

RAITIO

4/2005



Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hochbahn, Siniset bussit osa 12

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

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTAJA

Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

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

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA

Edita Prima Oy 2005

© Suomen Raitiotieseura ry

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

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234

00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483
IBAN: FI6280001400054483
Sampo Bank plc
BIC/SWIFT: PSPBFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

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

JOHTOKUNTA VUONNA 2005

PUHEENJOHTAJA

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

RAHASTONHOITAJA

Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
kimmo.sateri@kolumbus.fi

SIHTEERI

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

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA

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

JÄSEN

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

VARAJÄSEN

Timo Kantola
puh. koti 0400 733 382
puh. työ (09) 472 3355
timo.kantola@helb.fi

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna sunnuntaista torstaihin klo 11 - 16.
Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen
historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.
TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

www.raitio.org

Tietoja Suomen raitioiteistä, johdinautoista, metrosta ja sähköjunaliikenteestä.
Raitiolinjojen ja -vaunujen tietoja sekä uusimmat uutiset. Maailmanlaajuinen linkkikokoelma.
Sivuilla olevan jäsenhakemuskaavakkeen täytettyäsi Raitio-lehti tulee aina tuoreena kotiin.

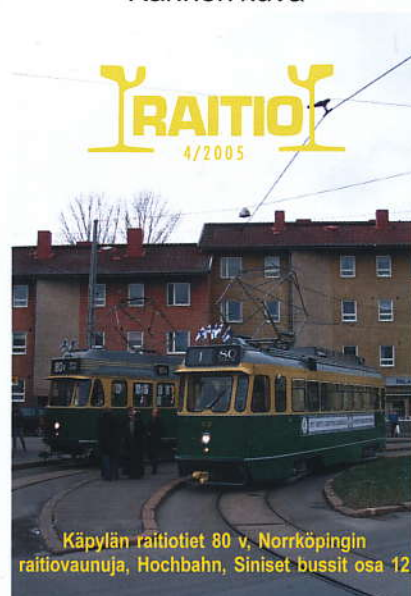
RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut, Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja, Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.
- 1/2003:** Oslon raitioiteiden lakkautus-suunnitelmat, Taulut, Siniset bussit vuodesta 1936, osa 1
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30 eläkkeelle, Kauskaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 3/2003:** Joukkoliikenteen reittisuunnittelu, Porvoon liikenne, Siniset bussit, osa 3, Taulut, Barcelona
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5

- 3/2004:** Kilpailutusta 10 v, Raitiotiet Suomessa osa 1, Scandian hevostaitiovaunut, Rennes, Siniset bussit, osa 7
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-kakkonen historiaan, Kilpailutusta osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta osa 4, Siniset bussit, osa 11

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

Kannen kuva



Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hochbahn, Siniset bussit osa 12

Kannen kuvateksti: Käpylän raitiotie täytti 80 vuotta 18.11.2005. HKL 339 ja 12 ovat saapuneet Pohjolanaukiolle juhlistamaan päivää. Kuva Juhana Nordlund.

KÄPYLÄN RAITIOTIE 80 VUOTTA



Siitä onkin jo aikaa: marraskuussa 1925 avattiin liikenteelle Helsingin viimeisin toteutunut pitkä esikaupunkiraitioliinja. Rataosuutta Hermannista–Vallilasta Käpylään juhlittiin näyttävästi marraskuun 18. päivänä apulaiskaupunginjohtaja Pekka Saurin sekä HKL:n raitioliikennesyksikön ja Käpylä–Seuran johdolla. Pitkin marraskuista perjantaipäivää oli ohjelmaa niin Pohjolanaukion päätepysäkillä kuin myös lähes kaikissa linjan 1 raitiovaunuissa.

Matkustajia ilahdutettiin musisoinnilla sekä lauluilla joista ohjelmista vastasivat käpyläläiset taiteilijat. SRS toimitti tilaisuuksia varten tausta-aineistot lehdistö- sekä tiedotusmateriaaleihin. Kahdeksankymmenvuotisaratajuhlaan valmistui täydellisestä kunnostustyöstä myös 46 vuoden ikäinen Karian linjaliikennevaunu nro 12 ja se tulee olemaan tulevan vuoden aikana tuttu näky Käpylän linjalla. Juhlaväki matkusti myös perinnevaunulla nro 339, joka sekin täytti syyskuussa pyöreitä eli 50 vuotta.

Hermannin–Vallila raitiotiesolmukohtana

Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy oli avannut raitiotieyhteyden Sörnäisistä Hermannin–Vallilaan jo 18.9.1914, jolloin 1891 käytöön otettua kaupungista Vilhonvuoreen johtanutta raitioliinjaa jatkettiin Hermannin kaupunginportille saakka. Aikaisemman jat-

kamisen esteenä oli ollut Sörnäisten satamaradan ylittänyt Itäisen viertotien heikkokenteinen silta. Tuolloin valmistui uusi kivinen katusilta satamaradan ratakuilun yli. Satamaradan linjaus kulki 1960-luvun puoliväliin saakka Vallilan tavara-aseman sivuitse Sörnäisten satamaan. 1960-luvulla satamarata siirrettiin uuteen kohtaan ja reitti meni ja menee edelleenkin Pasilasta Kumpulan rautatie-tunnelin ja Hämeentien maasillan ali rantaan.

Kun Itäiselle viertotielle eli nykyiselle Hämeentielle oli saatu vedettyä raitiotierata Vallilaan saakka, ryhdyttiin rakentamaan myös uutta vaunuhallia tänne rataverkoston silloiseen ääripäähän. Sopiva tontti löytyi läheltä päätekohtaa ja samalla paikalla on Vallilan halli edelleenkin käytössä. Varikkoalueen rakennuksia on toki vuosikymmenien kuluessa laajennettu aina tarpeen mukaan. Nykyään varikolla on HKL:n ajanmukainen raitiovaunukorjaamo sekä raitioliikennesyksikön hallintotilat.

Norddeutsche Waggonfabrikin moottori-vaunu HKL 109 (v. 1924) ja ASEA:n perävaunu HKL 687 (v. 1929) Mäkeläncadulla Koskelantien risteuksen kohdalla. Kuva Jorma Rauhala huhtikuu 1973.

Yhteys Käpylään

Käpylän puutarhakaupunkia ryhdyttiin rakentamaan 1920-luvun alkuvuosina. Paikalliset asukkaat olivat jo alusta lähtien liikkeellä alueensa liikenneolojen parantamisasiassa. He valitsivat pitämässään kokouksessa toimikunnan, jonka tuli vaikuttaa uuden raitiotieyhteyden toteuttamiseen. HRO haki vuonna 1925 toimilupaa esikaupunkiraitiotien rakentamiselle samanaikaisesti Käpylään sekä Toukolaan–Vanhaankaupunkiin. Yhtiö piti Käpylän linjaa kuitenkin näistä toissijaisena, sillä käpyläläisiä palveli jo ennestään VR:n paikallisjunaliikenne ja jonkinasteinen linja-autoliikenne. Käpylän linjan todettiin myös kulkevan suurimmalta osin asuttamattomien alueiden halki ja se saisi matkustajia vain linjan pohjoispäästä ja kannattavuus jäisi siten huonommaksi kuin lyhyemmän Toukolaan–Vanhaankaupungin linja. Käpylän linjalle oli myös HRO:n johtokunnan mielestä vaikea löytää sopivaa päätekohtaa kaupungilta. Erää-

nä ehtona rakennettavalle Käpylän linjalle esitettiin myös, että Sturenkadulle pitää rakentaa Sörnäisten satamaradan ylittävä raitiotieliikenteelle sopiva katusilta. Mainittu Sturensilta tulisi ylittämään satamaradan Vallilan tavara-aseman ja Pasilan konepajan välissä.

Rahatoimikamarin mielestä Käpylän suunta oli kuitenkin etusijalla ennen Toukolaa ja Vanhaakaupunkia. Pelättiin että VR:n junien matkustajamäärissä tapahtunut supistuminen saattaisi johtaa junavuorojen harventamiseen pääradalla. Samoin varsin alkeellinen linja-autoliikenne oli epävarmaa ja etenkin lumisen talven aikana hankala ylläpitää. Vanhankaupungin linjaa ei sitä paitsi voitu ryhtyä rakentamaan, koska Itäisellä viertotiellä oli sinne mentäessä odotettavissa laajoja rakennustöitä.

Kaupunginvaltuusto päätti kesäkuussa 1925 myöntää HRO:lle toimiluvan Käpylän raitiotielle. Töihin ryhdyttiin nopeassa tahdissa ja yksiraiteinen ratalinja Hermannin ja Vallilan rajamailta Itäiseltä viertotieltä Pohjolan kadun päähän valmistui liikennöitävään kuntoon 18.11.1925. Toimiluvassa oli varauduttu seuraavalle vuodelle saakka kestäneeseen rakennusaikaan, mutta rakennustyöt Sturenkadun, Pakaankadun eli nykyisen Mäkelänkadun ja Pohjolan kadun helpposa maastossa edistyivät ripeästi.

Linjan käänntösilmukka valmistui Kangasalan tien, Eurantien, Itäisen viertotien ja Sturenkadun korttelin ympäri. Rataosuus valmistui yksiraiteisena ja vastaantulevien vaunujen kohtaamista varten oli sivuraiteita. Yhdenkin vaunun ollessa myöhässä, joutuivat muut vaunut odottamaan tällaista vaunua ja ylimääräinen seisominen harmitti matkustajia. Siksi Pohjolan kadulle rakennettiin kaksoisraide jo 1929 ja myös Vallilassa tehtiin vastaavia parannuksia. Linjan vuoroväliksi saatiin siten

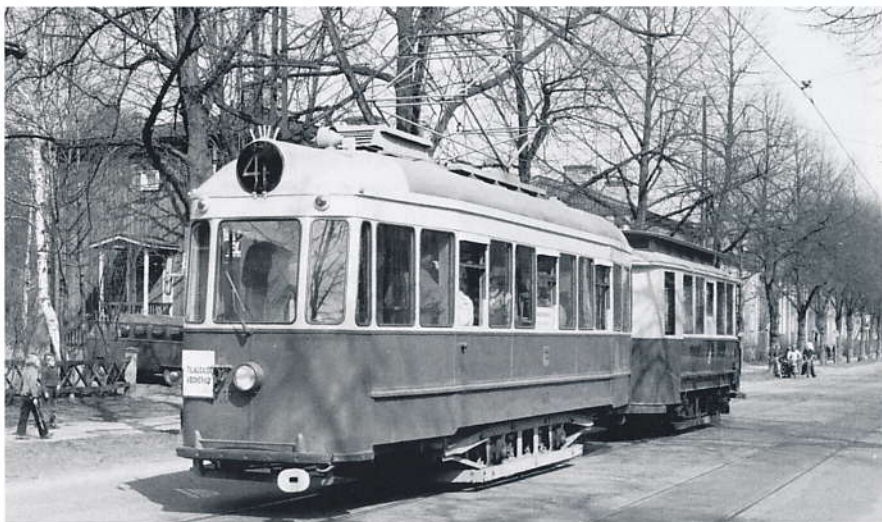
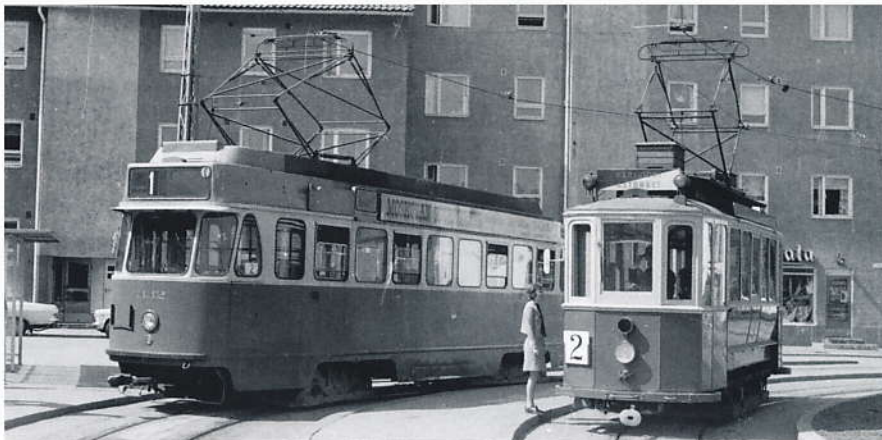
Kuvat ylhäältä lukien.

ASEA:n museovaunu HKL 19 (v. 1911) harrastaja-ajelulla keväisellä Pohjolan kadulla. Kuva Jorma Rauhala 24.5.1972.

VTS-vaunu 332 ja pikkuruotsalainen 19 Pohjolanaukion päätepysäkkialueella. HKL:n markkinointisihteeri elävöittää kuvaa. Kuva Jorma Rauhala 24.5.1972.

Pohjolanaukiolla VTS-vaunu 363 ja harrastaja-ajelulla museojuna: Kaipion saneeraama NWF-mootorivaunu 91 (v. 1923) sekä ASEA:n perävaunu 615 (v. 1916). Kuva Jorma Rauhala 22.4.1973.

Keväinen Pohjolankatu antaa miellyttävän taustan vanhalle kalustolle. Tällaista juna-kokoonpanoa on tuskin koskaan nähty liikenteessä. Kuva Jorma Rauhala 22.4.1973.





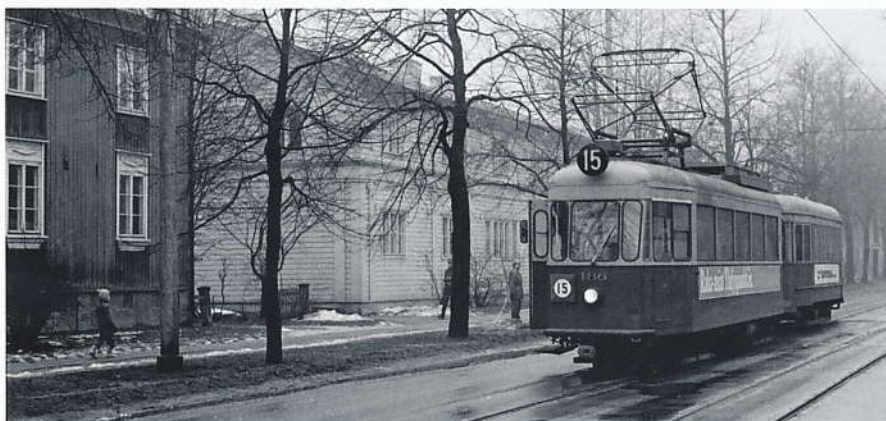
10 minuuttia. Jotta raitiotiehanke oli saatu kannattavaksi, perittiin matkustajilta lisämaksua kantakaupungin ylittävältä osuudelta. Tariffiraja tuli Vallilan rakennetun alueen pohjoisreunalle. Käpyläläiset vastustivat lisämaksua alusta alkaen ja vetosivat siihen, että Käpylän puutarhakaupunki oli nimenomaan rakennettu asuntopoliittisista syistä vähävaraisemmalle helsinkiläisväestölle. Tariffiraja poistettiinkin jo 1927.

Uutta kalustoa

Käpylän raitiolinjalla käytettiin alusta alkaen aikakautensa uusimpiin kuuluneita amerikkalaisia J. G. Brillin moottorivaunuja. Nelikymmenluvun kuvien mukaan niitä käytettiin K-linjalla vielä hieman nukkavieruina tuolloinkin.

Kaikilla raitiotielinjoilla oli linjatunnuksen lisäksi myös linjaväri. Kantakaupunkilinjat oli numeroitu ja sen aikaisiin esikaupunkeihin johtaneet linjat merkittiin määränpäättä kuvaavilla kirjaimilla. Vuoden 1925 K-linjan reitti oli vain Hermannista–Vallilasta Käpylään. Linjan väritunnus oli vihreäpunainen ja se näkyi linjan reittikilpien pohjavärinä ja pimeän aikana vaunun päädyissä olleissa valaistuissa tunnuslyhdyissä. Linjaväreistä luovuttiin vuonna 1954.

Käpylän K-linjaa pidennettiin 1928 Vallilasta Kauppatorille, jonka pysäkkialuetta se mahtui nyt käyttämään. HRO alkoi saada samaan aikaan käyttöönsä myös uutta ASEA:n vaunukalustoa, jonka avulla kyettiin liikennöimään entistä laajempaa linjastoa. K-linjan reitti kulki edelleen Sturenkadun–Hämeentien risteuksen kautta Hämeentielle, sillä Sturensilta oli vielä rakentamatta. Kun Sturenkatu oli ajettavissa syyskuussa 1930 uutta satamaradan ylittävää siltää pitkin, K-linjan reitti oikaistiin sille ja johdettiin Brahenkadun ja Karhupuiston kautta Hakaniemeen



Kuvat ylhäältä lukien.

Käpylän raitiotietä juhlittiin edellisen kerran näyttävästi 30 vuotta sitten. 50-vuotisjuhlanassa oli Brillin museovaunu 165 (v. 1920) ja perävaunu ASEA 698 (v. 1930). Kuva Jorma Rauhala 16.11.1975.

VTS-vaunu 335 ja 50-vuotisjuhlavuoro Pohjo-lanaukiolla. Kuva Jorma Rauhala 16.11.1975.

ASEA:n kokojuna: arkku HKL 186 (v. 1941) ja perävaunu HKL 686 (v. 1929) SRS:n omalla kiertoajelulinjalla 15. Kuva Jorma Rauhala 9.3.1975.

Linjan 1 vakiovuoroissa käytettiin jo 1950-luvulta lähtien VTS-vaunuja. Ruuhkavuoroissa oli sitten mitä milloinkin. Tässä ASEA:n arkku 183 (v. 1941) ja Kaipion perävaunu 764 (v. 1948) Velodromin mutkassa. Kuva Jorma Rauhala 6.5.1974



ja edelleen Kauppatorille. Silloin käyttöön otettu linjaus on täsmälleen sama kuin mikä on tänäkin päivänä käytössä linjalla 1. Ruuhka-aikoina ajettiin lisävuoroja Eiraan saakka ja ne saivat sittemmin linjatunnuksen KP.

K-tunnus historiaan

Loppukesällä 1953 luovuttiin kirjaimellisista esikaupunkilinjoista ja ne mukautettiin kantakaupungin numerojärjestelmään. Viimeinen K-linjan liikennöintipäivä oli 30.8.1953. Seuraavana päivänä Eiran–Sörnäisten perinteinen raitiolinja 1 alkoi liikennöidä Vallilan kautta edelleen Käpylään. Käpylän linjan reitti Kalliossa ja Vallilassa muuttui siis samalla takaisin 1920-luvun loppupuolen muotoon, paitsi että eteläinen päätepaikka oli nyt siis Eirassa. Lyhyempää vain Kauppatorille liikennöintyä ruuhkalinjaa ryhdyttiin ajamaan linjatunnuksella 1S.

Joulukuussa 1953 valmistui Mäkelänkadulle Sturenkadun ja Hämeentien välille uusi ratayhteys. Ykköslinja alkoi nyt kulkea tätä entistä suorempaa reittiä. Seuraavan kesän lopussa eteläinen päätepaikka sijoitettiin perinteiselle Käpylän linjan päätepaikalle Kauppatorille ja tungosajan linja johdettiin nyt puolestaan Eiraan ja se sai tunnuksen 1A. Tällä tavalla harjoitettiin liikennettä joulukuuhun 1976 saakka, jolloin ruuhkalinja 1A lakkautettiin ja Perämiehenkadun silmukkaan ajaneeksi ruuhkalinjaksi perustettiin linja 2A Itä-Pasilasta. Samassa yhteydessä Käpylän linja 1 siirrettiin takaisin vanhalle 1930-luvun reitille, joka kulki Brahenkadun ja Karhu- puiston sivuute. Viimeinen Käpylän ratikkalinjoja koskenut muutos tapahtui kesällä 1985, kun linjatunnus 1A palasi käyttöön. Suuren linjastoremontin yhteydessä Eiran ruuhkalinja nimittäin johdettiin jälleen Käpylään.

Vuorot vähenevät

Yöliikenne Käpylän raitiovaunuilla loppui kesän 1964 lopussa, sunnuntai liikenne vuoden 1977 lopussa, maanantain–perjantain iltasekä lauantai liikenne vuoden 2003 lopussa. Nykyään ykköslinjaa liikennöidään maanan-

Ykköslinjan perinteinen VTS (HKL 363) Mäkelänkadulla Vallilassa. Kuva Jorma Rauhala 22.4.1973.

1970-luvun normipysäkkiloppa, jossa on "oikea" raitiovaunukuva ja kaupungin vaakuna, pysäkin nimi mustalla liuskalla, kokopäivälinjat valkealla liuskalla ja ruuhkantai yölinjat keltaisella liuskalla. Käpylänaukion pysäkillä on virheellisesti Pohjolanaukion nimi-liuska, josta syystä tämäkin on tullut ikuis-tettua. Kuva Jorma Rauhala huhtikuu 1973.



Karian moottorivaunu 209 (v. 1950) ja ASEAn perävaunu Velodromin mutkassa, jossa kohtaa on nykyään Pasilan raitiotien liittymä tälle pääradalle. Karia on liki alkuperäisessä kunnossa, vain sarvilyhdyt on ummettu. Kuva Jorma Rauhala 6.5.1974.

Kehitys kehitty. Kaupunkiin on hiljattain saapunut Suomen ensimmäinen nivelvaunu HKL 31 ja koulutusajolla ollut vaunu on tässä kuvateemamme mukaisesti Pohjolan- kadulla. Laki salli tuolloin ainoastaan vaunun keskiviivalla olevan eteenpäin väritöntä ja taaksepäin punaista näyttävän lampun. Kuva Jorma Rauhala 31.8.1973.



taista perjantaihin aamuharjaisesta iltaruuhka-ajan loppuun saakka. Päiväliikenne on varsin harvaa eli vuoroväli on 20 minuuttia.

Muuta historiaa

Käpylää toisena päätepaikkanaan ovat pitäneet vuosikymmenten aikana monet muutkin ruuhkalinjat kuin nykyinen 1A. Tällaisia ovat olleet linjat KL ja 8K Salmisaaresta, KM Rautatienorilta, KP Eirasta, MK Munkkiniemestä, IS Kauppatorilta, IV Erottajalta, 6K Mariasta ja 10A Ruskeasuolta.

Käpylän raitiotien kanssa rakennustöiden aloittamisesta kilpaillut lyhyempi Toukolan linja valmistui 16.9.1926, mutta sitä ei koskaan jatkettu Vanhaankaupunkiin saakka, vaikka toimituslupaehdoissa niin edellytettiin. Vasta vuonna 2004 Intiankadun risteykseen päättynyttä Toukolan raitiotielinjaa jatkettiin uuden Arabianrannan asuntoalueen yhteyteen.

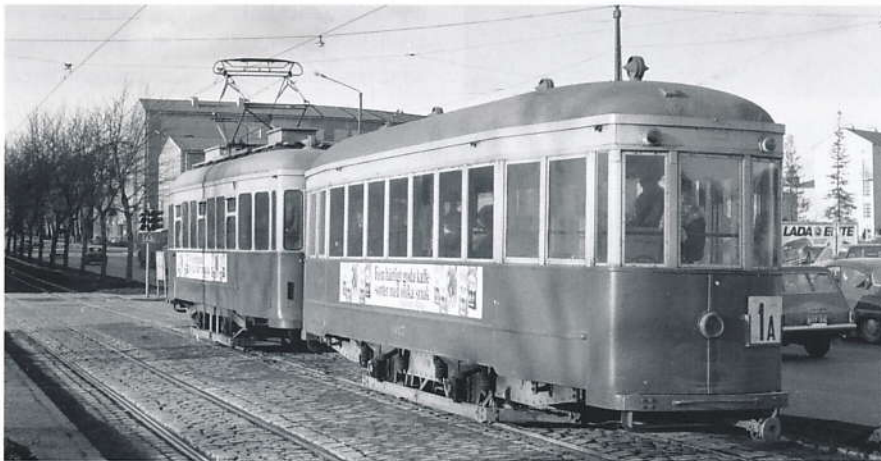
Viimeisenä Helsingin esikaupunkiraitiotienä valmistui vielä 1928 lyhyehkö linja Eläintarhasta Pasilaan. Sen jälkeen raitiotieverkosto oli varsin laaja yltyen Munkkiniemeen, Haagaan, Käpylään ja Kulosaareen. Tulevat 1930-luvun lamavuodet sekä samanaikainen linja-autoliikenteen voimakas kehittyminen vaikuttivat siihen, että raitiotieverkoston rakentaminen muihin esikaupunkisuuntiin pysähtyi. Kantakaupungissa on kuitenkin tehty ja tullaan tulevinakin vuosina tekemään useita raitiotielinjaston laajennuksia.

Muita Hermannin-Vallilan linjoja

Hermannin kaupunginportille päättyneen vihreän tunnusvärin ykköslinjan eteläinen päätekohta oli Eirassa. Kauppatorilta syksystä 1926 lähtien liikennöineen Toukolan linjan tunnus oli W (eli Vanhakaupunki) kesään 1931 saakka. Rinnakkaislinjana kaupunkialueella liikennöitiin valkovichreää linjaa 2 Kauppatorilta Hermannin kaupunginportille vuosina 1926–28. Vuonna 1931 linja W yhdistettiin linjaan 1 ja sen reitti oli siten Eirasta Arabiaan.

Lapinlahdenkadun eli punaisen linjavärin linja 6 pidennettiin aiemmasta päätepaikastaan

Kaipion perävaunu HKL 764 (v. 1948) on tamperelastehtaan viimeisin Helsinkiin valmistama perävaunu. Turkuun vastaavan tilaussarjan toimitus vielä jatkui. Vuodesta 1944 toimitetun sarjan alkupään vaunuissa oli linjanumerolaatikko kohdassa, jossa sarvilyhtyjen välissä on pistorasioita. Jälkipään vaunuissa linjalaatikko on poissa, kuten tässä. Vetotehtävissä on HKL 183. Kuva Jorma Rauhala 6.5.1974



Ratti-Karia 308 Mäkelänkadulla laskeutuksessa rinnettä alas Velodromin mutkaan. Kaupungin paraskulkuinen moottorivaunusarja on jo parikymmenen vuoden iässä joutunut ruuhkavuoroihin linjalle kuin linjalle. Vaunun parhaimmat ominaisuudet tulevat hyvin esille Mäkelänkadun pitkällä suoralla. Kuva Jorma Rauhala syyskuussa 1976.

ASEA:n perävaunu 687 (v. 1929) Mäkelänkadulla Koskelantien risteyksessä. Vetäjänä on HKL 109. Sarvilyhdyt muistuttavat vielä vanhasta linjavärien aikakaudesta, jolloin tunnusvalolyhtyihin veivattiin linjavärin mukaiset värivalot. Nämä ASEA:n 20-luvun lopun perävaunut olivat vahvaa tekoa. Kuva Jorma Rauhala huhtikuu 1973.





Hakaniemestä Hermannin kaupunginportille 1.6.1928 ja jatkettiin vuonna 1945 Arabiaan. Samanaikaisesti linja 1 lyhennettiin Arabiasta Hermannin kaupunginportille.

Sörnäisten satamaradan ylittävän Sturen sillan valmistuttua 20.9.1930 jatkettiin sinivalkoisen Ruoholahden linjan 8 reittiä Töölöstä Vallilaan Kangasalantien–Eurantien silmukkaan. 1940-luvun alkupuolella kahdeksikon reittiä jatkettiin toisessa päässä Salmisaareen, mutta erinäisten linjajärjestelyjen johdosta tämä linja lakkautettiin tilapäisesti 1940-luvun lopulla. Kun 31.8.1953 oli valmistunut uusi raidesilmukka Sammatintie–Some-

Käpylän raitiotien merkkipäivän juhlaaunut HKL 339 ja 12. Niiden välissä poseeraa vaunua 12 kuljettanut liikennemestari Marjaana Sarvi. Kuva Juhana Nordlund 18.11.2005.



Liikennelaitos, Käpyläseura ja Stadin Ratikat pitivät huolen siitä, että Käpylän raitiotien 80-vuotispäivä onnistui täydellisesti. Vaunut HKL 12 ja 339 ovat saapuneet Käpylään. Kuva Juhana Nordlund 18.11.2005.



Hienosti kunnostettu ja osittain entisöity HKL 12 Kauppatorilla linjan 1 Kauppatorin päätepysäkillä. Kuva Juhana Nordlund 18.11.2005.

rontie, aloitti linja 8 uudelleen liikennöimisen ja ryhtyi käyttämään Paavalin kirkon silmukkaa päätepaikkanaan. Samanaikaisesti ryhdyttiin liikennöimään myös linjaa 9 Paavalin kirkolta Kallion kautta Kauppatorille. Lopuksi kannattaa mainita vielä eräs erikoisimmista Hermannin–Vallilan raitiotieliinjoista eli vain keväällä ja alkukesällä 1944 liikennöinyt linja 11 Kauppatorilta Hermannin kaupunginportille. Linja lopetettiin lyhyeen ja syynä oli sota-ajan vaunupula. Näiden kuten myös muidenkin raitiolinjoihin tarkemmat kuvaukset ovat luettavissa SRS:n kotisivuilta kohdasta "Helsingin raitiolinjat".



Juhlatunnelmaa VTS-vaunussa HKL 339 Käpylän raitiotien 80-vuotistapahtumien aikana. Kuva Juhana Nordlund 18.11.2005.



Upeaksi laitettu Karia-vaunu HKL 12 Pohjolanaukion käänntösilmukassa. Vaunu sai korjauksen yhteydessä vanhan saksisankavirroittimen, metallinväriset kylkilistat sekä eräitä muita pikku asioita muistuttamaan menneistä ajoista. Kuva Juhana Nordlund 18.11.2005.



Pohjolanaukion päätepaikalle asennettiin raitiotien 80-vuotisjuhlan kunniaksi erillinen kilpi osoittamaan juhluvuotta. Kuva Juhana Nordlund 18.11.2005.

Stadin Ratikoiden järjestämällä ilta-ajelulla tunnelmaa oli huipussaan. HKL 339 poseeraa illan pimeydessäkin suuren tähden tavoin. Kuva Juhana Nordlund 18.11.2005



NORRKÖPINGIN RAITIOVAUNUJA SYKSYLLÄ 2005



Raitiossa 2 / 2001 käsiteltiin Norrköpingin raitiovaunutilannetta kevään 2001 osalta. Kyseinen selostus oli ikään kuin jatkoa Raitiossa 4 / 1998 julkaistuun katsaukseen vastaavasta tilanteesta syyskesällä 1998. Nyt perehdymme syksyn 2005 vaunutilanteeseen.

Käytössä oleva kalusto

Norrköpingin aktiivikäytössä olevat vaunusarjat syksyllä 2005 ovat M67K, M97 ja M98. Neliakselisia nivelettömiä M67K-vaunuja käytetään käytännössä vain linjan 2 ei-matalissa vuoroissa, joita talviarkena on neljä (viides vuoro on matala). Sarja M67K koostuu yhä kymmenestä vaunusta eli nroista 81–90, joista ensimmäinen on käytännössä lopullisesti pois käytöstä. M67K-vaunut olivat alkujaan valmistuneet 1966–67 (käyttöönotto 1967). Vaunuihin tehtiin mittava saneeraus vuosina 1995–96. Ennen saneerausta sarjatunnus oli M67. Numerointi muutui myös peruskorjauksen yhteydessä.

Sarja M97 on kasvanut muutamalla vaunulla sitten edellisen esittelyn. Nyt kaikissa aktiivijajoon tarkoitetuissa Norrköpingin Düwag-vaunuissa on matala "välipala" ja näiden vaunujen numerot ovat 61–70. Viimeisenä välipalan saanut vaunu on nro 66. Väli-

palojen asentaminen koko sarjaan tapahtui vuosina 1999–2001. Ennen välipalan asentamista vaunuilla oli sarjatunnus M94 (tämä ei koske nykyistä vaunua 64, joka ei Norrköpingissä ikinä liikkunut M94:nä). M94-tunnuksisena (ja siis välipalattomana eli siis 6-akselisena) on jäljellä vain vaunu 71, joka ei ole vuoden 2001 jälkeen enää ollut linjaliikenteessä. Sen rooli on toimia kahvila-ratikkana. Sarjan M97 välipalallisia (8-aks.) vaunuja käytetään etenkin linjalla 3, mutta myös linjan 2 matalassa vuorossa.

Sarja M98 (täysmatala) käsittää neljä vaunua, nrot 21–24. Toistaiseksi linjaliikenteessä voidaan käyttää vain kolmea ensimmäistä. Vaunulle 24 pitää tehdä vielä koko joukko erilaisia muutoksia ja säätöjä, ennen kuin se voidaan ottaa aktiivijajoon. Sarjaa M98 näkee pääasiassa linjalla 3, mutta linjan 2 matalassa vuorossa jopa M98 on täysin mahdollinen vaunu.

Raitiolinjan 3 rooli Norrköpingissä on hallitseva. Kalusto on kokonaisuudessaan matalalattiaista vähintään yhden moduulin osalta. Vasemmalla täysmatala M98 nro 23, oikealla matalalla välipalalla varustettu M97 nro 69 (alkujaan Duisburgin 1074).

Uusi hankinta

Norrköpingin raitioiteille on tilattu viisi uutta matalalattiaivaunua. Ne ovat Bombardierin mallia Flexity Classic. Litteraksi tulee M05 tilausvuoden mukaisesti. Vaunujen käyttöönotto tapahtuu vuonna 2006.

Poistuva kalusto

Uusien M05-vaunujen liikenteeseen tulon jälkeen M67K-vaunujen tarve vähenee ratkaisevasti. Näillä näkymin ainakin puolet M67K-sarjasta joutuu poistoon. Käytännössä vaunu 81 on jo nyt pois aktiivijajosta eikä paluuta ole näköpiirissä. Norrköpingin kalustoon kuuluu myös 1990-luvun lopulla kevyesti saneerattuja M67B-vaunuja eli käytännössä vaunut 92 ja 94. Vaunu 92 on varattu säilytettäväksi (museovaunu), mutta vaunun 94 tilanne on epävarmempi. Vaunu 94 oli ennen kunnostamistaan pienen aikaan Göteborgissa Ringlinien-seuran käytössä, silloin



M97 65, Düwag GT8 (alkujaan Duisburgin 1065). Vaunun ilme muuttui, kun siihen tehtiin 2001 ohjaamon muutostyö sekä lisättiin matala välipala.

Kaikki artikkelin kuvat on ottanut Juhana Nordlund Norrköpingissä 5.10.2005.



vielä nrolla 51 (alkujaan vaunun nro oli 151). Ringlinien on edelleen kiinnostunut vaunusta 94 ja jos kaikki menee hyvin, niin 94 saattaa pelastua romutukselta.

Vaunuhallissa on yhä yksi täysin kunnostamaton M67 eli vaunu 40 (alkujaan 140), jota on käytetty jopa tämän vuosituhannen puolella hätävaravaununa. Sen tilanne näyttää sangen huonolta, sillä uusia M05-vaunuja varten halliin on raivattava lisää tilaa ja turhin kalusto on eräiden näkemysten mukaan kylmästi laitettava pois. Kaluston laajamittainen poistaminen voi kostautua virheratkaisuksi, jos ja kun raitiotien laajentaminen Navestadiin jo lähivuosina toteutuu. Tällöin uusi kalusto menisikin liikenteen lisääntymiseen, jos se riittää edes siihenkään. Tätä taustaa vasten vanhan kaluston poistamisessa ei pitäisi tarpeettomasti hoppuilla.

Museo- ja erikoiskalusto

Norrköpingin vaunustoon kuuluu myös joi-takin erikoisvaunuja, kuten tilausliikenne- ja työvaunuja. Düwag-vaunu M94 nro 71 kuuluu kahvilavaununa tähän joukkoon. Muita erikoisvaunuja ovat mm. M67 131 ja 144.

M98 nro 21, ensimmäinen sarjan M98 vaunu. Vaunu 21 poikkeaa muista M98-vaunuista mm. pituutensa ja ovien lasien muotojen puolesta. Vaunun 21 viroitin on sijoitettu poikkeuksellisesti aivan vaunun takaosaan.

M98 nro 23. Vaunu oli tuotu hallista tälle pysäkillle vaununvaihtoa varten. Hetken kuluttua perään saapui linjan 3 vaunu M97 70, jonka matkustajat siirtyivät tähän 23:een.

M98 nro 22 Matkakeskuksen pysäkillä. Tässä on hyvät vaihtoyhteydet eri liikenne-muotojen välillä.



Vaunu 131 on teatterivaunu ja sen sisustus on muutettu erilaiseksi verrattuna alkuperäiseen. Vaunu 144 on puolestaan entisöity M67. Sen numero oli 44 vuosina 1995 – 2001. M67B 93 (aiemmin M67 41) muutettiin vuonna 2001 työvaunuksi 901. Sillä vedetään mm. puhdistuslaitetta lehtikelien aikana ja toisaalta talvella vaunua käytetään lumiharjan työntämiseen. Kalustoon kuuluu myös muita erikoisvaunuja, joista löytyy lisätietoja mm. Internetistä.



M67K nro 84, alkujaan M67 137. Kuvanottohetkellä tämän sarjan vaunut olivat pääasiassa vaunuhallissa seisomassa, koska vaunujen oma nimikkolinja hoidettiin busseilla. Vaunu 84 oli kuitenkin päässyt normaaliin käyttöympäristöönsä koulutusajon merkeissä.

Työvaunu 901 (aiemmin M67B 93, alkujaan M67 141) Drottninggatanilla.



Työvaunu 901 vetää syksyisin Borst-Erik-puhdistuslaitetta torjuakseen lehtikelin pahimpia haittoja.



Raitiolinja 2 hoidettiin syys – lokakuussa 2005 kokonaisuudessaan lähinnä Volvo B10L / Säffle –täysmatalalattiabusseilla.

Syksyn 2005 erikoisuuksia

Syyskuun puolesta välistä lokakuun loppuun 2005 linja 2 (Klingsberg – Fridvalla) korvattiin kokonaisuudessaan linja-autoilla. Nygatanilla tehtiin mittava raiteiden uudelleenjärjestely ja kaikki liikenne oli katkaistava työmaan kohdalta. Kustannussyistä kaksosen ratikka korvattiin busseilla koko linjan pituudelta sen sijaan, että ratikka olisi oikaisut Drottninggatania pitkin ja korvaava bussi olisi hoitanut vain reitin itäosan liikenteen.

Klockaretorpetin raitiolinjausta Folkets Parkin läheisyydessä.



M98 nro 24 korjaamolla muutostöissä. Kuvassa näkyy vaunun takapää.



M67 nro 131 eli teatterivaunu. Ulkoisesti 131 vastaa alkuperäistä M67:ää, tosin otsakilpeä on levennetty. Kuvan oikeassa laidassa näkyy vaunun 92 Scania CR112 –ovia.



Museovaunu M67 144 vaunuhallissa. Vaunu sai takaisin numeronsa 144 (44:n sijaan) ja se entisöitiin.



M67B 92 (aiemmin M67 52, alkujaan M67 152) vaunuhallissa. Tarpeettomaksi jäänyt vaunu on tarkoitus säilyttää museovaununa. Vaunu sai etuosaansa pahoja

vaurioita 1990-luvun alussa törmättyään suomalaisen turistibussin kanssa. Vaunu kuitenkin vielä korjattiin (uudet etuovet siihen otettiin Scania CR112-linja-autosta).

HAMPURIN HOCHBAHN



Vietin kolme kuukautta parasta kesää Hampurissa suorittamassa työharjoittelua. Pääsin tutustumaan perinpohjaisesti kaupungin metrokalustoon ja varikon toimintaan. Ensivaikutelma organisaation laajuudesta osoittautui kesän edetessä oikeaksi ja kolmen kuukauden aikana ehdin juuri ja juuri tutustua kaikkiin osa-alueisiin huollosta valvomo toimintaan asti.

Näkymä Barmbekin päävarikolle. Ratapihalla seisoo kahden junatyyppin kalustoa. Kuvassa näkyy vain pieni osa varikon kaikista halleista ja muista rakennuksista. Oikealla oleva halli on korjaushalli.

Artikkelin kaikki kuvat on otettu kesällä 2005.

Hamburger Hochbahn AG, nykyään pelkkä Hochbahn, on vuonna 1911 perustettu yritys, joka hoitaa paitsi metroliikennettä myös Hampurin laajaa bussiliikennettä. Metro-linjoja on tällä hetkellä kolme ja niiden yhteispituus on 100 km. Asemia on 89. Linjakilometrit tulevat pitenemään neljännän, vielä suunnitteluasteella olevan linjan myötä. Linja U4 on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2011, samana vuonna, kun Hampurin metro täyttää 100 vuotta. Metrot kuljettavat vuodessa noin 181 miljoonaa matkustajaa kolmella linjalla ja Hochbahnin 827 bussia noin 193 miljoonaa matkustajaa 112 bussilinjalla.

Metrokalusto

Linjakäytössä on nykyisellään 225 junayksikköä. Niistä 78 on vanhempaa tyyppiä DT3 ja loput 147 uusinta junatyyppiä DT4. Syksyn 2005 aikana romutettiin kaikki DT2-tyypin junat, jotka eivät ole vuosiin olleet enää aktiivikäytössä, vain kymmenen toimintakuntoista junaa päätettiin säästää reservijuniksi.



DT3-sarjan juna telien vaihdossa Barmbekin varikolla. Telien vaihto tapahtuu nostamalla koko junarunko kerralla nostureiden varaan.



Kolmivaunuiset DT3-junat on rakennettu 1968-1971. Vuoden 1995 jälkeen ne on kaikki peruskorjattu, jolloin niihin on uusittu junien päädyt ja matkustajatilat. Vaunujen väliseiniin ja ohjaamojen takaseiniin on lisätty ikkunat ja kattoon on asennettu valvontakamerat. Vuonna 1981 muutettiin muutama DT3 automaattimetroksi, joita kokeiltiin liikenteessä ilman ”aktiivista” kuljettajaa. Matkustajat eivät kuitenkaan ottaneet automaattimetroa avosylin vastaan ja Hampurin metrossa päätettiin säilyttää kuljettajat.

Vuosina 1988-2005 rakennetuissa DT4-junissa on vastaavasti neljä vaunua. Tyypin junia on kuusi eri sarjaa, joista viimeinen DT4.6-sarjan juna valmistui keväällä 2005. Junat on rakentanut Bombardier kuten Helsingin M200-sarjan metrotkin. Hampurin uudet metrot edustavat teknisesti viimeisintä kehitystä niin turvallisuuden, huollettavuuden, matkustusmukavuuden kuin energian kulutuksenkin kannalta. Näissä DT4-junissa on mm. vesijäähdytteiset vaihtovirtamoottorit. Matkustamossa on sprinklerit sekä val-

Vasemmalla DT4-juna nosturien varassa korjaushallissa ilman telejä. Oikeanpuoleisessa kuvassa on määräaikaishuollossa junatyypin DT4 kahden eri sarjan junat: DT4.3 ja DT4.5.

vontakamerat ja kuten peruskorjatuissa DT3-junissakin, vaunujen väliseiniissä on ikkunat, joten ensimmäisestä vaunusta näkee koko junan läpi viimeiseen vaunuun.

Hampurin U-Bahn radat ovat osin peräisin 1910-luvulta, minkä vuoksi tunneleissa on kapeita osuuksia, jotka rajoittavat junien leveyttä. DT4-junat onkin muotoiltu erityisesti Hampurin radoille sopiviksi. Ne ovat alhaalta leveämpiä kuin DT3-junat, mikä mahdollistaa molemmin puolin käytävää kahden istuttavat penkkirivit. Vaunut kapenevat kuitenkin ylöspäin. Peilit on korvattu ohjaamossa monitoreilla, jotka näyttävät asemalaiturin automaattisesti laiturialueelle tultaessa. Kaupungin keskustassa radat kulkevat pääosin katujen alla, osin silloilla katujen päälläkin, mutta keskustan ulkopuolella radat ovat poikkeuksetta maan pinnalla.



DT4-junia Barmbeekin ratapihalla.

Linjalla U3 peruskorjattu DT3 satamarataosuudella menossa Landungsbrückenin asemalta Baumwalliin. Oikealla näkyy Elbejoki.





Varikot

Hochbahn hoitaa varikoillaan kaikki huolto- ja korjaustyöt pääosin itse. Päävarikko on Barmbekissa, jossa tehdään 120 ja 360 päivän välein isot huollot ja määräaikaistarkastukset. Määräkilometrein tehtäviä pienempiä huoltoja tehdään Farmsenin varikolla, jolla tehdään 21 päivän välein tehtävät huollot. Siellä korjataan myös linjalla hajonneita junia tavoitteena saada ne mahdollisimman nopeasti takaisin linjalle. Mikäli junaa ei Farmsenilla saada kuntoon, lähetetään juna eteenpäin Bambekin päävarikolle. Farmsenilla on myös

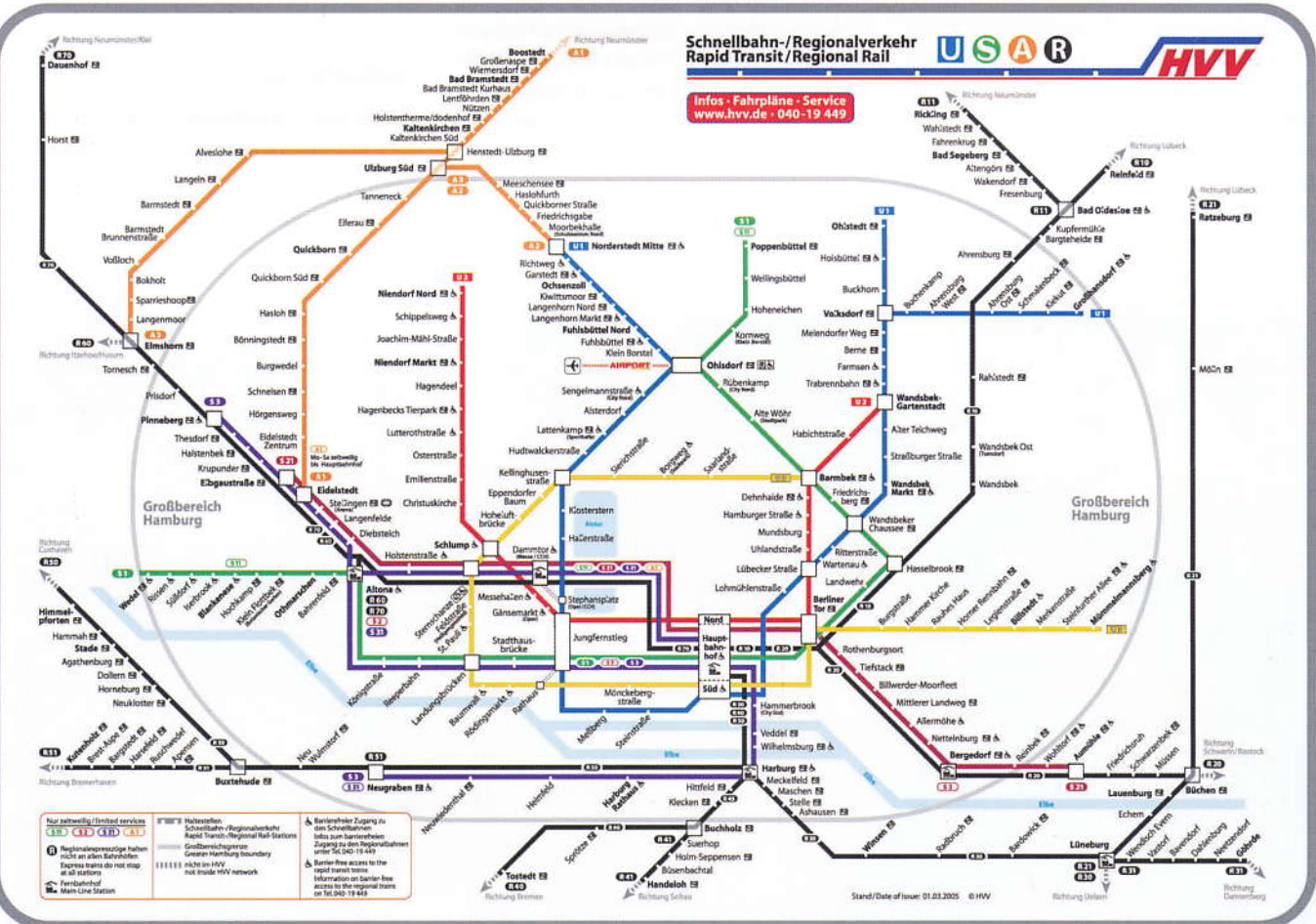
Uusimman junasarjan avaran matkustamon katossa näkyvät sprinklerit sekä valvontakamera. Valvontakameroita on kaksi vaunua kohden. Info-screenissä kerrotaan vaihtoyhteyksistä sekä annetaan asemakohtaisia opastuksia.

Hampurin metrojunissa on ikkunat myös ohjaamoon. Kuvassa näkymä DT4-junan ohjaamoon matkustamosta katsottuna.

Linjakartta Hampurin raideliikennejärjestelmistä. Metrolinjat ovat U1, U2 ja U3. U-Bahn eli metro ja S-Bahn huolehtivat kiitettävästi miljoonakaupungin joukkoliikenteestä.

junien pesukarsina, minkä läpi junat ajetaan aina ennen määräaikaishuoltoa.

Uusia junia kehitettäessä etsitään jatkuvasti myös uusia keinoja torjua ilkivaltaa ja sen aiheuttamia vahinkoja. Valvontakamerat ovat auttaneet osaltaan ja lisäksi on kehitetty erilaisia menetelmiä korjata vauriot nopeasti ja näin saada junat pian takaisin liikenteeseen. Ikkunoiden kalvotus raaputusta vastaan toimii kuten Helsingissäkin. Myös uusien junien ulkoseinät on tarroitettu maalaamisen sijaan. Tarrasta sotkut lähtevät helpommin pesussa pois ja tarvittaessa ne vaihdetaan.





Hampurissa metro kulkee niin maan päällä, maan alla kuin silloillakin. Kuvat Baumwallista, Barmbekista sekä Hallerstrasselta.



Sujuvasti raiteilla

Hampurissa on metron rinnalla S-Bahn-liikennettä. Nämä raideliikennejärjestelmät takavat yhdessä yllättävän sujuvan ja helpon liikumisen miljoonakaupungin osasta toiseen. Järjestelmät muistuttavat niin paljon toisiaan, etteivät edes kaikki hampurilaiset itse erota, kummalla ovat matkustaneet. Linjakartan avulla on helppo suunnitella reitti alusta loppuun ja suorittaa tarvittavat vaihdot U-Bahnista S-Bahniin tai toisin päin.

Lisätietoa : www.hochbahn.de ja www.u-bahn-hamburg.de

Matkustamon lattialle, seiniin ja oviin on kehitetty omat liimattavat tarrat, joilla voi peittää tuhotyöt. Uusien junien plyyshipenkit ovat myös kovat, jolloin niiden verhoilua ei voi repiä rikki, kuten DT3-sarjan junissa, joissa on mukavat, mutta helposti tuhottavat, pehmustetut istuimet.

Kuten Hampurin U-Bahn myös varikko on vanha. Lattiat ovat osin puuta ja kiskot lattian tasossa, mikä tekee huoltohenkilöstön työstä ergonomisesti rankkaa. Varikkoa on kuitenkin laajennettu ja uudempia, nykyäisiä halleja rakennettu.

U-Bahn- ja S-Bahn-liikenne ovat toisiaan täydentäviä, rinnakkaisia raideliikennejärjestelmiä. Kuva Barmbekin asemalta, jolla nämä kaksi liikennejärjestelmää ajavat rinnakkain.





Helsingin kaupungin liikennelaitos 280,
Leyland Royal Tiger / Helko vm. 1953. Kuva
Roos / HKM 31.10.1953.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 296,
Scania-Vabis B7158 / Helko vm. 1956
Rautatien torilla kilvitettynä linjalle 92S. Kuva
Pertti Leinomäki toukokuulta 1969.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 12

Raition edellisissä numeroissa on alettu julkaista kalustoluetteloa kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö
1936–44
Helsingin kaupungin liikennelaitos
1945–94
HKL-Bussiliikenne 1995–2004

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 selkänöjat,

P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti

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

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

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiovi akseleiden välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldogmallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiovi ovat molemmat akseleiden 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 keskioville matala, takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa
0 = täysmatala, ei askelmia

VAIHT = vaihteisto

M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti ("Wilson"),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,

AV = automaatti-Voith,

AZ = automaatti-ZF,

A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa. Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.

K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta

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

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

HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia

< = aikaisemmin / edellinen,

> = myöhemmin / seuraava

jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto

Pk = peruskorjattu



Helsingin kaupungin liikennelaitos 278 ja 269 kesäseisokissa 1988. Kuva Juhana Nordlund kesä-heinäkuulta 1988.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
267	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AA-849	530800	650000	Alunp.rah.paikka ed.
267	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-267	720900	870000	
267	Mercedes-B	Vario O815D	(N)	02	Kutsenits City V	K201	D	0	A4	25	NEY-577	020000		
268	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AC-70	530800	630000	Alunp.rah.paikka ed. *kolmiakselinen
268	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-268	720900	870000	
268	Volkswagen	Caravelle	(N)	02	Kutsenits City III	K201	M*	0	A4	17	NEY-484	020000		
269	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AC-509	530900	650000	Alunp.rah.paikka ed. *kolmiakselinen
269	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-269	720900	880000	
269	Volkswagen	Caravelle	(N)	02	Kutsenits City III	K201	M*	0	A4	17	NEY-524	020800		
270	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AD-649	530900	650000	Alunp.rah.paikka ed.
270	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-270	720900	880000	
270	Citroen	Jumper	(N)	02	P100	M	0	M5	14	AZP-387	021100			
271	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AF-803	530900	650000	Alunp.rah.paikka ed.
271	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2		AAM-271	720900	880000	
272	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AG-86	530900	650000	Alunp.rah.paikka ed.
272	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-272	720900	880000	
273	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AI-569	530900	650000	Alunp.rah.paikka ed.
273	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-273	720900	870000	
274	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AJ-533	530900	640000	Alunp.rah.paikka ed.
274	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-274	720900	870000	
275	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AJ-539	531000	650000	Alunp.rah.paikka ed.
275	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-275	720900	870000	
276	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AL-486	531000	640000	Alunp.rah.paikka ed.
276	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-276	720900	870000	
277	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AL-826	531000	630000	Alunp.rah.paikka ed.
277	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-277	720900	880000	
278	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AN-324	531000	630000	Alunp.rah.paikka ed.
278	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-278	720900	880000	
279	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AN-482	531000	630000	Alunp.rah.paikka ed.
279	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-279	720900	830000	
280	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AO-78	531000	640000	Alunp.rah.paikka ed.
280	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-280	720900	870000	
281	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko K101-53	K112	B	4	M	27	AO-875	531100	630000	Alunp.rah.paikka ed.
281	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-281	720900	860000	



Helsingin kaupungin liikennelaitos 269, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1972. Kuva Juhana Nordlund elokuulta 1988.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 277, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1972. Kuva Tommy Manner 7.10.1972, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 277, Leyland Royal Tiger / Helko vm. 1953. Kuva Bo Ahlnäs, 1962.



Etummaisena Helsingin kaupungin liikennelaitos 276, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1972. Kuva Juhana Nordlund keväältä 1987.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.	
282	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AP-471	531100	650000	Alunp.rah.paikka ed.
282	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-282	720900	810000	
283	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AP-769	531100	640000	Alunp.rah.paikka ed.
283	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-283	720900	860000	
284	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AR-524	531100	640000	Alunp.rah.paikka ed.
284	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-284	720900	860000	
285	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AR-637	531100	630000	Alunp.rah.paikka ed.
285	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-285	720900	820000	
286	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AS-422	531100	640000	Alunp.rah.paikka ed.
286	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-286	720900	820000	
287	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AS-568	531200	650000	Alunp.rah.paikka ed.
287	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-287	721200	870000	
288	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AN-492	531200	650000	Alunp.rah.paikka ed.
288	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-288	721200	870000	
289	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AN-468	531200	650000	Alunp.rah.paikka ed.
289	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-289	721200	870000	
290	Leyland	Royal Tiger	K	53	Helko	K101-53	K112	B	4	M	27	AN-513	531200	650000	Alunp.rah.paikka ed.
290	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-290	721200	870000	
291	Scania-V.	B71 V-130	B	56	Helko	K1-52	K122	B	4	M	21	BL-432	561100	700000	Alunp.rah.paikka ed.
291	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-291	721200	860000	
292	Scania-V.	B71 V-130	B	56	Helko	K1-52	K122	B	4	M	21	BL-662	561200	700000	Alunp.rah.paikka ed.
292	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-292	721200	860000	
293	Scania-V.	B71 V-130	B	56	Helko	K1-52	K122	B	4	M	21	BL-663	561200	700000	Alunp.rah.paikka ed.
293	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-293	721200	860000	
294	Scania-V.	B71 V-130	B	56	Helko	K1-52	K122	B	4	M	21	BL-886	570100	670000	Alunp.rah.paikka ed.
294	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-294	730100	870000	
295	Scania-V.	B71 V-130	B	56	Helko	K1-52	K122	B	4	M	21	BL-949	570100	700000	Alunp.rah.paikka ed.
295	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-295	721200	860000	
296	Scania-V.	B71 V-130	B	56	Helko	K1-52	K122	B	4	M	21	BM-242	570100	700000	Alunp.rah.paikka ed.
296	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-296	721200	860000	
297	Scania-V.	B71 V-130	B	56	Helko	K1-52	K122	B	4	M	21	BM-248	570200	700000	Alunp.rah.paikka ed.
297	Sisu	BT-69CR	T	72	Wiima	K2XC-66	K220	B	4AEC AH760	AV2	35>37	AAM-297	721200	870000	



Helsingin kaupungin liikennelaitos 282, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1972. Autossa oli poikkeuksellinen koemaalaus. Kuva Pertti Leinomäki 25.5.1976, Helsinki



Hylkyrivissä seisovat 295 ja 281 (sekä muita samanlaisia) Varhan varikon takanurkassa keväällä 1987. Kuva Juhana Nordlund keväältä 1987.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 284, Leyland Royal Tiger / Helko vm. 1953. Kuva Roos / HKM marraskuulta 1953.

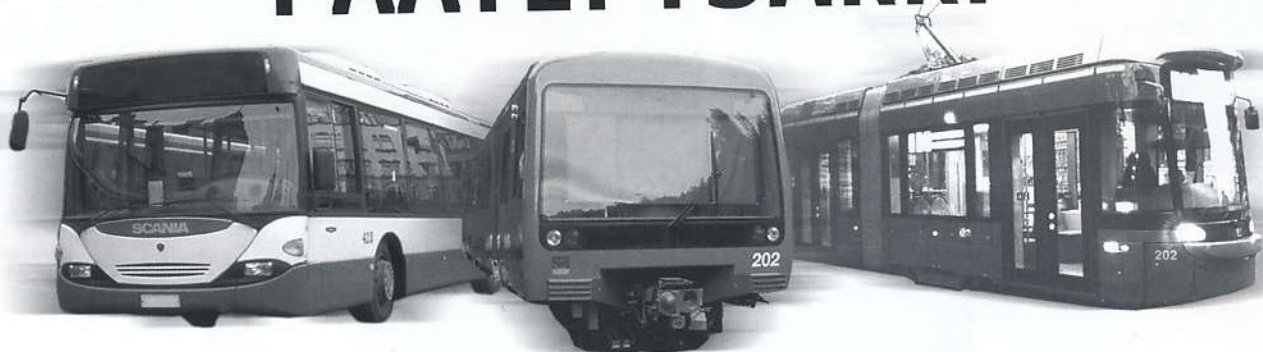


Helsingin kaupungin liikennelaitos 297, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1972. Kuva Pertti Leinomäki 27.5.1987, Helsinki.

Jo tiensä pään saavuttaneet HKL 294, 276, 281 ja 307 odottamassa kohtaloaan Vartiokylän varikolla. Kuva Juhana Nordlund 29.10.1987, Helsinki.



PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tai muuten alaa lähellä olevista tapahtumista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava rinkiin liittymisestääsi yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon. Samalla

suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Halutessasi voit saada viestit piilokopiona, jolloin osoitteesi ei tule jakelussa mukana olevien tietoon. Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse

ilmoittautuvat yllämainittuun sähköposti-osoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus saamaan osoitteeseen.

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

KEVÄTKOKOUS 2006

Suomen Raitiotiesseura ry:n kevätkokous 2006 järjestetään Raitioliikennemuseossa sunnuntaina 26.2.2006 alkaen klo 13.00.

VAUNUN 339 OMAT VERKKOSIVUT

Vaunun HKL 339 internet-sivut ovat osoitteessa www.stadinratikat.fi.

Sivustolla on tietoa vaunun entisöinnistä sekä tilausajomahdollisuuksista ja runsaasti kuvia vaunusta ennen ja jälkeen entisöinnin. Sivuston kautta on myös mahdollista ostaa postikortteja ja raitiovaunuaiheisia pinssejä.

JOUKKOLIIKENNEFOORUMI

Bussi-, juna-, raitiovaunu- ja metroharrastajille suunnattu suomalainen keskustelufoorumi "Joukkoliikennefoorumi" aukesi 28.6. osoitteessa <http://jlf.cc> (myös helpommin muistettava <http://joukkoliikenne.net>).

Foorumi helpottaa harrastajien keskinäistä tiedonvaihtoa ja mahdollistaa niin uutisten kuin mielipiteidenkin vaihdon reaaliajassa.

Aikaisemmin ei ole ollut suomenkielistä keskustelupalstaa, jossa olisi ollut mahdollista keskustella raitiovaunuista ja metroista.

Keskustelua on käyty mm. ruotsinkielisillä foorumeilla. Joukkoliikennefoorumilla keskustelu on paljon helpompaa ja se tavoittaa enemmän harrastajia.

Joitakin bussiaiheisiä foorumeita on ollut ennestään. Joukkoliikennefoorumi eroaa niistä pitämällä tiukempaa linjaa viestien tasossa. Moderaattorit pitävät huolen siitä, että foorumi pysyy asiallisena tiedonvaihtopalstana. Tämän vuoksi käyttäjien on myös ilmoitettava oma nimensä käyttäjätiedoissa.

www.nikkemedia.fi/laaksonen - kirjallisuutta raideliikenneharrastajille

Muutamat raitiolinjat ajoivat lokakuun alkuun asti tavallista harvemmillä vuoroväleillä tilapäisen kuljettajavajeen vuoksi.

Linjojen 4 ja 10 arkipäivien vuoroväli klo 7.15 - 18 oli perjantaista 16.9. alkaen yhdestä kahteen minuuttia normaalia harvempi. Varhaisaamun ja myöhäisillan liikenteeseen ei tullut muutoksia.

Linjojen 1A ja 8 vuorovälit pitenevät maanantaista 19.9. alkaen noin kymmeneen minuuttiin.

Linjan 1 liikennöintiin ei tullut muutoksia.

Kuljettajavajeeseen vaikuttivat sekä yleisurheilun MM-kisojen vuoksi siirtyneet vuosisilomat että kuljettajien ennakoitua suurempi poistuma kesän aikana. Uusien kuljettajien koulutus alkoi, joten tilanne parani lokakuun alussa.

Kiskotöiden vuoksi raitiolinjalla 10 liikennettä korvattiin busseilla maanantaina 19.9. kello 22 alkaen liikenteen loppumiseen asti. Linja 10 ajoi keskustasta vain Kuusitien kääntöpaikalle. Kuusitieltä bussilinja 10X ajoi linjan loppuosan.

Raitiolinja 3T ajoi "Autottomana päivänä" 22.9. klo 22.00 alkaen poikkeuksellisesti reittiä: Helsinginkatu, Kurvi, Hämeentie, Hakaniemi liikenteen päättymiseen asti. Kaarlenkatu ja Porthaninkatu jäivät tilapäisesti ajamatta.

Tavallista harvemmillä vuoroväleillä liikennöineet raitiovaunut 1A, 4, 8 ja 10 palasivat normaaliin talviaikatauluunsa 26.9. maanantaina. Normaaliahtaiseen liikenteeseen päästiin palaamaan viikkoa odotettua aiemmin.

Raitiolinjat ajoivat harvennetuilla vuoroilla 14.9. alkaen raitioliikenteen tilapäisen kuljettajavajeen vuoksi.

26.9.2005 22.00. Linja 7B Pasilaan päin poikkeusreitti. Ajettiin Hämeentie - Helsinginkatu - Läntinen Brahenkatu - Porvoonkatu - Viipurinkatu - Eläintarha. Pasila jäi ajamatta. Syy: kiskotyöt. Häiriö alkoi: 22.00.



Runeberginkadulla tehtiin maanantaina 10.10. kiskotöitä, jonka vuoksi linja 3B ei ajanut Töölön reittiä enää kello 23.30 jälkeen vaan ajoi Oopperalta keskustaan Mannerheimintietä pitkin liikenteen loppumiseen saakka.

Linjan 3T liikennöintiin kiskotyöt eivät vaikuttaneet.

Kiskotyöt Runeberginkadulla jatkuivat. Töitä tehtiin jälleen tiistaina 18.10. kello 23.30 alkaen, jolloin raitiolinja 3T ajoi yöliikenteen päättymiseen saakka Mannerheimintietä pitkin kiertämättä Töölön lenkkiä.

3B:n liikennöintiin kiskotyöt eivät vaikuttaneet.

Ratatyöt Runeberginkadulla aina vain jatkuivat. Töitä tehtiin jälleen tiistaina 1.11. kello 23.15 alkaen, jolloin raitiolinja 3T ajoi yöliikenteen päättymiseen saakka Mannerheimintietä pitkin kiertämättä Töölön lenk-

Mannheim-vaunut HKL 151 ja 152 kohtaavat toisensa Varsapuistikon pysäkillä. Syksyllä vaunuja 151 - 154 on näkynyt varsin säännöllisesti linjan 6 ruuhkavuoroissa. Kuva Juhana Nordlund 22.9.2005.

kiä. 3B:n liikennöintiin kiskotyöt eivät taaskaan vaikuttaneet.

Joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 17.11.2005, että linjan 3T yöliikenne lakkaa 4.6.2006 alkaen. Jäljelle jää siis rengaslinjan toinen puolisko eli 3B.

Linjan 4 ja 4T järjestelyä koskeva esitys palautettiin uudelleen valmisteltavaksi. Tarkoitus on tutkia bussilinjan 13 korvaava järjestely niin, että 4T kulkisi vain laivojen saapumisaikoina.

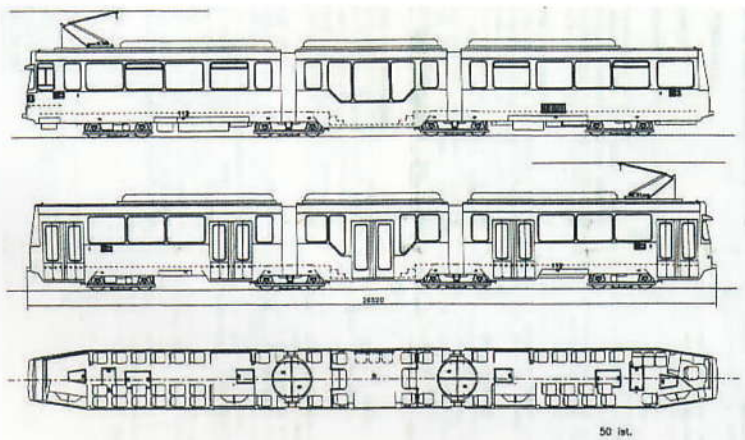
Käpylän raitiolinja (alkujaan K) täytti 80 vuotta 18.11.2005. Aiheesta on oma kirjoituksensa muualla tässä lehdessä.

KALUSTOASIAA

HKL:n tekemien tutkimusten pohjalta on päädytty ratkaisuun, jossa Valmetin nivelvaunusarjaan NrII lisätään yksi aktiivisilla mekaanisilla jarruilla ja hiekoituksella varustettu teli sekä noin 6,5 m pitkä matalalattiainen matkustamo-osa. Kasvava paino kompensoidaan nostamalla vaunun moottoritietoa noin 20%.

Välipala varustetaan vipuliukuovella, ilmanvaihtoyksiköllä ja lattialämmityksellä. Matkustajapaikkoja on välipalassa 11 ja tilaa on kahdelle lastenvaunulle tai pyörätuolille.

Prototyyppi pyritään saamaan matkustajaliikenteeseen vuoden 2006 loppupuolella.



Piirros uudesta Valmetin nivelvaunusarjaan suunnitellusta välipalasta.

METRO

Sahaajankadun katurakennustyömaalla työkennellyt pyöräkuormaaja peruutti keskiviikkona 12.10. iltapäiväruuhkan alkaessa kello 15.10 juuri korjatun Sahaajankadun metrossillan tukipilariin vaurioitane sitä.

Metroliiikenteen siirtämistä kulkemaan vain toista raidetta eli ehjää siltaa pitkin harkittiin, mutta asiantuntijoiden arvioiden mukaan vauriot olivat kuitenkin niin vähäiset, että liikennettä voitiin jatkaa 35 km/h nopeusrajoituksella.

Varmuustoimenpiteenä pilari tuettiin välittömästi teräsvahvikkein. Lisäksi silta tuettiin tukevin puupaaluin. Väliaikaiset korjaustyöt kestivät torstaiaamuun 13.10. asti, mutta ne saatiin valmiiksi ennen metroliiikenteen aloittamista. Nopeusrajoitus poistetaan perjantaiamuuna.

Siltapilari korjataan alkuperäiseen muotoonsa loppuvuodesta.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Helsinki: Ainakin 19.9. pysäkinäytöissä pyöri teksti: Linjat 4, 4T ja 10 ennusteet epätarkkoja Linjerna 4, 4T och 10 prognoserna onoggranna, kuljettajapulan takia pga brist på förare.

26.9.2005. Paljon liikennettä auttanut vaunu havaittiin 8, koulutusajossa, Mäkeläkadulla klo 13.25.

HKL 153 oli 3.10. iltapäivällä koulutusajossa.

Keskiviikkona 28.9. kello 15.10 havaittu vaunu 69 linjalla 3B poikkeusreitillä Helsinginkadulla.

Vaunu 8 jälleen 17.10 aamuliikenteessä linjalla 1A, samoin 26.10.

Tilausliikenneperävaunu HKL 505 on havaittu torstaina 20.10.2005 illalla Vallilan hallin alapihalla lavetin päällä. Vaunusta oli telit irrotettu kuljetuksen ajaksi. Vaunu vietiin Tallinnaan peruskorjaukseen.

HKL 12 odotti matkaa Helsinkiin Tallinnan satamassa 21.10.2005 klo 15.30 Kuljetusliike K. Rissasen (Siilinjärvi) kyydissä. Vaunu tuotiin 505:en paluukuormana.

Elokuussa järjestetyt yleisurheilun MM-kisat näkyivät myös bussiliikenteessä. Tässä Helsingin Bussiliikenteen 425 ja 408 MM-kilvitettyinä parkkipaikkakuljetuksissa Kisa-hallin luona 8.8.2005. Kuva Kari Paavola.



Hinausvaunulle H-1 (ex HKL 344) riittää töitä. Nyt ollaan työntämässä nivelvaunua HKL 74 korjaamohalliin riisuttavaksi täyskorjausta varten. Noin viikkoa myöhemmin 74 (vaunun kori) lähti lavetin päällä Otanmäkeen korjattavaksi. Kuva Juhana Nordlund 8.11.2005.

HKL-Raitoliikenne järjesti Koskelan raitiovaunuvarikolla isänpäivätapahtuman sunnuntaina 13.11.2005. Isät ja perheet kuljetettiin paikan päälle Mikonkadun pysäkillä vaunulla HKL 227. Kuva Juhana Nordlund 13.11.2005.



Manne HKL 154 näkyi koeajolla 27.10.2005.

2.11. klo 9.00 aikaan linjalla 6 Arabiaan päin, Kurvin vaihteessa Manne 154 pois kiskoilta.

NrII HKL 102 lähti lavetin päällä kohti pohjoista (Talگو Oy, Otanmäki) korjattavaksi tiistaina 8.11.2005. Vaunu sai takaosaansa kolhuja peräänajossa aiemmin syksyllä.

Vaunun 74 matka Talgolle Otanmäkeen peruskorjattavaksi alkoi 17.11.2005.

HKL 8 on havaittu iltapäivällä 21.11. linjalla 1A, aivan kuten 22. ja 23.11. aamupäivällä.

22.11. havaittu Karia-vaunut HKL 8 ja HKL 14 Mannerheimintielle koulutusajossa yhden jälkeen iltapäivällä.

Iltaruuhkassa 22.11. Variotram-vaunuja liikkui yhdessä linjan 1A ja ainakin yhdessä linjan 6 vuorossa.

23.11. HKL 12 oli päivällä koulutusajossa, iltapäivällä taas linjalla 1A.

Torstaina 15.9.2005 harvinainen näky: HelB:n maakaasukäyttöinen Volvo / Säffle nro 232 Helsingin linjalla 69.

Edellisenä päivänä Jokeri 550:llä liikkui jokin Scania MaxCi.

Havaintoja maanantaina 21.11.2005. HelB:n auto 9, Scania / Lahti 402 täysmatala H:gin linjalla 63, Volvo / Säffle-maakaasuauto seutulinjalla 611 ja vaunu 8 raitiolinjalla 1A, ainakin iltaruuhkassa.

Concordia Bus Finland oli laittanut Volvo / Carrus -teliautoja oudoille linjoille viikonvaihteessa 12. - 13.11.2005.

Lauantaina Hämeentietä kulkivat peräkännä ko. bussit linjoilla 74 ja 73, sunnuntaina puolestaan linjalla 72 jolla harvinaisuus koskee juuri sunnuntaita, arkenahan näky on normaali.

HÄMEENLINNNA

Hämeen Linjalla on nyt käytössä entinen koulutusauto LFR-527. Auto on Scania L113CLB / Carrus City M.

Vekka Liikenne Oy:llä on toinenkin tanskalaisperäinen Scania N113CLB / Wiima K202 (matala), tämä numerolla 7. Samanlainen tuli ajoon myös vuoden 2004 aivan lopulla (VL 9).

TAMPERE

Väinö Paunu Oy:lle on jälleen tullut jokunen uusi Scala lähiliikenteeseen.

Länsilinjat Oy:n linjalle 79 tuli kaksi Carrus Fifty / Volvo B10M -lähiliikenneautoa Ruotsista. Numerot ovat 45 (TNI-145) ja 49 (TNI-149, kuvassa). Autokiertoon kuuluu myös Kyröskosken vakiovuoro. Kuva Kari Paavola.



Hämeen Linja Oy 2, Scania L113CLB / Carrus K204 City M vuodelta 1993. Auto oli aiemmin opetuskäytössä Rajamäen kurssikeskuksella. Kuva Juhana Nordlund 15.10.2005, Hämeenlinna.



Paunun vuoden 2005 Scalosta kaksi on varustettu erityisellä rahtitilalla. Auto 77 saapui joukon ensimmäisenä elokuun puolivälissä. Viinikankatu, Tampere 18.8.2005. Kuva Kari Paavola.

Paunun Scalat 50, 77 ja 88 ovat varustettu Mitronin ledikilvillä. Linjanumero löytyy nyt myös auton takaakin. Kuva Kari Paavola.





Länsilinjien uudishankintoihin kuului loppuvuodesta 2005 tämä Irisbus Axer, jolla ajetaan niin lähelle Linnavuoreen kuin kauemmas Parkaanonkin. Numero on 38 ja rekisterinä YGE-738, 11.11.2005.

Kuvat yläoikealla ja vasemmalla. Connex Finlandin sisäiset autosiirrot jatkuivat. Hautamäeltä tuli 7 (NFU-859), joka on automaattivaihteinen Ajokki Express - lähiliikenneauto. Historiaan kuuluu Lavian ja Porin lisäksi ajoa Ruotsissa Dalatrafik-alueella Linjebussilla numerolla 033. Vastaavasti Hautamäelle siirrettiin tilalle kaukoliikenneautoja. Pääkaupunkiseudulta puolestaan siirrettiin 293 (YAM-213) Wiima K202 / Volvo B10M palaneen Lahti400:n tilalle.

Kaikki tämän sivun kuvat Kari Paavola.



TKL:n kesän 2005 kalustopoistojen jälkeen ajoon jäi vain kaksi Ajokki City -nivelautoa, 355 ja 356, jotka molemmat ovat vara-autoina. Myös yksi Wiima-nivel poistettiin, jäljellä on kuitenkin vielä 357, 358, 359 ja 361.

Talviaikataulujen vaihtuessa voimaan 15.8.2005, muuttui linjasto paljon. Muun muassa Pohtolaan ajanut 11 katkaistiin Pyyntikintorille ja korvaavaksi tuli linja 27, joka kääntyy uudella Ryydynpohjaan tehdyllä kääntöpaikalla.



Tampereella järjestetyillä Paikallisliikennepäivillä esiteltiin Mercedes-Benz:n matalalattia-alustalle rakennettu Lahti Scala, 15.9.2005.

TURKU

Turun kaupunginhallitus päätti 17.10.2005 lausueensa "Paikallisen raideliikenteen toteuttamismahdollisuudet Varsinais-Suomessa" että pikaraitiotieselvitystä tulisi jatkaa Turun kaupungin ja Varsinais-Suomen liiton yhteistyönä ja että linjoja tulisi tutkia ainakin Raision, Kaarinan sekä Kupittaaan aseman - Varissuon suuntiin.

VAASA

Vaasan Paikallisliikenteelle on mennyt loppusyksyllä vuoden 1992 Scania N113CLB-LG / Carrus K204 City L. Auto on alkujaan ollut Ruotsin Linjebussilla. Saman hankintaerän autoista on tätä ennen tuotu käytettynä Suomeen jo 10 kpl.

LÄHIJUNA

Sm2 -yksikkö 6053+6253 on valmistunut syyskuussa 2005 saneerauksesta Hyvinkään konepajalta. Sm2 6053+6253 oli käynyt edellisen kerran täyskorjauksessa vuonna 1988 ja kyseinen yksikkö olikin viimeinen Sm1-/Sm2 -juna, jossa oli ns. porrasritilät eteisissä. Saneerauksen myötä tuokin poikkeava yksityiskohta siirtyi historiaan.

ULKOMAAT

Maailman suurimpiin lukeutuva Pietarin raitiotie on joutumassa entistä uhanalaisempaan asemaan. 26.9. julkistettujen tietojen mukaan neljä linjaa suljetaan, ja ratojen lakkautusten myötä keskustan verkosto halkaistaan kahteen, vain esikaupunkialueilla toisiinsa liittyvään osaan. Liikennettä jatketaan tämän jälkeen 42 linjalla, kun vielä vuosikymmen sitten linjoja oli kuutisenkymmentä.



TLO-liikennöitsijät hankkivat syksyllä 2005 riveihinsä 14 entistä Concordian Volvo B10BLE/Carrus City L:ää. Myös Ruotsissa on käyty ostoksilla, haaviin tarttui mm. jokunen MaxCi.

Ylimpänä Julin 518 (ent. Concordia 225) Puutorilla 6.9.2005. Kuva Kari Paavola.

Keskellä Turun Citybus 4 (ent. Concordia 253) linja-autoaseman pysäkillä 27.8.2005. Kuva Risto Leino.

Alimpana Nyholm 57 (ent. Näckrosbuss 9103) Aninkaistensillalla 6.10.2005. Kuva Risto Leino.

UITP:n julkaisussa "Public Transport International" on julkaistu tiivis englanninkielinen projektinvetäjä Thomas Potterin artikkeli Bergenin pikaraitiotiehankkeesta.

Artikkeli käsittelee hankkeen perusteet, rahoituksen, päätökset ja julkisen keskustelun. Bergen on ensimmäinen pohjoismaiden kaupunki, joka palauttaa raitioliikenteen, työt alkavat vielä tänä vuonna.

MUUTA

Helsinki. Rakennusvirasto on laatinut suunnitelmaluonnoksen Leppäsuon kaduista. Mechelinikadulla esitetään siirrettäväksi raitiokiskoja Marian sairaalan ja Hietaniemenkadun välillä. Marian sairaalan pohjoisen suunnan pysäkki siirrettäisiin Pohjoisen Rautatiekadun ja Leppäsuonkadun väliin. Raitiovaunut saivat omat ajokaistat Marian sairaalan kohdalta pohjoiseen. Muutostyöt on tarkoitus tehdä vuonna 2006.

Runeberginkadun ratatöiden yhteydessä Töölöntorin kääntösilmukka on osittain poistettu. Paluvvaihte silmukasta Runeberginkadulle on jäljellä, mutta menovaihte ja kiskotorin etelälaidalla on purettu. Samoin silmukan ajojohdosta ainakin osa on poistettu.

Joulupukki Santa Claus (sit) ja tuore Helsingin kaupunginjohtaja Jussi Pajunen (kok) saapuivat sunnuntaina 20.11. veteraanivaunulla 339 Senaatintorille Aleksin joulukadun avajaisiin.

Kumpikin nousi vaunuun Vironkadun pysäkillä ja he ajoivat klo 12.50 lyhyen noin minuutin matkan Senaatintorin pysäkillä juhinnan keskelle. Kaupunginjohtaja saapui kenties parin korttelin päästä henkilöautollaan Aleksanterinkadun residenssistään ja siirtyi raitiovaunuun.



SEURAAVA NUMERO

Lehti 1 / 2006 ilmestyy maaliskuussa 2006. Materiaali toimitukseen tulee jättää 15.2.2006 mennessä, uutisia Pääte-pysäkillä voi toimittaa 21.2. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Johannes Erra
Daniel Federley
Tero Hagberg
Tom Heino
Kalle Henriksson
HKL
Larry Kärkkäinen
Mikko Laaksonen
Tauno-Juhani Lappi
Risto Leino
Jari Luukkonen
Juhana Nordlund
Kari Paavola
Janne Peltola
Jorma Rauhala
Jussi Salenius
Kimmo Säteri
Simo Toikkanen
Otto Tuomainen

Västrafik / Göteborgs Spårvägar M28 701 linjalla 14. M28- ja M29-sarjojen käyttö tulee vähentämään uusien Sirio-vaunujen käyttöönoton myötä. Toistaiseksi M28- ja M29-vaunuja on ollut liikenteessä useita kymmeniä (yli 100). Kuva Juhana Nordlund 4.10.2005, Göteborg.

Junakohtaus Lidingön radalla. Kaksi A30B+B30B+A30B-ratikkajunaa kohtaavat toisensa Brevikin asemalla. Kuva Juhana Nordlund 6.10.2005, Lidingö.

Kolmivaunuinen ratikkajuna (A30B+B30B+A30B) odottaa Torsvikin liikennepaikalla vastaantulevaa junaa. Suurin osa Lidingön rautatiestä on yksiraiteista linjaa. Rataa on modernisoitu eri aikoina, mutta peruslinja on silti varsin perinteikäs. Kuva Juhana Nordlund 6.10.2005, Lidingö.





Tallinnassa ja Vallilassa täyskorjattu Karia-vaunu HKL 12 tuoreine maalipintoineen ja kiiltävine koristelustoineen. Yhtä säkenöivänä vaunu on ollut edellisen kerran ilmeisesti noin 46 vuotta sitten eli vuoden 1959 lopulla. Kuva Juhana Nordlund 17.11.2005.



Takakannen kuva.
Talvitunnelmaa Pohjolankadulla.
Ykköslinjalla VTS-vaunu 355.
Kuva Jorma Rauhala 24.1.1974.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

M

