

RAITIO

4/2003



Diakonissalaitoksen raitiotie, Basel,
Siniset bussit, osa 4

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
sisäänkäynti 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. 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. Myynissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.
TÖÖLÖNKATU 51A, 00250 HELSINKI

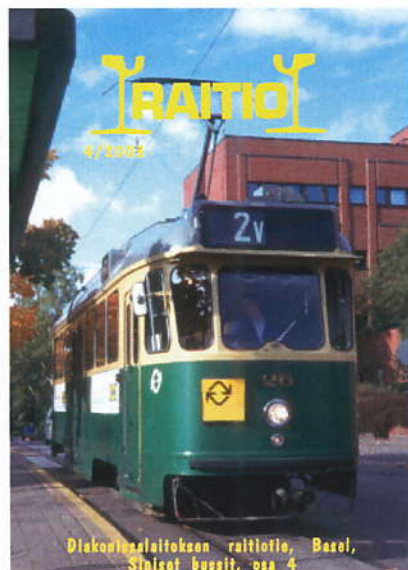
RAITIOITA à 3 euroa (-2000) ja 6 euroa (2001-)

- 3/1998:** Vuosaaren metro valmis, Matkalla
Amsterdamissa, KANJO.
- 3/2000:** Kummervaunut, Tallinna, Turisti-
autolla Pohjois-Haagaan, Katsaus
Tampereelle uuden vuosituhaten
merkeissä.
- 4/2000:** Harjavaunut, Krasnaja Presnjan
varikko, Moskovan vaunut, Tampe-
reen kaupungin liikennelaitos.
- 3/2001:** Helsingin raitioteiden työautot,
ASEAn arkut, Kuvia Tallinnasta,
Paikallisliikennettä Riihimäellä,
Metsälän Linjan viimeinen päivä.
- 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.
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30 eläkkeelle, Kibus-
kaupunkiautoja, Rostock, Siniset
bussit, osa 2
- 3/2003:** Joukkoliikenteen reittisuunnittelu,
Porvoon liikenne, Siniset bussit, osa 3,
Taulut, Barcelona

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

Kannen kuva



Maaliskuusta 1995 toukokuuhun 1998 Ensi
Linjalla oli raitiolinjan 2V päätepysäkki. 2V
oli tuon ajan toisarvoisin ratikkalinja ja tämä
näkyi kalustossakin (kuvassa Valmet RM3
nro 26). Kuva Juhana Nordlund 27.9.1996.

DIAKONISSALAITOKSEN RAITIOTIE

Jorma Rauhala



Syyskuun 4. päivänä 2003 Helsingin kaupungin joukkoliikennelautakunta teki merkittävän päätöksen muuttaa ensi vuoden alussa Katajanokalta Linjoille liikennöivää raitiolinjaa 2 siten, että uusi reitti kulkee keskustassa suurena yksisuuntaisena silmukkana Aleksanterinkatu – Snellmaninkatu – Liisankatu – Kaisaniemenkatu – Kaivokatu – Mannerheimintie – Aleksanterinkatu. Keskustan iso silmukka ajetaan tässä järjestyksessä, vaikka voisikin kuvitella, että toisinpäin liikennöitävä olisi loogisempi. Kakkoslinja ei enää ylitä Pitkäasiltaa Kallioon eikä Diakonissalaitokselle pääse näin muodoin millään raitiovaunulinjalla. Uuden linjan 2 liikennöintitapa on maanantaista perjantaihin klo 10–17 ja se on kohdennettu täysin laivamatkustajille.

Rata Hakaniemestä Porthaninkadun ja Siltaasaarenkadun kulmauksesta Diakonissalaitokselle valmistui 16.6.1925, jolloin ryhdyttiin liikennöimään linjaa 6 Lapinlahdenkadulle Marian sairaalan luo. Diakonissalaitoksen linja muutettiin jo 1.9.1927 liikennöimään toiselle sairaalalle eli Kirurgille ja

Vaunut 7 + 509 kääntymässä Alppikadulta Ensi linjalle. Kuva Jorma Rauhala lokakuu 1972.

Mariaan liikennöineen kuutoslinjan moottorivaunu HRO 61 (ASEA 1911) avoperävaunuiineen Diakonissalaitoksen edustalla 1920-luvun puolivälissä. Kuva Diakonissalaitoksen museo.



linjanumeroksi tuli 7. Seuraavan kerran tapahtui muutos, kun Diakonissalaitoksen linjan reitti muutettiin 1.6.1949 kulkemaan Haagaan (linja H).

Vuonna 1951 liikennepäällikön päiväkäskyssä H-linjan vakinaisten vuorojen kalustoksi oli määrätty NWF:n vaunusarjaa

(nrot 91–120). H-linjan liikennöinti Diakonissalaitokselle päättyi Ruskeasuon ja Haagan välisen rataosan lakkautuksen yhteydessä 30.8.1953. Lopetus johtui pääasiassa vaunujen puutteesta, mutta osittain myös matkustajamäärien vähydestä. Kaluston niukkuus oli seurausta jo vuosisadan alkupuol-

lella valmistuneiden raitiovaunujen romu-
tuksista. Tätä kalustoa oli vielä edellisenä
vuonna olympialaisten yhteydessä käytetty
runsaasti. Tässä uudessa tilanteessa HKL:n
piti yhdistellä ja lakkauttaakin monia raitio-
linjoja.

Ensimmäinen katkos

Ajanjaksolla 31.8.1953–31.10.1954 eli yli
vuoteen ei Diakonissalaitokselle ollut lain-
kaan raitiolinjaliikennettä. Sen sijaan oli käy-
tössä bussilinja 15 Koulupuistikosta Diako-
nissalaitokselle. HKL:n vuoden 1954 toi-
mintakertomus mainitsee raitioliikenteen pa-
lautuksen syyksi sattuvasti: “Koska autolinja
15 ei täysin vastannut yleisön toivomuksia
ja kun liikennekuntoisia raitiovaunuja oli
odotettua enemmän, muutettiin se 1.11. al-
kaen raitiolinjaksi 15”. Ilmeisesti kaupun-
kilaiset olivat antaneet hieman palautetta
raitoliikenteen lopetuksesta.

Suurinumeroisin raitiolinja

Diakonissalaitoksen raitioliikenne jatkui siis
jälleen 1.11.1954, kun sieltä ryhdyttiin lii-
kennöimään linjaa 15 Töölön tullin silmuk-
kaan. Mainittua linjaa pidennettiin Kuusi-
tien silmukkaan 20.7.1957. Seuraava muu-
tos tapahtui 2.9.1957, kun linjan numeroksi
vaihdettiin 12. Tässä olikin lyhyesti kerrot-
tuna Helsingin suurinumeroisimman raitio-
linjan 15 esiintyminen. Eipä ollutkaan ihme,
että SRS omi vuonna 1973 tämän linjanu-
meron erikoisajeluidensa tunnuksiksi. Ky-
seessä oli alun perin bussilinjan numero,
josta tuli sitten raitiolinja ja linjanumero 15
ilmentääkin tällä tavalla SRS:n monipuolis-
ta kaupunkiliikenneharrastustoimintaa.

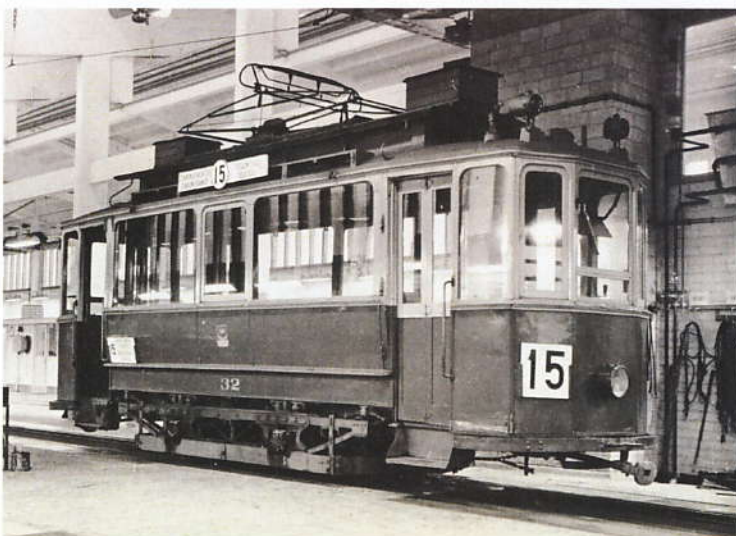
Toinen katkos

Järjestyksessä toinen Diakonissalaitoksen
raitoliikenteen katkos tuli voimaan 6.2.
1959, kun linja 12 lyhennettiin kääntymään
Hakaniemessä Arenan silmukassa ja loppu-
matka Diakonissalaitokselle hoidettiin lin-
ja-autolla 12X. Liikennekatkos johtui Toi-
sen linjan rata- ja katutöistä, jotka oli jo ai-
kaisemmin aloitettu. Toukokuun lopussa lin-
ja 12 lopetettiin ja 1.6.1959 ryhdyttiin Rus-
keasuon linjaa 10 liikennöimään Hakanie-
meen – bussijatkokuljetus jatkui. Kesäkuun
alussa oli Lapinlahdenkadun linjan raitio-
vaunuliikenne Marian sairaalalle päättynyt;
radan ulottumat olivat vanhan kaluston mu-
kaisia eikä uusilla leveillä telivaunuilla voi-
tu siellä liikennöidä. Tästä syystä ketju-
reaktiona monet raitiolinjat järjesteltiin uu-
siksi.



H-linjan moottorivaunu 118 (Norddeutsche
Waggonfabrik 1925) ja Karian perävaunu

(1947-49) Ensi linjan päätepysäkillä. Kuva
Jan Walter, 11.6.1951.



Diakonissalaitoksen linjalle 15 kilvitetty
“pikkuruotsalainen” 32 (ASEA 1913)
Koskelan hallissa paria päivää ennen
linjaliikenteen aloitusta. Kuva Bruno
Okkola, 30.10.1954.

Linjan 15 Ratti-Karia odottelemassa lähtöä
kohti Mannerheimintien ja Tukholmankadun
risteyksessä sijainnutta Töölön tullin
silmukkaa. Kuva Ilmo Ikonen, 1956.



Pitkästä kymplistä tumppi-kakkoseen

Diakonissalaitokselle palautettiin raitiolin-
kenne rataoiden päätyttyä 1.7.1959 ja Rus-
keasuon linja 10 aloitti liikennöimisen siel-
tä. Tätä edeltänyt lyhyt bussivaihe kesti siis
vain noin viisi kuukautta. Syksyllä 1959 lin-
jan nimi "Diakonissalaitos" muutettiin kau-
punginosaa kuvaavaan muotoon "Linjat".

Diakonissalaitoksen linja on ollut usein
kehityksen kärjessä: Helsingin ensimmäiset
Valmetin niveltauunuvuorot aloittivat seitse-
män kilometriä pitkällä 10-linjalla liikennöi-
misen 16.12.1973. Raitiovaunujen kuljetta-
jarahastus otettiin ensimmäisenä käyttöön
Diakonissalaitoksen linjalla 16.6.1978: ar-
kisin klo 21:n jälkeen ja viikonloppuisin ko-
ko liikennöintiaikana. Täydellinen kuljetta-
jarahastus alkoi 3.8.1978.

Kymppilinjalla käytettiin 1960-luvulla ja
sen jälkeenkin niveltauunujen tulon saakka
vakinaisissa vuoroissa Karian vaunuja ja
ruuhka-aikoina tietysti perävaunujen kans-
sa. Vuoden 1969 nimikkovaunulista on loo-
ginen: vuorot ovat 92–99 ja vaunut vastaa-
vasti 2–9. Niveltauunujen tulon jälkeen
vuonna 1974 nimikkovaunulista oli lyhyt:
vuorossa 99 vaunu 9 sekä vuoroihin 91–98
oli vain osoitettu numerosarja 31–40. Vuon-
na 1978 vaunusarjaksi vaihdettiin nro 41–
53. Yhteen ruuhkavuoroon saatiin myös ke-
sällä 1978 ensimmäinen "laihialaiseksi" eli
kuljettajarahastuskäyttöön muutettu 1–30-
vaunu eli numero 18.

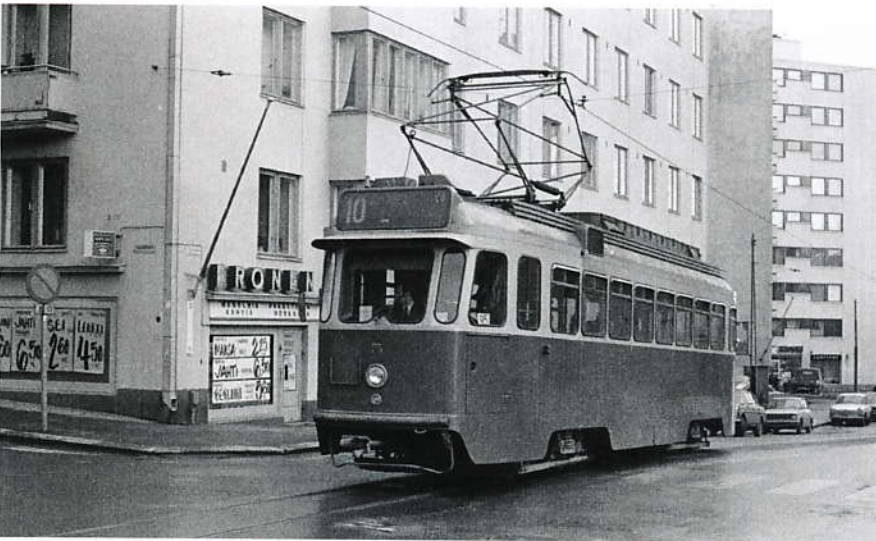
Pitkään muuttumattomana kestäneen
ajanjakson jälkeen 2.6.1985 Diakonissalai-
toksen linjaa ryhdyttiin liikennöimään Rus-
keasuon sijasta Kauppatorille linjanumerolla
2. Linjapituus oli ennätyslyhyt eli vain noin
2,5 km ja kalustona käytettiin lähinnä elin-
kaarensa lopussa olleita vuoden 1955 Ratti-
Karioita sekä vuosien 1955–56 VTS-vaunu-
ja (kesällä 1985 myös vuoden 1959 vaunu-
ja). Toista linjaa ajaneiden ja vähistä mat-
kustajista kilpailleiden bussilinjoihin napa-
tessa matkustajat raitiovaunun käyttö oli
vähentynyt. Liikennöintiaika oli ma–pe n.
6.30–21.45 ja la n. 6.30–15.00. Sunnuntai-
sin ei liikennöity lainkaan. Lauantailiiken-
teen lopetus oli totta 1.1.1987 ja liikenne
jatkui ma–pe-muodossa supistettuna n.
6.30–17.30. Kuljettajarahastukseen linjalla
siirryttiin vuonna 1986.

Diakonissalaitoksen linjan Kauppatorin
päätepysäkki siirrettiin 2.1.1992 Viking Li-
nen Katajanokan terminaalille. Linjan käyt-
töaste kasvoi sataman suunnalla, mutta vain
laivojen lastausaikoina. Vuonna 1995 teh-
tiin reitin keskustaosuudella erinäisiä lin-



Karian vaunu 5 Ensi linjan päätepysäkillä.
Maalariammattikoulu toimi eräissä
puutaloista, jotka oli alunperin rakennettu

Raajarikkoisten auttamisyhdistyksen
sisäoppilaitosta varten. Kuva Jorma
Rauhala 3.12.1972.



Vuoron 95 nimikkovaunu 5 Toisen linjan ja
Wallininkadun (nimetty professori Georg
August Wallinin mukaan) kulmassa. Erosen
kauppa tarjoaa "hedelmiä, pakasteita,
kahvia, herkkuja". Kuva Jorma Rauhala
3.12.1972.

Vuoron 96 vaunu 6 Ensi linjan ja Castrénin-
kadun kulmassa. Vaunussa 6 kokeiltiin nivel-
vaunuprojektiin liittyen yksipolvista virroitinta.
Tuleviin "saranoihiin" valittiinkin tällainen
virroitintyyppi, mutta kuutonen sai kokeilun
jälkeen takaisin oman vanhan saksisan-
kansa. Kuva Jorma Rauhala 3.12.1972.



Vaunu 6 Kallion virastotalon pysäkillä. Kuva Jorma Rauhala 6.12.1972.

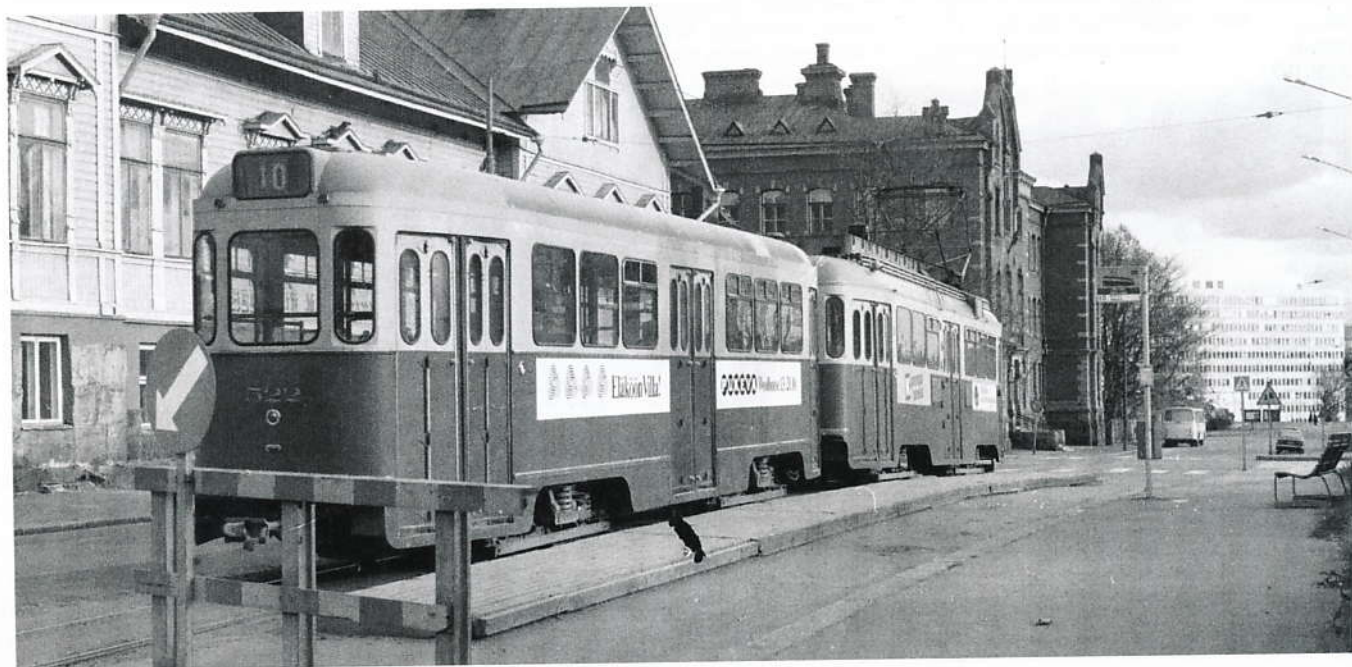
jausmuutoksia, joista kerrotaan tuonnempana. Aleksanterinkadun muutostöiden takia vuoden 2002 huhtikuusta lokakuuhun oli kaikki läpimenevä raitioliikenne Mannerheimintieltä Unioninkadun risteykseen siirretty muualle ja linjan 2 toinen päätepysäkki oli tuona aikana Erottajan silmukassa, jossa reitti kiersi "Kotkan" korttelin.

Kilometrin mittainen ongelma

Diakonissalaitoksen raitiotien reittikatuja ovat Siltasaarenkadulta tultaessa Toinen linja (pysäkit "Kallion virastotalo", "Castréninkatu" ja "Kaupunkien talo", kesästä 1994 lähtien "Kuntatalo") – Alppikatu – Ensi linja (päätepysäkki "Ensi linja" ja alun perin "Diakonissalaitos", lyhenteenä on edelleenkin DIA) – Castréninkatu – Toinen linja. Joulun 1980 ja syystalven 1982 välillä Kaupunkien talon rakennustyömaan vuoksi Alppikadun reittiosuus oli poikki ja tilapäinen raideyhteys oli rakennettu Toiselta linjalta Ensi linjalle Wallininkadulle, joka näin pääsi hetkeksi raitiotiekatujen joukkoon.

Valmetin vaunu 18 Kallion virastotalon pysäkillä. Kuva Jorma Rauhala 24.8.1978.

Karian moottorivaunun perässä saman valmistajan perävaunu nro 522 Ensi linjan päätepysäkillä. Kuvassa on nähtävissä nykyistä edeltävä pysäkkirakenne. Kuva Jorma Rauhala lokakuu 1972.





Kuljettajarahastusvalmiuksinen, mutta rahastajan kanssa päiväaikaan liikkuva Valmet-vaunu 18 Toisella linjalla. Kuva Jorma Rauhala 24.8.1978.

Tänä vuonna tehtyjen Helsingin kaupungin yleisten säästöpäätösten perusteella tullaan Diakonissalaitoksen raitiotielinjan liikenne lopettamaan keskiviikkona 31.12.2003. Lähemmäs 80 vuotta kestänyt liikennöinti Diakonissalaitoksen raitiotiellä päättyy lopullisesti – vai päättyykö sittenkään? Onhan liikennöintikatkoksia ollut tällä osuudella jo kahdesti aiemminkin. Sanooko nyt kolmas kerta toden?

Nyt kun liikenteen lakkautus on edessä, herää kysymys siitä, onko Diakonissalaitoksen rata loppujen lopuksi vain ongelmallinen ratapätkä. Jos tarkastellaan sinne joh-

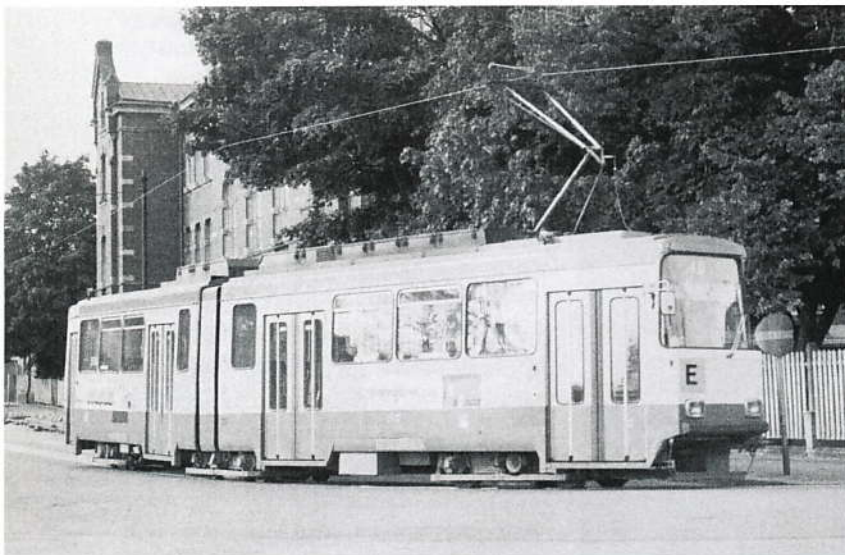


Helsingin nivelvaunuliikenteen aloitti vaunu 35 (kuvassa) vaunun 33 kanssa. Kumpikin liikennöi linjan 10 ylimääräisissä vuoroissa 16.12.1973. Kuva Jorma Rauhala, Ensi linja.

Näkymä nivelvaunun rahastajan ovelta, peltinen linjakilpi oli alkuaikoina käytössä. Kuva Jorma Rauhala 16.12.1973, Ensi linja.

Nivelvaunu 46 Kallion virastotalon pysäkillä. Viereisessä talossa sijaitti metrotoimiston näyttelytila. Talon seinässä on alkupe-
räinen metroasemalogo "tunnelissa" eli kansanomaisesti sian kärsä. Tämä tunnus ei tullut koskaan viralliseen käyttöön, sillä metrotoimiston siirryttyä liikennelaitoksen osaksi, HKL vaihtoi tunnuksen hyvin nopeasti M-kirjaimeksi. Kuva Jorma Rauhala 10.2.1975.





Nivelvaunu 37 kurvaamassa Ensi linjalta Castréninkadulle. Kuva Jorma Rauhala 24.8.1978.

dettujen raitiolinjojen toisia päitä, voidaan jossain määrin päätyä sellaiseenkin lopputulokseen. Minkä linjan kuuluisi päättyä Diakonissalaitokselle, jotta se olisi elinkelpoinen? Vai pitäisikö linjaa jatkaa Alppikatu pohjoiseen ja Helsinginkadun ylikulkusillan kautta johtaa Sturenkadulle? Tuon vajaan kilometrin mittaisen nykyisen osuuden varrella asuu tietysti melko paljon ihmisiä, mutta asutus on käytännössä vain radan toisella puolella. Toisella puolen Toista ja Ensi linjaa on käytännössä vain puistoalueita. Kävelymatkat ovat lyhyet alueen muiden raitio- ja bussilinjojen pysäkeille ja Toisella linjalla jopa päällekkäisiä linjojen 23 ja 502 kanssa, joten jotta Diakonissalaitoksen linjalla olisi varmasti käyttäjiä, linja pitäisi johtaa kaupungin keskustan kautta jonnekin pidemmälle ja nimenomaan jonnekin, jossa on vahva asukas pohja.



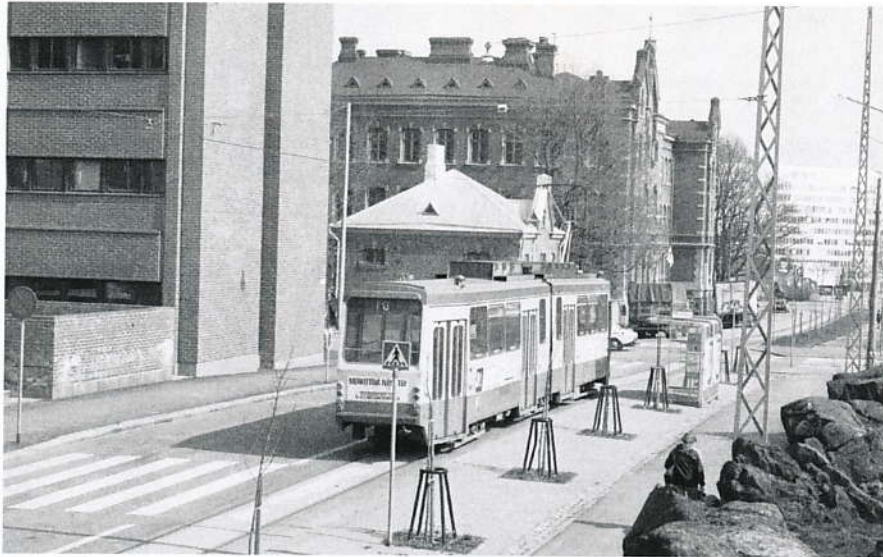
Nivelvaunu 32 Toisella linjalla Kallion virastotalon pysäkillä. Kuva Jorma Rauhala 24.8.1978.

ratapihan ylittävälle sillalle oli valmistunut raitiotie, järjesteltiin monia raitiolinjoja uudeksi.

Pussinperällä oleva Diakonissalaitoksen rata tuli siitä kärsimään. Silloin perustettu lyhyt kakkoslinja kulki päällekkäin linjojen 1 ja 1A kanssa Hakaniemestä Kruununhaan kautta Kauppatorille eikä linjan toinen pää myöhemmin Katajanokan terminaalissaakaan pystynyt takaamaan linjalle riittävän suuria matkustajamääriä. Rautatieaseman kautta tehty reitin pidennys 1.3.1995 ei tuonut riittävästi parannusta asiaan. Hakaniemestä pääsee nimittäin Kaivokadun sekä Senaatintorin suuntaan muillakin linjoilla, Kolmelta sepältä Katajanokalle samoin sekä Aleksanterinkadulta ja Senaatintorin suunnalta Hakaniemeen myös suuremmalla linjalla.

Maaliskuun alussa 1995 perustettiin ruuhkalinja 2V Diakonissalaitokselta Katajanokalle paikkaamaan Katajanokan ja Kruununhaan välisen linjan 2 suoran yhteyden häviämistä. 2V oli reitiltään muuten sama kuin aikaisempi lyhyempi kakkonen, paitsi Katajanokalla päätepysäkki olikin Merisotilaantorilla 4-linjan tapaan. Reitti kulki Kruununhaassa Snellmaninkadun – Liisankadun ”oikorataa”. Linjaa oli vaadittu etenkin Katajanokalla asuvien ja Kruununhaassa ala-astetta käyvien lasten vuoksi. Lyhytaikaiseksi jäänyt linja 2V ajoi viimeisen ajonsa 29.5.1998. Kesäaikaan linjaa ei koskaan liikennöity.

Nivelvaunu Alppikadulla, jonka koko lyhykäinen rataosuus näkyy kuvassa. Diakonissalaitos on taustalla. Kuva Jorma Rauhala 12.5.1985.



Ensi linjan nykymuotoinen päätepysäkki ajalta, jolloin jalkakäytävän lehmukset olivat vielä nuoria. Kuva Jorma Rauhala 12.5.1985.

Vuoden 2003 toukokuun lopulle saakka kakkoslinja profiloitui kalustonsa puolesta epäviralliseksi "museovaunulinjaksi", koska sille oli keskitetty viimeiset säännöllisessä liikenteessä olleet vuoden 1959 neliakseliset moottorivaunut. Niinpä Diakonissalaitoksen rataa voikin kuvailla kalustonsa puolesta välillä erikoiseksi: ensimmäisenä nivelvaunut ja viimeisenä neliakseliset!

Mitä kannattaisi kokeilla

Ajatuksena reittisuunnittelijoille voitaisiin esittää tulevaisuuden Diakonissalaitoksen linjan johtamista tällä hetkellä liikennettä vailla olevaan entiseen Töölön torin linjan 5 raidesilmukkaan. Kansalaisaloitteen läpimeno edellyttäisi kuitenkin suunnitteluviranomaisen lämpenemistä asialle ja vaadittujen säästötavoitteiden saamista jostain muusta toiminnasta. Ehkäpä uudesta Katajanokan laivalinjasta nro 2.

Töölön torin reitti voisi tarjota Diakonissalaitoksen linjalle hyvän elinkelpoisuuden, sillä Kallion ja Hakaniemen suunnalta puuttuu nykyään rautatieaseman kautta kulkeva suora yhteys Etu-Töölöön ja väkirikas Arkadiankadun – Runeberginkadun seutu kaipaisi kolmoslinjan vahvistukseksi apulinjaa. Diakonissalaitoksen rataa ei tulla tässä vaiheessa purkamaan, joten toivotaan Linjojen linjalle vielä parempaa tulevaisuutta!



Nivelvaunu Ensi linjalla ohittamassa Sokeain koulua. Kuva Jorma Rauhala 12.5.1985.

Nivelvaunu kääntymässä Ensi linjalta lyhyelle Castréninkadun osuudelle. Taustalla oleva kerrostalo on jo Toisella linjalla. Kuva Jorma Rauhala 12.5.1985.



BASEL

Teksti Jaakko Pertilä



Sveitsin luoteiskulmassa sijaitseva Basel on pinta-alaltaan pieni kantoni Reinjoen molemmin puolin Sveitsin, Saksan ja Ranskan rajojen yhtymäkohdassa. Vuonna 1833 verisen sodan tuloksena Basel-Stadtin (myöh. Basel) ja Basel-Landschaftin (myöh. Baselland) puolikantoneiksi jakautunut Basel on juuri sijaintinsa vuoksi saanut hyvät puitteet kasvulle ja Basel onkin Sveitsin toiseksi suurin kaupunkialue.

Julkisten historiaa

Ensimmäistä hevosrautiotietä seudulle oli kaavailtu jo vuonna 1874 ja hevosomnibussilla liikuttiin vuodesta 1881 lähtien. 1.11.1880 perustettiin kapearaiteinen (750 mm) rautatie Waldenburgerbahn (WB), joka liikennöi yhä edelleen samalla reitillä Baselin läheiseltä Liestalin juna-asemalta juniaan Waldenburgiin.

Raitioliikenteen voitaneen katsoa alueella alkaneeksi vuonna 1887, jolloin perustettiin ”höyryrautiolinja” Birsigtalbahnhof (BTB) reitille Basel Heuwaage – Therwil ja myöhemmin Rodersdorfiin asti. Raideleveydeltään metrisellä radalla ajettiin höyryvetureilla vuoteen 1905, jolloin rata sähköistettiin, mutta vasta 1984 se muutettiin raitiovaunuilla ajettavaksi linjaksi 17.

Näin ollen raitioliikenteen aloitusvuodeksi voi tulkita myös vuoden 1895, jolloin perustettiin Basler Strassenbahnen (B.St.B),

joka vuodesta 1946 lähtien on ollut Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Viime vuosisadan ensimmäisillä vuosikymmenillä Baselissäkin rakennettiin runsaasti ratoja. Basellandiin suuntautuvia ratoja rakensivat yksityiset yhtiöt ja samanaikaisesti silloinen B.St.B keskittyi Baselin sisäisen liikenteen hoitoon, mutta toisaalta Saksan ja Ranskan puolelle suuntautuneet ”esikaupunkiradat” kuuluivat myös B.St.B:n piiriin. Yksityisiä olivat BTB:n lisäksi Birseckbahn (BEB) Dornachiin 1902, Trambahn Basel-Aesch (TBA) 1903 ja Basellandschaftliche Überlandbahn (BUeB) Prattelnin 1921/22. Nämä neljä yhtiötä fuusioituivat 1974 Baselland Transport’ksi (BLT), joka nimensä mukaisesti hoitaa Basellandin liikennettä. Basellandin radat kuuluvat BLT:lle ja Baselissa sijaitsevat lähinnä BVB:lle. Prattelnin linjaa 14 tosin on jo vuosikaudet ajanut BVB.

Baselistä löytyy mielenkiintoisia vaihtesovituksia. Tässä linjan 11 vaunu on toivon mukaan valinnut kolmesta raiteesta oikean (vuodesta 2001 lähtien keskimmäisen). Viereisellä sivulla on Baselin ja ympäristön linjakartta.

BVB:llä on ollut bussiliikennettä vuodesta 1930 ja johdinautoja vuodesta 1941. 1950- ja 1960-lukujen tohinassa kumipyörät lisääntyivät ja bussiliikenteen tieltä purettiin Ranskan Hüngeen (1957) ja St. Louisiin (1961) sekä Saksan Lörrachiin (1967) suuntautuneet radat. Itse Baselin kaupungissa rataosuuksia ei suljettu kuin yksi: vuonna 1966 Badischer Bahnhofilta Johanniter-siltaa pitkin Schützenhausille kulkeva osuus, joka samalla lopetti keskustan sisemmän rengaslinjan, ja linjan 2 liikenne siirrettiin bussilinjalle 33. Positiivista on se, että pari vuotta myöhemmin linjalla otettiin käyttöön johdinautot.

Sittemmin rataverkko ei ole pienentynyt, jos ei juuri suurentunutkaan. Eräitä rata-verkon muutostöitä lukuunottamatta vain vuonna 2001 on rakennettu uusi yhteys päärautatieasemalle, jolloin sieltä saatiin suora yhteys linjojen 10 ja 11 reiteille. Sen sijaan

linjamuutoksia on Baselissäkin päässyt tapahtumaan aina, milloin on tarvetta ilmenyt. Suurempi muutos tapahtui 1980-luvulla, jolloin tiputettiin pelistä pois useita ruuhkalinjoja ja korvattiin ne suorilla kokopäivälinjoilla ja vaihtoyhteyksillä mutta onpa reittejä myöhemminkin höyläilty.

Yhteinen tariffialue

Tariffijärjestelmän nykykehitys alkoi 1960-luvun puolessa välissä, jolloin siirryttiin asenteeseen avorahastukseen. Vuonna 1967 aloitettiin lippuautomaattien asennus pysä-

keille ja kolme vuotta myöhemmin rahastajista luovuttiin kokonaan. Vuonna 1987 Tarifverbund Nordwestschweiz eli TNW otettiin käyttöön: siihen kuuluu Baseliensäksiksi alueita ympäröivistä kantoneista Solothurnista ja Aargautta bussiyhtiöineen samoin kuin Schweizerische Bundesbahnen'n, SBB:n, junat mainituilla alueilla. Vyöhykkeet ovat suhteellisen kookkaita, mm. melkein koko Baselin kaupunki kuuluu yhteen vyöhykkeeseen ja muun hintatason huomioon ottaen matkustaminen on melko huokeaa. Saksan ja Ranskan puolilla

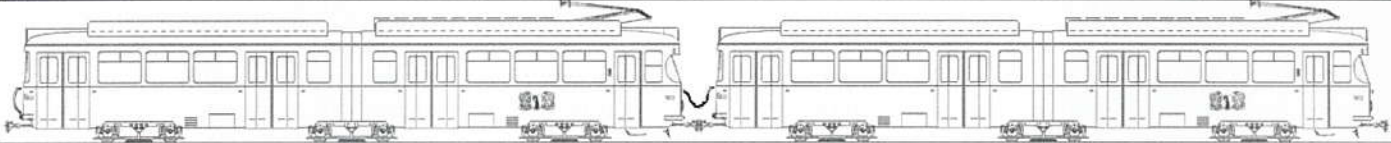
toteutuille tariffialueille saa halutessaan halvemman yhteislipun.

Paikallisille asukkaille tarjotaan kuukausilippua (kalenterikuukaudet) hintaan 62 frangia, olisiko Suomen käyttämässä rahassa noin 40 €. Henkilökohtaisia lippuja ei olekaan, eli tuolla 62 CHF:lla saa matkustaa sen haltija, eli siihen nähden liikutaan samassa hintaluokassa kuin meillä.

Kurzstrecke (K), neljän pysäkinvälin lippu, on kertalipuista halvin, 1,80 CHF (1,20 €). Sen jälkeen myydään yhden tai useamman vyöhykkeen lippuja, joissa vaihtoai-

Linienetz Basel und Umgebung





riippuu vyöhykkeiden määrästä ja hinta ko-
hoaa enimmillään kahdeksassa vyöhyk-
keessä 12,40 frangiin (8,30 €). 12 matkan
sarjalippuja myydään samoin perustein, K-
liput mukaan lukien, ja hinta on kymmen-
kertainen kertalippuun nähden eli 2 matkaa
"kaupan päälle".

Matkailijoille myydään yhdeksi tai kol-
meksi päiväksi keskustan tai koko TNW-alue-
en kattavia päivälippuja. Lähes kaikkia lip-
pua myydään myös noin 1,5-kertaisella hin-
nalla 1. luokkaan, niistä tosin ei ole hyötyä
kuin paikallisliikennettä palvelevissa junis-
sa, joissa 1. luokka on. Raitio- ja bussiliiken-
teessä joutuvat matkustajat tyytymään 2. luok-
kaan (sillä 3. luokka poistui jo vuonna 1956.)

Kalusto

Hiukan johdatusta: II maailmansodan aikoi-
hin Sveitsissä alettiin laatia standardivaunu-
tyyppiä, joka sopisi kaikille Sveitsin raitio-
teille. Sellainenhan luotiin ja tuo "Standar-
dzug" on ollut pohjana näihin päiviin asti
rakennetuissa vaunuissa.

Linjan 16 vaunu on juuri laskeutunut
Bruderholzista Jakobsbergin vaihto-
asemalle. Linjan 37 bussi vartoo.

Sveitsiläiset tyyppimerkinnot tarkoitta-
vat seuraavaa: moottorivaunuissa A on I luo-
kan, B II luokan ja C III luokan vaunu sekä
X on työvaunu. Pikku-e kirjaimen perässä
tarkoittaa virroittimise sähköistettyä versiota
– Sveitsissä ei tietääkseni muita sähköis-
tystapoja ole. Moottorivaunuissa murtoluku-
merkintä tarkoittaa vetävien akselien ja
kaikkien akselien määrää. Siis esim. Be
4/6 tarkoittaa, että II luokan moottorivau-
nussa aksleita on yhteensä 6, joista 4 ovat
vetäviä. Moottorittomien vaunujen luokka-
kirjaimen perässä on pelkkä akseliluku-
määrä, esim. B3.

BVB:llä ja BLT:llä raitioliikennekalus-
toa oli tammikuussa 2003 seuraavasti:

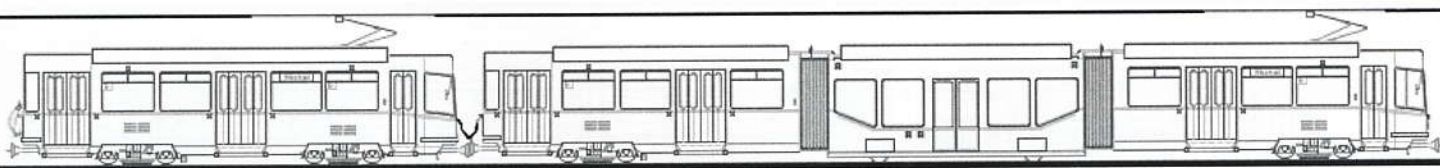
Moottorivaunut 1.1.2003				
Tyyppi	Nrot	kpl		
BVB				
Be 4/4	457-476	20	1968	"Gummikuh"
Be 4/4	477-502	26	1986-87	"Cornichon"
Be 4/6	624-657*	27	1972	"Düwag"
Be 4/6S	659-686	28	1990-91	"Guggummere" (Säntle)
Be 6/8	301-328	28	2000-02	"Combino"
		129		
BLT				
Be 4/6	101-115	15	1971-76	Düwag
Be 4/6	123-158*	7	1972	ex-BVB, "Düwag"
Be 4/6	213-266*	16	1978-81	Tram 2000
Be 4/8	201-259*	50	1978-81	Tram 2000; madallus 1987-
		88		
BVB + BLT		217		

BVB:n väreissä Düwagin niveliä voi vielä
nähdä ruuhkalinjalla 12.

Raideliikenneyhtiöiden politiikkaan
kuuluu, että jok'ikisessä ratikkavuorossa
(paitsi linjat E11 ja 12) on matalalattiainen
vaunu. BLT:n linjoilla 10 ja 11 on tuo matala-
lattiakäytäntö ollut jo koko 1990-luvun kun
1980-luvun puolivälistä sen 6-akselisiin ni-
velvaunuihin alettiin asentaa matalat keski-
osat; samalla tyyppimerkintä muuttui 4/6:sta
4/8:aan. BVB pääsi juoneen mukaan vasta
kymmenen vuotta myöhemmin, jolloin se
alkoi hankkia vuosien 1990-91 vaunuihinsa
matalia keskiosia. 20-metrinen vaunujen
nivekten väliin lisättiin n. 9 metrin pätkä; tek-

Perävaunut 1.1.2003				
Tyyppi	Nrot	kpl		
BVB				
B4	1423-1435	13	1961-62	
B4,B4N	1436-1475	40	1967-69	osa madallettu
B4,B4N	1476-1506	31	1971-72	- " -
		84		
BLT				
B4	1301-1305	5	1948-49	ex-BVB / ex-VBZ
B4	1316-1322	7	1961	ex-BVB
		12		
BVB + BLT		96		





Linjoilla 2 ja 3 liikennöi usein tällaisia Be 4/6S + Be 4/4 -junia

ninen ratkaisu oli hieman erilainen, sillä aiemmin nivelen kohdalla ollut teli poistettiin kokonaan ja matalan osan mukana tulleet kaksi akselia kannattelevat keskiosaa ja itse nivelet roikkuvat tyhjän päällä. Kun akselilukumäärä ei muuttunut niin vaunun uusi tyyppimerkintä on Be 4/6S (S = Sänfte = ”kantotuoli”).

Uusimpina muutostöinä on ollut 1960- ja 1970-luvuilla hankittujen neliakselisten perävaunujen (B4) ”ruhjominen” teliensä väliltä (n. 3 m matkalta) maan tasoon. Noita madallettuja perävaunuja kaikkiaan 84:stä vaunusta on tätä kirjoitettaessa ainakin 33 kpl ja niitä käytetään niissä vuoroissa, joihin ei riitä matalaa moottorivaunua.

Matalalattiaisuuden lisäksi toinen hyvä puoli on se, että linjalla kuin linjalla on ainoastaan yhdeityyppistä kalustoa, olkoon se sitten tuliterää 43-metristä Combinoa tai 40-vuotiailla perävaunuilla höystettyä Guggummereä. Vuosina 1948-51 (”Baracken”) sekä 1958 (”Staubsuuger”) hankitut 56 neliakselista moottorivaunua romutettiin vasta uuden Combino-sarjan 28 vaunun saavuttua.

Combinot, nuo 7-osaiset eli 6-niveliset täysin ilmastoidut vaunut, on toimittanut saksalainen Siemens (tähän asti muut kuin Düwagit lienevät olleet sveitsiläistä tuotantoa!) Siemensin internet-sivuilla (www.siemens.com/combino) on kuvaus noista kuin myös muualle maailmaan toimittamistaan ”kokoa-se-itse-Combinoista”.

Combinojen myötä eräs perinne katosi katukuvasta: niiden kanssa ei enää käytetä perävaunuja. Kytkimet ovat Helsingin Varioiden tapaan piilossa ja harvoinpa yli 43-metristä junaa tarvitaankaan. Paitsi erikoistilanteissa, sillä erään massatapahtuman aikana törmäsin BLT:n noin 65-metriseen junaan, jossa kahden madalletun nivelen lisäksi oli vielä perävaunukin. Ihan mukavan näköinen yhdistelmä!

Vaunuja moneen lähtöön

BVB:n vanhimmat moottorivaunut ovat vuosina 1967-68 hankitut neliakseliset vaunut, ”Gummikuh”. Sen sijaan myös vuosina 1967-72 hankituista 56:sta Düwag-nivelraitiovaunuista on käytössä alle 30. Vuosien 1967-68 sarja (nrot 603-622) on kokonaisuudessaan lahjoitettu Serbian Bel-

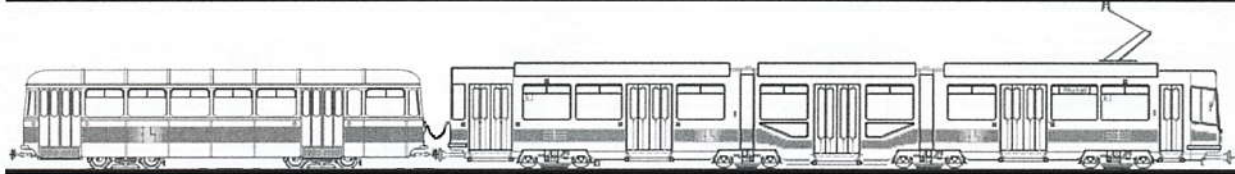
gradiin, samoin osa toisesta vuoden 1972 sarjasta (nrot 623-658) ja ainakin seitsemän niistä on nykyisin BLT:llä. Loput noin 25 kulkevat harvakseltaan BVB:n väreissä. Harvinaisen lyhytaikaista kalustonkäyttöä, joskin ovathan kaikki vaunut vielä jossain päin maailmaa käytössä.

Seuraava 26:n moottorivaunun (”Cornichon”) sarja hankittiin vuosina 1986-87 ja ne olivat ehkä yllättäen neliakselisia. Vuosina 1990-91 sen sijaan hankittiin taas niveliä (”Guggummere”) kaikkiaan 28 kappaletta – jotka siis madallettiin myöhemmin – ja nyt pari-kolme vuotta sitten 28 Combinoa.

Kaikkiaan 84:stä neliakselisesta perävaunusta vanhimmat ovat vuosilta 1961 ja 1962, viimeiset on hankittu 1972 ja lähinnä noita jälkimmäisiä on viime aikoina madallettu. Alkuperäisten vaunujen tyyppimerkintä on B4 ja madalluksen yhteydessä merkinnän perään lisättiin N. N on yhtä kuin Niederflur eli matalalattia mutta toisaalta

Saksa sijaitsee näiltä sijoilta noin sadan metrin päässä vasemmalla. Linjan 6 päätepysäkki Riehenissä.





käytetään myös Guggummerien tapaan merkintää B4S.

BEB:n nykyiselle 10-linjalle vuosina 1971-76 hankkimat 15 Düwag-nivelvaunua ovat edelleen käytössä. Vuosina 1978-81 hankittiin Tram 2000 -perheeseen kuuluvia nivelvaunuja 66 kpl, joista 50:een on sittemmin lisätty kuusimetrisen matala keskiosa. Lisäksi edellä mainitut seitsemän BVB:n Düwagia ovat nyt BLT:n väreissä. 12 perävaunua ovat osin BVB:n peruja, osa taas on hankittu Zürichin liikennelaitokselta, VBZ:ltä.

Bussikalustoa on BVB:llä 71 Mersun verran, joista kolmisenkymmentä nivelaautoa ja muutama pikkubussi. Trollikoita on 12. Vuonna 1992 liikenteeseen tuli maailman ensimmäinen sataprosenttisesti matalalattiainen niveljohdinauto (Niederflur Gelenk Trolleybus) ja vuodesta 2000 lähtien kaikilla linjoilla on ollut ilmastoidut matalalattia-bussit. BLT:llä on kaikkiaan 29 bussia, joista 4 on Mersun Cito-midibusseja ja loput Citaroja.

Oldtimerit

Oldtimereita, kuten täkäläiset vaunuvanhukseksi kutsuvat, saa vuokrata ajeluille ja varastossa onkin mukava valikoima. Sunnuntaisin kannattaa hankkiutua päärautatieaseman kupeeseen, josta lähdetään pariin otteeseen kierrokselle. Sen lisäksi ravintolaraiteiovaunuksi muutettu "Dante Schuggi" vuodelta 1914 on liikenteessä yleensä ker-

ran kuussa, muulloin se on suosittu mm. hääjuhlien jatkopaikkana. Ensimmäiset sveitsiläiset nivelvaunut (BVB 601 ja 602) hankittiin Baseliin vuonna 1961, joista vaunu 602 on muutettu Party-Tramiksi. Myös tuo vaunu on suosittu vuokrauskohde mutta tietenkin omaan käyttöön saa halutessaan vaunun kuin vaunun.

Museokalustosta erikoisuutena kerrottakoon, että keskustassa erään vaihderakennustyömaan katkaistua linjan 2 reitin, poisse jääneen osuuden liikenne hoidettiin tuolloin kaksisuuntaisilla museovaunuilla – eikä lie mikään ainutkertainen tapaus!

BVB:llä on oldtimer-moottorivaunuja 11 ja perävaunuja riittää jokaiseen. Yksi bus-sikin löytyy. BLT:llä on kaiketi tallessa vain yksi BEB-radan moottorivaunu ja pari perävaunua.

Jokainen osuus käytössä

BVB:llä on käytössään kolme varikkoa Allschwilerstrassella (Morgarten), Dreispitzissä ja Wiesenplatzilla sekä jälkimmäisen läheisyydessä keskuskorjaamohalli Klybeck. Egliseen ulkosäilytysaitaus linjan 2 pääte pysäkin takana ei ole enää vakituksessa käytössä. Johdinautovarikko on linjan 31 reitin varrella Rankstrassella.

BLT:llä on kaksi suurta ratikkahallia: Ruchfeld lähellä BVB:n Dreispitzia sekä Hüslimatt 10-linjan reitin varrella, jonka yhteydessä on myös yhtiön bussivarikko.

BLT:n linjan 17 kalusto koostuu madalletusta nivelestä ja perävaunusta.

Ruchfeldin valmistuttua kymmenkunta vuotta sitten joitakin pieniä halleja poistettiin käytöstä. Nykyisin jäljellä on vielä linjan 10 Rodersdorfin ja 11:n Aeschin pääte pysäkkien yhteydessä pienet parin vaunun säilytystilat mutta nekin ovat evp.

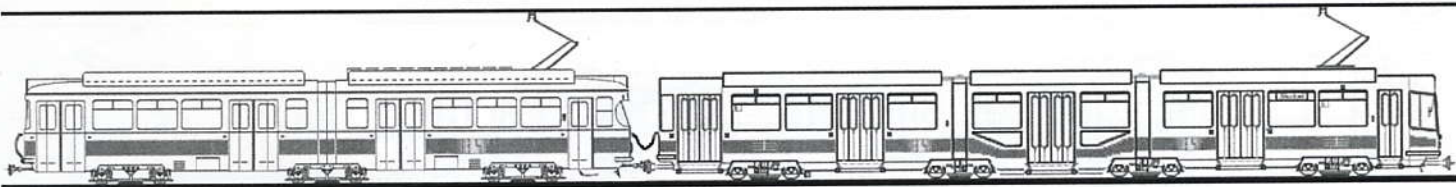
Keskustasta säteittäisesti lähes joka suuntaan lähtevät radat yhdistää muutaman kilometrin päässä keskustan melkein kokonaan kiertävä linjan 1 rengasrata. Kaikki raiteet ovat linjaliikenteen käytössä ja joka osuudella myös liikkuu ainakin yksi kokopäivälinja.

Raitio- kuin bussiliikenteellekin ominaista on, että linjojen matka kestää riippumatta vuorokaudenajasta aina saman verran, mikä taas johtuu lähes täydellisesti toimivista liikennevaloetuksista – myös muutamaa poikkeusta lukuunottamatta omille kaistoilleen rakennetut radat samoja kuin useat bussikaistat takaavat osaltaan aikataulussa pysymisen. Pysäkkien välillä ei vaunuja juuri näy seisoskelevan, ja kun pysäkkiajat ovat vakioita, niin sekuntipelillä suunnitellut aikataulut yleensä myös pitävät. Täsmälliseen toteutukseen päästään mm. siksi, että vaunut pysähtyvät joka pysäkillä aina, oli sitten matkustajia tai ei, ja sekin osaltaan täsmällistää aikatauluja.

Rataverkko on joustava ja poikkeustilanteet hoituvat helposti, sillä lähes joka raitio-risteyksessä pääsee kääntymään mihin suuntaan tahansa ja kääntösilmoitakin on vähän väliä. Kun vielä pääte pysäkillä on usein vuorovälin, toisinaan pitemmänkin ajan, verran taukoa, niin mahdolliset myöhästelyt saadaan kurottua nopeasti umpeen. Hyvän varabussijärjestelmän mahdollisesti "jumiin" jääneiden raitiolinjojen korvaava liikenne saadaan hetkessä käyttöön – seudun useat bussiyhtiöt ovat mahdollisuuksiensa mukaan järjestelmässä mukana.



Baselin ensimmäinen Combino nro 301 linjalla 8 lähellä keskeistä Barfüsserplatzin asemaa. Vaunujen mainostila on perinteiseen tapaan katonrajassa. TCB.



Linjoilla 10 ja 11 Be 4/8:n perässä on Düwag tai uudempi korkea nivelvaunu.

Kaikkien raitiolinjojen linjapituus on yhteensä noin 115 kilometriä (luvut ovat vuodelta 2001, jolloin ruuhkalinjoja E11 ja 12 ei vielä ajettu; niiden pituudet puuttuvat). Linjat kattavat melkein koko keskustan ja esikaupunkieihin suuntautuva runkoliikenne hoidetaan pääasiassa raitiovaunuilla. BVB:llä on tällä haavaa kahdeksan pääraitiolinjaa ja yksi ruuhkalinja; lisäksi linjoilla 1 ja 2 on ruuhka-aikoina pidennetty reitti. Bussilinjoja yhtiöllä on 11 ja johdintautolinjoja 2. BLT taas liikennöi kahta pää- ja kahta osa-aikaista raitiolinjaa sekä 14 bussilinjaa. Raitiolinjasto on esitetty alhaalla:

Taulukossa olevat linjapituudet eivät välttämättä täsmää virallisten kanssa mm. BVB:n ja BLT:n rataverkkojen omistussuhteiden vuoksi.

Aamusta yöhön

Liikenne sekä raitio- että bussiliikenteessä alkaa joka päivä kello 5 jälkeen ja ainakin keskustaan pääsee joka päivä 6:ksi. Viimeiset lähdöt ovat puolenyön aikoihin. Perjantain ja lauantain lopuksi ajetaan ylimääräiset lähdöt ja tuolloin on mahdollisuus illan viimeisiin vaihtoyhteyksiin, sillä kaikilla linjoilla tuo viimeinen lähtö ohittaa Barfüsserplatzin klo 0.32. Ihmettelen hiukan, miksei tuo vaihtoyhteys voisi olla jokapäiväinen, kun se ei paljon normaalia myöhempi kuitenkaan ole ja vähällä vaivala onnistuisi. Baselissa kun muuten on niin (raivostuttavan) hyvin tahdistetut aikataulut. Mutta noin on ollut vuosikaudet joten kai se on tšekäläisten mielestä ok. Jonkin vuoden ajan on liikennöity yöbusseja: tunnuk-siltaan A, B ja D-bussit lähtevät Barfüsser-aukiolta pilkkujen aikaan eli 1.30, 2.30 ja 3.30, E-H-linjat vain puoli kolmelta. Yöhinnottelu ei kuulu tariffin piiriin, mutta voimassaolevalla lipulla kuten myös linjojen sponsorin, mm. Kantonalbankin, korteilla saa hiukan helpotusta 5 frangin lipusta.

BVB:n nykyinen vuorovälijärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1999: kullakin BVB:n linjalla sekä BLT:n linjoilla 11 ja E11 ajetaan arkisin 7,5 minuutin välein kello 5.30-20 ja sen jälkeen puolenyöhön asti 15

minuutin välein. Lisäksi joillakin linjoilla perävaunut ajetaan halliin kello 20. Aiemmin liikenne oli ollut ajoittain tiheämpää 6 minuutin väleiseen, mutta runsaiden ruuhkien johdosta päädyttiin hiukan harvempiin vuoroväleihin ja pitempiin vaunuihin. Toisen syy oli tietysti säästöt. Kaikenkaikkiaan liikenne 7,5-minuutin väleillä toteutuu säännöllisempänä ja palvelu alueittain on enimmäkseen riittävää.

Lauantailiikenne alkaa 10 minuutin väleillä kello 5, päivän (kello 9-17) 7,5 minuutin välien jälkeen palataan 10 minuuttiin ja ilta on jälleen 15-minuuttista. Sunnuntaina taas aloitetaan ja lopetetaan vartin väliajoilla, kello 11-20 välinen aika ajetaan kymmenen minuutin välein.

BLT:n linjalla 10 kuten 17:llä sen liikennöintiaikoina ajetaan kymmenen minuutin välein, iltaisin kello 20 jälkeen sekä lauantaina ja sunnuntaina koko päivän ajetaan 15 minuutin välein.

BVB:n bussiliikenteessä on sama systeemi kuin raitioliikenteessäkin, joskin esikaupunkilinjoilla saattaa olla johdannaisvuorovälit eli esim. ruuhkassa 15 minuuttia ja sunnuntaisin päivällä 20. BLT:n bussiliikenne taas hoituu harvemmin, ruuhkissa toisinaan vartin välein, muulloin yleensä kerran-pari tunnissa. Noiden esikaupunkilinjojen aika-aulut vaihtoyhteyksineen on tahdistettu runkoliikenteen mukaan.

Raitioliikenteessä on siis käytössä nykyisin kolme vuorovälisysteemiä ja matkustaja-

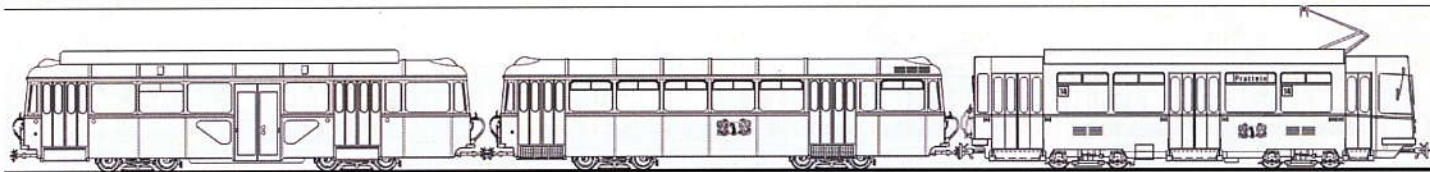
määrien – jotka ovat suurehkoja – vaihtelut linjoittain hoidetaan kalustosijoituksilla eli liittämällä perävaunu. Käytännössä perävaunut ovat liikenteessä kuitenkin koko päivän: aamupäivän hiljaisena aikana varsinkin esikaupunkiradoilla on miellyttävän väljää. Sunnuntaisin ei yleisesti ottaen ole perävaunut käytössä, paitsi silloin kun moottori-vaunu on korkealattainen ja arkisinkin osalla linjoista perävaunut poistuvat samaan aikaan kello 20 kun vuorovälit harvenevat. Sveitsissäkin epäsosiaalinen aines on lisääntynyt ja järjestyshäiriöitä pyritään välttämään näillä keinoin – samoin BLT on asentanut valvontakamerat ainakin osaan vaunuistaan.

Linjaston solmukohtia

Barfüsser- ja Aeschenplatzin sekä päärautatieasema Bahnhof SBB:n muodostaman kolmion sisälle jää suuri osa nykyisestä liikekeskuksesta ja useita kulttuurikohteita. Vanhankaupungin nurkalla olevan Barfüsserplatzin ohittaa miltei joka raitiolinja ja sen huomaa: ruuhka-aikoina paikka on aivan tukossa ja samankin linjan vaunu seuraa toistaan. Sveitsiläisestä täsmällisyydestä ei tässä kannata puhua, vaikka muilta osin aikatauluihin uskaltaa luottaa.

Aeschenplatzin terminaali rautatieaseman lähetyvillä on vanha BLT:n linjojen pääteasema mutta nykyisin aukio on läpikululiikenteen käytössä. Kiskoja kulkee edelleen ristiin rastiin; Basler Zeitungin web-kamerasta osoitteessa www.baz.ch voi näh-

BVB Linja	Pituus s km	Ajo- aika	Vuo- rot	Vuoro- väli
1 (14 ->) Dreirosenbrücke – Bahnhof SBB			16	
1 (14 ->) Dreirosenbrücke – Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof (ruuhka)			27	7,5
14 Pratteln – Muttentz – Dreirosenbrücke (-> 1)	19,3	39	20	7,5
2 Binningen Kronenplatz – Bahnhof SBB – Eglisee	5,8		22	
2 Binningen Kronenplatz – Bahnhof SBB – Eglisee – Riehen Dorf (ruuhka)		29	10	7,5
3 Birsfelden Hard – Burgfelden Grenze	6,4	24	8	7,5
6 Allschwil – Riehen Grenze	12,5	37-43	13	7,5
8 Neuweilerstrasse – Bahnhof SBB – Kleinhüningen	7,6	31	10	7,5
12 Muttentz – Aeschenplatz – IWB – Muttentz (ruuhka)		30	9	7,5
15 Messeplatz – Bruderholz (-> 16)	5,0	19	7,5	
16 Schifflande – Bruderholz (-> 15)	5,3	21	14	7,5
yhteensä	61,9		84	
BLT				
10 Rodersdorf – Bahnhof SBB – Rodersdorf	26,0	62	13	10
11 Aesch – Bahnhof SBB – St. Louis Grenze	14,4	43	13	7,5
E11 Reinach Süd – Aeschenplatz – IWB – Reinach Süd (ruuhka)		27	8	7,5
17 Wiesenplatz – Ettingen (ruuhka+lauantailinja)	12,3	35	8	10
yhteensä	52,7		42	
BVB + BLT yhteensä	114,6		126	



dä vilauksia aukiosta ja kaikista mahdollisista vaunutyypeistä.

Bahnhof SBB:lta on myös mielenkiintoinen toteutus kuusine lähtöraiteineen. Vuonna 2001 aukio koki täysremontin ja sinne johdettiin linjojen 10 ja 11 reitit uutta raitiovaunusiltaa pitkin. Nykyisin SBB:lle pääsee suoraan miltei joka suunnasta ja juuri BLT:n linjojen suosio on entisestäänkin kasvanut.

Linjat 1/14 ja 12

BUeB-yhtiön vuosina 1921-22 St. Jakobista (Basel/Basellandin raja) Prattelnin avaamaa rataa kuluttaa linja 14. Aeschenplatzille "päätyvältä" rataosuudelta linja 14 jatkaa keskustan halki Pikku-Baselin puolelle, jossa Dreirosenbrücken pysäkillä linjakilvet vaihdetaan 1:ksi ja matka jatkuu takaisin keskustaan, Bahnhof SBB:lle. Linjaparrille tulee pituutta 19,3 kilometriä ja aikaa kuluu noin 55 minuuttia. Ruuhka-aikoina pääsee halutessaan samalla vaunulla jatkamaan vielä uudelleenkin Pikku-Baseliin Badischer Bahnhof'n sivuasemalle, josta lähtevät junat Saksaan.

Dreirosenbrückelta kehälinjana rautatieasemalle jatkavan linjan 1 reitti on koko historiansa aikana ollut hiukan tynkä. Sillä on samankaltaisia ongelmia kuin Helsingin renkaslinjoilla 3B/3T ja 7A/7B eli pääte pysäkki on aina vähän väärässä paikassa, matkustajamäärät vaihtelevat osuiksittain eikä linja oikein ala mistään eikä lopu mihinkään.

Muutama vuosi sitten toteutettu linjojen 1 ja 14 yhdistäminen oli onnistunut ratkaisu.

Linjaparrilla on käytössä neliakselinen moottorivaunu ja kaksi perävaunua tai toisinpäin. Viimeinen vaunu on matalalattiainen. BVB:n jäljellä olevat Düwagit kulkevat 1- tai 2-vaunuisina äskettäin aloitetulla ruuhkalinjalla 12, joka tukee 14:ä Muttentzin ja keskustan välillä aamuruuhkan aikaan.

Linja 2

1960-luvulla katkaistu kehä-kakkonen jäi tuolloin junnaamaan Pikku- ja Iso-Baselin väliä. Nykyisin reitti on linjayhdistelyjen johdosta pidentynyt koskemaan mm. Binningenin esikaupunkialueen. Kakkonen on linjanumerointijärjestelmän kummajainen. Siis meikäläisestä näkökulmasta, jossa yhdenkin reitiltä poikkeavan pysäkin käyttö aiheuttaisi uuden linjatunnuksen. Mutta Baselin 2:lla onkin neljä eri reittiä: ensinnä perus-kakkonen joka ajaa Binningen Kronenplatzilta keskustan läpi Badischer Bahnhofille ja edelleen pari pysäkki Eglisee'n vehreälle pääteasemalle. Ilta-ruuhkassa linja jatkaa vielä Riehenin kylään (ei aivan rajalle asti) ja onpa vielä pitempi reittikin nimenomaan sinne rajalle asti, jota ajetaan pari kertaa aamussa ennen kuin pitkälle hallisijoitetun linjan 6 ensimmäinen vuoro Rieheniin ehtii. Hännäntynkänä on vielä iltasella noin 20:n jälkeen ajettava pikku-kakkonen, joka jää sinne edellä maini-

Linjan 1/14 vakiokalustoa Be 4/4 + B4 + B4N.

tulle Badischer Bahnhofille. Nämä samalla tunnuksella ajettavat eri reitit nyt eivät sveitsiläisiä haittaa, sitä paitsi onhan joka vaunussa kuitenkin asialliset määränpääkilvet, nykyisin myös sisätiloissa.

Kakkosta ajetaan 6-akselisella keski-osaltaan matalalattiaisella vaunulla sekä korkealla perävaunulla.

Linja 3

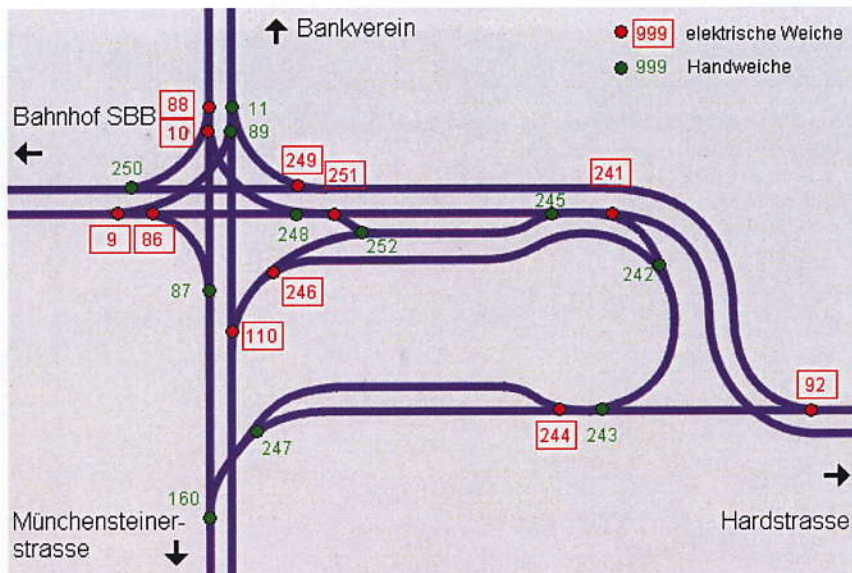
Kolmonen on ollut varsin muuttumaton linja aina vuodesta 1897. Tarkkaan ottaen linjaa on jatkettu ainoastaan 1906 ja 1930 Burgfeldenin päässä ja 1932 Birsfeldenin päässä nykyisille pääteasemilleen. Siis yli 70 vuotta samaa rataa!

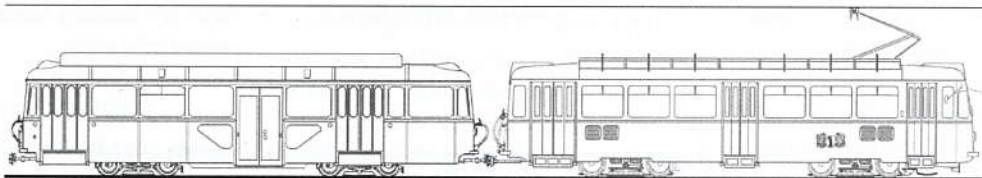
Linjalta löytyy, aivan keskustan tuntumasta koko rataverkon jyrkin nousu, 7,99 %. Siitä kolmonen jatkaa läpi vanhan keskustan ja muinaisen kaupungin portin, Spalentorin, ohi kohti Burgfeldenin rajaa. Sieltä taas löytyy rataverkon pienin päätesilmukka, kaarresäde on vain 14 m. Linjan kalusto on kakkosen kaltaista.

Combino-linjat 6 ja 8

Muinainen "Dreiländertram" 6 on typistynyt vain Baselin kattavaksi. Nykyinen pääte pysäkki Riehenin päässä sijaitsee muutaman kymmenen metrin päässä saksan rajasta, eikä toinen, Allschwilin, pää kovin kaukana Ranskasta ole. Täsmennykseksi: samanlaisesti linjaa ei ole koskaan ajettu kolmen maan alueella mutta nimi kaiketi juontuu siitä, että ennen Saksan Lörrachiin suuntautunutta reittiään linjaa 6 ajettiin Ranskan Hünigeen. Allschwilin pää on linjan miltei koko uran ajan pysynyt samana.

Sikin sokin on isketty maahan rautaa mm. Aeschenplatzilla. TCB.





Linjan 15/16 kalustona on 1960-luvun Gummikuh ja yleensä samanikäinen madallettu perävaunu.

Kutoselle on useimmiten sijoitettu uusien kalusto ja niin on nytkin: 12,467 kilometrin pituisella radalla 37–43 minuutin matka taittuu mukavasti uusilla Combinoilla.

Toinen Combino-linja on Neuweilerstrasselta ydinkeskustan läpi "pahamaaniselle" Pikku-Baselin puolelle Kleinhühningen matkaava linja 8. Pituutta linjalle kertyy 7,566 km ja matka kestää 31 minuuttia.

BLT: "pikaratikat"

Lopulta 99 vuoden jälkeen, vuonna 1986, saatiin rakennettua Birsigalbahnin Heuwaagen asemalta puuttuva noin 50 metrin pätkä BVB:n rataverkkoon. Pari vuotta aiemmin raitiolinjoilla liikennöitäväksi muutettu reitti, linja 17, yhdistettiin linjan 10 kanssa ja syntyi "Euroopan pisin kansainvälinen raitiolinja." Linja 10 kulkee nyt Dornachista Baselin keskustan kautta takaisin maaseudulla, Rodersdorfiin, ja pysähtyy kerran Ranskan puolella Leymenin kylässä, siitä nimi. Tuo 26 kilometrin matka taittuu noin 62:ssa minuutissa, mistä onkin helppo laskea reitin keskinopeus. Kaupunkialueella normaali keskinopeus on kuitenkin huomattavasti alhaisempi, noin 15-18 km/h.

Linjan 10 lähdöistä vain joka toinen, toisinaan vain joka neljäs, ajaa koko reitin Rodersdorfiin asti, osa vuoroista jättäytyy pari pysäkkiä aiemmin Flühin asemalle ja jokunen vielä Ettingeniin, joten kakkosen lisäksi kymppi on toinen kummajainen. Linjan toisessa päässä sen sijaan kaikki vuorot ajetaan Dornachiin.

Ettingenin suunnalle kulkee myös ruuhkalinja 17, joka Baselin päässä ajaa vanhan

keskustan suuntaan kun taas linja 10 kääntyy ydinkeskustan läpäistyään takaisin maaseudulle. 17:ä ajetaan arkena kello 6.30–8.30 ja 14.30–18.30 kymmenen minuutin välein sekä lauantaisin kello 13–17 vartitunnin välein. 10:n ja 17:n yhteisellä osuudella Ettingeniin asti vuorovälit ovat siis mainittuina aikoina puolta tiheimmät ja kyllä vaunuissa matkustajia riittääkin.

Linjaa 10 ajetaan 8-akselisella puolimatalalla + 6-akselisella vaunulla. 17:n kalusto on myös 8-akselista mutta perässä seuraa 4-akselinen perävaunu. Muutaman vuoden käytössä olleet linjatunnusvärit ovat 10:llä keltainen ja 17:llä sininen.

Aesch-Aeschenplatz-rata eli TBA avattiin vuonna 1903 ja nykyisin sinne kulkee BLT:n linja 11. Baselin päässä linjaa jatkettiin kymmenisen vuotta sitten St. Louis Grenzelle. 11:n vanhaa reittiä kulkeva ruuhkalinja E11 helpottaa 11:n ruuhkia Aesch'n ja keskustan välillä yleensä 8-akselisen puolimatalan turvin. Linjan 11 vuoroissa 8-akselisen perässä on vielä 6-akselinen nivel. Kummankin 11-linjan kyltit ovat punaisia.

Vuoristorata: 15/16

Sekä 15:n että 16:n päätepysäkit ovat molemmat keskustassa Reinjoen molemmin puolin; sen jälkeen linjat kohtaavat toisensa eri reittejä kierreltyään Bruderholzin pääteasemalla 346 metriä merenpinnan yläpuolella. Sinne päästäkseen 15:n täytyy kavuta

6,9 % jyrkkyistä seinämää ja linjakilvet 16:ksi vaihdettuaan ja yleensä vuorovälin pituisen tupakan poltettuaan kuljettaja saakin seistä jarrupolkimella. Liekö puheet Helsingin rataverkon vaativasta profiilista siis liioiteltuja? Ei varmasti, mutta tällä 1915 rakennetulla osuudella Basel kyllä päihittää Helsingin.

Linjan 15/16 kalustona on yleensä 1960-luvun neliakselinen seuranaan matala perävaunu. Pitempiä kuin neliakselisia ei Bruderholziin mielellään päästetä, osuus ei jyrkkine mutkineen ja nousuineen nivelille hyvin sovellu. Ehkä tässä on myös yksi syy 1980-luvun neliakselishankintoihin?

E-linjat

Einsatzkursin (E) eli "käyttövuoron" täsmälisin suomennos lienee lisävuoro. (E-sarjaan kuuluu toisaalta edellä mainittu E11, joka on nimenomaan ruuhkalinja.) Nämä linjat käyttävät pelkkää E-kilpeä ja ajavat milloin missäkin. Usein liikennöity reitti on ollut päärautatieasemalta messuhallille milloin siellä on tapahtumia ollut tai St. Jakobin stadionille (stadionin vararaiteille muuten mahtuu n. 20 vaunua eli verraten enemmän kuin Helsingin vastaaville.)

Basler Fasnacht

Iloiset baselilaiset järjestävät jokavuotisen laskiaiskarnevaalinsa, Fasnachtin, helmimaaliskuussa. Maanantaiaamuna kello 4 jär-



Joukkoliikenne on säästävää, sen kertoo jo Kantonalbankin säästöpossujuna. Tämä perävaunu löytyy jostain linjan 17 ruuhkavuorosta.

jestettävän Morgenstreichin (aamukepponen) myötä juhlijat valtaavat keskustan kolmeksi päiväksi. Tällöin myös joukkoliikenne ajalee aivan omia reittejään: poikkeuslinjasto on tarkkaan suunniteltu poikkeavine linjanumeroineen ja aikatauluineen. Lähes koko kalusto on useimmiten käytössä yöta päivää ja tuolloin saatata nähdä jos jonkinmoisia "ylipitkiä" vaunuyhdistelyjä.

Johdinautot ja polttomoottoribussit

Baselin ja EuroAirportin välisiä yhteyksiä hoitavat linjat 30 ja 50, muut linjat onkin numeroitu siltä väliltä ja ne hoitavat esikaupunkien yhteyksiä. Enimmäkseen bussit ovat raitioliikennettä täydentäviä tai liityntälinjoja, mutta keskustassakin pyörii jokunen linja.

BVB:llä on ollut kolme johdinautolinjaa, mutta muutama vuosi sitten linjan 34 suuren reittimuutoksen vuoksi kalusto muuttui tavallisiksi busseiksi. Ensimmäisenä, vuonna 1941, aloitetun linjan 31 liikenne hoituu edelleen sähköisesti samoin kuin kakkosen ratikan tilalle perustetun linjan 33. Niillä kulkeekin nyt tuliteriä trolleikoita, mutta muut linjat ovat siis normaaleja ja enimmäkseen kaasubusseja.

Vuonna 1977 bussipuolelle laajentanut BLT hoitaa 14 – osaa ajaa tosin muut yhtiöt – linjan liikennettä maaseudulla. Basellandin ynnä muiden läheisten kantonien alueella bussiliikennettä hoitavat myös monet muut yhtiöt kuten Autobus AG Liestal (AAGL) ja Postauto (PTT).

Tulevia suunnitelmia

Sitten 1930-luvun rataverkko ei juuri ole laajentunut, ainoastaan vuonna 2001 rautatieasemalla. Viime aikoina laajennuksia on kuitenkin suunniteltu miltei joka suuntaan, mutta vastassa on meillekin niin tuttu ongelma, rahapula. Rataverkon laajentuminen vie vielä aikansa, mutta sveitsiläisen liikennekulttuurin tuntien usea suunnitelma saatata toteutua.

Saksan puolelle Weil am Rheinin kulkee BVB:n bussi 55 sekä lauma saksalaisia busseja. Sinne on jo iät ajat suunniteltu Kleinhüningenistä linjan 8 jatkoa. Muualle Saksaan ei kaavilla raitiotieiden ulottamisesta, sen sijaan Ranskan Burgfelden lienee kiinnostunut kolmosen ratikasta. Samoin kumpaakin edellä mainittua linjaa on suunniteltu jatkettavan toisissa päissään.

Raskaasti kuormitetun bussin 36 tueksi on ensi vaiheessa suunnitteilla ratikkaverkon laajennus St. Jakobilta Dreispitziin. Linjojen 10 ja 11 sekä 14 esikaupunkiradat yhdistävä noin kilometrin pituinen osuus saatetaan lähivuosina toteuttaakin – ihmettelyn, ettei noin lyhyttä ja merkittävää patkkaa ole jo rakennettukin.

Aivan äskettäin tehdyn ehdotuksen mukaan Waldenburgerbahn muutettaisiin raitiolinjaksi. Linja toteutettaisiin todennäköisesti jatkamalla Prattelnistä linjan 14 reittiä Liestaliin WB:n reiviirille. Operaatio vaatisi WB:lta mm. uuden metrisen kiskotuksen nykyisen 750-millisen rinnalle, mikä ei sveitsiläisen rataverkon tuntien liene ongelma. Raidелеveyttä ollaan luultavasti joka tapauksessa muuttamassa, sillä nykyiselle levey-

delle on hankala saada hankittua uutta matalalattiakalustoa.

Täysiä vaunuja

Vuonna 2002 BVB:n ja BLT:n linjoilla kulki lähes 160 miljoonaa matkustajaa, joista ratikoiden osuus oli n. 124 miljoonaa ja trolleikoiden 6,7 miljoonaa. Kun luvusta vielä puuttuu muiden liikennöitsijöiden (mm. rautateiden) matkustajamäärät, on tuo 160 miljoonaa Baselin ja Basellandin yhteisen asukasmäärän, noin 430 000, ja kaupunkirakenteen huomioon ottaen sangen kiitettävä.

Sveitsiläiset käyttävät joukkoliikennettä, se tiedetään. Julkisia suosivan yhteiskunnan perustana on raideliikenne eri raideleveyksisine variaatioineen bussiliikenteen sitä täydentäessä. Sveitsin varsinaisista raitiotiekaupungeista – Basel, Bern, Geneve, Zürich – Basel lienee mielenkiintoisin jo kahden eri yhtiön vuoksi, mutta myös rataprofiilinsa ja lukuisten vaunutyyppiensä puolesta. Juhlijat voivat käydä Baselissa varsinkin Fasnachten aikaan; silloin itse liikenteestä ei tosin saa mitään tolkkua. Muille suosittelen pistäytymistä Baselissa muulloin kuin ruuhka-aikana.

Linjan 2 vohreällä pääteasemalla Egliseessä odottelevat lähtöjään nyt jo poistetut 1950-luvun neliakselit (Baracken.)



SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, osa 4

Raition edellisissä numeroissa on alettu julkaista kalustoluetteloa kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on luettelut 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 pelkistetyksi kolmella (nivelbusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiövi-takaovi.

1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi taka-akselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi ovat molemmat akselien välisellä alueella.

KOK = auton koko

B = normaali 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = miniauto
D = midiauto

LK = Lattiakorkeus

4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskiöville 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 67, Büssing LD6 TV400 / Helko vm. 1938. Taustalla näkyvä Oy Alkoholiiliike Ab:n varastorakennus näyttää selvästi tutummalta kuin Lauttasaaren bussi. Kuva HKM.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
57	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8618	380700	520000	ka42, >AI-618
57	Volvo	B617	B	53	Helko		K112	B	4	M	19	BB-334	530200	630000	
57	Mercedes-B	LP-608	B	67	Autokori		K100	M	4	M	23	BOH-37	670900	780000	
58	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8669	380700	530000	ka42, >AI-669
58	Volvo	B617	B	53	Helko		K112	B	4	M	19	BB-768	530300	630000	
58	Mercedes-B	LP-608	B	67	Autokori		K100	M	4	M	23	BOO-73	670900	770000	
59	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8668	380800	530000	ka42 >A-12584>AM-584
59	Volvo	B617	B	53	Helko		K112	B	4	M	19	BB-766	530300	650000	
59	Mercedes-B	LP-608	B	67	Autokori		K100	M	4	M	23	BOV-81	670900	840000	
60	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8683	380800	530000	ka42 >AI-683
60	Volvo	B617	B	53	Helko		K112	B	4	M	19	BB-765	530300	630000	
60	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	AZ-659	520900	650000	
60	Scania-V	B62-V	B	52	Helko		K112	B	4	M	22	BA-121	521000	700000	< 2
61	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8684	380800	540000	ka42 >AI-684
61	Volvo	B617	B	52	Ajokki		K112	B	4	M	19	BA-735	530100	650000	
62	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8713	380800	530000	ka42 >AI-713
62	Volvo	B638	B	53	Helko		K112	B	4	M	22	BB-822	530300	610000	
63	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8722	380800	520000	ka42, AI-722
63	Volvo	B638	B	53	Helko		K112	B	4	M	22	BB-539	530300	610000	
64	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8744	380800	520000	ka42, >AI-744
64	Volvo	B638	B	53	Helko		K112	B	4	M	22	BB-905	530400	620000	
65	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8767	380800	530000	ka42 >AI-767
65	Volvo	B638	B	53	Helko		K112	B	4	M	22	AA-142	530400	620000	
66	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8774	380800	530000	ka42, >AI-774
66	Volvo	B637	B	53	Helko		K112	B	4	M	20	AB-21	530400	620000	
67	Büssing	LD6 TV400	B	38	Helko		K101	B	4	M	22	A-8792	380800	550000	ka42 >AI-792
68	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	28	A-9188	381100	480000	ka41



Ylhäällä vasemmalla Helsingin kaupungin liikennelaitos 59 Puotilassa kesäkuussa 1975. Kuva Juhani Katajisto.

Ylhäällä Helsingin kaupungin liikennelaitos 57, Mercedes-Benz-merkkinen pikkubussi Salmisaareissa. Kuva HKL.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 65, Volvo B638 / Helko vuodelta 1953. Kuva Bo Ahlnäs, Helsinki



Vasemmalla ja alhaalla olevat kuvat Helsingin kaupungin liikennelaitos 68, Sisu SHDRXB101 / Oy Suomen Autoteollisuus Ab vuodelta 1938. Kuva Oy Suomen Autoteollisuus Ab.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
69	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	28	A-9187	381100	480000	ka41
69	Scania-V	BF61-VA	E	52	Ajokki(>HKL)		K122	B	4	M	24	AU-335	520400	650000	Peruskorj.(=pk) v.57
70	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	28	A-9189	381100	480000	ka41
70	Scania-V	BF61-VA	E	52	Ajokki(>HKL)		K122	B	4	M	24	AU-334	520400	650000	Pk 57
71	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	28	A-9190	381100	480000	ka41
71	Scania-V	BF61-VA	E	52	Ajokki(>HKL)		K122	B	4	M	24	AU-460	520400	650000	Pk 58
72	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	28	A-9204	381100	480000	ka41
72	Scania-V	BF61-VA	E	52	Ajokki(>HKL)		K122	B	4	M	24	AU-461	520400	650000	Pk 60
73	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	25	A-9215	381100	480000	ka41
73	Scania-V	BF61-VA	E	52	Ajokki(>HKL?)		K122	B	4	M	24	AU-459	520400	650000	Pk 59
74	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	25	A-9213	381100	480000	ka41 >A-743
74	Scania-V	BF61-VA	E	52	Ajokki>Wihuri		K122	B	4	M	24	AU-462	520400	650000	Pk 57
75	Sisu	SHDRXB101	B	38	Autoteoll.		K101	B	4	M	25	A-9214	381100	410000	
75	Scania-V	BF61-VA	E	52	Aj>Wihuri		K122	B	4	M	24	AU-628	520500	650000	Pk 57
76	Scania-V	BO55 (F680)	B	39	Helko		K101	B	4	M	26	A-10186	391000	600000	Ohj.oik.p.>AK-186
77	Scania-V	BO55(F680)	B	39	Helko		K101	B	4	M	26	A-10215	391100	600000	Ohj.oik.p.>AK-215
78	Scania-V	BO55 (F680)	B	39	Helko		K101	B	4	M	26	A-10228	391100	600000	Ohj.oik.p.>AK-228
79	Scania-V	BO55(F680)	B	39	Helko(>HKL)		K101	B	4	M	26	A-1846	400100	600000	Ohj.oik.p.>AB-846
80	Scania-V	BO55 (F680)	B	39	Helko		K101	B	4	M	26	A-1844	400100	600000	Ohj.oik.p.>AB-844
81	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-503	491200	670000	Pk 59
82	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-542	491200	660000	Pk 59
83	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-623	491200	660000	Pk 59
84	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-628	491200	670000	Pk 59
85	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-627	500100	670000	Pk 59, >AT-497
86	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-710	500100	670000	Pk 59, >AN-448
87	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-709	500100	670000	Pk 60, >AZ-454
88	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-794	500200	660000	Pk 60, >BY-568
89	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AN-793	500200	650000	Pk 60, >AE-553
90	Scania-V	2B22-V	B	49	Karia>HKL/He		K112	B	4	M	24	AO-557	500200	660000	Pk 60, >BZ-839



Yläkuviissa Helsingin kaupungin liikennelaitos 70, Scania-Vabis BF61-VA, vuosimallia 1952. Tämä oli Helsingin liikennelaitoksen ainoa nk. hetkutyypinen linja-autosarja. Oikeanpuoleisen yläkuvan ottamiseen mennessä autoon oli tehty koriremontti, jossa mm. ikkunoiden kiinnitys oli uusittu. Oikealla samanlainen HKL 74 heti koriremontin jälkeen Kuvat HKL 10.6.1952, Bo Ahlnäs 1962 ja HKL.



Oikealla Helsingin kaupungin liikennelaitos 74, Sisu SHDRXB101 / Oy Suomen Autoteollisuus Ab vuodelta 1938 Hakaniemessa. Kuva HKM 1940-luvulta.

Alla Helsingin kaupungin liikennelaitos 86, Scania-Vabis 2B22V / HKL/Helko vuodelta 1950, kori vuodelta 1959. Alkuperäinen kori oli Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n tytäryhtiön Oy Karia Ab:n valmistama. Auto poistettiin vasta vuonna 1967. Kuva Bo Ahlnäs 1962.



Alhaalla oikealla Helsingin kaupungin liikennelaitos 77, Scania-Vabis BO55 (F680) / Helko vuodelta 1939. Tuohon aikaan Scania-Vabis oli varsin tuntematon merkki maassamme. Ratti oli oikealta puolella. Kuvassa auto on Koskelan hallin pihalla linjan 32 kilvin, myös hallikilpi nähtävissä. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.



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 ringiin liittymisestä 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.



Vanha helsinkiläinen raitiovaununkori, jossa on numeromerkintä 113, on löytynyt Muuramen ja Korpilahden rajamailta metsästä. Kuva Jukka Voudinmäki, lokakuu 2003.

KEVÄTKOKOUS 2004

Suomen Raitiotiesseura ry:n kevätkokous 2004 pidetään 29.2.2004 Helsingin kaupungin raitioliikennemuseossa alkaen klo 14.00.

Sääntömääräisien asioiden jälkeen katsellemme kuvia Tampereen joukkoliikenteestä. Tilaisuus vain seuran jäsenille.

LINJAT

Linjat 2, 3T ja 6 poikkeusreitillä 22.–24.9. Kaivokadun suuntaan ajavat ratikat ajoivat Kaisaniemenkadun sijasta Vilhonkatua ja Mikonkatua. Reitiltä pois jäävä pysäkki "Kaisaniemi" korvattiin Mikonkadulla ravintola Fennian edessä sijaitsevalla pysäkillä.

Kaivokadulta Hakaniemen suuntaan ratikat ajoivat normaalisti. Myös toiseen suuntaan ajettiin normaalireittiä ko. päivinä ennen kello kahdeksaa ja kello kahdeksantoista jälkeen.

Vantaalla Tikkurilantien jatke Katriinantielle avattiin liikenteelle 13.10.2003. Sisäisten linjojen 46 ja 50 reitti siirtyi uudelle tieosuudelle ja samalla linjatunnus 46Z poistui käytöstä.

Koivukylän aseman rakennustöiden takia Vantaan sisäiset linjat 53, 67, 71 ja 87 sekä seutulinjat 611N ja 873(B) ajoivat poikkeusreittejä perjantai-illasta 24.10. maanantaiaamuun 27.10. saakka. Koivukylän puistotie oli aseman kohdalla suljettu kokonaan autoliikenteeltä, joten edellä mainitut linjat kulkivat radan ylitse eteläisempää Koivukylänväylän siltää pitkin. Bussireitit poikkesivat edellä mainittujen linjojen osalta seuraavasti:

53 Peijaksen sairaala – Asolanväylä – Koivukylänväylä – Halmekuja – Koivukylänväylä – Koivutie – ...

Linjan 18 pysäkki "Liisankatu" Mariankadulla. Pysäkillä on ollut viimeinen jäännös linjan 18 reaaliaikaisesta pysäkki-informaatiokokeilusta. Systemistä käytettiin yleisnimeä INFO 18. Kehitystyö aloitettiin VTT:ssä 1980-luvun lopulla ja asennuksia tehtiin vuosina 1991-92. Koekäyttö aloitettiin 1992 ja saatiin päätökseen 1995. Pysäkeillä olleet reaaliaikanaäytöt, tätä viimeistä lukuun ottamatta, poistettiin katukuvasta syksyllä 1996. Tämä viimeinen tolppa poistettiin vuonna 2003, jolloin se luovutettiin Helsingin kaupunginmuseolle. Kuva Arto Hellman 29.9.2003.

67 ...Koivutie – Koivukylänväylä – Kytötie – ...

71 ...Talvikkitie – Asolanväylä – Peijaksen sairaala – Asolanväylä – Koivukylänväylä – Kytötie – ...

87 ...Kytötie – Koivukylänväylä – Asolanväylä – ...

611N ...Koivutie – Koivukylänväylä – Kytötie – ...

873(B) ...Kytötie – Koivukylänväylä – Asolanväylä – ...

Etenkin Vantaan sisäisellä linjalla 53 ilmeni käytännön ongelmia. Bussit kävivät kääntymässä Halmekujalla mitä kirjavimmissa paikoissa – ja ainakin huoltoaseman piha osoittautui liian ahtaaksi kääntöpaikaksi. Lisäksi varsinkaan ammattikorkeakoulun kohdalla Koivukylänväylällä sijaitsevalla pysäkillä ei aina voinut tietää, kumpaan suuntaan bussi oli menossa.

Lauantaina 25.10. oli iltapäivällä Helsingissä Sörnäinen ilman virtaa raitiovaunun osalta, kun korjattiin vioittunutta ajo- / kannatinlankaverkostoa. Linjat 6, 7A, 7B ja 8 ajoivat poikkeusreittejä Läntisen Brahenkadun ja Sturenkadun kautta.

Bussilinjojen 71S ja 77S päätepysäkit siirtyivät 3.11. Kasarmitorilta noin sadan metrin päähän Pohjoisen Makasiinikadun risteuksen pohjoispuolelle, Fabianinkatu 19:n kohdalle. Uusi päätepysäkki on ollut

käytössä maanantaista 3. marraskuuta lähtien. Kasarmitorin lenkki jäi sen jälkeen ajamatta, mutta muuten molempien bussien reitti säilyi ennallaan. Kasarmitorin alle alettiin rakentaa pysäköintilaitosta ja koko torialue muuttui työmaaksi.

Aleksin ratikat poikkeusreiteillä, kun joulukatu avattiin 23.11. Joulukulkueessa myös HKL:n museorattikka ja tontut

Aleksin ratikat ajoivat poikkeusreittejä sunnuntaina 23.11. noin klo 12.55 – 13.40 Helsingin perinteisten joulukadun avajaisien aikana. Myös jotkut keskustan bussit saattoivat ajaa poikkeusreittejä.

- Ratikat 3B, 3T ja 4 ajoivat Aleksanterinkadun sijasta Kruununhaan kautta reittiä Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Liisankatu - Snellmaninkatu.

-Ratikat 7A ja 7B ajoivat Kaivokatua ja Kaisaniemenkatua pitkin Rautatietorille.

Joulukulkue järjestäytyi Rautatietorilla klo 12 alkaen. Mukana oli myös HKL:n museorattikka vuodelta 1930. Vaunu oli koristeltu havuköynnöksin, kuljettaja oli pukeutunut tontuksi ja kydyissä oli tontuiksi pukeutuneita Puotilan ala-asteen oppilaita.

Kulkue kiersi Kaivokatua ja Mannerheimintietä Kolmen sepän aukiolle ja edelleen Aleksia ja Unioninkatua Pohjoisesplanadille, josta se palasi Mannerheimintietä Kolmen sepän aukiolle.





Vantaan linjalle 77 on lisätty lisäauto klo 7.45 lähtevään vuoroon Kylmäojalta. Lisäauto lähtee kaksi minuuttia ennen vuoroautoa ja kerätä sen edestä Tikkurilaan asti kulkevat koululaiset. Kalustona lisävuorossa on HKL-Bussiliikenne 118, eli Martinlaakson palvelulinjan Citroën-pikkubussi.

Myös Vantaan linjoilla 35B Askistosta ja 63 Ilosta on koulupäivinä ajettavia lisävuoroja kuormitusta tasaamaan. 35B:n lisäauto on Taksikuljetuksen pienkalustoa. Linjan 63 lisävuoroa liikennöidään Concordia Busin normaalikokoisella Volvo/Ikaruksella.

METRO

Elokuussa HKL ja Talgo sopivat 39 metrojunan peruskorjauksen suorittamisesta. Metrovaunut kuljetetaan (kuten raitiovaunutkin) rekkakuljetuksena Helsingin ja Otanmäen välillä. Ensimmäisenä peruskorjaukseen

ASEA:n vuonna 1917 valmistama perävaunu HKL 627 tultaneen kunnostamaan lähivuosina. Vaunu seisoj vuodesta 1957 alkaen karjaalaisen omakotitalon pihalla huvimajana. Vuonna 2000 se siirrettiin maalaistalon pihapiiriin Inkoon Flytiin.

Talgo Oy:lle Otanmäkeen mennyt Helsingin metrovaunu oli 20.11.2003 lähtenyt vaunu 142. Vaunu 141 oli vuorossa 24.11.2003. Vaunukorit kuljetetaan rekalla, telit jäävät Helsinkiin.

Metron iltaliikenne palasi normaaliksi 1.12.2003 alkaen

UUTTA KALUSTOA

Syksyllä HKL:lle toimitettu Variotramit 212, 213 sekä 216. Helsinkiin tuotiin myös Vario HKL 217. HKL-Bussiliikenne taas sai Scanioita Lahti Scala -korilla numeroille 307-311.

STA:lle tuli uusia Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94:ää (face-lift). Numerot ovat 28-34. Väri on saaristomaisemaan perustuva teema-asu (joka otettiin matalalattia-autoissa käyttöön jo syksyllä 1993).

Vaunu tulee säilymään huvimajana. Korilta ja sisustukseltaan se on säilynyt ikäisekseen melko hyvänä. Takasilta on tosin vääntynyt, mutta sen voi oikaista. Vaunussa ei ole alustaa. Kuva Jorma Rauhala 15.11.2003.

Torstai-iltana 20.11.2003 klo 18 lähti ensimmäinen saneerattava metrovaunu HKL 142 Talgo Oy:n Otanmäen tehtaalle. Vaunu 141 lähti Otanmäelle maanantaina 24.11. Ensimmäinen vaunupari viipyy Otanmäessä noin 10 viikkoa, sen jälkeen tahti on 5 viikkoa vaunupari. Kuvat Tellervo Laaksonen, HKL ja Matti Vesanen.

VAUNUKATSAUS LOKAKUUSSA 2003

Koskelan varikon pihalla seisoj 6.10.2003 lukuisien poistettujen telivaunujen (muun muassa 30, 18 ja 22) ohella myös plussauksessa käynyt **Nr11-vaunu 98**. Plus-korjaus on tehty Telatekillä Taivalkoskella.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Vaunut 13 ja 14 olivat 2.9. linjan 1A aamuruuhkassa.

Variotram 240 koeajossa Pikku Huopalahdessa perjantaina 5.9 klo 9.40 aikoihin.

Vario-vaunu 240 havaittu opetusajossa Snellmaninkadulla kello 13.10 torstaina





Vario HKL 240 oli ainakin 8.10. linjalla 10, havaintoja iltapäiväruuhkasta ja vielä illaltakin.

Variotram nro 216 nähty koeajossa Töölössä 9.10.2003.

Variotram 211 oli linjaliikenteessä perjantaina 10.10.2003. Havaintohetkellä klo 19.50 se oli linjalla 10 Lasipalatsin pysäkillä menossa kohti Pikku-Huopalahtea.

HKL 211 (Variotram) ajeli lauantaina 11.10.2003 linjalla 4.

Variotram 213 saapui Helsinkiin 14.10.2003.

HKL-Raitioliikenne vaunussa 98 on uudet LCD-linjakilvet. Kilpimalli on hyvin tarkka ja numerot muistuttavat plussattujen vaunujen nauhakilven numeroita. Vaunun etu- ja sivukilvet ovat leveitä, joten niissä voitaneen kertoa myös vaunun määränpää. Vaunu oli 14.10.2003 aamulla linjalla 2.

Variotram 212 nähty Koskelan hallin pihalla 15.10.2003. Variotram 216 oli linjan 10 vuorossa 192 keskiviikkona 15.10.2003 iltapäivällä.

Variotram 216 oli torstaina 16.10.2003 raitiolinjalla 4 ruuhkavuorossa 146. Yhdessä linjan 4 kuuden muun matalalattiaratikan kanssa se oli mukana tekemässä historiaa, kun uusien ratikoiden lukumäärä kyseisellä linjalla saavutti uuden seitsemän kappaleen ennätyksen. Iltapäivällä linjalla 4 kulkivat vaunut 207 (vuorossa 141), 226 (42), 205

11.9.2003. Sama vaunu 240 oli linjalla 4 ruuhkavuorossa 149 iltapäivällä. Samaan aikaan neloslinjalla oli jopa viisi muuta matalalattivaunua. Myös edeltävänä päivänä, keskiviikkona 10.9.2003, raitiolinjalla 4 oli kuusi uutta vaunua, mikä lienee ollut uusi ennätys kyseiselle linjalle.

Maanantaina 16.9.2003 raitiolinjalla 1A kulki (ainakin) iltapäiväruuhka-aikana laihialainen nro 13.

Uhanalaisella osuudella Mäkelänkadun lehmusten varjossa liikkuu Käpylän linjoilla myös Varioita. Kuva on aamulta 17.10. klo 9:37. Puolisen tuntia aikaisemmin oli samana aamuna Vario suistunut kiskoilta Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksessä. Tämä vaunu tuli Käpylään linjalla 1A vuorossa 3 mutta vaihtoi paluusuuntaan linjalle 1. Kuva Antero Alku.

Pitkästä aikaa nähtiin Variotram yövuorossa, kun vaunu 214 oli linjalla 4 vuorossa 40 tiistaina 23.9.2003.

Vario HKL 211 koeajolla tulossa KH:n suunnalta Pikipadan notkon sillalla kohti VH:ia 25.9. klo 14.55.

Nrl-vaunu 34 on havaittu 29.9.2003 liikenteessä + -korjauksen jäljiltä. Nrl-sarjasta ainoastaan vaunuista 39 ja 53 ei ole havaintoja plussattuina, ja nekin ovat jo pitkän aikaa olleet työn alla.

Vario-vaunu 211 havaittu 30.9. linjalla 4 aamuruuhkassa.

Museovaunu 157 ja matalalattivaunu 201 osallistuivat uusitun Aleksanterinkadun avajaiskulkueeseen lauantaina 4.10.2003 illalla. Vaunuissa ei ollut minkäänlaisia koristuksia ja ne ajoivat tyhjin linjakyltein.





Kulosaaren jumbo-projekti on pikkuhiljaa edistymässä. Vaunun rakennustyöt keskittyvät tällä hetkellä alustaan, tosin kaikenlaista sisustukseenkin liittyvää valmistellaan samaan aikaan. Projektin yhtenä osa-alueena on ollut parin pienoismallin rakentaminen, jotta samalla voidaan nähdä minkälaista erikoista vaunua ollaan tekemässä ajokuntoiseksi. Kuva Jorma Rauhala 15.9.2003.

voimin. 3B:llä kulkivat vaunut 201, 227 ja 239, kun taas 3T:llä kulkivat ainakin vaunut 229 (vuoro 38) ja 233 (vuoro 36).

Marraskuun alussa linjalla 3B/T alkanut Vario-vaunujen käyttö on jäänyt ilmeisesti pysyväksi ilmiöksi. Sen sijaan linjalla 6 on Varioiden käyttö olennaisesti vähentynyt tai peräti loppunut kokonaan, eikä linjoilla 1 ja 1A ole niilläkään enää Vario-kalustoa havaittu. Linja 10 on ainoa, jolla lähes kaikki liikenne hoidetaan matalalattiaisella kalustolla.

Variotram 212 oli linjalla 4 tiistaina 11.11.2003. Havainto tehtiin iltapäivällä, jolloin vaunu kulki ruuhkavuorossa 145.

Vaunu 225 havaittu 17.11. iltaruuhkassa linjalla 6. Kolmosten Vario-liikenteestä huolimatta matalia riittää nähtävästi edelleen kuutosellekin.

Keskiviikkona 19.11. oli peruskorjattu nivel 98 liikenteessä linjalla 4 ruuhkavuorossa 145. Vaunun 98 erottaa muista vaunuista uudesta linjakilvestä, joka on Vario-tramien kilpien tapainen. Tosin nyt tekstiä ei ollut näkyvillä, pelkkä linjanumero 4.

Tiistaina 2.9.2003. HKL-Bussiliikenteen Helsingin linjalla 14 outo ilmestys: Volvo / Säfte-teliauto nro 210.

Tiistaina 17.9 HKL-Bussiliikenteen Volvo/Säfte nro 231 tuli iltapäivällä n. klo 14.30 aikoihin ilmeisesti Ruhasta linjan 62 päätepysäkille Pirkkolaan ja lähti saman tien liikenteeseen ko. linjalle, harvinainen näky 62:lla; muutama tunti myöhemmin bussi tuli taas vastaan, nyt linjalla 23.

Ainakin maanantaina 22.9. Westendin asemalta Itäkeskukseen 22.10 suunnannees- sa vuorossa oli vanha laatikko-Wiima 8914. Linjallahan pitäisi aikataulun mukaan olla vain matalakalustoa. Myös Kampissa näkyi tiistaina 23.9. kello 9.30 aikoihin samaan 89-sarjaan kuuluva laatikko-Wiima, joka oli kilvitetty J550:lle.

(43), 232 (144), 223 (145), 216 (146) ja 214 (147). Jäämme odottamaan milloin uusia vaunuja on nelosen ruuhkaliikenteessä 8 kappaletta, jolloin puolet linjan kaikista vaunuista ovat uusia.

Ajat ovat tosiaan muuttuneet. Helsingissä raitiolinjalla 1 / 1A oli vuorossa 4 matalalattiaraitiovaunu 221 torstaina 16.10.2003 koko päivän. Olisiko ollut ensimmäinen kerta, kun Variotram oli tällä linjalla (tai näillä, eli 1 ja 1A). Sitten osoittautui, että Varioiden käynti Käpylänlinjalla perustui lehtikelisteihin.

Variotram 208 linjalla 1/1A, 17.10.2003

Raitiolinjalla 1 kulki lauantaina 18.10. 2003 samanaikaisesti ainakin kaksi Variotramia; numerot 221 ja 230. Maanantaina 20.10. linjalla oli ainakin matalalattiaivaunu 225.

Maanantai 20.10.2003 tarjosi harvinaisuuksia raitiolinjalla 4, kun yövuorossa 44 oli Variotram 223 ja vuorossa 41 matalalat-

Väinö Paunu Oy ja Tampereen kaupungin liikennelaitos saivat marraskuussa molemmat useita uusia Lahti Scala / Scania L94UB -matalalattia-autoja. Paunulle autoja tuli kuusi ja TKL:lle kahdeksan.

tiavaunu 207. Näissä vuoroissa ja yöliikenteessä yleisestikin uudet vaunut ovat olleet syksyn aikana erittäin harvinaisia. Muita kyseisen päivän uusia vaunuja nelosella olivat 232 (vuoro 144), 236 (47), 239 (46) ja 240 (43). Vaunun 207 ovetomassa kyljessä oli huomattavia töherryksiä. Yksi niistä oli niinkin "edustavassa" paikassa kuin kuljettajan sivuikkunassa. Töhrätyt lienevät ilmaantuneet vaunuun sunnuntai-iltana, sillä vaunu näytti puhtaalta vielä sunnuntaina päivällä, jolloin se havaittiin samalla linjalla.

27.10.2003 noin kello 7.35 Mäkeläncadulla "Koskelantien risteys" -pysäkillä menossa kaupunkiin vaunu 13 linjalla 1A.

Variotram 217 saapui 28.10. aamulla Helsinkiin Koskelan halliin.

27. ja 28.10. Helsingissä linjan 1A aamu-ruuhkissa 101 ja 106 olivat laihialaiset 8 ja 13.

28.10. Vallilan hallin pihalla havaittu NriI 93 oli ensimmäinen Valmet-vaunu, joka meni Otanmäelle Talgo Oy:lle.

Marraskuun alku toi yllätyksiä Helsingin raitioliikenteeseen, kun pyhäinpäivänä 1.11.2003 matalalattiaivaunut valtasivat linjat 3B ja 3T ainakin viiden Vario-vaunun



TKLK 20 vuotta. Turun Kiskoliikennekerho ry perustettiin vuonna 1983 yhdistämään kaikki Turun alueella asuvat rautatie- ja raitiotieharrastajat. Yhdistyksen toiminnassa ovat edustettuina kaikki kiskoliikenteen osa-alueet, niin pienoisrautatiet kuin normaalikokoinen kalusto sekä rautatie- ja raitiotiehistoria. Yhdistyksen kerhotilat ovat Pansion satamassa Laten (Laivateollisuuden) entisessä toimistorakennuksessa, os. Pansiontie 48-52, rakennus 5255. Kerhoiltojen lisäksi toimintoihin kuuluu pienoisrautatien rakentaminen, normaalikokoisen rautatiekaluston kunnostaminen sekä erilaiset tutustumis- ja talkooret. Yhdistyksen jäsenet ovat kunnostaneet ulkoisesti tavarajunaveturin Tk 3 nro 1108:n, joka toistaiseksi on Turun veturitallissa. Kuvassa linjan 2 vaunu 29 Vanhalla Hämeentiellä keväällä 1972. Kuva Anders Rehnrström.



Tiistaina 23.9.2003 puolen päivän aikoihin HKL-Bussiliikenteen Scania / Carrus -teliauto numero 1 tyypilleen oudolla linjalla H92. (H=Helsingin linja). Sama teliauto kulki H58:lla keskipäivällä torstaina 20.11.2003.

Syksystä alkaen HKL-Bussiliikenteen kaksiakselisien 89-Volvojen käyttöön on romautettu edelliseen talveen verrattuna. Lisäksi nestekaasukäyttöisiä "Torni-Volvoja" ei ole syksyllä näkynyt linjalla lainkaan.

TAMPERE

Tampereen kaupungin liikennelaitoksen ensimmäinen kaksiakselinen Scala otettiin liikenteeseen 17.10.2003. Tuo on myös auton rekisteröintipäivä. Uutukainen on numerolla 644 ja kantaa rekisteriä TVF-381. Autossa on 47 istumapaikkaa ja 34 seisomapaikkaa. Moottori on puolestaan 230-hevosvoimainen. Ensiesiintymisensä auto teki linjalla 27. TKL:n kalustossa auto on järjestyksessään kymmenes Scala ja 22. Pirkanmaalla. Auto kuuluu vuoden 2003 hankintarajaan, joka käsittää yhteensä kahdeksan kaksiakselista Scalaa ja kuusi teliversiota.

5.11.2003. Tampereen kaupungin liikennelaitoksen kalusto täydentyi marraskuun alussa kahdeksalla Lahti Scala / Scania L94UB -matalalattiabussilla. Numeroille 644 - 651 tulleet autot ovat pääasiassa sijoitettu linjoille 25 ja 7. Näissä 1+2+1 -ovitetuissa autoissa on 47 istumapaikkaa ja rekisterit seuraavasti: 644/TVF-381, 645/SAG-537, 646/TVF-411, 647/TVF-418, 648/FFZ-419, 649/SAG-570, 650/FFZ-401 ja 651/FFZ-409.

14.11.2003. Väinö Paunu Oy:n kalusto täydentyi marraskuun puolessa välissä jälleen uusilla Lahti Scala / Scania L94UB -

matalalattia-autoilla. Tampereen seutuliikenteeseen tuli ensimmäiset kaksi loppuvuoden kuusi autoa käsittävästä sarjasta numeroille 56 ja 58. Autojen ovitus on 1+2+0, istumapaikkoja 49 kpl ja rekisterit ovat YFG-615 ja CGH-243. Marraskuun aikana on luvassa vielä neljä autoa lisää, ja niistä kahteen tulee myös takaovi.

TURKU

Havaittu 1.9.2003 Turun Ajoneuvolla Volvo 8700 -teliautoja yhteensä 3 kpl. Kahdessa autossa verhot. Penkit ovat korkeaselkäistä mallia. Väritys on sininen pohja ja punainen raidoitus. Yksi auto oli jo saanut rekisterinkin, joka on Juha Jalolle menossa kilvin RKY-439. Kyseinen auto korvaa entisen numeron 38, ICX-666.

Linjalla 11 29.9.2003 oli Vainion Liikenteen auto numero 120, Lahti Scala teli CFJ-858, joka Espoosta (Keskuslinja) päätyi Turun liikenteeseen. On siistin näköinen.

HÄMEENLINNA

Ex HKL 8824 on nyt Vekka Liikenne Oy 26 (ILG-519). Vekka Liikenne Oy 2 sen sijaan on BLP-932 ts. ex HKL 8932.

LÄHIJUNA

Keravan kaupunkiradan töiden takia K- ja N-junat korvattiin busseilla Koivukylän ja Keravan välillä 27. ja 28. syyskuuta.

Korvaavaa bussiliikennettä oli lauantaina klo 6.15-23.30 ja sunnuntaina klo 6.45-23.30. Riihimäen T-junat käyttivät poikkeuksellisesti Koivukylän ja Keravan välillä raidetta 1. Tästä aiheutui myöhästymisiä näille junille.

Keravan kaupunkiradan töistä johtuen osa Hiekkaharjun ruuhka-ajan P-junista muutettiin Tikkurilan I-juniksi 29.9. alkaen toukokuun 2004 loppuun asti.

I-juniksi muuttuneiden P-junien lähtöajat Helsingistä aamuruuhkan aikaan ovat klo 6.27, 6.47, 7.07, 7.27, 7.47 ja 8.07 sekä iltapäivän ruuhka-aikana klo 15.07, 15.27, 15.47, 16.07, 16.27, 16.47, 17.07, 17.27 ja 17.47.

Seuraavien Hiekkaharjusta lähtevien P-junien lähtöpaikaksi tuli Tikkurila (lähtöaika suluissa) ja junat kulkevat I-tunnuksella: aamupäivällä klo 6.58 (7.01), 7.18 (7.21), 7.38 (7.41), 7.58 (8.01), 8.18 (8.21), 8.38 (8.41) ja iltapäivällä klo 15.18 (15.21), 15.38 (15.41), 15.58 (16.01), 16.18 (16.21), 16.38 (16.41), 16.58 (17.01), 17.18 (17.21).

Hiekkaharjussa, Koivukylässä ja Rekolassa K-, N- ja T-junat käyttävät molempiin suuntiin raidetta 4. Korsossa ja Saviossa junat Keravalle käyttävät raidetta 3 ja Helsinkiin raidetta 4.

Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen ja VR ovat 25.11.2003 perustaneet junakalustoyhtiön, jonka tehtävänä on rahoittaa, hankkia ja hallinnoida YTV-alueen lähijunaliikenteeseen tarvittavia uusia junia. YTV-alueen lähijunaliikenteeseen tarvitaan seuraavien 20 vuoden aikana noin 100 uutta junayksikköä. Uusia junia tarvitaan liikennemäärien kasvun, uusien ratahankkeiden ja nykyisen kaluston vanhenemisen johdosta. Lisäksi on tarkoitus parantaa kaluston palvelutasoa. Yhtiön nimi on Junakalusto Oy. Junakalusto Oy:n toiminta käynnistyy vuoden 2004 alkukuukausina.

Etelä-Ruotsissa sijaitsevassa Landskronassa aloitettiin johdinauto liikenne virallisesti lauantaina 27.9. Käytännössä johdinautoja on ollut liikenteessä jo muutaman viikon ajan aikaisemmin. Landskrona on Ruotsin ensimmäinen johdinauto kaupunki sitten 1960-luvun lakkautusten. Pohjoismaissa johdinauto liikennettä on Landskronan lisäksi nykyisin vain Norjan Bergenissä.

Kööpenhaminan Raitioliikennemuseo "HT-Museum" on lopettanut toimintansa. Rahavaikeuksissa oleva kaupunki laskee säästävää museon sulkemisella yli miljoonaa kruunua vuodessa. HT-museon raitiovaunut ja -linja-autot, joita on yhteensä 35 kappaletta, siirretään aikanaan Sporvejshistorisk Selskabin 25 vuotta toimineelle museoraitiotielle Skjoldenæsholmiin, jota kaupunki tulee avustamaan pitkäaikaisen sopimuksen puitteissa.

SHS:n museoon rakennetaan kolmas varikkorakennus. Vaunukalustoa tällä harastajien ylläpitämällä museolla on lopputilanteessa noin 90. Suurin osa on Kööpenhaminasta, mutta myös Tanskan muilta raitioiteilta eli Odensesta ja Århusista on säilynyt vaunuja. Lisäksi eräiltä ulkomaisilta raitioiteilta on saatu museovaunuja.

Skjoldenæsholmin raitiotiemuseossa liikkennöidään ensi vuonna yli 30 museoraitiovaunulla ja yhdeksällä museobussilla. Museokävijöitä on tämän vuoden aikana ollut ennätysmäärä eli yli 30000 henkeä. Museoraitiotie onkin yksi Euroopan johtavista ja laajimmista alaila.

MUUTA

Talgo Oy on allekirjoittanut Helsingin kaupungin liikennelaitoksen kanssa sopimuksen 20 nivelraitiovaunun korin peruskorjauksesta. Sopimuksen arvo on noin 1,5 miljoonaa euroa. Työt suoritetaan Talgon Otanmäen tehtaalla vuosina 2003–2005. Sopimukseen sisältyy myös optio 10–20 korin peruskorjauksesta vuosina 2005–2007.

Kyseessä on jo toinen HKL:n ja Talgon välillä lyhyen ajan sisällä allekirjoitettu kiskokaluston peruskorjausta koskeva sopimus.

NrII-vaunussa 107 on samanlainen yksipolvinen virroitin, jollainen muutama vuosi sitten oli vaunussa 111. Virroitin muistuttaa sekä HKL:llä yleistä Siemensin virroitinta että Schunkin virroitinta, muttei ole kumpikaan edellisistä. Schunk-mallinen virroitin puolestaan on nykyisin ainakin vaunuissa 87 ja 92 sekä kaikissa Varjo-vaunuissa.

Kansainvälistä autotonta päivää vietettiin neljättä kertaa maanantaina 22. syyskuuta. Teemana oli tänä vuonna eri liikkumis- muotojen merkitys keskustojen ympäristölle ja arkielämän viihtyisyyteen.

Autottoman päivän aikana kertalippu oli voimassa koko päivän ostopäivästä yöliikenteen loppuun saakka kaikissa pääkaupunkiseudun liikennevälineissä. Helsingin kännykkälippu oli voimassa koko ostopäivän raitiovaunuissa, metrossa ja Suomenlinnan lautalla.

Kertalippu ei koskenut matkakortin arvolippua. Matkustajan kannatti ostaa erillinen kertalippu, mikäli aikoi matkustaa autottoman päivän aikana useamman kerran.

Joukkoliikenteen perusinvestoinnit

Joukkoliikenteen perusinvestoinnit suunnitelmakaudella 2004–2006 ovat yhteensä 68,1 milj. euroa. Suunnitelmakauden suurin investointikohde on Kalasataman metroasema.

Talousarviovuoden suurin yksittäinen investointi on Kalasataman metroaseman rakentamisen edellyttämä Junatien sillan II-vaihe (3,7 milj. euroa). Muita merkittäviä investointikohteita vuonna 2004 ovat Kalasataman metroaseman suunnittelu raidejärjestelyineen ja Jokeri-yhdysraide (yhteensä 2,3 milj. euroa), metroasemien peruskorjaukset 1,7 milj. euroa, metroradan ylikulkusillat 2,2 milj. euroa sekä informaatiojärjestelmät 1,5 milj. euroa. Ratojen ja katujen perusparannuksiin ja muihin joukkoliikennejärjestelyihin käytetään talousarviovuonna 4,3 milj. euroa.

Kalasataman metroaseman rakentamista, siltatöitä ja muita hankintoja varten on vuoden 2004 lisäksi varattu vuosille 2005–2006 yhteensä 12,0 milj. euroa. Herttoniemen metroaseman peruskorjaukseen on varattu vuosille 2005–2006 yhteensä 3,1 milj. euroa. Myös muilla metroasemilla tehdään pienempiä peruskorjauksia.

Metroradan ylikulkusillat varten on vuosille 2005–2006 varattu 9,5 milj. euroa, rata- ja ajojohtoverkoston peruskorjauksiin 4,7 milj. euroa, katujen ja pysäkkien perusparannuksiin 2,9 milj. euroa sekä joukkoliikenne- ja informaatiojärjestelyihin ja -järjestelmiin yhteensä 2,1 milj. euroa. Matkakorttijärjestelmän automaatti- ja laitehankintoihin käytetään suunnitelmakaudella 1,4 milj. euroa. Metron jatkorakentamisen suunniteltuun on varattu vuosille 2004–2006 yhteensä 0,75 milj. euroa.

Suunnitelmakaudella laaditaan metron rataverkon laajenemisen edellyttämät kulunvalvonnan, turvallisuuden ja automatisoin-

nin selvitykset. Jatkuvan kulunvalvontajärjestelmän hankintaan on varattu 3,0 milj. euroa vuosille 2005–2006. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 65 milj. euroa ajoituen vuosille 2005–2011.

Raitiolinjastoa kehitetään siten, että uusien rakennettavien alueiden joukkoliikenneyhteydet saadaan käyttöön alueiden valmistuessa.

Muut investoinnit

Vanhon nivelraitiovaunujen perus- ja täyskorjauksiin sekä vaihto-osiin käytetään suunnitelmakaudella 6,1 milj. euroa ja uusien matalalattiavaunujen loppulaskuihin 0,7 milj. euroa. Raitiovaunuvareikoiden koneita ja laitteita uusitaan 1,9 milj. eurolla.

Uusia busseja hankitaan talousarviovuonna 2,0 milj. eurolla ja vuosina 2005–2006 yhteensä 6,9 milj. eurolla. Vanhan metrovaunukaluston peruskorjauksiin on varattu vuodelle 2004 3,6 milj. euroa ja vuosille 2005–2006 yhteensä 6,9 milj. euroa.

Talousarviovuonna jatketaan Vartiokylän linja-autohallin ja Koskelan raitiovaunuhalli B:n peruskorjauksia 4,2 milj. eurolla. Vuosina 2005–2006 käynnistetään Vallilan raitiovaunukorjaamon ja Koskelan linja-autohalli C:n peruskorjaukset.

RAITIOLINJAN 6 JATKAMINEN

ARABIANRANTAAN. (Joukkoliikennelautakunnan kokous 13.11.)

Arabianrantaa toteutetaan kantakaupunkimaisena asuin-, työpaikka-, koulu- ja kulttuurialueena, jonka joukkoliikenteen runkona on raitioliikenne. Rata kääntyy Hämeentielle Arabiankadulle ja jatkaa Arabianranta-nimistä katuä pitkin Arabian tehdasrakennusten taakse. Kääntöpaikka sijoittuu Kaj Franckin aukiolle.

Raitioradan rakentaminen alkoi ja eteni alueen katujen rakentamisen tahdissa. Työ keskeytyi kuitenkin keväällä 2002 pysäköintilaitoksen rakentamistöihin kääntöpaikka-alueella, jolloin liikenteen aloitusta jouduttiin siirtämään vuoden 2005 alkuun.

Raitiotien rakentamista voidaan nyt jatkaa niin, että se valmistuu ensi kesänä. Liikennöinti Arabianrantaan on mahdollista aloittaa syysliikenteen alussa.

Suunnitteluyksikkö esittää, että linja 6, Hietalahti - Arabia, jatketaan Arabianrantaan 29.8.2004 nykyisin liikennöintiajoja ja ensi kevään vuorovälein liitekuva mukaisesti. Linjan jatkaminen lisää liikennöinnin kustannuksia nykyisillä korvaushinnoilla lasketuna noin 400 000 euroa vuodessa.

VÄRIPOSTIKORTTEJATEJA à 1 euro

Seuran omat, myynnissä olevat postikortit:

- 1) SAT:n pulamoottorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla
- 2) Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa Sederholmin talon edustalla
- 3) Punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978
- 4) Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985
- 5) Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974
- 7) Helsingin metrojuna M3+M4 matkustajajunassa Siilitien aseman länsipuolella 12.6.1972.
- 8) Helsingissä Kaivokadun raitiovaunupysäkillä ruuhka-ajan raitiovaunuja perävaunuineen 10.5.1972.
- 9) Tampereen johdinauto 12 linjalla 25 Sammonkadulla 1.11.1970.
- 10) Turun raitiovaunu 53 linjalla 1 sataman päätepysäkillä 2.10.1966.
- 11) Turun raitiovaunu 51 linjalla 2 Nummenmäen päätepysäkillä 31.5.1972.

Tilaukset nyrkkipostitse käteisellä, nyrkkipostikauppaa pitävät puheenjohtaja sekä sihteeri. Maksaa voi myös yksi euro kortilta SRS:n pankkitilille, jolloin on ilmoitettava haluttujen korttien numerot ja niiden lukumäärät. Pankin kautta maksaessasi varaudu toimitusaikaan.

Näin tuet seuran toimintaa.

Linjan jatkaminen on perusteltua kaikkien Arabianrannan toimintojen kannalta. Arabianrantaan tulee kaikkiaan noin 7 000 asukasta, 5 000 työpaikkaa ja saman verran opiskelupaikkoja. Suunnitelmissa on varauduttu toisenkin raitiolinjan päättämiseen alueelle.

Yhteenveto: Arabianrannan raitiotien rakentamista voidaan taas jatkaa alueen muusta rakentamisesta johtuvien esteiden poistuttua. Liikenne on mahdollista aloittaa ensi vuoden syysliikenteen alussa. Suunnitteluyksikkö esittää, että linja 6, Hietalahti – Arabia, jatketaan Arabianrantaan 29.8.2004.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 1 / 2004 ilmestyyneen maaliskuussa 2004. Materiaali toimitukseen tulee jättää 15.2.2004 mennessä, uutisia Päätepysäkillä voi toimittaa 24.2. saakka.

Seuramme jäsen Daniel Federley on julkaissut raitiovaunuaiheisia postikortteja. Kortteja voi tilata sähköpostitse osoitteesta daniel@federley.com tai puhelimitse (09) 458 4033. Korttien hinta on 1 euro/kpl. Postituskulut: 1-9 kpl 75 c, 10-> kpl ei postituskuluja.

1. Oranssi-harmaa nivelvaunu 103 vuodelta 1986 Merikasarminkadulla linjalla 4, 6/92
2. Neliakselinen vaunu 9 vuodelta 1959 Senaatintorilla Valtioneuvoston linnan edessä linjalla 2, 11/92
3. Kelta-vihreä nivelvaunu 107 vuodelta 1987 Hämeentiellä Kumtähden kentän kohdalla linjalla 6, 7/98
5. Rattikaria 320 vuodelta 1955 Kaupungintalon edessä SRS:n tilausajolla (kilvitetty linjalle 4S), 5/00
6. Helsinki: Matalalattiavaunu 201 vuodelta 1999 Erottajalla linjalla 10, 9/00
7. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 38 vuodelta 1951 linjalla 3 Kauppatorilla, 5/72
8. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 40 vuodelta 1951 linjalla 3 Martinkadulla, kevät 1972
9. Helsinki: Neliakselinen vaunu 25 vuodelta 1959 Snellmaninkadulla Suomen pankin ja Tuomiokirkon edessä linjalla 1, kuvattu 5/00.
10. Helsinki: Neliakselinen vaunu 21 vuodelta 1959 Mannerheimintiellä linjalla 2, 7/01.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Antero Alku, Johannes Erra, Henrik Erä-Esko, Tero Hagberg, Tom Heino, Erkki Heinonen, Arto Hellman, Ilkka Hovi, Kimmo Korhonen, Arttu J. Kuukan-korpi, Mikko Lahdenmäki, Tauno-Juhani Lappi, Jyri Lehtonen, Risto Leino, Pertti Leinonmäki, Toni Lääveri, Markku Naski, Erkki Nickul, Juhana Nordlund, Kari Paavola, Jaakko Perttilä, Antti-Jussi Pietarinen, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Sakari K. Salo, Kai Sillanpää, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Talgo, Ronja Venesperiä, VR Osakeyhtiö ja Sauli Vähäkoski. Kiitos myös niille, joiden nimi oli jostain syystä jäänyt tällä kertaa pois listasta.

Takakannen kuva. Karia-vaunu HM V numero 9 linjan 2V päätepysäkillä Ensi Linjalla. Vaunu 9 on ollut liikenteessä vielä lehden tämänkin numeron (4/2003) julkaisuvuonna, vaikka ensimmäisistä romutussuunnitelmista on ehtinyt kulua kymmenisen vuotta. Kuva Juhana Nordlund 16.4.1996.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

