa linja kulkisi Pasilanraitiolta Radiokadulle Pasilankadun kautta, jolloin kaikki nykyiset pysäkit voidaan säilyttää, eikä pysäkkien siirtämisestä syntyisi lisäkustannuksia tai palvelutasohaittoja. Radiokadun (Yleisradion) pysäkit palvelevat myös Hartwall Areenan liikennettä. Alustavan tarkastelun perusteella tämä vaihtoehto olisi ristiriidassa Pasilan maankäytön kehittämissuunnitelmien kanssa.

Ilmalassa on pidemmän tähtäyksen tavoitteena linjan 9 reitin vieminen lähelle Ilmalan asemaa. Kääntöpaikka voi sijoittua alueelle vasta alueen kaavoituksen ja rakentamisen jälkeen. Aseman ja vesilinnojen väliselle alueelle laaditaan asemakaavan muutosta tavoitteena kehittää Ilmalan aseman ympäristö toimivaksi työpaikka-alueeksi. Kaavasuunnittelussa on varauduttu raitiolinjan 9 kääntöpaikan sijoittamiseen myöhemmin vesilinnojen pohjoispuolelle suunnitellulle torialueelle, jolloin kääntöpaikka olisi mahdollisimman lähellä Ilmalan asemaa.

Itä-Pasilassa on pidemmän tähtäyksen tavoitteena linjan 9 reitin vieminen Aleksis Kiven kadulta keskelle Itä-Pasilaa. Tämä tulisi ottaa huomioon konepaja-alueen suunnittelussa.

Linjaa 9 on tarkoitus liikennöidä kaikkina viikonpäivinä noin klo 23 asti. Vuorovälit ovat ruuhka-aikaan 6 min ja arkipäivisin päivällä 8 min. Sunnuntaina vuoroväli on 10 min. Iltaliikenteessä vuoroväli on 10-14 min.

Uuden radan ja pysäkkien rakennuskustannuksiksi arvioidaan 84 Mmk ja linjan 9 vuosittaiseksi liikennöintikustannukseksi 16,5 Mmk. Kokonaisuutena linjan 9 käyttöönotto vähentäisi liikennöintikustannuksia vuositasolla 2,6 Mmk ja käytännössä vieläkin enemmän, sillä mm. Pasilan konepaja-alueen uusien asukkaiden sekä VR:n kaupunkiratojen myötä bussiliikennettä alueella olisi lisättävä. Raitiovaunun kapasiteetti taas on niin paljon suurempi, ettei linjan 9 liikennettä ole tarpeen tihentää ruuhka-ajan 6 min vuorovälistä.

Koko perustussuunnitelmaesitykseen voi halutessaan tutustua mm. kirjastoissa, Jugendsalissa, sekä SRS:n internetsivulla osoitteessa http://nettilinja.fi/~ahellman/news/jlk.htm.

Linja 1

Olympiaterminaalin edustalle rakennettavan silmukan edellyttämän betonikannen vahvistus- ja laajennustöiden kustannusselvitys on valmistunut. Hinta nousee miljooniin euroihin, joten silmukan toteutuminen on erittäin epätodennäköistä.

Suunnitelma linjan 1 tai 2 johtamiseksi Veräjämäkeen on ymmärrettävästi haudattu. Linjalle 9 vaihtoehdoksi laaditun suunnitelman sijaan aletaan nyt tutkia realistisempia vaihtoehtoja, joilla linjan 1 kannattavuutta parannettaisiin. Yksi vaihtoehdoista tulee olemaan Käpylän-liikenteen lopettaminen kokonaan ja linjan 1 lyhentäminen välille Kauppatori - Vallila. Päätös olisi kuitenkin poliittisesti hyvin vaikea ja ristiriidassa kaupungin yleisen linjan kanssa, jonka mukaan raitioliikennettä tulee laajentaa, ei supistaa.

Muita vaihtoehtoja tulevat olemaan linjan 1 vieminen ydinkeskustaan ja linjan mahdollinen jatkaminen Koskelaan joko Pohjolanaukiolta tai sitten niin, että Mäkelänkadulta käännyttäisiin Koskelantielle.

Myös linjojen 1 ja 2 yhdistämistä tutkitaan, tosin tätä suunnitelmaa vaikeuttaa se, että yhdysraiteen rakentaminen Toiselta linjalta Helsinginkadulle on osoittautunut yllättävän hankalaksi. Raitiotietä ei saada vietyä Castréninkadulle teknisistä syistä. Tutkittavana oli jopa tunnelin rakentaminen Toisen linjan loppupäästä alas Helsinginkadulle, mutta tämäkään vaihtoehto ei osoittautunut toteuttamiskelpoiseksi. Eräs vaihtoehto voisi olla raitiolinjan vieminen Wallininkadulle ja siltaa pitkin Sturenkadulle. Tätä ja muita vaihtoehtoja tullaan vielä tutkimaan HKL:llä tarkemmin. Linjan 2 rooli Linjojen alueella vahvistuu bussilinjan 23 lopettaessa liikenteen kun uusi linja 9 perustetaan.

Linjaa 3 ei Kamppiin

Kampin alueen rakentaminen alkaa ensi keväänä. Linjan 3 siirtäminen Salomonkadulle on toistaiseksi haudattu. Kaupunkisuunnitteluvirasto ei pitänyt raitiolinjan johtamista Salomonkatua pitkin mahdollisena, joten Kampin metroasema jää näillä näkymin ilman raitiotieyhteyttä.

Aleksanterinkatu

Kuten tämänkin lehden palstoilta on saatu lukea, siirtyy raitioliikenne Aleksanterinkadulta pois 15.4. alkaen jopa puoleksi vuodeksi. Linja 2 kulkee Erottajalta Linjoille ja linja 3 kulkee ympyränmuotoista reittiä Eira - Kauppatori - Kallio - Töölö - Eira siten, että Eiran lenkissä tunnuksilla 3B ja 3T liikennöidään päinvastaiseen suuntaan kuin yleensä. Linja 4 puolestaan kulkee Katajanokalta Rautatieaseman kautta Munkkiniemeen. Katajanokan terminaalille ei tule lainkaan raitioliikennettä.

Liikenne linjalla 1X, Kauppatori - Hakaniemi (Arenatalo), lakkaa poikkeusreittien astuessa voimaan.

Vakinaisille reiteille palataan 1.10.2002, jolloin myös linja 7 palaa takaisin Senaatintorin-reitille. Linjahan siirrettiin Rautatientorin-reitille jo 1.5.2001.

Tiivistelmä

Vuonna 2003 linjan 6 pidennys otetaan käyttöön ja linjaa 6 liikennöidään reitillä Hietalahti - Arabianranta.

Vuonna 2004 linjan 8 pidennys Saukonpaaden alueelle otetaan käyttöön ja linjaa 8 liikennöidään reitillä Jätkäsaari - Sörnäinen - Vallila.

Vuonna 2005 uusi linja 9, Kirurgi - Ilmala, otetaan käyttöön.

Vuoden 2010 jälkeen pidennetään linjaa 6 Jätkäsaareen ja siirretään sen reitti kantakaupungin itärannalle. Uusi raitiolinja Sompasaari - Meilahti otetaan käyttöön.

Teksti Jukka Tölkkö

AUTOT 8814 - 8838

Helsingin kaupungin liikennelaitos sai käyttöönsä huhti - kesäkuussa 1988 kaikkiaan 25 kpl Scania N112CL 60 / Wiima K202-221 -linja-autoja. Autojen numeroiksi tulivat 8814 - 8838 ja rekisteritunnukset olivat vastaavasti BJE-814...BJE-838. Suuresta tilauserästä johtuen Scania toimitti kaupan päälle yhden ylimääräisen alustan, joten liikennelaitokselle tuli itse asiassa 26 alustaa. Koska Wiima ei suostunut ilmaiseksi korittamaan yhtä ylimääräistä alustaa, jäi tämä alusta korittamatta. Lopulta lahja-alusta jäi HKL:n Ruskeasuon varikolle varaosalähteeksi. Autoja kutsuttiin vuosimallin ja valmistajan mukaan "Kasi-kasi-Scanioiksi".

Autot sijoitettiin uusina HKL:n Ruskeasuon eli Ruhan varikolle ja tämän sarjan autot ehtivät ajaa useimmilla Ruhan linjoilla. Poikkeuksellisesti näitä autoja sijoitettiin vara-autoina nivelbussein hoidetuille linjoille tai jopa seutulinjoillekin. 1990-luvun lopulla pari autoa oli lainassa Koskelan varikolla, samoin Vartiokylän eli Varhan varikolla. Näin ollen Kasi-kasi-Scanioita saattoi nähdä muuallakin kuin vain Ruhan linjoilla. Viimeisinä kesinä nämä autot olivat seisomassa. Loppuvaiheessa autot olivat ajossa linjojen 14, 17, 24, 32 ja 57 ei-matalissa vuoroissa.

Vääntövoimainen Scanian moottori ja Voithin vaihdelaatikko tarjosivat hyvän kiihtyvyyden, joten näillä autoilla ei helposti jäänyt valoihin seisomaan. Vastaavasti melutaso muodostui korkeaksi auton takaosassa. Ajaminen oli pehmeää, mutta löysän jousituksen takia autoilla oli varsinkin kaarteissa ikävä taipumus kallistella sivuille. Peruuttaminen oli hieman epätasaista, koska Voithin vaihdelaatikon peruutusvaihde edellytti korkeahkoa kierroslukua, jotta vetoa saatiin takapyörille. Vaihteiston yhteydessä ollutta kulmavaihdetta jouduttiin korjaamaan silloin täl-

Yläkuvassa auto 8814 Ruskeasuon varikolla niin uutena, ettei sitä ollut ehditty edes rekisteröidä. Kuva Juhana Nordlund 22.4.1988

Auto 8816 Rautatientorilla 5.7.1997. Autojen takaseinän profiili oli kulmikkaampi kuin Volvo / Wiimojen, koska alustatehtaalla oli rakennettu valmiiksi kulmikas moottoritilan suoja- ja äänieristyskoppa. Kuva Jukka Tölkkö

Auto 8831 Ruskeasuon varikon pihalla 20.7.1996. Kuva Jukka Tölkkö

Auto 8835 linjan 17 kääntöpaikalla Itä-Pasilassa. Auton alkuperäiset valkoiset kylkinumerot on korvattu kultaisilla numeroilla ja lisäksi kylkiin on lisätty "HKL-Bussiliikenne" -teksti. Kuvan kuljettaja on tämän artikkelin kirjoittaja. Kuva Kimmo Säteri 28.4.1998

Auto 8825 saapumassa linjan 57 päätepysäkille. Kuva Jukka Tölkkö, Munkkivuori 30.5.2001

Kuvassa auton 8814 ohjaamo silloin, kun auto oli luovutusikäinen. Mittarit ja hallintalaitteet oli asetettu Scanian tyyliin selkeästi. Ohjaamon ergonomia ei kuitenkaan ollut yhtä hyvä kuin Volvoissa. Kuva Juhana Nordlund 22.4.1988

Auto 8838 linjan 32 Etelä-Haagan Riistavuoren päätepysäkillä kesällä 1989. Auton keulassa valmistajien nimistä puuttui jo noin varhain ensimmäinen kirjain eli siinä luki "IIMA/CANIA". Virheellinen teksti oli näkyvillä loppuun saakka. Kuva Juhana Nordlund

löin. Kaikesta huolimatta Scaniat osoittautuivat ihan luotettaviksi ajopeleiksi eikä autojen tekniikka ollut liian mutkikasta toisin kuin nykyisissä autoissa on tapana. Jotakin autojen kestävyydestä kertoo sekin, että autojen moottoreita ei kertaakaan tarvinnut avata saati vaihtaa 13 käyttövuoden aikana. Keskimoottoriautoihin verrattuna autojen huoltoa helpotti moottorin takana ja sivuilla olevat huoltoluukut.

Autojen Wiima-kori oli yhtenäisrakenteinen hitsattu teräskori. Sisustus oli saman tyylinen kuin vuosimallia 1987-88 olleissa Volvo / Wiimoissa. Ovet olivat sisään kääntyviä lehtiovia, jotka avautuivat joko manuaalisesti tai oviautomatiikalla kuljettajan valinnan mukaan.

Viimeisen kerran (keväästä 2002 katsottuna) "Kasi-kasi-Scanioita" oli liikenteessä lauantaina 2.6.2001. Linjalla 14 oli auto 8818 vuorossa 205 ja linjalla 57 olivat autot 8830 ja 8814 vuoroissa 276 ja 277. Tämän jälkeen autot myytiin yhtä lukuun ottamatta ulkomaille, tiettävästi Venäjälle heinäkuun alussa 2001. Autosta 8824 piti tulla Liikennelaitoksen Autokerhon retkiauto, mutta hanke kariutui. Auto seisoo tätä kirjoitettaessa Ruhan varikon hallissa kohtaloaan odottamassa.

Lähteet:

HKL Ulosajohistoria 2.6.2001

Kuljettajan ohjekirja Scania N112 / Wiima HKL-numerot 8814-8838, julkaisija Scan-Auto 1988

RAITIO-lehden eri numerot

HKL 8814 - 8838

Alusta: Scania N112CL 60

Moottori:
Scania DS 1126, 11-litrainen, 242 hv

Vaihteisto: Voith D863, 3-portainen täysautomaatti

Kori: Wiima K202-221

Ovijärjestys: 2+2+1

Istumapaikkoja: 35 + kuljettaja

Seisomapaikkoja: 30

Viereisellä sivulla auto 8827 linjalla 32 Etelä-Haagassa 28.9.2000. Nyttemmin linja 32 on korvattu Riistavuoren kautta ajavalla linjalla 41. Kuva Jukka Tölkkö

Autojen 8814 - 8838 sisustus oli samankaltainen saman vuosimallin Volvoihin verrattuna. Istuimet olivat vihreitä teräskuppi-istuimia. Ikkunoiden alapuolella seinät olivat sinisiä ja muissa kohdissa tumman harmaita. Katto oli vaalean harmaa. Molemmat kuvat ovat autosta 8822. Kuvat Jukka Tölkkö 20.7.1996, Ruskeasuo

Auto 8820 linjalla 24 Seurasaarentiellä 24.4.2000. Runsas kuukausi myöhemmin linja 24 siirtyi Suomen Turistiauto Oy:n liikennöimäksi. Kuva Jukka Tölkkö

PÄÄTEPYSÄKKI

Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-informaatiota sähköpostitse

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tai muuten alaa lähellä olevista tapahtumista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava rinkiin liittymisestäsi yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon. Samalla suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

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

"JÄSENMAKSU 2002

Tämän lehden mukana seurasi vuoden 2002 jäsenmaksun maksamista varten pankkisiirtolomake. Vuoden 2002 jäsenmaksu on 20• ja eräpäivä on 31.5.2002. Erityisen tärkeää on mainita jäsenen nimi tiedonanto-kohdassa, jotta rahastonhoitaja vaivattomasti ja yksiselitteisesti pystyy näkemään, kenen jäsenmaksusta kussakin tapauksessa on kysymys. Jäsenmaksunsa laiminlyöneille ei postiteta jatkossa lehteä ja jollei maksua kuuluu myöhemminkään, seuran johtokunta voi erottaa maksamattomat jäsenet."

UUTISAVUSTAJAT

Päätepysäkki-palstan uutisavustajien nimet laitetaan vastaisuudessakin yhteen pötköön palstan loppuun. Mitään muutosta ei ole luvassa. Sen sijaan verkkosivujen uutispalstalla (SRS-Uutiset / Liikenneuutisia) on otettu 1.3.2002 alkaen uusi käytäntö, jossa avustajan nimi näkyy välittömästi ko. uutisen yhteydessä. RAITIO-lehteen voi lähettää siis uutisia siten, että yksittäisen uutisavustuksen lähettäjän nimi jää vain toimituksen tietoon. Lehden toimitus varaa itselleen oikeuden muokata materiaalia lehden linjan mukaisesti. Toimitus päättää myös, mitä julkaistaan ja mitä ei. Mieluiten materiaalia otetaan sähköpostitse, mutta muutkin tiedonsiirtotavat ovat mahdollisia.

SRS 30-VUOTIAS

Suomen Raitiotieseura ry. täytti 30 vuotta 16.1.2002. Seuran kevätkokous sekä seuran 30-vuotisjuhlat järjestettiin 24.2.2002. Kokouspaikalla Vallilan raitiovaunuvarikon henkilökuntaravintolassa oli läsnä kuusikymmentä jäsentä sekä HKL:n ja Pienoisrautatiekerho ry:n onnittelijat. Hannu T Pulkkinen musisoi juhlavieraiden viihdykkeeksi ja herkullisten täytekakkukahvien sekä seuran alkutaipaletta käsitelleen lyhyen historiikin jälkeen meillä oli tilaisuus tutustua varikon sekä korjaamon tiloihin. Juhlahetki huipentui harja- ja hiomavaunulla tehtyyn ajeluun Vallilasta Koskelan varikolle ja takaisin.

LINJAT

Itsenäisyyspäivän iltana 6.12.2001 raitiolinjat 3B, 3T ja 4 ajoivat jonkin aikaa poikkeusreiteillä linnan juhlien takia. Linjat 3B ja 3T ajoivat molemmat reittiä - Mannerheimintie - Bulevardi - Fredrikinkatu - Laivurinkatu - Tehtaankatu - Perämiehenkatu - Pursimiehenkatu - Telakkakatu - Tehtaankatu - Laivurinkatu - Fredrikinkatu - Bulevardi - Mannerheimintie - . Linja 4 ajoi ikivanhalle päätepysäkilleen Kirurgille kympin kaverina. Havaintoja kentältä: 3B:n matkustajat eivät kuunnelleet kuljettajan selkeitä kuulutuksia ja ajoivat Mannerheimintietä alas Erottajalle ja edelleen Eiraan ja Punavuoreen Pursimiehenkadulle, josta samat matkustajat välittömästi palasivat samalla vaunulla Mannerheimintielle. Ehkä he halusivat katsoa, millaista reittiä linja 9 tulevaisuudessa mahdollisesti ajaa? Tätä reittiähän tässä ikään kuin "harjoiteltiin".

Raitiolinjaa 8 pidennetään Jätkäsaareen noin vuonna 2008 - 2009 Crusellinsiltaa pitkin. Ensimmäisessä vaiheessa linja kulkisi Saukonpaaden eteläpuolelle. Myöhemmin linjaa pidennettäisiin. Raitiolinja 6 johdetaan Jätkäsaareen vasta myöhemmin. Kutosen raitiorata tulee risteämään Masa-Yardsin telakkaradan kanssa, koska telakkarata jää paikalleen. Tämä on teknisesti mahdollista, ja liikenteellisestikin, sillä telakkarataa käytetään vain muutaman kerran kuukaudessa.

Havaittu 13.12.2001: Arabianrannan tilanne: Arabiankadun rata on valmis ja katu jalkakäytävineen on asvaltoitu. Myös rv-pysäkkikorokkeet on asvaltoitu, ei siis kivetty. Kadulle on asennettu ajolankojen kannatinpylväät. Jostain syystä ajolankoja ei sitten kiinnitetä talojen seiniin, vaikka paikalla on jo talojakin. Ajolankoja ei ole vielä. Arabianrannan ja Arabiankadun risteyksessä rata on paikallaan, muttei valmiina. Arabianrannassa kaupunkiin johtavaa rataa on paikalla jonkin verran. Hämeentiellä kaupungista tulevan radan jatke on valmiina. Ainoastaan noin kymmenen metrin mittainen pätkä rataa puuttuu uuden ja vanhan radan välistä. Kaupunkiin menevää uutta rataa ei ole vielä rakennettu. Hämeentien liikenteen takia rata voidaan rakentaa vain suunta kerrallaan.

Arabianrannan päätepysäkkisilmukan rakentaminen myöhästynee alkuperäisestä suunnitelmasta aukiolle rakennettavan maanalaisen pysäköintitilan työmaan johdosta.

Runeberginkatu - Ruusulankatu -risteys, suunta 2, on nyttemmin epävirallisesti nimitetty Maukan Mutkaksi syksyn 2001 kaadon ansiosta.

Helsingin sisäisen linjan 32 Kamppi - Etelä-Haaga viimeiset lähdöt päätepisteistä olivat seuraavat: vuoro 251 lähti viimeisen kerran Etelä-Haagan Riistavuoresta klo 23.28 auton ollessa HKL-Bussiliikenne 9825 (Mercedes-Benz O530 Citaro). Kampista Etelä-Haagaan lähti viimeisenä vuorona vuoro 250 klo 23.34 ja auto oli HKL-Bli 9826. Auto saapui Etelä-Haagan päätepysäkille kaikkien aikojen viimeisenä linjan 32 autona 31.12.2001 klo 23.51 eli alle 10 minuuttia ennen vuoden 2002 alkamista. Näin ollen linjan 32 busseissa ei ole milloinkaan voinut maksaa matkaansa euroilla (tarkalleen ottaen europohjaiset hinnat otettiin Helsingin busseissa käyttöön Uudenvuodenpäivänä 2002 aamuliikenteen alkaessa markkojen säilyessä rinnan käypinä maksuvälineinä helmikuun loppuun saakka. Yöllä 31.12./1.1. klo 0.00 alkaen toki sai maksaa matkansa euroissakin, myös raitiotievaunuissa). Kummankin vuoron virallinen sisääntulo halliin (Ruha) lienee klo 24.00, joten on mielenkiintoinen kysymys, onko linjan 32 auto ollut jollain tapaa ajossa vuonna 2002. Todennäköisesti ei ole ollut. Linjan 32 historia näyttää päättyneen lähes sekunnilleen samaan aikaan kuin Suomen markan (virallisena Suomen valuuttana).

Helsingin sisäisten linjojen 47 ja 63 liikennöinti siirtyy 11.-12.8.2002 Connex Finland Oy:ltä Suomen Turistiauto Oy:lle tuoreimman tarjouskilpailun seurauksena. Linja 68 siirtyy Concordia Bus Finland Oy Ab:lta sekä linjat 71, 71V ja 73B Connex Finland Oy:ltä HKL-Bussiliikenteelle. Uutta Citylinjaa alkaa liikennöidä toukokuun 2002 alusta lukien Suomen Turistiauto Oy.

1.2.2002 Seutuliikenteen tarjouskilpailu ratkaistu. Seutuliikenteen tarjouskilpailu 2001 / 2 on ratkaistu YTV:n hallituksen päätöksellä 31.1. 2002. Kilpailtavana oli 10 kohteessa yhteensä 20 seutulinjaa. Yhteensä kohteissa on liikennettä 7,7 milj. km vuodessa ja 112 autoa.

Tarjouskilpailuun osallistui seitsemän liikennöitsijää yhteensä 42 tarjouksella. Tarjoukset vertailtiin kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteella YTV:n hallituksen hyväksymien periaatteiden mukaan. Tarjousten pisteytys laatutekijöiden ja kaluston osalta vahvistettiin ennen hintakuorten avaamista. Liikennöitsijöiden markkinaosuudet seutuliikenteessä muuttuivat tällä kierroksella oleellisesti. HKL-Bussiliikenne kasvatti osuuttaan lähes kaksinkertaiseksi, Connex ja Concordia menettivät liikennettä. Uusia sopimusliikennöitsijöitä ovat Westendin Linja (aikaisemmin vain alihankkijana) ja Etelä-Suomen Linjaliikenne. Hintataso nyt ratkaistussa liikenteessä nousee 4,5 % mutta on vielä 21,5 % alempi kuin vertailuhinta ilman kilpailuttamista. Tällä kierroksella liikenteeseen saadaan 31 uutta bussia. Uudet viisivuotiset liikennöintisopimukset alkavat elokuussa 2002, jolloin liikennöitsijät vaihtuvat seuraavasti:

Linjat	*Uusi liikennöitsijä*	*Nykyinen liikennöitsijä*
111	Westendin Linja	Concordia
120-122	HKL-Bussiliikenne	Concordia
154, 156	Connex	Connex
206, 212	Suomen Turistiauto	Connex
213	Westendin Linja	Connex
315, 321	Westendin Linja	Suomen Turistiauto
324, 345	HKL-Bussiliikenne	Concordia
502	Etelä-Suomen Linjaliikenne	Suomen Turistiauto
509	Suomen Turistiauto	Connex
740-746, 518	HKL-Bussiliikenne	Connex

METRO

Sunnuntaina 30.12.2001 liikenteessä näkyivät mm. metrovaunuparit 221+222 sekä 215+216. Myös vaunupari 223+224 on havaittu linjalla joulukuussa. Tämä merkitsee sitä, että ehkä jopa kaikki M200-sarjalaiset ovat olleet linjaliikenteessä ennen vuodenvaihdetta.

4.1.2002 aamuvarhaisella oli Viikissä metron yhdysraiteella sellaiset "merkit", että radalla on kulkenut juna. Kyseessä oli Keski-Euroopasta metrolle saapunut kiskomateriaalikuljetus, jonka VR Osakeyhtiön dieselveturit toivat metrovaihteelle. Tavarajunalla oli ollut huomattavia vaikeuksia selviytyä kiemuraisesta ja kaltevuudeltaan jyrkästä rataosuudesta Viikissä. Loppujen lopuksi juna oli jouduttu tuomaan tämän ratageometrisesti erikoisesti rakennetun osuuden läpi parissa osassa.

Sunnuntaina 13.1.2002 kolmessa peräkkäisessä metrovuorossa oli M200-sarjan junat. Havainto alkuiltapäivältä. Sama toistui sunnuntaina 27.1.2002. Havaintoajankohtana metrovaunuparien parittomat vaunut ajoivat keula kohti Espoota, parilliset taas nokka Sipooseen päin. Kesällä 2001 M100-sarjan vaunut liikkuivat toisin päin, M200:t taas varsin sekalaisella tavalla.

Syksyllä 2002 Helsingin metron vuorovälit näyttäisivät tihenevän ruuhka-aikoina. Osuudella Ruoholahti - Itäkeskus metrojunien vuoroväli olisi ruuhka-aikoina 2,5 minuuttia ja haaroilla 5 minuuttia.

KALUSTO

Variotram 221 oli linjan 10 vuorossa 94 tiistaina 11.12. Havainto Lasipalatsilta kello 20.18.

Koskelan hallin pihalla on pressutettuna kolme VTS-vaunua sangen tiiviisti, mutta sen verran niissä on tunnusmerkkejä, että pohjoisimpana on HKL 332 täydellisine Compact-rasioineen, keskimmäinen on HKL 337 ja eteläisimpänä on viherratikka HKL 352. Ykkösraiteella sisällä hallissa näkyy olevan ihan oikeita linjavaunuja, ja tämä johtunee siitä, että Varioiden tultua ruuhkiin linjalle 6 sisätilaa tarvittiin lisää. Siispä raide 1 tyhjäksi osin VH:iin, osin pihalle. Voi olla, että TH:iinkin on jotain viety.

Keskiviikkona 19.12. vähän kello 16.00 jälkeen Helsingissä Kolmen sepän patsaan luona hajosi virroitin raitiovaunusta HKL 13. Vaunu oli viimeinen matkustajaliikenteessä oleva vaunu, jossa on vielä vanhanmallinen saksisankavirroitin. Raitiovaunussa HKL 13 havaittiin 21.12.2001 noin klo 14:n aikaan olevan edelleen saksisankainen virroitin. Vaunu nähty Stockmannin edessä Kolmen sepän patsaalla.

Variotram 208 oli perjantaina 21.12. linjalla 10 vuorossa 96. Vaunu 205 oli linjalla 6, mutta aiemmin linjalla ollutta 209:ää ei ole näkynyt pariin päivään. Raitioliikenteellä on siis käytössä Variotramit 201 - 203, 205 - 210 ja 221 (tilanne 21.12.2001).

Karia-vaunut HKL 1 ja 2 on romutettu syksyllä 2001. Vaunu 2 havaittiin ajossa ainakin vielä heinäkuussa 2001.

Variotram-vaunu HKL 223 on tuotu Helsinkiin 27.11.2001, 224 18.12.2001 ja 225 22.1.2002 sekä 226 19.2.2002.

HKL:n nivelraitiovaunu nro 35 on nyt NrI+. Vaunu oli mm. lauantaina 29.12.2001 linjalla 3B. Samana lauantaina linjalla 10 oli useita "Kaalimatoja", kuten esimerkiksi 201, 203, 206, 207, 208 ja 210.

Linjan 4 vaunu NrI+ 46 Snellmaninkadulla. Vaikka nelonen Kruununhaan kiskoilla on jo ajatuksenakin melko vieras, tulee tämä näkymä olemaan varsin yleinen noin puolen vuoden ajan kesäkaudella 2002. Kuva Juhana Nordlund 12.6.1999, Helsinki

Variotram 222 havaittiin "tuoreen tuoksuisena" linjalla 10 keskiviikkona 16.1. 2002. Iltapäivällä ja alkuillasta se liikkui vuoronumerolla 98. Kyyti oli huomattavasti hiljaisempaa ja "sileämpää" kuin esim. vaunussa 201, joka oli samanaikaisesti liikenteessä. Variotrameja liikkui tuolloin kymppilinjan iltapäiväruuhkassa jopa 7 - 8 kappaletta. Myös edellisenä päivänä (15.1. 2002) matalalattiaratikoita oli liikenteessä ainakin 8 kpl, jos mukaan lasketaan myös vaunu 208 linjalla 6.

Tammikuun alkupuolella plus-korjauksessa olivat Nr-vaunut 47, 91 ja 94. Vaunu 91 valmistui vielä tammikuun aikana.

22.1.2002 ratikkalinjalla 10 oli kello 18.30 aikoihin Stockmannin pysäkillä menossa kolme vaunua peräkkäin Kirurgin suuntaan (yksi Variotram, kaksi vanhempaa). Kun nämä lähtivät niin pian neljäs vaunu saapui samalle pysäkille.

Variotram 204 palasi Otanmäestä Helsinkiin 28.1.2002. Vaunu oli Helsingissä edellisen kerran 17.6.-12.11.1999 välisenä aikana.

Nivelvaunu NrI HKL 53 liikkui linjalla 10 tiistaina 12.2.2002. Kympillä ei viime vuosina juurikaan ole käytetty plussaamattomia nivelvaunuja. NrII+ 92 on valmistunut kolarikorjauksesta, vaunu on havaittu helmikuun ensimmäisellä puoliskolla linjalla 6. Vaunu vaurioitui melko lailla syyskuussa 2001 kaatumisonnettomuudessa.

Variotram HKL 223 oli linjalla 10 sunnuntaina 24.2.2002. Samana päivänä SRS:n lukuisat jäsenet näkivät sisarvaunut 224 ja 225 Vallilan halleilla.

HKL-Bussiliikenteelle tulee vuonna 2002 täysikokoisia linja-autoja vähintään 64 kpl nrot 201 - 264. Autoista 32 kpl tulee olemaan maakaasukäyttöisiä Volvo / Säfflejä, muut 32 dieselkäyttöisiä Scania L94UB:ita, joista 27 Lahti Scaloja ja viisi Ikaruksia. Scania / Scaloista 17 kpl on tarkoitus sijoittaa Helsingin sisäisille linjoille ja 10 seutuliikenteeseen.

21.12.2001 HKL 9022 (Volvo B10M / Wiima K202) oli Helsingin sisäisellä linjalla 55. Ei ole varmuutta, että auto olisi sama kuin edellisenä päivänä havaittu. Havainto Forumin kulmalla noin klo 14.

Uudenvuodenyönä autot HKL 8507 ja 8601 hoitivat linjan 01N lisäliikenteen. HKL:n 85- ja 86-sarjojen viimeiset nivelautot jäänevät vapunpäivänä pois ajosta, eli niitä kannattaa nyt vielä kuvata. 87-sarjan nivelautoja jäänee vielä vara-autoiksi.

2.1.2002 Helsingissä HKL-Bli 9201 linjalla 14B ja HKL-Bli 9301 linjalla 16.

HKL:n Volvo-merkkinen protomatala 9301 oli perjantaina 4.1.2002 Helsingin linjalla 55, ja iltapäivällä kierroksen ajan myös 55A:lla.

10.1. Helsingin kaasuautoilla yleensä ajettavilla linjoilla Scania MaxCi -autoja: noin klo 11.30 Hämeentiellä Kurvin ohi ajoi linjalla 55 HKL9505 ja linjalla 62 HKL 9507.

10.1.2002. Helsingissä linjalla 14B "kaasuton päivä", ajossa autot HKL-Bli 9301, 94-sarjan Scania ja Scania MaxCi. Linjalla 16 oli puoliltapäivin ajossa HKL-Bli 46 (Scania L94UB/Lahti 402). 16:lla on viime päivinä ollut ajossa laatikko-Wiima myös ruuhka-aikojen ulkopuolella, jopa sunnuntaina. (laatikko-Wiima = Wiima K202 tai N202)

Keskiviikkona 16.1.2002. HKL-Bussilikenteen teli-Volvo / Carrus nro 102 linjalla 23.

22.1.2002. Helsingin linjalla 14B HKL-Bli 9201 ja 9301. Kolmantena autona linjalla Scania MaxCi.

Lauantaina 26.1.2002 Helsingin linjalla 65A ajoi HKL-Bussiliikenne 8936 (BLP-936). Linjalla 55A ajoi HKL-Bli 9847. Linjalla 42 liikkui Suomen Turistiauto Oy 295 (kaksiakselinen Scania L94 / Ikarus E94). Linjalla 72 oli STA 197 (nivel-Volvo vm. 1990, korkea). Aikataulukirjan mukaan 72:lla kuuluu lauantaisin olla vain matalia autoja. Seutulinjalla 731 oli Connexin Volvo B10M-65 / Wiima K202 vm. 1991, vaikka siellä kuuluu lauantaisin olla vain matalia autoja. Itä-Helsingissä oli paljon "normaalimpaa" kalustoa, esim. linjalla 91 oli Scalat 114 ja 115 sekä linjalla 98V OmniCityt 9839 ja 9840. Myös linjalla 57 outoa kalustoa eli HKL-Bli 114 (Lahti Scala). Auto oli siis iltapäivällä siirtynyt 91:ltä 57:lle, kuten suunnitelmiin kuuluukin.

Sunnuntaina 27.1.2002 oli jälleen erikoisia kalustosijoituksia Helsingin linjoilla. HKL-Bli 31 oli linjalla 55A, Tammelund 8 (M-B Citaro vm. 2001) oli taas linjalla 23 (yleensä TLL:n Citarot kulkevat linjalla 16), HKL-Bli 9010 oli linjalla 65A, HKL-Bli 12 oli linjalla 95, HKL-Bli 37 oli linjalla 98V ja HKL-Bli 105 linjalla 97.

1.2.2002 Helsingin linjan 14B kaikki kolme autoa olivat mallia Scania MaxCi.

8.2.2002. Helsingin linjalla 14B ajossa HKL-Bli 9609, 8945 sekä 9201, joka vaihdettiin johonkin aikaan päivästä autoon 9511. Linjalla 16 ajoi päivällä "dieselvuorossa" HKL-Bli 9849. Linjan pysäkillä "Henry Fordin katu" on pysäkkikilvessä määränpäänä vanhaa perua oleva "Munkkisaari", kun pitäisi olla "Hernesaari".

Helsingin joukkoliikennelautakunnan esityslistasta 4/2002 (kokous 14.2.2002) selviää, että HKL-Bussiliikenne saa syksyksi voittamilleen linjoille 22 uutta autoa. Helsingin linjoille hankitaan seitsemän Scania L94UB 4x2 / Lahti Scalaa ja seutulinjoille 10 Lahti Scalaa ja 5 Ikarusta, joiden alustaksi tulee niin ikään Scania L94UB 4x2.

STA:n uusimmat Scania L94UB / Ikarus E94:t nrot 20 - 23 sekä 190 ja 191 saivat kukin oman kummin. Kummeiksi nimettiin tärkeitä bussiliikenteeseen myönteisesti suhtautuvia julkisuuden henkilöitä. Kummit julkistettiin lauantaina 15.12.2001.

Maanantaina 7.1.2002 STA:n linjalla 24 ko. linjalle outo auto: Volvo/Säffle 267.

Tiistaina 12.2.2002 Helsingin linjalla 42 kulki kaksiakselinen Allison-Volvo STA 114. Havainto heti puolenpäivän jälkeen.

16.12.2001 Helsingin linjalla 16 viihtyvät TLL 6 ja 8 ovat saaneet energiayhtiön mainoksina kylkiinsä nauravia aurinkoja, kukkia ja tekstit "Maakaasulla tulevaisuuteen". TLL 8:n matkustamon pysäkkinäyttötaulu toimii muuten normaalisti, mutta pysäkeillä auton ovien auetessa näyttöön ilmestyy teksti "Ei liikenteessä".

Concordian luvatut 15 uutta Ikarusta ovat saapuneet Klovin varikolle. Havainto tehtiin 29.12. ja 30.12.2001 välisenä yönä. Kaikissa on normaali Concordian väritys, 43 istumapaikkaa, määränpäänäytölliset linjakilvet, uudet tariffitunnukset ja EZI-alkuiset rekisterikilvet. Järjestysnumerot ovat melko sekalaisia, mutta ainakin 99, 100, 114 ja 268 ovat joukossa.

Sekä Concordia Bus Finland Oy Ab että Connex Finland Oy ovat sijoittaneet 1.1. 2002 alkaen uusia Scania L94UB -lähiliikenneautoja seutuliikenteeseen. Concordia on laittanut Ikarus-korisia autoja mm. linjoille 112, 128, 250, 261 ja 270. Havaittuja yksilöitä ovat mm. 99, 114, 260, 266, 283 ja 284. Connex puolestaan on sijoittanut lentokenttäseutulinjalle 615 uusia teli-Scaloja, joissa on SAS-mainosteippaukset. Havaittuja yksilöitä olivat mm. autot 188, 189 ja 191. Nämä autot näyttivät pakkaskelillä vielä toistaiseksi kuraantumattomina varsin edustavilta. Connexinkin Scalojen istuimet näyttävät kovasti Variotram-tyyppisiltä. Myöhemmin on havaittu myös teli-Scalat 190, 192 ja 193.

Maanantaina 28.1. Helsingin linjalla 68 Concordian teli-Ikarus.

Loppiaisena 6.1.2002 jokin Connexin teli-Scania / Ikaruksista linjalla 363.

Loppiaisena 6.1.2002 Connexin uusi teli-Scala 190 oli seutulinjalla 519, lentokenttälinja sekin. Täten oli mahdollista tehdä kolmen peräkkäisen Lahti Scalan vaihtoyhteys kolmella eri linjalla: 91-519-615. Ja näin myös tehtiin.

27.1.2002: Connex 191 (Scania L94UB6x2 / Lahti Scala) oli linjalla 731.

29.1.2002: Seutulinjalla 615 iltaruuhkassa jompikumpi Connexin Säffle / Volvo B10R:stä (auto 61 tai 62).

Connexin uusia Ikarus E94-korisia Scania L94UB4x2 -busseja oli liikenteessä sunnuntaina 3.2., havainnot Helsingin linjalta 52 (bussi nro 197) ja seutulinjalta 143T.

Connex 216 (LLF-952), Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94, oli Helsingin linjalla 71 Runeberginpäivänä 5.2.2002. Auto näytti olleen erittäin tuore.

Espoon linjalla 17 on ollut 21. ja 22.1. lähdössä 7.30 Espoon keskuksesta Westendin Linjan 6, Mercedes / Van Hool.

19.2.2002 Westendin Linja 24 (Volvo B10MA / Wiima N202, IFO-950) oli Helsingin sisäisellä ruuhkalinjalla 21V. Havainto tehty Lasipalatsin kulmalla klo 8.40 ja bussi oli tulossa Lauttasaaresta.

Espoolaiselle Keskuslinja Oy:lle on kevättalvella tullut uusi Scania L94UB 6x2 / Lahti Scala -telibussi. Erikoisuutena autossa on kääntyvä teliakseli sekä ilmastoinnin jäähdytys. Ilmastoinnin jäähdytyslaitteita yhtiön lähiliikenneautoissa on toki ollut aikaisemminkin, mutta kaiken kaikkiaan sellaiset ovat YTV-liikenteessä varsin harvinaisia. Kääntyvillä telipyörillä varustettuja Scanioita maamme paikallisliikenteessä ei tätä aiemmin ole käytetty. Auto esiteltiin helmikuun lopulla Tampereella liikennelaitoksen väelle ja runsaasta kiinnostuksesta päätellen TKL:n voisi olettaa hankkivan vastaavia autoja jossain vaiheessa.

Lähilinjat 3 (Volvo B10BLE / Lahti 402) paloi viikolla 8. Auto korjataan suurehkoista vaurioista huolimatta. Korjaustöiden ajaksi oli tarkoitus vuokrata uusi Volvo / Carrus.

Helsinki, Pitäjänmäen liikenneympyrä perjantai 1.2. klo 14. Vaaleankeltainen Lahti Scala ilman kylkinumeroa tai liikennöitsijän nimeä (väritys muistutti Koskilinjojen väriä ilman sinisiä raitoja) Pitäjänmäestä Munkkiniemeen päin. Linjakilvessä teksti "701 Scala". Myöhemmin selvisi, että Koskilinjat Oy, Oulu, on hankkinut ja saanut liikenteeseen kaksi Scania L94UB / Lahti Scalaa.

14.2.2002 oli Lentoasemalla Jyväskylän Liikenteen auto 416 ZCJ-263 (Lahti 400 / Scania K113CLB) jonkun jyväskyläläisen opinahjon opetusajossa. Tiesivätköhän autossa olleet, kuinka monesti auto olikaan aikaisemmin käynyt Helsinki-Vantaan lentoasemalla - tosin vähän tyylikkäämmässä Sirolan Liikenteen värityksessä?

TAMPERE

Tampere saa vuoden 2002 alussa pyytämänsä tarjoukset raideliikenteen hyödyntämisestä tulevaisuuden joukkoliikenteen pohjana. Tampereelle suunniteltu järjestelmä on pikaraitiotie, joka kulkee pääosin omalla linjauksellaan ja käyttää hyväkseen rautateiden kiskoja. Pikaraitiotie käyttäisi tähänastisten selvitysten mukaan omaa, uutta pikaraidetta 26 kilometriä ja nykyistä rataverkkoa noin 57 kilometriä. Pikaraitiotie on joukkoliikennejärjestelmänä tehokas, nopea ja ympäristöystävällinen, sillä sen energiankulutus on vähäistä ja päästöt ja saasteet alhaisimmat kaikesta liikenteestä. Tulevaisuuden joukkoliikenne tavoittaisi kahden kilometrin säteellä yli 173 000 tamperelaista.

SRS:n 30-vuotisjuhlat 24.2.2002 huipentuivat raitioteiden työvaunuihin tutustumiseen. Harjavaunu 2126 ja hiomavaunu 2119 olivat tarkemman perehtymisen kohteina. Näillä vaunuilla tehtiin myös kolme ajelua Vallilasta Koskelaan ja takaisin, joten kaikki halukkaat juhlavieraat saivat kokea työvaunujen kulkuominaisuudet. Kuva Jorma Rauhala.

Joukkoliikenneratkaisun pohjana ovat pikaraitiotiestä saadut erittäin myönteiset kokemukset muissa maissa; viimeksi kuluneiden 15 vuoden aikana on eri maissa otettu käyttöön 60 uutta raitiotie- ja pikaraitiojärjestelmää ja olemassa olevia on ryhdytty käyttämään uudelleen tai laajentamaan. Matkustajamäärien kasvut ovat kaikkialla ylittäneet odotukset. Asiakastyytyväisyyden perustana on liikennöinnin turvallisuus, nopeus ja kaluston mukavuus.

Tampereen raideliikenteen käyttöönottomahdollisuuksien selvittämisestä tehtiin päätös kaupungin strategian hyväksymisen yhteydessä. Selvitys valmistuu vuoden 2002 lokakuun lopulla.

TKL:n linjalla 29 (Kissanmaan ruuhkalinja) näkyy toisena autona kulkevan midikokoinen Scania N94UB (TKL 110). TKL:n Keskustorin vara-auto eli nk. MONU-auto on nykyään auto 607, Scania N113CLB / Wiima K202 vuodelta 1992.

Yleishavainto TKL:n linjoilta arkipäivänä ruuhkien välisenä aikana puolenpäivän tuntumassa: kaksiakselisia korkealattiaisia autoja ei enää näy oikeastaan ollenkaan. Nivellinjoilla on vielä joitakin Ajokki- ja Wiima-niveliä, mutta Scania OmniCityt ja Lahti 402:n teliversiot ovat yleistyneet viime vuosina rajusti. Myös City U -niveliä näkee tietyillä linjoilla. Korkeiden autojen käyttö on vähentynyt merkittävästi.

TURKU

Turun alkuvuoden linjamuutoksia: 1.1.2002 linja 19 ja 190 lakkasivat kulkemasta Myllyyn asti ja kääntyvät vanhaan tapaan Kuninkojalla. Maanantaina 7.1.2002 linjaa 30 jatkettiin Kauppatorilta Verkahovin ja Tuomaansillan kautta Ylioppilaskylään. Palvelulinja P1 jättää 14.1.2002 alkaen Mustikkatien ja Mansikkatien väliin eli ajaa suoraan Kirsikkatietä.

Kalustohavaintoja Turusta 16.1.2002 kello 16.50-16.55: RKI-859, Antti Muurisen 109, menossa Naantaliin numerolla 11 ja Cafenoirin puoleisella pysäkillä BZI-988, Nyholm, Kaarinaan linjalla 110.

17.1. 2002 kello 17.30 Uudenmaantiellä Linjaliikenne Salosen RKI-845 numero 6 linjalla 11. Nämä kolme autoa ovat kaikki Carrus / Volvoja City L -teliautoja ovituksella 2+2+2. Matkustajapaikkoja on 49+37. Mitronin kilvillä varustetut autot ovat käytettyjä vuodelta 1998, rekisteröityjä Puolassa 31.12.1998

LÄHIJUNA

Uudenvuodenaattona 31.12.2001 Karjaalle klo 16.30 lähteneessä lähijunassa oli veturina Sr2.

ULKOMAAT

Tukholma 29.1.2002. Tvärbanan-pikaraitiotie suljettiin illalla 29.1. määräämättömäksi ajaksi Alvik- ja Gröndal-merisiltojen halkeamien takia. Kolme vuotta vanhoissa silloissa on havaittu halkeamia kriittisissä paikoissa, joten Tvärbana on suljettu liikenteeltä kunnes siltojen kunto on tutkittu ja mahdolliset korjaukset tehty. Liikennekatkoksen ajan liikenne korvataan busseilla, jotka eivät kuitenkaan voi kuljettaa kaikkia nyt Tvärbanalla matkustavia. Liikenne jouduttiin katkaisemaan myös vauriottomalla osuudella Gröndal-Gullmarsplan, koska radan varikko on siltojen takana Alvikissa. Tutkimusten ja korjausten odotetaan kestävän kuukausia. Vastuu viasta ja korjauksista on sillan urakoijalla.

Tvärbanalle kuuluu muutoin hyvää; selvitys laajennuksesta pohjoiseen etenee, ja siitä löytyy lisätietoa SL:n kotisivulta www.sl.se

Swetramway Forumin mukaan suunnitellaan Tvärbanan osuuden Gröndal - Gullmarsplan liikennöimistä raitiovaunuilla tilapäisiltä vaunujen varastointiraiteilta joko Marievikissa tai Gullmarsplanilla.

Tukholma 1.2.2002 Tvärbanan-pikaraitiotie on avattu jälleen liikenteelle osuudella Liljeholmen - Gullmarsplan. Ensimmäinen raitiovaunujuna lähti Gullmarsplanilta 1.2. kello 13.53. Rata on siis suljettu osuudella Liljeholmen - Alvik.

Liikennettä hoidetaan Nockebybanan A30/B30 - junilla, koska vaunukuljetukset Bromman varikon ja Gullmarsplanin välillä hoidetaan Tunnelbanaa (eli metrorataa) pitkin. Uudet A32-vaunut ovat liian leveitä Tunnelbanan kautta kuljetettaviksi. Nockebybanaa liikennöidään siis nyt kokonaan uusilla A32-vaunuilla.

Lontoon bussiliikenneuutisia

Mannereurooppalaiset tuulet puhaltavat nyt Lontoossa, jossa tähän asti on rehottanut kertamaksukulttuuri ja linjat on hoidettu kaksikerros- ja midibusseilla.

Jo jonkin aikaa on linjalla W7 ollut käytössä kokeilu, jossa matkalippuja ei myydä busseissa, vaan ne on hankittava etukäteen pysäkkien lippuautomaateista. Myös nk. "Red Arrow"-linjoilla on tarkoitus siirtyä vastaavaan systeemiin. Reiteille on jo tilattu 31 kolmiovista Mercedes-Benz Citaro -nivelbussia, joissa sisään- ja uloskäynti tapahtuu kaikista ovista.

Mannereurooppalaiseen innostukseen liittyy siis myös kiinnostus nivelbusseihin sekä täysikokoisiin yksikerrosbusseihin. Kaksikerrosbussien ongelmana nähdään mm. istumapaikkojen vähäinen määrä alakerran matalalattiaosassa sekä se, ettei väki viitsi nousta portaita yläkerrokseen vaan pakkautuu alakertaan. Yläkertaa kansoittavat päivällä turistit ja illalla hulinoiva nuoriso.

Jo nyt on kokeiltu nivelbusseja First CentreWestin liikennöimällä linjalla 207. Yhtiö on tuottanut Glasgowsta ja Southamptonista kahdeksan Volvo B10LA / B7LA- bussia. Ne herättävät huomiota pituutensa lisäksi myös linjakilvillään ja värityksellään. Autot on varustettu matriisikilvillä, jotka normaalisti eivät ole sallittuja Lontoossa. Väriltään nivelet eivät ole punaisia, vaan ovat First-yhtiön omissa nk. Barbie-väreissä.

Tulevaisuudessa punaväri tulee entisestään lisääntymään Lontoon liikenteessä, sillä nyt kantakaupunkilinjoilla vaadittavaa väritystä ollaan laajentamassa myös esikaupunkilinjoille. Suurten firmojen bussikalusto onkin ollut jo kauan lähes kokonaan punaista, mutta monet pelkästään esikaupungeissa ajavat pienet yhtiöt ovat tähän asti käyttäneet omia värejään.

Mannermaisuus näkyy myös keväällä 2002 aloittavalla ECO-bus-turistilinjalla. Matkailijoita ei kyyditä brittiläisvalmisteisilla busseilla, vaan Mercedes-kauppiaat ovat tännekin saaneet ujutettua 14 kaksiakselista Citaroa.

Keskieurooppalaisuuden vastapainoksi on myös asioita, joissa mennään perinteisempään suuntaan. Pitkään laskusuunnassa olleet rahastajien ja perinteisten Route-

master-bussien lukumäärät ovatkin nyt nousussa. Rahastajalinjoja on jo pitkään ajettu sunnuntaisin uudemmilla busseilla kuljettajarahastuksessa. Nyt on kuitenkin linjoille 19, 38, 94, 137 ja 159 palautettu rahastajaliikenne Routemastereilla myös sunnuntaisin. Erikoisin ratkaisu on kuitenkin linjalla 55, jota ajetaan uusilla Dennis Trident / Alexander-matalalattiabusseilla – mutta rahastajan kanssa.

Kuten sanottu, myös Routemaster-busseja on tullut lisää. Tämä on mahdollista siten, että joukkoliikenteen tilaajaorganisaatio, joka nykyään on nimeltään "Transport for London" (TfL), on alkanut haalia näitä veteraanibusseja muualta Britanniasta takaisin Lontooseen. Bussit peruskorjataan täydellisesti ja niihin asennetaan Cummins-moottori ja Allison –automaattivaihteisto. Näitä autoja organisaatio sitten lainaa liikennöitsijöille, jotta ne pääsevät peruskorjaamaan omia ajopelejään. Routemaster-aikakausi ei siis vieläkään osoita päättymisen merkkejä, vaikka vanhimmat yksilöt ovat 1950-luvulta ja uusimmatkin vuodelta 1968.

Pysäkkikohtaiset aikataulut ja seuraavan pysäkin näyttö busseissa tekevät tuloaan Lontoossakin. Toistaiseksi linja H50 on ainoa, jossa pysäkkinäyttö on käytössä. Connex-yhtiö on kunnostautunut ottamalla kameravalvonnan käyttöön kaikissa busseissaan.

Connex onkin lyhyessä ajassa laajentanut toimintaansa huomattavasti. Se osti viime vuonna Limebourne-yhtiön ja sillä on nyt Lontoossa jo 13 linjaa ja lähes 200 bussia. Laajentumisestaan huolimatta Connex on edelleen melko pieni tekijä pääkaupungin jättiläisten (Arriva, Go-Ahead, Stagecoach ja First) rinnalla.

MUUTA

Raitiotie Marja-radan täydentäjänä. K2-visio yhdistäisi Tikkurilan ja lentoaseman seudun kaupunkimaisella rakentamisella ja bulevardilla. Dosentti Hannu I. Miettinen ja arkkitehti Kai Wartiainen ovat luoneet vision siitä, miltä Tikkurilan ja Helsinki-Vantaan lentoaseman väli voisi tulevaisuudessa näyttää. K2-nimellä kulkevan suunnitelmavision selkäranka on alueet toisiinsa kytkevä, viiden kilometrin mittainen bulevardi, jolla myös raitiovaunut liikennöisivät.

Raitiotie täydentäisi syntyvän Marja-radan palvelua tuomalla kaupunkimaiselle alueelle useasti pysähtyvän raideyhteyden. Visioitu bulevardi ei olisi pelkkä liikenneväylä, vaan sen olisi määrä toimia monipuolisena kaupunkielämän näyttämönä. Sen reunoihin ja keskiosiin istutettaisiin puurivejä, ja mitoitukseltaan se olisi Helsingin puistokatujen kaltainen. Sitä reunustavien rakennusten alakerroksiin on visioitu eurooppalaisten kaupunkien malliin myymälöitä ja ravintoloita. Nykyisen Tikkurilan tien linjaukselle rakentuva bulevardi on visiossa jaettu toisistaan erottuviin jaksoihin, jotka olisivat rakennettavissa erillisinä osina. Bulevardin toisessa päässä on Tikkurila - Jokiniemen kulttuurikolmio ja toisessa Aviapolisin viereen ideoitu kokeellinen asuntoalue palveluineen ja kongressikeskuksineen.

Vantaan kaupunki sekä Vantaan Energia Oy, Vantaan teollisuuskiinteistöt Oy ja Continental Real Estate Limited tilasivat syksyllä 2001 SRV Viitoset Oy:ltä alueen kaupunkirakenteen kehittämistä ideoivan työn. Suunnittelutyön tavoitteena on luoda alueen voimakkaalle kasvulle suotuisat edellytykset.

Elielinaukion bussiterminaalissa on otettu käyttöön seuraavaksi lähtevien bussien lähtöajat ja -laiturit näyttävät infotaulut, samanlaiset kuin Rautatientorilla. Näissä sekä seutu- että sisäiset linjat ovat kaikki samalla näytöllä. Neljä tällaista taulua oli käytössä ainakin perjantai-iltana 4.1.2002.

Entinen TKL:n bussi nro 100, HOM-100, liikkui Koillismaan Turistiauto Oy:n Ruka-Ski -bussina Helsingissä muun muassa sunnuntaina 20.1.2002 Matkamessujen aikaan. Auto lienee maamme ensimmäisiä Ajokki 8000 -korisia busseja.

KORJAUS

RAITIOssa 4 / 2001 käsiteltiin mm. Länsilinjat Oy:n kalustoa. Sivulla 13 olevassa kalustoluettelossa on pieniä virheitä. Autot 26, 29, 33 ja 37 ovat entisiä Korsisaaren Setroja, mutta ne eivät ole entisiä Sveitsin postin busseja. Länsilinjoilla on vastaavanlaisia busseja, jotka todellakin ovat sveitsiläistä alkuperää: LL 56, LL 67 ja LL 69.

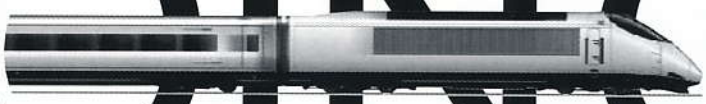
SEURAAVA NUMERO

RAITIO 2 / 2002 ilmestynee kesäkuussa 2002. Lehteen tarkoitettu materiaali tulee jättää toimitukseen viimeistään 10.5.2002 mennessä, uutisten osalta 20.5.2002 mennessä. Lehden pääteema on Helsingin metro 20 vuotta.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Petteri Aranne, Mikko Attila, Johannes Erra, Daniel Federley, Tero Hagberg, Tom Heino, Henri Hovi, Jouni Hytönen, Pasi Hölttä, Heikki Kantola, Pekka Kauppinen, Niko Kortelainen, Arttu J. Kuukankorpi, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi, Risto Leino, Leo Männistö, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Jarkko Nyman, Jussi Pehkonen, Jaakko Pertilä, Antti Perälä, Miska Peura, Lauri Pitkänen, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Mika Rosengrén, Lauri Räty, Sampo Selin, Niko Setälä, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Kari Vaari, Sauli Vähäkoski.

GOING



FURTHER

BOMBARDIER

BOMBARDIER
TRANSPORTATION

RAIL VEHICLES
TRANSPORTATION SYSTEMS
LOCOMOTIVES AND FREIGHT SERVICES
SIGNALING
PROPULSION AND CONTROLS

NONSTOP

www.transportation.bombardier.com

.AG17

SRS:n ensimmäinen raitiovaunuajelu on juuri alkamassa Turun vaunuhalleilta. Vaunu 19 on saanut linjakilpikoukkuihinsa viisi vuotta aiemmin lakkautetun ykköslinjan ruuhka-vuorokilven. Kuva Jorma Rauhala 15.4.1972.