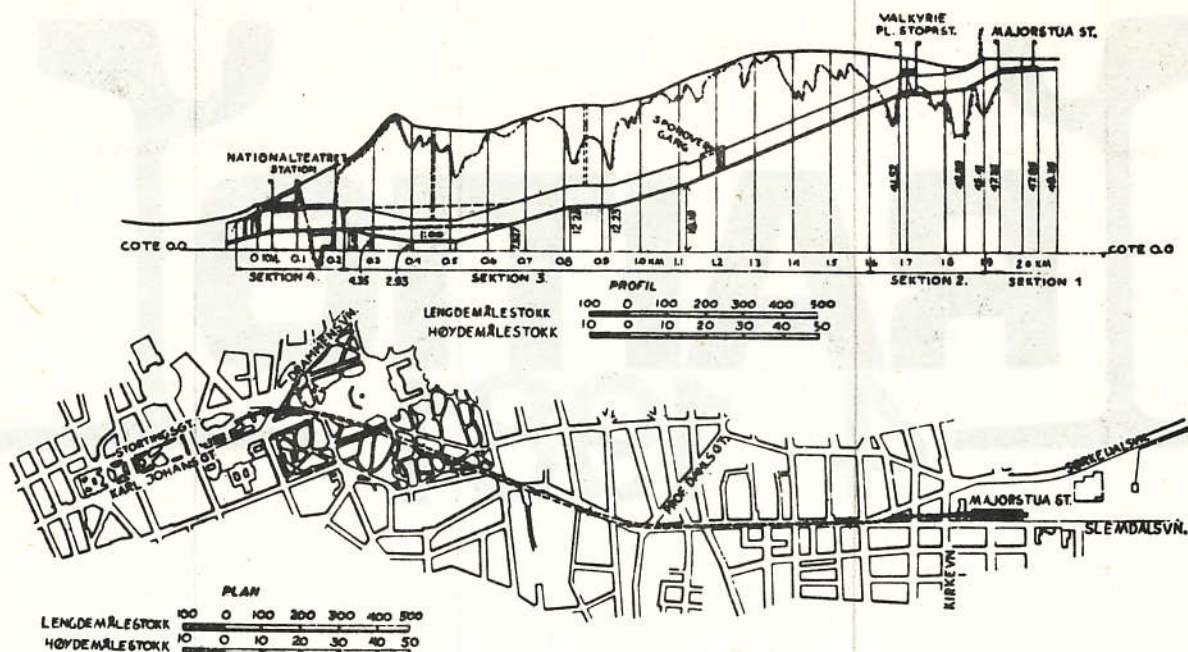


TRAITIOI

4 1981



AKTIESELSKAPET HOLMENKOLBANEN UNDERGRUNDSBANEN



PL 234
SP-00531 HELSINKI 53



54 48-3



KOP Hki-Aleksi 103160-1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta:

puheenjohtaja
varapuheenjohtaja
sihteeri
rahastonhoitaja
arkistonhoitaja
jäsen
varajäsen

I. Leppänen
T. Niskanen
J. Rauhala
P. Leinomäki
A. Hellman
J. Hannikainen
E. Virta

RAITIO ISSN 0356-5440 5. vuosikerta

päätoimittaja I. Leppänen
toimitussihteeri J. Rauhala
uutistoimittaja A. Hellman
aikataulutoimittaja J. Oksanen

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka Hera, Helsinki 1981

Ilmestyy neljästi vuodessa

RAITIO on paikallisliikenneharrastajien sitoutumaton tieteellinen aikakausjulkaisu.

Julkaisuun kirjoittavien henkilökohtaiset näkemykset eivät välttämättä ole yhteneviä toimituksen ja yhdistyksen kannan kanssa.

Ilmoitushinnat pyydettyessä toimitukselta.

Lehti jaetaan jäsenille maksuttomana jäsenlehtenä.

© COPYRIGHT Suomen Raitiotieseura ry 1981
Tämän julkaisun tai sen osan jäljentäminen, monistaminen ja levittäminen mekaanisesti, valokopioimalla tai sähköisesti ilman toimituksen ja kirjoittajan tai kuvaajan lupaa kielletään tekijänoikeuksista annetun lain (404/1961) nojalla.

All rights reserved under International Copyright Convention. No part of this publication may be reproduced in any form or by any means, mechanical or electronic, including photocopying, without a permission from the editor and the author.

KANSIKUVA/ON THE COVER:

Kaupunkiraitiovaunu 250 keskustan kävelykatu-alueella Karl Johans Gadella. Vasemmalla on metron Sentrumin aseman sisäänkäynti.

OS motor tram in the pedestrian precinct at Karl Johans Gade. To the left the entrance to Sentrum metro station.
Kuva/photo: J. Rauhala, 27.10.1977

LÖYTÖRETKELLÄ OSLO

J.Rauhala, I.Leppänen, M.Alameri

POHJOLASSA, osa 3



Rheinische Bahngesellschaft AG:n moottorivaunu 3052 juuri saapumaisillaan Oslo raitio-
teille. Oslo tavarareitille tilapäistä
raidetta pitkin ja samoin tilapäisen vaihteen
kautta saapuvutta Düwagin GT8S-vaunua seura-
taan silmä kovana, kun se on kulkemassa ensi-
senttejään kaupungin raitioiteilla. Kuva otet-
tiin klo 2 ja 3 välillä aamulla.

This view shows Rheinbahn motor tram 3052
being carefully eased on the tracks of Oslo
tramways. The picture was taken between 2
and 3 in the morning.

Kuva/photo: J. Rauhala, 27.10.1977

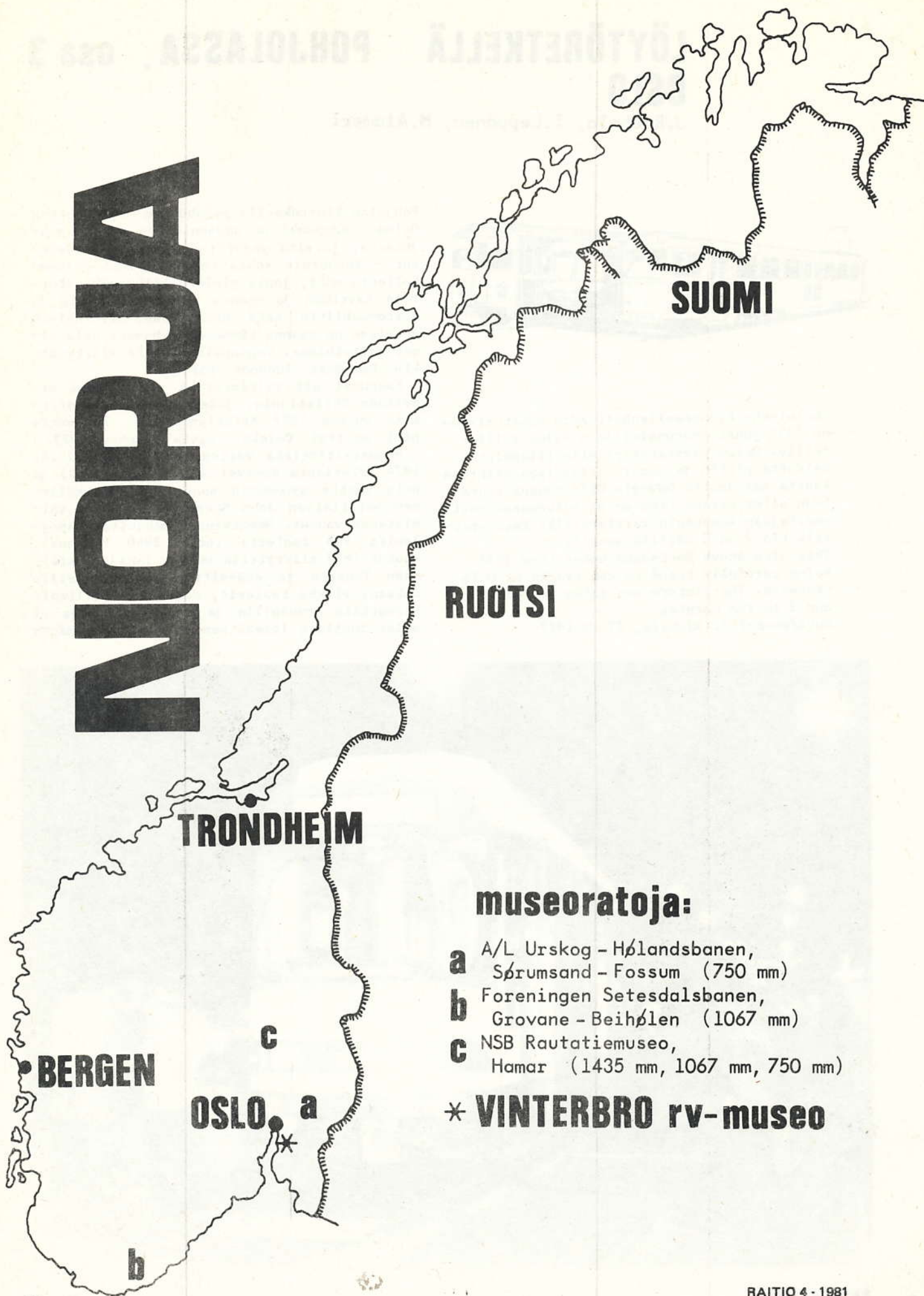
Pohjolan kierroksella pysähdymme tänään kertaa
Osloon. Kaupunki on samannimisen vuoron poh-
jukassa, ja sitä ympäröivät korkeat barjujo-
not - tuunetuista koista on eittämättä Holmen-
kollenin mäki, jonka yleinen hiihtomäki otet-
tiin käyttöön jo vuonna 1892. Laskettelu ja
murtomaahiihto sekä kesäaikaan liikkuminen
metsissä on saanut kymmenet tuhannet osloilai-
set valtoihinsa. Vapaapäivinä he siirtyvät-
kin herkästi luonnon pariin.

Kaupunki oli raitioteiden alkuvuosina ni-
meltään Christiania, joka nimi norjalaistet-
tiin vuonna 1877 Kristianiaksi. Kaupungin
nimi muuttui Osloksi vasta vuonna 1925.

Hevosraitiotietä varten perustettiin 26.8.
1874 Kristiania Sporveisselskab A/S (KSS) ja
noin vuotta myöhemmin saapuivat ensimmäiset
new yorkilaisen John Stephenson & Co:n val-
mistamat vaunut. Hevosvaunut maksoivat kappa-
lelta 985 taaleria (noin 3940 kruunua).
Vuonna 1877 siirryttiin uuteen rahajärjestel-
mään Tanskan ja emävaltion Ruotsin mallin
mukaan, eliikkä taalerit, markat ja killingit
korvattiin kruunuilla ja äyreillä. Norja ei
ollut tuolloin itsenäinen valtio, vaan-maata



NORJA

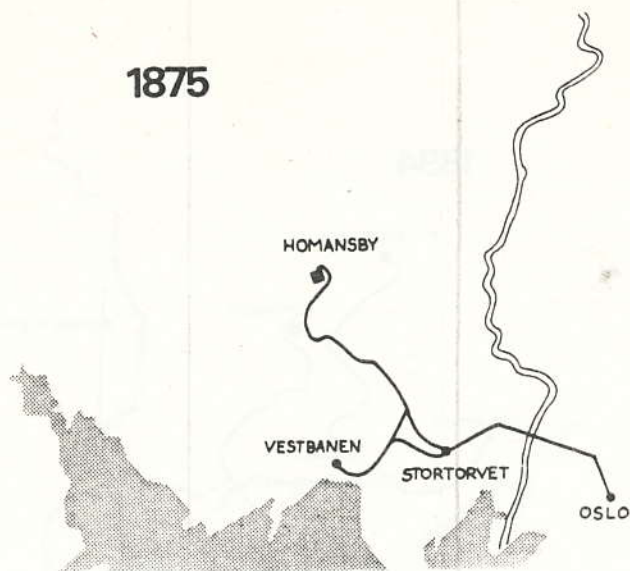


museoratoja:

- a** A/L Urskog - Hølandsbanen,
Sørumsand - Fossum (750 mm)
- b** Foreningen Setesdalsbanen,
Grovane - Beihølen (1067 mm)
- c** NSB Rautatiemuseo,
Hamar (1435 mm, 1067 mm, 750 mm)

* **VINTERBRO rv-museo**

1875



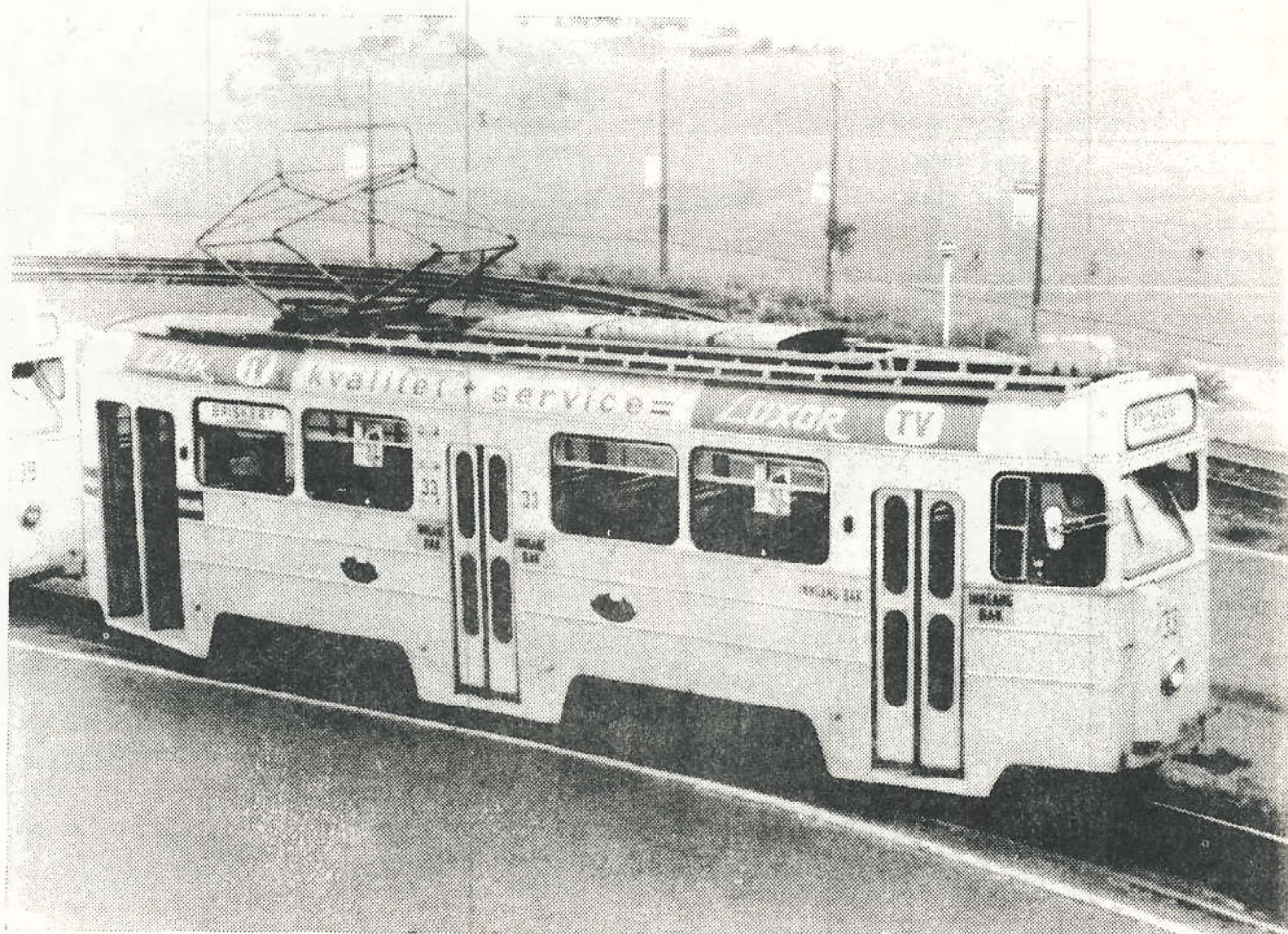
Kaksiakselinen "kananpoika" eli vaunu 33 Sinsenissä. Huomaa nykyaikainen muotoilu. Two-axle tram 33 at Sinsen. This type was known as the "Kylling" (chicken). Kuva/photo: J. Rauhala, 13.9.1975

hallitsi Ruotsin kuningas. Tanska oli antanut 1800-luvun alkupuolelle Ruotsille Norjan alueen ja Ruotsi järjesti Norjalle autonomiset oikeudet. Norjan - Ruotsin unioni purettiin vuonna 1905, jolloin Norjasta muodostettiin itsenäinen kuningaskunta. Norjan suhde itäiseen naapuriinsa on jollakin lailla meille suomalaisille tuttu juttu, sillä Suomi oli suunnilleen samoihin aikoihin autonomisessa suhteessa omaan itäiseen keisarikuntaansa. Itsenäistymisen jälkeen on kummallakin maalla ollut omat epäluulonsa ja muistonsa, jotka liittyvät entisiin vieraisiin hallitsijamaihinkin, ja tiettyä vitsailua harrastetaan edelleenkin Norjan ja Ruotsin välillä.

Hevosrautiotieliikenteen avajaiset olivat 5.10.1875 ja seuraavana päivänä aloitettiin aikataulun mukainen liikenne. Ajomaksu oli tuolloin kolme killinkkiä. Vetovoimaksi oli hyvissä ajoin hankittu hevosvoimia Ranskasta 9, Tanskasta 50 ja omasta maasta 26.

Jo vuonna 1877 kysyttiin, eikö rautioteiden vetovoimaksi voitaisi ottaa joko höyryä tai sähköä. Asia kääntyi sähkön eduksi niin, että 16.12.1892 perustettiin A/S Kristiania Elektriske Sporvei (KES) ja AEG:ltä tilattiin mm. seitsemän moottorivaunua ja viisi jälkivaunua.

Sähkövaunulla ajettiin ensimmäinen koeajo 10.1.1894 ja esimerkiksi Ruotsin kuningas Oskari II oli erittäin kiinnostunut hankkeesta. Hänen kiinnostuksensa huipentui koeajoon, joka järjestettiin 26.2.1894. Kutsuvierasjoukkoa kyyditettiin 2.3.1894 ja seuraavana päivänä aloitettiin säännöllinen liikenne.



Nyt Kristianiassa oli kaksi toimivaa raitiotielaistosta sekä kaksi eri vetovoimalajia - sähkö ja hevosvoima. KSS:n hevosvaunuliikenne kesti KES:n sähköliikenteen rinnalla aina 14.1.1900 asti, jonka jälkeen KSS:kin siirtyi sähköön käyttäjäksi.

Norjalaisten naapureittemme kunniaksi täytyy mainita ennennäkemätön uurastus uusien liikennevälineiden käyttöönotossa; sähköraiotiet olivat Pohjolan ensimmäiset ja koko Euroopassakin päästiin seitsemännelle sijalle. Hevosraiotiet otettiin käyttöön Tanskan jälkeen ennen muuta Pohjolaa ja rautatietkin oli otettu liikenteeseen jo vuonna 1854, pitkän tovin ennenkuin ne toteutettiin muualla.

Kristianiassa oli jo 1800-luvun voimakkaasti esillä kysymys raitiotieliikenteen muuttamisesta täysin kunnalliseksi yritykseksi. Tällöin painoivat vaakakupissa tulevaisuuden tonttipolitiikka suhteessa uusiin raitiotielinjiin sekä se, että yhtiöiden voitot koituisivat varmemmin käyttäjien hyödyksi parantamalla vanhojen linjojen liikennetarjontaa. Yhteiskunnan haltuun ottaminen suunniteltiin toteutettavaksi ostamalla kaupungille yhtiöiden osakkeet tai ainakin osake-enemmistö. Ostotarjoukset eivät kuitenkaan menneet läpi yhtiöissä, joten kaupunki päätti vasemmiston enemmistöllä perustaa 23.9.1897 kolmannen raitiotieyhtiön, jonka nimeksi tuli Kristiania Kommunale Sporveie (KKS). KKS ryhtyikin oitis töihin, mutta laitoksen historia jäi kaikesta huolimatta lyhyeksi - se toimi vain vuosina 1897 - 1905, minkä jälkeen laitteet ja vaunut myytiin KSS:lle.

1894



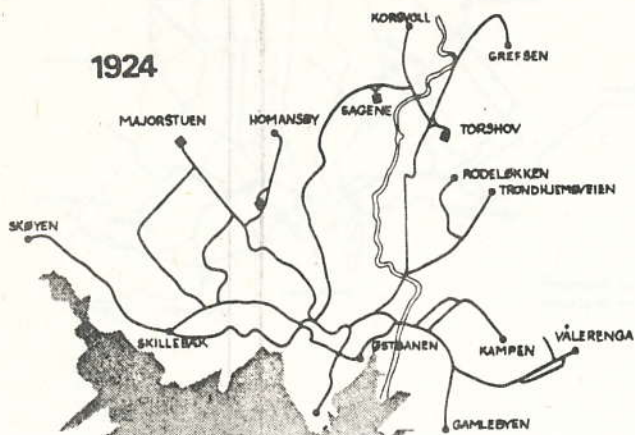
Kultakala 183 Ekebergbanen Sjømannsskolenin pysäkillä.

Gullfisk 183 at Sjømannsskolen stop.

Kuva/photo: J: Rauhala, 26.10.1988



1924



Kaikilla kolmella yhtiöllä oli luonnollisesti omat vaunustovärinsäkin, ja kansa puhaikin yhtiöistä herkemmin värin mukaan, kuin oikeilla nimillä. Hallitsevat päävärit olivat:

KSS = Grøntrikken (vihreä)

KES = Blaatrikken (sininen)

KKS = Rødtrikken (punainen)

Trikken-sana vastaa meillä tunnettuja rinnakkaissanoja "ratikka" (helsinkiläinen) tai "raitsikka" (turkulainen). "Trikken" pohjautuu sähkövaunujen alkuaikojen sanaan ELEKTRIKKEN.

Kun edellämainitut kolme eri yhtiötä kilpailivat matkustajien suosiosta - tosin kaikilla oli pohjimmiltaan eri liikennekentät - vaunujakin oli paljon. Esimerkiksi vuoden 1900 maaliskuussa oli Kristianian kaduilla moottorivaunuja yhteensä 110 ja jälkivaunuja 52.

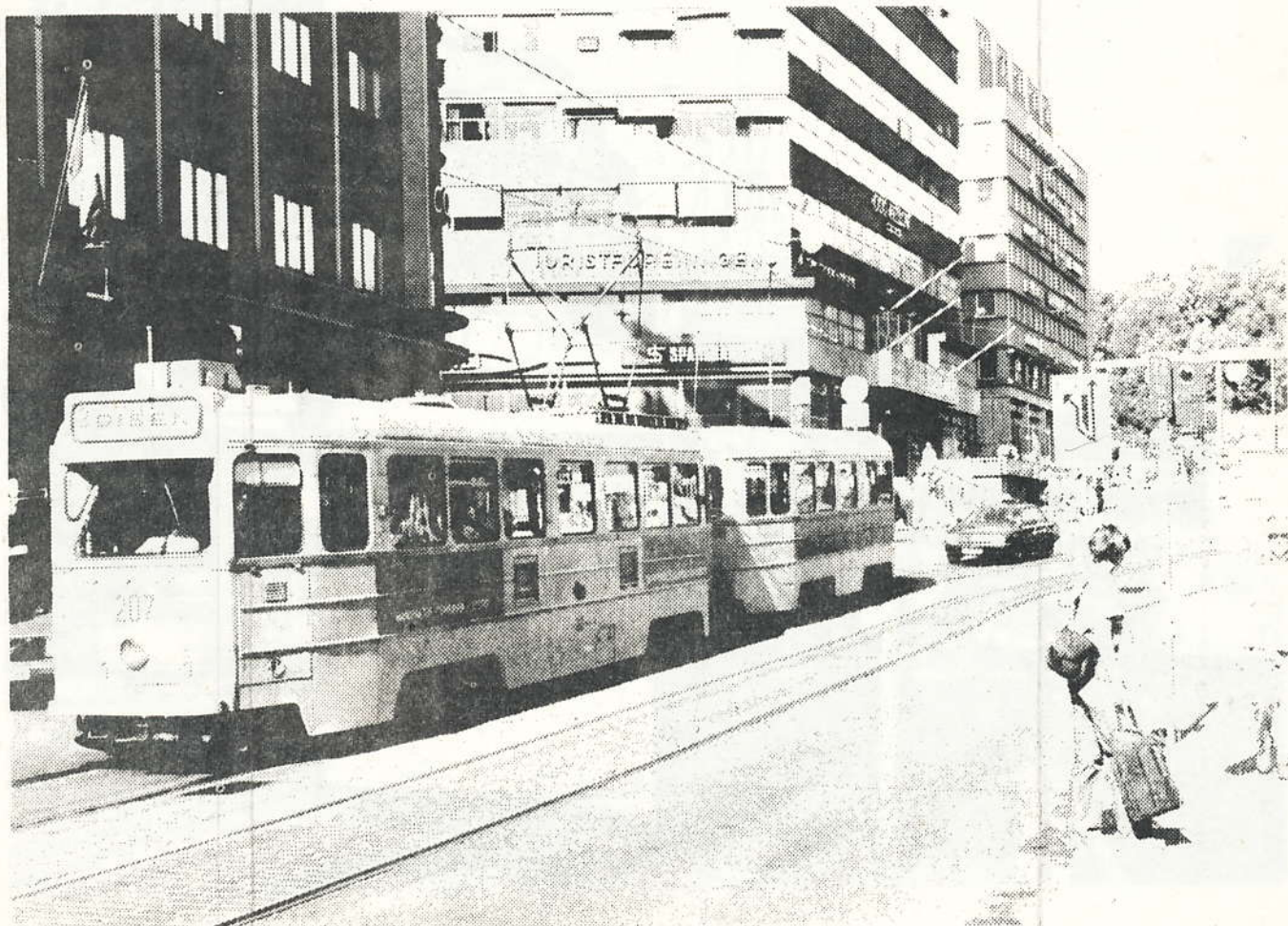
A/S OSLO SPORVEIER



Tyypillinen näkymä Oslon kaupunkiraitiotieltä. Kuvan HøKa-juna on juuri lähtenyt Nationaltheatretin pysäkiltä.

Here a typical view of urban trams in Oslo. This two-car train has just left the Nationaltheatret stop.

Kuva/photo: I. Leppänen, 11.8.1980



Oslon raitiotiet ovat kärsineet viime vuosina vaunupulasta. Niinpä Göteborgista ostettiin joukko käytettyjä moottori- ja perävaunuja. Osaan vaunuja vaihdettiin leveämmät pyöränrenkaat, jolloin niitä voidaan käyttää myös esikaupunkilinjoilla. Kuvan juna lähestyy keskusrautatieaseman pysäkkiä matkallaan kohti Ljabrua.

Kuva/photo: I. Leppänen, 13.8.1980



Entä mitä oli tapahtunut esikaupunki-/huvilakaupunkiradoilla?

Ensiksi ehätti Holmenkollenin suunnan huvila- ja ulkoilutarpeita tyydyttänyt yhtiö. 17.12.1896 perustettiin A/S Holmenkolbanen (HkB). Rata avattiin kaupungin laidalta Slemdaliin 16.3.1898 ja 31.5.1898 edelleen Holmenkollenille (nyk. Besserud). Schuckert-yhtiöltä tilatut ensimmäiset 12 moottorivaunua sekä 10 jälkivaunua olivat täysin kaupunkiraitiovaunujen kaltaisia. Ainoita eroja olivat tehokkaammat moottorit ja HkB:n vaunujen hieman suurempi paino. Perävaunujen jarrut toimivat käytettäessä moottorivaunun sähköjarrua; tämä oli aivan uutta ja sitä oli vastikään kokeiltu Hampurissa. Ruotsin kuningas saapui jälleen tutustumaan hankkeeseen, kun oli suuresti kiinnostunut alamaistensa saavutuksista, ja kuninkaallinen koeajo järjestettiin 3.2.1898.

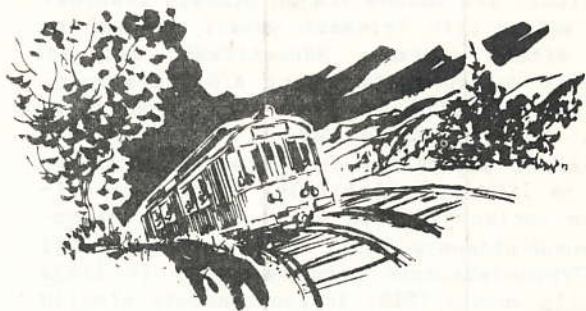
HkB:n rata oli toimiluvan mukaan rautatie eikä raitiotie, mikä tavallaan vaikeutti myöhempiä laajennushankkeita. Rautatietä kun ei saanut lain mukaan rakentaa kaduille ja HkB:llä oli kuitenkin halu tunkeutua lähemmäksi keskustaa, koska haluttiin vähentää matkustajien kannalta ikäviä vaununvaihtoja.

Koska yhtiön radat tulivat siis olemaan sidottuja omaan penkereeseensä, ei ollut ihme, että vuonna 1909 hankitut moottorivaunut muistuttivat enemmänkin junanvaunuja, joskin ne olivat junanvaunuja pienempiä ja ketterämpiä. Tämä vaunutyyppi onkin säilynyt vallitsevana aivan näihin päiviin, jolloin kalustoa nykyaikaistetaan raskaalla kädellä, eli otetaan käyttöön metrosta kopioitu vaunusto.

Puukorisia vuoden 1909 perinteen henkiviä vaunuja tilattiin aina vuoteen 1955 saakka - vain pienehköjä ulkonäköön vaikuttaneita uudistuksia toteutettiin vuosien saatossa. Muutamia metallikorisia vaunuja hankittiin 2. maailmansotaa edeltäneinä ja seuranneina vuosina; sodan jälkeen esimerkiksi erikoisen hauskoja nivelvaunuja. Metallivaunut ovat pääpiirteissään samanlaisia kuin naapuriradan Kolsåsbanenin siniset vaunut.



A.S. HOLMENKOLBANEN



Palatkaamme HkB:n intoon päästä kaupungin keskustaan: ainoana ratkaisuna päädyttiin maanalaisen rakentamiseen.

Vuonna 1912 aloitettiin suunnitellun 2080 metriä pitkän tunneliradan kaivuutyöt. Tunneli oli määrä rakentaa Majorstuenin ja Ruse-løkk-kadun välille. Radasta piti tulla yksiraiteinen, mutta kaksi vuotta jatkuneiden töiden rasitteeksi muodostui vaihteleva onni, hankaluuksia kun oli milloin minkäkin laisia. Työt keskeytettiin ja noin puolet tunnelista saatiin puhkaistua. Kului peräti 12 vuotta ennenkuin rakennustyöt käynnistettiin uudelleen. Nyt reittiä oli muutettu ja uudeksi pääteasemaksi määrättiin kansallisteatterin edusta eli Nationalteatret.

Tunnelirata oli näin lyhentynyt; sen pituus oli 1980 m. Matkan varrelle tuli yksi väliasema, Valkyrie Plass, ja muutenkin on vain hauska tietää, että rata alittaa mm. Kuningaanlinnan puiston muutaman kymmenen metriä maanpinnan alapuolella.



Tunnelirata avattiin 17.5.1928 ja Norjan kuningas Haakon vihki uuden "naapurinsa" käyttöön 27.6.1928.

Akerin kunta oli HkB:n toiminnan alusta ollut kiinnostunut saamaan vastaavia ratoja myös muille kunnan elinvoimaisille alueille. Sme stadbanen avattiin liikenteelle vuonna 1912 ja myöhemmin rataa pidennettiin, jolloin sen nimeksi muutettiin Røabanen. Røabanen varrella on muuten eräs mielenkiintoinen tunneliasema - Volvat - joka on saanut nimensä paikallisen maanomistajan nimestä Thaulow. Nimi käännettiin kylmästi ympäri ja muokattiin sitten paremmin äännettävään muotoon!

Akerin kunnan etuja ajanut A/S Akersbanene (AB) perustettiin v. 1917 ja se ryhtyikin oitis suunnittelemaan Sogn vannsbanenia. Rakennustyöt käynnistyivät kuitenkin vasta v. 1933 ja liikenne alkoi 1934. AB siirtyi kuitenkin hetimitä HkB:n omistukseen. Holmenkolbanenin pidennys kohti Frognerseferensia johti A/S Tryvandsbanenin perustamiseen, ja linja avattiin vuonna 1916. Tryvandsbanenin nimellä ei tätä rataa enää tunneta, sillä se toimii perille saakka Holmenkolbanenina. HkB oli hankkinut myös tämän yhtiön liikenteen hoidon heti alusta itseelleen.

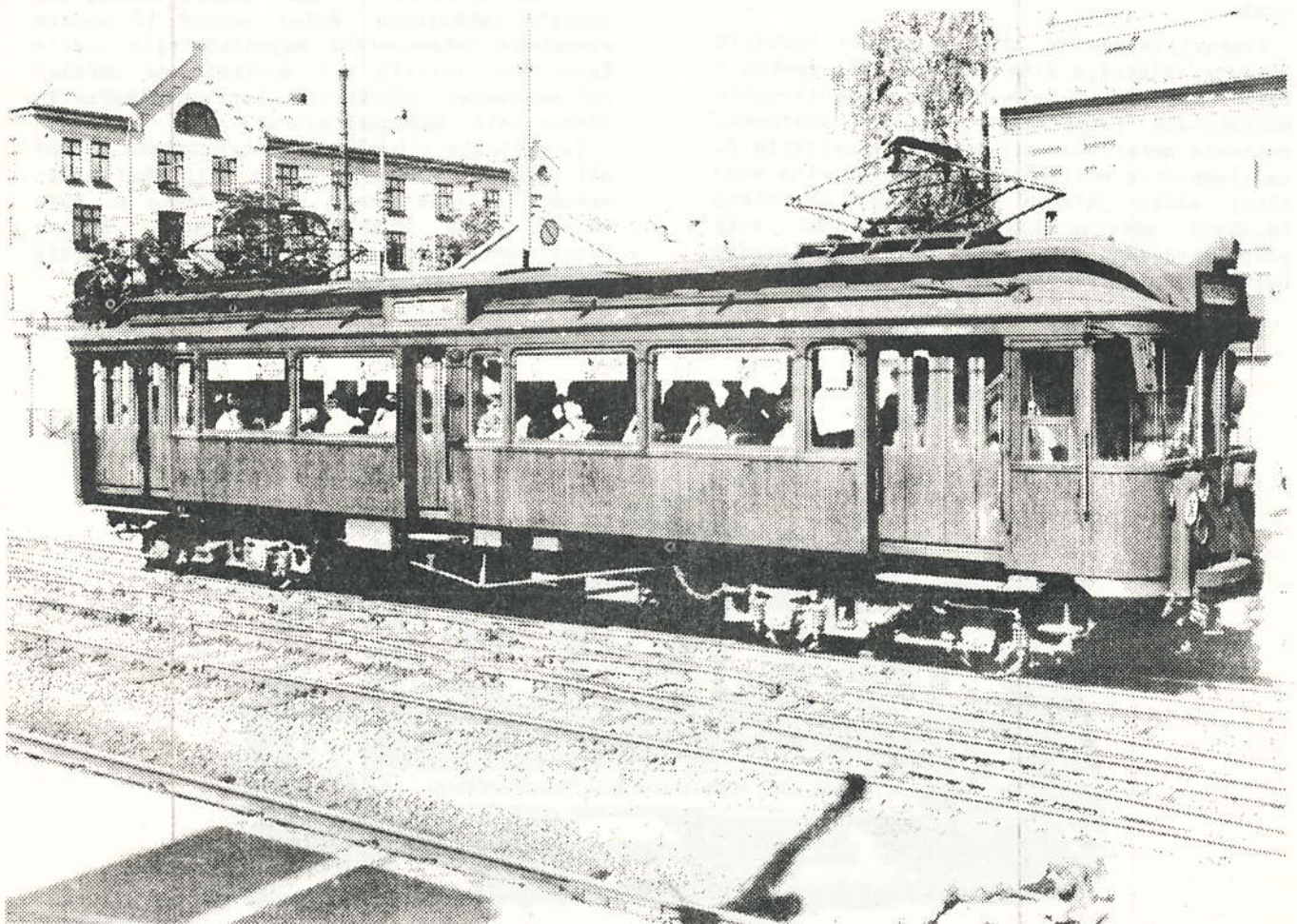
HkB:n osake-enemmistö siirtyi OS:lle vuonna 1973; sitkeimmät yksityisomistajat ovat raitiotieharrastajia, jotka eivät hevin myykään muutamia osakkeitaan.

Baerumin eli länsisuunnan liikennekysymysten saattamiseksi järjestykseen perustettiin A/S Baerumsbanen (BB), joka avasi vuonna 1919 linjan Skøyen - Lilleaker, edelleen vuonna 1924 Avløsiin ja nykyiseen päätepiiteeseensä Kolsåsiin vuonna 1930. Itä-Osloon valmistuivat linjat Oppsaliin vuonna 1926 ja Bøleriin vuonna 1958. Nämä itäiset radat liitettiin vuonna 1969 osaksi metroa. Saavuttaakseen paremmin keskustan BB teki HkB:n kanssa sopimuksen, jonka perusteella rakennettiin Jarista Sørbyhaugeniin uusi yhteys, minkä jälkeen BB:n vaunut pääsivät kulkemaan edelleen HkB:n rataa kansallistatterin asemalle. Yhdysrata avattiin liikenteelle vuonna 1942, jolloin uudet tilavat (ja nykyisinkin käytettävät) vaunut oli jo saatu ajoon. Nykyään linja tunnetaan Kolsåsbanenena. BB siirtyi OS:n haltuun vuonna 1971.

Holmenkolbanen puukorinen vaunu Majorstuenin pysäkillä. Tämä vaunu on Tåseniin matkalla oleva ruuhkavuoro.

A wooden-bodied car of Holmenkolbanen at Majorstuenstation. This car is running as a rush hour extra to Tåsen.

Kuva/photo: I. Leppänen, 12.8.1980



TUNNELBANEN - METRO

	385, 386, 388	Levahn/Rolls Royce B	1966-70	Vetureita
TI-1	1008, 1031-1090	Strømmen/AEG/NEBB	Bo'Bo'	1964-67
TI-2	1001-1007, 1009-1030	Strømmen/AEG/NEBB	Bo'Bo'	1964-65
TII	1091-1105	Strømmen/AEG/NEBB	Bo'Bo'	1967
TIII	1106-1135	Strømmen/AEG/NEBB	Bo'Bo'	1969-72
TIV	1136-1162	Strømmen/AEG/NEBB	Bo'Bo'	1975-77

HOLMENKOLBANEN - HOLMENKOLLENIN RATA

1	Busch/Schuckert	Bo	1897	Museovaunu NTM
8	Busch/Schuckert	Bo	1897	Museovaunu LTF
31	Skabo/HkB/Westinghouse	Bo'Bo'	1909/1949	Museovaunu HkB
33	Skabo/HkB/Westinghouse	Bo'Bo'	1911/1963	ex 36
36	Skabo/HkB/Westinghouse	Bo'Bo'	1909/1963	ex 33
38-42	Skabo/HkB/Westinghouse	Bo'Bo'	1913-14/1952-55	
43	Skabo/HkB/Westinghouse	Bo'Bo'	1917/1954	ex 91
				(=tavaramootto- rivaunu), nyk. yhd. matkustaja +polkupyöräv.
103-104	Skabo/HkB/Westinghouse	Bo'Bo'	1915/19..	
105-108	Strømmen/HkB/Westingh.	Bo'Bo'	1928/19..	
109-110	Skabo/HkB/Westinghouse	Bo'Bo'	1930/1962	
111-112	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	1935	
113-114	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	1939	metallikori
205	Skabo/Siemens/NEBB	Bo'Bo'	1934	ex AB 205; museum LTF
501-503	Skabo/NEBB	Bo'Bo'Bo'	1946	metallikori
601-606,				
608-612	Skabo/NEBB	Bo'Bo'	1951,55	
?	?	2	1899/1900	museum LTF
TV 1301-1318	Strømmen/AEG/NEBB	Bo'Bo'	1978-79	
TVI 1319-1333	Strømmen/AEG/NEBB	Bo'Bo'	1980-81	
...	Skabo	2	1899-00	kesävaunu (avo) museum LTF
L1-L2	Skabo/Westinghouse	Bo	1918/1955	sähkövetureita
255	Skabo/Westinghouse	Bo'Bo'	1909/19..	ex 32, työvaunu

KOLSÅSBANEN - KOLSÅSIN RATA

C1 301-308	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	1940	
D1 401	van Zypen/Skabo/Siemens	Bo'Bo'	(1924)/1943	ex A-vaunu
D2 402	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	(1924)/1944	ex A-vaunu
C2 403-406,				
410-411	BB/Siemens	Bo'Bo'	1949,52,54,55,	64,66
C2 407-409	BB/Vickers/Siemens	Bo'Bo'	1956, 58	60
T 451-452	Strømmen/NEBB	Bo'Bo'	1963	T-Banen koevaunuja

EKEBERGBANEN - EKEBERGIN RATA

1001	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	1917	Museovaunu LTF
1007	Skabo/NEBB	Bo'Bo'	1920	ex OS 399 (työ- vaunu), ex EB 1007, museovau- nu LTF
1010-1012	EB/Siemens	Bo'Bo'	1953,55	ns. Olympiavog- ne
1013	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	1932	Museovaunu LTF
1047	EB	2'2'	1953	romutetaan
1048	Larvik	2'2'	1955	romutetaan
1049	Larvik	2'2'	1955	Museovaunu LTF

OSLO BYSPORVEIEN - OSLO KAUPUNKIRAITIOTIET

MO52/53	33-34, 37-39	Bo	(1912-1914, 1918)/1954, 56-57	HøKa/OS/Skabo/Herbrand/Falken- ried/Siemens; ex 116,41, 49,91,99 ns. Kyllinger
B2	158-159	Bo'Bo'	1937	Strømmen/Vickers ns. Gullfisk
E4	160	Bo'Bo'	1937	Strømmen/Siemens ns. Gullfisk
E3	163	B'B'	1937	Strømmen/NEBB museovaunu LTF
E1	164-167,			
	169-183	Bo'Bo'	1939	Skabo/AEG/ELIN ns. Gullfisk
B1	185-189, 192-196, 198-201,			
	203	Bo'Bo'	1939	Strømmen/Vickers/ELIN ns. Gullfisk
MB050	204-233	Bo'Bo'	1952-53	HøKa/Hägglund
MB055	234-245	Bo'Bo'	1956-57	HøKa/Hägglund
MB056	246-253	Bo'Bo'	1958	HøKa/Hägglund
MBG	254-260	Bo'Bo'	1951/1978-79	Hägglund ex GS M2 3:53,56 58,49,51,54,57; ns. Mustang
MLO(?)	261-285	Bo'2'Bo'	1982-	DüWag/Strømmen/AEG/NEBB
TB055	551-562	2'2'	1955-56	HøKa
TB055	563-580	2'2'	1957	Strømmen
STB050	581	2'2'	1953/1960	Hägglund ex SS B25:1499 ns. Svenskehen- geren
TBG	582-584	2'2'	1953/1978-79	Hägglund ex GS S27:444, 440,450
T052	650-651	2	(1914)/1954	HøKa/OS/Skabo ex 643, 641
T053	652-661	2	(1909,14-15) /1954-55	HøKa/Skabo/Herbrand ex 646,35,509, 510,645,37,39, 34,36,38.

VANHAT MOOTTORI-, TYÖ- JA MUSEOVAUNUT

KES 1	1894	Herbrand/AEG	Bo	ex KES 2	museovaunu NTM
OS 6	1899/1919	LHW/KSS/UEG	Bo	ex KSS 6	museovaunu NTM/LTF
OS 70	1913	Falkenried/Siemens	Bo	ex KSS 70	hallivaunu OS
OS 74	1913	Falkenried/Siemens	Bo	ex KSS 74	hallivaunu OS
OS 83	1913	Falkenried/Siemens	Bo	ex KSS 83	museovaunu LTF, ei alustaa eikä sisutusta, käytetty varastona tai kerhotilana
OS 87	1913	Falkenried/Siemens	Bo	ex KSS 87	hallivaunu OS myös LTF:n käytössä museovaununa
OS 91	1913	Falkenried/Siemens	Bo	ex KSS 91	käytetään muiden vaunujen varaosiksi
KSS 96	1914	Skabo/Siemens	Bo	ex OS 96,	museovaunu LTF:n käytössä, mutta OS:n omistama
OS 107	1913	Herbrand/Siemens	Bo	ex KES 306	kori romutettu teli LTF:n hallussa
OS 121	1899/1921	Busch/HaWa/KSS/Sie.	Bo	ex KSS 505	museovaunu LTF
OS 149	1923	HaWa/Siemens	Bo	ex KSS 533	museovaunu LTF
Työvaunut:					
OS 300	1914/1953	Falkenried/OS/SS	Bo	ex OS 101, KSS 503	
OS 301	1899	Falkenried/UEG	Bo	ex KSS 32	
OS 302	1912/1951	Skabo/OS/SS	Bo	ex OS 62?, KES 198	
OS 303	1912/1951	Skabo/OS/SS	Bo	ex OS 60, KES 196	
OS 304	1912/1951	Skabo/OS/SS	Bo	ex OS 61, KES 197	
OS 305	1918	KES/Siemens	Bo	ex OS 50, KES 322	
OS 306	1914	Falkenried/Siemens	Bo	ex OS 90, KSS 90	
OS 307	1912/1958	Skabo/OS/SS	Bo	ex OS 46, KSS 526, KSS 226	
OS 309	1912/1958	Skabo/OS/SS	Bo	ex OS 44, KSS 64, KSS 524, KSS 224	
OS 325	1913	Falkenried/Siemens	Bo	ex OS 71, KSS 71	
OS 326	1914	Skabo/Siemens	Bo	ex OS 95, KSS 95	
OS 327	1913	Herbrand/Siemens	Bo	ex OS 108, KSS 307	
OS 393	1924	van Zypen/Siemens	Bo'Bo'	ex OS 3?, BB 3?	
OS 395	1924	van Zypen/Siemens	Bo'Bo'	ex OS 5?, BB 5?	
OS 396	1924	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	ex OS ?, BB ?	
OS 398	1960	EB/NEBB/Siemens	Bo'Bo'	ex EB 1004	
OS 397	1924	Skabo/Siemens	Bo'Bo'	ex OS 28, BB 28, ØB 7	

Hevosomnibussit:

1 kpl 1840-luvulta (?)

LTF

Hevosraitiovaunut:

KSS 5	1875	Stephenson	2	LTF
KSS 6	1875	Stephenson	2	NTM
KSS 9	1875	Stephenson	2	LTF
KSS 32	1887	Skabo	2	LTF

Perävaunut:

KSS 220	1911	Skabo	2	ex OS 326, OS 436, KSS 220, KSS 69	LTF
HTM 43	1910	Skabo	2	ex KSS 97 (?)	LTF
MPKS 522	1923	HaWa	2	ex OS 602, KSS 602 (vain kori)	LTF
OS 634	1923	HaWa	2	ex KSS 634	LTF
OS 497	1913	Skabo	2	ex KES 347	LTF

Vinoratavaunut:

FBI 1 1955 HøKa/von Roll 2

Johdinautot:

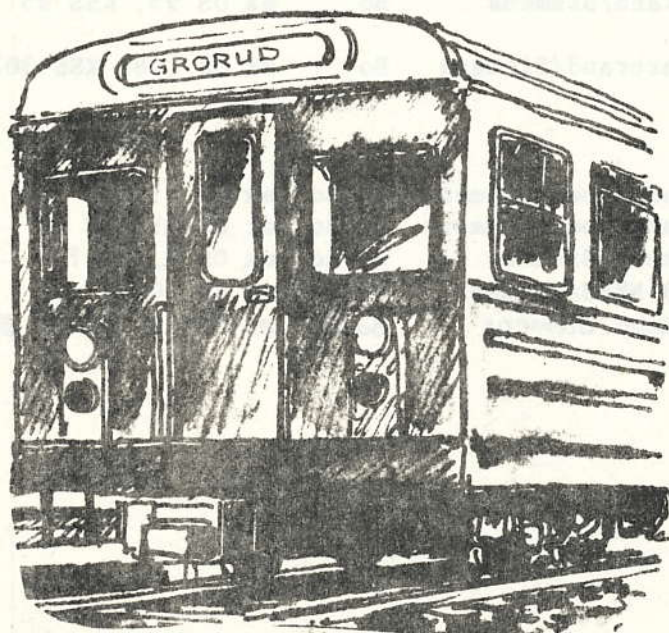
OS 810	1950	Strømnen/NEBB	ex DKT 26, OS 810	LTF
DKT 11	1937	HøKa/Ransomes, Sims & Jefferies		LTF

Linja-autot:

EB 2	1927	Berliet		NTM
OS 177	1932	Hall & Scott/Strømnen		LTF
VTB ...	1947	Chevrolet		LTF
SBC 082	1947	Guy/Munch	ex 172	LTF
SBC 163	1951	Scania Vabis/Skøyen		LTF
OS 720	1964	Leyland/VBK		LTF
OS ...	1937	Hall & Scott/Strømnen		LTF

LTF:n kokoelmissa on edellä lueteltujen lisäksi joukko raitioteiden työvaunuja, esimerkiksi aura, jähöylä jne.

Huom: Suluissa oleva valmistusvuosi ilmaisee vain vuoden, jolta vaunu(n) alusta on peräisin. Vaunu on tällöin uudelleenrakennettu lähes täydellisesti toiseksi mainittuna vuonna.





EB:n alkuperäistä kalustoa edustaa tämä työvaunuksi muutettu 398; kuvattu lähes "uutena" Holtetin halleilla.
Ex EB tram as works car at Holtet depot.
Kuva/photo: J. Rauhala, 27.10.1977

Ekebergin eli vuonon itärannan suuntaan oli tarve myös saada mukava liikenneväline. Perustettu A/S Ekebergbanen (EB) sai linjan Saeteriin valmiiksi v. 1917, Jomfrubråtenista erkaantunut sivurata Simensbråteniin valmistui v. 1931 (purettu 1967 metron valmistuttua) ja pääraiteen pidennys Ljabruun v. 1941. Liikennepituus kasvoi vuonna 1969, kun linjan vaunut saivat ajaa Lilleakerbanenin Skøyenin pysäkillä saakka.

Omien vaunujen käyttö liikennöintiin loppui joku vuosi sitten ja Lilleakerbanen vaunuilla hoidetaan nykyään myös Ekebergbaneninajot, kun nämä kaksi linjaa on yhdistetty. Lilleakerbanen-vaunut ovat maa(ilma)nkuuluja "kultakaloja" eli Gullfiskejä 1930-luvulta. EB:kään ei ole enää itsenäinen yhtiö, vaan se on sulautettu OS:iin.

Oslon tunnelbanen eli metron rakentamisesta päätettiin vuonna 1954, mutta jo 1930-luvulla oli julkistettu suunnitelmia, joiden mukaan HkB:n maanalaista linjaa oli tarkoitus jatkaa keskustassa rautatieaseman ohi, minkä jälkeen rata olisi haarautunut eri itäisiin kaupunginosiin johtaneisiin linjoihin. Nykyinen metrolinjasto oli suurinpiirtein jo tuolloin esillä.

Metrolinjoista toteutuivat ensimmäisinä Lambertseterbanen ja Østensjøbanen. Ensiksi mainittu avattiin juhlallisesti kuningas Olavin johdolla 22.5.1966. Tätä linjaa oli kuitenkin liikennöity raitiovaunuilla jo vuodesta 1957.



Oheisesta kartasta selviää, miten ratkaisevasti tunnelirata järkeisti Oslon rautatie-liikennettä. V = länsiasema (Vestbanen), Ø = itäasema (Østbanen), S = keskusasema, N = Nationaltheatret-lähiliikenneasema.

This map shows the NSB suburban services in Oslo after opening of the new east-west tunnel.

Piirros/drawing: M. Alameri



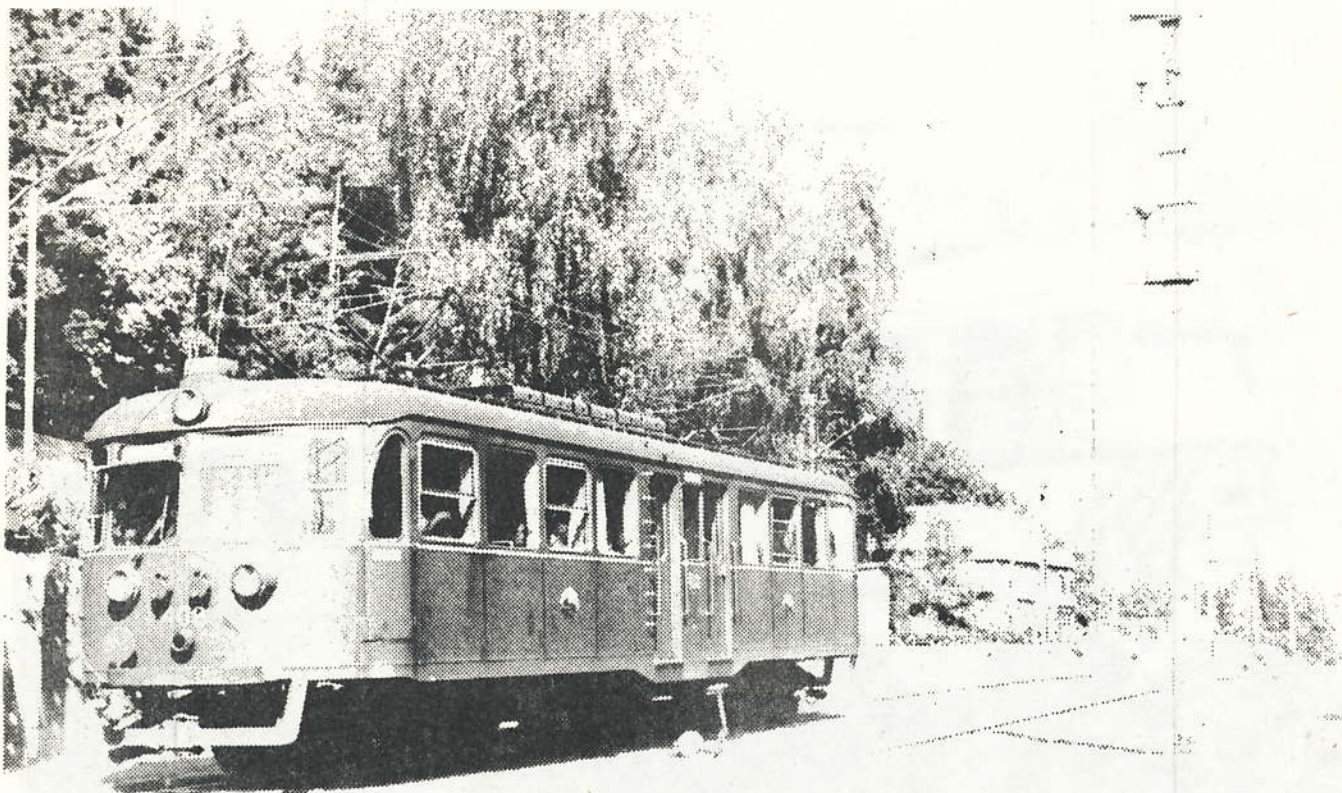
Østensjøbanenin historia ulottuu myös raitiovaunukauteen. BB oli avannut tämän radan Oppsalin jo vuonna 1926 ja edelleen Båløriin vuonna 1958. Niinpä siirtyminen metrokauteen sujui joustavasti. Metron virtakiskovirroitusta vahvistettiin vasta vuonna v. 1961, ja tätä ennen suunnitelmat sekä vanhemmat rakenteet mitoitettiin ajojohtinkäytön mukaan.

Edellämainituilla kahdella metrolinjalla oli siis raitiovaunukaudella ajojohtimet, mutta kun radat muutettiin metrokäyttöön, samalla otettiin käyttöön sivuvirtakiskot.

Kolsåsbanen komea sininen moottorivaunu kuvattuna lähellä Avløsin varikkoa. Vilkkaina aikoina junissa on kaksi vaunua.

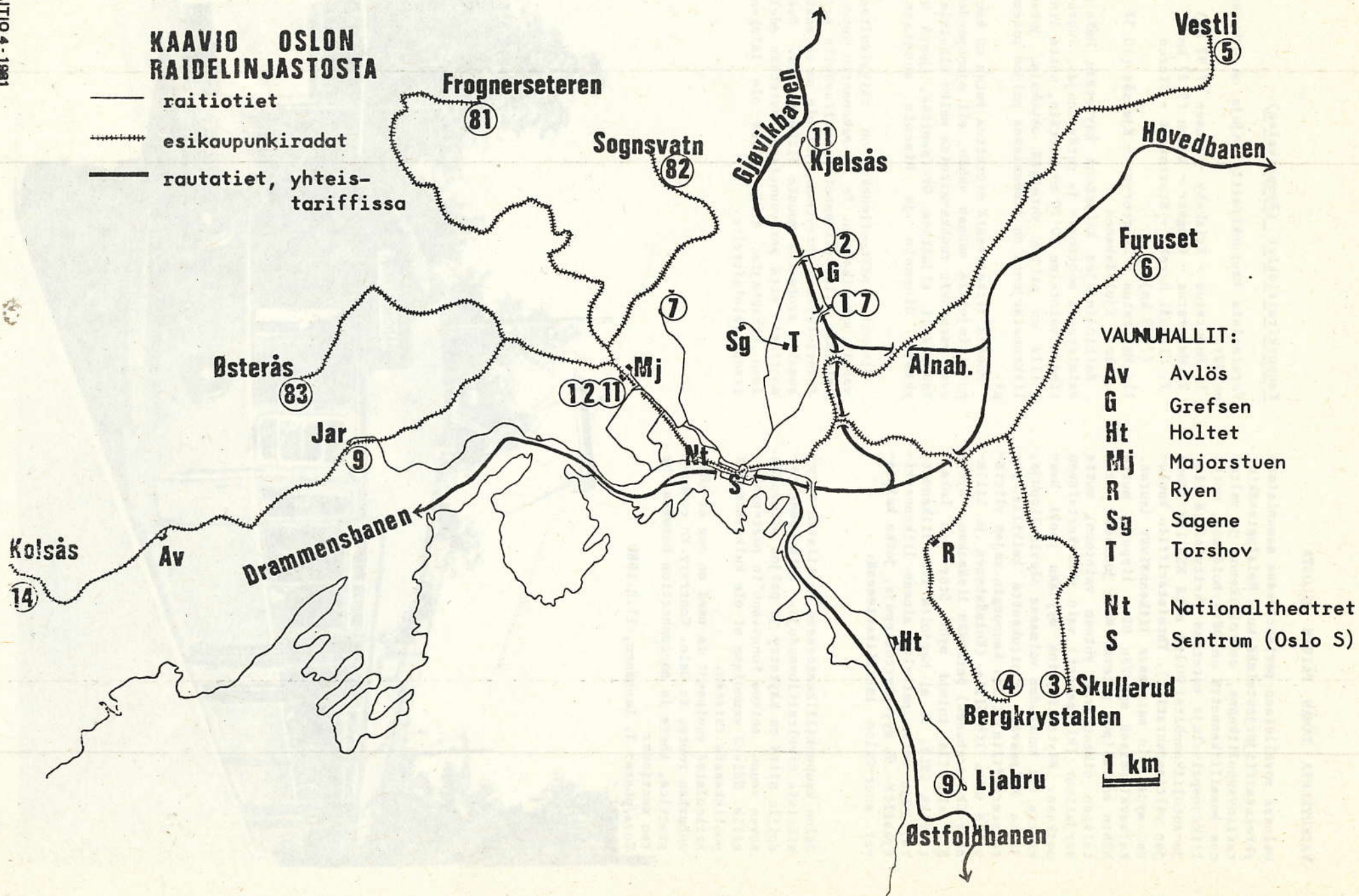
A Kolsåsbanen suburban car near Avløst depôt. Two-car trains are run in peak traffic.

Kuva/photo: I. Leppänen, 12.8.1980



KAAVIO OSLO RAIDELINJASTOSTA

- raitiotiet
- ++++ esikaupunkiradat
- rautatiet, yhteis-
tariffissa



VAIKUTELMIA TÄMÄN PÄIVÄN OSLOSTA

Oslossa sovelletaan periaatteessa samanlaista yhteistariffijärjestelmää kuin Helsingissäkin: raitiovaunuliikenne, metrolinjakäyttö ja valtaosa bussiliikennettä on OS:n hoidossa, mutta liikennepalveluja ostetaan yksityisiltä linja-auto liikennöitsijöiltä sekä NSB:ltä (Norjan valtionrautatiet). Yhteistariffiin kuuluvat myös Oslo satamassa liikennöivät laivat. Kulkuvälineissä myydään OS:n lippuja, mutta NSB:n kertaliput pätevät vain junissa. Kertaliput oikeuttavat yhteen vaihtoon, mutta sarjaliput (klippekort) vain yksinkertaiseen matkaan. Näyttölippuina myydään puoli kuukautta tai kuukauden voimassa olevia lippuja, jotka kelpaavat rajoituksetta kaikilla yhteistariffilinjoilla. Kaupungin rajan ylittävillä OS:n linjoilla (Kolsåsbanen ja Lilleaker-Ekebergbanen) peritään lisämaksu. Nykyään alueella toimii myös Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL). Se ei harjoita itse liikennettä, vaan ostaa palvelut alueen liikenneyrityksiltä. SL myy näyttölippuja, jotka kelpaavat suur-Oslon lähiliikenteessä.

Oslo kaupunkiliikenteeseen on tilattu nyky-aikaisia nivelraitiovaunuja. Esikaupunkiradoilla niitä on käytetty jo paljon pitempään. Kuvan vaunu seisoo Songsvannin päätepyssäkällä. Näissä vaunuissa ei ole kulkuyhteyttä puolikkaasta toiseen.

Articulated equipment is used on one of the suburban routes in Oslo. Contrary to common practice, there is no connection between the two sections.

Kuva/photo: I. Leppänen, 11.8.1980

Kaupunkiraitiotiet (Bysporveien)

Varsinaisia kaupunkiraitiolinjoja on nykyään neljä:

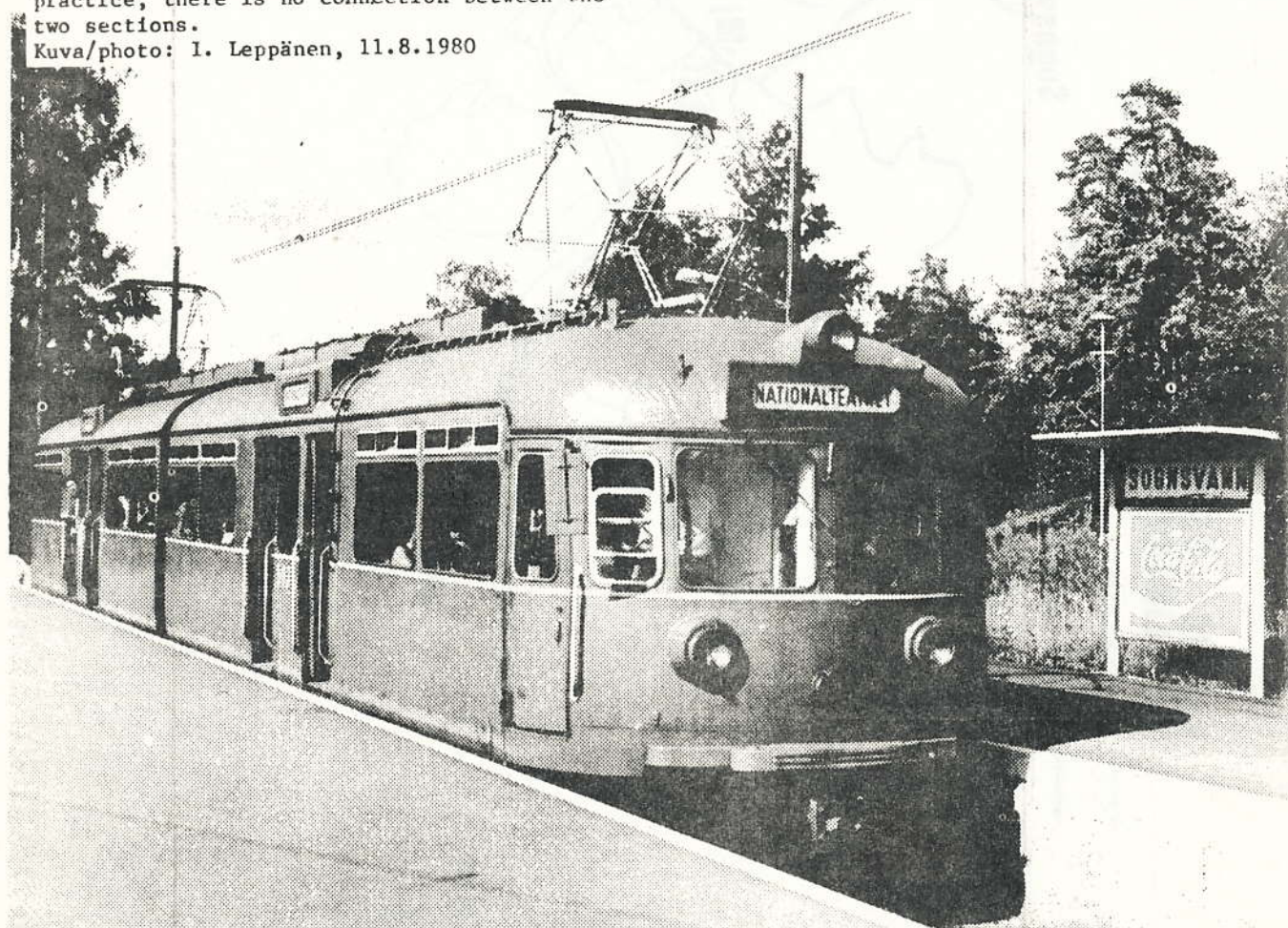
1. Majorstua - Briskeby - Sinsen (7,92 km)
2. Majorstua - Frogner - Disen (9,27 km)
7. Ullevål Hageby - Stortorvet - Sinsen (7,79 km)

11. Majorstua - Stortorvet - Kjelsås (10,37 km); Kjelsåsbanen

Raitiolinjojen kalustona käytetään HøKa:n valmistamia moottori- ja perävaunuja. Vuoro- tiheys vaihtelee 10-20 minuuttiin, mutta linjoilla on paljon yhteisiä osuuksia, joten liikennetarjonta on itseasiassa paljon parempi.

Muusta liikenteestä erotettua rataa on kaupunkilinjoilla sangen vähän, eli ajonopeudet ovat varsinkin ruuhka-aikoina melko alhaisia. Vaunuhalli sijaitsee Grefsenissä, josta on yhteys Sinsenin ja Disenin suuntaan.

Sinsenin päätesilmukka on ratkaisultaan varsin nykyaikainen. Se on rakennettu kahden erittäin vilkasliikenteisen valtatieyhteyden, jolloin se on saatu samalla erotettua muusta liikenteestä. Sekä moottori- että perävaunuissa käytetään edelleen rahastajia, eikä niissä ole lainkaan itsepalvelulaitteita.



Esikaupunkiradat (Forstadsbaner)

Esikaupunkiratojen historia selvitettiin artikkelin alkuosassa melko tarkoin. Osa radoista on muutettu metrolinjoiksi, mutta jäljellä on vielä viisi rataa:

9. Lilleaker-Ekebergbanen: Ljabru - Jar (- Kolsås) (17,76 km)
14. Kolsåsbanen: Nationalteatret - Kolsås (16,70 km)
HOLMENKOLBANEN:
81. Frognersesterlinjen: Nationalteatret - Frognersesteren (13,5 km)
82. Sognsvannlinjen: Nationalteatret - Sognsvatn (8,0 km)
83. Røalinnjen: Nationalteatret - Østerås (9,6 km)

Nationaltheatret -niminen asema on myös Holmenkolbanella, NSB:n samannimisen tunneliaseman vieressä. Kuvassa vanhaa ja uutta kalustoa "putkessa", josta lähtevät Holmenkolbanen ja Kolsåsbanen esikaupunkijunat. Tällä pääteasemana toimivalla liikennepaikalla on sivulaiturit, koska lähtevien junien puolelle pääsee vain porttirahastuksen kautta. Saapuvien junien laiturille pääsee (esim. valokuvailemaan) kävelemällä vain vastavirtaan. Saapuneet junat ajavat vaihteen kautta lähtölaiturin.

A view of the Holmenkolbane underground

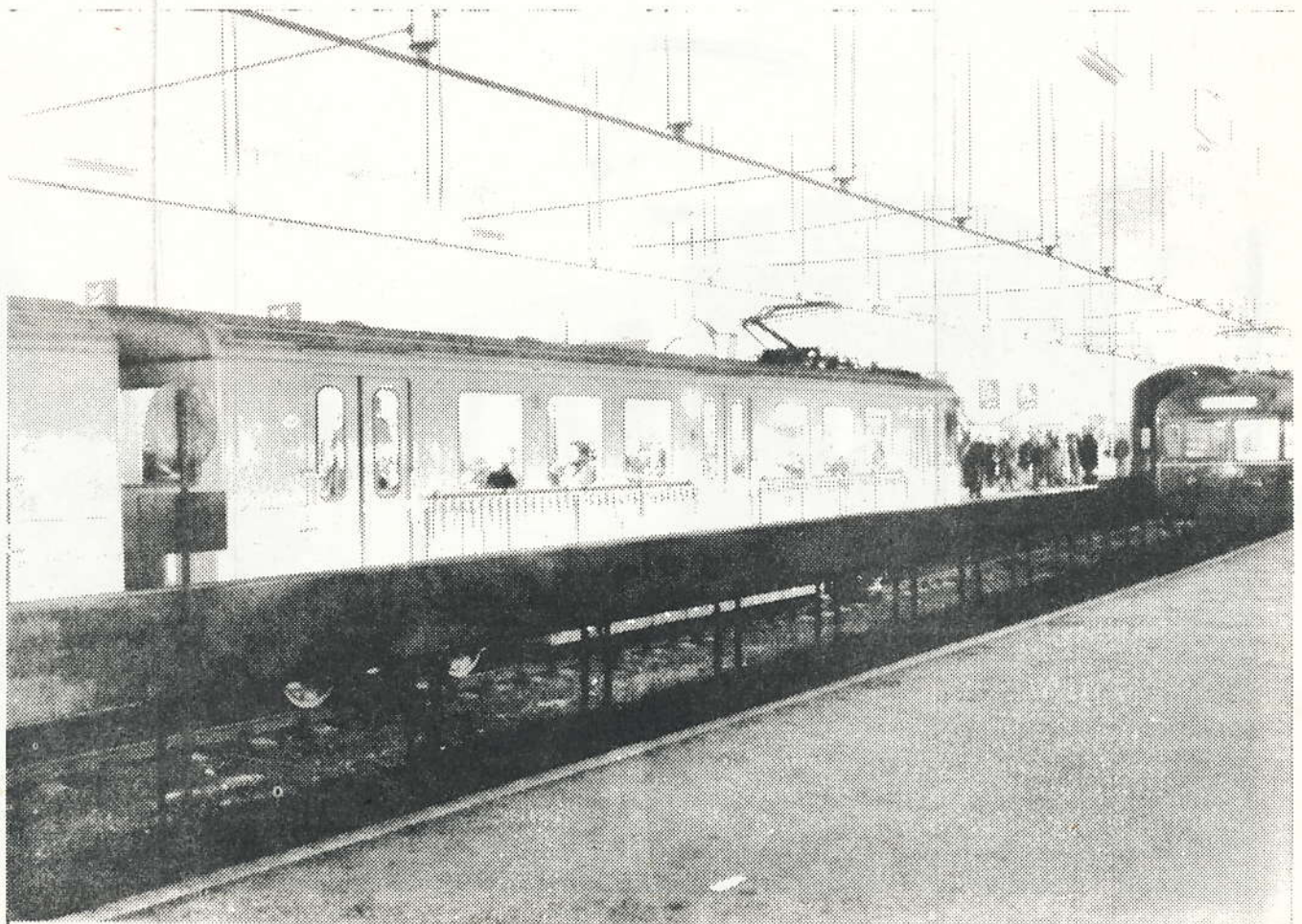
station at Nationaltheatret in Oslo.

Kuva/photo: M. Alameri, 27.11.1980

Niinkuin aiemmin mainittiin, linjaa 9 liikennöidään kuuluisilla "kultakaloilla". Niiden määrä on viime vuosina kuitenkin uhkaavasti vähentynyt, kun moni vaunu on vaurioitunut pahasti Ekebergbanenin jyrkissä nousuissa sattuneissa vakavissa onnettomuuksissa. Kalustopulan helpottamiseksi OS osti muutama vuosi sitten Göteborgista käytettyjä moottori- ja perävaunuja (M23/S27). Näihin, samoin kuin muutamaan HøKa-junaan asennettiin normaalia raitiotiekäytäntöä leveämmät pyörärenkaat, jolloin niillä voidaan liikennöidä linjaa 9. Aamu- ja iltaruuhkan lisävuorot ajavat väliä Avløs - Ljabru.

Ruuhkavuoroissa on edelleen rahastajat, mutta "kultakaloissa" on käytetty jo vuosikausia kuljettarahastusta. Toteutus on norjalaisittain varsin omaperäinen. Liputtomat matkustajat nousevat vaunuun etuovesta. Jos matkustajalla on voimassa oleva näyttölippu, hän voi nousta kyytiin keskiovesta. Lippu on tällöin pidettävä näkyvässä, kun vaunu lähestyy pysäkkiä.

Kolsåsbanen-kalusto koostuu jyrkeistä sinisistä metallikorisista vaunuista, joihin nouseaan keskeltä sisään. Vaunut kulkevat joko yksin tai pareittain. Kuljettajaa varten on suljettu ohjaamo, mutta se on vain puolen vaunun levyinen, eli harrastelija pääsee kätevästi vaunun etupäähän maisemia katselemaan. Niitä kannattaakin katsella. Kiinnostavan tunneliosuuden lisäksi radalla on komea betonikaarisilta Ullernåsen ja Montebellon asemien välillä.



Kolsåsbanen-kalustoon kuuluu myös metrovaunujen piirustusten mukaan rakennettu koeyauunu, jossa on virroitimet katolla. Vaunu hankittiin, kun haluttiin kokeilla, voidaanko Kolsåsbanen ja HkB:n kalusto korvata metrovaunuilla. Lieneekö joskus ollut peräti tarkoituksena muuttaa läntisetkin esikaupunkiradat metrolinjoiksi. Radan varikko sijaitsee Avlåsissa. Varikolla on aivan viime vuosiin saakka rakennettu itse vaunuja aina, kun muutakaan tekemistä ei ole ollut.

Jos matkustaa Kolsåsbanen-junalla Jarista länteen päin, voi panna merkille, että joka asemalla on sekä korkea että matala laiturirata. Matalia laitureita tarvitaan, koska aamun ensimmäiset linjan 9 vaunut lähtevät Kolsåsista ja viimeiset yövuorot jatkavat sinne.

Kolsåsbanen junissa on edelleenkin "vaeltavat" rahastajat, jotka ovat usein iältään varsin nuoria. Erikoisuutena kannattaa mainita, että sekä Kolsåsbanenin että Lilleaker-Ekebergbanenin junat kuljettavat edelleen pakketteja. Tätä palvelua kun eivät monetkaan esikaupunkiradat enää tarjoa. Kolsåsbanen vaunuissa oli myös pitkään 70-luvulle asti postilaatikko, jonka rahastaja tyhjensi Nationalteatretin asemalla.

Holmenkolbanen-kantalinjalla (Frognersesterlinjen) käytetään edelleenkin puukorisia vaunuja. Vaunuissa on kiinteä rahastajan paikka ja niihin nouseaan takaovista. Ruuhka-aikoina saattaa vielä nähdä vanhoja vaunuja, joissa on keskisissäänkäynti. Näihinkin vaunuihin pääsee etupäähän maisemia katsomaan, ja tilaisuutta kannattaa käyttää hyväkseen, kun vaunu kipeä pitkin mutkittelevaa rataa kohti Holmenkollenia.

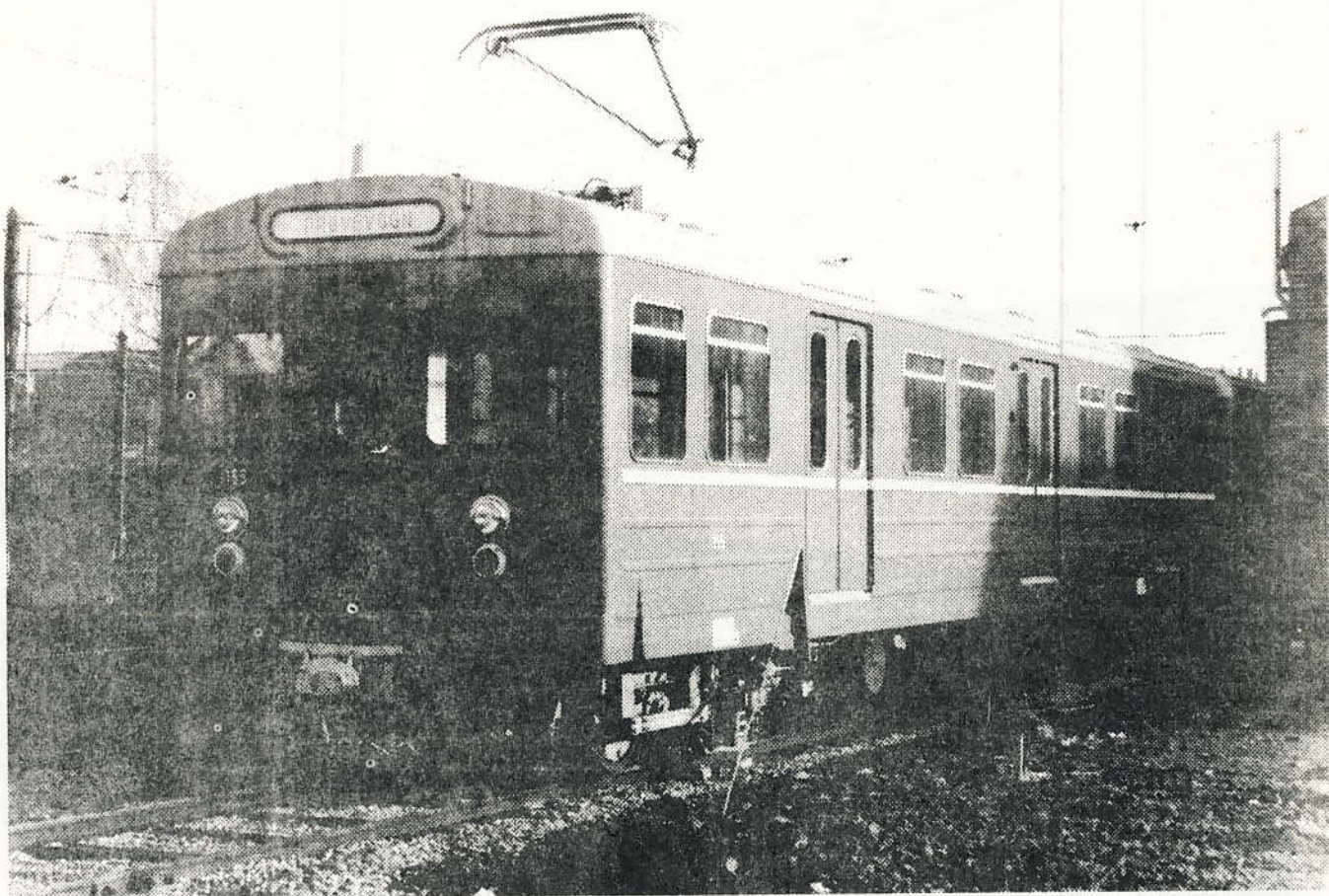
Jo aiemmin mainittiin, että oslolaiset ovat talvella innokkaita hiihtäjiä. HkB:n junissa on talvella ulkopuolella suksitelineet, joten vaunut muistuttavat joskus enemmänkin risuaitaa. Kerrotaan myös, että kuningaskin käyttäjä silloin tällöin HkB:n normaalia vuorovaunua matkatessaan Holmenkollenin rinteille hiihtämään.

HkB:n punaisia nivelvaunuja käytetään pääasiassa Sognsvann-linjan liikennöintiin, mutta radalla näkyy varsinkin ruuhka-aikoina myös puukorisia vaunuja.

Läntisten esikaupunkiratojen kaluston uusiminen aloitettiin Røralinjen junista. Tätä rataa liikennöidään yksinomaan metrovaunuista muunnetulla kalustolla. Pareittain yhteenketyissä vaunuissa on kummassakin yksi ohjaamo sekä virroitin. Ohjaamo on - valitettavasti - koko vaunun levyinen. Vaunuissa käytetään "vaeltavia" rahastajia, mutta yhdessä junassa kokeillaan jo kuljettajarahastusta, johon varmasti siirrytään kaikilla radoilla ajan mittaan.

Vain hiukan metrovaunusta poikkesi HkB:n 1155, jota käytettiin koeliikenteessä. Virroitimen asento on "ranskalainen", eli polvi "sisäänpäin" tässä vaunussa, joka on kuvattu hallin nurkilta Majorstuanissa. Holmenkolbanen motor car 1155 was used for test purposes. Note the single arm pantographs. This view was taken near Majorstuen depôt.

Kuva/photo: J. Rauhala, 26.10.1977



Metro (tunnelbanen)

Metroverkostoon kuuluu nykyään neljä linjaa, jotka ovat osittain vanhoja esikaupunkiraitiotieitä. Linjat ovat:

3. Østensjøbanen: Sentrum - Skullerud (11,40 km)
4. Lambertseterbanen: Sentrum - Bergkrystallen (10,51 km)
5. Grorudbanen: Sentrum - Vestli (15,00 km)
6. Furusetbanen: Sentrum - Furuset (11,53 km)

Oslo metroa suunniteltaessa ja rakennettaessa käytettiin esikuvana Tukholman tunnelbanaa. Oslo metrossa on toki voimassa oikeanpuoleinen liikenne Tukholmassa käytettävän vasemmanpuoleisen sijaan. Tukholman maanalainen palvelee paljolti myös keskustaliikennettä, mutta Oslo metro on maanalainen esikaupunkiratajärjestelmä; sillä ei ole juurikaan merkitystä keskustan liikenteen hoidossa.

Vaunut ovat miltei samanlaisia kuin tukholmalaiset. Niissä on, samoin kuin länsisuunnan ratojen kalustossakin, vain puolen vaunun levyinen ohjaamo, eli harrastelijaa on ajateltu jälleen kerran.

Metrolinjojen pääteasema on tällä hetkellä Sentrum, joka sijaitsee kaupungin vilkkaassa ostoskeskuksessa pääkadun (Karl Johans Gate) alla. Lyhyt jatko-osuus Nationalteatretin asemalle on jo rakenteilla ja valmistunee lähivuosina.

Oslo metron opastinjärjestelmäkin on samanlainen kuin Tukholmassa käytettävä, eli ns. jatkuva hyttiopastinjärjestelmä. Jokaisessa ohjaamossa on opastin, joka ilmoittaa kuljettajalle suurimman sallitun ajonopeuden. Järjestelmä valvoo myös junan nopeutta ja käynnistää pakkojarrutuksen, mikäli kuljettaja ei hiljennä nopeutta ajoissa. Opasteet siirretään induktiivisesti radasta vaunun järjestelmään. Risteyksissä ja varikoilla käytetään normaaleja valo-opastimia, mutta niihinkään ei tiettävästi liity automaattipysäytystä.

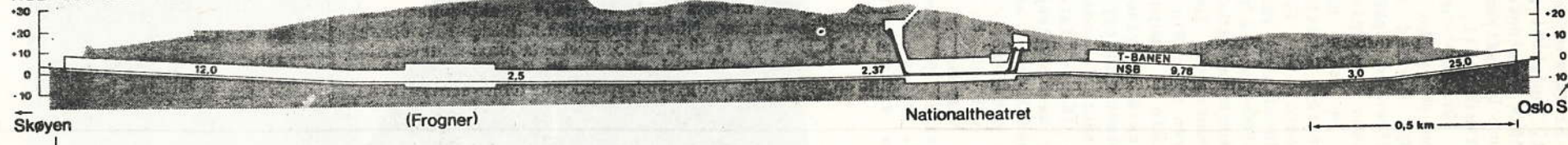
Niin kuin aiemmin mainittiin, läntiset esikaupunkiradat oli tarkoitus yhdistää metrolinjastoon. Tästä suunnitelmasta on ilmeisesti luovuttu toistaiseksi, vaikka uusilla NKB:n vaunuilla voidaankin liikennöidä metro-radoilla pienten muutosten jälkeen.

Metrossa käytetään porttirahastusta, samoin myös läntisten esikaupunkilinjojen keskustan pääteasemalla. Muutamilla kaikkein hiljaisimmilla asemilla ei kuitenkaan ole miehitystä, jolloin turvaudutaan kuljettajarahastukseen. Oslo metro on lienee ainoa laatuaan, jossa sitä käytetään.

Metron reittitunnusjärjestelmä on hieman hankala, jos kaupunkia ei tunne hyvin. Asemien laiturikilvissä ja junien rullakilvissä mainitaan vain linja, jota juna liikennöi, eikä pääteasemaa niin kuin muualla on yleensä tapana. Tämä on pieni puute, ja onneksi on saatavana taskukokoisia reittikaavioita, joista voi etukäteen ottaa selville tarvitsemansa linjan.

Kaikkien metrolinjojen vuoroväli on 15 minuuttia, joten yhteisten linjaosuuksien tarjonta on melkoinen.

NSB ØST-VEST TUNNEL



Pitkittäisleikkaus NSB:n Oslon tunneliradasta.

Longitudinal section of the NSB tunnel in Oslo.

Piirros/drawing: M. Alameri

VALTIONRAUTATEIDEN OSUUS OSLOIN LÄHILIIKENTEESSÄ

Norges Statsbaner eli NSB, Norjan valtionrautatiet, huolehtii pääkaupungin lähiliikenteestä, joka suuntautuu neljään pääsuuntaan.

Kesäkuun 1. päivänä 1980 muuttui NSB:n osuus ratkaisevasti, kun Drammeniin johtava rautatie (Drammenbanen) saatiin NSB:n muun rataverkon yhteyteen kunnan tunnelirataosueella. Nyt saattoi NSB aloittaa luontevan heiluriliikenteen pääkaupunkiseudulla.

Tunnelissa kaupungin keskustan ali johdettu rautatie ja Osloin upouusi päärautatieasema Oslo S(entrum) otettiin käyttöön 1.6.1980. Näin toteutui yli 120-vuotias ajatus Osloin itä- ja länsiradat yhdistävästä rautatiestä.

Vasta 1960-luvulla yhdysratahanke sai vauhtia, ja kun myöhemmin Oslo S on rakennettu täyteen laajuuteensa, luovutaan itäaseman (Oslo Ø, nykyisen Oslo S:n kylkiäisenä) ja länsiaseman (Oslo V, kaupungintalon lähetyvillä) käyttämisestä nykyiseen tarkoitukseensa.

Yhdysrataan liittyy myös Osloin uusi maanalainen rautatieasema, nimeltään Nationaltheatret (Kansallisteatteri). Tämä asema sijaitsee samannimisen Holmenkolbanen linikään maanalaisen aseman vieressä, tosin "kerrosta alen pana". Nyt vaihtoyhteys NSB:n ja HkB:n välillä on joustava ja Nationaltheatret -asemapari palvelee pääkaupungin ydinkeskustaa ja sen julkisen liikenteen käyttäjiä. Raitiovaunupysäkki on maan pinnalla, joten valinnanvaraa on...

Yhdysradan tunneliosuus on 3,5 kilometriä pitkä, kaksiraiteinen sähköistetty rata. Edellä mainitun Kansallisteatterin aseman lisäksi tunnelissa on tilavaraus myöhemmin toteutettavaa Frognerin maanalaista rautatieasemaa varten.

Tunnelirata on osittain kaksikerroksinen siten, että NSB:n ratalinjan yläpuolella on tilavaraus metroradalle (T-banen), jota jatketaan Sentrumin asemalta Nationaltheatretin asemayhdistelmään.

Uusi itä-länsitunneli on ratkaissut NSB:n tavara- ja henkilöliikenteen ongelmat. Nyt ovat sekä itäinen verkko (Oslosta itään Lillestrømin suuntaan johtava Hovedbanen eli päärata, pohjoiseen Hakadaliin johtava Gjøvikbanen sekä etelään Skihiin johtava Østfoldbanen) että läntinen (Oslosta Askerin suuntaan johtava Drammenbanen) yhteydessä keskenään.

Oslo S - Rautatieasema ja samalla Norjan vilkkaimpia henkilöliikenteen liikennepaikoja.

Asemalaiturille on rakennettu katos.

Liikennepaikka on keskilaituriasema, joka on ainoa järkevä toteutus vilkasliikenteisillä lähiliikennetäillä.

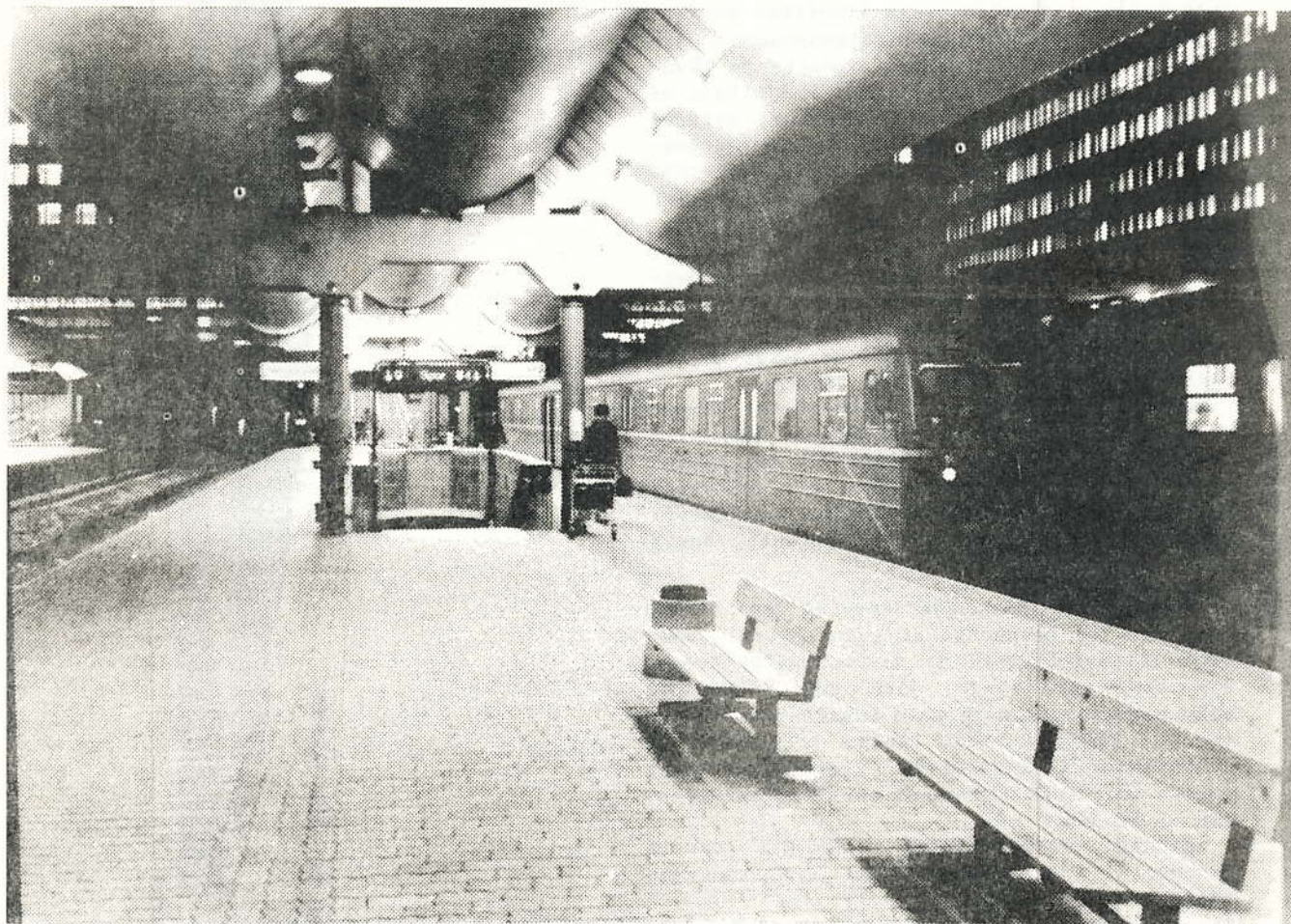
NSB:n kak-

sivaunuinen sähkömoottorijuna.

This view shows the new **Oslo S -** NSB station.

It is one of the busiest passengers stations in Norway.

Kuva/photo: M. Alameri, 27.11.1980

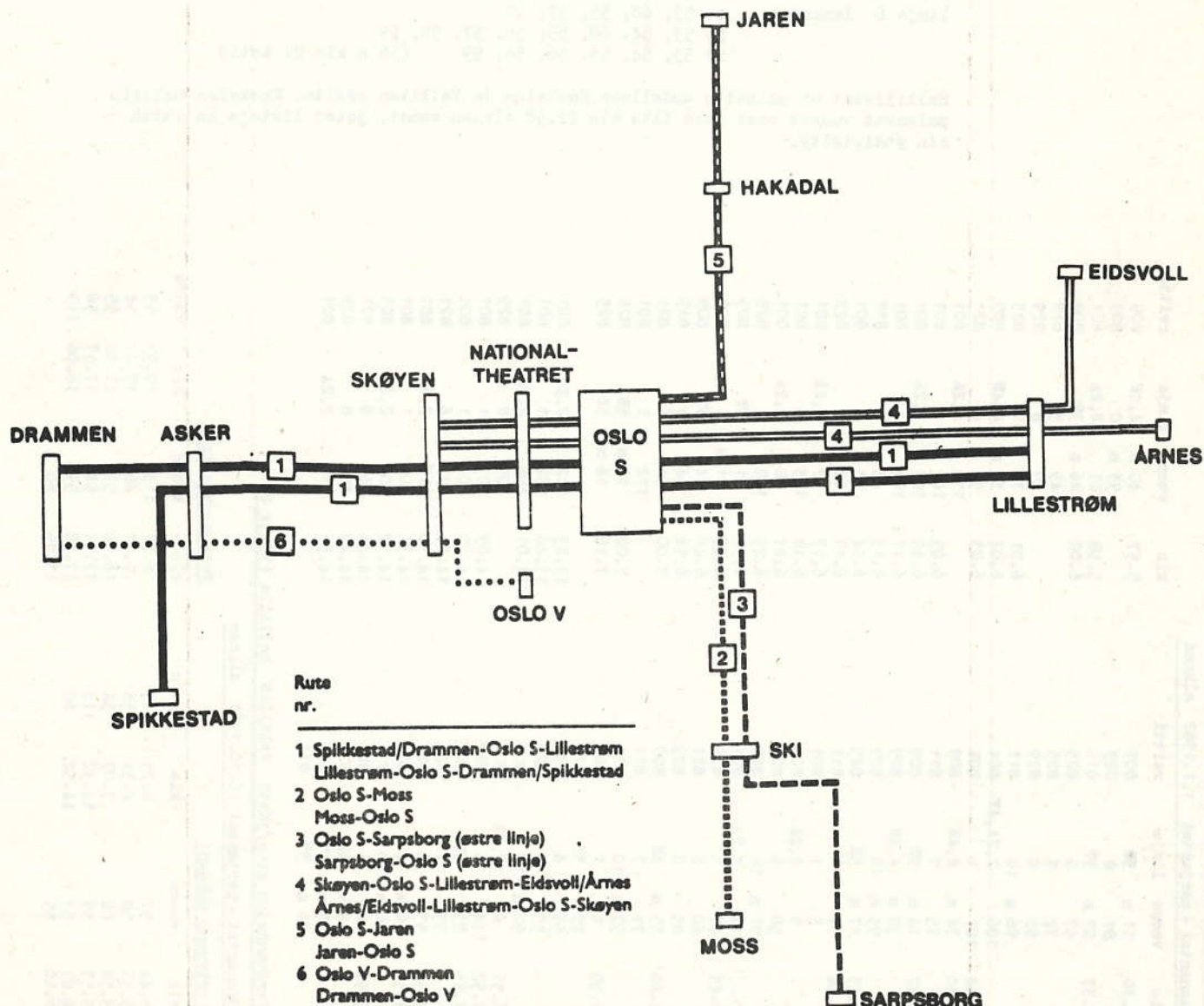


Ennen tunnelia oli ainoa tapa siirtää liikkuva kalustoa itä-järjestelmästä läntiseen ajaa se läpi kaupungin ja ohi satama-alueen kiemurtelevaa rataa, joka osaksi sijaitsee raitiotien tapaan keskellä katua - oli siinä iloa autoilijoille, varsinkin ruuhka-aikoina. Tällä hetkellä nämä kiskot ruostuvat käytön puutteessa. Eri asia on, puretaanko yhteys, vai säilytetäänkö se pahan päivän varalle. Tunnelihan voi tukkeutua useista eri syistä.

Uuden tunnelin länsisuun vaiheilla on Skøyen, rautatieliikennepaikka, jota on laajennettu tuntuvasti. Se toimii heilurijunien enemmistön kääntöpaikkana. Kun vuonna 1983 lähiliikennejunajärjestelmä saavuttaa tällä tietoa lopullisen muotonsa, kaikki Gjøvik-bananin, Hovedbanenin ja Østfoldbanenin junat saapuvat Oslo S:iin ja edelleen tunnelitse Skøyeniin, josta takaisin. Ainoastaan Lillestrømin - Askerin (mistä edelleen Drammeniin tai Spikkestadiin) lähiliikennejunat heilah-televat Skøyenin ohi.

Lähiliikenteen hoitoon käytetään pääasiassa Bm69 -sarjan sähkömoottorijunia, jotka koostuvat moottori- ja ohjausvaunuista (vertaa VR:n Sml/Sm2). Varsinkin Drammensbanella näkee vielä jonkun verran Bm65 -sarjan vanhoja sähkömoottorijunia, jotka poistunevat vähitellen käytöstä. Uudessa kalustossa on täysileveä ohjaamo, mutta se ei häiritse kunnon harrastajaa, takaseinä kun sattuu olemaan lasia, eli NSB:kin tarjoaa mahdollisuuden tühystä radalle.

Yhteenvetona voidaan sanoa, että Oslo on todella käynnin arvoinen paikka. Lähiliikenne-ratojen kalusto on todella monipuolista, ja sitä voi kuvata todella vaikuttavissa maisemissa. Mikäli haluaa tutustua "kultakaloihin", on syytä kiirehtiä, sillä OS on tilannut joukon nivelvaunuja. Niitä on tarkoitus käyttää Lilleaker-Ekebergbanella, eli "kultakalojen" nykyisellä kantalinjalla. Kielikään ei tuota vaikeuksia, sillä Norjassa voi käyttää "skandinaaviskaa" tai englantia. Suositellaan lämpimästi kaikille liikenneharrastajille!



TAULUT

J. Oksanen

Sitten lokakuun alun 1981, johon ajankohtaan RAITIOssa 3/81 ollut aikataulukatsaus päättyi, on taas tapahtunut yhtä ja toista yllättävää.

Koskelan hallin ainoa perävaunu - vuorossa 113 linjalla 6 - lakkasi 16.10. ole-masta sitä. Tuon päivän jälkeen ei Koskelassa nimittäin ole ainuttakaan, joten se laulu jäi lyhyeksi. Vuoro 113 ottaa perävaunun Vallilasta ajaessaan Koske-lasta hallireittiä 821 Vallilan hallin kautta Arabiaan ja jättää sen sinne taas päinvastaisessa suunnassa halliin mennessään. Tämä tapahtuu kahdesti ma-pe - päi-vinä aivan kuten vuorolla 60.

Seuraava muutospäivä olikin sitten vuodenvaihteessa. Kuten kaikki asialliset raitiotieharrastajat tiesivät, hankkivat tietoonsa tai arvasivat etukäteen ja muutkin tavalliset kansalaiset ovat jälkeensä nähneet, siirryttiin linjalla 3B kuljettajarahastukseen. Kaikki paitsi RAITION aikataulutoimittaja odottivat suuria muutoksia, pidennettyä kierrosaikaa ja uusia vuoroja ko. linjalle. Aika-taulutoimittaja pelkäsi, että näin tulisi tapahtumaan. Mutta kas, HKL yllätti meidän kaikki: ei sen ensimmäistäkään aikataulumuutosta tapahtunut. Vuoroaikatau-lut tosin painettiin uudestaan, mutta niistä vain poistettiin rahastajien "ken-gännumerot". Tolppa-aikatauluakaan ei uusittu, joten 3B on ainoa linja, jonka tolppa-aikataulussa ei ole merkintää kuljettajarahastuksesta. Jotain sentään kuitenkin tapahtui: vuorojen 13, 18 ja 126 ajopelinä on nyt nivelvaunu ja vas-taavasti 3T:n vuorot 23, 29 ja 31 ajetaan neliakselisilla. Oheiseen hallilistaan on korjattu tiedot 3T:n osalta, mutta 3B:n vuorojen korjauksia ei ole tehty, koska ko. vuorot ovat kaikki Töölössä, jota listaa ei ole uusittu.

Vuodenvaihteessa tapahtui linjan 6 lauantai-aikataulussa muutoksia. Liekö ollut aikataulun tunkkuus syynä, kun kierrosaikaa pitennettiin 64 minuuttiin (ennen 60) ja vuorovälejä harvennettiin 8 minuuttiin (ennen 7-8) vuoromäärään kajoamatta klo 10 ja 15 välillä? Tästä aiheutui hallilistaan muutoksia siten, että kuuto-set ajavat kyllä ulos samoilla minuuteilla kuin tähän astikin, vaan järjestys ei enää olekaan sama. Illalla ei halliinajoihin tullut muutoksia lainkaan 1.10. voi-maantulleeseen aikatauluun.

Kuutosen ajojärjestys lauantaisin on seuraava:

linja 6 lauantai	a: 53, 60, 55, 57, 58
	p: 53, 54, 60, 55, 56, 57, 58, 59
	i: 53, 54, 55, 56, 58, 59 (58 n klo 21 asti)

Hallilistat on painettu uudelleen Koskelan ja Vallilan osalta. Koskelan halliin palaaavat vuorot ovat joka ilta klo 22.58 alkaen samat, joten listoja on tältä o-sin yhdistelty.

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista linjalle

Maanantai - perjantai 1.1.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	11 n	3B	807	5.57	40 n	4,4N	809
	81		829		93 n	10	809
5.37	27 n	3T	811	5.58	103	2,2A	801
	57	6	823	6.00	26 n	3T	809
	72	7	825		49	5	819
	82	8	829		79	8	829
	96 n	10	811	6.01	74	7	825
	106	2,2A,4V	801	6.02	37 n	4,4N	809
5.38	101	1	801	6.03	55	6	821
5.40	34 n	4,4N	809		110	2,2A	801
	75	7	811	6.05	102	1	801
5.42	14 n	3B	809	6.10	105	2,2A	801
	38 n	4,4N	809	6.11	104	1	801
	95 n	10	809	6.13	45	5	819
5.43	17 n	3B	825	6.14	3	1	801
5.44	4	1	811	6.15	80	8	829
	5	1	801	6.17	7	2,2A	801
	9	2,2A	803	6.18	113	6	821
	58	6	823	6.21	8	2,2A	801
	91 n	10	809	6.25	109	8	829
	111	2,2A	801	6.32	31	3T	809
5.45	47	5	819	6.35	41 n	4	809
	60	6	821	6.46	24	3T	809
	83	8	829	6.54	44	5	819
5.48	15 n	3B	809	7.00	54	6	821
	71	7	811		112	1	801
	97 n	10	811	7.02	12 n	3B	825
5.50	1	1	801	7.18	16 n	3B	825
	29	3T	811				
	56	6	831	13.23	112	2,2A	801
	59	6	823	13.46	102	1	801
	92 n	10	809	14.01	106	2,2A	801
5.51	6	2,2A	801		109	8	829
5.52	114	8	829	14.09	103	1	801
5.53	23	3T	809	14.20	104	1	801
	73	7	825	14.25	113	6	821
5.54	53	6	821	14.30	110	2,2A	801
5.55	36 n	4	809	14.31	101	1	801
	98 n	10	811	14.32	105	2,2A	803
5.57	2	1	801	14.45	60	6	821
	19 n	3B	825	14.49	114	8	829
	25 n	3T	809	14.51	111	2,2A	801
	30 n	3T	811				

Perävaunujen otto/jättö VALLILAN hallilla (linja 6)

Maanantai - perjantai 16.10.1981 alkaen

Perävaunu mukaan:

klo	vuoro	klo	vuoro
5.44	57	6.25	113
5.51	58	6.31	56
5.52	60	7.07	54
5.57	59	14.32	113
6.01	53	14.52	60
6.10	55		

Perävaunu pois:

klo	vuoro	klo	vuoro
8.51	113	17.33	53
9.21	60	17.41	54
16.56	57	17.50	55
17.11	58	17.57	56
17.18	59	18.06	113
17.26	60		

Raitiovaunuliikenne KOSKELAN hallista linjalle

Lauantai 1.1.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
5.30	16 n	3B	807
5.35	48	5	819
5.37	25 n	3T	811
	82	8	841
5.38	11 n	3B	825
5.40	6	2	801
	17 n	3B	807
	40 n	4,4N	809
	57	6	823
5.41	75	7	825
5.42	92 n	10	809
5.43	8	2	803
	96 n	10	809
5.44	19 n	3B	809
	26 n	3T	811
	30 n	3T	809
5.45	37 n	4,4N	809
	49	5	819
5.48	83	8	841
	93 n	10	809
5.50	34 n	4,4N	809
	53	6	821
5.51	12 n	3B	825
5.53	58	6	823
	71	7	825
	98 n	10	809
5.55	27 n	3T	811
	31	3T	809
	38 n	4,4N	809
	44	5	819

Sunnuntai 1.1.1982 alkaen

6.54	14 n	3B	807
	16 n	3B	825
	25 n	3T	809
	27 n	3T	833
	37 n	4,4N	809
	40 n	4,4N	809
	49	5	815
	55	6	823
	58	6	821
	83	8	841
	96 n	10	809
7.00	30 n	3T	811
	50	5	819
	81	8	843
	94 n	10	809
7.02	92 n	10	811
	97 n	10	809
7.04	79	8	841
7.06	38 n	4,4N	809
7.09	11 n	3B	825
	41 n	4	809
7.10	59	6	821
7.14	80	8	841
7.15	45	5	819

Raitiovaunuliikenne linjalta KOSKELAN halliin

Maanantai - perjantai 1.1.1982 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti
8.37	109	8	846
8.51	106	2,2A,4V	804
8.58	114	8	846
8.59	113	6	822
9.00	102	1	812
9.01	111	2,2A	802
9.02	103	2,2A	804
9.10	104	1	812
9.14	105	2,2A	804
9.23	110	2,2A	802
9.25	112	1	802
9.29	101	1	812
9.30	60	6	822
17.19	105	2,2A	804
17.26	106	2,2A	804
17.31	103	1	802
17.43	104	1	802
17.47	8	2,2A	802
17.53	101	1	802
17.54	112	2,2A	802
17.58	114	8	846
18.01	9	2,2A	802
18.03	102	1	802
18.07	110	2,2A	802
18.13	6	2,2A	802
	109	8	846
18.14	111	2,2A	804
	113	6	822
18.17	3	1	802
18.20	7	2,2A	802
19.39	60	6	822
20.19	57	6	822
20.45	24	3T	808
21.20	11 n	3B	810
21.25	58	6	822
21.27	5	1	802
21.33	73	7	826
	91 n	10	810
21.37	1	1	802
21.46	4	1	802
21.51	2	1	802
22.58	79	8	846

Lauantai ja sunnuntai 1.1.1982 alkaen

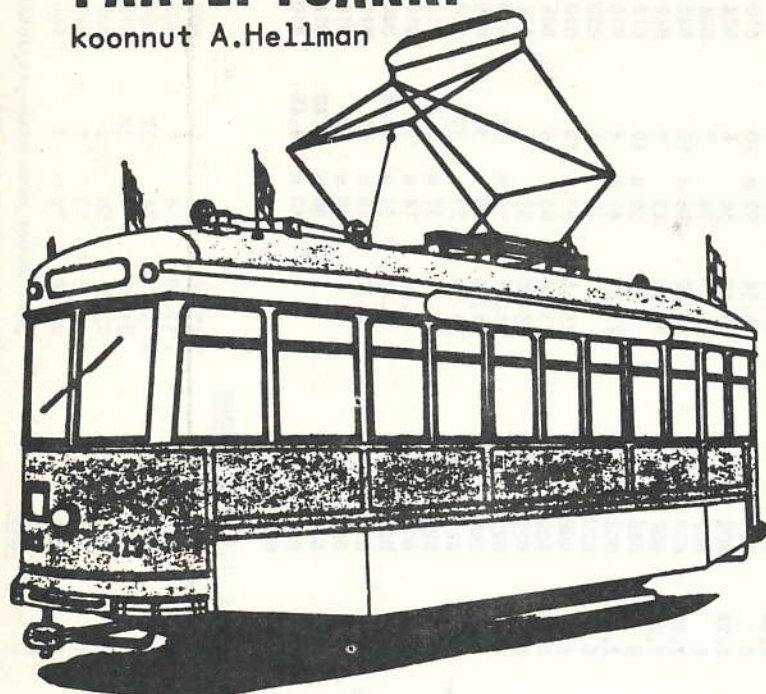
L 15.07	6	2	802
L 15.18	7	2	802
L 15.19	57	6	822
L 15.30	8	2	802
L 15.42	9	2	802
L 15.52	3	1	802
L 15.55	5	1	804
L 15.58	60	6	822
L 17.13	1	1	802

klo	vuoro	linja	reitti
23.02	12 n	3B	810
	26 n	3T	826
23.07	80	8	846
23.14	29	3T	826
23.17	15 n	3B	810
	56	6	822
	59	6	824
	81	8	846
23.21	44	5	820
23.23	23	3T	840
23.27	75	7	826
23.28	72	7	804
	82	8	846
23.29	31	3T	826
	53	6	824
23.30	71	7	846
23.31	45	5	820
23.32	95 n	10	840
23.33	17 n	3B	810
	36 n	4	816
23.34	97 n	10	812
23.36	92 n	10	810
23.40	54	6	824
	74	7	804
23.42	96 n	10	840
23.44	49	5	848
	98 n	10	812
23.45	41 n	4	810
	47	5	820
23.46	93 n	10	810
23.48	83	8	846
23.50	55	6	824
1.09	19 n	3B	810
1.10	25 n	3T	826
1.18	27 n	3T	810
1.20	37 n	4,4N	814
1.24	14 n	3B	810
1.25	34 n	4,4N	840
1.30	16 n	3B	812
	30 n	3T	810
	38 n	4,4N	814
	40 n	4,4N	810

jne. kuten maanantai-perjantai
(L = vain lauantaisin)

PÄÄTEPYSÄKKI

koonnut A.Hellman



Sodan vuoksi liikennettä jouduttiin supistamaan rajusti ja kuorma-autoiksi muutettuja omnibusautoja käytettiin muonan, halkojen ym. kuljetuksiin. Helsingin suojeluskunnan liikennetoimisto antoi ajomääräykset. Polttoaineena käytettiin puuhiiltä eli syyskaasua (y) tai pilkkeistä saatavaa puukaasua (x).

Vuonna 1943 liikennöitiin seuraavia linjoja:

20 Ruoholahti-Lauttasaari (Vulcan)
23 Ruoholahti-Salmisaari 1.1-28.2
23 Ruoholahti-Lauttasaari 1.3-31.12
33 Kulosaari-Marjaniemi
37 Kulosaari-Hevossalmi
E Rautatientori-Eira-Vallila
T Rautatientori-Töölö-Kallio-Vallila
(Linjat E ja T: yöliikenne 16.10-31.12):

Linja-autoasemalta väliaikaisesti
Box-Kullå Matinkylä
Stensvik Jupperi
Nummela Nummi-Oinola
Veikkola Perttula
Evitskog

TILANNE VUODEN 1943 LOPUSSA

Omnibusautot

11	d	Büssing
35	d	M.A.N
53- 55	d	Büssing
76- 80	x	Sc-V
91-105	x	Sc-V
201	b	Opel Blitz
203	y	Volvo
205	b	Diamond
206-208	b	Volvo
210	b	Volvo
211	b	Opel Blitz
213	y	Oldsmobile
215	b	Opel Blitz
218	y	Oldsmobile
220	d	M.A.N
221-222	y	Federal
225	d	M.A.N
226-227	d	Büssing
228	y	Sisu
230	d	M.A.N
231-241	d	Büssing
242	y	Volvo
253-259	x	Büssing
260	y	Büssing (kaasutin perävaunussa)
261-263	d	Büssing (kaasutin perävaunussa)
264,265	x	Sc-V
Yhteensä 69 kpl (d=diesel, b=bensiini)		

Umpikuorma-autot (vain istuimet poistettu)

40- 52	y	Büssing
202	y	REO
209	d	M.A.N
223	y	Sisu
229	y	Sisu
Yhteensä 17 kpl		

Kuorma-autot (vain hytti jätetty, lava lis.)

1- 8	y	Büssing
9	x	Büssing
10	y	Büssing
12	x	Büssing
14- 29	x	Büssing
30- 34	x	Volvo
56- 66	x	Büssing
67	d	Büssing
68	y	Sisu
69- 74	x	Sisu
106-115	x	Büssing
216-217	x	M.A.N
219	x	M.A.N
243-252	y	Büssing (omnibusalusta; linja-auton koria ei ehditty laittaa)
Yhteensä 74 kpl		

Kaikkiaan 160 vaunua.

21.9.81

Uusi metrovaununpari saapui Helsinkiin.

Syyskuun lopulla valmistui vaunun 7 muutos-työ. Tästä vaunusta poistettiin rahastajanaitio.

Metrotoimikunta on pyytänyt kaupunginhallitusta esittämään PTH:lle metroaiheisen postimerkin julkaisemista 2.8.1982 eli metrolii-kenteen varsinaisena alkamispäivänä. Tämä asia jäi kuitenkin kaupunginhallitukses-sa pöydälle Panu Toivosen (pop) erinomaisesta pyynnöstä.

1.10.81

- Raitiolinjan 6 liikennöintiä supistettiin (ks. Taulut, RAITIO 3-1981).
- Autolinja 39 Simonkenttä - Konala muuttui kokopäivälinjaksi.
- Autolinja 39A Simonkenttä - Konala (teolli-suusalue) muuttui ruuhkalinjaksi.
- Ruuhka-ajan pikalinjan 39X Simonkenttä - Konala (teollisuusalue) liikennöinti alkoi.

HKL:n kuljettajat voittivat pohjoismaisten liikennelaitosten välisen rattimestaruuskil-pailun viidennen kerran peräkkäin, tällä kertaa Tukholmassa.

19.10.81

Metron ensimmäinen junanvalvojakurssi alkoi. Ennen liikenteen aloittamista järjestetään vielä kolme vastaavaa kurssia. Osa oppilaista koulutetaan edelleen liikenteenohjaajiksi. Ensimmäiselle kurssille oli hakijoita 189, joista otettiin 22. Näistä kahdeksan tuli HKL:n ulkopuolelta. Junanvalvojakurssi kestää kaksi ja puoli kuukautta, ja se sisältää noin 400 tuntia opetusta. Liikenteenohjaaja saa viiden kuukauden aikana noin 800 tuntia op-pia.

Junanvalvojakurssi sisältää perehdyttämistä noin 60 tuntia, lakitekstiä 10 tuntia, metro-liikenteen teoriaa noin 180 tuntia, ajohar-joitteita noin 50 tuntia ja ajoharjoittelun seuranta noin 100 tuntia. Ajoharjoittelun seuranta = oppilas seuraa, kun oppilas ajaa.

Vaunussa 7 on muinaisen rahastajankilven paikalla oleva "lipunmyynti edessä"-kilpi korvattu täysin vastaavalla ikkunaan liima-tulla tarralla. Samoin on käynyt vaunun 5, jonka muutostyö valmistui lokakuun lopulla. Tässäkin vaunussa ei ole rahastajanaitiota. Toimituksen kommentti: Näihin vaunuihin olisi voinut jättää ainakin rahastajanaition takana olleet linjanumerorullat, sillä nyt vaunun sivulla ei välttämättä ole lainkaan tietoa linjanumerosta.

27.10.81

Raitiotieyhteys Käpylään oli aamuruuhkassa reilun tunnin poikki, kun linja- ja kuorma-auto törmäsivät yhteen Mäkeläkadun ja Koske-lantien risteyksessä. Raitiolinja 1 kääntyi tänä aikana Itä-Pasilassa.

28.10.81

Ajojohdot katkesivat aamupäivän aikaan Bule-vardilla. Linja 6 kävi jonkin aikaa käänty-mässä Kirurgilla.

RAITIO 4-1981

Oj Strömberg Ab kokeilee vaunussa 57 vaunui-hin 71-112 tulevia sähkölaitemuutoksia.

Hämeentiellä välillä Sturenkatu - Intiankatu on kunnostettu vignol-rataa syksyn aikana. Useiden jatkoksien kohdalta on poistettu noin 1,5 metrin kiskonpätäkä ja hitsattu uusi ti-lalle. Tämä työ on tehty keskellä päivää raitioliiikenteen seassa. Tämä ei ole kuiten-kaan aiheuttanut kuin muutaman minuutin myö-hästymisiä linjalla 6. Edesauttajana oli toki vuorovälien pidentyminen, joten jotain hyötyä siitäkin.

Marraskuun puolenvälin paikkeilla alkoi joh-dinauto 1 jälleen liikennöidä linjalla 14 (tietysti).

10.11.81

Liikennelaitoksen lautakunta päätti, että metroliiikenne alkaa jo syyskuun alussa 1982 siinä laajuudessa, jossa se oli tarkoitus aloittaa vuoden 1983 alussa.

Tällöin siis alkaa varsinaisen liityntälii-kenne metroasemille ja metroliiikenne on käyn-nissä ma-su yöliikennettä ja sunnuntai aivan varhaisinta liikennettä lukuunottamatta. Tällä hetkellä siis suunnitellaan, että lii-kenne alkaa kesäkuun alussa 1982, jolloin liikennöidään ruuhka-aikoina.

Syyskuun alusta liikennöidään ma-la klo 5.30 - 23.00 ja su 7.00 - 23.00. Samalla alkaa liityntäliikenne metroasemille. Metroasemista ovat käytössä Rautatienatori, Hakaniemi, Kulo-saari, Herttoniemi, Siilitie (jonka rakenta-mista ei ole vielä edes aloitettu) ja Itäkes-kus. Ruuhka-aikojen ulkopuolella toimii lii-tyntäliikenne kaikille em. asemille ja ruuh-ka-aikoina aluksi vain Itäkeskuksen asemalle.

23.11.81

Linjojen 79 ja 79V päätepysäkki siirtyi Hert-toniemen liikenneympyrän viereltä Herttonie-men metroaseman linja-autoterminaaliiin.

Linjalla 3B pyritään siirtymään kuljettajara-hastukseen vuoden 1982 alussa.

Linja 5 lopetettaneen vuonna 1982 ja korva-taan Töölön osalta linjoilla 3B sekä 3T ja Katajanokalla linjalla 4. Kirurgin liikenne loppuu. HKL:n mielestä palvelutaso ei huono-ne.

Harjavaunuun H24 on laitettu kilpikotelo oikeaan takakulmaan ja oven kohdalle sekä etukulmaan. Vaunu on ollut lokakuussa koulu-vaununa, jolloin siinä on ollut vihreät kouluvaunukilvet.

Metrovaunuissa on näkynyt tavanomaisen "Ko-e-ajo" -kilven lisäksi myös "Koeliikenne" -kilpiä.

Linjoilla 7 ja 8 on jälleen loka-marraskuussa havaittu nivelvaunuja.

HKL:n raitioliikenteen, autoliikenteen, STA:n (HML:n) ja YLH:n suoritteet tammi-syyskuussa 1981:

Raitioliikenne: ajokilometrit: 4.131.418;
matkat: 43.433.000
HKL autoliikenne: ajokilometrit: 17.857.198;
matkat 69.490.000
STA (HML): ajokilometrit: 6.207.547; matkat
21.602.000
YLH: ajokilometrit: 9.796.628; matkat:
21.173.000.

Jos matkat jaetaan ajokilometreillä, saadaan sellainen teoreettinen luku kuin matkaa kilometriä kohti:

HKL raitioliikenne	10,5 mtk/km
HKL autoliikenne	3,9 mtk/km
STA (HML)	3,5 mtk/km
YLH	2,2 mtk/km.

Huomautettakoon, että STA:n ja YLH:n korvaukset maksetaan ajettujen kilometrien perusteella.

HKL:n organisaation perustettiin 1980 metro-tekniillinen toimisto, joka sijaitsee metrovarikolla. Toimisto vastaa vaunujen huollosta ja korjauksesta. Siihen kuuluu neljä jaosta: käyttösuunnittelujaos, sähkölaitejaos, vaunujaos ja turvalaitejaos. Käyttösuunnittelujaos huolehtii töiden teknisestä suunnittelusta ja järjestelystä. Junien määräaikaishuoltojen aikavalvonta sekä korjaustöiden valmistumisen valvonta kuuluu myös jaoksen tehtäviin.

Sähkölaitejaos pitää huolta sähkölaitteiden kunnossapidon suunnittelusta ja sähkölaitteiden kehittelystä.

Vaunujaos huoltaa ja korjaa vaunut sekä huolehtii vaunuelektroniikan korjauksista. Turvalaitejaoksen hoidettaviksi kuuluvat turvalaitteet, käytönohjauslaitteet sekä tulevaisuudessa automaattiajolaiteet.

Metron käyttöönnoton vaikutuksia Itä-Helsingin bussiliikenteeseen tämän hetken kaavailujen mukaan:

Koeliikenteen alkaessa kesäkuussa 1982 vähennetään idänsuunnan bussivuoroja metron tarjoman kapasiteetin verran. Ruuhka-aikepujen aikana osa busseista toimii vain liityntäliikenteessä. Elokuussa 1982 vähennetään bussivuoroja koko liikennöintiaikana metron kapasiteetin verran.

Varsinainen liityntäliikenne alkaa vuoden 1983 alussa, jolloin metrojunat liikennöivät 5 minuutin välein. Tällöin ei enää ajeta ruuhkassa busseilla kaikista kaupunginosista Rautatien torille. Osa linjoista päättyy Itä-keskukseen. Herttoniemen asemalle siirtyvät ruuhka-ajan bussit osa-alue kerrallaan vuosina 1983-85. Yöliikenne hoidetaan klo. 23.00 jälkeen suorilla bussilinjoilla.

Liityntäliikenteen linjojen vuoroväliksi kaavailaan ruuhka-aikoina 5, 10 ja 15 min., päivällä 10, 15 ja 20 min sekä illalla 10, 20 ja 30 min. Nyttemmin on alettu tutkia mahdollisuuksia siirtyä liityntäliikenteeseen jo ensi vuoden syksyllä. Kaikki edellä esitetty on siis vasta suunnitelmaa.

27.11.81

Uusi YLH-sopimus allekirjoitettiin.

YLH-sopimus on voimassa 1.1.81 lukien viisi vuotta ja jatkuu toistaiseksi, ellei sitä sanota irti. Moleminpuolinen irtisanomisaika on kaksi vuotta.

STA:n sopimus on voimassa 1.1.81 lukien toistaiseksi ja moleminpuolinen irtisanomisaika on kolme vuotta. Jos sopimuksia ei jatketa kaupungista johtuvista syistä, kaupunki on velvollinen lunastamaan koko YLH-yhtiön osakekannan, mikäli yhtiöllä ei ole muuta omaisuutta kuin YLH-liikenteessä oleva linja-autokalusto ja siihen liittyvät varaosat. Kaupungilla on oikeus purkaa sopimus, jos pääkaupunkiseudulla saadaan aikaan yhtenäinen joukkoliikenteen hoitojärjestelmä, jossa liikenteenharjoittajien kesken sovitaan liikenteen hoitamisesta ja siitä maksettavasta korvauksesta ja jossa sopijapuolet ovat osallisina.

Kaupunginvaltuusto määrää vuosittain tammi-kuussa YLH:lle ja STA:lle hinnat vakiolinja-autoilla ajettavia ajosuoritteita kohden. Ajosuoritteita ovat linjakilometrit, linjatyypit ja vuoropäivät.

Vuoden 1981 korvaukset maksetaan kuitenkin vanhan sopimuksen mukaan, johon 28.10.81 saatiin 14 % korotus 1.1.81 lukien.

Mutamia "otteita" sopimuksesta:

- Uusi sopimus tehdään kunkin liikenteenharjoittajan kanssa erikseen.
- Sopimuksessa määritellään liikenteenharjoittajan liikennealueet.
- HKL suunnittelee linjat, reitit, paikkatarjonnan sekä aikataulut ja on tässä työssään velvollinen kuuntelemaan YLH:ia sekä STA:a.
- HKL painattaa omalla kustannuksellaan kaikki yleisöaikataulut.
- YLH:n ja STA:n vakinaisten kuljettajien olisi käytettävä siistiä ja yhtenäistä vaatetusta.
- Kuljetuskaluston vaatimukset on määriteltävä eri sopimuksessa.

30.11.81

Korkeasaaren lautta luovutettiin Suomenlinnan Liikenne OY:lle. Miehistö voi siirtyä lautan mukana tai hakeutua muihin HKL:n tehtäviin.

Vaunu 19 on tyyppinsä ensimmäinen, joka valmistui joulukuussa kuljettajarahastuskäyttöön ilman rahastajanaitiota.

1.12.81

Linjojen 16 ja 16A aikataulut muuttuivat. Linjoilla on nyt viikossa 128 lähtöä vähemmän kuin aiemmin. Linjan 803 aikataulumuutos vähensi vain 5 lähtöä viikossa.

8.12.81

Uusi metrojuna saapui jälleen Helsinkiin.

METROUITSET 1/81 ilmestyi marras-joulukuussa. Lehdestä otettiin 100.000 markalla 250.000 kappaleen painos, joka on kuulemma jaettu joka kotiin. Lyhyt pikakysely ympäri Helsinkiä on kuitenkin paljastanut, että ei sitä ole ilmaantunut läheskään joka kotiin. Ei edes itä-Helsingissä sitä ole näkynyt. Seuraavat numerot ilmestyvät 3-4/82, 5/82 ja 8/82. Saapa nähdä saako niitäkään nähdä.

11.12.81

Sadas ja viimeinen VR:n tilaama sähkömoottorijuna Sm2 6100 + Elloc 6300 valmistui.

16.12.81

Linjojen 58 ja 59 aikataulumuutos vähensi molemmilta linjoilta 15 lähtöä viikossa.

Kun yhdistyksen 10-vuotisjuhlan viettämistä alettiin suunnitella, tarkoituksena oli tarjota jäsenistölle ajelu rv-junalla, jollainen oli käytössä 10 vuotta sitten: mv nk. Rattikaria sekä 2-akselinen pv. Koska tarvittavat perävaunut kuuluvat jo museokaluun, anoisimme ja saimme HKL:lta luvan käyttää perävaunua 684.

Käytännön järjestelyt osoittautuivat sitten varsin hankaliksi. Asiasta vastaavat päälliköt kun nimittäin sanoivat, että vaunu on käytännössä mahdotonta saada käyttöön, koska a) vaunu seisoo kiskoilta pois nostettuna Töölössä, b) ilman saanti perävaunuun voi olla vaikeaa, sillä moottorivaunujen ilmaletkut ovat tukossa ja c) vaunun pyöränlaakerit olisi täytynyt voidella.

Täytyy vain ihmetellä, perustuivatko vastaukset tiedon vai viitseliäisyyden puutteeseen. Vaunu nimittäin seisoo kiskoilla Vallilan hallissa, joten hankalia nostoja ei olisi tarvittu. Vaunussa on sitäpaitsi vierintälaakerit, jotka eivät olisi kaivanneet lainkaan rasvausta. Tukkeutuneet letkukin olisi varmaan saanut avattua, jos niiden läpisi olisi viitsinyt puhalttaa ilmaa.

Mutta kun ei, niin ei: Miksiköhän ajatukseen suhtauduttiin näinkin vastahakoisesti? Olihan kaksiakselinen perävaunu käytössä viimeksi viime kesänä, kun MOROPin retkeläisiä ajelutettiin pitkin kaupunkia. Ja vetovoimana oli museon ajat sitten käytöstä poistettu 2-akselinen moottorivaunu. Pelättiinkö kenties, että jouduttaisiin vielä tekemään rutiinista poikkeavaa?

1.1.82

Linjalle 66 tuli 30 lähtöä enemmän viikossa ja linjalle 66X 90 lähtöä vähemmän.

Linjan 6 vuorovälit harvenivat lauantaisin ajoaikojen pitenemisen myötä.

Linjalla 3B siirryttiin kuljettajarahastukseen.

Linjoilla 3B, 4, 7, 8 ja 10 eli kuljettajarahastuslinjoilla ei matkalippua tarvitse näyttää enää kuljettajallekaan.

Tämä avoin rahastusjärjestelmä laajenee raitiotieillä sitä mukaa kun linjat siirtyvät kuljettajarahastukseen. Metro aloittaa heti 1.6.81 avoimella tarkastusjärjestelmällä ja bussiliikenteessä siihen siirrytään 1.1.83. Tarkastusmaksu nousi 70 markkaan.

1.1.82

Uusi tariffi Helsinkiin:

Aikuisten kertalippu	3,90 mk
Lasten kertalippu	1,50 mk
Kertalippuihin sisältyy nyt myös siirto-oikeus. Kertalippuja ei myydä etukäteen.	
Aikuisten 10 mtk sarjalippu	35,00 mk
Lasten ja alennus 10 mtk	7,50 mk
Aikuisten 30 päivän lippu	65,00 mk
Lasten ja alennus 30 pv	22,00 mk
Vuosilippu	650,00 mk
Matkailijalippu, 24 t	20,00 mk
Virkamieslippu:	
henkilökohtainen	800,00 mk
haltijakohtainen	1450,00 mk

Uusiin 30 päivän lippuihin tulee kantaosaan lipun haltijan henkilötunnus osoitteen tilalle. Vanhatkin kantakortit uusitaan, kun niiden voimassaoloaika päättyy. (Huom! Voimassaolo merkitään, jos lippu on mukana asioidessa HKL:n myyntipisteissä.) Vanhan tariffin mukaiset liput ovat voimassa tammikuun 1982 loppuun asti. Vanhan tariffin kertalippuihin ei tammikuussakaan sisälly siirto-oikeutta.

TuKL:n taksa 1.1.1982

Kertalippu aikuiset	3,00 mk
lapset	1,40 mk (7-17 v.)
Alennuskortti aik.	23,00 mk (10 mtk)
lapset	11,50 mk (10 mtk/7-17)
Koululaiskortti	22,00 mk kalenterikk
	70,00 mk syyslukukausi
	80,00 mk kevätlukuk.
Invalidialennuskortti	6,00 mk (10 mtk)
Kuukausikortti	60,00 mk kalenterikk.
Vuosikortti	
henkilökohtainen	600,00 mk kalenteriv.
haltijakohtainen	975,00 mk kalenteriv.
Matkailulippu	10,00 mk 24 tuntia
Vaihtomaksu	
siirryttäessä TLO:n autosta TuKL:n autoon	
aikuiset	1,40 mk

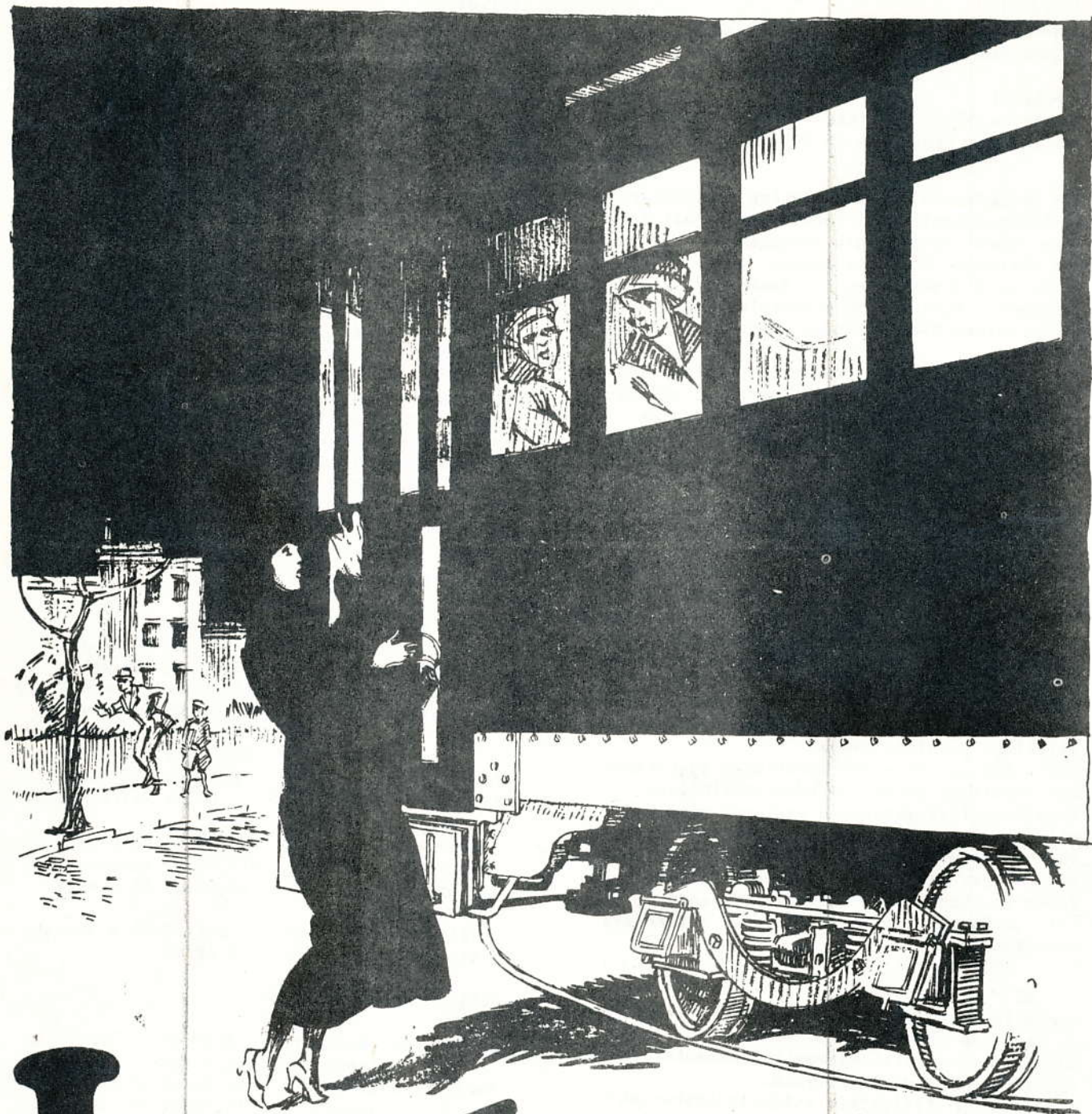
TaKL:n taksa 1.1.1982

Kertalippu aikuiset	3,50 mk
lapset	1,50 mk
Sarjalippu aikuiset	26,00 mk (10 mtk)
lapset	10,00 mk (10 mtk)
Perhealennuskortti	54,00 mk (30 mtk)
Kuukausilippu	67,00 mk
Matkailijalippu aik	15,00 mk 24 tuntia
laps.	10,00 mk 24 tuntia

VR:n Helsingin lähiliikenteen vyöhyketariffin lippujen hintoja 1.1.1982

	Menolippu		Sarjalippu (10 matkaa)		Kuukausilippu	
	aikuiset	lapset	aikuiset	lapset	aikuiset	lapset
1 vyöhyke	3,50	1,80	28,00	14,00	75,00	38,00
2 vyöhyk.	6,00	3,00	48,00	24,00	135,00	68,00
3 vyöhyk.	9,00	4,50	72,00	36,00	200,00	100,00

Sarjalippu on voimassa 2 kuukautta.
Lastenlippujen ikäraja on 4-11 vuotta.



Look out for the overhang don't stand too close