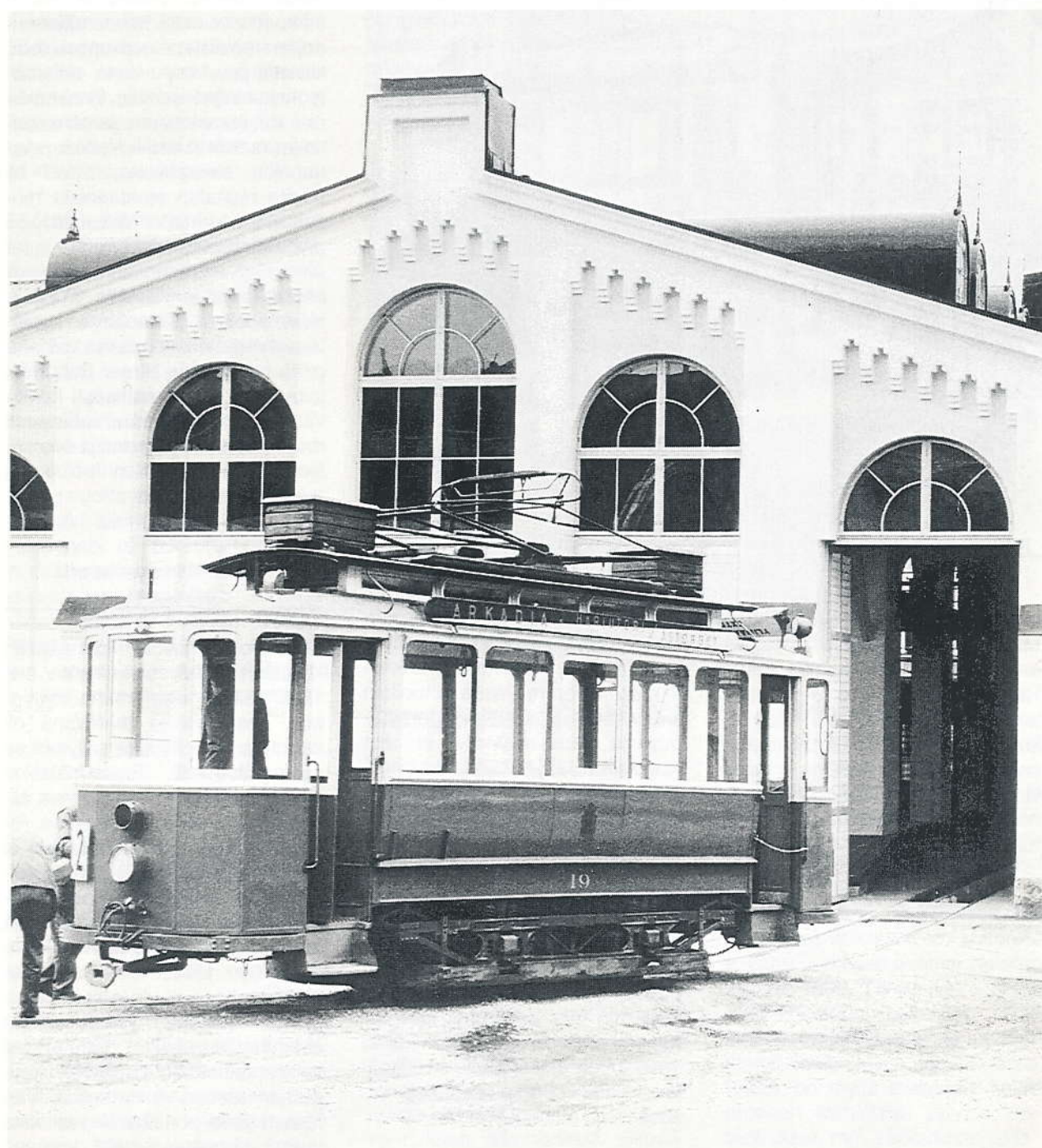


3 1993

TRAITIO



RAITIOLIKENNEMUSEO AVATTIIN

teksti Eeva Mustonen
kuvat Jan Alanco



Raitioliikennemuseo on puolen vuosisadan työn tulos

Helsingin raitioliikennemuseo on puuhattu yli puoli vuosisataa. Museoesineitä alettiin varsinaisesti kerätä jo 1930-luvulla, jolloin Raitiotie- ja Omnibus Oy:n toimitusjohtajan sihteeri neiti Roos alkoi koota vanhaa perimätietoa ja esineistöä, ennenkaikkea erilaisia virkamerkkejä. Sota-aikana esineistö oli kateissa, mutta rauhan tultua esineet vähitellen löytyivät.

Henkilöstö museohankkeen alullepanija

Vanhojen työkalujen, koneiden, laitteiden ja muiden esineiden keräilyä jatkoi liikennelaitoksella joukko innokkaita varikkomiehiä, joiden mielessä jo tuolloin kangasteli ajatus museon perustamisesta. Museoesineillä ei ollut varsinaisia säilytystiloja, vaan niitä jouduttiin pitämään työhuoneissa, kellareissa ja vintteissä. Vanhat raitiovaunut ajettiin varikkojen perimmäisille sivuraiteille. Laitoksella järjestettiin myös vanhan tavarankeräyksiä, jolloin saatiin runsaasti esineistöä. Henkilökunta oli kautta aikojen pannut käytöstä poistettuja tavaroita sivuun sen sijaan että olisi lähettänyt niitä romutettavaksi tai myyntiin. Lisäksi 1960-luvun alusta lähtien varikoilla oli alettu kunnostaa vanhoja raitiovaunuja museota varten.

Vallilassa avattiin HKL:n museo

Museolle löytyi vihdoin paikka v. 1966 Vallilan raitiovaunuhallien yhteydestä, mistä saatiin käyttöön kaksi huonetta. Vallilan museoon oli koottu esineitä hevosraitiovaunujen aikaisista ratsupiiskoista, kilvistä ja virkapuvuista erilaisiin työkaluihin ja koneisiin. Ensimmäinen hevosraitiovaunu ja sähköraitiovaunu olivat esillä Vallilan vaunuhallin sivuraiteilla, missä oli useita muitakin ajokuntoisia museoraitiovaunuja. Museolla oli myös kuva-arkisto.

Museo avattiin yleisölle v. 1967. Kävijät olivat pääasiassa koulu- ja nuorisryhmiä. Museon isänä voidaan pitää työnjohtaja Birger Enbomia, joka alkoi systemaattisesti kerätä vanhaa tavaraa ja toimi aktiivisesti museon perustamiseksi ja sen ensimmäisenä "intendenttinä" oman toimensa ohella.

Museotoimikunta otti vetovastuun

Museon myötä perustettiin HKL:ään museotoimikunta v. 1966 kehittämään museotoimintaa. Toimikunnan tehtävänä oli kartuttaa esineistöä ja säilyttää se asianmukaisesti. Ensimmäiseksi oli järjestettävä ja kortistoitava siihen mennessä koottu aineisto. Alkuvuosien esineistön määrästä ei ole tietoa, mutta v. 1976 museotoimikunnan pöytäkirja kertoo esineitä olevan yli tuhat, raitiovaunuja ja autoja yhteensä 17 sekä valokuvia noin 4000. Liikennelaitoksen museo oli jatkuvasti yhteydessä kaupunginmuseoon, josta saatiin asiantuntija-apua. Esimerkiksi vanhat raitiovaunut entisöitiin kaupunginmuseon valvonnassa. Vallilan museo ehti toimia viisitoista vuotta eli vuoteen 1982, kun sen

toiminta lopetettiin, sillä tilat tarvittiin muuhun käyttöön. Esineet pakattiin kaupunginmuseon ohjeiden mukaan ja siirrettiin HKL:n varikoille varastoon. Paketoidut museovaunut jäivät Vallilaan.

Töölön hallista haaveiltu jo 30 vuotta

Jo 1960-luvulla oli museon rakentajilla haaveena saada tilat Töölön vanhasta raitiovaunuhallista. Se on v. 1900 valmistunut aikansa tyyppinen hallirakennus, joka edustaa ns. kertaustyyliä. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Waldemar Aspelin.

Töölön hallin korjauksen suunnittelua varten liikennelaitoksella perustettiin ensimmäinen työryhmä v. 1978. Jo tällöin oli arkkitehti Bengt Lundsten mukana tekemässä alustavaa tila- ja kalustosuunnitelmaa.

Kaupunginhallitus kehotti v. 1979 liikennelaitosta varaamaan Töölön hallin museokäyttöön. Vielä kolme vuotta aiemmin kortteli kaavoitettiin asuntoalueeksi ja raitiovaunuhalli oli purkulistalla. Ajan mittaan vanhaa alettiin arvostaa ja rakennukset määrättiin suojeltaviksi. Muuttoa Töölöön lykättiin Töölön ja Vallilan hallien korjauksen vuoksi. Uutena tavoitteena oli v. 1987, joka sekään ei toteutunut.

Rakennussuunnitelmat odottivat toteuttamista

Vaikka museo on ollut Ruususen unessa viimeiset kymmenen vuotta, on taustalla tapahtunut paljon. Kaupunginmuseon ja liikennelaitoksen yhteistyö tiivistyi entisestään 1980-luvulla, jolloin liikennelaitokselle palkattiin asiantuntija luetteloimaan museotavaroita ja tekemään näyttelysuunnitelmaa. Vuosikymmenen lopulla

oli kokoelmaan museotoimikunnan laskelmien mukaan kertynyt jo 5344 esinettä. Vanhoja raitiovaunuja kunnostettiin konservاتورin opastuksella HKL:n varikoilla. Töölön hallin korjaus- ja sisustussuunnitelmat saatiin päätökseen ja odotettiin vain määrärahoja rakennustöiden aloittamiseen. Rakennuksen muodonmuutos museoksi vaati perusteellista suunnittelua, jonka hoiti Arkkitehtuuritoimisto Bengt Lundsten Ky kiinteässä yhteistyössä kaupunginmuseon ja HKL:n kanssa. Kaupunginhallitus hyväksyi perustamissuunnitelman v. 1987, mutta rakentaminen voitiin aloittaa investointiveron vuoksi vasta neljä vuotta myöhemmin.



Museorakennus valmistui 1992

Museorakennuksen korjaaminen aloitettiin joulukuussa 1992. Pääurakoitsijana oli Rakennustuote Oy. Projektia johti rakennustajapäällikkö Markku Jokinen liikennelaitoksesta. Raitioliikennemuseon rakennus valmistui joulukuussa 1992. Rakennuskustannukset olivat runsaat 10.000.000 markkaa. Lisä- ja muutostöitä tehtiin vain runsaat puolet ennakoidusta, sillä varsinkin hallin puinen runko osoittautui oletettua parempikuntoiseksi. Korjauksessa on pyritty mahdollisimman lähelle rakennuksen alkuperäistä ulkonä-

köä. Huomattavin muutos on pääoven sijoittaminen Töölönkadun puolelle. Sisällä taas on uutta parinsadan neliömetrin parveke. Yhteensä pinta-alaa on noin 1700 m². Ulkoa halli on maalattu vuoden 1900 väreihin. Rakennuksessa pääsee pyörätuolilla kaikkiin tiloihin; myös yläkerran parvelle hissillä. Museossa on mm. säilytysolosuhteiden tietokonevalvonta.

Avaaminen pitkittyi rahan puutteessa

Vaikka rakennus valmistui, ei näyttelyä voitu rakentaa eikä museota avata, sillä kaupungin kasasta ei näin lama-aikana löytynyt määrärahoja museon kuluihin ja henkilökunnan palkkaamiseen. Nyt nämä vaikeudet on kuitenkin voitettu ja museo avattiin yleisölle 22. 10. 1993. Tähän päivään asti ovat museon kokemat olleet HKL:n omistuksessa ja suurimaksi osaksi myös säilytyksessä. Laitos on myös maksanut kaikki museon toimintaan liittyvät kustannukset, mm. raitiovaunujen ja

muiden esineiden kunnostamisen sekä luetteloinnin. Museon avaamisen yhteydessä kokoelmat luovutettiin Helsingin kaupunginmu-
seolle. Kaupunginmuseo vastaa museon kustannuksista ensi vuo-
den alusta. Museorakennus on vielä HKL:n hallinnossa, mutta tar-
koituksena on luovuttaa se kiin-
teistöviraston hallintaa ensi vuo-
den alusta. Museotoimikunta jat-
kaa edelleen linkkinä kaupungin-
museon ja liikennelaitoksen välillä
sekä museoesineiden kerääjänä.

Museossa esillä oleva kalusto:

Hevosvaunu nro 11; *Scandia*,
Randers, Tanska, 1890.

Perävaunu nro 582, entinen moot-
torivaunu; *Kummer*, Dresden,
Saksa, 1900 / 1923 (perävaunun-
si).

Moottorivaunu nro 19; *ASEA*,
Västerås, Ruotsi, 1911.

Perävaunu nro 243; *Hietalahti*,
Helsinki, 1919.

Moottorivaunu nro 165; *Brill / GE*,
Philadelphia, Pennsylvania, USA,
1920

Moottorivaunu nro 91; *NWF / AEG*
(uudelleen koritettu *Kaipio*), Bre-
men, Saksa, 1923 / 1952.

Johdinauto nro 605; *Valmet / BTH*,
Tampere, 1949.

HKL:n deponoima *dieselbussi* nro
260; *Sisu / Wiima*, Helsinki, 1958

Museolla on varastoituna vielä
kuusi moottori- ja viisi perävaunua
sekä yksi johdinauto.

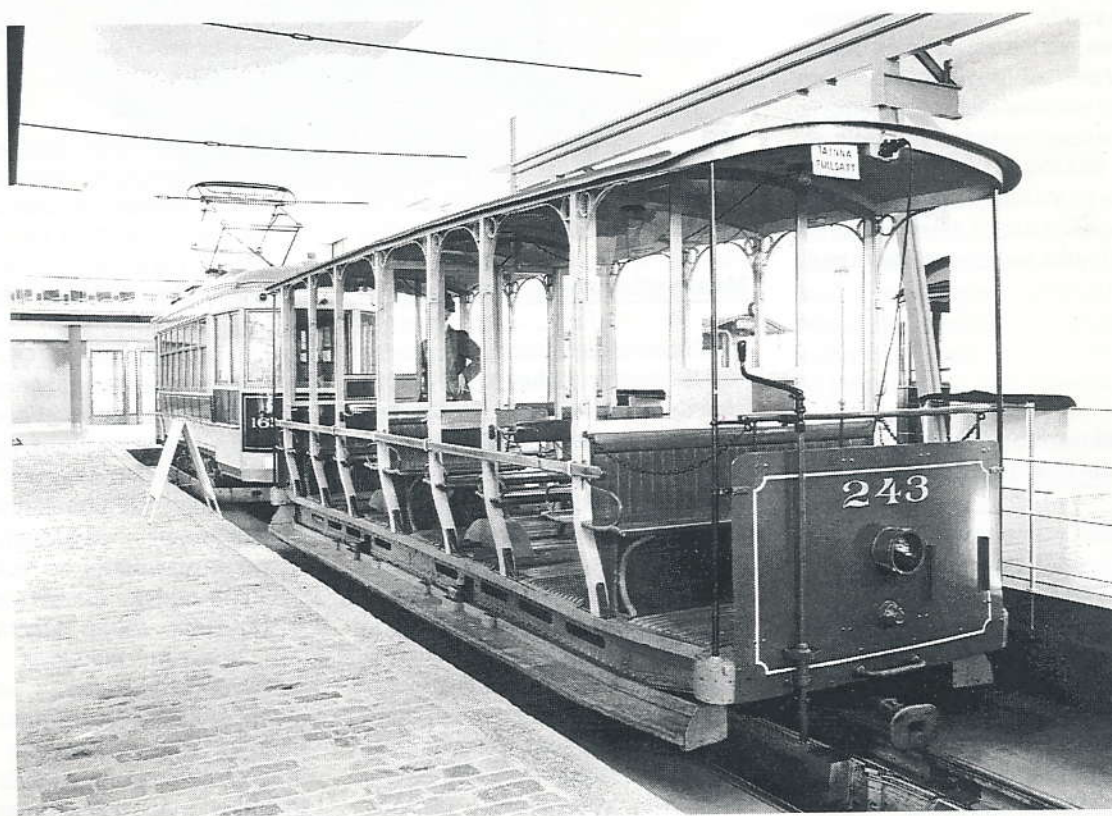
Pääsymaksut museoon ovat seuraavanlaiset:

- Aikuiset 10 mk,
- Helsingin kaupungin työntekijät
sekä eläkeläiset 7 mk ja
- alle 18 vuotiaat sekä HKL:n hen-
kilökunta ilmaiseksi.

SRS tiedustelee parhaillaan jäse-
nilleen huojennusta pääsymaksui-
hin. Tiedustelkaa museon lipun-
myynnistä minkälaiseen päätök-
seen Helsingin kaupunginmu-
seossa on asian suhteen päästy ja
pitäkää sen tähden jäsenkortinne
mukananne.

Aukioloajat ovat toistaiseksi:
keskiviikosta sunnuntaihin
klo 11 - 17.

Museon postiosoite: Eino Leinon
katu 3, 00250 Helsinki
puhelinnumero: (90) 169 3576.



RIIHIMÄEN RAITIOTIET

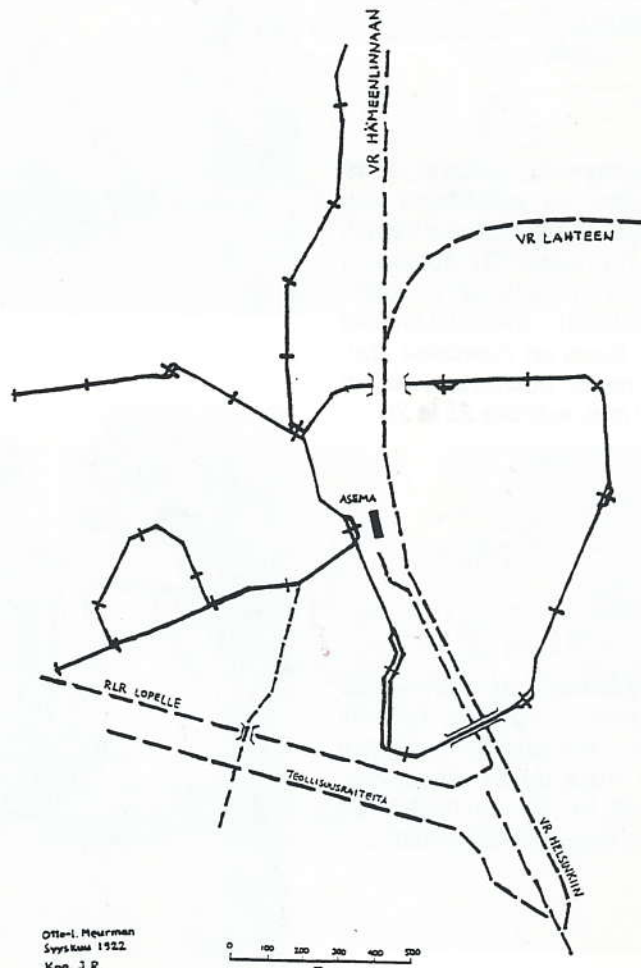
teksti Jorma Rauhala

Riihimäkeen kaavailtiin vuoden 1922 syyskuussa asemakaavaehdotuksen mukaan kaksilinjaista raitiotietä. Suunnitelman teki Viipurin silloinen asemakaavaarkkitehti Otto-livari Meurman, joka oli kotikaupungissaan tietenkin jo tottunut olemaan tekemisissä raitiotieliikenteen kanssa.

7249 asukkaan Riihimäen taa-javäkinen yhdyskunta Hausjärven kunnassa oli vuonna 1922 saanut kauppaloikeudet ja paikkakunnalla oli pyrkimys kasvaa oikeaksi kaupungiksi, jossa tulisi asumaan lopulta peräti 40.000 henkeä. Silloin Riihimäen sisäinen paikallisliikenne tulisi tarkoituksenmukaisimmin hoidetuksi kahdella raitiotielinjalla. Asemakaavaehdotuksen mukaan linjat olisivat olleet etupäässä yksiraiteisia ja varustettuina useilla pysäkkien yhteydessä olevilla kohtausraiteilla. Eräällä puistokadulla olisi näiden lisäksi ollut kaksoisraide. Radan itäpuolinen kaupunginosa oli tarkoitus varata pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi päinvastoin kuin miksi se 1970-luvun aikana vihdoin rakennettiin. Vaunuhallien paikkaa ei oltu määritelty eikä asemakaavasta käy ilmi myöskään miten puheenaolleita kahta linjaa olisi liikennöity. Karttaa tutkimalla voidaan nimittäin kuvitella useita erilaisia vaihtoehtoja linjojen sijoittelulle. Kapearaiteista (600 mm) Riihimäen - Lopen Rautatietä on kaavassa siirretty melkoisesti siitä, mikä sen sijainti silloisessa kauppalassa oli. Otto - I. Meurman ei voinut hyväksyä sitä, että Lopen pikkujuna olisi puksutellut keskellä uusia hienoja avenyitä kaupungin halki.

Nykyään Riihimäessä on asukkaita noin 26.000. Raitiovaunuja ei Hämeeseen siis saatu, vaikka peräti kolme hämäläispaikkakuntaa onkin niitä eri aikoina suunnitellut; Tampere, Lahti ja Riihimäki. Lahden raitiotiesuunnitelmista olemme kertoneet Raitiossa 1-1992.)

Alkuperäinen asemakaavapiirros on esillä Riihimäen Kaupunginmuseossa, Öllerinkatu 3 (parin minuutin matka asemalta entiseen ratainsinööriin taloon vuodelta 1858), avoinna sunnuntaisin ja keskiviikkoisin klo 12-18. Esillä on myös jonkin verran rautatieaiheista esineistöä, ollaanhan maamme ensimmäisellä risteysasemalla.



Otto-l. Meurman
Syyskuu 1922
Kop. J.R.

SINISIÄ BUSSEJA HAAPAMÄEN HÖYRYVETURIPUISTOON

Teksti ja kuvat Timo Lehtonen

Viime keväänä ryhdyttiin kolmen tamperelaisen ja yhden helsinkiläisen harrastajan toimesta selvittämään TAKL:lta poistettujen sinisten bussien kohtaloita. Kiinnostuksen pääasiallisena kohteena olivat "sarvijaakot" eli johdinautot (TAKL 1-29) ja vanhimmat dieselautot (TAKL 100-202). Tutkimus on edistynyt varsin hyvin. Dieselautoista on ehkä noin 30 % teillä tietymättömillä, trolleikoita sen sijaan ei ole löytynyt kuin muutama raato.

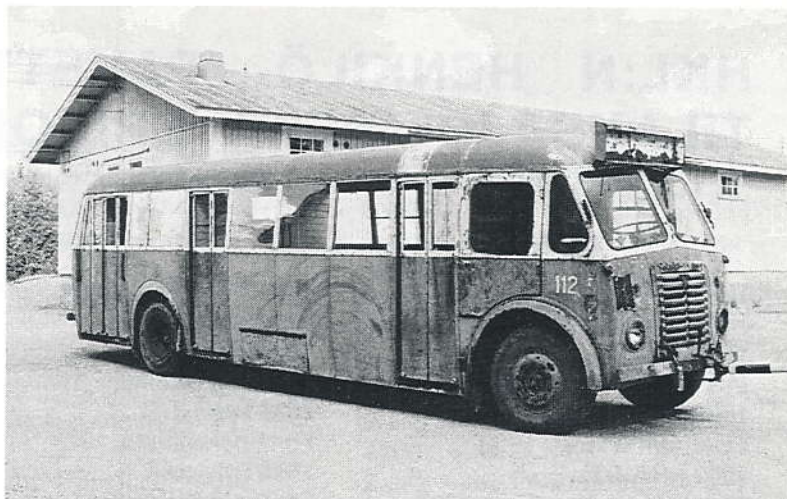
Selvittelytyön sivutuotteena on muutamia mielenkiintoisia autoja ostettu talteen. Haapamäen Höyryveturipuisto Oy on ystävällisesti antanut luvan tuoda autot alueelleen ja tulevaisuudessa ne lienevät osa puiston monipuolistamissuunnitelmaa. Haapamäellä ovat seuraavat bussit.

TKL 7 Valmetin vuonna 1949 AEC:n alustalle valmistama johdinlinja-auto, sähkölaitteet British Thomson-Houston Co. Autoon on korjausten yhteydessä vaihdettu kumitiivisteiset pyöreäkulmaiset ikkunat. Bussi on huonossa kunnossa, mutta puuttuvia osia on hankittu mm. autoista 25 ja 29.

TKL 107 MAN / Ajokki 1964. Auto kuului kolmen vuosina 1963-64 hankitun sekalaisen koebussin sarjaan. Bussi on ollut koeajoissa myös HKL:llä. Auto on täydellinen ja tuotiin Tampereelta ajamalla.



TKL 112 AEC Regal Mark III / Valmet 1949. Nro 112 kuului 12 AEC:n sarjaan, jonka toimintaansa aloitellut liikennelaitos tilasi vuonna 1949. Autossa on Lontoonbussialustan (Regent) rinnakkaismalli ja sen teknisiin erikoisuuksiin kuuluu mm. paineilmaohjattu esivalintavaihteisto. Auton kori on täysalumiininen. Tämä korimalli sai menevän ulkomuotonsa vuoksi Tampereella lempinimen "sport". Auto on alkuperäisasuinen ja teknisesti kokonainen, mutta sisustukseltaan vajaa.



TKL 144 AEC Regal Mark III / Ajokki 1953. Alustaltaan periaatteessa samanlainen auto kuin 112. Kori on kuitenkin täysin erilainen ja jotain sen erilaisuudesta kertoo lempinimikin "lotja". Auto on mahdollinen varaosalähde.



TKL 146 Scania-Vabis BF61V 1954, uudelleenkoritettu Ajokilla 1969. Auto on sisustukseltaan purettu ja hankittu hyväkuntoisen moottorinsa vuoksi.



TKL 173 AEC Regal Mark III / Valmet 1957. Auton koria on muutettu Ajokilla (tai TKL:llä) ja auto on viimeksi toiminut liikkuvana työmaakoppina. Auto purettaneen varaosiksi.

HKL:N HENKILÖ-, PAKETTI-, KUORMA-, TILAUSAJO- SEKÄ ERIKOISAJONEUVOT 1.1.1993

1500 BKT-500,
Scania, kuorma-auto, 1988
1501 AFI-477,
Volvo, lakaisuauto, 1990
1502 CAI-121,
Opel, farmariauto, 1990
1503 BHA-503,
Scania, nostolava-auto, 1987
1505 AEK-598,
Sisu, nostolava-auto, 1975
1506 AVR-368,
Volvo, uranpuhdistusauto, 1985
1507 BFA-970, Mercedes-Benz,
kuorma-auto, 1981/1989
1509 BBT-287,
Volvo, kuorma-auto, 1981/1986
1510 CAA-534, Mercedes-Benz,
pelastusauto, 1989;
omistaja Palolaitos tunnus H355
1511 JBA-215,
Scania, kuorma-auto, 1991
1513 BFM-900,
Ford, pakettiauto, 1990
1514 BJE-800,
Volvo, kuorma-auto, 1988
1515 BNA-515,
Ford, vaihteenkorjausauto, 1989
1516 JAJ-895,
Volkswagen, pakettiauto, 1990
1517 AGF-236,
Sisu, nostolava-auto, 1992
1518 BLX-824,
Ford, pakettiauto, 1989
1519 AXH-841, Volkswagen,
vaihteenpuhdistusauto, 1985
1520 GAT-970,
Opel, farmariauto, 1991
1522 YAL-817,
Ford, huoltoauto, 1992
1523 BEO-122,
Ford, pakettiauto, 1987
1525 FAN-513,
Ford, pakettiauto, 1992
1526 BCE-347, Mercedes-Benz,
kuorma-auto, 1986
1527 BMO-218,
Nissan, farmariauto, 1989
1528 BMO-219,
Nissan, farmariauto, 1989
1529 AXE-167, Volkswagen,
pakettiauto, 1985

1530 AFT-776, Volkswagen,
hittausauto, 1990
1531 BKC-565,
Toyota, pakettiauto, 1988
1532 BMS-373,
Ford, pakettiauto, 1989
1534 BKU-154,
Nissan, erikoisauto, 1988
1535 BCT-652,
Toyota, farmariauto, 1987
1536 LFZ-953,
Ford, farmariauto, 1992
1537 BME-126,
Toyota, pakettiauto, 1989
1538 BFJ-254,
Toyota, pysäkkiäuto, 1991
1539 NE-193,
Chevrolet, erikoisauto, 1980
1540 ATB-881,
Toyota, erikoisauto, 1983
1541 KGA-125,
Opel, henkilöauto, 1992
1542 OFV-943, Ford,
vaihteenpuhdistusauto, 1991
1543 RFM-956,
Ford, lavapakettiauto, 1991
1544 HFO-353,
Opel, henkilöauto, 1991
1545 ATR-451, Mercedes-Benz,
pakettiauto, 1984
1546 KGA-252,
Opel, henkilöauto, 1992
1547 APX-311,
Toyota, pienoisbussi, 1982
1549 NBH-49, Mitsubishi,
kaarteenrasvausauto, 1986
1550 BGE-917,
Ford, pakettiauto, 1992
1553 BJR-429,
Nissan, maastohenkilöauto, 1988
1554 BAM-928,
Toyota, pakettiauto, 1986
1555 VFT-553,
Ford, henkilöauto, 1992
1556
Sisu, kuorma-auto, 1993
1557 NFS-46, Isuzu,
maastohenkilöauto, 1992 leasing
1558 BMN-398,
Toyota, pakettiauto, 1989
1559 BAM-659, Mercedes-Benz,
pakettiauto, 1986

1561 RFX-890,
Saab, henkilöauto, 1991
1562 BER-889, Mercedes-Benz,
vaihteenpuhdistusauto, 1987
1563 BEJ-563,
Ford, pysäkkiäuto, 1987
1564 BHH-251, Mercedes-Benz,
raha-auto, 1987
1565 BHO-382,
Toyota, maastohenkilöauto, 1987
1566 BJP-463,
Nissan, henkilöauto, 1988
1568 BMO-324,
Nissan, erikoisauto, 1989
1569 BNL-121,
Toyota, pakettiauto, 1989
1570 BAT-658,
Nissan, henkilöauto, 1986
1575 BNL-243,
Toyota, pakettiauto, 1989
1580 GAH-808,
Toyota, pakettiauto, 1990
1581 YAL-899,
Ford, lavapakettiauto, 1992
1582 RFS-191,
Mazda, pakettiauto, 1992
1588 BJV-202,
Toyota, pakettiauto, 1988
1589 AVK-607,
Mazda, henkilöauto, 1985
1590 UFK-765,
Fiat, pienoisbussi, 1991/92
1591 LFJ-969,
Opel, henkilöauto, 1990
1593 TFI-761,
Ford, henkilöauto, 1990
1596 BBE-362, Volkswagen,
vaihteenpuhdistusauto, 1986
1597 BNB-241,
Nissan, farmariauto, 1989
1598 BKX-697, Volkswagen,
pienoisbussi, 1988

**Rakennusosaston työkoneet ja
työmaavaunut 1.1.1993:**

1701 493-AJ,
Valtra, traktorikaivuri, 1980
1702 572-AH,
Massey-Ferguson, traktori, 1977
1703 905-KAG,
James, kaivurikuormaaja, 1991
1707 375-AJ,
Massey-Ferguson, traktori, 1980
1712 995-AK,
James, traktori, 1983
1713 18-UAK,
Valmet, kaivurikuormaaja, 1988
1726
Lokomo, tiehöylä, 1968
1727
Lokomo, tiehöylä, 1972
1728 849-AK,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1984
1732 564-AJ,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1982
1733 416-AL,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1985
1734 756-AJ,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1982
1736 427-AL,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1986
1737 457-AL,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1986
1738 575-AL,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1987
1739 309-OAS,
Volvo, pyöräkuormaaja, 1990
1750
Bromwade, kompr.vaunu, 1976
1751
Holman-Tamrock, kompr.v., 1979
1752
Holman-Tamrock, kompr.v., 1979
1753
Holman-Tamrock, kompr.v., 1970
1754
Holman, kompressorivaunu, 1976
1765
Höyrymestari, höyrynykehitin, 1982

1766 FNL-873,
Robel Minima 1-4, tukemiskone
(Koskela), 1983

1767
Mankinen Enerco RT20R,
tukemiskone (Koskela), 1990

1773 AR-046,
Strömberg, hitsauskone, 1952

1780 AR-052,
Strömberg, hitsauskone, 1975
AR-042,
Deutz, hitsausgener.moott.
1783
2-aks. ruokailuvaunu, 1973
1784
2-aks. pesuvaunu, 1973
1785
1-aks. ruokailuvaunu, 1971
1786
1-aks. ruokailuvaunu, 1966
1791
1-aks. työmaavaunu, 1977
1792
1-aks. työmaavaunu, 1977
1793
1-aks. työmaavaunu, 1979
1800
2-aks. pesuvaunu, 1971
1816 358-AJ,
Kubota, traktori, 1979
1821
Bromwade, maalaus-kone, 1974
1823
Toro, imuri, 1980
1824
Honda, 2-pyörätraktori, 1982
1825
Honda, 2-pyörätraktori, 1982
1826
Hakomatic, pesuautomaatti, 1983
1827 165-AL,
Valtra, pyöräkuormaaja, 1985
1830
Pallas, hitsauskone, 1987
1831
Pallas, hitsauskone, 1987
1832
Pallas, hitsauskone, 1988
1833
Pallas, hitsauskone, 1988
1900 PA-7335,
1-aks.auton perävaunu, 1975
1902
perävaunu, 1980
1903
kaapelivaunu, 1980
1904
Dino, henkilönostin, 1983
1905
Fodioruisku,painepesulaitt., 1987
1912 PAJ-13,
1-aks. auton perävaunu, 1986
2100
2-aks. ruokailuvaunu, 1975

2101
2-aks. pesuvaunu, 1975
2102
2-aks. ruokailuvaunu, 1975
2103
2-aks. pesuvaunu, 1975
2104
2-aks. ruokailuvaunu, 1976
2105
2-aks. pesuvaunu, 1976
2106
2-aks. ruokailuvaunu, 1977
2107
2-aks. pesuvaunu, 1977
2108
1-aks. työmaavaunu, 1978
2109
1-aks. työmaavaunu, 1978
2110
1-aks. työmaavaunu, 1979
2111
1-aks. työmaavaunu, 1979
2113
kuivakäymälä, 1971
2115
vakuumi-wc, 1979

2118 (ex # 1) Schörling/AEG,
hiomavaunu (Koskela), 1953

2119 (ex # 2) Schörling/AEG,
hiomavaunu (Koskela), 1955

2120 (ex # H20)
harjavaunu (Koskela), 1961

2121 (ex # H21)
harjavaunu (Vallila), 1962

2122 (ex # H22)
harjavaunu (Vallila), 1962

2123 (ex # H23)
harjavaunu (Vallila), 1962

2124 (ex # H24)
harjavaunu (Koskela), 1965

2126 (ex # H26)
harjavaunu (Vallila), 1968

2130 (# 2) Saalasti/Scania D11,
ratakuorma-auto (metro), 1973

2131 (#3) VR Kuopio / Scania
DS11, ratakuorma-auto (metro),
1980

2132 (#1) *VR Kuopio / Scania*
DS11, ratakuorma-auto (metro),
1981

2135 (# 106140)
Hk-tavaravaunu (metro), 1980

2136 (# 106924)
Hk-tavaravaunu (metro), 1980

2137 (# 368)
Mas-sepelivaunu (metro), 1977

2138 (# 390)
Mas-sepelivaunu (metro), 1977

2140 *Mankinen Enerco* E120DH,
harjakone (metro), 1980

2141 *Mankinen Enerco* B500,
linko-harjakone (metro), 1982

2142 *Mankinen Enerco*
RT60EW, tukemiskone (metro),
1984

**Muiden kuin rakennusosaston
työkalusto 1.1.1993:**

1704 988-AH,
Valmet, traktori, 1978

1801 382-UAM,
TCM, trukki, 1988

1802
TCM, trukki, 1973

1803
Toyota, trukki, 1986

1804
Amaise, siirtotrukki

1805
Amaise, siirtotrukki

1806
Toyota, trukki, 1981

1807
RMC, lakaisukone, 1984

1808
Toyota, trukki, 1986

1809 666-AK,
TCM, haarukkatrukki, 1988

1810 768-AB,
Toyota, trukki, 1962

1811
RCM, lakaisukone, 1991

1812
Tennant, lakaisukone, 1981

1813
TCM, trukki, 1986

1815
Wayne, trukki, 1970

1817
Wayne, trukki, 1973

1819
Tennant, lakaisukone, 1974

1820
Toyota, trukki, 1974

1822
TCM, trukki, 1988

1828
Mitsubishi, trukki, 1985

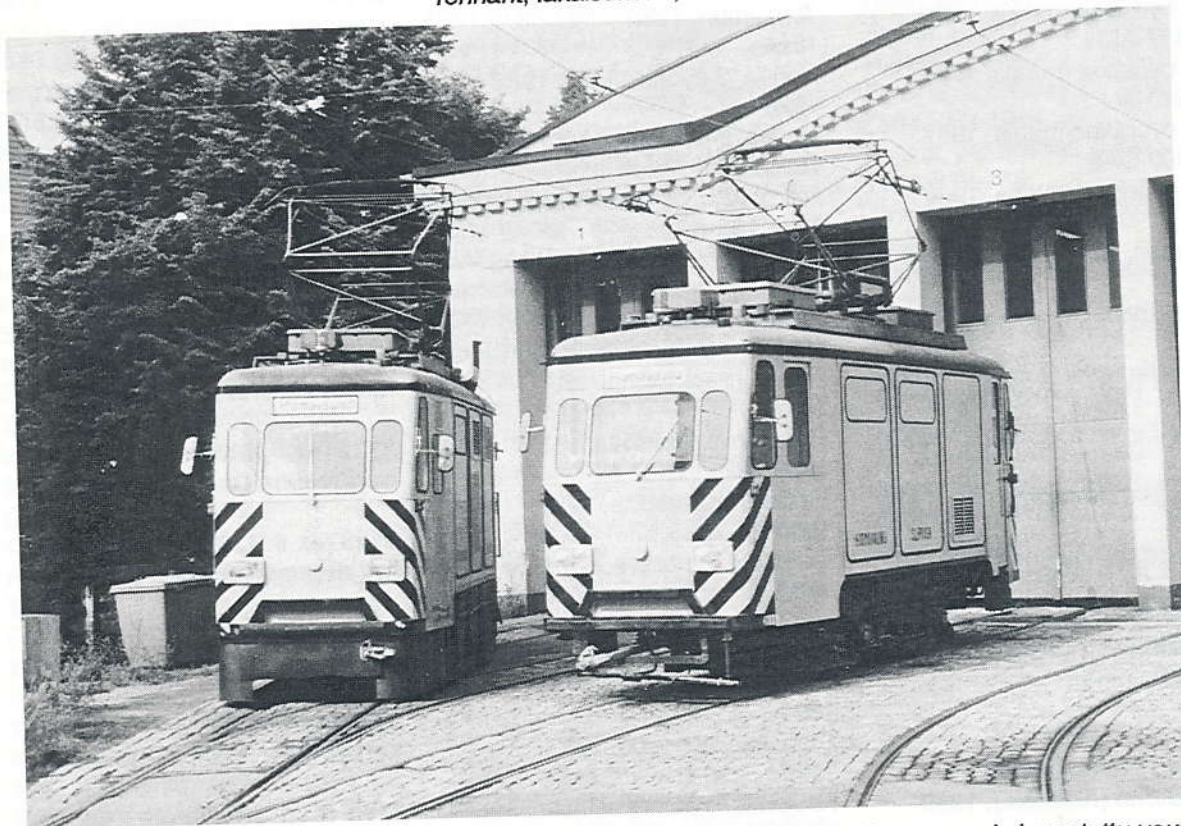
2001 A-127,
keltaiset koekilvet

2002 A-181,
keltaiset koekilvet

2003 A-346,
keltaiset koekilvet

H1 (ex # 344) *Valmet/Tampella/*
Strömberg, hinausvaunu (Valli-
la), 1985

H2 (ex # 341) *Valmet/Tampella/*
Strömberg, hinausvaunu (Kos-
kela), 1986



Schörlingin hiomavaunut Vallilan ratapihalla. Vasemmalla lehtikelien puhdistusvaunuksi muutettu vaunu 2118 ja oikealla alkuperäisempi kiskon tahkoamisvaunu 2119.
Kuva: Pertti Leinomäki 26. 8. 1993.

HELSINGIN BUSSILINJOJA

teksti Pertti Leinomäki
kuvat kirjoittajan kokoelmista

LINJA 25

10.11.1945 - 15.5.1946
Erottaja ... Lauttasaari (yöliikenne)
muutettu linjaksi 23.

1.11.1946 - 14.2.1951
Arkadianaukio - Pitäjänmäki -
Kaarela (Malminkaari)

15.2.1951 - 21.9.1952
Erottaja - Kaarela

31.8.1953 - 28.8.1955
Erottaja - Pitäjänmäki - Konala -
Malminkartano

29.8.1955 - 13.4.1958
Ruskeasuo - Malminkartano, (run-
kolinjan syöttölinja)

14.4.1958 - 31.8.1965
Yrjönkatu - Malminkartano

7.4.1963 -
... Lapinmäentie - Vihdintie - Van-
ha Nurmijärventie (Vihdintie) ...

1.9. - 31.12.1965
Simonkenttä - Malminkartano

1.1.1966
Numeromuutos: 45

LINJA 25P

* - 15.6.1952
Arkadianaukio - Pitäjänmäki / Nur-
mijärven maantien risteys (nykyi-
nen Vihdintie)
* = ainakin jo vuonna 1948.

LINJA 26

22.9.1952 - 28.8.1955
Erottaja - Pitäjänmäki - Konala
(Vanhan Hämeen kyläntien
risteys)



*Linjan 26 Scania-Vabis B7563 /
Helko v. 1963 HKL 14 Yrjönkadun
päätepysäkillä. Kuva: Bo Ahlnäs.*

29.8.1955 - 13.4.1958
Ruskeasuo - Konala

14.4.1958 - 30.8.1959
Yrjönkatu - Konala

31.8.1959 - 31.8.1960
... Pajamäen kautta ...

7.4.1963 -
... jatkettu Riihipellontielle (Ostos-
keskus)

1.9. - 31.12.1965
Simonkenttä - Konala

1.1.1966
Numeromuutos: 39

LINJA 26K

22.9.1952 - 30.8.1953
Erottaja - Pitäjänmäki - Kaarela

*Linjan 27 "Suihu-Volvo" 222 Vol-
vo B65506-5700 / Helko v. 1956
Nurmijärventiellä. Tämän sarjan
autot olivat ensimmäiset HKL:n
autot, joissa oli rullalinjakilvet. Kul-
jettajarahastuksen tunnuksena on
kuvastakin ehkä erottuva oranssi-
raita, joka kulkee vaunun ympäri
ikkunoiden alapuolella.*

LINJA 26A

1.11.1954 - 12.6.1955
Erottaja - Pitäjänmäki, Strömber-
gintie (ennen siltaa)

29.8.1955 - 26.8.1956
Ruskeasuo - Pitäjänmäki (Kona-
lantien risteys)

LINJA 26N

1.9.1961 - 31.9.1965
Erottaja - Konala

1.9. - 31.12.1965
Rautatientori - Konala

LINJA 27

22.9.1952 - 30.8.1953
Erottaja ... Nurmijärventie - Kaare-
la (ajettu Malminkartanoon asti)

31.8.1953 -
päätepysäkki Nurmijärventiellä

29.8.1955 - 13.4.1958
Ruskeasuo - Kaarela

14.4.1958 - 31.12.1965
Erottaja - Kaarela

1.1.1966
Numeromuutos: 46



LINJA 27A

29.8.1955 - 1.9.1957

Ruskeasuo - Etelä-Kaarela (Kaarelantie / Kirjokalliontie)

LINJA 27N

2.9.1962 - 31.8.1965

Erottaja - Etelä-Kaarela

1.9. - 31.12.1965

Rautatientori - Kannelmäki - Kaarela

LINJA 28

31.8.1953 - 28.8.1955

Rautatientori - Kaivokatu - Mannerheimintie - Koroistentie - Mannerheimintie - Nuijamiestentie - Huovintie - Ilkantie - Pohjois-Haaga (Eliel Saarisentie / Ilkantie)

x.x.x

Jatkettu Aino Acktén tietä Pohjois-Haagan aukiolle.

29.8. - 31.12.1955

Ruskeasuo - Pohjois-Haaga

10.11.1958 - 27.1.1959

Erottaja ... Nuijamiestentie - Nurmijärventie - Kaarelantie - Etelä-Kaarela (Vanhaistentien aukio)

28.1.1959 - 31.12.1960

... Vanhaistentie - Kanneltie (vastapäivään) - Vanhaistentie - Kaarelantie ...

1.1.1961 -

Nimenmuutos: Kannelmäki



1.1.1966

Numeromuutos: 42

Linjan 28 auto 508 Volvo B63508 / Wiima v. 1961 lähdössä halleilta kevättalvella 1963.

LINJA 28R

31.8.1953 - 28.8.1955

Rautatientori ... Koroistentie - Kiskontie - Tenholantie (Kiskontie / Tenholantie)

LINJA 29

29.8.1955 - 26.8.1956

Ruskeasuo - Mannerheimintie - Lapinmäentie - Vihdintie - Marttila (Vihdintie / Kaupintie)

27.8.1956 -

Jatkettu Laurinmäkeen (Kaupintie / Laurinmäentie)

14.4.1958 -

I: Yrjönkatu - Bulevardi - Annankatu - Kansakoulukatu - Runeberginkatu - Topeliuksenkatu - Mannerheimintie ...

II: ... Runeberginkatu - Kansakoulukatu - Annankatu - Kalevankatu - Yrjönkatu

1.1.1961 -

Nimenmuutos: Vanha kirkkopuisto - Lassila

24.10.1962 -

I: ... Annankatu - Kampinkatu - Runeberginkatu ...

7.4.1963 -

Pitäjänmäen kautta (Pitäjänmäentie - Kaupintie)

1.9.1965 -

Päätepysäkki Simonkentällä

1.1.1966

Numeromuutos: 38



Linjan 29 auton 702 Leyland LRTC 1/1 / Wiima v. 1962 poseerauskuva halleilla. Kattokaarimainoksissa silloiseen kulttuuriin kuuluneet "Yes Sir - Boston Long" -tupakkamainokset.

NORRKÖPINGIN RAITIOVAUNUT SÄILYNEVÄT

teksti Markku Nummelin
kuva Jorma Rauhala



Norrköpingissä Ruotsissa on käyty viime aikoina kiivasta keskustelua raitiotieverkon tulevaisuudesta. Koska selviä päätöksiä ei ole tehty, kunnossapito on jätetty vain välttämättömiä töitä lukuunottamatta tekemättä. Nyt vihdoin tekninen lautakunta on päättänyt (äänin 5-4) ehdottaa kunnanhallitukselle raitioteiden modernisointia. Alustavien tietojen mukaan lokakuun aikana tehtäisiin hallituksessa lopullinen päätös ja modernisointi pääsisi alkuun ensi vuonna.

Muutama vuosi sitten raitiotietä oli tarkoitus jatkaa Navestadiin, ja lisää kalustoa piti hankkia 10 vauhua. Hankkeesta kuitenkin luovut-

tiin. Nyt linjasto pysynee ennallaan, mutta olemassa olevat 23 vuonna 1966-67 hankittua M67-vauhua modernisoidaan. Lisäksi 15:stä kilometristä kaksoisraidetta noin kuusi kilometriä on uusittava seuraavien kolmen vuoden aikana. Tämän jälkeenkin on pian vaihdettava 4 km kiskotusta. Tällä hetkellä monet radassa olevat kiskot ovat 1940-luvulta lähtien olleet paikoillaan. Paikoitellen pyörät kulkevat laipoillaan, eivätkä tarkoitusti pyöränkehillä. Useat vaihteet ovat loppuunkuluneet. Myös ajojohtoa uusitaan ja rataverkolle rakennetaan kaarteisiin siirtymäkaaret matkustusmukavuuden parantamiseksi ja nopeuden nostamiseksi. Mainittakoon, että Helsingissäkään ei raitioteillä

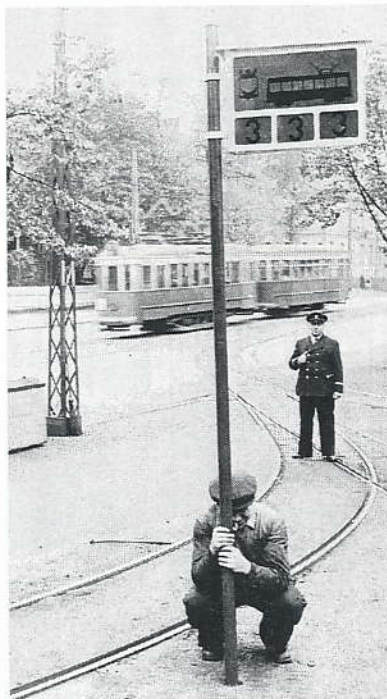
Norrköpingin kunnallisten liikelaistosten M67-moottorivaunut (ASJ/ASEA) ovat numerosarjassa 131-155. Kuvattu 19. 9. 1975.

ole vielä siirtymäkaaria, vaan erisäteiset korikaaret kaarteissa.

Vaikka raitioteitä nyt modernisoidaan, uutta kalustoa ei hankita. Kaupunkilaisten toivomat matalalattiavaunut jäivät toistaiseksi vain unelmiksi. Modernisoitavien vanhojen vaunujen lisääntyväksi käyttöä lasketaan vähintään 12 vuotta eli noin linja-auton elinikä. Modernisoinnin hinta on vain kymmenesosa uusien vaunujen hinnasta. Vasta 12 vuoden jälkeen saatetaan hankkia uusia vaunuja.

PIENTÄ HISTORIAALLISTA

koonneet Toivo Niskanen ja
Jorma Rauhala



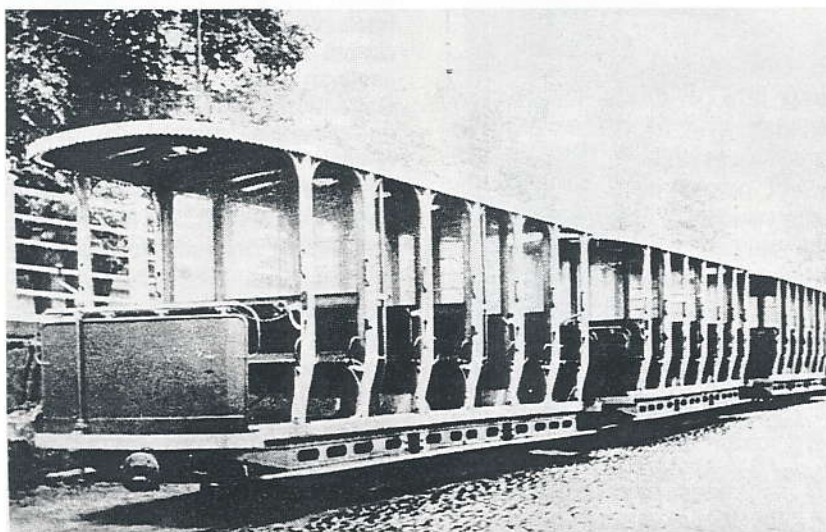
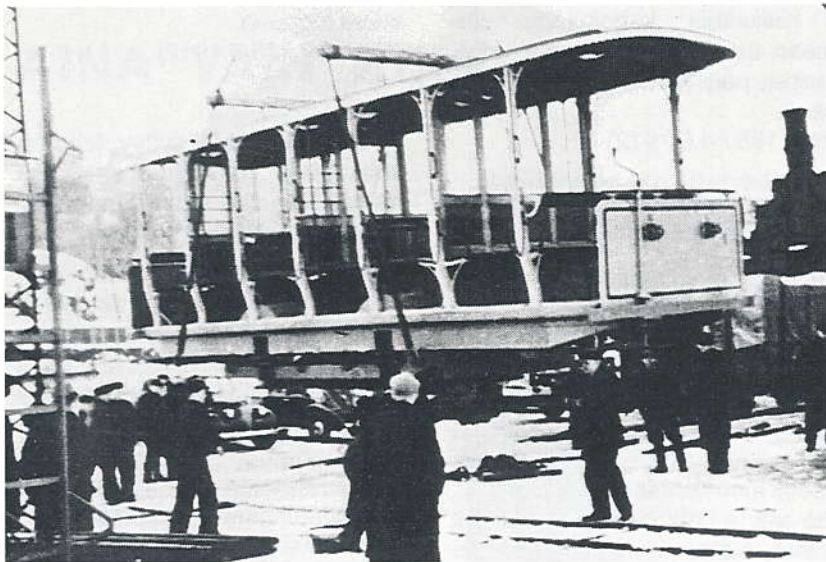
Lokakuun 8. päivänä 1908 otettiin käyttöön kahdenlaiset raitiovaunujen seisahduspaikat; nimittäin "asemat", joilla vaunut pysähtyivät aina ja "pysäkit", joilla pysähdyttiin vain tarvittaessa. Vuoteen 1908 saakka vaunut pysähtyivät verraten vapaamuotoisesti sopivissa paikoissa kuten kadunkulmissa ja tarpeenmukaan muuallakin. Vuonna 1951 lakkautettiin "asemat" alentamalla ne pysäkeiksi. Samalla otettiin käyttöön nykyisenmalliset raitiovaunupysäkkien keltamustat kilvet, joissa mielikuvitteellinen, mutta kuitenkin hyvin todellisen oloinen telivaunu (sarvilyhtyneen ja aurinkoineen) on kuvattuna. Pysäkkikilpi, jos mikä, on osoitus siitä miten historiallinen, yli 40 vuotta vanha, yksityiskohta voi yhä edelleen olla elinvoimainen. Toivotaan merkille vielä paljon käyttövuosia.

Vallilan hallissa kokeillaan uuden pysäkkimerkin prototyyppiä 15.9. 1950. Vaunun kuva on melko yksinkertaistettu, kilvellä on "harjakatto" ja koko kilpikehikko on kiilamaisen mallinen.



Linjojen 1 ja 6 vanhan tyyppinen pysäkkikilpi Vallilan hallin läheisyydessä 1950-luvun alussa. Vieheen on jo pystytetty uuden pysäkin pylväs.

Ennenvanhaan eroteltiin Helsingissäkin raitiotielinjat toisistaan linjatunnusten lisäksi myös linjaväreillä. Linjakilvissä oli joko yhtä tai kahta eri väriä osoittamassa sanokaamme vaikkapa lukutaidottomille mikä linja oli kulloinkin kyseessä. Pimeään aikaan vaunun yläkulmissa paloivat ns. sarvilyhdyt ja niistä näki jo kauas minkä linjan vaunu on lähestymässä. Sarvilyhdyissä olleet värilasit olivat vihreä, punainen, sininen, keltainen ja maidonvalkea. Sarvilyhdyt käännettiin näyttämään oikeaa linjaväriä vaunun sisällä olleella valintapyörällä.



"Kesäa syksyn keskellä. Eteläsataman rannassa oli eilen rivi kauniiksi maalattuja raitiotien avonaisia perävaunuja, joita on Tanskasta tilattu kymmenen kappaletta, alkujaan Helsingin olympialii-kennettä varten. Näistä vaunuista, jotka ovat käytettyjä, mutta kunnostettuina varsin uuden näköisiä, saapui viime keväänä pari kappaletta."

(Helsingin Sanomat 28.9.1939)

Lokakuun 20. päivänä 1908 päätettiin, että tulevaisuudessa poistetaan raitiovaunujen sivuilla olevat suomen- ja ruotsinkieliset "Helsingin Raitiotiet" -tekstit.

HRO:N PÄIVÄKÄSKYJÄ:

Varovaisuusmääräyksenä käsketään kuljettajia lisäksi huomioimaan vaunujen kohdatessa toisensa, että silloin on aina vähennettävä vauhtia, varsinkin jos toinen vaunuista on juuri pysähtynyt pysäkille.

(Nro 68 / 16.4.1910)

On valitettu, että sisälle vaunuihin otetaan pahallehaisevia ja epäsiistejä paketteja, jotka tahri-
vat penkkejä, jonka vuoksi konduktöörin on valvottava, ettei sel-
laista pääse toistumaan.

(Nro 97 / 10.5.1910)

Tänään alkaa liikenne Kulo-
saaren linjalla Sörnäisten niemelle
(Nro 184 / 24.9.1910)

Kuljettajia kehoitetaan aja-
maan varovaisesti ja hiljaa, varsin-
kin vaunun tullessa Kaivopuistos-
ta päin, ohittaessaan Eteläisen
Esplanaadikadun ja Läntisen Ran-
takadun (nykyisen Etelärannan)
kulman, johon on rakennettu lau-
ta-aita uudisrakennustyömaan
kohdalle.

(Nro 206 / 13.10.1910)

Koska on ilmennyt, että moot-
torivaunun konduktööri on kääntä-
nyt esille "Täynnä" -kilven, vaikka
perävaunussa oli tilaa, niin käske-
tään konduktööriä tarkkaan valvo-
maan, ettei kyseistä kilpeä kään-
netä näkyville ennenkuin molem-
mat vaunut ovat täynnä.

(Nro 214 / 15.10.1910)

Tartunnan leviämisen ehkäise-
minen tulirokkoa sairastavan lap-
sen matkustettua raitiovaunulla
Marian sairaalaan.

Konduktöörillä on, kun havaitaan,
että vaunussa on sairas lapsi mat-
kalla kyseiseen sairaalaan, oikeus
ottaa selville, onko lapsen sairaus
ehkä tulirokkoa. Jos näin on, vau-
nu on jätettävä Lapinlahden pää-
teasemalle ja konduktöörin on vä-
littömästi puhelimitse ilmoitettava
tämä konttoriin, mistä lähetetään
sairaanhoitaja puhdistamaan vau-
nua lysoolilla.

(Nro 220 / 25.10.1910)

Koska poliisiviranomaisten ta-
holta on valitettu, että kuljettajat
illalla halliin ajaessaan ylittävät
Maistraatin määräämän ajono-
peuden, käsketään kuljettajia
Maistraatin uhkaamien sakkojen
välttämiseksi noudattamaan mää-
räysten mukaista nopeutta.

(Nro 224 / 29.10.1910)

Koska Ison Roobertin- ja Fred-
rikinkatujen kulmauksen ulkokaar-
re on kulunut, käsketään kuljetta-
jia kaarretta ohittaessaan aja-

maan varovaisesti raiteilta suistumisen välttämiseksi.
(Nro 262 / 9.12.1910)

Asemilla konduktöörien tulee olla kadulla juuri takasillan kohdalla auttamassa yleisöä, eikä mennä etusillalle juttelemaan kuljettajan kanssa.
(Nro 61 / 7.4.1911)

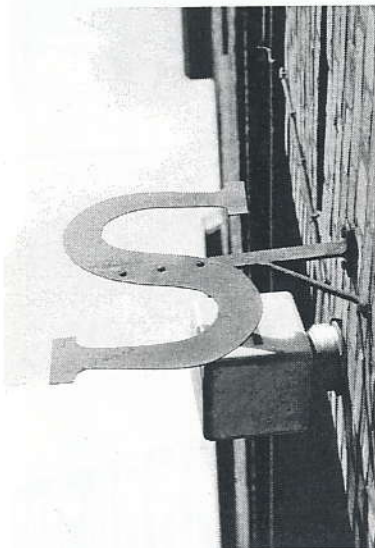
Koska Vladimirinkadulla (nykyisellä Kalevankadulla) vaunun tullessa alamäkeä on suuret mahdollisuudet onnettomuustapauksiin, tullaan mainittuun mäkeen järjestämään niin sanottu seisahduspaikka, joka merkitään S-kirjaimella. Jokainen kuljettaja ajaessaan tätä mäkeä alaspäin on velvollinen ajoissa vähentämään vaununsa vauhtia ja pysähtymään hetkeksi sen pylvään kohdalla, johon S-kilpi on kiinnitetty. Tämä järjestely astuu voimaan 24. päivänä tätä kuuta, mikä tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan.
(Nro 76 / 22.4.1910)

Koska on esiintynyt, että perävaunun konduktööri vaunun kuljessa on ollut etusillalla keskustelemassa moottorivaunun konduktöörin kanssa, kielletään sellainen ankarasti.
(Nro 117 / 9.6.1911)

Sattuneesta syystä muistutetaan kuljettajia siitä, että heitä on ankarasti kielletty keskustelemasta ajon aikana ja jos sähkösanomaintakantajat tai muut henkilöt yrittävät aloittaa keskustelun, heidän ei pidä vastata siihen vaan on konduktööri kutsuttava paikalle, jonka on otettava asianomaisten nimet muistiin ja ilmoitettava tästä esimiehille. Samoin kielletään kuljettajia ja konduktöörjä sallimasta sähkösanomaintakantajien tai muiden poikien ottaa vaihterauta ja kääntää vaihteita, mikä ei ole heidän tehtävänsä.
(Nro 172 / 19.9.1911)

Kuljettajia kehoitetaan olemaan tupakoimatta vaunun odottaessa pääsyä Pitkäsillan ylitykseen.
(Nro 155 / 4.6.1912)

-- Edellinen määräys myös konduktööreille --
(Nro 156 / 4.6.1912)



Viimeinen S-merkki talon seinässä Yrjönkadulla ennen Pienen Robertinkadun risteystä.
Kuva: Jorma Rauhala 1.5.1973.

Kun postilaatikoita nyt on asetettu raitiovaunuihin, huomautetaan konduktööreille, että vaunua ei saa pysäyttää pysäkeille vain kirjeiden jättöä varten, eikä vaunua saa myöskään viivyttää laatikoita tyhjennettäessä, mikä tapahtuu ainoastaan Kauppatorilla ja Ylioppilastalolla.
(Nro 249 / 11.9.1912)

Henkilökunnan noudatettavaksi ilmoitetaan, että etusillalla ei saa olla sallittua määrää useampaa henkilöä. Yleisö ihmettelee, että henkilökunta voi rikkoa määräystä, mutta matkustajat eivät. Siis huono esimerkki henkilökunnan taholta. Takasillan kello- ja hiekoituspolkimet tulee pitää lukittuna. Matkustaja saattaa helposti astua hiekoituspolkimen päälle, jolloin hiekka

valuu loppuun.
(Nro 262 / 26.9.1912)

Jos vaunussa syttyy tulipalo, kuten eilen, niin tulta ei saa sammuttaa vedellä, vaan sammutukseen on käytettävä hiekkaa.
(Nro 3 / 4.1.1913)

Lipputarkastus

Liikennelaitoksella oli vielä 1950-luvulla käytössä lävistyspihtejä lipun leimausta varten. Jotta olisi mahdollisimman paljon erilaisia leimausreikiä, profiilit pihdeissä vaihtelivat suuresti. Tämän vuoksi rahastaja halusi kerran helpottaa etuovesta autoon nousevan lipputarastajan työtä. Rahastaja ilmoitti kuuluvasti: — Tarkastaja, minulla on pyöreä reikä. Miesmatkustaja takasillalla katsoi rahastajaa silmiin ja sanoi: — Älä leuhki.

Kukaan ei vastannut

Kymppin raitiovaunuun nousi vilkas karjalaisemäntä. Helsingin liikenteeseen tottumattomana hän varmuuden vuoksi kysäisi vieressään istuvalta herrahenkilöltä: — Männökö tämä varmasti evuskuntatalolle? Herrahenkilöpä ei vastannutkaan mitään, vaan kääntyi katsomaan ulos ikkunasta. Emäntä toisti kysymyksensä käytävällä vierellään seisovalle naishenkilölle, mutta tälle tuli niin kiire siirtyä ovelle päin, ettei hänkään ehtinyt vastata. Kun kukaan ei vastannut emännän kysymykseen, hän kääntyi kuljettajan puoleen kysyen: — Kuulkaas' kuljettaja, mihinkäs' työ oikein näitä kuuromykkii viettä?

Ei aina osu

Ylen aikaisen toimittaja soittaa LOK:iin ja kysyy kolaritilastoja. — Menee päiviä, ettei osu ollenkaan, tarkastaja LOK:sta vastaa.

AINA VAIN AIKATAULUT

teksti Jarmo Oksanen

Lehtemme palstoilla on lähes joka numerossa ollut aikatauluja koskevaa jorinaa. Täytyy vain ihmetellä, miksi lehden päätoimittaja haluaa kiusata kaikkia: aikataulotoimittajaparkaa, jonka pitäisi keksiä jotain fiksumaa tekstiä röykkiöstä rutikuivia vuoroaikatauluja ja lukijoita, jotka itse asiassa vielä maksavat saadakseen lukea näitä ikävyyttäviä rivejä! Näin on kuitenkin jälleen käsky käynyt, joten saamamme pitää!

Kesäaikatauluista yleensä

HKL:n aikataulustossa oli vuodesta toiseen sellainen jako, että talvikauden aikataulut olivat voimassa periaatteessa muuttumattomina yhdeksän kuukautta eli ajan 1. 9. - 31. 5., kesäaikataulut taas lopun osan vuotta. Vuonna 1985 keksittiin, että kysyntä kesäkesällä ei edellytä yhtä suuren vuoromäärän pitämistä liikenteessä kuin alku ja loppukesällä. Niinpä muutaman vuoden oli liikennettä entisestäänkin supistettu 15. 6. - 15. 8. väliseksi ajaksi, ei kuitenkaan kaikilla linjoilla. Sitten vedettiin vähän takaisin päin ja kesäkesän supistus rajoitettiin koskemaan vain heinäkuuta, mutta vastaavasti kaksijakoisen kesäaikatauluston piirissä olevia linjoja lisättiin hieman. Vuosi 1993 toi taas uuden kuvion: kaksijakoisesta kesäaikataulusta luovuttiin kolmoslinjoja lukuunottamatta, mutta samalla tarjontaa muilla linjoilla supistettiin. Lopputuloksena oli koko kesän aikataulu, johon ai-nekset ja malli saatiin edellisvuoden heinäkuusta.

Näin supistettu aikataulu näyttäytyi katukuvassa ruuhkavuorojen vähäisyytenä: ruuhkavuoroja oli vain linjoilla 1 / 1A ja 4. Nelosen poikkeusliikenteen aikana 28. 6. alkaen ei tälläkään linjalla ollut ruuhkavuoroja.

Menneen kesän lehdykäiset

Tavallisesti olen kesäaikatauluista kirjoittaessani vertaillut kahden peräkkäistä kesää keskenään. Tällä kerralla vertailu täytyy tehdä sekä vuoteen 1991 että 1992. Viimeksi mainitun vuoden kesäaikatauluista saatiin vain muutamia lehtiä aikataulutoimitukseen. RAITIOssa 2 / 92 mainitsemani kesän 1992 aikataulujen jahti ei siis onnistunut, jos siihen edes todentamalla ryhdyttiinkään.

Tarkasteltaessa kesää 1993 on heti alkuun todettava, että viime talvikaudella tehty muutokset näkyvät soveltuvin osin myös kesäaikatauluissa. Siis linjojen 1, 6 ja 10 viikonvaihteen liikenteen alkamisajankohta, jota 1. 9. 1992 siirrettiin myöhemmäksi, näkyy myös kesän 1993 aikataulussa. Lauan-taisin liikenne alkaa n. klo 8 ja sunnuntaisin - tietenkin vain linjoja 6 ja 10 koskien - klo 9 tuntumissa. Edelleen linjojen 3B ja 7B hallin-ajot tapahtuvat samoin kuin 1. 1. 1993 tapahtuneen muutoksen jälkeen talviaikataulussa; 3B ajaa aina halliin Eirasta lähdettyään yhtä pysäkkiä ennen Porvoonkadun "päätepysäkkiä" kääntyen Läntiseltä Brahenkadulta suoraan Sturenkadulle ja 7B Rautatieasemalta lähdettyään jatkaa Hämeentien / Mäkelänkadun risteyksestä suoraan Hämeentietä Koskelaan. Vastaavasti linjan 3T vuorojen ensimmäinen lähtö linjalle on aina Sturenkadun / Läntisen Brahenkadun risteyksessä olevalta linjan 1 / 1A pysäkiltä. Näin menetellen aikatauluun on tullut 1 - 2 lähtöä lisää "Porvoonkadulta". Osa vau-nuistahan on ajanut aiemmin suorinta reittiä Eiraan ja ensimmäinen lähtö aikatauluun on merkitty vasta Eirasta alkaen. Sivumennen sanoen ja tähän liittyen hiukan jälleen ihmetyttää muuan havainto: hallista- ja halliinajot tapahtuivat näin jo kesällä 1992, sitten talviaikataulun tullessa voimaan 1. 9. 1992 palattiin vanhaan käytäntöön

ja kas kummaa, keksittiin uutena asiana myös talviaikatauluun 1. 1. 1993! Tekevätköhän HKL:n talviaikatauluja eri ihmiset kuin kesäaikatauluja vai mistä mahtaa johtua, että tätä sinänsä hyvää ideaa ei saatu suoraan hyödynnettyä talven 1992-93 aikatauluissa?

Myös jatkuvan kierrätyksen piiriin 1. 1. 1993 tullut linja 6 on sitä edelleen. (Jatkuva kierrätys = vaunut kiertävät kierroksensa viipymällä päätepysäkillä periaatteessa vain matkustajain vaihdon vaatiman ajan; kuljettajien tupakkitauot on järjestetty vaihtopaikkoihin ja kuljettajat vaihtavat ainakin joka toisella kierroksella).

Edelleen 1. 1. 1993 tehty vuoro-numeromuutokset linjoilla 4 ja 6 koskevat myös kesäaikataulua. Nelosen vakiovuorot ovat siis 41 - 49 ja kuutosien 51 - 56.

Poikkeusliikenne

Kesällä 1992 linja 8 oli korvattuna bussilinjalta 8X 1. 7. -15. 8. koko linjan pituudelta. Syynä tähän oli Töölön kisahallin / Oopperatalon tuntumissa tehty mittavat katu- ja raidejärjestelyt. Kesällä 1993 puolestaan linja 4 ajoi 28. 6 - 31. 8. Kuusitien siimukkaan kääntymään, kun Paciuksenkadulla jatkettiin ratatöitä. Ajamatta jääneen linjaosuuden hoiti korvaava bussilinja 4X Tullinpuomi - Munkkiniemi.

Aikataulun rakenteesta

Kuten edellä kerroin, kesällä 1993 ei liikenteessä juurikaan ollut ruuhkavuoroja. Tällainen aikataulu noudattaa jotain seuraavista malleista: 1) koko päivän ajetaan samoilla kierrosajoilla, jolloin ruuhka-aikana vuorovälit eivät poikkeakaan keskipäivästä lainkaan tai 2) ruuhka-aikoina on pitempi kierrosaika ja harvempi vuoroväli kuin keskipäivällä taikka 3) ruuhka-aikoina on lyhempi kierrosaika kuin keski-

päivällä, jolloin päästään lyhyempiin vuoroväleihin. Kaikki nämä vaihtoehdot ovat outoja ajatellen oikeaoppista aikataulurakennetta. Ruuhka-aikanahan ei pitäisi olla mahdollista ajaa samaa vauhtia kuin keskipäivällä, koska liikennettä ja matkustajia on enemmän. Jos taas kierrosaika on pitempi, vuorovälitkin pitenevät ja palvelu huononee keskipäivään verrattuna vaikka matkustajamäärä kasvaa. Eikös se ole vähän kornia? Kolmosvaihtoehdossa palvelun kannalta ollaan oikeilla linjoilla, mutta miten on mahdollista ajaa ruuhkassa keskipäivää nopeammin? Jälleen kysymyksiä, kuka-han vastaisi niihin?

Linjoittain

Käydäänpä lyhyesti linjoittain lävitse kesä 1993. Ensin maanantai - perjantai -aikataulut.

Linjoilla 1 / 1A oli vain kaksi ruuhkavuoroa. Aamun viimeinen 1A lähti Perämiehenkadulta jo 8.12, kun v. 1991 viimeinen lähtö oli 8.29. Ykkösen kierrosaikaa päivälliikenteessä oli supistettu 58:sta 56 minuuttiin, joka näkyi hienoisen vuorovälien lyhenemisenä. Vuorovälit olivat 8 - 10 minuuttia (v. 1991 9 - 10 min.) - hieman epätasaiset, koskapa joukosta löytyi kaksi peräkkäistä 8 minuutin väliä ja taas joku 10 väli. Olisi luultu, että aikataulu olisi rakennettu 8 - 9 minuuttia vuorottelemalla. Ilta-liikenteessä oli tuttu 12 - 15 min. vuorovälisetelma. Onneksi takavuosien ontuva 10 - 15 min. vuorottelusysteemi on jo hylätty. Vuoden 1992 aikataulu oli erilainen kuin 1991, mutta kuitenkin toteutettu kolmella ruuhkavuorolla. Tarkempia tietoja ei vuodesta 1992 ole käytettävissä.

Linjan 2 vaunut ajoivat koko kesän viitenä arkipäivänä viikossa. Aikataulu lienee tarkalleen sama kuin v. 1992. Sen sijaan v. 1991 kakkonen kulki vielä Kauppatorin ja Diakonissalaitoksen väliä ja piti heinäkuussa lomaa. Vuoroja oli neljä (numerot 7 - 10) ja vaunut jyttyivät koko päivän 36 minuutin kierroksia 9 minuutin päässä toisistaan.

taan.

Linjojen 3B ja 3T aikataulut olivat samat 1. - 30. 6. ja 1. - 31. 8. 1991 / 92 / 93. Vain aiempaan selostettu muutos hallinajossa linjalla 3B ja hallista lähdettäessä linjalla 3T erottivat vuoden 1992 ja 1993 vuodesta 1991. Heinäkuun aikataulu oli vuonna 1991 ja 1993 sama, kahdeksan vuoroa, kierrosaika 61 min., vuoroväli 7 - 8 min. Sen sijaan heinäkuussa 1992 oli kolmosilla liikenteessä vain seitsemän vuoroa, kierrosaika 56 ja vuoroväli 8.

Linjan 4 vakiovuorojen määrä oli kesäkuussa 1993 (27. 6. asti) kahdeksan ja ruuhkavuorojen kolme. Vuonna 1991 oli kesä- ja elokuussa neljä ruuhkavuoroa. Vuoden 1992 tilanteesta on tietoja vain heinäkuulta, jolloin tilanne kaksine ruuhkavuoroina lienee ollut vuoden 1991 toisinto. Kierrosaikaa oli 1. - 27. 6. 1993 välisenä aikana puristettu 4 minuuttia (päivällä 72:sta 68:aan) ja vuoroväleiksi saatu näin 8 - 9 minuuttia tasaisen 9:n sijaan. Kesäkuun 28. päivästä alkaen linja 4 oli siis Katajanokka - Kuusitie. Lyhyemmän linjan takia putosivat pois kaikki ruuhkavuorot ja yksi vakiovuorokin. Päivälliikenteessä myös poikkeusreitillä oli 8 - 9 minuutin vuorovälit.

Linjalla 6 on tavallisesti ollut kaksiosainen kesäaikataulu. Näin oli vielä 1992, jolloin sekä kesä / elokuussa että heinäkuussa olivat tasan tarkkaan samat aikataulu kuin v. 1991. Mutta v. 1993 oli vain yksi ja sama aikataulu koko kolmen kesäkuukauden ajan. Jatkuvan kierätyksen johdosta kierrosaika supistui 6 minuuttia (62 min., ennen 68) ja sitä ajettiin vain kuudella vakiovuorolla. Kuutosella oli sama vuoroväli (10 - 11 min.) päivällä ja ruuhka-aikana. Vertailu vuoteen 1991 / 92 osoittaa, että vuoroväleissä oli tuntuva pitennys (v. 1991 8 - 9 min.) ja että lähtöjä oli selvästi vähemmän (ma - pe Hietalahdesta v. 1991 110 lähtöä, heinäk. -91 106, nyt 97).

Linjoilla 7A ja 7B käytettiin v. 1992 ainakin heinäkuussa samoja aika-

tauluja kuin v. 1991, todennäköisesti myös kesä / elokuussa. Heinäkuussa oli siten jälleen pitemmät kierrosajat kuin alku- ja loppukesällä, vaikka luulisi, että heinäkuussa liikenne vetää parhaiten. No, tilanne korjaantui v. 1993, kun koko kesäkauden käytettiin samoja aikatauluja - nyt niitä, joita v. 1991 ja 1992 noudatettiin vain heinäkuussa. Kummankin linjan kaksi ruuhkavuoroa olivat siis myös kesä- ja elokuun hallin uumenissa.

Linjalla 8 oli myös koko kesän heinäkuulta 1991 tuttu aikataulu. Kesä- ja elokuussa oli näin ollen kolme ruuhkavuoroa vähemmän kuin v. 1991, koska kesällä 1993 niitä ei ollut lainkaan liikenteessä. Edellisvuonna (1992) linja 8 ei liikennöinyt 1. 7. - 15. 8.

Linja 10 aikataulu oli laadittu uudelleen. Vakiovuorojen määrä oli kuitenkin samat kuusi eikä lainkaan ruuhkavuoroja. V. 1991 oli linjan 10 vuoroväli sama kuin linjan numero 9 kierrosaika tästä laskien 60 minuuttia. V. 1992 kierrosaikaa oli supistettu 5 minuutilla, josta seurauksena tietenkin vuorovälit lyhenivät keskimäärin 9 minuuttiin. V. 1993 aikataulussa kierrosaikaa oli joissain kohdissa lisätty 56 minuuttiin tuoden mukanaan taas jonkin 10 minuutin vuorovälinkin.

Lauantain osalta voidaan esittää seuraavat tärkeimmät linjakohdattavat havainnot:

Linja 1: vuoden 1991 aikataulua oli v. 1992 muutettu lyhentämällä kierrosaikoja 60 minuutista 56 .. 57:ään ja vuorovälejä 10:stä 9 - 10:een. Näin lauantain lähtöjen määrä lisääntyi noin viidellä, vaikka liikennöintiaikaa ei muutettuakaan. V. 1993 aikataulu on tarkka kopio vuodelta 1992 kuitenkin ottaen huomioon liikenteen alkamisajankohdan (myöhäistetty klo 6:sta 8:aan).

Linja 2 ei liikennöi lauantaisin reitin muuttumisen jälkeenkään.

Linja 3B ja 3T: näillä linjoilla oli sama aikataulu 1. 6. - 31. 8. 1991,

1. - 30. 6. ja 1. - 31. 8. 1992 sekä 1. 6. - 31. 8. 1993. Tietenkin sillä poikkeuksella, mitä edellä on sanottu hallista 1. kierrokselle lähdeittäessä (3T) ja hallinajoissa (3B). Heinäkuussa 1992 oli molemmilla kolmosilla eri aikataulu lyhyempine kierrosaikoinen ja vuoroväleinen; liikenteessä oleva vuoromäärä oli sama kuin kesä- ja elokuussa. Näin heinäkuussa 1992 oli lauantaisin 120 lähtöä Eirasta kesä- ja elokuun 114:ää vastaan.

Linja 4: vuoden 1992 lauantaisliikenteestä ei ole tietoa. Vuoteen 1991 verraten oli v. 1993 kierros- aikoja lyhennetty 70:stä 66 minuuttiin. Kun vuoroja oli molempina vuosina 7 liikenteessä, oli vuoroväleissä v. 1993 keskimäärin 0,57 minuutin verran lyhennystä. 28. 6. jälkeen, kun linja 4 ajoi Katajanokka - Kuusitie, ei vuoromäärää vähennetty, vaikka linja tuntuvasti lyheni. Melko löysällä 59 minuutin kierrosajalla päästiin (vain) 8 - 9 minuutin vuoroväleihin.

Linja 6: v. 1991 ja 1992 käytettiin samaa, v. 1989 käyttöön otettua aikataulua. Linja 6 siirryttyä jatkuvan kierrätyksen linjaksi tämän vuoden alusta myös kesäaikataulu muuttui.

Linjat 7A ja 7B: v. 1991 ja 1992 oli näillä linjoilla heinäkuussa kesä- ja elokuusta poikkeava lauantai- aikataulu. Ja niinkuin olen aikaisemminkin jo ihmetellyt heinäkuussa oli kierros aika pitempi kuin kesä- ja elokuussa, vaikka olettaisi heinäkuussa matkustajamäärien putoavan ja liikenteen siten sujuvan nopeammin. V. 1993 ihmetyksen aihe poistui: nyt käytettiin aikatauluja, jotka olivat samat kuin heinäkuussa 1991. Ehkä myös heinäkuussa 1992. Linjan 7A yksi vuoro- aikataululehti heinäkuulta 1992 on päätynyt aikataulutoimittajan kädäpölihin, linjalta 7B ei yhtään.

Linja 8: ei mainittavaa. V. 1991 päivättyä lauantai- aikataulua käytettiin myös v. 1992 (ei 1. 7. - 15. 8.!) ja v. 1993.

Linja 10: v. 1991 ajoivat linjan kuu-

si vuoroa 58 - 59 minuutin kierroksia, v. 1993 54:n. Vuoroväli lyheni näiden vertauskohtien aikana v. 1993 tasan 9 minuuttia. Silti linja 10 ei vaikuta välipisteajoista ja työvuorolistasta päätellen olevan jatkuvan kierrätyksen piirissä. Vuodesta 1992 ei ole säästynyt tietoja.

Kesäaikatauluista viimeiseksi tietenkin sunnuntain aikataulut, joista ei ole vielä juuri mitään mainittu. Itse asiassa tässä voisi toistaa edellä esitetyn lauantapäiviä koskevan luettelon. Sen verran sunnuntain aikataulurakenteesta on poikkeavaa, että pari havaintoa kannattaa mainita:

Linjalla 4 sen ajaessa Kuusitielle kääntymään ei sunnuntaisin ollut yhtä paljoa vuoroja - eli seitsemää - kuin Munkkiniemeen ajettaessa. Niitä oli vain viisi, josta johtuen Kuusitien linjalla vaunut liikkuivat hiukan harvemmin välein kuin Munkkiniemen reitillä (11 min. ja 9 - 10 min.). Itäliikenteen rakenne Kuusitiellä käännätyksessä sai jälleen hiukan raapimaan päänahkaa: vaikka yhtään vuoroa ei ajanut halliin ennen klo 23:a, niin illalla kierros aika piteni 5 minuutilla ja vuorovälit minuutilla kukin. Siis illalla, jolloin liikennevaloista osa on keltavilkuilla ja liikenne muutenkin sujuvampaa kuin päivällä, oli enemmän aikaa kierroksella. Kuulostaa takaperoiselta. Ehkä syynä oli tahdistaminen linjan 10 kanssa, jotta Kuusitien pysäkillä seisova linja 4 vaunu ei tukkinut 12 minuutin välein kulkevan linjan 10 kuvioita.

Linjalla 6 jatkuva kierrätys lyhensi kierros aikaa 5 minuutilla ja vuorovälejä minuutilla. Vuorojen määrä oli tarkkailtavana olevasta vuodesta riippumatta 5.

Linjalla 10 oli v. 1993 yksi vuoro edellisvuotta vähemmän. Vuoroväleihin ei tällä ollut sanottavaa vaikutusta, koska kierros aikaa oli lyhennetty 4 - 5 minuuttia.

Kesäaikataulukatsauksen lopuksi päästään taas herkuttelemaan erikoisuudella: Kun linjalla 7A otettiin

käyttöön ensi kertaa heinäkuussa 1991 olleet aikataulut, se tapahtui todella sananmukaisesti. Vieläpä niin tarkkaan, että **silloin havaitsemani ilmeiset kirjoitusvirheetkin olivat ihan samanlaisena havaittavissa tänä vuonna.** Nimittäin vuoron 64 lähdöt Rautatientorilta klo 21 tietämissä olivat vuoroaikataulun mukaan 20.50 - 21.12 - 22.00, vuoron 65 20.20 - 21.00 - 21.36 ja vuoron 66 20.30 - 21.24 - 21.48. Vuoro 67 lähti 20.40 RT:ltä halliin. Jos katselee vuoroja 64 ja 66 niin 20.50 lähtevä vuoro 64 joutuisi ohittamaan vuoron 66 jossain ja taas seuraavalla kierroksella laskemaan vuoron 66 ohi jossain. Aivan ensi silmäykseltä havaitsee, että vuoron 64 ja 66 aikatauluissa ovat ajat 21.12 ja 21.24 vaihtaneet paikkaa. **Merkilistä on, että joka sunnuntai kuljettajat ovat varmasti havainneet aikataulun noudattamisen mahdottomaksi sellaisena kuin se on vuoroaikatauluun painettu, mutta silti ei ole painettu korjaus- eli A-sivua.** Ja vielä merkillesempää, että näin sanoisin törkeä virhe seilaa aikatauluissa vuodesta toiseen. Eikö tieto kulje HKL:n sisällä, vai onko virheen korjaaminen muuten kiusallista tai hankalaa.

Seuraavilla sivuilla esitämme jälleen kerran raitiotieharrastamista helpottavat hallista- ja hallinajo- luettelot sekä raitioliikenteen vuoroja koskevia muita tietoja. Taulukkosivut ovat parhaillaan voimassa olevia, mutta kuluvan talven aikatauluista kertovan pakinan julkaisemme vasta seuraavassa numerossa.

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.9.1993 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.32	6	x	1 1A	6.42	153	v	6
5.33	26		3T	6.43	14		3B
5.34	65		7A		29		3T
5.35	53		6	6.45	165		7A
5.36	175		7B	6.46	20		3B
5.38	17		3B	6.54	16		3B
	101	x	1A		22		3T
5.40	75		7B	6.55	55		6
5.42	11		3B	6.56	51		6
5.44	66		7A	6.57	76		7B
	103	x	1A		105	x	1A
5.45	28		3T	6.58	2	x	1 1A
5.47	54		6		12		3B
	56		6	7.05	67		7A
	77		7B	7.08	152	v	6
5.48	1	x	1 1A	7.09	8	v	2
	18		3B	7.11	19		3B
5.50	64		7A	7.14	25		3T
5.52	13		3B	7.19	4		1 1A
5.53	7	v	2	7.26	27		3T
5.54	166		7A	7.29	5		1 1A
5.55	174		7B	7.51	31		3T
5.56	30		3T	14.11	166		7A
	102	x	1 1A	14.16	102	x	1 1A
5.57	156	v	6	14.20	175		7B
6.02	15		3B	14.23	101	x	1 1A
6.03	3	x	1 1A	14.25	104	x	1 1A
	9	v	2	14.32	165		7A
6.06	23		3T	14.37	105	x	1A
6.09	52		6	14.40	153	v	6
6.10	10	v	2	14.41	174		7B
6.13	104		1A	14.45	152	v	6
6.16	24		3T	14.46	107	v	2
6.23	107	v	2	15.00	103	x	1 1A
6.36	74		7B	15.08	156	v	6

= neliakselinen vaunu (n:ot 1-30); liikenteessä vain ma-pe

= yleensä neliakselinen vaunu, mutta tilanteen salliessa nivelpaunu

1man merkintää = nivelpaunu

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.9.1993 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.33	26		3T	7.31	5		1
5.36	13		3B	7.32	76		7B
5.41	64		7A	7.39	55		6
5.42	17		3B	7.40	52		6
5.45	30		3T	7.41	11		3B
5.48	15		3B	7.42	3		1
5.52	19		3B	7.46	1		1
5.53	65		7A	7.51	56		6
	77		7B	7.52	53		6
5.56	22		3T	7.54	4		1
6.02	20		3B	8.27	2		1
6.05	67		7A	8.34	12		3B
	74		7B	8.38	31		3T
6.06	23		3T	8.56	24		3T
6.16	25		3T		51		6
6.17	75		7B	8.57	14		3B
7.14	66		7A	9.05	6		1
7.24	29		3T	9.16	27		3T
7.28	54		6	9.17	18		3B

Sunnuntai 1.9.1993 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.43	64		7A	8.46	52		6
6.44	18		3B	8.52	55		6
6.45	20		3B	9.22	17		3B
6.48	22		3T	9.33	29		3T
6.53	77		7B	9.51	65		7A
6.55	66		7A	9.37	74		7B
7.00	11		3B	10.03	25		3T
7.04	26		3T	10.10	15		3B
7.05	74		7B		75		7B
7.07	67		7A	10.20	27		3T
7.17	76		7B	10.30	13		3B
7.19	31		3T	10.32	19		3B
8.33	51		6	10.34	54		6
8.39	53		6	10.37	30		3T

Hallireitit on viimeksi julkaistu RAITIOssa 1/92. Kuluva vuoden alusta alkaen on tullut kolme muutosta. Linjalla 3T on käytössä uusi reitti 609 Koskela-Kustaa Vaasantie-Sturenkatu-Länt.Brahenkatu. Linjan 4 käyttämistä hallireiteistä kaksi on saanut uuden numeron: 639 on nyt 643 ja 640 taas 644. Mainitut reitit johtavat Töölöstä Ruusulan- ja Runeberginkadun kautta Mannerheimintielle ja edelleen Munkkiniemeen ja takaisin.

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 1.9.1993 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti				
mp	9.00	175	7B	672	mp	18.33	28	3T	622				
mp	9.05	103	x	1A	606	mp	19.47	3	x	1A	602		
mp	9.06	104		1A	602	mp	20.17	56	6	654			
mp	9.09	156	v	6	654	mp	20.25	1	x	1A	602		
mp	9.12	105	x	1A	606	mp	20.27	14	3B	614			
mp	9.19	101	x	1A	606		20.49	18	3B	614			
mp	9.20	166		7A	662	mp	21.01	24	3T	622			
mp	9.21	174		7B	672	ls		77	7B	674			
mp	9.26	102	x	1	1A	604	mp	21.06	6	x	1	1A	602
mp	9.28	152	v	6	654		21.12	11	3B	614			
mp	9.40	153	v	6	652		21.14	67	7A	662			
mp	9.41	165		7A	662	mp	21.21	2	x	1	1A	602	
mp	9.42	107	v	2	608		21.22	27	3T	622			
la	15.19	1		1	602	mp	21.28	77	7B	672			
la	15.46	4		1	602	mp	21.35	4	1	1A	602		
la	16.14	23		3T	622		21.42	31	3T	622			
la	16.30	14		3B	614	mp	21.50	5	1	1A	602		
la	16.38	56		6	654		22.14	51	6	654			
la	17.10	2		1	602	ls	23.05	75	7B	674			
la	17.11	12		3B	614		23.06	15	3B	614			
la	17.15	24		3T	622		23.11	52	6	654			
mp	17.18	105	x	1A	602	mp	23.14	75	7B	652			
la	17.25	3		1	602	ls	23.17	76	7B	674			
mp	17.27	103	x	1	1A	604		23.18	65	7A	662		
mp	17.33	104	x	1	1A	604	mp	23.23	76	7B	674		
mp	17.38	16		3B	614		23.24	53	6	654			
la	17.39	5		1	602	ls	23.29	74	7B	674			
mp	17.47	174		7B	674		23.30	66	7A	662			
la	17.48	6		1	602	mp	23.33	74	7B	674			
mp		152	v	6	654		23.39	54	6	654			
mp	17.49	102	x	1	1A	602		23.42	64	7A	662		
mp	17.58	10	v	2	608		23.49	55	6	654			
mp	18.00	153	v	6	654		23.50	26	3T	622			
mp	18.05	107	v	2	608		0.02	17	3B	614			
mp	18.07	165		7A	662		0.20	22	3T	622			
mp	18.09	23		3T	622		1.32	13	3B	614			
mp	18.12	7	v	2	608		1.43	30	3T	622			
mp	18.17	12		3B	614		1.47	19	3B	614			
mp		175		7B	674		1.54	25	3T	622			
mp	18.18	101	x	1	1A	602		2.02	20	3B	614		
mp	18.19	8	v	2	608			29	3T	624			
mp	18.25	9	v	2	608								
mp		166		7A	662								
mp	18.29	156	v	6	654								

mp = maanantaista perjantaihin
la = lauantaisin

ls = lauantaisin ja sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1993-94

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vau-
nutyytit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa
1993-94, 1.9.1993 alkaen.

A	B	C	D	mp	E	la	su	A	B	C	D	mp	E	la	su
1	x	KH	1,1A	L	L			55		KH	6	L	L	L	
2	x	"	1,1A	L	L			56		"	6	L	L	L	
3	x	"	1,1A	L	L			64		"	7A	L	L	L	
4	"	"	1,1A	L	L			65		"	7A	L	L	L	
5	"	"	1,1A	L	L			66		"	7A	L	L	L	
6	x	"	1,1A	L	L			67		"	7A	L	L	L	
7	v	"	2	L				74		"	7B	L	L	L	
8	v	"	2	L				75		"	7B	L	L	L	
9	v	"	2	L				76		"	7B	L	L	L	
10	v	"	2	L				77		"	7B	L	L	L	
11	"	"	3B	L	L	L		81	TO	8	L	L	L	L	
12	"	"	3B	L	L	L		82	"	8	L	L	L	L	
13	"	"	3B	L	L	L		83	"	8	L	L	L	L	
14	"	"	3B	L	L	L		84	"	8	L	L	L	L	
15	"	"	3B	L	L	L		85	"	8	L	L	L	L	
16	"	"	3B	L	L	L		86	"	8	L	L	L	L	
17	"	"	3B	L	L	L		91	"	10	L	L	L	L	
18	"	"	3B	L	L	L		92	"	10	L	L	L	L	
19	"	"	3B	L	L	L		93	"	10	L	L	L	L	
20	"	"	3B	L	L	L		94	"	10	L	L	L	L	
22	"	"	3T	L	L	L		95	"	10	L	L	L	L	
23	"	"	3T	L	L	L		96	"	10	L	L	L	L	
24	"	"	3T	L	L	L		101	x	KH	1,1A	L			
25	"	"	3T	L	L	L		102	x	"	1,1A	L			
26	"	"	3T	L	L	L		103	x	"	1,1A	L			
27	"	"	3T	L	L	L		104	x	"	1,1A	L			
28	"	"	3T	L	L	L		105	x	"	1A	L			
29	"	"	3T	L	L	L		107	v	"	2	L			
30	"	"	3T	L	L	L		144		TO	4	L			
31	"	"	3T	L	L	L		145	"	"	4	L			
40	TO	4	L	L	L			149	"	"	4	L			
41	"	4	L	L	L			152	v	KH	6	L			
42	"	4	L	L	L			153	v	"	6	L			
43	"	4	L	L	L			156	v	"	6	L			
44	"	4	L	L	L			165	"	"	7A	L			
45	"	4	L	L	L			166	"	"	7A	L			
46	"	4	L	L	L			174	"	"	7B	L			
47	"	4	L	L	L			175	"	"	7B	L			
48	"	4	L	L	L			182	TO	8	L				
49	"	4	L	L	L			184	"	"	8	L			
51	KH	6	L	L	L			185	"	"	8	L			
52	"	6	L	L	L			193	"	"	10	L			
53	"	6	L	L	L			194	"	"	10	L			
54	"	6	L	L	L										

Sarakkeet: A: vuoron nro, B: kalusto (v = neliakselinen, x = nivelpaunu, jos
tilanne sallii, muutoin neliakselinen, ilman merkkiä nivelpaunu; neliakseli-
set liikennöivät vain ma-pe), C: sijoitushalli, D: linja(t), joilla vuoro
liikennöi ja E: liikennöintipäivät merkitty L:llä

TÖÖLÖ

Maanantai - perjantai 1.9.1993 lukien

HALLISTA LINJALLE:

klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681
5.30	48	4	641
5.36	182	8	681
5.43	149	4	641
5.44	93	10	691
	145	4	643
5.48	83	8	681
	95	10	695
5.54	42	4	641
5.57	94	10	691
6.00	91	10	695
	184	8	681
6.06	44	4	641
6.12	185	8	681
6.17	85	8	681
6.30	193	10	691
6.42	194	10	691
6.53	47	4	643
6.58	144	4	641
7.01	84	8	681
7.03	81	8	685
7.05	96	10	691
7.06	49	4	643
7.09	45	4	641
7.16	82	8	685
7.17	40	4	643
7.18	92	10	691
7.20	41	4	643
	46	4	641
7.26	43	4	643
13.51	144	4	641
14.22	149	4	641
14.29	193	10	695
15.05	184	8	681
14.38	145	4	643
14.40	194	10	695
15.25	185	8	681
14.44	182	8	681

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti
8.39	144	4	642
8.55	145	4	642
9.10	182	8	682
9.13	185	8	686
9.15	193	10	696
9.23	149	4	642
9.25	194	10	696
9.31	184	8	682
17.29	145	4	644
17.49	149	4	644
18.00	185	8	682
18.13	184	8	686
	193	10	692
18.21	182	8	682
18.23	194	10	692
18.32	144	4	644
18.48	47	4	644
19.31	43	4	644
19.51	92	10	692
20.16	40	4	644
20.19	81	8	682
20.59	85	8	682
21.17	96	10	692
22.03	46	4	644
23.11	93	10	692
23.15	82	8	686
23.20	91	10	696
23.23	94	10	692
23.27	83	8	686
23.28	86	8	682
23.33	48	4	642
23.34	95	10	692
23.38	42	4	644
23.41	84	8	686
1.45	44	4	644
1.57	41	4	642
2.01	45	4	644
2.07	49	4	644

TÖÖLÖ

Lauantai 1.9.1993 lukien

HALLISTA LINJALLE:

klo	vuoro	linja	reitti
5.25	86	8	681
5.30	44	4	641
5.33	82	8	681
5.44	41	4	643
	46	4	641
5.48	83	8	681
5.54	48	4	641
6.03	85	8	681
6.06	49	4	641
7.20	81	8	681
7.38	93	10	695
7.43	91	10	691
7.48	94	10	695
7.52	43	4	643
7.53	92	10	691
7.58	96	10	695
8.13	84	8	685
9.08	95	10	691
9.20	42	4	641
9.42	45	4	641
10.12	40	4	641

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti
16.23	92	10	692
16.56	40	4	644
17.18	43	4	644
20.19	81	8	682
20.59	85	8	682
21.17	96	10	692
22.03	46	4	644
23.11	93	10	692
23.15	82	8	686
23.20	91	10	696
23.23	94	10	692
23.27	83	8	686
23.28	86	8	682
23.33	48	4	642
23.34	95	10	692
23.38	42	4	644
23.41	84	8	686
1.45	44	4	644
1.57	41	4	642
2.01	45	4	644
2.07	49	4	644

Sunnuntai 1.9.1993 lukien

klo	vuoro	linja	reitti
6.42	86	8	681
6.45	42	4	641
6.57	82	8	681
7.00	41	4	643
	45	4	641
7.12	85	8	681
7.15	49	4	641
8.44	93	10	695
8.49	96	10	691
8.59	94	10	695
9.02	83	8	685
9.52	44	4	641
10.08	91	10	695
10.10	46	4	641
10.11	95	10	691
10.35	84	8	681
11.04	81	8	681
11.20	48	4	641

klo	vuoro	linja	reitti
20.19	81	8	682
20.59	85	8	682
21.17	96	10	692
22.03	46	4	644
23.11	93	10	692
23.15	82	8	686
23.20	91	10	696
23.23	94	10	692
23.27	83	8	686
23.28	86	8	682
23.33	48	4	642
23.34	95	10	692
23.38	42	4	644
23.41	84	8	686
1.45	44	4	644
1.57	41	4	642
2.01	45	4	644
2.07	49	4	644

PÄÄTEPYSÄKKI

*"Tietäminen ei ole
minkään arvoista, jos
siitä ei kerrota"*

toimittaja Arto Hellman

TAPAHTUU

20. - 21. 11. lauantaina ja sunnuntaina klo 12 - 18 järjestetään Turussa Puolalanmäen koululla, osoitteessa Puutarhakatu 5, Turun Kiskoliikennekerho ry:n toimesta jokasyksyiset **Pienoisrautatiepäivät**. Seurallamme on ensimmäistä kertaa paikalla esittelypöytä pienoisrautivaunuineen ja korttimyynteineen. Jos sinulla on mahdollisuuksia ottaa osaa osastomme päivystykseen vaikkapa vain osalla aikaakin, niin ilmoittaudu pikaisesti puheenjohtajalle.

Tervetuloa siis 11. Pienoisrautatiepäiville ja tutustumaan maamme kiskoliikenneharrastuksen uusimpiin saavutuksiin sekä tietysti siinä sivussa pienoisrautateiden kiehtovaan maailmaan!

Syyskokouskutsu

30. 11. tiistaina klo 17.30 alkaen pidetään **Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous** HKL:n pääkonttorin kokoushuoneessa Toinen Linja 7. (Koska ulko-ovea ei voi pitää vartioimatta auki, tulkkaa paikalle hyvissä ajoin eli viimeistään klo 17.30.) Sääntömääräisten vuosikokousasioiden jälkeen näemme mielenkiintoisia diaesityksiä mm. Mikko Alamereltä Tsekistä ja Slovakiasta.

Huomioi poikkeuksellinen kokousajankohta.

KILPAILU

SRS:n jännittävä kilpailu, jossa voit voittaa vapaavuoden jäsenmaksuissa!

*Arvaa mikä oranssi-harmaan väri-
nen nivelvaunu on lajinsa viimeinen.*

Vanhan värisiä nivelvaunuja on jäljellä enää alle kymmenen ja kohta on alkamassa viimeinen vuosi, jolloin niitä vielä näkee. Arvaa mikä vaunu on viimeinen vanhan väriinen! Oikein arvannut tai jos heitä on useita, niin heistä arvottu, saa vapautuksen vuoden 1995 jäsenmaksusta. Oikea ratkaisu selviää vuoden 1994 kuluessa. Veikkaukset toimitetaan seuran postilokeroon tai nyrkkipostissa sihteerille tämän vuoden joulukuun alkuun mennessä. Laita kuoreen merkintä "kilpailu" äläkä laita sisään muuta kuin vaunun numero ja oma nimesi. Kuoret avataan vasta kun viimeinen vaunu on todellisuudessa selvä. Kannattaa koettaa onnea, sillä palkintona on tavallaan selvää rahaa vähintäänkin sata markkaa. Numerovihjeitä saa lukemalla tämän ja noin kolmen aiemman Raition Päätepysäkkiuutiset.

LIGHT RAIL & MODERN TRAMWAY

Monet jo tuntevat tämän maailman ehkä parhaimman joka kausi ilmestyvän värikkään raitiotieharrastajien lehden ja liki 20 suomalaiselle se jo tulee. Nyt on lehden tilaaminen uusillekin lukijoille helppoa. Voit tilata LRMT:n lähimmässä postissa tai Postipankissa maksamalla noin 200 markkaa jommalle kummalle allamainitulle tilille (lokakuussa puntasuoritus olisi ollut edullisin). Mainitse tiedonantokohdassa: Light Rail & Modern Tramway LRTA 1994. Älä unohda nimeäsi ja osoitettasi. Maksamalla marraskuun aikana saat tammikuun numeron jo aika-

naan. Postit ja PSP ottavat itselleen 35 mk toimituspalkkiota tilisiirrosta ja 40 mk käteismaksusta.

a) £ 22.50 brittiläiselle postisiirtolille nro 350 3054. Osoite on: Michael J. Lea (Membership Secretary LRTA), 23 Shrublands Close, Chigwell, Essex IG7 5EA, Englanti.

b) Skr 277 ruotsalaiselle postisiirtolille nro 44 21 60-8. Osoite on: Svenska Spårvägs-sällskapet, c/o Göransson, Medlemsavgifter LRTA, Kevingeringen 35, Tukholma.

RAITOTIELINJAT

Viimeinen raitiovaunu Kaisaniemenkadun mutkakiskoilla 16. 6. (metrotyömaa) oli vaunu 49 vuorossa 55 noin klo 23.35. Linjan 3B:n hallilähtö Eirasta 23.36 kulki jo poikkeusreittiä. Kaisaniemen vanha kiskoyhteys purettiin lopullisesti vuoron 55 siitä mentyä. Kiskot oli polttoleikattu jo sitä ennen. 3B:llä oli ylimääräinen pysäkki Liisankadulla ennen apteekkia. Pysäkkitolppa oli paikoillaan vielä seuraavana aamuna. Ensimmäinen vuorovaunu Kaisaniemen uusia kiskoilla 17. 6. oli vaunu 77 vuorossa 17.

Postitalon pysäkit olivat poissa käytöstä 1. 7. alkaen noin kolme viikkoa. Tilapäiset pysäkit olivat Arkadiankadulla ja Mannerheimintien. Pysäkit korotettiin tulevaisuuden matalalattiavaunujen lattiankorkeudelle. Samanlainen pysäkkikorotus tehtiin Töölön kisa-hallin Mannerheimintien pysäkillä 15. 7. alkaen parin-kolmen viikon ajan.

Helsinki City Marathon juostiin 7. 8. ja se aiheutti lukuisia poikkeusreittejä: 3B kääntyi Katajanokan terminaalissa, 3T Hietalahdessa, 8 ajoi vain Vallila - Ruusulankatu. Nivelbussilinja 3X ajoi Aleksanterinkadun ja Eiran väliä, etelään ajettaessa kuljettiin Fredrikinkadun autoyksisuuntaisuuden takia Albertinkatua. Linja 8X ajoi Ruusulasta Salmisaareen käyttäen raitiovaunupysäkkejä.

Ilmeisesti 16. 8. linjan 8 pysäkki "Morsiamenkatu" sai nimekseen "Ruoholahti (M)". Pysäkki on yhteinen linjan 15 kanssa. Seuraava pysäkki Vallilaan päin on nimeltään "Ruoholahti", vaikka joissakin lähteissä sen nimeksi mainitaan "Itämerenkatu". Myös tämä pysäkki on yhteinen linjan 15 kanssa.

Fredrikinkadulla Pursimiehenkadun ja Merimiehenkadun välillä on vaihdettu kiskoja siten, että 20. 6. klo 23.50 alkaen yöliikenteen loppuun linja 3T kiersi Eiran lenkin 3B:n reittiä ja 21. 6. 3B kiersi 3T:n reittiä.

Elo - syyskuun aikana on tehty kiskonvaihtotyö Laivurinkadun - Tehdaskadun alueella mukaanluettuna sanotun risteyksen poikkeusreititkiskotus. Tämä aiheutti useana iltana sen, että eri käskystä 3B:n yöliikenne kulki 3T:n reittiä tai päinvastoin, siis aina toinen suunta oli työn alla.

Taiteiden yössä 26. - 27. 8. liikkui kahdeksan ylimääräistä vaunua klo 1.30 - 4.00. Vuorovälit olivat noin 10 minuuttia eikä yölisämaksuja peritty. Neljä vaunua linjalla 6X Paavalin kirkko - Sörnäinen - Rautatienatori - Kauppatori ja neljä linjalla 10X Kuusitie - Kirurgi. Linjan 6X kierrosaika oli 60 minuuttia, mikä ylenpalttisuus aiheutti sen, että Paavalin kirkolla kukin vaunu seisoi noin 20 minuuttia. Linjan 10X kierrosaika 40 minuuttia oli ajotapaan ja -nopeuteen nähden varsin sopiva. Kaikki vaunut olivat Nr II -sarjasta, eikä yhtäkään tuhottu. Yksi tyhjä kaljapullo löytyi yhden vaunun ovikaukalosta. Sen sijaan bussilinjan 20X kuljettaja oli hermostunut nuorisolle seurauk-

sella, että autosta lyötiin kymmenkunta sivulasia pirstaleiksi.

Kauppatorilla pyörätietöiden ja kiskojen siirron takia muutettiin liikennettä 14. 8. klo 14.00 - 15. 8. seuraavasti: Linja 1 ajoi Käpylä - Katajanokka, 3B:n poikkeusreitti - Ylioppilastalo - Katajanokan terminaal - Ylioppilastalo, 3T:n poikkeusreitti - Ylioppilastalo - Eira - Ylioppilastalo. Nivelbussilinja 3X ajoi Eiran ja Senaatintorin välillä. Bussilinjoilla 13 ja 16 oli myös poikkeusreittejä, yksi 16-linjan bussi oli Kasarmitorin nurkalla.

Kauppatorin nollaraiteen vaihde on muutostöiden jälkeen kylmä eli vaihderaudalla käännettävä. 0-raiteen ristikoista puuttuu nytkin toinen kiskoura kulumisen ja lohkeilun estämiseksi.

Kauppatorilla linjan 1 vaunuilla on pysähtymisvelvollisuus (stopmaalaus kiskoja välissä) ennen torilta poistumista, mikäli 3T tai vastaava on samaan aikaan pyrkimässä pysäkillä eikä Pohjoiselle Esplanadille vielä ole liikennevalolupaa.

Pohjolankadun päässä uusitaan vastavaihdetta ja kiskotusta.

Hakaniementorilla uusitaan pysäkkialueen pohjoispäässä S-kaarteita linjojen 1-3 ajo-osuuksilla.

Linja 4 palasi 16. 8. takaisin normaalille Munkkiniemen reitilleen ja bussilinja 4X lopetettiin.

Syyskuun toisena päivänä otettiin käyttöön uusittu iltapäivän (klo 9.30 -) valorytmi Mannerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä. Linjat 3B ja 6 pääsevät Mannerheimintieltä lähes pysähtymättä aina Rautatienatorille asti (ennen matka oli yhtä seisomista). Vaunut saavat ajoluvan heti, kun Mannerheimintietä suoraan kulkeva auto liikenne sen menettää. Aiemmin ajolupa tuli vasta Simonkatu - Kaivokatu -suuntaisen liikenteen jälkeen. Rytmityksen muutos aiheutti sitten samalla sen, että samaan aikaan saa ajoluvan myös linja 7B.

On olemassa myös valovaihe, jossa ajolupa on yhtäaikaan sekä 3T:llä ja 6:lla Mannerheimintielle että 7B:llä Kaivokadulle. Annetuissa ohjeissa sanotaan: "ajettava vauhdilla ja varoen". Toivottavasti ei pelti kolise.

Katajanokalla Merisotilaantorilla on tehty lokakuun alusta lähtien parin viikon ajan putkitöitä sillä seurauksella, että linjan 4 (otto)-päätepysäkki on ollut Alepan kohdalla torin toisella puolen. (Jättö)-päätepysäkki on puolestaan ollut Matruusinkadun kulmassa.

6. 10. iltapäivällä saatiin Hämeen tien - Sturenkadun risteykseen taas toimivat liikennevalot. Tilausnupit ovat ajolangassa ja nuppivalot tolppissa, mutta muut etuisuudet puuttuvat.

Käpylässä Pohjolankadun itäisellä osuudella käytettiin pintavaihteita viikoilla 39 - 42 kiskotöiden ajan.

Molemminsuuntaisen varayhteyden Liisankatu - Kaisaniemenkatu kiskotustyöt alkoivat 11. 10. ja töitä tehtiin öisin.

METROLINJA

Metron yhdysraide Oulunkylässä yhdistettiin 30. 7. takaisin VR:n rataverkkoon. Yhteys oli ollut jonkin aikaa poikki neljännen linjaraitteen rakennustöiden takia.

Ruoholahden 3.500 hengen väestönsuoja ja metroasema avattiin liikenteelle 16. 8. Liikennepaikan rakennuskustannukset olivat kohtuulliset 103.000.000,00 mk; hiukan yli kilometrin mittaisen uudisradan kokonaishinta Kampista Ruoholahteen oli 216.000.000,00 mk. Laskun maksavat yksin omaan helsinkiläiset, mikä tiedoksi espoolaisille, joita nyt houkutelaaankin käyttämään tätä uutuutta. Asema on 26 metriä merenpinnan alapuolella, mutta metroradan syvimmän kohdan kunnia säilyy toki edelleen Kalliossa Torkkelinmäen alla Pengerkadun vaiheilla, jossa radan päällä on kiveä yli 40 metrin verran. Ruoholahden asemalaitu-

rilta maanpäälle lippuhalliin johtavat liukuportaat ovat 67 metriä pitkät, asemalaiturin pituus on 135 metriä. Taiteilija Juhana Blomstedtin sinisten ja valkoisten ke- raamisten laattojen labyrinttimai- set taideteokset hallitsevat lippu- hallia ja liukuportaiden päätyä lai- turitasolla. Ruoholahden aseman maamerkinä on laituritasolla sa- man sinisin ja valkoisin laatoin ko- risteltu kohtaamispaalu, pyöreä porrasteinen levähdyspaikka. Metroaseman suunnittelusta vas- tannut arkkitehtitoimisto Jaakko Kontio ja Seppo Kilpiä on sävyttä- nyt aseman luolamaisen katon sy- vän siniseksi. Muu väri on vaa- leaa ja kalustus noudattelee met- roasemien yleistä muotokieltä. Seuraava uudisrakennus Itäkes- kuksesta Vuosaareen odottaa Suomen valtion lopullista päätöstä tulla mukaan kustannusten ja- koon, sillä pelkästään helsinkiläi- sillä ei ole enää rahaa maksaa rakennushanketta eli noin 650.000.000,00 mk:aa. Liiken- nöintiä varten on tarve saada li- säksi 12 uutta metrovaunuparia hintaan 240.000.000,00 mk.

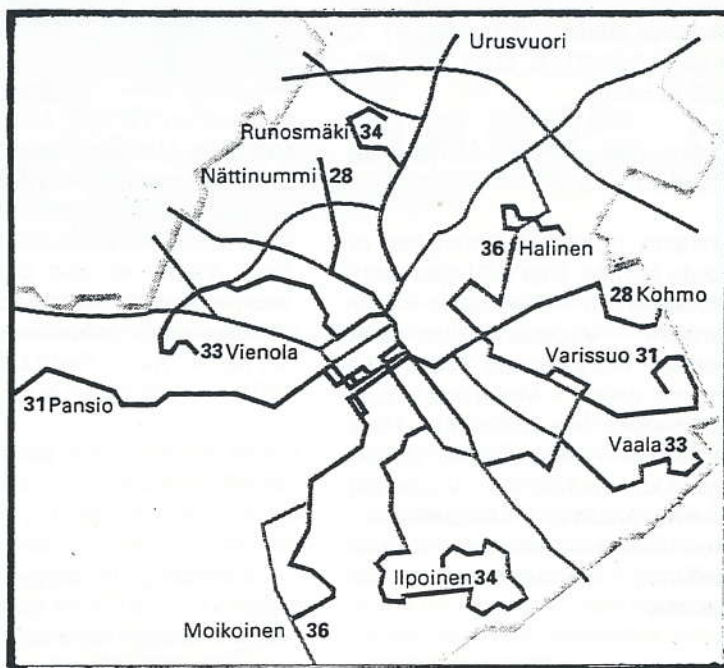
Ruoholahden metroaseman opas- tuskilvissä oli huomioitu metron (teoreettinen) jatkaminen länteen. Raiteen 2 yhteydessä on teksti "Länteen".

Junakuulutuksia on uusittu: "Rau- tatientori - Järnvägsstorget - Central Railway Station", eli englannik- si ei olekaan oikeata käännöstä vaan paremmin turisteja neuvova asemannimi. "Itäkeskus, pääte- asema. Seuraava juna Mellunmä- keen lähtee viiden minuutin kulut- tua samalta raiteelta." "Kamppi, pääteasema. Seuraava juna Ruoholahteen lähtee...", tällaista kuu- lutusta tarvittiin mm. avajaisjuhlien aikana, normaalisti KP ei enää ole pääteasema. "Ruoholahti, pääte- asema. Juna menee kääntörai- teelle..."

Uusien laituripasteiden asennus- työt aloitettiin loppukesällä. Ne otetaan käyttöön vuoden kuluttua. Koekäyttö alkaa ennen ensi ke- sää. Töiden aikana on vanhojen opasteiden tilalla tilapäiset kilvet.

Uudet opasteet kertovat seuraa- van junan tulon, junan pysähdys- paikan laiturilla, vaunuparien luku- määrän ja junan pääteaseman. Opasteet liittyvät metron käytön- ohjausjärjestelmään, joka otetaan siis ensi vuonna käyttöön.

Yllämainittuja tilapäisiä laiturikilpiä on 25. 8. jo ainakin IK:n ja ST:n asemilla. Vanhat kilvet on poistet- tu. Tilapäinen oranssin kilpi on iso, mutta teksti on tietysti HKL:n fyysisen yrityskuvan tyyliin suh- teettoman pientä.



6. 10. havaittiin, että junat on taa- sen käännetty ja "eläinvaunut" ovat lännen puolella. Sörnäisten aseman uusista laitu- riopastimista on kellot otettu näky- viin ja ne jopa käyvät. Esimerkiksi raiteella 1 on nyt kolme kelloa, joista yksi on vanha.

LÄHILIIKENNEJUNAT

Taiteiden yönä 26. - 27. 8. VR ajoi ylimääräisenä M-junat Vantaan- koski - Hki klo 1.44 ja Hki - Van- taankoski klo 2.30, L-junan Hki - Kirkkonummi klo 2.42 ja T-junan Hki - Riihimäki klo 2.35. Espoo ja Vantaa noudattivat perjantai- aikal- tauluja seutulienteessä ja lisä- lähtöjä oli tarvittaessa.

AUTOLINJAT

Turun kaupungin liikennelaitoksel- la otettiin käyttöön perjantaina 8. 10. bussiliikenteen yölinjat. Arki- perjantaisin ja -lauantaisin nor- maalin liikenteen jälkeen ajetaan vielä linjoilla 28, 31, 33, 34 ja 36 puolen tunnin välein kello 2.30:een saakka. Taksat ovat nor- maaliin verrattuna kaksinkertaiset, paitsi että kuukausikortilla kulke- vat eivät joudu maksamaan yli- määräistä. Kokeilu kestää ainakin vuodenvaihteen tienoille.

Helsinki City Marathon juostiin 7. 8. ja mm. linja 14 / 14B kääntyi Viiskulmassa sekä 17 Pietarinka- dulla.

Linjalla 22 otettiin talviaikataulut käyttöön 1. 7.

Linjaa 15 ryhdyttiin ajamaan 16. 8. reitillä Ruoholahti (M) - Jätkäsaari. Reitti on Tarmonkuja - Itäinen / Läntinen Vaihdekuja - Majakkaku- ja - Laivapojankuja - (Mechelinin- katu ?) - Itämerenkatu - Morsia- menkatu. Linjaa ajetaan ma-pe n. 6.00 - 17.30, keskimääräinen ajo- aika on viisi minuuttia.

Linjan 16V liikennöinti aloitettiin 16. 8. reitillä Hernesaari - Haka- niemi - Herttoniemi (M). Linjaa lii- kennöidään ma-pe ruuhka-aikoina

+ klo 23 Hernesaaresta. Reitti ja pääte pysäkit ovat kuten linjalla 16 paitsi, että aamuruuhkassa ajetaan HN(M) - Munkkisaari - Hylkeenpyytäjänkatu - Henry Fordin katu - Hernesaarenranta (päähän asti) ja takaisin Munkkisaareen. Iltaruuhkassa ajetaan Munkkisaari - Hernesaari - Munkkisaari - HN(M).

Talviaikataulut tulivat käyttöön 16. 8. linjoilla 15, 16 + V, 17, 21V, 23 + N, 32, 51, 52, 55 + A, 63 + N, 65A + N, 66 + A + B, 67, 69, 70V, 72 + A, 77A + B ja 78A. Helsingin sisäisiä linjoja korvaavat seutulijat siirtyivät talvitaluihin näin; 17. 8. linja 512 ja 31. 8. linjat 502, 503, 522 ja 522K.

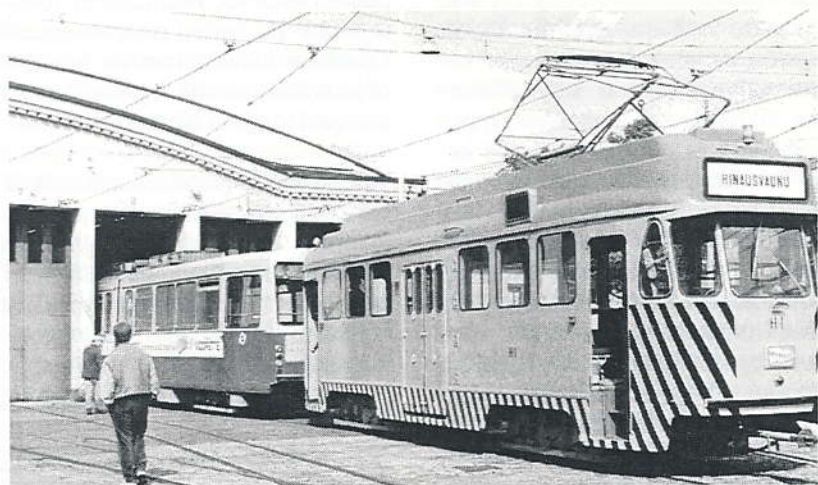
Loput Helsingin linjat siirtyivät talvitaluihin 13. 9.

Joitakin muutoksia reitteihin on saatu selville; linja 93N ajaa reittiä Rautatientori - Tammisalo - Marjaniemi - Vuosaari. Uusi reitti- osuus: - Meripellontie - Vuotie (sil- mukka alkaa) - Meri-Rastilantie - Leikosaarentie - Uutellantie - Pors- lahdentie - Vuosaarentie (pääte- pysäkki) - Kallvikintie - Vuotie (sil- mukka päättyy) - Meripellontie - Kunnallisneuvoksentie - Kissan- kellontie - Marjaniementie - Tuli- suontie -.

Linja 95N:n reittimuutos (vain täs- sä suunnassa): - Itäväylä - Muun- tajankatu - Sahaajankatu - Va- rikkotie - Turunlinnantie -. *Tämä ei näy linjakartoista!*

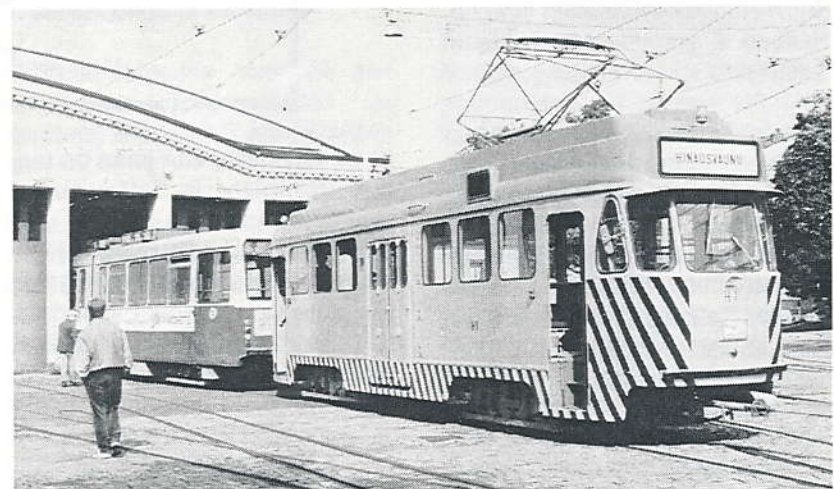
Linjan 98 reittimuutos (silmutka poikkaistu), ajaa molempiin suun- tiin reittiä: - Vuotie - Meri-Rastilan- tie - Leikosaarentie - Uutellantie - Porslahdentie - Vuosaarentie (pääte- pysäkki)

Taiteiden yönä 26. - 27. 8. ajettiin linjoja 01N - 06N sekä liikennöitiin linjaa 20X Erottaja - Ruoholahti (Kaapelitehdas) klo 22.40 - 4.15 noin 15 minuutin välein. Linjalla 20X ei peritty yömaksua.



Nivelvaunu 70 ajoi 1. 9. kovalla vauhdilla Hämeentielle Sturenka- dulle käännettyyn vaihteeseen ja syöksyi tuhoisin seurauksin Paa- valin kirkon vieressä olevaan puis- toon. Vaunu ei ollut linja-ajossa vaan sitä oltiin siirtämässä halli- miehen ajamana Vallilasta Koske- lan halliin. Kuva: Pertti Leinomäki.

- kojetaulu uusitaan; sen vasem- paan päähän tulee näyttötaulu, jo- ka ilmoittaa tekstillä viat ja niiden vaatimat toimenpiteet.
- linjakilvet uusitaan; kilvet ovat niin suuret kuin on mahdollista il- man vaunun etu- ja takapään suu- ria rakennemuutoksia, numeron korkeus on 24 cm.



Hinausvaunu H-1 työntää 1. 9. on- nettomuusvaunua 70 Vallilan hal- liin. Kuva: Pertti Leinomäki

Vanhemman nivelvaunusarjan Nr I saneeraus on alkanut, ensimmäi- senä muutetaan vaunu 45. Sa- neerauksessa tehdään mm. seu- raavaa:

- kilpilaitteita ja vikanäyttöä ohjaa mikroprosessori; vianhaun ja kor- jausten helpottamiseksi prosesso- rin muistiin taltioituu 99 viimeistä vikaa, jotka ovat sieltä jälkikäteen katsottavissa ja tulostettavissa.
- prosessorissa on valmius ajopiir- turille, joka taltioi tapahtumat vii- meisiltä ajokilometreiltä.
- linjakilvet ovat väriltään kelta /

mustat ja kauko-ohjattavat; kojetaulun näyttötaulusta näkyy myös linjakilvet ja käyttöpainikkeet ovat sen vieressä.

- koko ohjaamon sisäverhoilu uusitaan.

- ohjaamon sivuikkuna vaihdetaan Nr II-tyyppiseksi.

- oikea ulkopeili uusitaan; peili on kojetaulusta sähköisesti säädettävä sivusuunnassa.

- tuulilasin ja ohjaamon lämmitysjärjestelmään tehdään parannuksia.

- rahastussalkun säilytystila tulee lukittavan rulo-oven taakse.

- lasinpyyhkijä vaihdetaan Nr II-tyyppiseksi.

- sisävalaisimet uusitaan yhtenäiseksi valolistaksi, johon tulee himmennysmahdollisuus 35 %:iin valotehosta.

- rahastus- ja ohjaamovalo uusitaan.

- radiota varten varataan tila kojetauluun; ensimmäiseen vaunuun asennetaan radio ja seuraaviin sopivissa hankintaerissä.

- linjanumeron ja päätepysäkin sekä seuraavan pysäkin näyttöä varten tulee näyttölaite kumpaankin vaunuosaan; tämä järjestelmä on kokeilu, jonka jatkosta päätetään käyttökokemusten perusteella.

- B-vaunun takaosan sisäverhoilu ja uusitaan ja maalataan.

- akkujen latausgeneraattori vaihdetaan staattiseksi muuttajaksi.

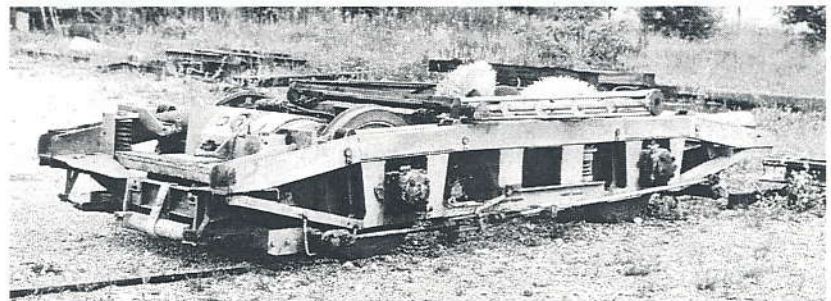
- vaunun ajomoottorien ja laitteiden jäähdytys- ja tuuletusjärjestelmien 600 V:n tasavirtamoottorit vaihdetaan taajuusmuuttajien ohjaamiin oikosulkumoottoreihin.

Viikolla 37 ilmestyi linjan 1A ruuhkavaunuksi juuri täyskorjauksesta tullut vaunu 4, jossa on sarjansa toisena yksilönä yksivartinen virroitin.

Täyskorjauksessa olivat syyskuun puolivälissä vaunut 22, 39, 45, 70 ja 94. Oranssin nivelvaunu 94 siis vihertyi ja nähtiin 14. 10. linjalla 4.

Linjalla 2 nähdään edelleen vaunuja, joissa on vanha radio, jota Itäkeskus kuuntelee. Kaikissa nivelvaunuissa on sen sijaan jo uuden järjestelmän radiolaitteet.

Harjavaunu 2121 on yhtäaikaan Uudellamaalla ja Hämeessä! Vaunun kori on pukeilla Vallilassa ja alusta Mankisen Konepaja Ky:n pihalla Riihimäessä. Alustalle rakennetaan harjojen hydraulikäyttöön liittyvät laitteistot. Tämä on ensimmäinen kerta kun Mankisen pihassa on vanhan raitiovaunun alusta, aiemmin hydraulisoitu harjavaunu 2120 nikkaroitiin Vallilassa.



Riihimäessä Mankisen Konepajan pihalla olevan harjavaunun 2121:n alusta.

Kuva: Jorma Rauhala 11. 7. 1993.

Neliakselisia raitiovaunuja liikkuu yhä edelleen vakituisesti linjoilla 1/1A, 2, 6 ja 8. Myös muilla linjoilla neliakselisia on satunnaisemmin eli esim. syyskuun 22. päivänä; 3T / 27 / vaunu 19 ja 7B / 174 / vaunu 8. Jottei Koskelan hallimiesten tarvitsisi olla linjalla risan vaunun vaihdossa pitkää rupeamaa, kakosella pyritään pitämään vaunuja 1-15 sekä muutamaa parhaassa kunnossa olevaa vaunua sarjasta 16-30. Ykkösilä kalusto on saman periaatteen mukaista. Töölö työntää kahdeksikon ruuhkavuoroihin ne vaunut, mitä siellä sattuu olemaan. Näin ollen kuutosen ruuhkissa ovat sitten huonommat yksilöt, koska kuutosen vaununvaihto sujuu helposti ja nopeasti. Keppi-Karjaata ei kuutosella näe kuin vahingossa, mutta toinen toistaan hirveämpiä Isoja-Valmetteja kyllä. Siellä on usein mm. vaunu 24, joka on sarjansa ainoa vielä perävaunun vetoon varustettu yksilö. Siitä vetämisestä ei kylläkään tulisi yhtään mitään, kun nyt jo saa pelätä, milloin telit irtoavat tai kori kaatuu niiden päältä. Jatkuva katon ja seinien natina ja huojunta

tuottaa myös toiveen siitä, ettei pääkytkin (15 kg mötikkä ohjaamon katossa) putoaisi kuljettajan päähän. Parempiakin vaunuja seisoo vailla käyttöä, mutta syyskuun alettua on tämä onneton 24 ollut joka arkipäivä linjalla 6. Teknisesti vaunu on tietysti jonkinlaisessa kunnossa, mutta muuten kamalan väljä ja veltto vaappuja. Lonksuu joka suuntaan. Kun telit pysähtyvät, jatkaa kori vielä liikettä noin 10

cm. Sivusuunnassakin kori menee kuin kireäjäousinen keinutuoli, jos sellaisia olisi.

Vaunu 6 ilmestyi 4. 10. linjalle 1A yksivarsivirroittimen saaneena.

Viimeaikoina uudelleenmaalatuista nivelvaunuista on poistettu nivelosassa olleet valmistajankilvet, syynä on ollut laatan alle pesiytyvä ruoste. Vaunuihin saatetaan tehdä "valmistajanteipit"

4. 10. aamulla klo 7.20 rymisti 6 / 52 / 51 Arabian päätepysäkillä väärässä välissä olleen 6 / 152 / 24:n perään. Vaunun 24 takakytkin irtosi ja takaseinään tuli pystysuora, kuin laudalla lyöty pitkä lommo. Vaunu 24 käväisi VH:ssa ja palasi linjalle 6 ruuhkaan 12. 10. Vaunusta on viety takakytkimen sähkörasia, joten tällä ei enää tästedes perävaunua vedetä. Vain vaunu 14 pystyy siihen yhä. 24 on paikkamaalattu ja takaikkunaa on korjailtu maalariinteipillä.

Nivelvaunu 100 oli lokakuussa Vallilan korjaamolla peruskorjauksessa ja saamassa keltavihreän maalauksen.

Raitioliikennemuseon käyttöön oton yhteydessä puhdistettiin

HKL:n omat museovaunut 135 ja 157 ja näillä joukkoliikennelautakunta menikin juhlaistunnostaan Toiselta linjalta uuteen museoon kutsuvierasavajaispäivänä 21. 10.

Heinäkuussa käytettiin pariin otteeseen Vantaan Linjan Volvo / Van Hool-tilausbussia Sipoon Liikenteen vuoroissa, ainakin Hki - Kitö.

Lahden kaupunkiliikennettä maaliskuiselta sunnuntailta 1993: Lahden Liikenteen linjalla 10 Scania / Lahti 1970-luvun lopun mallia; autossa vain etuovi ja sekin etuakselin takana (ns. malli haitta). Eräällä toisella linjalla hieman uudempi, mutta myös yksiovinen Scania / Delta midibussi.

P. Tyllilä Linja Espoosta on saanut ensimmäisen matalalattia - Mersun. Bussi muistuttaa hyvin paljon Tammelundin vastaavia (2-2-0).

Espoon Auto on kokeillut TAKL:n teli - Volvoa nro 209 (MFL-312).

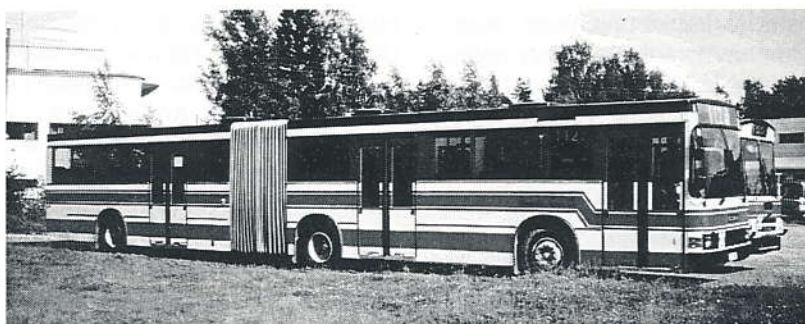
Vantaan Liikenne -konserni on saanut syyskuussa lisää puolimatalia Volvoja. Havaittuja numeroita ovat 101, 102, 277, 278 ja 401.

Sirolan Liikenteen auto 412 on maalattu Vantaan väreihin.

Tämän lehden ilmestymishetkellä STA:n uusien autojen valmistuminen ja käyttöönotto lienevät hyvin ajankohtainen asia. Keskimoottori - Volvojen numeroiksi on varattu 121 - 125, matalalattia - Scanioiden 201 - 210 ja B10B - Volvojen 251 - 260.

Hakunilan Liikenteen 1, Scania CN113, oli koko kesän linjalla 740. Outo näky Rautatientorilla!

Westendin Linja 4 (entinen HKL 3), Scania N112AL / Ajokki 8000, on vuokrattu Transbusille. Auto onkin ollut ahkerasti linjalla 132 / 132Z. Myös Westendin vanhempi nivelbussi Scania / Delta Plan on ainakin heinäkuussa kulkenut Vanhankylän Linjan / Transbusin linjalla 132.



Westendin Linja 4 on ollut viime aikoina Transbusin linjalla 132. Miltei samanlaisia nivelbusseja on käytössä Ruotsissa Södermanlandin läänin bussiyhtiöllä. Kuva: Juhana Nordlund, 7. 1987.

Liikenne Oy on poistanut seuraavat Volvo B58 / Wiima K200-autot: 6, 29, 31, 65, 101, 109, 153 ja 155. Lahti Centrum -koriset autot 205 ja 206 on poistettu samassa yhteydessä ja kuljetettu Lahteen.

Liikenne Oy:n bussien maalaaminen sini-valko-hopeisiksi on jatkunut tiiviisti. Uudet värit on kaikissa Lahti 400- ja Wiima K202- sekä seuraavissa Wiima K201 -korisissa autoissa: 30, 161, 229, 241, 283 ja 284 (tilanne 23. 9.).

Liikenne Oy on ostanut viime talvena Hakunilan Liikenteeltä autot 238 ja 239 sekä alkukesällä autot 224 - 227. Kaikille vaunuille on yhteistä, että ne ovat vuoden 1988 Volvo B10M / Wiima K202:ia ja ne on maalattu kuopiolaisiin väreihin välittömästi.



Liikenne Oy:lle on tulossa puolimatalia Kabuseja aluksi viisi kappaletta. Ovijärjestykseksi tulee 2-2-1 eli etuakselin edessä on kaksoisovi, akselin välillä samoin ja taka-akselin jälkeen on yksikäyntinen ovi. Moottoriksi tulee MAN ja vaihteistoksi ZF. Matalalattia - Kabuseja tulee myöhemmin kunhan niitä ensin osataan rakentaa.

Jyväskylän Liikenteen 90 bussista on seitsemän enää punaisia. Kaikki muut ovat Koiviston emoyhtiön väreissä paitsi lentokenttäbussi, joka on tietysti Finnairin väreissä.

JL:n ja LOY:n punaiset bussit ovat pian historiaa.

Tammelundin Liikenne aikoo luopua V8-Mersuista kokonaan. Naf-taa kuluu ilmeisesti liikaa.

Metsälän Linjan viimeinen Kutter (auto 11) on myyty pois.

JL:n punainen auto Volvo B59 / Ajokki v. 1972 on jo historiaa. Kokoelma: Juhana Nordlund.

Syyskuun lopussa nähtiin Lähilinjoilla uusi puolimatala katuriauto nro 24, Scania N113 / Lahti 402 (rek. nro FBB-404).

Elokuun lopussa oli Vantaan Liikenteen linjalla 631 Sirolan Liikenteen sininen lähiliikennekorinen Volvo / Wiima ja samana päivänä Sirolan Liikenteen linjalla 615 puolestaan Vantaan Liikenteen taidemaalattu matalalattia - Scania. Paria päivää myöhemmin Sirolan liikenteen linjalla 519A oli puolestaan Hakunilan Liikenteen puolimatala viisiovinen Volvo / Lahti 400. Eli miksi tähän jokin linja on nimetty Hakunilan, Sirolan tai Vantaan Liikenteelle, kun bussit sekoittuvat päivä päivältä entistä enemmän. Eikö olisi yksinkertaisempaa pistää aikataulujen alle liikennöitsijäksi Vantaan Liikenne Oy, kun kerran kaikki ovat samaa konsernia?

MUUTA

Töölön varikolla on liikennehenkilökunnan vaihtopaikka ja liikenteenohjauskeskus ollut toiminnassa jo kesäkuun alusta alkaen. Syksyllä on varikon ulkoista ilmettä kohennettu ikkunoiden uusimisella ja uusitulla maalauksella. Koskelan varikon A-huoltohalli on ollut remontissa ja se on näyttänyt kuin pommituksen jäliltä, myös kiskotus on purettu. Raide 15 on olemassa hallirakennusten välissä ja sitä ainoana käytetään säilytyshalliin ajettaessa. Raitiovaunuhoito on toiminut B-hallin sisäänajo-oven luona, jossa suoritetaan päivittäiset siivous- ja huoltotyöt. Muut kilometrihuollot, sisäpuhdistukset ja vikakorjaukset on siirretty Töölössä ja Vallilassa tehtäviksi. Myös ulkopesut tehdään Töölössä. Vallilan varikolla tullaan tekemään keväällä ja kesällä 1994 suurehkoja korjaamo- ja toimistilojen muutostöitä.

Raitioliikennemuseoon siirrettiin 14. 9. johdinauto 605 ja avajaispäivän 21. 10. aamuna dieselbussi 260. Julkiselle sanalle museo esiteltiin 20. 10., kutsuvieraille 21. 10. ja yleisölle se avattiin 22. 10.

Museossa oli marraskuun puoliväliin saakka esillä jäsentemme Jukka Hannikaisen ja John Lindrothin valmistamia helsinkiläisten raitiovaunujen ja bussien pienoismalleja. Raitiovaunut olivat H0m-mittakaavassa 1:87 eli raideleveys 12 mm. Vaunut siirtyivät museosta Turun Pienoisrautatietäpäiville ja sen jälkeen ne palautettiin omistajilleen yksityiskokoelmiin.

Töölön hallin takana ja raitioliikennemuseon läheisyydessä olleet yksikieliset historiallis - teknisesti arvokkaat vaihteet tuhottiin 30. 9., kun miehikkäläinen romuliike kävi ne paloitteluun pois.

HKL on julkaissut tänä syksynä "kuljettajan oppaan" vaunuille 1 - 30. Teoksen käsikirjoittajana on toiminut Tom Heino. Vaikka vaunut ovatkin kohta jo 35 vuotta vanhoja, niitä tullaan käyttämään vielä monta monituista vuotta. Aikojen kuluessa vaunuihin on tehty lukemattoman paljon muutostöitä, jopa yksittäiset vaunut ovat jossain kohtaa täysin ainutkertaisia. Tämän takia on ollut tarpeellista koota yksiin kansiin selkeät ajantasalla olevat käyttöohjeet.

HKL pitää koeluonteisesti seitsemän kuukauden ajan mikrotietokoneen käyttäjille TeleSampoissa Helsingin raitiotie-, linja-auto- sekä metroaikataulut. Aikataulut esitetään samassa muodossa kuin ne ovat HKL:n aikataulukirjassakin.

Helsingin 13. 9. voimaantulleesta linjakartasta on tehty kaksi eri versiota; toinen perinteinen ja toinen, josta on poistettu "yleistä" -kohdasta puolet selityksistä sekä korvattu ne autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintikartalla. Tässä versiossa on linja-autokansikuvan poikki kulkeva vino asiasta kertova tekstinauha.

Ensi vuonna on neliaksellisia vauvoja suunnitelmallisesti enää linjan 2 käytössä, linjalla 6 niitä voitaneen nähdä ehkä ruuhkavuoroissa. Linjoilta 3B ja 3T saadaan vauvoja kierrättämällä sekä kuljettajan työajassa olevien valmisteluai-

kojen leikkauksilla säästettyä 2 + 2 niveltä, jotka siirtyvät linjalle 1.

Turun kaupungin liikennelaitoksen toistaiseksi uusimmat katurit on tilattu v. 1988 - aika hyvin! Esimerkiksi Lähilinjojen vanhimmat autot ovat vuodelta 1987. Olisikohan eri liikennöitsijöiden kalustopolitiikassa pieniä eroja?

Tampereella otetaan vuodenvaihteessa käyttöön sopimusliikenteeseen osallistuvilla liikennelaitoksella, Väinö Paunu Oy:llä, Länsilinjat Oy:llä ja Alhonen & Lastunen Oy:llä yhteinen kaupunkiseudun älykortti. Kaikkiin autoihin tulee sopimusliikenteen merkiksi kuvio, jossa on vihreällä pohjalla valkoinen tie. Siinä on jo TAKL:n tunnuksena käytetty tervehtivä kuljettaja yhdistävän renkaan ympäröimänä. Matkakorttina toimii siis älykortti ja sen jokainen matkustaja joutuu lunastamaan 40 markalla TAKL:n neuvonnasta. Tällöin kortti alustetaan ja siihen kirjataan matkustajan nimi, syntymäaika ja asuinkunta. Sen jälkeen korttiin voidaan ladata erilaisia matkustusoikeuksia kuten arvokortteja, kausikortteja tai koululippuja. Älykortti on kontaktiton suoritinkortti eli se lasketaan hetkeksi lukutasolle matkan "maksua" varten. Autoissa myydään vuodenvaihteen jälkeen Bus 2010 MTS -rahastuslaitteella vain kertalippuja. Kertaja arvokortilla matkustavilla on tunnin vapaa vaihto-oikeus. Arvokortti helpottaa erilaisten erikoisuuksien tekemisessä; 65 vuotta täyttäneillä tamperelaisilla on 50 %:n alennus klo 9 - 14 välillä ja tamperelaiset rintamatunnuksen omistavat veteraanit voivat samoina aikoina matkustaa täysin ilmaiseksi. Muina aikoina älykortti rahastaa normaalin taksan.

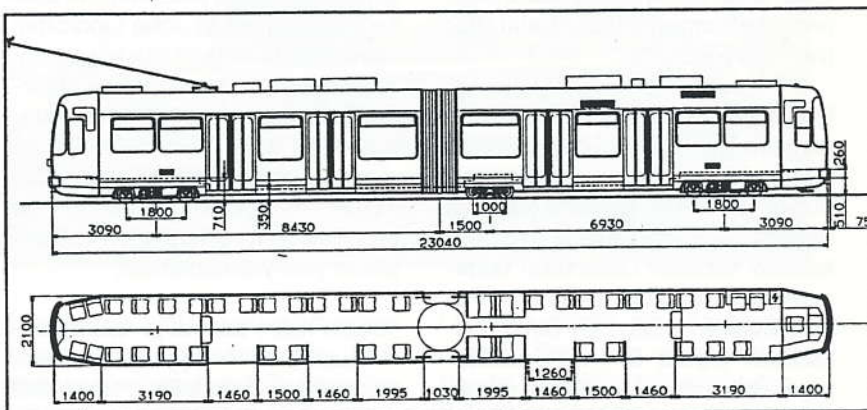
VIRHEET

Edellisessä numerossa mainittiin, että Liikenne Oy olisi Helsingin viimeinen leimauspihtien käyttäjä. Tikkurilan paikallisliikennepäivillä syyskuussa oli esillä Metsälän Linjan auto 8, jossa oli pihdit.

Saint-Étienne

Joulukuussa 1991 sai tämä ranskalainen metrinen raitiotiekaupunki piirroksemme mukaisia uusia matalalattiaraitiovaunuja. Vauunuissa on saint-étienneläisissä vauunuissa perinteisesti käytetty trolleytankovirroittin. Ihankuin Helsingissäkin vuosisadan ensi vuosina.

Vaunut on valmistettu Veveyn vau-nutehtailla Sveitsissä, muita projektiin osallistuneita tehtaita ovat GEC Alsthom, Düwag, Faiveley, Hanning & Kahl, Kiepe ja ACEC muutamia mainitaksemme. Vau-nussa on 43 istumapaikkaa ja seisomatilaa 161 hengelle. Vaunun pituus on 23 m, leveys 2,1 m ja korkeus 3,27 m. Omapaino on 27,4 t ja kuormassa 41 t, nopeus 70 km/h. Edellisessä lehdessä esittelimme jo Schindlerin matalan Cobra-vaunun piirroksen. Helsinkiin sopivista matalalattiavaunuista on esittelemättä enää MANin versio.



Borås

Liikennöitsijä BT (Borås Trafik) on hankkinut Volvo B10B / Carrus City L -busseja. Tällainen ajoi Vantaanlaaksontieellä Volvotta Wiimalle 25. 9.

Tukholma

Viimeinen SL:n Scania CR111 (tyyppiä H59) ajoi 11. 6. Kyseessä oli auto nro 5424, joka ajoi useilla kantakaupungin reiteillä ilman aikataulua. Ajon aikana tarjottiin kahvia ja piparkakkua. Viimeinen ajo-osuus oli Slussenilta Söderhalleniin, jonka jälkeen auto jäi säilytettäväksi SL:n kaupunkiliikennemuseoon.

Kööpenhamina

Johdinautoliikenne aloitettiin uudestaan 2. 8. linjalla 50E Hovedbanegården - Hans Knudsen Plads. Linjaa varten on hankittu kaksi MB / AEG -duobussia (diesel- und oberleitungsbus). Autot kulkevat keskustassa johdinautoina ja lähiössä dieselillä.

Oslo

Oslo og Follo Busstrafik on hankkinut 8 Scania N113 / Carrus City L -matalalattia-bussia, osa autoista on midikokoa.

Tromssa

Tromsbuss AS on hankkinut niin ikään erän Scania N113 / Carrus City L -busseja. Tromssa on maailman pohjoisin matalalattia-kaupunki, sillä sehän sijaitsee osapuilleen Utsjoen korkeudella.

Ruotsalaisten liikennöitsijöiden vanhoja busseja on myyty oikein urakalla entisen Neuvostoliiton alueelle. Välittäjänä on toiminut myös eräs suomalainen alan yrittäjä. Mm. Kainuun Liikenteen varikolla on seissyt joskus jopa kymmeniä Scania CR112 -katureita.

21 **TROMSBUSS**
Gimlevn. 12-Tromsø-Tlf. 70 233

21897

Sone 2
Kr. 100,- Voksen

V2
14 reiser

Kortet er gyldig inntil 1 måned etter takst økning. Ubekräftade klipp retunderes deretter ved sedelskapskontor med betalt nettoppris pr. klipp. Tapet eller odelagt kort erstattes ikke.
olsen & melbye trykkeri



Kuten aiemmin on ollut esillä, Tukholmassa kilpailutetaan joukkoliikennettä. Ensimmäinen kierros käsitti noin 20 % bussiliikenteestä sekä raitiotieliikenteen Lidingön- ja Nockebyrnlinoilla sekä sähköjunaliikenteen Saltsjönradalla. Kuka voitti ja mitä - se selviää seuraavasta taulukosta.

SL Buss AB:n menestys kilpailutuksen ensimmäisellä kierroksella oli vaatimatonta. Kuvassa SL:n poistettuja busseja Söderhallenissa. Kuva: Juhana Nordlund.



Liikennealue

Lidingön rata
Nockebyrnlinoilla
Saltsjön rata
Vaxholm Åkersberga
Lidingö (bussi)
Bromma Ekerö
Ribby
Ösno Nynäshamn
Södertälje

Voittanut tarjous

SL Lidingö Trafik AB: 24,3 Mkr
SL Tunnelbanan AB: 12,1 Mkr
SL Tåg AB: 33,6 Mkr
SL Buss AB: 32,5 Mkr
Swebus AB: 29,2 Mkr
Swebus AB: 95,1 Mkr
SL Buss AB: 18,9 Mkr
Swebus AB: 22,3 Mkr
Swebus AB: 64,0 Mkr

Seuraavaksi paras tarjous

Swebus AB: 26,7 Mkr
Swebus AB: 14,5 Mkr
ei verratt.
Swebus AB: 33,9 Mkr
Linjebuss Trafik AB: 29,8 Mkr
SL Buss AB: 99,9 Mkr
Swebus AB: 19,2 Mkr
SL Buss AB: 25,6 Mkr
SL Buss AB: 68,0 Mkr

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset:

Busstidningen, BYtrafik, Krister Engberg, Tom Heino, Hans Jaatinen, Pasi Jakovleff, Tauno-Juhani Lappi, Rauno Lindblom, Metrouutiset, MfSS, Toivo Niskanen, Kimmo Nylander, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Lari Nylund, Onnikka, Paikallisliikenne Tiedote,

Petri P Pentikäinen, Juhani Pousa, Ratikka tulee, Jorma Rauhala, Ringlinien, Sakari K Salo ja Risto Vormala.

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Päätepy-säkki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten,

havaintojen ja avustusten perusteella. Mottomme on: *Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Päätepy-säkillä.*

Raition Päätepy-säkin osoite:
Arto Hellman, puhelin (90)321 066
tai postitse osoitteella
Vartiokyläntie 40, 00950 Helsinki.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

PSP 54 483
KOP 103160-1003977

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta v. 1993:

puheenjohtaja Jorma Rauhala
puh k: (90) 873 5836
puh t: (90) 707 2957
sihteeri Juhana Nordlund
puh k: (90) 879 4994
varapuh.johtaja Ismo Leppänen
rahastonhoitaja Krister Engberg
arkistonhoitaja Toivo Niskanen
jäsen Ari Oksa
varajäsen Tauno-Juhani Lappi

RAITIO ISSN 0356-5440

16. vuosikerta
Lehti ilmestyy kolmesti vuodessa ja jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala
Laihokuja 2C, 01370 Vantaa
Kustantaja: Suomen Raitiotie-seura ry
Painopaikka: Painatuskeskus Oy
© Suomen Raitiotie-seura ry 1993

KAKSIKYMMENTÄ VUOTTA NIVELVAUNULIIKENTEN ALOITTAMISESTA

16. 12. 1973 alkoi Helsingin säännöllinen nivelraitiovaunuliikenne, kun linjalla 10 (Linjat - Ruskeasuoli) oli kaksi ylimääräisissä vuoroissa kulkenutta upouutta nivelvaunua (nrot 33 ja 35). Kuvamme Linjoilta sekä Ruskeasuolta ovat tältä ensimmäiseltä liikennöintipäivältä.

Kuvat: Jorma Rauhala, 16. 12. 1973

