

RAITIO

2/2003



**Vaunut 1-30 eläkkeelle, Kabus -kaupunkiautoja,
Rostock, Siniset bussit, osa 2**

26. 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

PAINOPIIKKA

Edita Prima Oy 2003

© Suomen Raitiotieseura ry

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

www.raitio.org

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234
00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänpääsy Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurajen yllä-
pitämille museoraitio-
teille ja museoihin.
Tiedustele lipun-
myynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2003

PUHEENJOHTAJA

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

RAHASTONHOITAJA

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

SIHTEERI

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

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh. koti (09) 701 2408
tai 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA

Teemu Collin
puh. 040-820 2337
tcollin@cc.hut.fi

JÄSEN

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

VARAJÄSEN

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

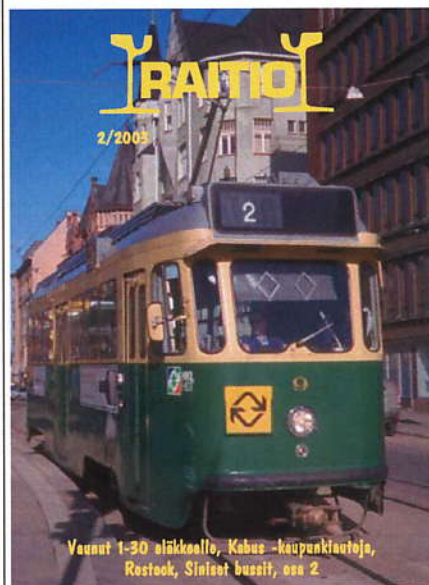
RAITIOITA à 3 euroa (-2000) ja 6 euroa (2001-)

- 3/1998:** Vuosaaren metro valmis, Matkalla
Amsterdammassa, KANJO.
- 3/2000:** Kummervaunut, Tallinna, Turisti-
autolla Pohjois-Haagaan, Katsaus
Tampereelle uuden vuosituhannen
merkeissä.
- 4/2000:** Harjavaunut, Krasnaja Presnjan
varikko, Moskovan vaunut, Tampe-
reen kaupungin liikennelaitos.
- 2/2001:** Työvaunut osa 5, Raitiovaunupysäk-
kien kilvet, Norrköpingin vaunuja,
Oy Liikenne Ab.
- 3/2001:** Helsingin raitioteiden työautot,
ASEAn arkut, Kuvia Tallinnasta,
Paikallisliikennettä Riihimäellä,
Metsälän Linjan viimeinen päivä.
- 4/2001:** Raitiovaunumaksut markoissa ja
penneissä, 11 - Helsingin lyhytikäisin
raitiovaunukuvia, Pauli Söderholmin
raitiovaunukuvia osa 3, Katsaus
Tampereelle osa 3.

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut,
SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset
ratikat, Helsingin raitiotiet tällä
vuosikymmenellä, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut,
Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja,
Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.
- 1/2003** Osion raitioteiden lakkautussuunni-
telmat, Taulut, Siniset bussit
vuodesta 1936, osa 1

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

Kannen kuva



HKL 9 (Karia / Strömberg) Katajanokalla.
Yhteistariffitunnus suurine nuolikuviointeen
on peräisin rahastajien aikakaudelta.
Kuva Juhana Nordlund 25.3.2003.

VAUNUT 1–30 ELÄKKEELLE

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen vuonna 1959 käyttöönottamat raitiotiemoottori-vaunut 1–30 ovat palvelleet kaupunkilaisia jo 44 vuotta lähestulkoon taukoamatta. Lähinnä 1990-luvulta alkaen vaunut ovat joinakin kesinä olleet nk. kesäseisokissa, mutta muuten vaunuilla on ajettu hyvinkin aktiivisesti joka arkipäivä. Viikonloppuliikenne on kuitenkin ollut erittäin rajoitettua 1980-luvun jälkeen.

Tämä vuosi 2003 näyttäisi olevan merkittävä käännekohta tällä vuonna 1959 käyttöönotetulla vaunuryhmällä. On hyvin todennäköistä, että tämä vuosi on viimeinen, kun näillä vaunuilla on ajettu normaalia linjaliikennettä. SRS on kiinnittänyt huomionsa tähän tosiasiaan, mikä näkyi mm. kevätajelun 2003 kaluston valinnassa sekä vuoden ensimmäisen kuvakatselmuksen aihevalinnassa.

RAITIOkin ottaa teemaan osaa ja julkaisee muutamia mielenkiintoisia kuvia varsinkin vaunujen viimeisiltä vuosilta. Eipä pääkaupungissamme ole ollut pian 30 vuoteen mahdollisuutta kuvata näin selkeästi yli 40-vuotiaita kaupunkiliikennevälineitä. 1970-luvulla poistetut 2-akseliset vaunut liikkuvat kaiken lisäksi viimeisinä aikoinaan vain ruuhkavuoroissa ensin aamulla ja sitten iltaapäivällä. Vuoden 1959 vaunut ovat edellisistä vanhuksista poiketen liikkuneet ihmisten ilona myös keskellä päivää.



HKL 30 (Valmet / Strömberg) ja 13 (Karia / Strömberg) Suomen Raitiotiesera ry:n tilausajolla Käpylässä linjojen 1 ja 1A

pääte pysäkillä. Vaunussa 13 on ollut saksisankavirroittin katolla näinkin pitkään. Kuva Juhana Nordlund 27.4.2003.

HKL 3 (Karia / Strömberg) Katajanokalla lähestymässä laivaterminaalia. Vaunut ovat tulleet tutuiksi myös monille vieraspaikkakuntalaisille ja tietysti ulkomaalaisillekin. Kuva Juhana Nordlund 25.3.2003.





Eräässä vaiheessa kevättä 2003 vaunu HKL 30 oli ainoa sarjansa edustaja linjaliikenteessä. Muut ikätoverit olivat kaikki Oy Karia Ab:n valmistamia. Kuva Juhana Nordlund 4.4.2003.

Kuva alla. Mikä onkaan kauniimpi näky kuin siistissä maalissa oleva oikean raitiovaunun näköinen ratikka Helsingin kesässä auringon paistaessa lämpimästi jo aamulla aikaisin! Kuva Juhana Nordlund 9.7.2001



Valmet-vaunu HKL 27 Hakaniemessä siisteine teleineen. Muilta osin vaunu ei olekaan siisteimmistä päästä. Kuva Juhana Nordlund 5.7.2001.

Keväällä 2003 Valmet-vaunuja vuodelta 1959 oli ajossa vain kaksi yksilöä eli tässä näkyvä HKL 25 sekä saman sarjan vaunu 30. Vaunu 25 oli huhtikuussa vähemmällä käytöllä. Kuva Juhana Nordlund 25.3.2003.





HKL 21 matkalla Eiraan Pursimiehenkadulle. Talvella 2002–03 vuoden 1959 vaunujen käyttö väheni merkittävästi linjaparilla 1 / 1A. Ja kuvassa näkyvä vaunu 21 kaikeksi epäonneksi vaurioitui pahasti peräänajossa kesällä 2002, jonka jälkeen se poistettiin. Kuva Juhana Nordlund 13.9.1999.



Ratikkaharrastajan unelma täyttyi, kun HKL 1 liikkui linjalla 1 vuorossa 1. Tästä kuvasta on vaikea päätellä, onko tämä vaunu 1 vuorossa 1 vai jossain muussa vuorossa. Arvoitus lienee sekin, koskeeko kylkimainoksessa selostettu riski rakastua suomenruotsalaiseen myös sitä, jos sattuisi ihastumaan Karjaalla rakennettuun raitiovaunuun. Olkaapa varovaisia! Kuva Juhana Nordlund 13.9.1999.

Valmet-vaunu HKL 23 lähestymässä Katajanokan terminaalia. Vaunussa 23 saksisankavirroittin pysyi kesään 1998 saakka. Muista saman sarjan vaunuista saksisanka oli viety jo vuosia aikaisemmin pois. Kuva Juhana Nordlund 15.4.1996.



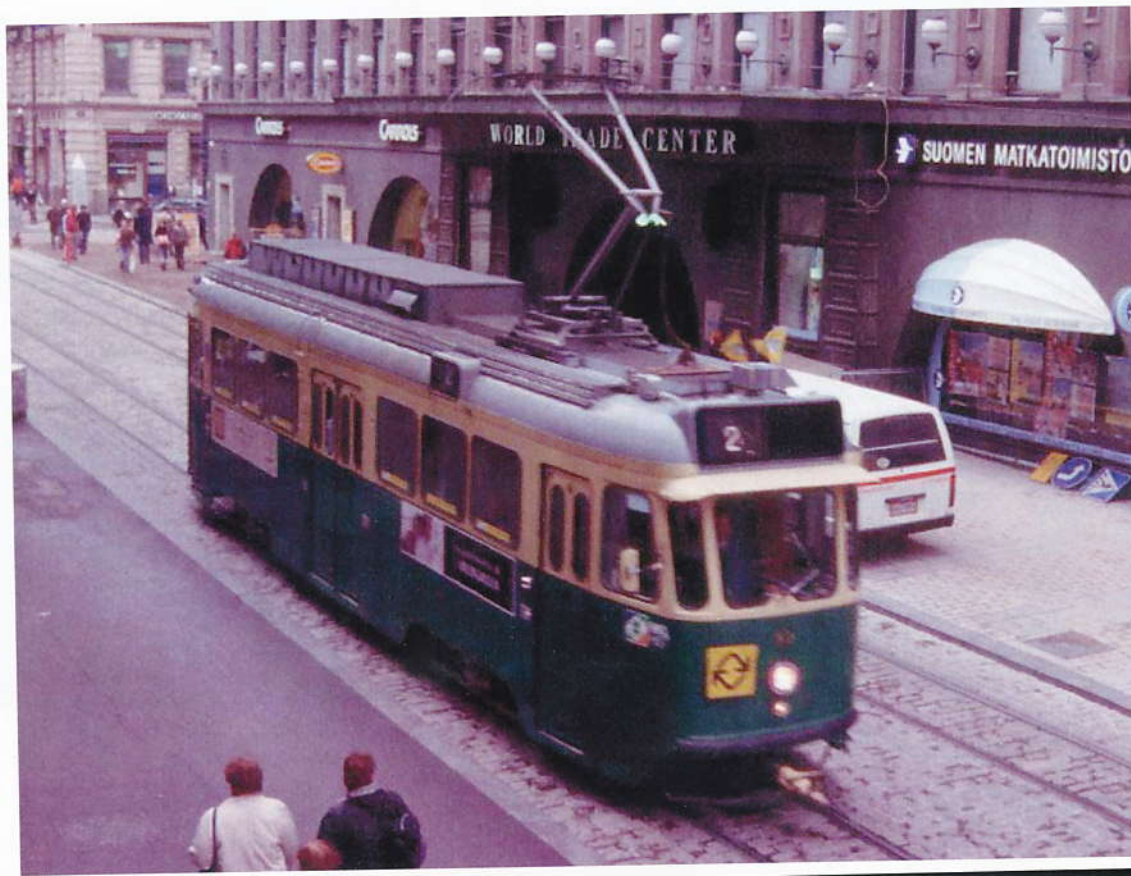


Karia-vaunu HKL 6 Kauppatorilla linjalla 2. Kuvanottohetkellä vaunussa oli takana rahastaja töissään omalla paikallaan. Vaunussa oli kuitenkin jo tuolloin kuljettajarahastusvalmius. Niinkin myöhään kuin kesällä 1985 joissakin sarjan 1–15 vaunuissa käytettiin rahastajarahastusta. On huomattava, että suurin osa vuoden 1959 vaunuista oli siinä vaiheessa ilman kiinteätä rahastajan aitiota (kuvan vaunussa aitiot siis oli). Kuva Juhana Nordlund 2.7.1985.

HKL 17 (Valmet / Strömberg) linjalla 2. Vaunu 17 oli loppuun asti ilman vasenta (kuljettajasta katsottuna) eli ovettoman sivun taustapeiliä. HKL 17 joutui kolariin keväällä 1997, jonka jälkeen se romutettiin. Kuva Juhana Nordlund 9.4.1996.



HKL 9 viimeistä päivää linjalla perjantaina 30.5.2003 Aleksanterinkadulla. Kuva Jorma Rauhala.



Ronja Venesperiä

HAASTATELTAVANA LIKENNEMESTARI MARJAANA SARVI

Sosiaaliskasvattaja Marjaana Sarvi hakeutui vuosituuhannen vaihteessa Helsingin kaupungin liikennelaitoksen raitiovaunukuljettajakurssille tavoitteenaan tehdä "jotain aivan muuta" kuin mitä oli viimeiset vuodet puuhannut. Sarvi viihtyi uudessa ammatissaan kaksi vuotta muttei kuitenkaan jäänyt raitiovaunukuljettajan tehtäviin. Tällä hetkellä hän on raitiovaunukuljettajien koulutuksesta vastaava liikennemestari, alansa ainoa edustaja Suomessa. Kysytäänpä Marjaanalta, miksi hän hakeutui tehtäväänsä ja millaista hänen työnsä on.

Hain liikennemestariksi, koska halusin kehittyä ja edetä työssäni, Marjaana selittää. – Katsoin voivani hakea tehtävää, koska täytin kaikki vaadittavat kriteerit. Ennen kaikkea sosiaaliskasvattajan koulutus antaa hyvän pohjan nykyiseen työhöni ja yhteistyöhalua minulta kyllä löytyy, joka oli myös eräs kriteereistä. Hakijoita oli yhteensä noin 30, joista suurin osa liikennelaitoksen ulkopuolelta.

Kouluttajana tiimissä

Marjaana kertoo, että hän ei tee työtään yksin vaan taustalla on toimiva tiimi. – Oppilaille opetetaan eri kouluttajien toimesta mm. sähköoppia, tieliikennelain perusteita, raitiovaunutekniikkaa sekä muita linjaliikennöinnissä tarvittavia tietoja ja taitoja.

Ajoharjoittelu aloitetaan selkein perustein: vaunu on saatava hallintaan. – Kuka tahansa oppii liikuttamaan raitiovaunua. Sen sijaan ammattimainen ajaminen vaatii sitä, että tuleva raitiovaunukuljettaja oppii ajamaan liikenteen pelisääntöjen mukaisesti. Myöskään sitä ei saa unohtaa, että aina on pystyttävä toimimaan tilanteen mukaan. Lisäksi on asennoiduttava positiivisesti asiakaspalveluun, Marjaana listaa.

Ennen omaa linja-ajoa harjoitellaan kouluvaunuissa ja vanhemman kuljettajan kanssa kaksi kuukautta, jotta em. tavoitteiden täyttämisen olisi helpompaa. Parin viikon ajoharjoittelulla ei siis linjaliikenteeseen pääse. Kurssien aikaan Helsingin katukuvas-

sa voikin huomata runsaasti kouluvaunuja. Yhdessä vaunussa on yleensä kaksi tai kolme oppilasta ja yksi kouluttaja. Ajaa ehdittäin päivässä kolmesta neljään tuntia. Koulutuksen loppuvaiheessa on täysipäiväistä linjarajoittelua vanhemman kuljettajan kanssa. Tämän tarkoituksena on olla pehmeä lasku omaan työhön.

Kaikilla liikenteessä olevilla vaunutyypeillä ei enää opetella ajamaan. 1950-luvun "laihialaisten" aika alkaa olla ohi, joten oppilaat eivät enää kurssin puitteissa opettele sitä suuremmin ajamaan – tutustumaan kyläkin vielä pääsevät. Nyt on yksi sivu raitio liikenteen historiassa kääntynyt. Tosin jatkossa muutama oppilas saattaa saada koulutuksen myös laihialaisten kuljettamiseen, sillä matalavaunujen valmistuminen toivutussa aikataulussa on vielä hieman epävarmaa.

Työnjohtajan roolissa ja muissa tehtävissä

Koska raitiovaunukuljettajakoulutusta on vain ajoittain, Marjaana Sarvi tulee työskentelemään muun ajan esimerkiksi työnjohtajana Hakaniemessä ja Töölön liikenteenohjauksessa. Työnjohtajan toimenkuva koostuu useista asioista kuten esimerkiksi radio liikenteen hoidosta, kuljettajavaihtojen huolehtimisesta, asiakaspalvelusta ym. – Olen ollut tähän mennessä vain Hakaniemessä, Marjaana kertoo. Hakaniemen asemalla on

enemmän kuljettajia ja siellä työtä on varmasti ollutkin riittävästi.

Edellisten lisäksi Marjaana Sarvi tulee tekemään myös ajotapatarkkailua. Mitä? Lymyileekö Marjaana raitiovaunun nivelen takana piilossa kuljettajalta? – En sentään, Marjaana nauraa. – Kerron kuljettajalle vaunuun noustessani, millä asialla liikun. Havainnoin lähinnä vaihteisiin ajamista, "vaihdenupeuksia". Niissä ei saisi tapahtua virheitä, sillä kaikki vaihdealueilla tapahtuneet onnettomuudet ovat aina murheellisia ja kalliita. Lisäksi tarkkailen ristikoihin ja kaarteisiin ajamista ja tietysti myös asiakkaisiin suhtautumista. Kaikesta kuljettajan työstä täytetään havainnointilomake, josta keskustellaan yhdessä. Tarkoitus on, että työnjohto näkyy ja mielellään positiivisena asiana kuljettajan arjessa. On varmasti kuljettajallekin mukavaa ja hyödyllistä saada joskus palautetta työstään!

Kannustajana

Marjaanan keskeinen piirre on kannustava asennoituminen työtovereihinsa, alaisiinsa ja oppilaisiinsa päin. – Kun ollaan tultu tänne töihin, tehdään yhdessä työtä, Marjaana sanoo usein.

Etenkin oppilaat tarvitsevat kannustusta. – Mielestäni on tärkeää muistaa, että kaikki eivät opi yhtä nopeasti, vaan kukin oppii omaa tahtiaan eri asioita, Marjaana kertoo. – Ja jos vanhemmat kuljettajat kuulostavat joskus kyllästyneiltä omaan työhönsä, kannattaa kuitenkin pitää mielessä, että jokin mukava asia heidät on tässä työssä jopa vuosikymmeniä pitänyt, hän on muistuttanut oppilaitaan.

Tällainen koulutus- ja esimiestyöskentely varmasti kehittää raitio liikenteen työilmapiiriä.

Jorma Rauhala

ROSTOCK - NEUES NETZ, NEUES TEMPO

Rostockin raitiotiet (RSAG) ovat uudistaneet voimaperäisesti vaunukalustoaan sekä linjastoaan viimeisen kymmenen vuoden aikana. Nykyisin noin 30 kilometrin mittaisella verkostolla ja kuudella raitiovaunulinjalla liikennöi pääsääntöisesti nykyaikainen ja hiljainen DüWAG-matalalattiakalusto.

Vanhempien korkealattiaisten neliakselisten Tatra-moottorivaunujen perään on valmistettu matalalattiaisia Bombardier-perävaunuja. Rostockin päärautatieaseman alle valmistui huhtikuussa raitiotietunneli, jonka pysäkillä on sujuvat vaihtoyhteydet aseman kautta liikennöiviin kaukojuniin sekä S-radan lähiliikennejuniin.

Arkiliikenteessä kulkeviin korkealattiaisiin moottorivaunuvuoroihin on myös tahdottu järjestää helppo sisäänkäynti sellaista vaativille. Ratkaisuna on otettu käyttöön uudet matalalattiaiset perävaunut. Tämä järjestely on ollut helposti toteutettavissa, helpommin kuin useasti muilla paikkakunnilla käyttöönotettu korkealattiaiseen nivelvaunuun jälkeenpäin lisätty matala keskiosuus. Moottorivaunun tekniseen rakenteeseen ei ole tarvittu puuttua ja näin on välttytty monimutkaisilta muutostöiltä. Koska perävaunussa ei tietenkään ole moottoreita, pienet pyörästöt on myös toteutettu yksinkertaisin rakentein.



Turunkatu eli Turkuer Strasse.
Linjan 5 matalalattiavaunu 683
(DüWAG 1994-95) matkalla Südblickiin.
Kuva Jorma Rauhala 19.4.2003.



Helsinginkatu eli Helsingier Strasse.
Linjan 5 raitiovaunu 660 matkalla
Rügener Strassen päätepysäkillä.
Kuva Jorma Rauhala 19.4.2003.

Matalalattiainen perävaunu 857
(Bombardier 2001) Rostockin
raitiovaunuvarikolla moottorivaunu
703:n (Tatra 1988-89) perässä.
Kuva Jorma Rauhala 19.4.2003.



Eräs tapa tehdä kadun
keskellä kulkevalle raitiotie-
radalle matalalattiavaununukel-
poinen pysäkki. Korkeatasoi-
nen ja tilava pysäkkikatos
sijaitsee jalkakäytävällä.
Katoksen ja radan välinen
autokaista on korotettu
pysäkin kohdalla vaunun
lattiatasoon ja ajoradan ylitys
turvataan liikennevaloin.
Vaunun saapuessa pysäkillä,
autoliikenne pysäytetään
automaattisesti punaisiin
liikennevaloihin ja vaunuun
siirtyminen on siten helppoa
ja turvallista. Kuva Jorma
Rauhala 19.4.2003.

KUVIA ULKOMAILTA

KOLUMBIA

Bogotán kaupunkiliikenteen runkona toimii Expres del Futuro S.A:n liikennöimä TransMilenio-bussiverkosto. TransMilenio-bussilinjat liikennöivät pääkatujen keskelle varatuilla bussikaistoilla pikaraitiotiemäisesti, oheiset kuvat ovat Avenida Caracas-kadulta. Pysäkkialueilla on porttirahastus ja kateutet sivuilta suojatut laiturit on korotettu siten, että autoihin kulku on portaaton, esteetöntä ja nopeaa. Bussit pysähtyvät laitureilla olevien oviaukkojen kohdalle ilman suurempia rakoja.

Santa Fé de Bogotássa liikennöitiin johdinautoilla vuodesta 1948 vuoteen 1991 saakka. Metr in raidelevyisillä raitiovaunuilla liikennöinti loppui jo aiemmin. Kolumbiassa on ollut sähköraitioiteitä Santa Fé de Bogotá n lisäksi Medellínissä ja Pereiraassa. Tämä päivantasajalla sijaitseva eteläamerikkalainen valtio on monessa mielessä "jännittävä". Eikä vähiten vuosikymmeniä kestäneen sisällissotansa takia, jota ei tosin käydy juurikaan pääkaupunkiseudulla vaan satojen ja tuhansien kilometrien päässä maaseudulla; maahan on Eurooppaan kuviteltuna yhteensä Ranskan, Espanjan ja Portugalin kokoinen.

Tällä hetkellä UM ei suosittele matkustamista missään nimessä Kolumbiaan, vaan on luokitellut maan erittäin vaaralliseksi; 2/3 maailman kidnappauksistakin tehdään täällä. Raition apu toimittajat laittavat kuitenkin itsensä aina likoon hankkiessaan uusia ja mielenkiintoisia kuvia lehden lukijoiden iloksi.

Bogotälaiset TransMilenio-linjojen bussit ovat korkealattaisia Volvo/Marcopolo-nivelbusseja, joissa ovet ovat vain "väärrällä" puolella käytettävistä keskilaituritermiinaaleista johtuen. Bussien alustat on voitu rakentaa perinteisesti korkealattiaisiksi ja siten on vältetty matalalattiaisten "ongelmat", mutta kuitenkin käyttämällä korkeita laitureita, on saatu käyttöön moderni portaaton, nopea ja helppo kulku autoihin. Alakuvissa pysäkkialue näkyy taaempana. Kuvat Jorma Rauhala 7.10.2001.



Taulukon on koonnut Kimmo Nylander, avustajinaan Pertti Leinomäki ja Juhana Nordlund

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 2

Raitiossa alettiin julkaista viime numerosta alkaen kalustoluettelo kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö
1936–44
Helsingin kaupungin liikennelaitos
1945–94
HKL-Bussiliikenne 1995–

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.

Tp. = alustatyyppi

N = nokkamallinen,

B = bulldog (etumoottori),

E = hetku (etumoottori),

K = mahuri (keskimoottori),

T = takamoottorinen

Vm = alustan vuosimalli

Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi

K = kaupunkibussi,

L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuimet,

S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,

P = paremmin varusteltu puolituristi,

E = täysturisti

Ovikoodi on esitetty pelkistetysti kolmella (niveibusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiovi-takaovi.

1 = kapea ovi,

2 = kaksoisovi,

0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiovi akselien välissä ja takaovi

taka-akselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiovi ovat molemmat akselien välisellä alueella.

KOK = auton koko

B = normaalia 2-akselinen

T = teliauto

N = nivelauto

M = miniauto

D = midiauto

LK = Lattiakorkeus

4 = korkea

3 = puolimatala

2 = etuovilta keskioville matala,

takaovella 2 askelmaa

1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa

0 = täysmatala, ei askelmia

VAIHT = vaihteisto

M = mekaaninen,

P = puoliautomaatti ("Wilson"),

AA = automaatti-Allison,

AM = automaatti-Mercedes,

AS = automaatti-Scania,

AV = automaatti-Voith,

AZ = automaatti-ZF,

A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa.

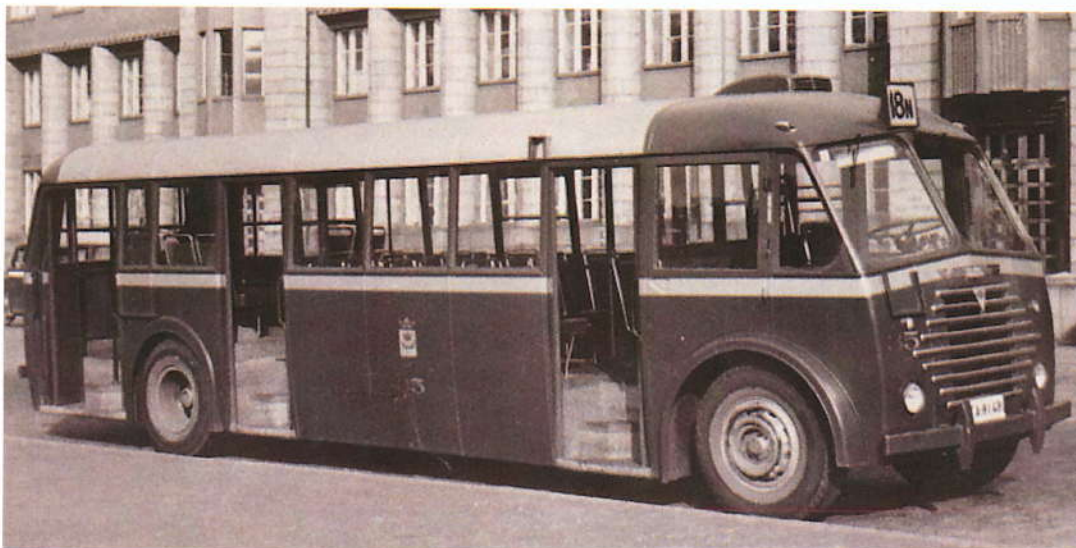
Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.

K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta

Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.

Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.

HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia < = aikaisemmin / edellinen, > = myöhemmin / seuraava



Helsingin kaupungin liikennelaitos 35, AEC Regal MkIII / Valmet, vuodelta 1949. Kuva Helsingin kaupungin liikennelaitoksen museon (HKM).

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
16	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-7871	371100	520000	>229, AH-871, ka41
16	Volvo	B532	B	51	Ajokki(>HKL)		K222	B	4	M	22	AL-349	510600	610100	
16	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	ASI-97	650300	760000	
16	Volvo	B58	K	68	Wiima	M-64	L101	B	4	M5		BVE-53	790000	840000	<STA53,>ARX, AOL
16	Volvo	B58	K	80	Taivalkori	GL	S110	B	4	M6	52	UUV-805	870000	960000	<Vanh.kylän L.<Arvela, AOL
16	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	MYF-415	000605		
17	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-7973	371100	520000	>230, AH-973 ka41
17	Volvo	B532	B	51	Ajokki		K222	B	4	M	22	AS-796	520100	610700	
17	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-42	650400	750000	
17	Volvo	B58	K	68	Wiima	M-64	L101	B	4	M5			790000	840000	<HML/STA, AOL
17	Volvo	B58	K	78	Wiima	M-300	E100	B	4	M5	54	AKV-964	860000	970000	<Torenius,AOL>Itä-H.mus.op.
17	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	MYF-451	000605		
18	Büssing	LD6TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-7980	371100	530000	>231, AH-980, ka41
18	Volvo	B532	B	51	Ajokki(>HKL)		K222	B	4	M	22	AS-969	520200	610700	
18	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	ASK-55	650300	760000	
18	Volvo	B58	K	73	Wiima		K201	B	4	M5		ABE-332	840000	881100	<STA332, AOL,STA:n vär.
18	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	MYF-485	000605		
19	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-8008	371200	550000	>232, AI-8, ka41
19	Volvo	B532	B	52	Ajokki>He		K222	B	4	M	22	AY-849	520700	610700	
19	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-41	650500	760000	
19	Volvo	B58	K	72	Wiima		K201	B	4	M5		AAO-417	840000	870000	<HML, AOL, HML-vär.
19	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	MYF-524	000605		
20	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-8025	371000	530000	>233, AI-25, ka41
20	Volvo	B532	B	52	Ajokki>?		K222	B	4	M	22	AY-848	520700	610100	
20	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-45	650500	760000	
20	Volvo	B58	K	72	Wiima		K201	B	4	M5		AAO-329	840000	881100	<STA329, AOL, STA:n vär.
20	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	NEF-196	000605		
21	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-8047	371200	530000	>234, AI-47 ka41
21	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-313	520800	620900	
21	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-40	650500	760000	
21	Volvo	B58	K	72	Wiima		K201	B	4	M5		AAR-585	840000	881100	<STA330, AOL, STA:n vär.
21	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	NEF-195	000605		

Helsingin kaupungin liikennelaitos 22, Volvo B617 / Ajokki, vuodelta 1952. Kuva Bo Ahnäs, 1963 Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 20, Scania-Vabis B7563F / Helko, vuodelta 1965 Itä-Pasilassa. Kuva Tommy Manner 5.1.1975, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 20, Volvo 7000 vuodelta 2000. Kuva Juhana Nordlund 16.5.2000, Helsinki.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 18, Volvo B58-60K/6000 / Wiima vuodelta 1973. Autoa käytettiin Ammattioppilaitoksen opetusajossa. Auto oli

alun perin Suomen Turistiauto Oy 332. Kuva Juhana Nordlund 24.7.1987, Helsinki.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
22	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-8062	371200	530000	>235, AI-62, ka41
22	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-314	520900	630800	
22	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-46	650400	760000	
22	Volvo	B10M	K	81	Wiima	M-302	E100	B	4	M6	55	AOX-844	890000		<Toreniuks.L, AOL, >5022
22	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	ZIZ-756	000605		
23	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.		K101	B	4	M	21	A-7899	371100	520000	>236, AH-899, ka41
23	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-657	520900	620500	
23	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-47	650400	750000	
23	Volvo	B10M Mk III	K	90	Lahti	Eagle	E101	B	4	G	62	CAN-975	990000		<PukkilanL 5, AOL, >5023
23	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-290	000800		
24	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.		K101	B	4	M	21	A-7936	371100	520000	>237, AH-936, ka41
24	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-656	520900	620600	
24	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-48	650400	750000	
24	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-214	000800		
25	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.		K101	B	4	M	21	A-7948	371100	520000	>238, AH-948, ka41
25	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-655	520900	630400	
25	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUA-49	650400	760000	
25	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-318	000800		
26	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.		K101	B	4	M	21	A-7972	371100	520000	>239, AH-972, ka41
26	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-654	520900	620900	
26	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUF-51	650400	740000	
26	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-332	000800		
27	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.		K101	B	4	M	21	A-7979	370000	520000	>240, AH-979, ka41
27	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-653	520900	620500	
27	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUF-54	650400	750000	
27	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-271	000800		
28	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.		K101	B	4	M	21	A-8019	371200	520000	>241, AI-19, ka41
28	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-652	520900	620700	
28	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUF-53	650000	760000	
28	Mercedes-B	MB O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-307	000800		



Helsingin kaupungin liikennelaitos 24, Büssing LD6 TV400 / Oy Suomen Autoteollisuus Ab, vuosimallia 1937. Kuva Helsingin kaupungin liikennelaitoksen museo (HKM).



HKL-Bussiliikenne 25, Mercedes-Benz O405N/5880, vuodelta 2000. Kuva Juhana Nordlund 27.8.2000 Helsinki.

Vuonna 2000 HKL-Bussiliikenne hankki numeroille 23–31 Mercedes-Benz O405N/5880 -kaupunkilinja-autoja. Jotkut autot vuokrattiin eräässä vaiheessa muille liikennöitsijöille, kuten auto 27. Kuva Teemu Collin, Espoo.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
29	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.		K101	B	4	M	21	A-8052	371200	530000	>241, AI-52, ka41
29	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-651	520900	620600	erilainen maski
29	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUF-52	650500	790000	>AOL v.76
29	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-348	000800		
30	Tidaholm		N	33/41	Autotll>Aut.k.r.		K	B	4	M	20	A-4656	380000	490000	>A-1328 <OyOmnibusAb 30
30	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-659	520900	650400	>60
30	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUN-70	650500	740000	
30	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	ZIX-344	000800		
31	Tidaholm	B20	B	33/41	Autotll>Aut.k.r.		K	B	4	M	20	A-4717	380000	?	>A-1375 <OyOmnib.Ab 31
31	Volvo	B532	B	52	Ajokki		K222	B	4	M	22	BA-980	530100	610100	
31	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AUN-71	650500	790000	>AOL v.76
31	Mercedes-B	O405N	T	00	MB	O405N	K222	B	1	AZ5	38	MYF-232	000800		
32	Tidaholm	B20	B	33/41	Autotll>Aut.k.r.		K	B	4	M	20	A-4796	380000	?	>A-1411 <OyOmnib.Ab 32
32	Volvo	B532	B	52	Ajokki		K222	B	4	M	22	BB-41	530100	610700	
32	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AVR-9	650500	750000	
32	Volvo	B10B LE	T	00	Carrus	City L	K221	B	2	AZ5	43	ZIX-110	000700		
33	Tidaholm	B20	B	33/41	Autotll>Aut.k.r.		K	B	4	M	20	A-4807	380000	490000	>A-1400 <OyOmnib.Ab 33
33	Volvo	B532	B	52	Ajokki		K222	B	4	M	22	BB-40	530100	610700	
33	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AVR-11	650500	790000	>AOL v.76, museoautoksi
33	Volvo	B10B LE	T	00	Carrus	City L	K221	B	2	AZ5	43	ZIX-131	000700		
34	Tidaholm	B20	B	33/41	Autotll>Aut.k.r.		K	B	4	M	20	A-4839	380000	490000	>A-1332 <OyOmnib.Ab 34
34	AEC	Regal MkIII	B	49	Valmet		K112	B	4	P4	20	A-5996	490500	610000	
34	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AVR-21	650500	790000	>AOL v.76
34	Volvo	B10B LE	T	00	Carrus	City L	K221	B	2	AZ5	43	ZIX-181	000700		
35	M.A.N	Z1	N	36	Autoteoll.		K	B	4	M	20	A-2265	380000	480000	<OyOmnibusAb 35
35	AEC	Regal MkIII	B	49	Valmet		K112	B	4	P4	20	A-8148	490500	610000	>AI-148
35	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AVR-23	650500	750000	
35	Volvo	B10B LE	T	00	Carrus	City L	K221	B	2	AZ5	43	ZIX-180	000700		
36	AEC	Regal MkIII	B	49	Valmet		K112	B	4	P4	20	A-8105	490500	610000	>AI-105
36	Scania-V	B75	B	65	Helko		K112	B	4	M4	22	AVR-13	650600	790000?	>AOL v.76
36	Volvo	B10B LE	T	00	Carrus	City L	K221	B	2	AZ5	43	ZIX-197	000700		



Helsingin kaupungin liikennelaitos 30, Scania-Vabis B7563F / Helko, vuodelta 1965. Kuva Tommy Manner 7.10.1972, Helsinki.



Ylhäällä HKL-Bussiliikenteen vuonna 2000 hankkimaan Mercedes-Benz O405N/5880 -kaupunkilinja-autosarjaan kuuluvat autot 30 ja 31. Kuvat Juhana Nordlund 27.8.2000.

HKL-Bussiliikenne 33, Volvo B10B LE / Carrus K204 City L vuodelta 2000. Kuva Juhana Nordlund 20.8.2000, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 33, Scania-Vabis B7563F / Helko vuodelta 1965. Autoa säilytetään museolinja-autona. Kuva Jorma Rauhala 6.5.2000, Helsinki.

KABUS -KAUPUNKIAUTOJA ERI AIKOINA

Kabus Oy on Koiviston Auto Oy:n tytäryhtiö, joka valmistaa linja-autoja konsernin omaan käyttöön. Kabus Oy aloitti linja-autojen valmistuksen vuonna 1977. Ensimmäisinä vuosina tuotteet menivät yksistään pikavuoroliikenteeseen. Vuodesta 1983 alkaen Kabus on valmistanut myös kaupunki- ja lähiliikennekalustoa. Ensimmäiset matalalattia-autot Kabus teki vuonna 1999. Seuraavassa keskitymme kuvien avulla katselemaan, millaisia autoja tämä Lahdessa sijaitseva tehdas on valmistanut kaupunkiliikenteeseen eri aikoina. Todettakoon, että osa Kabus-autoista on saanut korinsa Varkauden tehtaalla.



Ylhäällä. Ensimmäiset ja toistaiseksi ainoat lähiliikenne-Kabusit (erotukseksi kaupunkiautoista) tehtiin Jyväskylään. Tässä sarjan ensimmäinen auto Jyväskylän Liikenne Oy 441 (XKO-441) vuodelta 1987. Sarja käsitti kaikkiaan 12 autoa. Aluksi autot olivat keppivaihteisia ja silloin niitä käytettiin pääasiassa pitkällä seudullisilla linjoilla. Myöhemmin autot ovat liikkuneet automaattivaihteisina myös kaupunkilinjoilla. Autojen mallimerkintä on TG-6L. Kuva Juhana Nordlund 12.5.2003, Jyväskylä.

Kuopion Liikenne 203 (KHC-287), Kabus TD-4/7250 vuodelta 1983. Alkuperäinen moottori oli Detroit (2-tahtinen), joka on myöhemmin korvattu nelitahtisella MAN:illa. Istuimet ovat Parabus-mallia. Teknisiä tietoja: Auton pituus 13m, akseliväli 7,25m. Alkuperäinen moottori nelisynterinen Detroit Diesel 71T iskutilavuodeltaan 4,65l. Teho 187hv / 2300r/min. Vääntö 685Nm / 1400r/min. Alkuperäinen vaihteisto Allison-automaatti. Kuva Teemu Collin.



Kuopion Liikenne 239 (HVR-124), Kabus TD-4 vuodelta 1986. Auto oli alun perin Koiviston Auto Oy 324. Auto joutui aikanaan Lahdessa vakavaan tasoristeys-onnettomuuteen. Detroit-moottori on korvattu myöhemmin MAN-moottorilla ja samalla Allison-automaatin tilalle on asennettu ZF-automaatti. Kabus TD-4 -autoja valmistettiin 1980-luvulla kaksi 12 auton erää eli yhteensä 24 kpl, jotka myöhemmin kaikki päätyivät Kuopioon. Ensimmäisen erän autoissa on muovirunkoiset Parabus-istuimet, kun taas jälkimmäisen erän autoissa on pehmustetut Kabusin omat istuimet. Kuva Teemu Collin.



Jyväskylän Liikenne Oy 443 (XKN-443), Kabus TG-6L vuodelta 1987. Moottori on Gardner 6 LXCT. Alkuperäinen vaihteisto oli ZF:n 6-lovinen manuaalilaatikko, joka on myöhemmin korvattu saman valmistajan

täysautomaatilla. Kabus rakensi Jyväskylään vuosina 1987–88 kahdentoista auton sarjan lähiliikenneautoja numeroille 441–452 ja autojen ovijärjestys on 1-1-0. Ensimmäisten yksilöiden kylkiraidat olivat

punaiset korostaen Jyväskylässä vuosia jatkunutta "punaisten bussien perinnettä". Kuva Juhana Nordlund keväältä 1988.

Sisäkuva Jyväskylän Liikenne Oy:n Kabusista 447–452. Näissä autoissa on alusta pitäen ollut ilmastointilaitteet jäähdytyskoneineen. Autot on helposti muutettavissa tilausajokäyttöön lisäämällä lastenvaunutilaan ylimääräisiä istuimia sekä varustamalla kaikki istuimet tyynyllä ja hupulla. Kabusien yksi erinomaisimmista ominaisuuksista ja tavamerkeistä on kiistatta mahtava istumaväljyys ja viimeisen päälle onnistunut jousitus. Tässä ollaan matkalla maalaiskunnan puolella lähellä Puuppola. Kuva Teemu Collin.



Vuosina 1990–92 Kabus Oy rakensi muhkean 24 auton sarjan 2C-katureita, joiden alustoiksi valittiin peruskorjattuja Volvo B58 -alustoja. Autoista alkujaan 16 sijoitettiin Jyväskylään ja kahdeksan Lahden Liikenteelle Lahteen (JL 456–465, 491–496, sekä LL 301, 302, 304–309). Kuvassa Lahden Liikenne 308 (HFS-627), alusta vuodelta 1975 peräisin olevasta Kuopion Liikenteen autosta KBK-339. Kuva Juhana Nordlund 24.8.2002.



Jyväskylän Liikenne Oy 494 (CBA-113) linjalla 33. Tänä vuonna 30 vuotta täyttävät alustarungot ovat kuljettaneet jyväskyläläisiä alusta pitäen, ensimmäiset 17 vuotta Ajokki 4330 -korin turvin (JL 28, XAN-928). Kuva Teemu Collin.

Oy Liikenne Ab 131, Kabus TM-6Z1/680 vuodelta 1995. Talvella 1995–96 Kabus Oy valmisti viiden auton sarjan kaupunkiautoja Oy Liikenne Ab:n tarpeisiin. Moottori on 6,9 litrainen MAN ja vaihteisto ZF. Kuva Teemu Collin syksyllä 1998.



Kuopion Liikenne 76. Oy Liikenne Ab:n hävittyä linjojaan monia melko nuoriakin autoja siirrettiin maakuntiin. Siinä yhteydessä Kabus TM-6Z1/680 -autot siirrettiin Kuopion Liikenteelle. Kuva Teemu Collin.

Kuopion Liikenne 80 (ex Oy Liikenne Ab 135). Kabus TM-6Z1:t toteutettiin vielä normaalilla lattiakorkeudella, mutta matalalattiakausi oli selvästi jo Kabusinkin tähtäimessä, siitä kertoo esimerkiksi tämän auto-sarjan matalaprofiilirenkaat. Kuva Teemu Collin.



Lahden Liikenne 332 (XIB-632), Kabus TM-6Z2/680 vuodelta 2001. Matalalattia-autojen tuotanto alkoi Kabusilla vuonna 1999 ja ensimmäinen tuotantokerä käsitti yhdeksän tällaista kaupunkikulkuneuvoa. Kuva Juhana Nordlund 24.8.2002.

Lahden Liikenne 338 (XIB-838) Metsäkankaalla. Kabusit ovat olleet muotoilultaan kautta aikojen varsin futuristisia eikä malli TM-6Z2 tee tältä osin poikkeusta suuntaan tai toiseen. Kuva Heikki Penttilä kesäkuulta 2001.



PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-INFORMAATIOA 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 ringiin liittymisestäsi yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon.

Samalla suostut siihen, että sähköposti-yhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Tähän ringiin 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 ilmoittautumi-

nen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

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

LÄTTÄHATTUAJELU

Suomen Raitiotieseura ry järjestää jäsenilleen ilmaisen Dm7-lättähattuaajelun Helsingistä HKL:n metrovarikolle ja takaisin maanantaina 28.7.2003. Lähtö Helsingistä on klo 18.05 raiteelta 5 ja paluu Helsinkiin viimeistään klo 21.15. Junaan ei ole mahdollista tulla muualta kuin Helsingistä. Oulunkylän ja metrovarikon välisellä vanhalla Herttoniemen radan jäljelläolevalla viiden kilometrin osuudella ajellaan kiireettömästi ja pysähdellään tarpeen mukaan valokuvausta yms. varten. HKL:n syysliikenteen alkaessa Bussi-Jokeri -poikittaislinja (aluksi virallisesti seutulinja 550) aloittaa liikennöimisensä. Sen jälkeen rataa ei enää voi liikennöidä kuin yöllä, sillä bussilinja käyttää radan päälle tehtyä "bussikatua" Oulunkylän aseman ja Gardenian välillä. Kaikki jäsenet ovat tervetulleita ajelulle! Ulkopuolisia ei kuljeteta kapasiteettirajoituksen ja maksuttomuuden vuoksi.

SYKSYN 2003 "ILLANVIETTO"

Sunnuntaina 28.9.2003 seura järjestää erillisen kuvien katselutilaisuuden varsinaisten kokousten ulkopuolella. Toinen kuvailta – tai itse asiassa kuvailtapäivä – alkaa Töölön Raitoliikennemuseossa sunnuntaina 28.9.2003 klo 14.00. Aikaa on varattu klo 17:ään saakka. Kuvakatselmuksen teemana on Turun kaupunkiliikenne. Jos Sinulla on aiheeseen liittyviä diakuvia, ota niitä mukaan. Kolmessa tunnissa ehtii kyllä esitellä suuren määrän kuvia.

JÄSENMAKSU 2003

Edellisen lehden mukana oli jäsenmaksulomake. Jäsenmaksun suuruus on 20 euroa ja eräpäivä oli 31.5.2003. Muistithan maksaa maksusi eräpäivään mennessä!

TUTUSTUMISMATKA TALLINNAAN LAUANTAINA 6.9.2003

SRS järjestää lauantaina 6.9.2003 tutustumismatkan Tallinnaan. Ohjelmaan sisältyy ainakin käynti johdinautovarikolla sekä ajelua johdinautoilla, käynti raitiovaunuvarikolla sekä käynti Pääskülän sähköjuna-varikolla. Tarkkailun kohteena ovat myös kaupungilla liikkuvat vanhat suomalaisbus- sit. Loppupäivästä mahdollisuus omatoimiseen liikkumiseen kaupungilla. Mukana matkalla on Viron joukkoliikenteen asian- tuntija Sakari K. Salo.

Tallink AutoExpress lähtee Helsingistä klo 7.45 ja saapuu Tallinnaan klo 9.15. Paluuvuoro lähtee Tallinnasta klo 20.00 ja on Helsingissä klo 21.40. Tallinnassa jää siis runsaasti aikaa. Tarkemmat ohjeet elokuu- sa ilmoittautuneille.

Risteilyn hinta on ryhmälennuksella 41,40 euroa / henkilö. Varustamon varaus- ehtojen takia hinta tulee viimeistään keski- viikkona 30.7 suorittaa SRS:n tilille Sampo 800014-54483. Kun olet suorittanut mak- sun, ilmoita siitä heti matkanjohtaja Klas

Weckmanille (kweckman@helsinki.fi) tai tekstiviestillä p. 0400-977 657. Laivapaik- koja löytyy 35 ensimmäiseksi ilmoittau- tuneelle. - Lähtijöiden nimiä voi vielä vaihtaa 30.7 jälkeen mutta kokonaisista henki- löperuutuksista menee aina peruutuskulut (10 - 50 %).

Jos vasta 30.7. jälkeen päätät osallistua matkaan, sinun tulee itse ostaa risteilylippu hintaan noin 45 euroa (jos paikkoja löytyy). Ilmoita tässäkin tapauksessa osallistumi- sestasi Weckmanille.

LINJAT

Lauantaina 15.3.2003 ajoi Helsingin City- linja 12 viimeiset kierroksensa. Linja pää- tettiin lakkauttaa säästösyistä, matkustaja- määrien jäätyä alhaisiksi. Viimeisenä päivä- nä ajossa oli toinen linjalle hankituista midibusseista, Kutsenits City V numerolla 404 ja 12-metrinen Volvo / Säffle -matala- lattiabussi. Ympyrä tavallaan sulkeutui, lin- jan liikennöinti aloitettiin 2002 vappuna ni- menomaan kahden Volvo / Säfflen voimin. Säffle sai kunnian ajaa viimeisen lähdon.

Maanantaina 17.3.2003 ennen kolmea iltapäivällä ajoi raitiolinja 2 poikkeusreittiä Katajanokalla. Wanhan Sataman vieressä Kruunuvuorenkadulla oli jonkinlainen ajo- lankojen korjaustyö päätymässä ja kakko- sen vaunut kävivät kääntymässä linjan 4 päättärillä Merisotilaantorilla. Korvaavaa liikennettä Viking-terminaaliin hoiti bussi- linja 13X Katajanokan lauttalaiturista. Korjausryhmä poistui paikalta noin klo 14.50, ilmeisesti liikenne jatkui normaalisti sen jälkeen.

Maanantaina 17.3.2003 alkoi liikennöi- dä poikkeuslinja 13X Katajanokalta M/S Eh- rensvärdin laiturilta linjan 13 perusreittiä Lasipalatsille. Linja liikennöi arkisin noin klo 7-20 ja lauantaicin noin klo 9-17.35, kunnes M/S Tor saadaan kuntoon ja liiken- nettä Suomenlinnaan voidaan taas hoitaa Kauppatorilta. Bussit odottavat lauttaa heti laiturin vieressä ja lähtevät heti kun matkus- tajat on saatu kyytiin. Takaisin ajetaan tyh- jänä ja odotetaan seuraavaa lauttaa saapu- vaksi. Linja 13 on saanut yhden lisäpysäkin Pohjois-Esplnadille, nimeltään Esplanadi. Pysäkkikilvestä on siis 12 vaihdettu nume- roksi 13. Muutkin Citylinjan pysäkit ovat jo hävinneet katukuvasta. Maanantaina linjal-

la oli kaksi autoa, Suomen Turistiauton bus- sit 65 ja 78, Volvo B10M / Wiima K202 - tyyppisiä molemmat.

Helsingin kaupungin liikennelaitos ha- luaa lopettaa säästösyistä nykyisen raitio- linjan 2. Linjat 1 ja 1A halutaan yhdistää ruuhkalinjaksi 1, joka kulkisi nykyisen lin- jan 1A reittiä Eira-Kauppatori-Käpylä. Su- pistukset astuisivat voimaan 1.1.2004. Bussilinjat 54B ja 79V lakkautetaan jo elo- kuussa 2003.

HKL siirtyi kesäliikenteeseen 1.6. alkaen Kesä raitio liikenteessä Linjoille 1, 1A, 4, 6, 7A, 7B, 8 ja 10 on voimassa uudet kesäajan aikataulut arkipäivien liikenteessä. Lauan- tain ja sunnuntain aikataulut eivät muuttu- neet. Linjoilla 2, 3B ja 3T aikataulut eivät muuttuneet.

Bussiliikenteen kesä Bussilinjoilla siir- rettiin kesäliikenteeseen sunnuntaina 1.6. 2003 Useimmilla linjoilla kesäaikataulut ovat voimassa lauantaihin 16.8. asti, osalla linjoista kesäaikataulut ovat käytössä 30.8. saakka.

Harvennetut keskikesän aikataulut Seuraavilla linjoilla otettiin keskikesän ajak- si käyttöön harvennetut arkaikataulut: 14, 16, 17, 18, 20, 21V, 23, 39A, 40, 41, 42, 51, 52, 57, 58, 58B, 63, 64, 65A, 66A, 67, 68, 69, 70T, 70V, 73, 73B, 73N, 74, 74N, 75, 76A, 76B, 77, 77A, 78, 79, 83, 84, 85, 86, 88, 90A, 92, 94, 94A, 95 ja 96. Viikonloppuliikenne säilyy kuitenkin muut- tumattomana koko kesän.

Poikkeuksia ja muutoksia Linja 13 lii- kennöi kesäaikataulujen mukaan 31.5.-17.8. Linja 15 A alkaa 1.6. liikennöidä Länsiter- minaalista Ruoholahden metroaseman kaut- ta Elielinaukiolle Linjan 90 reitti lyheni vä-

lille Vuosaari (M) - Kallvikintie. Meri- Rastilaan ei liikennöidä. Osa linjan 90B lähdoista liikennöi väliä Rastila (M) - Vuosaari (M) - Kallvikintie, osa vain väli- lä Vuosaari (M) - Kallvikintie, jolloin aika- tauluissa Kallvikintien lähtöminuuttien pe- rässä on w-kirjain (vain Vuosaaren asemal- le) Linjaa 55A liikennöidään Hietaniemeen 2.6.-28.8. myös arkisin klo 8-19 Linjaa 67X ei liikennöidä 20.6.-17.8. Linja 71V ei lii- kennöi 20.6.-3.8. Linjoja 39, 39V, 45, 71S ja 77S ei liikennöidä 28.6.-3.8. Linja 54B lopetetaan 28.6. Linjan 54 aikataulu muut- tuu ajalla 30.6.-3.8., sysäikataulu alkaa 4.8. Linja 79V lopetetaan 16.8. Linjaa 85V ei liikennöidä 28.6.-17.8. Linjoilla 20, 20N, 24, 39, 39A, 39V, 40, 42, 43, 45, 55 55A ja 62 siirrytään syysliikenteeseen sunnuntaina 31.8.

Palvelulinjat Haagan, Kontulan, Munk- kiniemen, Vuosaaren, Pitäjänmäen ja Töö- lön palvelulinjoja liikennöidään koko kesän. Munkkiniemen palvelulinjan reitti muuttuu siten, että linja alkaa käydä Tarvossa. Lattasaaren, Herrtoniemen, Vuosaaren, Maunula-Malmin, Pihlajamäen, Kallio- Koskelan ja Mellunmäki-Myllypuron palvelulinjoja ei liikennöidä 20.6.-3.8.

METRO

HKL-Metroliikenne vastaanotti joulukuus- sa 2002 uuden ratakuorma-auton, joka sai järjestysnumerokseen 4. HKL-Metroliiken- teellä on tällä hetkellä pitkästä aikaa jälleen neljä ratakuorma-autoa käytettävissä: nro 1 VR Kuopion konepaja 037/1981, nro 2 Saa- lasti 31/1972 (VR:n tyyppiä Tka6) ja nro 3



VR Kuopion konepaja 027/1980 (kuopiolaiset VR:n tyyppiä Tka7). Silloisen Helsingin kaupungin Metrotoimiston ensimmäinen ratakuorma-auto oli 1970-luvun alussa VR:ltä käytettynä hankittu Tka-Rro 5, Sisu vuodelta 1960. Se poistettiin käytöstä vuonna 1983. Kaikki muut on siis hankittu "rautatiele" uutena.

"Nelosen" on valmistanut Robel Baumaschinen GmbH, Freilassing, Saksa, ja sen tyyppi on 54.17-20 sekä valmistusnumero BF 001/2002. Moottorina on väkivahva 330 kW:n tehon antava KHD BF 6M 1015 CP (eli "nelonen" ylittää teholtaan kaikki VR:n Tve-pienveturit sekä luonnollisesti myös perinteiset ratakuorma-autot ja on tehovulultaan historiallisten 1950-luvun dieselvetureiden Vv 12 ja Sv 11 tasolla). "Nelosen" paino on 26 tonnia, molemmat akselit ovat vetäviä ja suurin sallittu nopeus on 70 km/t. Robelin edustaja Suomessa on Trackpoint Oy.

HKL-Metroliikenteellä on kaikille neljälle "Tka:lle" runsaasti radan kunnossapitointiin liittyviä töitä. Hitaita työjuniä voidaan ajaa liikenteellisistä syistä linjaosuuksilla vain matkustajaliikenteen ollessa keskeytyneenä eli yöaikana. Helmi-maaliskuun vaihteesta lähtien juhannukseen saakka on liikennöity öisin tavarajunaa Kampin aseman ja metrovarikon välillä. Junan veturina käytetään useimmiten "nelosta" ja vaunustona on kaksi kaksiakselistaa ja keskellä yksi neliakselinen VR:ltä vuokrattu avotavaravaunu. Vaunujen kuormana on kuorma-autojen vaihtolavoja, jotka lastataan kalliomurskeella Kampin asemalaiturilla. Maa-ainesta syntyy aseman uuden itäisen sisäänkäynnin porauksen yhteydessä ja sen kuljetus on luonnollista ja mahdollista vain alakautta rataa pitkin. Päiväsaikaan kuorma-autot käyvät metrovarikolla tyhjentämässä vaihtolavatt.

Tavaravaunujen vaihto VR:n ja HKL-Metroliikenteen kanssa tapahtuu yleisimmin siinä järjestyksessä, että saapuvat kuorma-vaunut kuljetetaan Dv15:n työntäminä Pasilasta metrovarikon portille ja palautettavat tyhjävaunut metron "Tka" puolestaan työntää viiden kilometrin matkan Oulunkylän tulokaarteeseen odottamaan myöhemmin tapahtuvaa VR:n noutoa. Kaikki liikkeet vanhalla Herttoniemen radallakin tapahtuvat öisin. Esimerkiksi 9.–10.4. välisenä yönä "nelonen" työnsi 32-akselisen avotavaravaunuista koostuneen tyhjävaunuroikan Oulunkylään. Vaunustolla oli aiemmin saapunut iso ratakiskolähetys tunneliosuuksien kiskonvaihtotyömaita varten. Palautuva vaunusto seisoo aina seuraavan päivän Veräjämäessä ja noudetaan Pasilaan sitä seuraavana yönä. Tavarajunia kulkee tällä tavoin tarpeen mukaan, mutta ei kovin tiheästi. Päivätavaraliikenteen tällä rataosuudella tekee mahdolliseksi etenkin Viikintiellä Gardenian kohdalla oleva autoliikenteen seassa kulkeva katurataosuus. Tulevaisuuden suunnitelmissa on esitetty korvaavan yhdysradan rakentamista Vuosaaren metroasemalta Vuosaaren rakennettavalle satamaratapihalle. Sen jälkeen Oulunkylän yhteyden voisi purkaa.

Kaksiraiteisen metroradan yhdensuuntainen linjapituus on 21,1 km. Lisäksi on varikko- ja järjestelyraiteiden sekä Oulunkylään RHK:n rataverkolle ulottuvan muun radan pituus 18,6 km. Yhteensä rataa on siis noin 61 kilometriä. Geometrialtaan metrolinjan vaativa rataprofiili, suurin kaltevuus 35 promillea ja pääraiteen pienin kaarresäde 300 metriä, vaatii työjunien vetäjiltä hyvää suorituskykyä. Nyt käyttöönotetulla tehokkaalla "nelosella" ei ole täysin samankaltaista sisarta muualla maailmassa, mutta lähes vastaavilla ominaisuuksilla on hiljattain val-

HKL:n uusi Robel "nelonen" edustaa ratatyöveturien uusinta teknologiaa. Kuvat Arto Hellman 9.4.2003, metrovarikko.

mistettu toinen samantapainen ratatyöveturi Saksaan.

Kampin työmaalla louhitaan Kampin metroasemalle uutta "itäistä" sisäänkäyntiä. Louhinnan yhteydessä joutuu metrotunneliin soraa ja murskaa, joka kuljetetaan junalla öisin pois. Junassa kaksi kaksiakselistaa ja keskellä neliakselinen VR:n vaunu. Vaunujen päällä on vaihtolavat, joissa maa-aines on. Metrovarikolla vaihtolavat siirretään kuorma-autoihin.

Kuljetuksen on aloitettu helmi-maaliskuun vaihteessa ja jatkunevat ainakin juhannukseen. Normaalisti junan veturina on uusi ratakuorma-auto 4, mutta esimerkiksi 9.–10.4. välisenä yönä se vetää 32-akselisen kiskonkuljetusjunan linjalle, jossa kiskot puretaan. Tyhjät vaunut nelonen työntää sitten yhdysraidetta Oulunkylän liepeille, josta VR:n veturi hakee ne. Niinpä em. yönä ratakuorma-auto 3 hoitaa "jätekivijunan".

KALUSTO

Vaunu HKL 215 (Variotram) saatiin liikenteeseen huhtikuussa 2003. Pian sen jälkeen saatiin linjalle vaunut 235 ja 236, joista jälkimmäinen ensin. Toukokuussa uutena vaununa tuli 237.

Tammelundin Liikenne Oy:lle on keväällä tullut kaksi maakaasukäyttöistä Mercedes-Benz Citaroa.

Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab on hankkinut uuden YTV-varustellun kaupunkibussin Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala. Ovijärjestys on 2-2-1, rekisteritunnus taas

HZK-393. Auton järjestysnumero on 926 ja ensimmäinen (ehkä väliaikainen) sijoituspaikka oli Espoo.

Vekka Liikenne Oy, Hämeenlinna. Uutena (hankittu Hämeenlinnaan vähän käytettynä) auton laivastoon on tullut auto 3, XHF-454, Scania CN94UB 4x2 OmniCity ovilla 2-2-1. Auto on aivan uutena mennyt Arne Bergh AB Bussar -liikennöitsijälle Färsearille.

VAUNUKATSAUS 27.4.2003

SRS:n jäsen tutki kevätajelun yhteydessä Koskelan hallin ulkoraiteilla olevien neliakselisten vaunujen 1–30 sisätiloja ja totesi seuraavaa:

- vaunu 22 purettu sisältä romutuskuntoon, myös kuljettajan istuin viety
- vaunu 16 ollut Almexin mukaan viimeksi 30.1.2003 linjalla 2; pyörä- ja kaapelivikainen
- vaunu 11 ollut Almexin mukaan viimeksi 17.3.2003 linjan 1 aamu-

ruuhkassa; lattialuukut auki; kuulemma ilmajarruvikainen

- vaunu 12 osin purettu sisältä, Almexit poistettu, ollut linjalla 1A viimeksi, aikataulutelineessä 13.10.2002 asti voimassa olleet yleisöaikataulut
- vaunu 27 ollut linjalla 1 viimeksi, Almexit poistettu, viimeinen vika ilmoituslappu päivätty 4.9.2002
- vaunu 18 ollut linjalla 2 viimeksi, Almexit poistettu, aikataulutelineessä 13.10.2002 asti voimassa olleet yleisöaikataulut, rahastuslaite poistettu
- vaunu 25 ollut viimeksi 10.4.2003 linjalla 2 iltaan asti, odottaa päivähuoltoa kuten myös vaunu 14

KALUSTON PERUSKORJAUKSIA

HANKESUUNNITELMA 1980-LUVULLA HANKITTUJEN NIVELVAUNUJEN PERUSKORJAUKSESTA

HKL-Raitioliikenteellä on käytössään 82 nivelvaunua. Vanhimmat näistä ovat vuosilta 1973–1975. Toinen erä on toimitettu vuosina 1982–1987. Vaunut otetaan korjaamolle 5–6 vuoden välein, jolloin niistä korjataan pahimmat korroosioauriot. Vaunujen telit kunnostetaan tällöin myös perusteellisesti.

Nivelvaunut on suunniteltu aikanaan 25 vuoden käyttöiälle. Raitiovaunujen todellinen käyttöaika on kuitenkin noin 40 vuotta. Tällä hetkellä on päivittäisessä liikenteessä vaunuja, jotka ovat vuodelta 1959. Jotta nivelvaunut ovat käyttökuntoisia 40 vuotta, niihin tehdään kerran niiden elinaikana ns. peruskorjaus. Tällöin uusitaan lattiat, korjataan korroosioauriot, uusitaan tarvittavilta osin runkorakenteita ja maalataan vaunut uudelleen. Viime vuodesta lähtien peruskorjaukseen on sisällytetty myös seinälevyjen uusiminen. Syynä on se, että seinäristeissä on homeita. Peruskorjauksen yhteydessä on myös uudistettu kuljettajan työtila.

HKL-Raitioliikenne on tehnyt vaunujen korjaukset viime vuoteen asti pääosin itse Vallilan varikolla. Homeen löytymisen seinärakenteista lisäsi työn määrää siinä määrin, että korjaamon kapasiteetti ei riitä. Hometyö on lisäksi tehtävä suojatussa tilassa. Vuodessa pitäisi saada kunnostettua vähintään 15 vaunua. Kahtena viime vuonna on jääty reilusti alle kymmenen.

1970-luvun vaunuilla on käyttöikä jäljellä 10–15 vuotta. Nämä pidetään liikenteessä uusimalla tarvittavissa määrin lattiaja kattorakenteita. Suunnitelmien mukaan Vallilan korjaamo tekee nämä työt.

1980-luvun vaunuista vanhimmat ovat käyttöikänsä puolivälissä. Näihin vaunuihin on tehtävä täydellinen korroosion ja homeen poisto. Tietty rakenteet on uusittava uusien suunnitelmien mukaan. HKL-Raitioliikenne on tuoteistanut korjaamon ulkopuolella teettävän työn sopimalla neljän vaunun korjauksesta Taivalkoskelaisen Telatek Oy:n kanssa. Jokaisen vaunun jälkeen työn sisältöä on hieman muutettu. Viimeinen näistä vaunuista on juuri lähdyssä Taivalkoskelle. Lisäksi on korjaamon työprosesseja suunniteltu uudelleen.

Ulkopuolisella on teetetty vaunun lattian ja seinien purku. Seinien purku on erityisuuksia sisältävää hometyötä. Vaunun runkorakenteet ja ulkoseinät hiekkapuhalletaan. Kattokoteloitten alusrakenteet ja vaunun runkorakenteiden uusiminen tarvittavilta osin sisältyvät tilattavaan työhön. Puhdistus- ja uusimistöiden jälkeen vaunu suojataan korroosiolta. Vaunu toimitetaan takaisin Vallilan korjaamolle runkorakenteet suojattuina ja ulkopuolelta kaksikomponenttimaaleilla käyttövalmiiksi maalattuina. Vallilan korjaamo tekee kaikki sähkötyöt ja varustelee vaunun. Varusteluun kuuluu mm. lattian ja sisäseinien levyttäminen sekä lattian matottaminen.

Tavoitteena olevaan 15 vaunun vuosittaiseen läpimenoon voidaan laskelmien mukaan päästä edellä esitetyllä työnjaolla. Tällöin vanhemman vaunusarjan vaunuja korjattaisiin viisi vuodessa ja uudemman sarjan vaunuja kymmenen. Suunnitelma edellyttää, että nivelvaunuja voidaan irrottaa liikenteestä korjaukseen yksi vaunu

enemmän verrattuna nykytilanteeseen. Uusia vaunuja pitää olla liikenteessä siten, että tämä vaje ja vanhimpien vaunujen poistuma voidaan hoitaa.

Osa nivelvaunujen peruskorjaukseen kuuluvista töistä on katsottava kuuluvaksi normaaliin kunnossapitoon, joka kuuluu käyttömenoihin. Uusinvestoinniksi on määritelty ulkopuolinen työ kokonaan. Omasta työstä investoinniksi on laskettu lattian ja seinien rakentamiset sekä ohjaamon parannustyöt. Ulkopuolisen työn osuus kuljetuksineen on noin 70.000 euroa/vaunu (alv 0%). Investointiin kuuluvan oman työn osuus on noin 30.000 euroa / vaunu. 223

80-luvun nivelvaunusarja käsittää kaikkiaan 42 vaunua. Näistä peruskorjataan jo voimassa olevilla sopimuksilla neljä vaunua. Seuraava sopimus tulisi tehdä kahden vuoden ajaksi, jolloin kaikkiaan 24 vaunuun olisi tehty peruskorjaus samalla tavalla. Lopuista 18 vaunusta tulisi tehdä päätös kahden vuoden aikana. Perusteluna on se, että ennen näistä vaunuista tehtävää päätöstä raitiovaunuhankinnoista on käytävä strategiakeskustelu seuraavaa kymmentä vuotta varten.

Investoinnin kokonaiskustannus on 2,8 milj. euroa (alv 22% ulkopuoliselle työlle), kun hankinta käsittää 24 nivelvaunun peruskorjauksen. Vaunujen irrotettavuus liikennetuotannosta rajoittaa vuosittaisen investoinnin 1,16 milj. euroon.

Ehdotus Joukkoliikennelautakunta päättäneen hyväksyä edellä olevan 24 nivelraitiovaunun peruskorjauksen hankesuunnitelman.

Siispä ainakaan vaunut 12, 18, 22 ja 27 eivät näillä näkymin palaa liikenteeseen. Ehkä 11 ja 16 kuitenkin? Vaunut 14 ja 25 varmaankin vielä näkyvät. (Vaunu 14 olikin ajossa jo ennen Vappua. Toim. huom.) KH:ssa sisällä SRS:n kevätajelun jälkeen raiteella 1 linjalle 1 kilvitetty vaunu 9 ja raiteella 5 vaunut 8, 10, 3, 13 ja 30, nämä kaikki ajokuntoisia.

VAUNUKATSAUS 27.5.2003

Koskelan pihalla 27.5. ulkoraiteilla VTS-vaunujen perässä vaunu 30 (edellisen keran linjalla Almexien mukaan 15.5. illalla linjalla 2), seuraavalla raiteella peräkkäin 11, 12 ja kolaroitu 3 (linjalla viimeksi 13.5. aamupäivällä linjalla 2), ja lopulta vaunut 22, 18 ja 25. Linjalla 2 samaan aikaan tuttu nelikko 8, 9, 10 ja 14. Sisällä hallissa vaunu 13. Ja ne 16 ja 27 siis poissa, ehkä jo Vantaalla kuutioitavina (toisen havainnoitsijan raportti, ks. muutama rivi eteenpäin). Vaunun 3 kolarijäljet etuovessa ulottuvat myös oven jälkeiseen sivuseinään, joka on koko korkeudeltaan murtunut, ja sisäpuolelta mm. ovikoneiston laatikko on vääntynyt sijoiltaan. Havainnoija ei usko, että vaunua enää korjattaisiin.

Vaunu 39 on parhaillaan läpikäymässä plus-korjausta Vallilan raiteella 15. Lisäksi vaunut 27 ja 16 ovat Vallilassa riisuttavina vielä havaintohetkellä, mutta tätä luettaessa ehkä jo muualla "kuutioituina".

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Tiistaina 4.3.2003 Helsingin raitiolinjalla 4 (ja ratikkalinjoilla yleensä) oli tiettävästi ensimmäistä kertaa yöliikenteessä jopa kaksi matalalattiavaunua; 229 vuorossa 40 ja 230 vuorossa 44. (Havainto vaunusta 230 n. klo 18 ja vaunusta 229 n. klo 21.)

Vaunu 97 havaittiin ainakin ulkoisesti + -korjattuna koeajolla 11.3.2003, vaunu saapui pohjoisesta Vallilan varikolle noin kello 12.30. Vaunu 10 lähti samana päivänä klo 12.45 aikoihin Töölöstä koulutusajolle.

Vaunu 102 on myös valmistunut plus-sauksesta. Vaunu liikkui 11.3.2003 iltapäivällä linjalla 4.

Variotram 233 näkyi koeajossa Aleksilä Senaatintorin kohdalla keskiviikkona 19.3.2003 iltapäivällä. Havaintohetkellä klo 14.46 se oli menossa Katajanokalle, mistä se poistui noin 15 minuuttia myöhemmin. Ainakin yhteen vaunun kyljistä oli teipattu mittauslaitteita ja johtoja ikkunoiden ylärajaan moneen eri kohtaan.

HKL:n vaunu 97 havaittiin täyskorjattuna linjaliikenteessä perjantaina 21.3.2003. NrII+ 97 kulki kiiltävänä ja täysin vailla ulkomainoksia iltapäivällä raitiolinjalla 4 ruuhkavuorossa 144. Loppuun saakka se ei kuitenkaan pysynyt kyseisessä vuorossa, sillä klo 18 jälkeen se oli vaihdettu vaunuun NrII+ 110.

1.4.2003 on Helsingin viimeisetkin NrI-raitiovaunut poistuneet linjalta peruskorjaukseen. Vaunu NrI 34 on ollut jo pitempään poissa, mutta nyt myös vaunut NrI 39 ja NrI 53 ovat poissa. Liikenteessä on enää 8 peruskorjaamatonta vaunua, ja ne kaikki ovat sarjaa NrII. Kaikkiin niihin on asennettu LIVA (liikennevaloetusjärjestelmä).

Perjantaina 4.4. keskipäivällä oli raitiolinjalla 2 vain kaksi neliakselistä, vaunut 13 ja 30. Maanantaina 31.3. samaan aikaan olivat linjalla ajossa neliakselisista vaunut 9 ja 25.

Perjantaina 4.4.2003 Helsingin raitiolinjalla 2 kulki kaksi nivelvaunua; NrI+ 44 vuorossa 11 ja NrI+ 32 vuorossa 12. Siten jopa puolet kyseisen linjan vaunuista olivat uudempaa mallia kuin normaalisti. Linjalla 4 oli iltapäivällä ainakin neljä Variotramia; 223 vuorossa 41, 202 vuorossa 43, 230 vuorossa 144 ja 234 vuorossa 48.

Variotram 215 oli linjaliikenteessä tiistaina 8.4.2003 - ensimmäisenä sarjan 211–220 vaunuista. Iltapäivällä se kulki linjalla 4 ruuhkavuorossa 149. Samaan aikaan neloslinjalla liikennöi kaksi muutakin matalalattiavaunua; 202 vuorossa 146 ja 234 vuorossa 145. Vaunu 234 näytti käyneen pesussa edellisen illan (maanantain) jälkeen, jolloin se kulki samalla linjalla vuorossa 46.

Variotram 236 oli tiettävästi ensimmäistä kertaa linjaliikenteessä keskiviikkona 16.4.2003, jolloin se kulki iltakuudelta linjalla 10.

Kolmen viikon aikana huhtikuun jälkipuoliskolla on ajeltu enää HKL-vaunuilla 3, 8, 9, 10, 13, 14, 25 ja 30. Näistä vaunu 9 poistui ovivikaisena 2.4.2003 iltaruuhkan jälkeen (takaovet jumissa) eikä sitä olen sen jälkeen näkynyt kovin paljon. Vaunu 25 siirtyi huhtikuun puolessavälissä Koskelan "romuriviin". Koskelan pihalla nimittäin seisovat raiteella 17 vaunut 16, 11 ja 12 sekä raiteella 18 vaunut 22, 18, 27 ja 25. Koska tässä tulikin lueteltua kaikki vaunut, voidaan todeta, että KH:n raiteiden 17 ja 18 vaunuja tuskin enää linjalla nähdään. Muutkin liikkuvat ensisijaisesti linjalla 2. Ahkerimmin on nähty vaunuja 3, 13 ja 14 sekä 30. Vaunuista 1–30 on kuitenkin linjahavaintoja Käpylän linjalta 1(A) myös huhtikuun lopulta, siis Pääsiäisenkin jälkeiseltä ajalta. Vaunu 13 oli siellä 25.4.2003. Samoin vaunu 30 oli Almexien mukaan ollut ykkösellä samana päivänä.

Helsingissä linjan 2 kalustoon kuuluivat 6.5.2003 vaunut 10 (vuoro 11), 105 (12), 32 (13) ja 3 (14). Linjalle oli siis kahden



Variotramit ovat kuluneen talven aikana yleistyneet myös linjalla 4. Kuva Niklas Sjöblom.



SRS:n kevätajeluvaunut 13 ja 30 peräkkäin, yhteen kytkettyinä Mäkelänkadun suoralla. Kuva 27.4.2003 Arto Hellman.

Karia-vaunun lisäksi eksynyt yksi saneeraamaton NrII-vaunu sekä yksi Nrl-vaunu.

Variotram 237 oli linjalla 10 torstaina 15.5.2003 klo 16. Muita kymppilinjan matalalattiavaunuja samalla hetkellä olivat mm. 206, 208, 215, 222, 226, 232, 234, 235 ja 236. Linjalla 6 liikennöi ainakin viisi matalalattiavaunua; 201, 202, 229, 231 ja 233. Vaunu 201 oli melko pitkään poissa liikenteestä ennen tätä viikkoa. Linjalla 2 oli neljä vanhaa vaunua; 8, 10, 14 ja 30.

Vaunu HKL 8 oli (tällä tietoa) viimeinen neliakselinen vaunu linjaliikenteessä. Viimeinen liikennöintipäivä oli perjantai 30.5.2003. Vaunu toimitettiin 31.7.1959, eli hieman jäi 44:stä vuodesta vajaaksi. Muut linjalla olleet olivat alla mainitut 9, 13 ja 14. Vaunu 8 päätti hallisivunsa KH:n huoltohallin eteen pysähtyen klo 19.16.57 – kaikki neljä (linjan 2) vaunua menivät yksi vielä sisätiloihin säilytyshalliin. Vaunu 10 oli viimeisen kerran linjalla 27.5.2003 koko päivän. Vaunu 30 oli jäänyt pois 15.5. ollen viimeinen Valmet RM3 linjaliikenteessä.

Outo kalustusajoitus Helsingin linjalla 23 tiistaina 11.3. kello 14.30: HKL:n Lahti Scala nro 256. Tavallisempaa kalustoa linjalla ovat HKL-Bli:n ja Tammelundin Liikenteen maakaasubussit.

11.3. Helsinki. HKL-Bli:n linjalla 23 klo 14.20 lähdössä Rautatientorilta Lahti Scala. Samalla linjalla 18 16.40 aikaan Mercedes-Benz O 405N vm. 1998, joka vaihdettiin 16.45 aikaan maakaasuteliin Liisanpuistikossa.

12.3. Vantaa: HKL-Bli:n outoa kalustoa seutulinjalla 453. Lähdössä klo 14.40 Martinlaaksosta Scania MaxCi nro 9512. Samalla 14.48 Martinlaakson terminaalissa oli käymässä Concordia Bus auto nro 129 Vantaan linjalla 56 menossa Myyrmäkeen.

HKL:n vuoden 2002 maakaasuautoja näkyi 14.3. aamulla linjoilla 54 ja 79V.

Havainnoitsija on vuosikausia ajanut työpäivinä linjan 14 ensimmäisellä Pajamäestä lähtevällä vuorolla, lähtöaika 5.30. Viime toukokuusta lähtien vuorossa pitäisi olla maakaasubussi, säännöllisesti Volvo / Säffle. Välillä kuitenkin on kaasu "loppunut" ja tällöin vuorossa ajaa useimmin jokin Scania MaxCi. Kuitenkin perjantaina 14.3. paikalle saapui bussi no.10, Scania / Lahti 402, täysmatala. Havainnoitsija ei tiedä aikaisemmin tällaista bussia kulkeneen ko. linjalla.

Tiistaina 25. 3. HKL:n Mercedes Benz O530 Citaro nro 9826 oudolla linjalla 73B.

Bussihavainnoita torstaina 27.3.2003 STA:n Scania / Lahti Scala 27 Helsingin linjalla 69, STA:n Volvo / Carrus Ajokki Fifty 331 linjalla 63 ja HKL:n vanha Volvo / Wiima 8716 linjalla 17. HKL 8716 on ollut itse asiassa melko tavallinen juuri linjan 17 ruuhkavuorossa.

Scania MaxCi ilmestyy yhä uudelleen ja uudelleen sitkeästi linjoille 65A ja 66A, kuten iltaruuhkassa 31.3. auto 9508 linjalla 66A. Tämä matalalattiainen ohitti Simonkentän pysäkin kohti Lauttasaarta tyhjänä, joten havainnoitsija sai survoa lastenvaunut umpitäyteen vuoden 1991 nivelauton linjalla 65A.

Perjantaina 4.4. kello 16.25 oli Helsingin linjalla 58B harvinaisen uutta maakaasukalustoa: HKL-Bussiliikenne 231 (Volvo 8500LE, 2-akselinen).

Kevätajeluvaunut rinnakkain Radanrakentajantien sivuraiteella. Kuva 27.4.2003 Arto Hellman.

Tiistaina 8.4. iltapäivällä kulki HKL-Bli 9906 seutulinjalla 132. Yleensä ei nähdä maakaasubusseja Espoon seutulinoilla.

Perjantaina 11.4.2003 harvinaisen ilmestys HKL:n linjalla 50 Sompasaari-Pajamäki: Volvo 8500LE, FFJ-860 numero 224.

Maakaasukäyttöinen HKL 9909 (JCZ-100, Carrus City U / Volvo B10L CNG) oli seutulinjalla 453 sunnuntaina 20.4.2003.

Lauantaina 1.3.2003 STA:n seutulinjalla 248 outo bussi: Volvo / Carrus (Ajokki) Fifty, bussin numerosta ei ole tietoa.

Perjantaina 4.4.2003 Helsingin linjalla 64 ajoi poikkeuksellisesti Pohjola 860 (Scania N94UB) ja linjalla 66A HKL-Bli 9903 (2-akselinen maakaasulinja-auto).

7.4. Helsinki. Bussilinjalla 18 iltapäivällä lähdössä klo 14.57 ja 16.32 kaksiakselinen auto mallia Volvo B10M / Wiima K202. Linjalla oli samaan aikaan myös toinen samanlainen auto.

To 24.4.2003 klo 14.40 HKL-Bli 212 linjalla 452K Mannerheimintielle matkalla Elielinaukiolle päin.

Ke 30.4.2003 vapputunnelmainen näky (monethan näkevät silloin kaiken kahtena) klo 22.50 Vesakkotien pysäkillä (Paloheiniään päin) pysähtyivät peräkkäin STA 222 linjalla 63 ja HKL-Bli 222 linjalla 66.

Ti 6.5. HKL-Bli 264 linjalla 62 (useita havainnoita).

Maanantaina 2.6.2003 Helsingin linjalla 17 kulki poikkeuksellisesti nivelbussi HKL-Bli 9002.

Ensimmäinen "välisarjan" Vario linjalla eli HKL 215 linjalla 4. Kuva Niklas Sjöblom.

Tammelundin toistaiseksi viimeinen dieselkäyttöinen bussi eli ex 2 (NBA-328, M-B O405N) on nykyään numeroitu 21:ksi. Se oli liikenteessä myös 2. pääsiäispäivänä 21.4.2003, jolloin se ajeli Helsingin linjaa 62.

Helmikuun alussa liikenteeseen tullut Tammelundin Liikenteen maakaasu-Citaro nro 16 on saanut vapun kunniaksi vanhemmista autoista tutut teippaukset kylkiinsä. Vappuaaton iltana bongattu auto oli normaaliin tapaan Helsingin sisäisellä linjalla 55. Lauantaina 26.4.2003 se oli havaittu vielä ilman kyseisiä luontoaiheisia teippauksia.

Kun ei ole mainittu, ja kun Metsälän Linjan autojen kohtalot ovat osin epäselviä, niin ainakin MLO 8 (Scania N113CLL / Lahti 402 vm. 1993) on vuoden 2002 lopulla muuttunut Hyvinkään Liikenteen autoksi 4, ja MLO 10 (samanlainen vm. 1995) Hyvinkään Liikenteen autoksi 13. Autoista on useita havaintoja Hyvinkään sisäisessä liikenteessä.

16.3.2003: Vieläkin Espoon Auton väreissä komeileva Concordian auto 276 (YAM-114, Wiima K202 / Volvo B10M vm.1992) oli ainakin yhden kierroksen verran Vantaan sisäisellä linjalla 72 sunnuntai-päivästä huolimatta.

15.4.2003: Pohjolan Liikenteen varikolla Helsingin Ilmalassa on havaittu Scania L94UB/Lahti Scala -linja-auto. Auto ei ollut vielä rekisterissä, mutta sen kylkinumero on 926. Siitä päätellen auto nähtäneen tulevaisuudessa Kotkan paikallisliikenteessä. Autossa on 2+2+1 -ovitus, 46 istumapaikkaa ja elektroniset linjakilvet, joten se on myös YTV-alueelle kelpaava bussi.

24.4.2003: Pohjolan Liikenteellä on Espoon sisäisellä linjalla käytössään normaalia poikkeavaa kalustoa. Yhtiö ajaa linjaa uudella Lahti Scalallaan (nro 926, rek. HZK-393) sekä ex-Connex 200:lla (Volvo B12BLE / Volvo 8700LE, rek. NEX-394). PL:n Scala on poikkeuksellinen auto Espoon varikolla, koska kylkinumero viittaisi Kotkan varikon liikenteeseen. Scalaa voi etsiä

Pahviliput poistuivat pääkaupunkiseudun liikenteestä kevään aikana. Kuvassa eräs viimeisimmistä myydyistä HKL:n 30:n päivän lipuista. Kuva Mika Mäkilä.



TURKU

Turun pikaraitiotieselvityksen tilanne maaliskuussa 2003:

Turun kaupunginhallitus on maanantaina 10.3 päättänyt asiassa "Turun kaupunkiseudun pikaraitiotie" seuraavaa: * "Kaupunginhallitus päättää merkitä selvityksen tiedokseen sekä päättää että Turun kaupunkiseudun pikaraitiotien toteuttamisedellytykset selvitetään seuraavalla joukkoliikenneohjelmakaudella 2003 - 2008 ja että samanaikaisesti selvitetään mahdollisuudet valtion tai muun ulkopuolisen rahoituksen saamiseksi hankkeeseen."

Turun kaupunginvaltuusto on maanantaina 3.3 päättänyt Turun joukkoliikennepo-

TAMPERE

Myös vuoden 1985 nivelautoja (TKL) on poistettu liikenteestä.

Väinö Paunu Oy:llä oli mm. 15.5.2003 ajossa Ajokki 8000 HPL-116. Auto liikkuu Kangasalle menevällä linjalla 70. Veteraanille riittää töitä, vaikka uusia Scalajoja liikenteeseen on saatu useita.



liittisen ohjelmaan 2003 - 2008 kohdan: "Huomioidaan kaavoituksessa mahdollisuus pikaraitiotien toteuttamiseksi tulevaisuudessa. Selvitetään pikaraitiotien rakentamisen edellytykset ja valtion osallistuminen hankkeeseen." Joukkoliikennepoliittinen ohjelma kaudelle 2003-2008 koskee ko. kauden liikennöintiä ja kauden aikana tehtäviä selvityksiä.

Turun kaupunginjohtaja on helmikuussa lähettänyt valtioneuvostolle laajan kirjelmän koskien Turun tavoitteita hallitusohjelmaan, joka tuli kaupunginhallituksen tiedoksi maanantaina 17.2. Sen kohta 3.5 kuuluu näin: "3.5. Kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittäminen Turussa, kuten myös Tampereella ja pääkaupunkiseudulla, on käynnistetty joukkoliikenteen kestävässä kehityksessä tähtäävä seudullisen pikaraitioliikenteen selvitystyö, jonka raportti Turun osalta valmistui syksyllä 2002 ja on parhailaan luottamushenkilökäsittelyssä. Tämä keskeisesti suomalaisen liikennepoliittikaan ja kaupunkien kestävässä kehityksessä liittyvä asia tulee saada konkreettisesti eteneväksi myös Suomessa hallituskaudella 2003-2007.

Turun kaupunki esittää, että kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittäminen sisällytetään uuden hallituksen ohjelmaan ja että valtioneuvosto perustaa työryhmän, jonka tehtävänä on laatia kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittämisohjelma 2003-2007 toteutus- ja rahoitusmalleineen ko. aikavälillä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimivaan työryhmään tulee kutsua edustajat Turun kaupungista sekä myös muilta kaupunkiseuduilta, joissa on viime aikoina selvitetty pikaraitioliikenteen kehittämistä."

Turussa on nyt siis päätetty:

- Varautua kaavoituksessa pikaraitiotiehen
- Jatkaa selvitystyötä
- Selvittää, onko pikaraitiotielle saatavissa valtion rahoitusta, yhteistyössä Helsingin ja Tampereen seutujen kanssa.

Turun jatkoselvitystyön aikataulu ratkeaa myöhemmin. Pikaraitiotien toteuttaminen ja toteuttamisaikataulu Turkuun ratkeaa sen perusteella saadaanko hankkeille valtion rahoitus ja muuta kaupungin budjetin ulkopuolista rahoitusta.

PIKARAITIOTIEN TUTKIMISTA TURUN SEUDULLA JATKETAAN

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusviraston tilaama selvitys "Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla" valmistui toukokuussa 2002. Selvityksessä tarkasteltiin pikaraitiotien mahdollisuuksia Turun seudun raskaimmin kuormitetuilla joukkoliikennelinjoilla, Naantali - Raisio - Turku - Kaarina sekä keskustasta Runosmäkeen ja Varisuolle. Selvityksessä todettiin että rata, vauvat ja katumuutokset maksaisivat ensimmäisessä vaiheessa Raisio-Turku-Kaarina (n. 22 km) noin 176 miljoonaa euroa ja koko verkosto (n. 42 km) 321 miljoonaa euroa. Pikaraitiotie lisäisi joukkoliikenteen palvelutasoa ja käyttöä ja lisäisi linjan vaikutusalueen asuntoalueiden, työpaikka-alueiden ja palveluiden vetovoimaa sekä tukisi ympäristöystävällistä kaupunkikehitystä.

Selvityksestä on saatu Turun, Kaarinan, Naantalien ja Raision kaupunkien, Varsinais-

Suomen liiton, Turun kauppakamarin sekä Ratahallintokeskuksen ja Turun Tiepiirin lausunnot. Asiaa on käsitelty myös Turun joukkoliikennestrategiassa 2003-2008, jonka Turun kaupunginvaltuusto hyväksyi 3.3.2003. Lausunnoissa ja niiden yhteydessä tehdyissä päätöksissä on todettu:

- Pikaraitiotieselvitykseen on suhtauduttu pääsääntöisesti myönteisesti, ja ainakin Varsinais-Suomen liitto, Raisio ja Kaarina sekä Turun kauppakamari ovat kiinnostuneita hankkeen jatkoselvityksistä.
- Tutkituille pikaraitiotielinjoille voidaan tehdä maankäyttövaraukset ja niiden varteen keskitetään uusia asuntoja, työpaikkoja ja palveluita (Kaarinan, Raision ja Naantalien kaupunkien sekä Varsinais-Suomen liiton lausunnot, Turun kaupunginvaltuusto 3.3.2003)
- Pikaraitiotien toteuttamisesta ei voida päättää ennen kuin mahdollisuudet valtion, EU:n ja yksityiseen rahoitukseen on selvitetty. Turun kaupunginhallitus ja kaupunginvaltuusto ovat päättäneet, että hankkeen valtion rahoitusmahdollisuudet selvitetään. Kaupunginjohtaja Armas Lahoniitty on ehdottanut kirjeessään valtioneuvostolle, että seuraava hallitus asettaisi työryhmän, joka selvittää Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseudullisten raideliikennehankkeiden valtionrahoitusta.
- Pikaraitiotien toteuttamisedellytysten tutkimista Turun kaupunkiseudulla on päätetty jatkaa Turun joukkoliikennestrategiakaudella 2003-2008.



Vekka Liikenne Oy 3, Scania CN94UB4x2 OmniCity vm. 1998. Alkuperäinen omistaja autolla oli Arne Bergh Bussar AB, joka operoi Färnsaarilla. Kuva Juhana Nordlund 7.5.2003, Hämeenlinna.

(Turun kaupunginhallitus 10.3.2003 ja Turun kaupunginvaltuusto 3.3.2003)

Turun "Föri" palasi liikenteeseen 19.3. sen jälkeen kun reitti oli murrettu auki satamajäänsärkijällä. Vaikeiden jääolosuhteiden takia lautan liikenne oli jouduttu keskeyttämään viime vuoden lopulla.

Havaittu Turussa uusilla omistajilla seuraavat entisen Concordia Busin autot 391, 397 ja 399 seuraavilla tiedoilla: Wiima M310 / Volvo B10R-67 RFH-529 Nyholm 69, RFH-495 Turkubus Lehtisen linja 1 ja Linjaliiikenne Muurinen RFH-711 122.

PORI

Ruosniemen Linja-auto Oy:llä on ollut myös keväällä 2003 ajossa mainio Volvo B59 / Lahti 11. Ikää autolla on jo upea neljännesvuosisata.

LÄHIJUNA

Lähijunat ajoivat Vappuyönä taukoamatta. Vapunpäivänä noudatettiin lauantaiaikatauluja.

Kesäkuun 1. päivänä voimaan astuneiden Helsingin lähiliikenteen aikataulujen suurimmat muutokset koskivat rantarataa. Pääradalla muutokset olivat vähäisempiä, mutta poistivat eräitä lähijunien pitkiä pysähdysaikoja Keravalla. Pääkaupunkiseudun kuntien säästötoimenpiteet supistivat A- ja E-junien liikennöintiäaikoja.

Pääradalla Pendolinojen suurin nopeus nousi Keravan pohjoispuolella 200 kilometriin tunnissa. Aiemmin Pendolinot sivuuttivat Helsinkiin tulevia R-junia matkan varrella, miksi näillä junilla oli Keravalla 5 minuutin pysähdys. Suuremman nopeuden ansiosta Pendolinot ajavat kesäkuun alusta lähtien R-junien edelle jo Riihimäellä. Tästä syystä näiden R-junien lähtö Riihimäeltä siirtyi neljä minuuttia myöhemmäksi Helsingin tuloajan säilyessä ennallaan. Klo 15 Helsingistä Tampereelle lähtevän taajamajunan lähtöaika muuttui 26 minuuttia myöhemmäksi. Näin saatiin klo 15.12 lähtevän R-junan ja klo 15.48 lähtevän H-junan pitkä vuoroväli lähes puolitettua.

Tikkurilan kaupunkiradan I-, K-, N- ja P-junien aikataulut säilyivät ennallaan. Rantaradan puolella kaikki Helsingin ja Karjaan väliset lähijunat muuttuivat kahta junaa lukuun ottamatta Y-juniksi. Nämä ovat U-juna klo 13.20 Karjaalta, joka on kulussa maanantaista lauantaihin sekä L-juna klo 7.52 Karjaalta, joka kulkee sunnuntaisin. Klo 9.38 lähtevän S-junan sijaan Karjaalle lähtee jatkossa Y-juna klo 11.32 ja paluujuna

Karjaalta klo 13.20, aiemmin klo 12.18. Helsingistä klo 21.02 lähtevän Y-junan uusi lähtöaika muuttui puolitoista tuntia aikaisemmaksi pikajunavuoroissa tapahtuvien muutosten johdosta. Uusi lähtöaika on klo 19.32 ja kulussa juna on maanantaista perjantaihin.

Helsingin ja Karjaan välille tuli uusi Y-junayhteys perjantaille ja lauantailla. Lähtöaika Karjaalta on klo 22.18 ja Helsingistä klo 23.08. Kirkkonummen S- ja U-junien lähtöajat vaihtoivat paikkaa Helsingistä lähdettäessä, jotta Kirkkonummelta Helsinkiin voitiin ajoaikaan saada pari minuuttia tarpeelliseksi katsottua lisäaika. S-juna lähtee 8 minuuttia ja U-juna 38 minuuttia yli tasatunnin. S- ja U-junien aikataulut muuttuivat suunnassa Kirkkonummi–Helsinki jossain määrin sekaviksi, varsinkin aamuruuhkan ajaksi.

Liikenne supistui Helsingin ja Espoon E-junilla siten, että viimeinen lähtö maanantaista perjantaihin Helsingistä on klo 21.23 (ennen 22.23) ja Espoosta 21.27 (22.29). Lauantaisin viimeinen lähtö Helsingistä on klo 18.23 (ennen 18.53) ja Espoosta 18.57 (19.29). Sunnuntaisin E-junat eivät liikennöi enää lainkaan. Näin sunnuntaisin Espoon ja Kauniaisten asemilta on vain kaksi lähijunaa tunnissa Helsinkiin, kun niitä on ollut kolme (viime talvena kuitenkin neljä) lähemmäksi 20 vuotta. Arki-aamuisten E-junien aikataulut suunnassa Espoo–Helsinki muuttuivat huomattavan epäsäännöllisiksi vanhaan verrattuna. Epäsäännöllisyyden merkitystä vähentää kuitenkin se, että S- ja U-junat pysähtyvät E:n kanssa yhteisellä osuudella täysin identtisesti. Matkustajalle on osuudella Espoo–Helsinki yhdentekevää, onko junan tunnus S, U vai E.

Helsingin ja Leppävaaran A-junien liikenne alkaa viikonloppuisin aiempaa myöhemmin. Lauantaisin Helsingistä klo 7.32 (ennen 5.53) ja Leppävaarasta klo 7.55 (6.18) sekä sunnuntaisin Helsingistä klo 10.49 (8.53) ja Leppävaarasta klo 11.11 (9.18).

A-junat on korvattu lauanta- ja sunnuntaiaamuisten muuttamalla Kirkkonummen S- ja U-junat L-juniksi, jotka pysähtyvät kaikilla asemilla Helsingin ja Kirkkonummen välillä. Näin Mankin, Luoman, Jorvaksen ja Tolsan yhteydet paranivat (S:hän ei pysähtynyt eikä pysähdynyt noilla asemilla).

Muut aikataulumuutokset ovat minuuttitarkistuksia, joilla on tarkoitus parantaa ja varmistaa eri lähijunalinjojen keskinäisiä vaihtoyhteyksiä. Tarkistus sai aikaan muun

muassa sen, että M-junat Vantaankoskelle lähtevät Helsingistä iltaisin ja pyhäisin mm. minuuteilla 08 ja 38 eli samaan aikaan kuin S ja U. On koko lailla hassua ajattaa osuutta Hki–Psl–Hpl tuplana! Arki-iltaisin tilanne kärjistyy sillä, että M-junien Helsingin lähdöt 23 ja 53 tuplataan samaan aikaan lähtevillä E-junilla. Mutta: Helsinkiin tultaessa tämä päällekkäisyssirkus on sentään poistettu, kokonaistilanne on loppujen lopuksi ennallaan.

ULKOMAAT

Oslo raitiolinjat muuttuivat 12.4. 2003. Vuonna 2002 suljetun Disenin ja Kjelsäsin välisen linjan lisäksi muita reittejä ei kuitenkaan suljettu kokonaan liikenteeltä, vaikka vielä muutama viikko sitten näin oli aiottu. Syksyn kunnallisvaalien jälkeen tilanne voi muuttua, mutta laajempia lakkautuksia ei enää voi pitää todennäköisinä.

MUUTA

1970-luvun alkupuolella oli vaunussa 6 yksipolvivirroittin, jota kokeiltiin nivelvaunujen tilausta suunniteltaessa. Poistettiin 1970-luvun puolen välin paikkeilla ja vaihdettiin takaisin saksisankaan.

Hiilileneiden viikkokäät ja viikkettömät mallit vaihtelivat aina sen mukaan, mitä oli ehjänä. Virroittimia vaihdettiin täyskorjausten ja virroitinturmien yhteydessä. Vaunussa 24 säilyi viikketon malli pisimpään, melkein 1990-luvun alkuun.

Sitä en tiedä, oliko viikkokäät malli jotenkin parempi. Se kyllä madalsi virroitimen korkeutta hiukkasen ja salli leveämmät hiililaahaimet. Mainittakoon vielä, että Valmet-vaunussa 22 oli 1970-luvun alussa koeikäytössä kaksipolvinen virroitin. Siis ennen kuutosen yksipolvista. Kaksipolvinen "invalidi"-virroitin vaihdettiin sittemmin takaisin tavalliseen saksisankabygeliin. VR:n Sr1-ventureihin tuli vuodesta 1973 lähtien tuollaiset vaunun 22 tapaiset virroittimet, mutta raitiovaunuihin niitä ei meillä laitettu. Virroitinkokeilut liittyivät tulevien Valmet-nivelvaunujen virroitinhankintoihin.

Raitiovaunun kuljettajakurssi, joka valmistui 31.5.2003, ei saanut koulutusta enää vaunuihin 1–30.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 3 / 2003 ilmestyy lokakuun alussa 2003. Materiaali toimitukseen tulee jättää 25.8.2003 mennessä, uutisia Päätepyssäkillä voi toimittaa 5.9. saakka.

KUVIA ULKOMAILTA

PERU

Limassa avattiin vuonna 2001 sähkömuseon (Museo de la Electricidad) yhteydessä museoraitiotie Avenida Pedro de Osma -kadulla, jolla liikennöidään museovaunulla nro 97 – "Vagón del Recuerdo". Museo sijaitsee Barrancon kaupunginosassa. Raitiotieliikenne päättyi Limassa jo vuonna 1965. Perussa on ollut sähköraitioiteitä myös Arequipassa, Chinchassa sekä Trujillossa. Kuvat Jorma Rauhala 17.10.2001.



KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Kari Asikainen, Johannes Erra, Simo Haavisto, Tero Hagberg, Tom Heino, Erkki Heinonen, HKL, Jouni Hytönen, Kimmo Korhonen, Ville Koskinen, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi, Risto Leino, Pertti Leinomäki, Mark Naski,

Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Jarkko Nyman, Kari Paavola, Jaakko Pertilä, Antti Perälä, Lauri Pitkänen, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Hermann Sandberg, Niko Setälä, Niklas Sjöblom, Ilmari Syrjäjä, Kimmo Säteri, VR, Vuosaaren Satamaprojekti ja Sauli Vähäkoski

Takakannen HKL 12 (Karia / Strömberg) oli viimeinen suuressa remontissa ollut nk. Laihiannivel. Vaunu saatiin ison korjauksen jälkeen ajoin keväällä 1997. Vaunuun sijoitettiin siinä korjauksessa kylkiin merkkivalot, jotta muut liikenteen osapuolet havaitsisivat raitiovaunun entistä herkemmin. Muihin vuoden 1959 vaunuihin (Spårakoffia lukuun ottamatta) ei asennettu vastaavia lampuja. Kuva Juhana Nordlund 30.8.1999.

SRS
PL 234
00531
Helsinki

