

2 1994 TRAITIO



SATA VUOTTA TALLINNAN RAITIOVAUNUJA



Virosta suomentanut ja Raitiolle koostanut, karkeasti referoinut ja mukailut: Tom Heino
Kuvat: Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondis - Muuseum, Jorma Rauhala ja kokoelma Per Rickheden.
Kuva-avustaja: Andres Vinkel

Tallinnan raitioteillä aloitettiin liikennöinti hevosvetoisena jo vuonna 1888 ja ensimmäiset sähköistetyt linjat otettiin käyttöön vasta 1925. Kaupungissa liikennöitiin raitiolinjoja myös höyryveturein ja bensiinivaunuin. Viron valtionrautateiden ensimmäiset sähkömoottorijunat aloittivat liikennöinnin Tallinnan lähiliikenteessä jo vuonna 1924. Tallinnan johdinautoliikenne alkoi puolestaan vuonna 1965.

Seuraavassa artikkelissa tarkastelemme Tallinnan värikästä raitiotiehistoriaa sikäläisen satavuotishistoriikin pohjalta.



Hoburaudtee - hevosraitiotien aikakausi 1888 - 1918

Ensimmäinen hevosraitiotien puuhamies Tallinnassa oli kauppias Christian Rotermann, jonka kanssa kaupunginhallitus solmi sopimuksen Kadriorgin hevosraitiolinjan rakentamisesta ilmeisesti vuonna 1886. Rakentamisesta tuli huolehtia pietarilaisten liikemiesten V. Abeggin, P. Avenariuksen ja N. Rubinskin, mutta ilmeisesti viimeksi mainitun kuoleman johdosta suunnitelma jäi toteutumatta.

Keskustanäkymä Viruvärava mägin suunnasta Viru väljakille. Yksi ensimmäisistä sähkömoottorivaunuista Pärnu maanteellä perässään entinen hevosvaunu. Postikorttikuva vuodelta 1928. (JR)

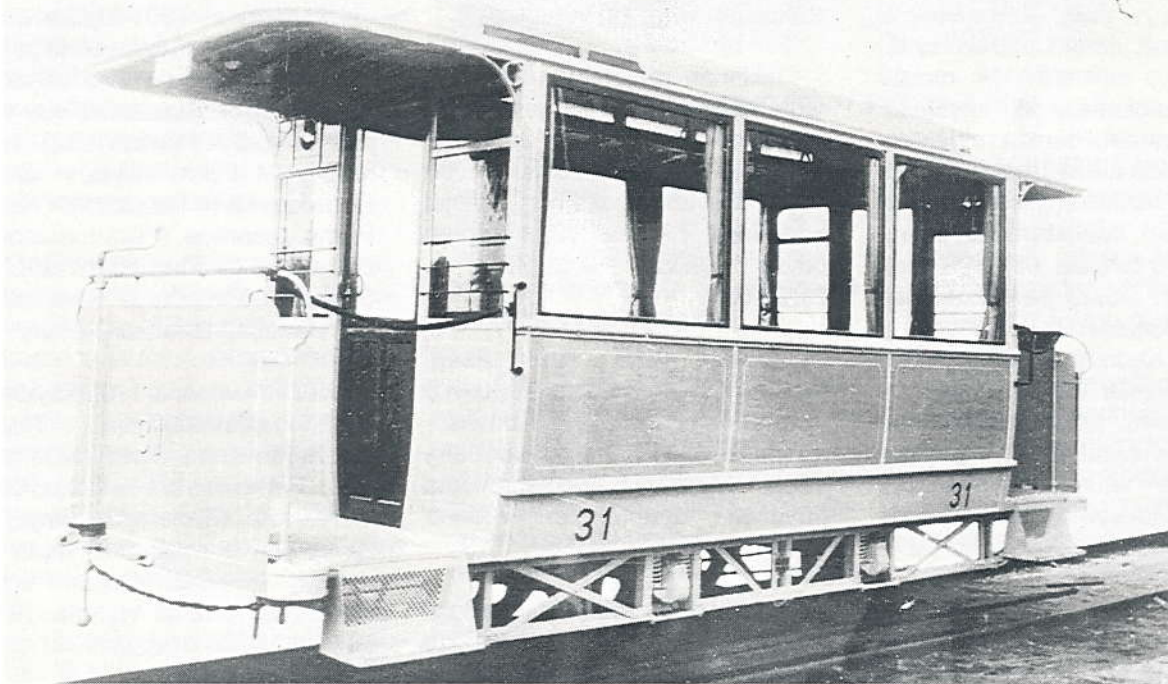
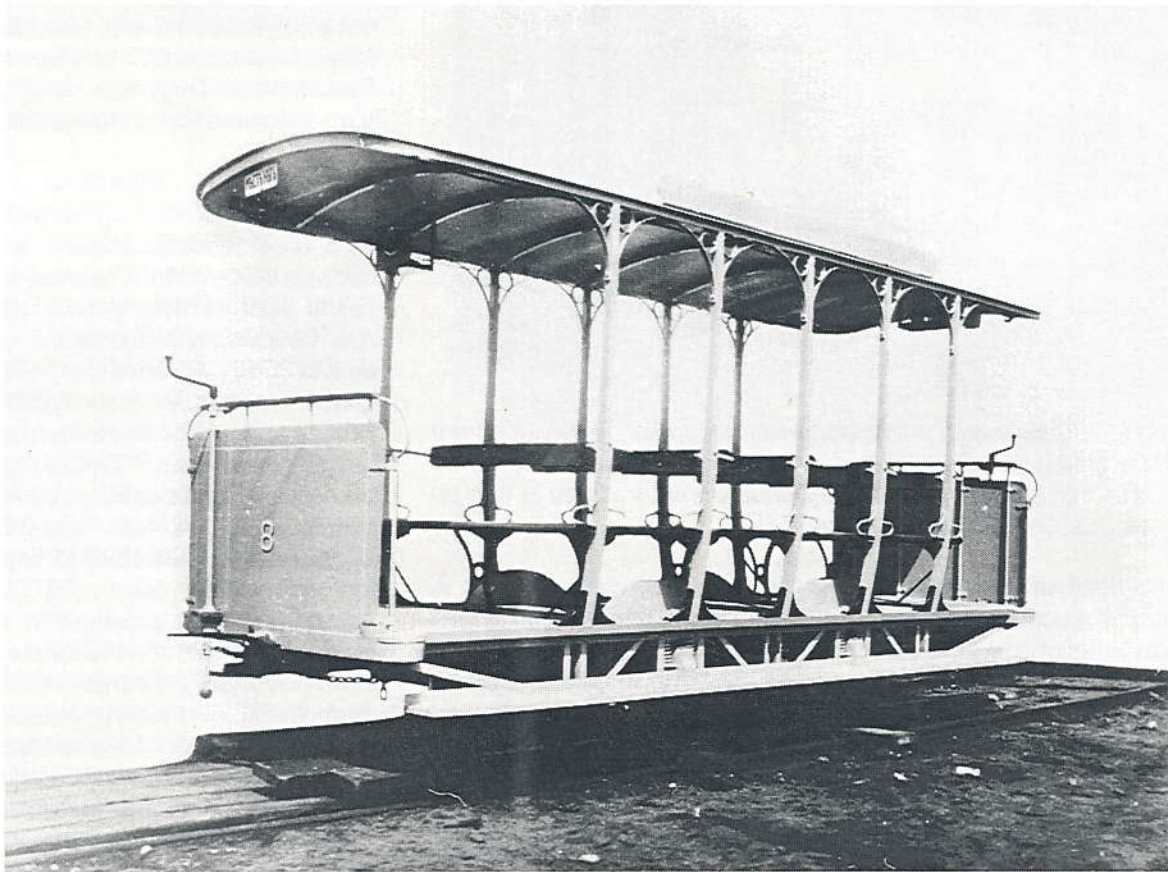
Pian tämän jälkeen baltialaiset paronit Nikolai Fersen, Arved Rosen ja John Girard de Soucanton kiinnostuivat hevosraitiotiehankkeesta. Alustava - asiassa jo toinen - sopimus mainittujen herrojen sekä kaupunginhallituksen kanssa solmittiin 23.3.1888, lopullinen - kolmas - sopimus 16.4.1888. Sopimus määräsi rakennettaviksi kolme linjaa:

1 Vana turg - Narva maantee - Kadriorg (Salongi- ja Instituudi-katujen kautta, nykyiset A. Weizenbergin ja L. Koidulan kadut)

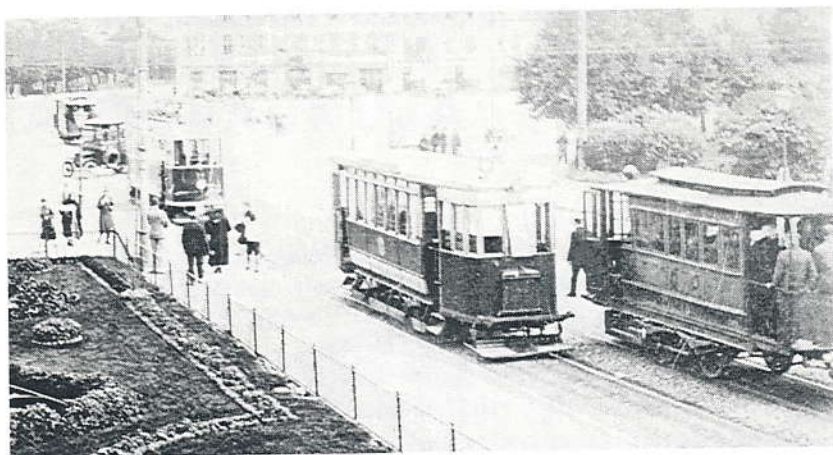
2 Vene turg (= Viru väljak) - Heeringa-katu (nykyisen Turu-kadun kohdalla) - Suur-Tartu maantee.

3 Vana turg - vanha kaupunki - rautatieasema

ASEA:n valmistama avonainen hevosraitiovaunu nro 8 vuodelta 1913 kuvattuna Västeråsissa. (PR)



ASEA:n valmistama umpinainen hevosraitiovaunu nro 31 vuodelta 1913 Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolagetin valmistajakuvassa Västeråsissa. (PR)



Viru väljakin tuntumassa mitä erilaisempia raitiovaunuja: oikealla Kaupungin Leipomon työpajassa bensiinimoottorivaunuksi muutettu entinen hevosvaunu, sitten Dvigatelin valmistama bensiinimoottorivaunu ja sen perässä tulossa uusi Dvigatel-sähkövaunu. (PR)

Sopimus edellytti, että linja 1 valmistuisi 1½ vuoden kuluessa sopimuksen solmimisesta. Muille linjoille annettiin viiden vuoden valmistumisaikaraja. Työt linjalla 1 alkoivat toukokuussa 1888. Profiroidusta teräksestä valmistetut kiskot laskettiin kiviperustalla oleville puisille pölkyille. Kiskojen väliin asennettiin metalliset poikkitangot raidelevyden pysyttämiseksi. Kiskonharja oli kadunpinnan korkeudella. Raidelevydeksi määrättiin 42 tuumaa eli 1067 mm. Metrijärjestelmään siirryttiin mm. Suomessakin vasta 1890-luvulla, joten se syy, miksi Tallinnassa ei ole läheistä metrin raidelevyettä, on helposti selitettävissä: moista mittajärjestelmää ei ollut käytössä. Suomen rautateidenkin raidelevyys oli tuohon aikaan tasan viisi jalkaa, eikä niinkuin nykyään ilmaistaan, jotain epämääräistä ja samalla millintarkkaa eli 1524 mm. Heinäkuun alussa perustustöiden jälkeen aloitettiin kiskotuksen laskeminen Kadriorgin päästä alkaen. Koko reitti valmistui elokuun 1888 alussa, johon ajankohtaan mennessä valmistuivat myös ensimmäiset vaunut (avovaunut). Vaunujen leveys oli 6 jalkaa (181 cm), korkeus 6-9 jalkaa (181-272 cm).

Koeajot linjalla aloitettiin 4.8.1888 ja säännöllinen liikenne 12.8.1888. Reitti oli jokseenkin sopimuksen mukainen: Vene turg - Narva maantee - Kadriorg, Salon-

gi- ja Liiva-katujen risteys (nyk. A. Leinerin katu). Ilmeisesti jo syksyllä 1888 pidennettiin reittiä alkupäästään Vana turgille (pääteaseman kohdalla on nykyisin kahvila "Gnoom").

Samoihin aikoihin - syksyllä 1888 - alkoi kiskotuksen laskeminen Tartu maanteella. Heeringakadun alkuun (nykyiselle Keskturgin pysäkillä) ulottunut linja avattiin 10.9.1888.

Vaunuvarikko sijaitsi Kadriorgin eteläkulmassa ja säilyi sillä paikallaan lähes 50 vuotta.

Tallinnan raitioteiden eli katurautatieyhtiön (= tänavraudtee) johtajaksi tuli 7.7.1888 John Girard, joka edelleen luovutti yhtiön 19.1.1889 kumppanilleen Nikolai Fersenille. Kenraali Axel Fersen omisti yhtiön 9.12.1893 - 21.6.1899.

Vuosina 1888 - 1899 liikenteessä oli ajankohdasta riippuen 5 - 15 vaunua (vaunujen kokonaislukumäärä oli 19, kaikki vuodelta 1888; seuraava uudishankinta näyttäisi tapahtuneen vuonna 1900).

Lokakuussa 1896 kenraali Axel Fersen esitti kaupungin johdolle uuden linjan rakentamista reitille Vana turg - rautatieasema - sata - ma - Suur-Pärnu maantee jne. Ehdotuksen mukaan reitin rakentai-

sivat belgialaiset, jotka samoihin aikoihin suorittivat raitioteiden sähköistystöitä muualla Venäjällä. Maaliskuussa 1897 selvisi, että Fersen joutuisi myymään koko yhtiön belgialaisille osana kustannuksista.

Brysselissä perustivat 31.8.1898 sikkalaiset liikemiehet uuden osakeyhtiön "Tramways de Réval Société Anonyme". Tallinnan kaupunginhallitus antoi Fersenille 30.9.1898 luvan myydä yhtiönsä mainitulle osakeyhtiölle. Fersen tosin oli itsekin uuden osakeyhtiön osakas. Osakeyhtiön odotellessa juridisia oikeuksia harjoittaa liiketoimintaa Venäjällä, suoritettiin kesällä 1899 jo linjaston pidennyksiä siten, että Tartu maanteen linjaa pidennettiin kaaparaiteisen rautatien tasoristeykseen asti (nykyiselle linja-autoaseman pysäkillä) ja Narva maanteen linjaa jatkettiin ns. Merenrantalinjaksi; Salongi-kadun loppupäästä Liiva-katua pitkin merenrannasta Peterburi maanteen alkuun (nykyisen Pirita teen alkupää, Russalkan muistopatsaan luona).

Tramways de Réval sai juridiset oikeudet liiketoiminnan harjoittamiseen Venäjällä 11.4.1900.

Maaliskuun 1901 lopulla avattiin uusi Pärnu maanteen linja reitillä: Vene turg (= Viru väljak) - Jaani (Pärnu maanteella Viru väljakin ja Võidu väljakin välillä) - Heinaturg (= Võidu väljak) - Suur-Roosikrantsi (= Lauristini) - Väike-Pärnu maantee (Pärnu maantee Lauristinin ja Tõnismäen välillä) - Suur-Pärnu maantee leveäraiteisen rautatien tasoristeykseen.

Näin oli vuonna 1902 käytössä neljä hevosraitiolinjaa: Narva maanteen linja, Tartu maanteen linja, Pärnu maanteen linja sekä Merenranta (Merekalda) -linja, joka oli Narva maanteen linjan pidennys. Viimeksi mainitun linjan liikennöinti päättyi vuonna 1914, kun osa yhtiön hevosista värvättiin sotapalvelukseen.

Yhtiön historian ensimmäinen lakko koettiin maaliskuussa 1905.

Työntekijät olivat tyytymättömiä palkkaan ja työaikoihin (henkilökunnan työpäivä kesti talvella 15, kesällä 16 tuntia, usein pitempäänkin, ja myöhästymisistä perittiin tuntuva sakko).

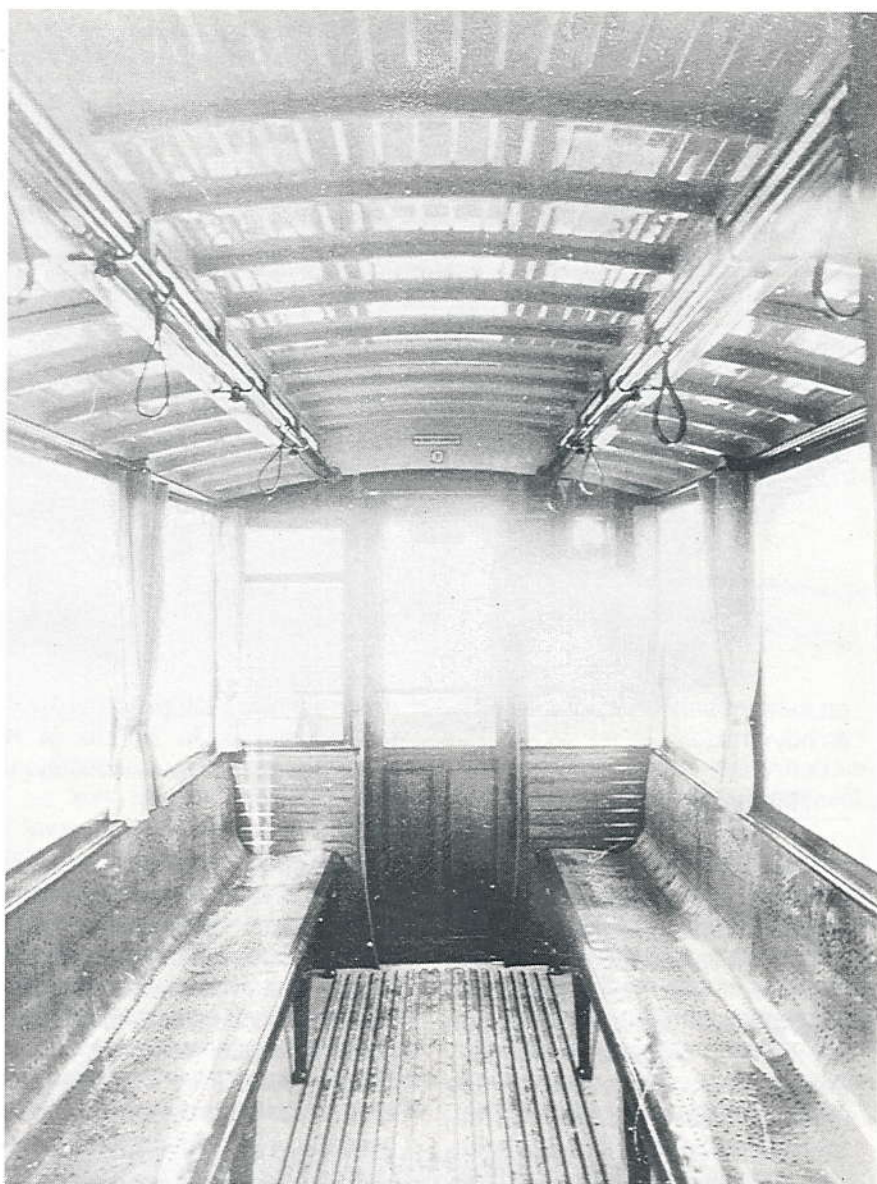
Kaupungin viranomaisten 18.7.1912 suorittaman tarkastuksen mukaan yhtiöllä oli 11 käyttökelpoista vaunua - nekin huonoja - ja hevoset aliravittuja ja huonosti hoidettuja. 26.10.1912 selvisi, että yhtiö käytti liikenteessä myös teknisesti ala-arvoisia vaunuja. Monien uhkasakkojen jälkeen yhtiö ilmoitti 5.3.1913, että vaunut vaihdetaan lähiaikoina uusiin. Uudet 12 vaunua (6 avonaista ja 6 umpinaista) toimitti ASEA vuonna 1913.

1.8.1917 yhtiön työntekijät aloittivat yliptkien työpäivien ja matalan palkan vastalauseeksi yli kaksi kuukautta kestäneen lakon, joka itse asiassa kaatoi koko yhtiön.

Syyskuun lopulla 1917 lakko oli kestänyt lähes kaksi kuukautta, mistä kaupunginvaltuusto sai oikeuden Tramways de Révalin kanssa solmitun toimilupasopimuksen mitätöintiin. Hevosraitiotien sosialisointia pohti lokakuun puolivälissä koolla ollut Tallinnan Neuvosto sekä Työväen Vanhimpien Komitea kaupunginvaltuuston edustajien myötätunnolla. Yhtiön arvoksi katsottiin noin 700.000 ruplaa, jollaista summaa kaupungin kassassa ei ollut.

Ehdotettiin myös yhtiön rekrytointia sotapalvelukseen. Ratkaisun toi Suur-Sosialistinen Vallankumous ja Neuvostojen vallan julistaminen Virossa. Yritykset annettiin Kansan käsiin, myös hevosraitiotie, joka sosialisointiin tammikuussa 1918 Tallinnan Työläisten ja Sotilashenkilöiden Edustajien Neuvoston Toimeenpanevan Komitean päätöksellä.

Helmikuussa 1918 Saksa miehitti Viron. Neuvostot lakkautettiin, säädökset kumottiin. Entiset kaupunginvaltuustot ja -hallitukset pa-



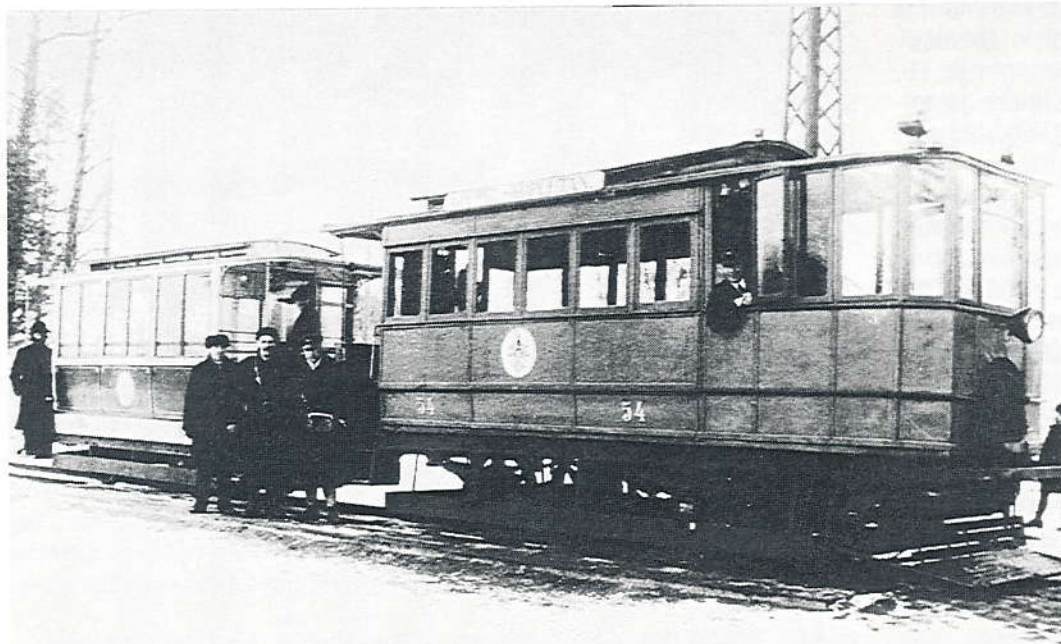
ASEA:n hevostaitiovaunun nro 31 sisäkuva. (PR)

lautettiin. Marraskuun vallankumous tuhosi Saksan keisarikunnan ja lakkautti miehityksen. Riiasa 19.11.1918 allekirjoitetusta luovutussopimuksesta sai virallisesti alkunsa Viron Tasavalta.

Tramways de Révalin edustajat olivat poistuneet Tallinnasta lokakuussa 1917. Miehitysvoimat määräisivät yhtiölle sen sosialisointipäätöksen mitätöinnin jälkeen tilapäisen johtokunnan ja antoivat hevosraitiotien kaupungin komentoon. Suurten vaikeuksien kanssa (puuttui hevosia, heiniä ja korjausmateriaalia, samoin rahaa niiden hankkimiseen) onnistui kaupunginvaltuusto maaliskuussa

1918 avaamaan Pärnu maanteen linjan. Vähän myöhemmin alkoi hevosraitoliikenne myös Narvan maanteellä, kunnes jo kesäkuussa piti hevosten vähyden vuoksi sulkea taas Pärnu maanteen linja.

Syksyllä kaupungin onnistui hankkia lisää hevosia raitiovaunuja varten, ja lokakuussa avattiin Pärnun linja uudelleen lyhyeksi ajaksi. Kun hevosraitiotie oli kuitenkin miltei täysin rappeutunut, päätti Tallinnan kaupunginvaltuusto 14.11.1918 lopettaa sen toiminnan. Päätös myös toteutettiin. Raitieverkko (7,243 km ilman hallialueita) jäi vaille käyttöä. Tallinnan ainoa raitioliikennemuoto seuraavi-



en kahden vuoden aikana oli Koplin höyryraitiotie.

Riita belgialaisten kanssa

Tallinnan hevosraitiliikenne oli päättynyt marraskuussa 1918. Tallinnan kaupunginvaltuusto päätti 8.12.1918 esittää tuomioistuimelle pyynnön, että hevosraitiotielle määrättäisiin hoitaja omistajien vaatimusten varalta. Tallinnan - Haapsalun rauhankokous teki asiassa päätöksen 3.6.1919 velvoittaen oikeuden määräämään hoitajan. Omaisuuden hoitajiksi mää-

rättiin 2.7.1919 kaupunginvaltuuston edustajina A. Spridis ja K. Ever, tuomioistuimen edustajana T. Kiimann.

Samassa yhteydessä annettiin kaupunginvaltuustolle mahdollisuus vuonna 1888 annetun toimiluvan mitätöintiin. Kaupunginvaltuusto lähetti tätä koskevan anomuksen Tallinnan - Haapsalun rauhankokoukselle elokuussa 1919. Asia oli käsittelyssä 27.4.1920. Kokous totesi päätöksessään, että belgialaisten osakeyhtiö oli lopettanut liikenteen har-

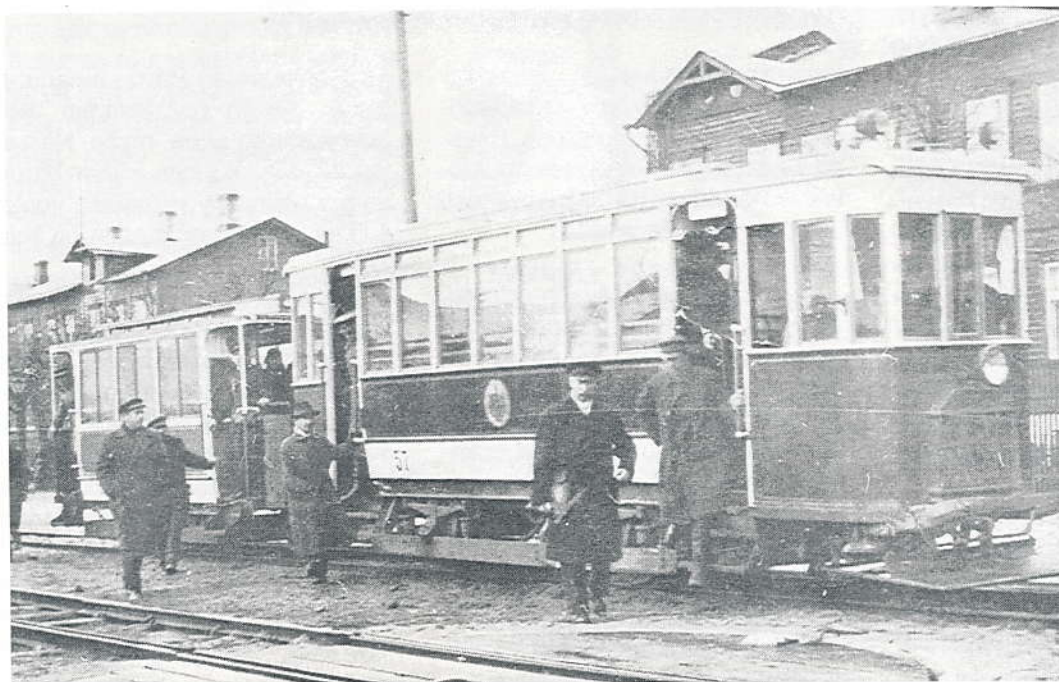
Entisestä hevosvaunusta Kaupungin Leipomon työpajassa rakennettu bensiinimoottorivaunu nro 54 linjalla "Koppel - Kopli tän." Perässä on ASEA:n hevosvaunu nro 104 (?). Moottorivaunusta on hyvin havaittavissa alkuperäisen hevosvaunun korin osuus, jonka eteen on rakennettu ohjaamo konetiloineen. (TTK)

joittamisen jättäen vaunut seisomaan. Belgialainen yhtiö oli ulkomainen yri-

tys, eikä ollut tietoa, tulisiko se tulevaisuudessa harjoittamaan min-käänlaista toimintaa Tallinnassa. Kokous katsoi, että yhtiö oli rikkonut hevosraitiotietä koskevan sopimuksen. Sen vuoksi tuli kaikki mainitut sopimukset ja toimitukset mitätöidä.

Kaupunginvaltuuston edustajat vastaanottivat 30.6.1920 hevosraitiotien hoitajilta yhtiön omaisuuden. Kaupunki sai siten 37 vaunua, rataverkoston, rakennukset, vaunuvajan Kadriorgissa sekä kolme odotuspaviljonkia, lisäksi monenlaista konttorikalustetta, vaatevarusteita, varaosia ja muuta vähemmän arvokasta. Koko saatu omaisuus arvioitiin 649.190,50 markan arvoiseksi. Kun kaupungilta puuttui erillinen yksikkö hevosraitiotien hoitamiseksi, päätti kaupunginvaltuusto 13.7.1920 antaa omaisuuden

Rautateiden konepajalla valmistettu bensiiniraitiovaunu nro 57 perässään ASEA:n valmistama entinen hevosvaunu. (TTK)



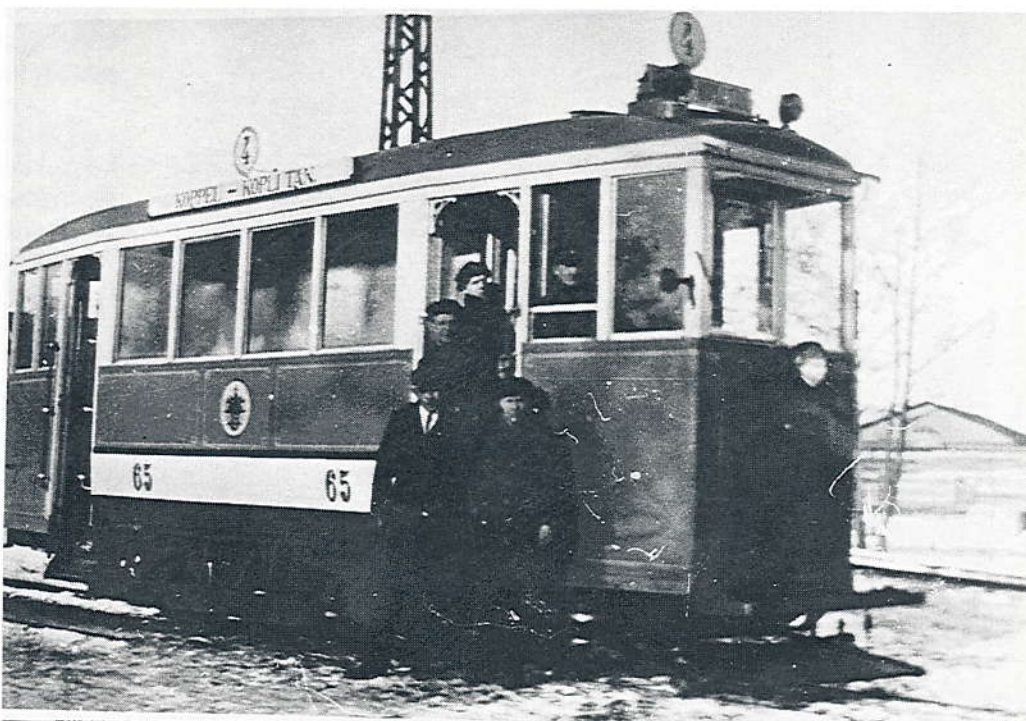
Valtion satamatehtaan vanhasta bensiinivaunusta uudelleenrakentama vaunu nro 65 linjalla 4 "Koppel - Kopli tän." (TTK)

kaupungin rakennusosaston hoitoon.

1.3.1921 sai kaupunginhallitus Belgian konsuliilta Tramways de Réval -yhtiön johdon edustajan, liike-mies Ch. Thonetin kirjeen, jossa ilmoitettiin, että yhtiö ei hyväksynyt omaisuutensa sosialisointia, vaan vaati omaansa takaisin. Kaupunginhallitus vastasi, että sopimus oli mitätöity tuomioistuimessa, ja yhtiön tuli maksaa tästä 1.166 markkaa oikeudenkäyntikuluja.

Marraskuussa 1921 yhtiö tiedusteli, millä ehdoilla kaupunginhallitus olisi valmis solmimaan sopimuksen sähköraitiotien rakentamisesta ja liikennöimisestä. Tämä tarjous hylättiin, koska Tramways de Réval -yhtiön maine oli Tallinnassa sellainen, ettei sen kanssa tulisi sopia mitään. Elokuun 1921 lopulla pidetyssä yhtiökokouksessa osakkaat olivat vaatineet yhtiön oikeuksien palauttamista, mutta samalla myös vahingonkorvausta sosialisoidun omaisuuden arvosta.

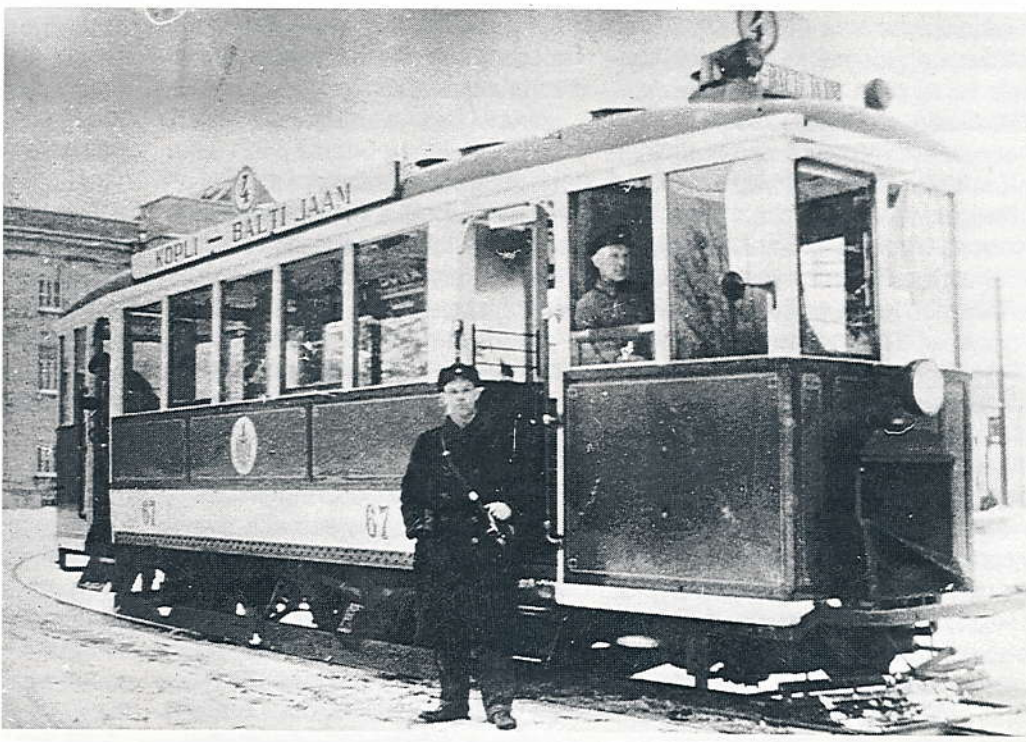
Valtion satamatehtaan uustuotantoa edustaa bensiiniraitiovaunu nro 67 linjalla 4 "Kopli - Balti jaam" (TTK)

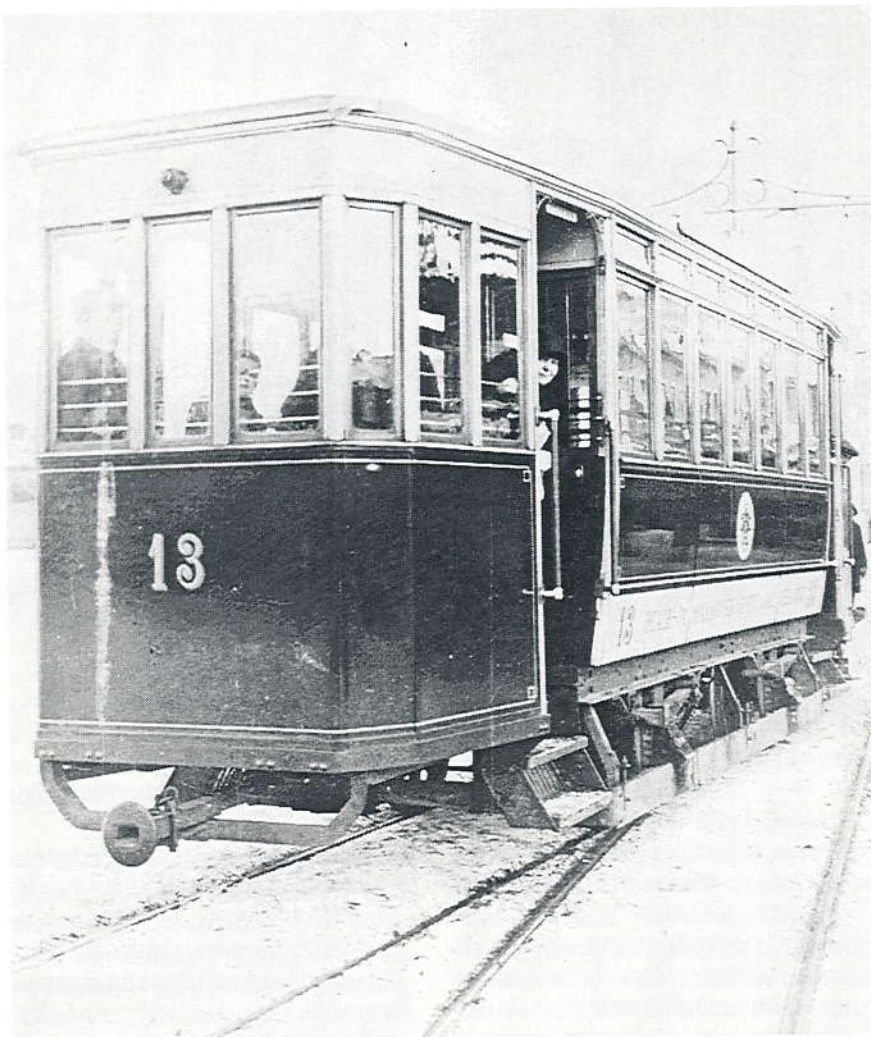


Seuraavan kerran asia tuli esille, kun kaupunginhallitus helmikuussa 1923 sai tietää, että yhtiö oli myynyt oman olemattoman toimilupansa vuonna 1922 500.000 frangilla jollekin "uudelle rahmiesten ryhmälle". Kyseiseen ryhmään kuuluivat tärkeimpinä Belgian hallituspiiriä lähellä olevat, laajoja ulkomaanyhteyksiä omaavat belgialaisten suurpankkien edustajat. Riita hevosraitiotiestä sai li-

sää vauhtia, mutta nyt siihen sekaantuivat jo merkittävät henkilöt.

Helmikuussa 1923 Viron tasavallan Ulkoministeriö sai Pariisin lähettiläältään C. R. Pustalta tiedon, että häntä oli jo jonkin aikaa toistuvasti käynyt tapaamassa entinen Belgian Moskovon pääkonsuli M. Carlier, joka oli eräs Tramways de Réval -yhtiön uusista osakkaista. Osakkaat aikoivat





Dvigatelin valmistama bensiiniraitiovaunu nähtynä takaviistosta. (PR)

saada takaisin oikeutensa Tallinnassa, rakentaa uuden sähkö- eli moottoriraitiotien ja liikennöidä sitä, tai ainakin saada vahingonkorvauksen yhtiöltä sosialisoidun omaisuuden koko arvosta. Pian Carlierin vierailujen jälkeen saapui Belgian hallitukselta kirjallinen nootti. Viron Ulkoministeriö toimitti lähettiläs Pustalta saadun nootin Tallinnan kaupunginhallitukselle ja vaati asiasta seikkaperäisiä selvityksiä. Kaupunginhallitus vastasi, että koska toimilupa "on päättynyt" — ja yhtiön omaisuus on annettu kaupungille Viron tasavallassa voimassa olevien lakien nojalla asianmukaisessa tuomiossa jäljempänä mainittujen hoitajien toimesta, ei kaupunginhallitus pidä mahdollisena solmia uusia toimilupasopimuksia eikä palauttaa yhtiön omaisuutta".

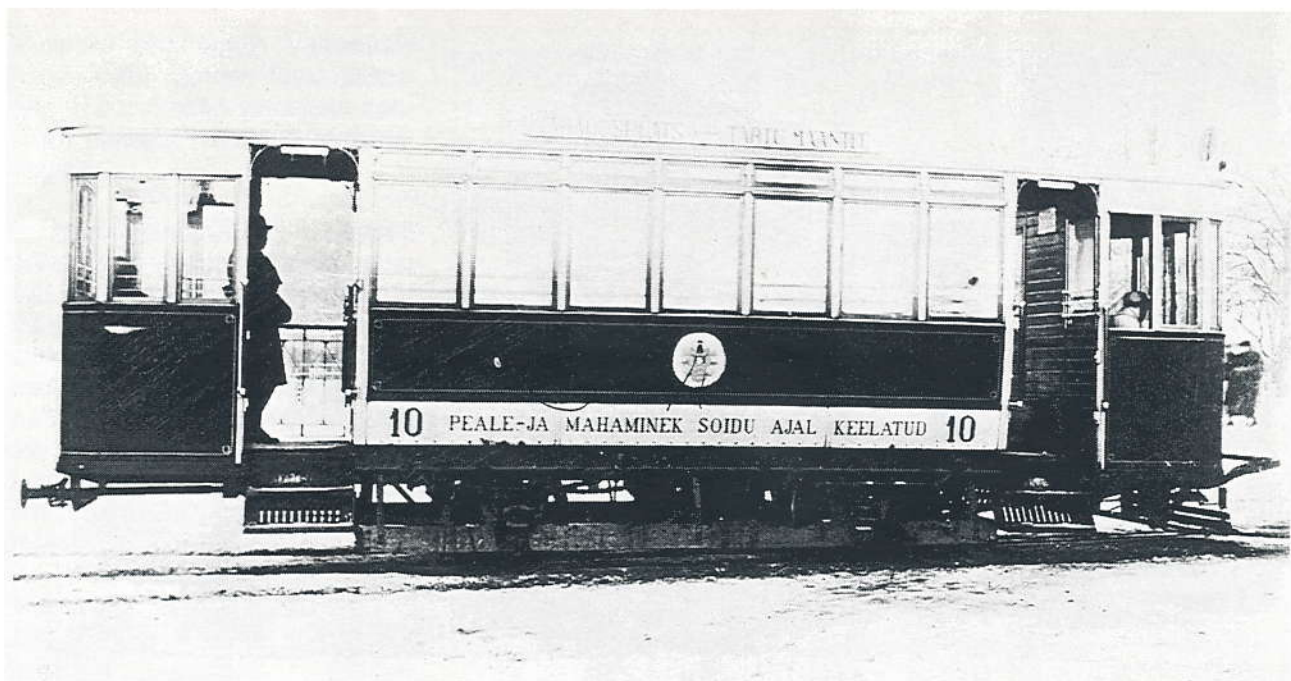
Belgiasta saapui 10.1.1924 kaupunginhallitukselle uusi kirje, jossa yhtiö vakuutti, ettei se aio tunnustaa "Viron oikeustuomiota" sopimuksen mitätöinnistä. Vaikka kaikki yhtiön vuodesta 1921 alkaen tekemät lähentymisyritykset olivatkin Tallinnan kaupunginhallituksen niskoittelun vuoksi rauenneet tyhjiin, osakkaat eivät aikoneet luopua vaatimuksistaan. Asioiden kulun vuoksi yhtiö katsoi olevansa pakotettu viemään asia oikeuteen. Tuotuaan julki vakaumuksensa, että "oikeuselimet tulevat tyydyttämään vaatimuksemme, koska myös toiset samanlaiset yhtiöt, joiden omaisuus on samalla tavalla otettu pois, ovat sodan jälkeen saaneet hyvityksen", halusi yhtiö vielä "viimeisen kerran" neuvotella oikeudenmukaisesta vahingonkorvauksesta, minkä ohella myös jalomielisesti suostuisi uudistamaan sopimuksen ja "vieläpä, jos

Teille sopii, ryhtyä tutkimaan sähkön käyttöä liikevoimana ja kaupungin valaistuksessa." Vastaa van toimiluvan saamiseksi yhtiö lupasi "tuoda mukanaan yhden belgialaisen yhtiön (Société Anonyme d'Enterprise Générale de Travaux = Engetra) sekä ryhmän ranskalaisia", jotka muodostaisivat yhdessä uuden osakeyhtiön. Kirjeen lopussa todettiin, että samalla myönnettäisiin, että entinen sopimus purettiin yhtiön rikottua sen ehtoja elo-syyskuussa 1917; tämä ilmeisesti uhkausluonteisesti. Kaupunginhallitukselle julistettiin, että jollei tältä 15.2.1924 mennessä saataisi tyydyttävää vastausta, asia vietäisiin oikeuteen. Tässä yhteydessä ei enää puhuttu Viron oikeuslaitoksesta, kuten kirjeen alussa, vaan "kansainvälisestä ero-oikeudesta". Kirjeen lopussa todetaan, että "olemme nyt tehneet kaiken, ettette oikeudessa pyytäisi tarkoituksetonta päätöstä meitä vastaan purkamisasiassa".

Kaupunginhallitus vastasi 24.1.1924: "Valitettavasti emme voi yhtyä mielipiteeseen meidän tuomioistuimemme päätöksestä. Viron kansalaisina olemme velvoitetut tunnustamaan Viron oikeuslaitoksen tuomiot siitä huolimatta, miten Te arvioitte oikeuttamme ja lakejamme. Mitä tulee ehdotukseen antaa asia kansainväliselle oikeudelle, Tallinnan kaupunginhallitus ei voi meillä voimassa olevien lakien vastaisesti kääntyä kansainvälisten säännösten kannalle ohittaen oman hallituksen. Mutta mitä tulee ehdotukseenne käydä neuvotteluja, niin olemme suostuvaiset perustaviin keskusteluihin Tallinnan raitiotien muuttamisesta sähköraiotieksi ja sen liikennöinnistä."

Tämän jälkeen yhtiö ilmoitti, että se jättää kanteen Tallinnan kaupunginhallitusta vastaan "väliaikaisesti seisomaan" ja lähettää oman edustajansa käymään neuvotteluja.

Yhtiön edustaja, insinööri E. Sariban, jolla oli myös Engetran valtakirja, saapui Tallinnaan huhti-



Dvigatelin bensiinivaunu linjalla "Vabadusplats - Tartu maantee". Vaunun alalaidassa oleva teksti "Peale- ja mahaminek soidu ajal keelatud" tarkoittaa, että päälle- ja maahanmeno on ajon aikana kielletty. Suomenkielesäkin soittaminen on joskus kulkemisen synonyyminä; vrt. "antaa soittaa" eli mennä. Ohjaamon ja matkustamon välissä on kiinteä seinä. (PR)

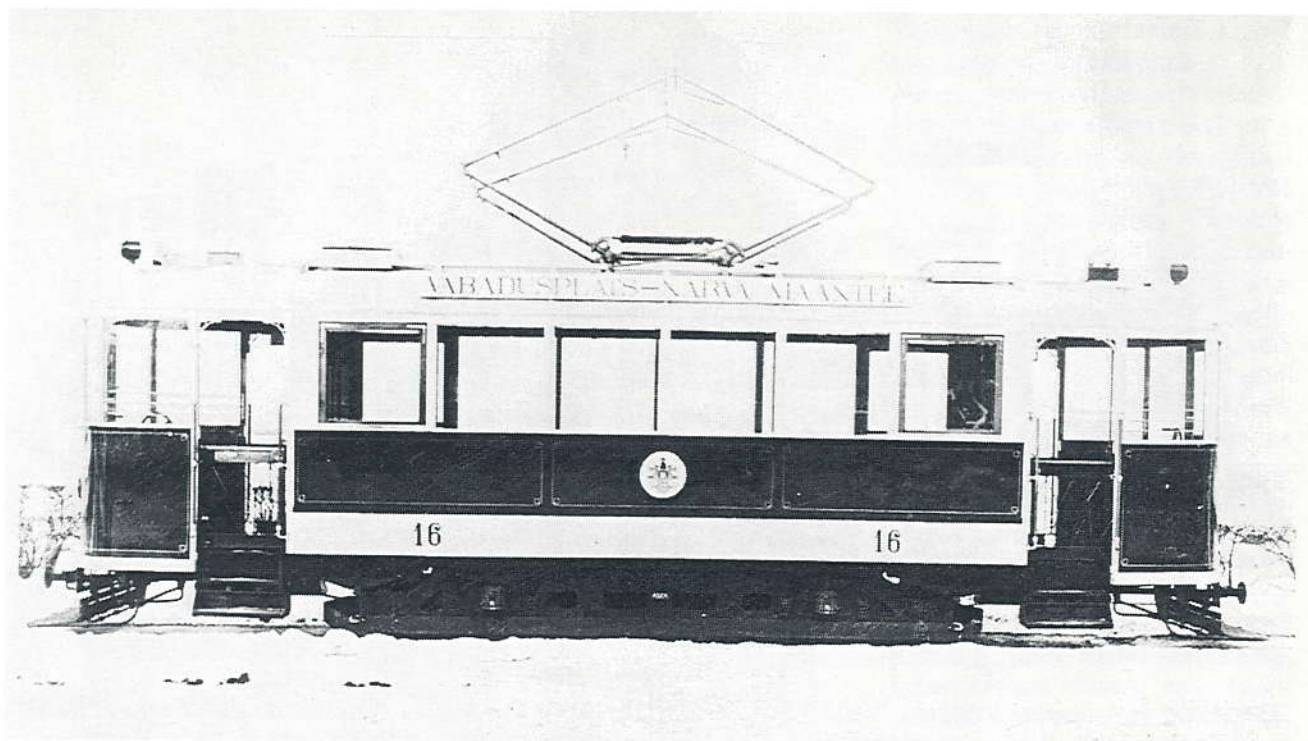
kuun 1924 alussa. Belgian konsulaatissa 7.4.1924 pormestarin tavannut Sariban lupasi esittää kaupunginhallitukselle muutaman päivän päästä sähköraitiotien ja sähkövalaistuksen toimilupasopimuksen luonnoksen. Viimeksi mainitun yhteydessä selvisi, että belgialaiset suostuisivat poistamaan hevosraitiotiekysymyksen päiväjärjestyksestä ehdolla, että belgialainen raitiotieyhtiö ja Engetra saisivat varmistaa osakeyhtiölle "Société d'Electricité Belgo-Esthonienne" monopoliaseman kaasun ja sähköenergian tuotannossa ja myynnissä Tallinnassa sekä olemassaolevien ja rakennettavien raitiolinjojen liikennöinnissä. Saribanin läsnäollessa 14.4.1924 asiaa käsitelleet Tallinnan valtuustoryhmien edustajat eivät puoltaneet toimiluvan myöntämistä yhtiölle. Sen sijaan Saribanille ehdotettiin, että Engetra rakentaisi Tallinnassa sähköraitiotien omilla välineillään ja työvoimallaan. Työn hinnaksi arvioitiin noin 400 miljoonaa Viron markkaa, minkä kaupunki lupasi maksaa yhtiölle vähittäin, vastaten velan täydellisestä maksamisesta yhtiölle koko kaupungille kuuluval-

la omaisuudella. Tähän ehdotukseen Sariban suostuikin.

Kuukauden päästä Engetra ilmoitti, ettei kaupungin ehdotus vastannut sen toiveita, ja suositteli vakavasti Saribanin toimilupasopimusluonnoksen hyväksymistä lisäten, että raitiovaunuyhtiö odottaa "kärsimättömästi kysymyksen ratkaisua"; päinvastaisessa tapauksessa olisi yhtiö "pakotettu antamaan asia oikeudelle, kuten sillä jo oli ollut aikomuksena".

Kaupunginhallitus antoi asian ratkaistavaksi vuoden 1922 lopulla perustetulle Raitiotietoimikunnalle. Kesä-heinäkuun kestäneen harkinnan jälkeen kaupunginhallitus taipui puoltamaan toimiluvan myöntämistä sähköraitiotielle. Omaan osaansa näyttelivät ilmeisesti talouskriisistä johtuneet rahoitusvaikeudet, jotka sekoittivat kaupunginhallituksen suunnitellut laajentaa raitioverkostoa. Kaupunginhallitus lähetti Engetralle oman mallinsa sopimuksesta elokuun 1924 puolivälissä. Koska kaupunki tarjosi toimilupaa vain sähköraitiotielle, hylkäsi Engetra esityksen vaatien toimiluvan laajentamista vähintäänkin kaupun-

gin sähköaseman luovutukseen. Neuvottelut jatkuivat marraskuuhun, mutta sopimusta ei syntynyt. Tämän jälkeen kaupunginhallitus esitti Engetran ehdotuksen valtuustolle, joka 12.11. hylkäsi sen. Viikon päästä ilmoitettiin valtuuston päätös Engetralle toistaen samalla aiemmat ehdotukset sähköraitiotien rakentamisesta liikennöintikuntoon. Vastauksen kaupunginhallitus sai Belgian pankkierroilta vasta seuraavan vuoden lokakuussa, kun Engetra ilmoitti luopuvansa omasta aikaisemmasta ehdotuksestaan, koska sille ei ollut saatu paikallisten pankkien tukea. Tämän perusteena oli "huono vaikutelma, joka syntyi liiketoiminta-alueemme, Tallinnan raitioteiden ottamisesta pois belgialaisen yhtiön hallusta". Myös Engetra yhtiönä oli tullut vakaumukseen (talouskriisi), että "nykyään on mahdotonta rahoittaa Virossa yhtään uutta merkityksellistä hanketta." Luopumisestaan Engetra oli ilmoittanut myös raitiovaunuyhtiölle, joka "on itse erittäin kiinnostunut löytämään tien asian ratkaisuun". Yhtäkaa Engetran tiedonannon kanssa saapuikin raitiovaunuyhtiön kirje, jossa todettiin, että mikäli sopi-



Ensimmäistä sähkövaunutyypiä oleva Dvigatel-vaunu nro 16 ASEA:n valmistamalla alustalla, linjalla "Vabadusplats - Narva maantee". (PR)

muksia ei ole "tähän mennessä saavutettu, aikovat he kääntyä kansainvälisen yhteisön puoleen" ja pyysivät kaupunginhallitusta ryhtymään oman hallituksensa kanssa tarvittaviin toimenpiteisiin.

Asia lähtikin uudestaan hallitustasolle. Marraskuun 1925 alussa Ulkoministeriö vaati saada kaupunginhallitukselta kaiken raitiolii-kennetoimilupaan liittyvän aineiston ilmoittaen samalla, että hallitus pitää suositeltavana kysymysten nopeaa ratkaisua.

Tällä hallituksen suosituksella oli luja tausta. Viron ulkoministeriö oli hiljattain saanut Belgian konsu-lilta kirjeen, jossa pantiin merkille, että Belgian ulkoministeri oli antanut tälle tehtäväksi käyttää suhteitaan ratkaisun saamiseksi. Ministeri korosti erityisesti, että "kahden valtion suurimmat edut ja päämäärät kehittää suhteitaan" muuttavat kysymyksen ratkaisun välttämättömäksi. Samoin ministeri katsoi tarpeelliseksi muistuttaa, että Belgian hallitus oli siihen asti "kohdellut Viroa ystävällisellä ja alati ponnistellut tukeakseen Viron vaatimuksia Kansainliiton edessä. En epäile, että Viron hallitus, huomi-

oiden merkityksen, jonka Belgian hallitus antaa tämän konfliktin ratkaisulle, toimii ratkaisevalla tavalla".

Sisällissodan ja miehityksen aikana otetut lainat, mutta myös taloussiteiden katkeaminen Venäjälle ja sen bolshevikkipinallisten perustamaan "Neuvostoliittoon", olivat vieneet Viron tasavallan yhä vain kasvavaan riippuvuussuhteeseen länsivalloista. Vuoden 1925

alussa Viron ulkomaanvelka ulottui noin 7,6 miljardiin Viron markkaan. Aiempien lainojen maksamiseksi piti välttämättä saada uusia lainoja, mitä seikkaa belgialaiset pankkiirit eivät jättäneet käyttämättä edukseen. Belgian ulkoministerin sanat "korkeammista eduista" ja "suhteiden kehittämiseksi" antoivat selkeästi ymmärtää, että jos hevosraitiotiekysymystä ei ratkaistaisi osakkaille suotuisalla tavalla, voisi Viron hal-

VAGUNITEHAS A.-S. „DVIGATEL”

Tallinn — Kõnetraat 1-52 — Postkast 131.
Tel. aadr.: „Vagundvigatel“.

Raudteevagunid igat liiki: lala ja kitsa tee jaoks, reisijate ja kaubaveoks; platvormid, tsiternid kütte ja määreainete veoks; vagu-
- - nid külmetussiseseadega; trammitee vagunid, vagonettid jne. - -
Raudteetarbed — puhvrid, ühendused, vedrud, pöörillad, roopanaelad, poldid jne. — Lennuriistad — auruhaamid, sepatööd, valu.

Põllutööriistad ja masinad — tuulutamismasinad, viljapuhastajad, rehepeksugarnituurid, sahad, äkked jne.

Kerged ja rasked töövankrid. Mööblid-büroo ja elutubade sisseadeks kõige paremast Ukraina tammest ja teistest puumaterjaalidest. Kuivatushooned puumaterjaalitele. Tammepuust parkettahviid. Parandus-
- - töökojad veduritele, raudteevagunitele ja põllutööriistadele. - -

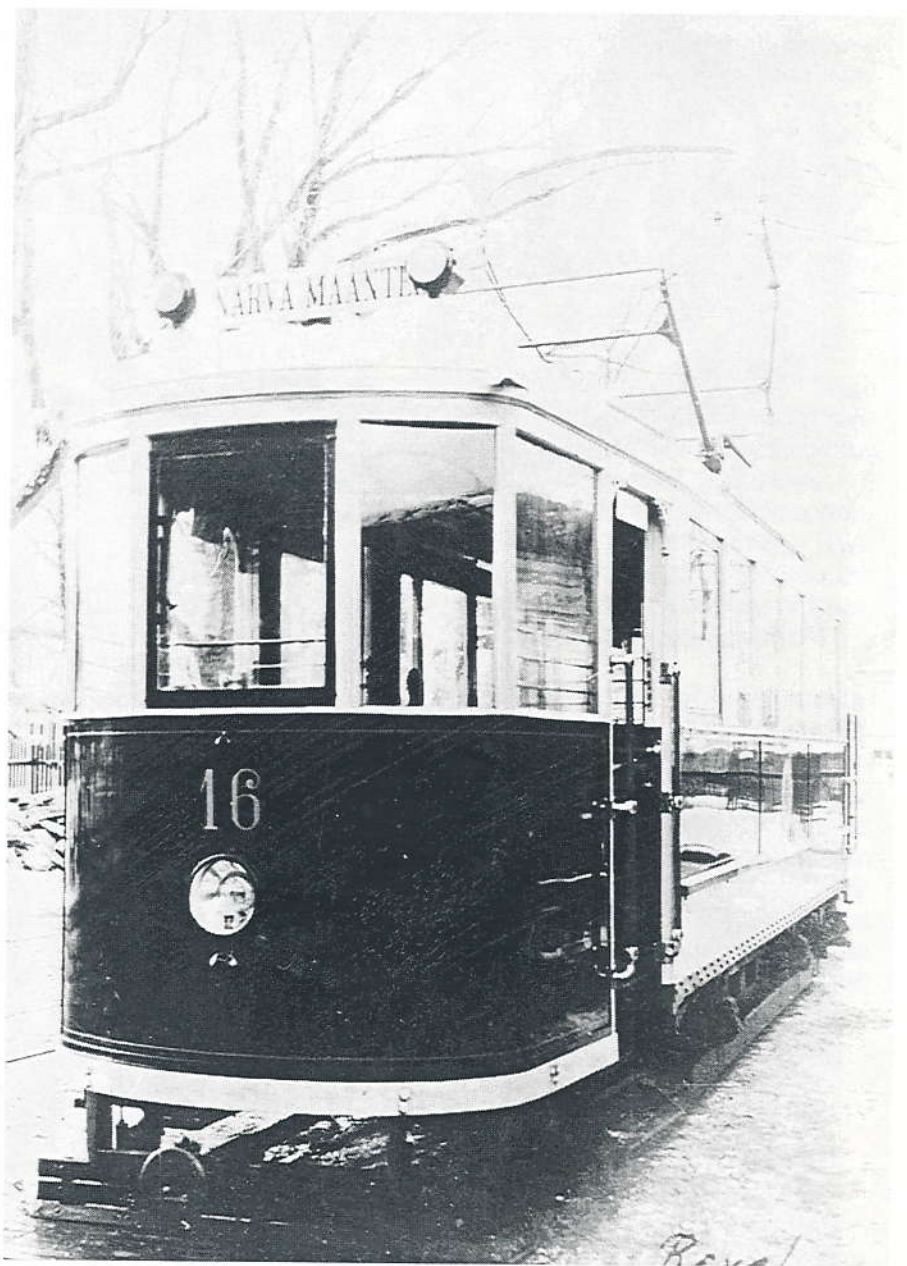
== Materjaali proovikoda. ==

lituksella olla suuria vaikeuksia saada uusia lainoja. Tämä pakotikin nyt pitämään viimeisen konfliktin pikaista ratkaisua suositeltavana.

Kaupunginhallitus ilmoitti 14.11.1925 Ulkoministeriölle, ettei sillä ole mitään kysymyksen pikaista ratkaisua vastaan, mutta sen tarvitsee tietää yhtiön vaatiman vahingonkorvauksen suuruus. Vastausta ei tarvinnut odottaa kauan. 27.11.1925 ulkoministeriö ilmoitti, että belgialaiset vaativat vahingonkorvauksena 2,2 miljoonaa kultafrangia, siis yli 4,5 kertaa enemmän kuin millä olivat Tramways de Révalin vuonna 1922 ostaneet. Yhtiön kokoamien taseiden mukaan (tilanne 31.12.1917) oli hevosraitiotien varallisuus ollut seuraava:

- kiskot, liikkuva kalusto, rakennukset ja kalusteet	1,27 M.Fr.
- kulut sähkörairitieprojektiin	0,03 M.Fr.
- toimilupatakuut	0,02 M.Fr.
- hevoset ja niiden varusteet	0,06 M.Fr.
- varaosat	0,02 M.Fr.
Summa =	1,40 M.Fr.

Summalle laskettiin ajalta 1.1.1918 - 31.12.1925 kuuden prosentin vuotuinen korko, jolla summa nousi edellämainitun suuruiseksi. Kyse oli summasta, jonka maksamiseen yhtiö ei ilmeisesti itsekään uskonut, koska vaatimuksen esittämisen ohessa Belgia valtuutti Tallinnan konsulit tarpeen vaatiessa vähentämään korvausvaatimuksen 1,5 miljoonaan Belgian frangiin paperirahassa (silloisen kurssin mukaan noin 26,2 miljoonaa Viron markkaa). Yhtiön vaatimukset esittäessään konsuli ilmoitti yhtiön toivovan, että "näin suuren uhrauksen vuoksi on kaupunginhallituksella syytä suostua esitykseen". Kaupunginhallitus oli tässäkin eri mieltä, ja nimenomaan sitä, että yhtiö oli yliarviointanut vaatimuksensa. Tammikuussa 1926 kaupunginhallitus ilmoitti, että se on suostunut maksamaan vahingonkorvausta liioiteltujen varojen todellisesta arvosta. Kaupantekokorvausten suuruudesta

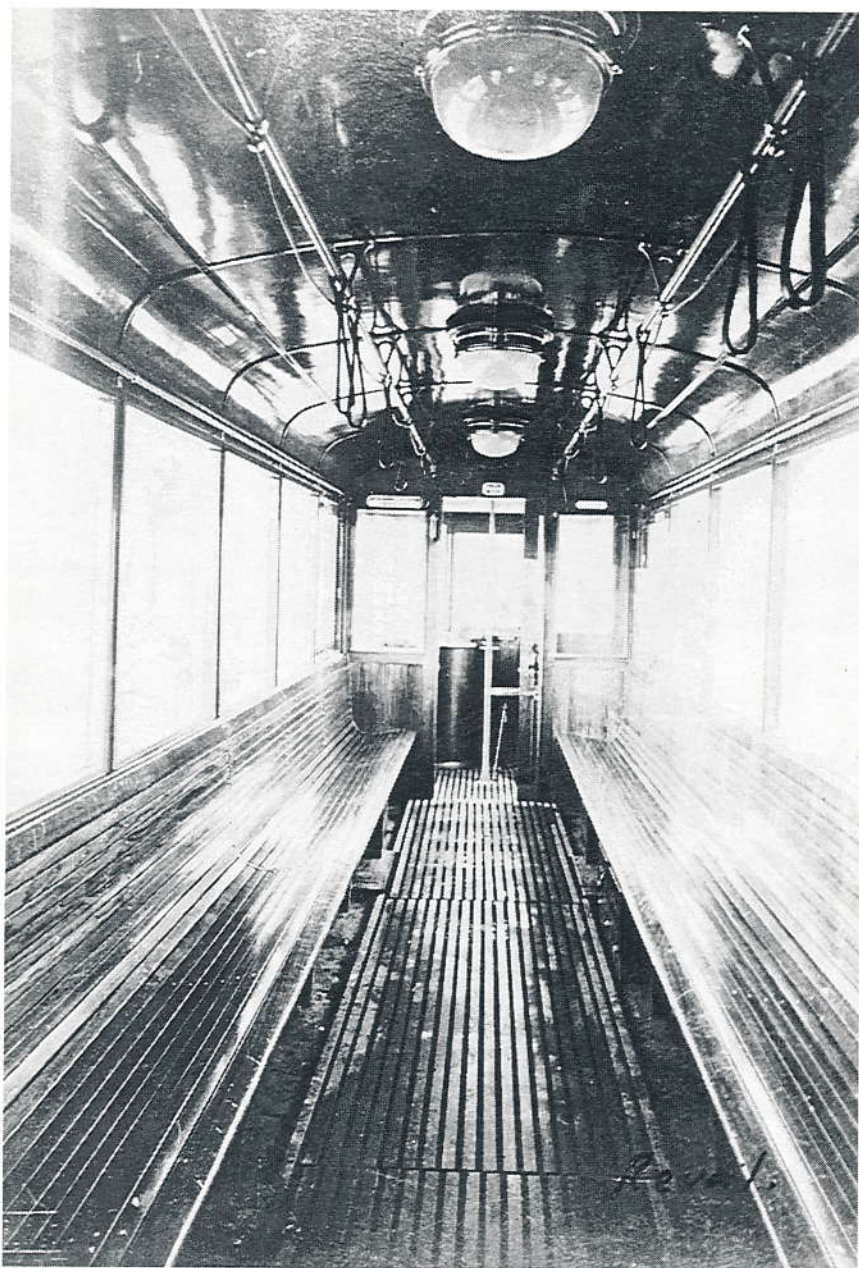


Dvigatel-vaunu nro 16. Vaunut olivat kaksisuuntaisia eli ajokytkimet ja ovet sijaitsivat kummassakin päässä ja sivuilla. (PR)

kesti yli vuoden. Kun kaupunginhallitus ei perääntynyt päätöksensä, vaati yhtiö yliarvioitun varallisuuden uutta arviointia. Tämä tehtiinkin vuonna 1926, ja tulos oli, että yhtiön tuli vähentää vaatimuksensa 12,5 miljoonaan Viron markkaan eli yli puolella. Siihen tuli lisätä prosentit ajalta, jona kaupunki oli omaisuutta käyttänyt, mutta loppuyhteenvetona yhtiö suostui 12 miljoonaan Viron markkaan. Kaupunginvaltuusto päätti 29.11.1926: "Tunnustetaan, että Tallinnan kaupunginvaltuusto on

sittenkin suostunut maksamaan yhtiölle 12 miljoonan markan summan ehdolla, että yhtiö sillä summalla tunnustaa kaikki omat vaateensa entisen hevosraitiotien asiassa tyydytytyiksi, ja että Tasavallan Hallitus mahdollistaa kyseisen summan maksamiseksi Tallinnan kaupunginvaltuustolle lainan ..."

Valtio epäröi aluksi myöntää mainittua lainaa, muttei enää sen jälkeen, kun marraskuussa 1926 ilmestyi pariisilaisessa sanomalehdessä "Le Monteur des Intérêts



Vaunun 16 sisäkuva. (PR)

Matériels" kirjoitus, jossa todettiin, että belgialainen raitiovaunuyhtiö oli "erään vaikutusvaltaisen pankkikonsortion suojeluksessa", minä vuoksi Tallinnan hevosraitiotiekysymyksen suotuisa ratkaisu vaikuttaisi kaikkein edullisimmin Viron ja Belgian kauppasuhteisiin "silmänräpäyksessä, koska näiden kahden maan välillä on juuri kaupallinen sopimus allekirjoitettu". Artikkelissa annettiin ymmärtää, että sopimuksen ratifioinnissa voisi ilmetä vaikeuksia, jos hevosraitiotiekysymyksen ratkaisu ei olisikaan toivotunlainen.

Viron politiikka- ja talousahamot, joiden kaikki toivo oli lännessä, eivät halunneet ottaa tarpeettomia riskejä. Kaupunginvaltuusto sai Viron pankilta 31.1.1927 tarvittavan lainan, ja 1.2.1927 allekirjoittivat kaupunginvaltuuston ja Tramways de Révalin edustajat asiakirjan, jossa vahvistettiin, että yhtiö on omien vaatimustensa tyydyttämiseksi saanut 12 miljoonaa Viron markkaa, eikä sillä enää ole mitään vaatimuksia Tallinnan kaupunkia kohtaan.

Yhtiö saattoi todellakin olla tyytyväinen. Vuonna 1922 solmittu kauppa oli tuottanut noin 0,5 miljoonan Belgian frangin puhtaan voiton. Mitä tulee kaupunginvaltuustoon, niin "tarkoituksenmukaisesta ratkaisusta" asia oli kaukana. Hevosraitiotiestä maksettiin, sillä sitä vaativat Viron hallituksen edut, sen taloudellinen ja poliittinen riippuvuus länsi-Euroopasta.

Kopli aurutramm - Koplin höyryraitiotie (raideleveys 1524 mm)

Baltian laivaston tarpeita tyydyttämään perustettiin Kopliin vuonna 1912 Vene-Balti Laevaehitus- ja Mehhaanikatehas (Venäjän-Baltian Laivanrakennus- ja Konepaja) -osakeyhtiö. Tehtaan ympäristöön Kopliin alkoi marraskuussa 1912 valmistua työläisasuntoloita siihen tahtiin, että vuonna 1915 seudulla asui jo lähes 15.000 ihmistä. Asujaimisto tarvitsi liikenneyhteyden kaupunkiin; aluksi käytettiin hevosrattaita ja -omnibusseja. Linja-autojakin kokeiltiin, kun tehtaassa tammikuussa 1914 alkoi lakko puutteellisten liikenneyhteyksien vuoksi.

Tehtaan johto pyysi lopulta lokakuussa 1914 Tallinnan kaupunginhallitukselta lupaa kiskojen laskemiseen osin kaupungin maalle. Lupa myönnettiin 8.10.1914 ja lopullinen sopimus solmittiin huhtikuussa 1915.

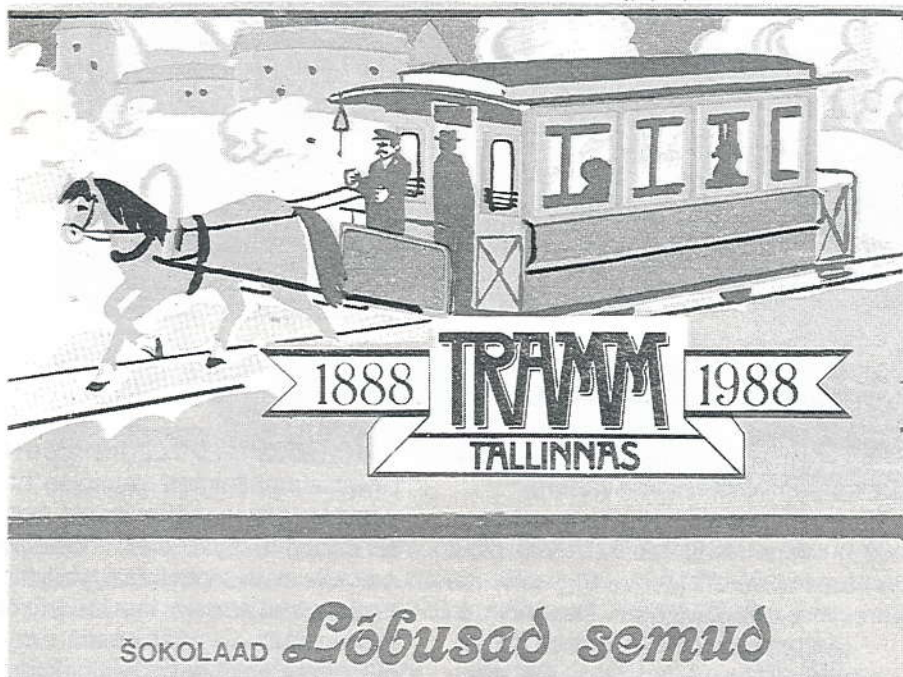
Reitti kulki Koplin tehtaalta Kopli-katua pitkin Sitsin mäelle asti. Rakentajana toimi A/S Böcker & Co. Tehtaan johtokunta pyysi 10.12.1914 kaupungilta lupaa pidentää reittiä Telliskivi-kadulle. Lupa myönnettiin ja valmistuessaan reitti oli pituudeltaan 4,5 kilometriä. Reitillä oli yksi raide, jota liikennöitiin molempiin suuntiin.

Koplin linja avattiin marraskuussa 1915. Kalustoksi oli ostettu Pietarista 13 vanhaa leveäraiteista raitiotiehöyryveturia ja 27 vauhua. Näiden saapuessa Tallinnaan selvisi, että vain kolme veturia oli korjaukelpoisia, kun taas muut kelpasivat vain romuraudaksi (ja

sitä niistä vuonna 1918 tulikin). Korvaavaksi kalustoksi toimitti tal-
linalainen A/S Dvigatel vuonna
1915 kuusi umpinaista ja kaksi
avonaista perävaunua. Samalla
Vene-Baltin tehdas valmisti itse
yhden bensiinimoottorivaunun.
Kolmea pietarilaista veturia käytet-
täessä havaittiin, että täyteen
kuormattujen vaunujen kanssa ve-
turit eivät jaksaneet Sitsin mäkeä
ylös saakka.

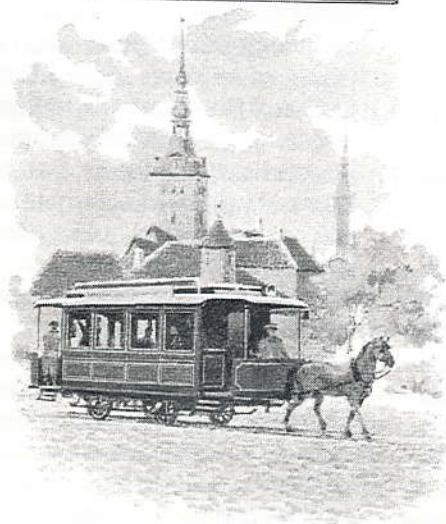
Syksyllä 1917 Vene-Baltin teh-
das evakuoitiin Venäjälle pois mie-
hitysuhan alta. Lokakuussa raitio-
tietä tarjottiin Tallinnan kaupungil-
le, jota kyseinen tarjous ei kuiten-
kaan kiinnostanut. Tehdas jatkoi
reitin liikennöintiä harvoin ja epä-
säännöllisin lähdöin rakentaen sa-
malla linjalle bensiinimoottorivau-
nuja, joista viimeinen otettiin käyt-
töön 11.2.1926.

Kesäkuussa 1926 käyttökun-
nossa oli kolme höyryveturia, kak-
si bensiinimoottorivaunua ja kym-
menen perävaunua. Tallinnan
kaupunginhallituksen raitiotie-
osasto päätti 22.9.1926 ostaa
Koplin linjan kalustoineen ja pi-
dentää linjan kaupungin puolei-
sessa päässä Vene Turgille (=Viru
Väljak). Samalla päätettiin tehdä
reitille toinen raide.

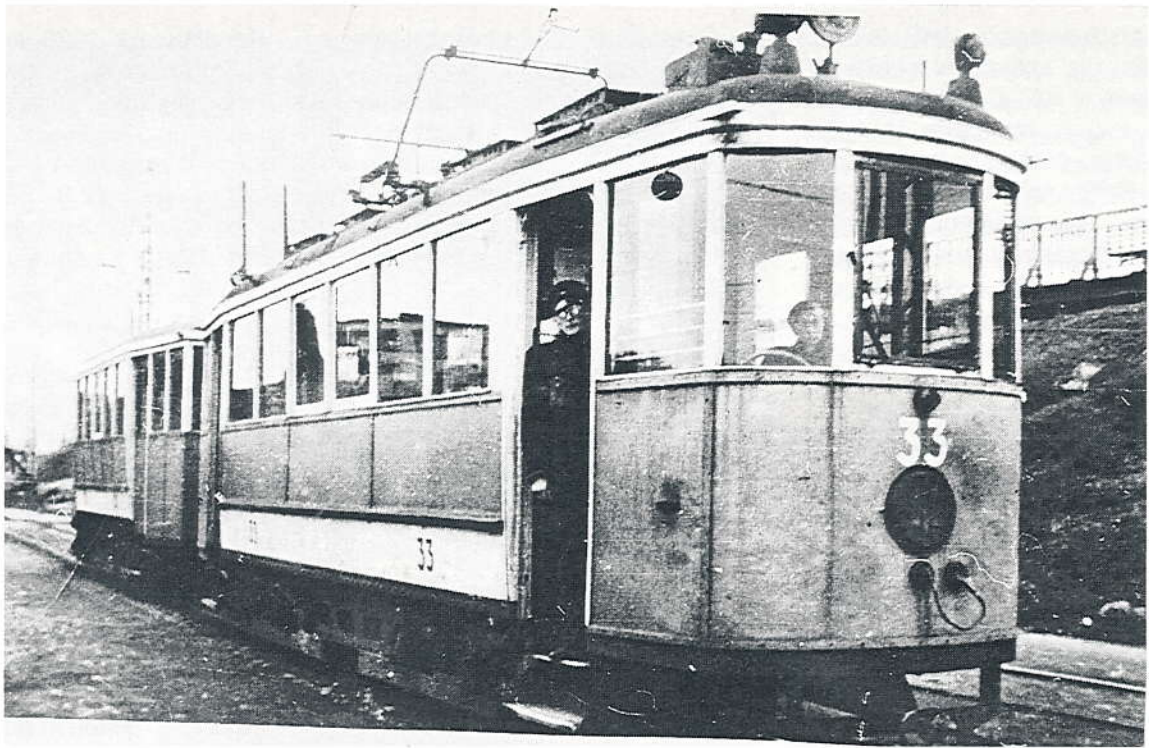


Kaupunki osti Koplin linjan
13.4.1928. Kauppaan sisältyi kah-
deksi vuodeksi vuokrasopimus
käyttökuntoisesta kalustosta (2
höyryveturia, 2 bensiinimoottori-
vaunua ja 10 perävaunua) - käyt-
tökelvotonta kalustoa ei vuokrattu
- sekä viideksi vuodeksi vuokra-
sopimus Koplin vaunuvarikosta.

18.6.1930 esitettiin reitin raide-
leveyden muuttamista yhteneväk-
si muiden reittien kanssa sekä pit-
kään käyttämättöminä seisseiden
hevosraitiovaunujen muuttamista
bensiinimoottorivaunuiksi Koplin
linjalle sekä kolmen uuden perä-
vaunun hankkimista. Suunnitelma
kariutui varojen puutteeseen, kun
lainaakaan ei saatu. Vuoden 1930
lopulla kalusto oli niin huonokun-



Eräitä raitio-
teiden sata-
vuotisjuhlien
yhteydessä il-
mestyneitä
muistoesineij-
tä; 50 gram-
man pähkinä-
suklaalevy 65
kopeekalla
Kalevin ma-
keistehtaalta
ja erikoispos-
tikortti sekä
erikoisleima
juhlapäivältä
24.8.1988.
Neuvostotyy-
liin leimassa
on tekstit lä-
hinnä vain ve-
näjäksi. (JR)



Riigi Sadamatehas eli valtion laivaveistämö on tämän raitiotiejunan valmistaja. Moottorivaunun nro 33. Vaunut on kuvattu 1950-luvun lopulla, väritys on tumman punainen ja vaalean keltainen. (TTK)

toista, että linjan lopettamista harkittiin. Koplin asukkaat vastustivat tätä ehdotusta niin voimakkaasti, että linja päätettiin pitää käytössä.

Talven 1930-31 alussa Raitiotieosasto muutti viisi vanhaa umpinaista hevosvaunua bensiinimoottorivaunuiksi (nrot 51-55). Vaunut otettiin käyttöön kiskotustöiden jälkeen lokakuussa 1931. Muutostöiden yhteydessä vaunujen pyörät vaihdettiin tasapainoisyistä suurempiin ja koreja tukevoitettiin. Kahdelle vanhalle Koplin bensiinimoottorivaunun alustalle valtiollinen Riigi Sadamatehas rakensi uudet korit ja muutti raidelevyden (vaunut 64 ja 65) vuonna 1931.

Koplin reitin raidelevyden kaventamistyöt 1067 mm:iin aloitettiin 21.9.1931. Työt saatiin valmiiksi 20.10.1931, ja säännöllinen linjaliikenne aloitettiin 21.10.1931 "uudella" uusitulla kalustolla, johon kuului kahdeksan bensiinimoottorivaunua ja neljä perävaunua (näistä osa oli vanhoja kaupunkilinjojen vaunuja, jotka raidelevyden muutoksen jälkeen voitiin siirtää Koplin varikolle; kuten edellä mainittiin, seitsemän bensiinimoot-

torivaunua oli suunniteltukin yksinomaan Koplin linjaa varten).

Vene-Baltin tehtaalta vuokratut vanhat veturit ja vaunut, joista osa oli ollut käytössä liikennöinnin aloittamisesta 1915 alkaen, luovutettiin Vene-Baltin tehtaalle takaisin vuoden 1931 lopulla.

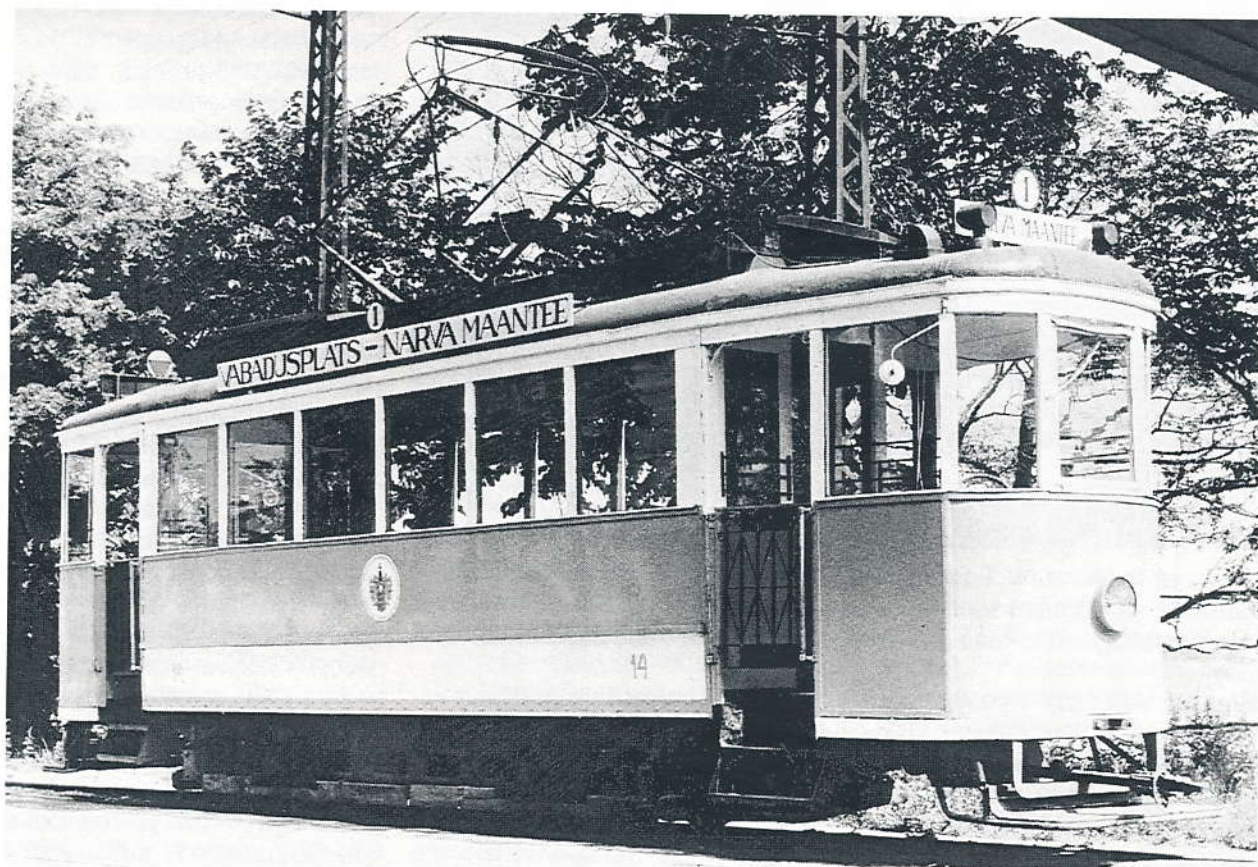
Vuoden 1932 alkaessa kuului Koplin varikon kalustoon siis yhteensä 12 vaunua (bensiinimoottorivaunut 51-55, 57, 64-65 ja perävaunut 102-105).

Raitiovaunukalustosta vuoden 1920 jälkeen

Hevosraitioliikenteen Tallinnassa päätyttyä marraskuussa 1918 jäi ainoaksi raitiolinjaksi Koplin höyryraitiolinja. Tramways de Réval -yhtiön omaisuus ja kalusto jäi vaille käyttöä. Vuonna 1919 alettiin kaupungin elimissä harkita raitioliikenteen aloittamista uudelleen, mutta moottoroiduilla vaunuilla. Sähköraitiotie oli ollut suunnitelmassa jo vuosisadan alussa ja oli nykyin, mutta kustannussyistä asia lykkääntyi. Sen sijaan pohdittiin polttomoottorikäyttöisten raitiovaunujen hankkimista.

Keväällä 1920 esitti insinööri H. Gertz suunnitelman vanhojen hevosvaunujen muuttamisesta bensiinimoottorikäyttöisiksi. Vähäisin muutoksin suunnitelmaa ryhdyttiin myös toteuttamaan, kun kalusto oli tuomioistuimen päätöksellä siirtynyt kaupungin haltuun. Tarkoitus oli aluksi muuttaa kuusi vaunua bensiinimoottorivaunuiksi ja 20 vaunua perävaunuiksi. Näin ei kuitenkaan käynyt. Talvella 1920-21 muutettiin viisi umpinaista hevosvaunua bensiinimoottorivaunuiksi ja kolme umpinaista hevosvaunua perävaunuiksi. Moottoreina käytettiin useita eri merkkejä (Carford, Selden, Peerless), hevosvoimia moottoreissa oli 20-25. Moottori sijoitettiin vaunun etupäähän tehdylle alustanpidennykselle, joten tyhjinä vaunut kulkivat nokka maassa ja täysin taas takakenossa. Kiskoilta suistumisia sattui huomattavan usein.

Vuodeksi 1922 saatiin muutettua vielä neljä umpinaista hevosvaunua bensiinimoottorivaunuiksi ja kaksi umpinaista hevosvaunua perävaunuiksi. Vuoden 1922 lopulla oli siten käytettävissä yhdeksän bensiinimoottorivaunua (nrot 1-9) ja viisi perävaunua (nrot 1-5,



Museovaunu 14 eli alunperin nro 46 on Ilmarinen valmistama vaunu vuodelta 1953. Vaunusarja rakennettiin kaksi- ja kolmikymmenluvun vaunujen piirustusten pohjalta. Vaunun väriyksenä on varhaisempi sini-valkoinen yhdistelmä. Kuvassa vaunu on SRS:n ajelulla 22.7.1993 Koplin päätepysäkillä. (JR)

sittemmin 101-105). Vuoteen 1926 mennessä perävaunujen määrä kasvoi kahteentoista. Näistä vaunut 1-6 (sittemmin 101-106) olivat umpinaisia, vaunut 7-12 (sittemmin 107-112) avonaisia, kaikki entisiä hevosvaunuja. Hevosvaunuja jäi sellaisinaan edelleen Kadriorgin varikollekin ja syksyllä 1944 kolme niistä otettiin käyttöön perävaunuina pommituksissa vaurioitunutta kalustoa korvaamaan. Viimeisetkin hevosvaunuista tehdyt perävaunut hävitettiin vuonna 1953.

Liikennöinnistä vastasi aluksi Tallinnan kaupunginhallituksen rakennusosasto, 2.1.1923 alkaen Tallinnan kaupunginhallituksen katurautatieosasto, myöhemmin raitiotieosasto (Tallinna Linnavalitsuse Tänavraudteeosakond, nimi muutettiin 1.4.1928 alkaen muotoon Tallinna Linnavalitsuse Tramiosakond). Vuoden 1924 alussa

valmistui myös uusi varikko Pärnu maanteen varrelle.

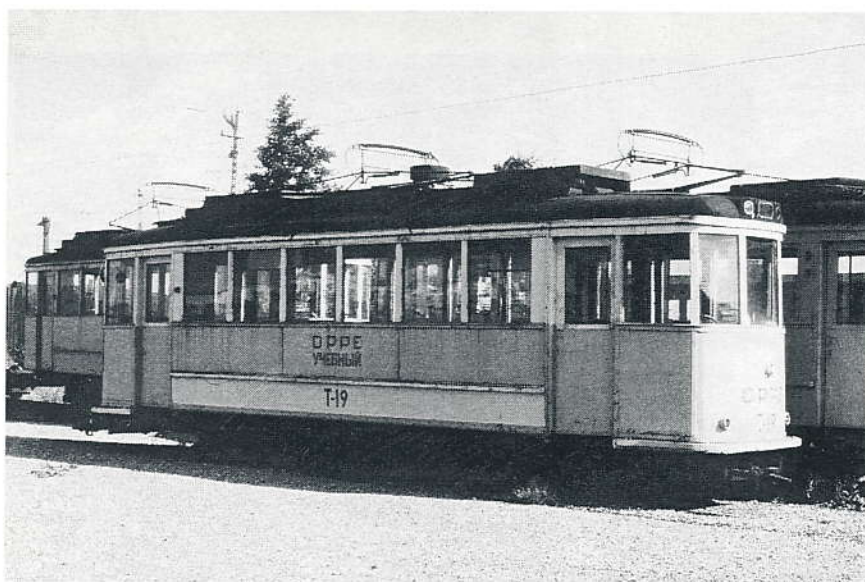
Raitioteiden sähköistys päätettiin aloittaa vuonna 1923. Kalustoksi tilattiin 24.4.1923 Dvigatelilta yhdeksän sähkömoottorivaunua, joihin sähkölaitteet Siemens-Schuckertwerkeltä ja AEG:ltä, alustat ASEA:lta. Varojen puutteesta johtuen ja siitä aiheutuneesta ulkomaisten laitetoimitusten viivästymisestä johtuen vaunujen valmistuminen viivästyi kahdella vuodella syksyyn 1925. Toisaalta Dvigatel sai vuonna 1924 toimitettua neljä uutta bensiinimoottorivaunua (nrot 10-13, sittemmin 60-63). Nämä vaunut tulivatkin tarpeeseen, sillä useiden hevosvaunuista muutettujen moottorivaunujen puuosat olivat jo niin mädät, että istuimetkin irtoilivat. Vaunuissa 3 ja 9 osat irtoilivat kaarteissa ajettaessakin, kun "vaunuissa ei ole niin tervettä koh-

taa, että pultti tai puuruuvi pysyisi kiinni".

Vuonna 1927 kalusto lisääntyi neljällä sähkömoottorivaunulla (nrot 23-26) ja neljällä bensiinimoottorivaunulla (nrot 6-9, sittemmin 56-59). Valmistajana ei toiminut enää Dvigatel, vaan Rautateiden Päätehdas. Sähkömoottorivaunujen sähkölaitteet toimitti AEG.

Talvella 1930-31 romutettiin neljä hevosvaunuista muutettua bensiinimoottorivaunua, viisi vastaavaa peruskorjattiin Koplin linjan kalustoksi (vaunut saivat numeroiksi 51-55). Vuonna 1932 kaupunki osti Koplin varikon ja Valtion Satamatehdas valmisti reitille kaksi uutta bensiinimoottorivaunua (nrot 66-67).

Vuonna 1934 Valtion Satamatehtaalta tilattiin neljä uutta sähkömoottorivaunua (sähkölaitteet



Oppe- eli kouluvaunu T-19 on peräisin Dvigatelin valmistamasta ensimmäisestä sähköraitiovaunusarjasta vuodelta 1925. SRS:n ensimmäisen tutustumiskäynnin aikaan se seisoj Koplín hallin takapihalla 31.7.1973. (JR)

edelleen AEG:ltä). Kyseiset vaunut (nrot 27-30) valmistuivat vuonna 1936. Tilauksen yhteydessä päätettiin muuttaa kaksi bensiinimootorivaunua perävaunuiksi (Toteutiko päätös, on kyseenalaista. Ilmeisesti kyseessä oli kaksi vaunua sarjasta 51-55. Mikäli vaunut muutettiin perävaunuiksi, on ne vaunutilaston mukaan poistettu käytöstä vuoteen 1936 mennessä.)

1.4.1939 Raitiotieosaston vaunusto käsitti 20 sähkömootorivaunua, 12 bensiinimootorivaunua ja 18 perävaunua (lisäksi tuntematon määrä vanhoja hevosvaunuja, joita ei käytetty mihinkään). Maaliskuussa 1939 oli tilattu Valtion Satamatehtaalta neljä uutta perävaunua, jotka valmistuivat samana vuonna (nrot 21-24, sittemmin 121-124). Bensiinimootorivaunut 64 ja 65 muutettiin toukokuussa 1939 perävaunuiksi 119 ja 120. Toukokuussa 1940 bensiinivaunu 60 muutettiin perävaunuksi 125. Vuonna 1940 oli kaupunkilinjalla 20 sähkömootorivaunua ja 19 perävaunua, Koplín linjalla 9 bensiinimootorivaunua ja 6 perävaunua.

1.11.1940 linjaston ja kaluston otti haltuunsa Tallinnan kaupungin TRSN Toimeenpanevan komitean kunnallistalouden osasto, jonka

alaisina toimivat Tallinnan kaupungin kulkuneuvohallitus ja Kunnallistrusti Tallinna Transport. Saksalaismiehityksen ajan (syksystä 1941 syksyyn 1944) liikennettä hoiti Tallinna Transportin pohjalta muodostettu Tallinnan Raitiovaunut ja Autobussit. Liikennettä hoiti vuosina 1944-45 Tallinnan Liikennetrusti, 1945-47 Tallinnan kaupungin Raitiovaunu-Autobussi-Trusti, 1947-61 Tallinnan kaupungin Raitiovaunu-Johdinauto-Trusti, 1962-90 Tallinnan raitiovaunu- ja johdinautohallitus (TTTV), 1990 alkaen Tallinnan raitiovaunu- ja johdinautoyhtymä (TTK).

Tammi-helmikuussa 1942 muutettiin kaksi bensiinimootorivaunua puukaasukäyttöisiksi, seuraavana vuonna muutama lisää. Vuonna 1944 yhdeksästä Koplín moottorivaunusta kahdeksan kulki puukaasulla. Vuonna 1945 vaunut 58, 61 ja 63 muutettiin jälleen bensiinikäyttöisiksi, vuonna 1946 loputkin (vaunut 56, 57, 62, 66 ja 67). Vaunua 59 ei missään vaiheessa muutettukaan puukaasukäyttöiseksi, vaan esim. vuonna 1944 vaunu oli seisokissa polttoainepulan vuoksi.

Syyskuussa 1944, useiden vaunujen vaurioituttua neuvostovenäläisten pommituksissa, oli käyttökunnossa vain kaksi sähkö-

moottorivaunua, kolme bensiinimootorivaunua ja seitsemän perävaunua, yhteensä siis 12 vaunua! Käyttöön otettiin saman tien perävaunuina kolme vanhaa avonaista hevosvaunua. Vuoden loppuun mennessä saatiin käyttökuntoiseksi vielä viisi sähkömootorivaunua. Vaurioita korjattiin vähitellen; viimeinen sodassa vaurioitunut vaunu palasi linjaliikenteeseen vuonna 1951.

Vuoden 1946 lopulla todettiin kuusi perävaunua romutuskuntoisiksi. Näistä vaunut 106 ja 107 romutettiin, mutta kolme vaunua remontoitiin vuoden 1947 aikana ja otettiin taas käyttöön keväällä 1948.

Vuoden 1950 lopulla vaunustoon kuuluivat sähkömootorivaunut 14-33, bensiinimootorivaunut 56-59, 62-63, 66-67 ja 126 (viimeksi mainittu rakennettiin palaan vaunun 61 alustalle), perävaunut 101-105 ja 108-125 sekä harjavaunu T-1, jonka ASEA oli valmistanut jo vuonna 1929.

Vuosina 1951-54 liikenteeseen saatiin 15 uutta sähkömootorivaunua (nrot 34-48) ja 23 uutta perävaunua (nrot 128-150). Näistä vaunuissa 132-150 oli Tallinnan Konetehtaan syksyllä 1953 toimitamat alustat, muissa Ilmarine-yhtiön tekemät. Vaunut suunniteltiin ja valmistettiin 1920-30 -luvulta säilyneiden piirustusten mukaan. Lisäksi muutettiin vuonna 1953, Koplín linjan sähköistyksen seurauksena, viisi bensiinivaunua perävaunuiksi.

Vuoden 1954 jälkeisistä kalustohankinnoista todettakoon, että vuosina 1955-64 saatiin käyttöön itäksalalaisen Gothan (Volkseigen Betrieb Waggonbau Gotha, DDR) valmistamat 50 moottori- ja 50 perävaunua, kaikki kaksiakselisia (nrot 51-99 ja 11 sekä 151-199 ja 111). Perävaunut romutettiin vuosina 1975 - 81. Moottorivaunuilla ajettiin jonkin aikaa multipeliajoa, mutta vuoteen 1982 mennessä nekin oli kaikki poistettu käytöstä.

Vuosina 1965-67 Gotha toimitti 50 kaksinivelistä (kaksihuonetta- ja keittiö -tyyppistä) vaunua (nrot 200-249), joilla liikennöitiin vuoteen 1990 saakka. Gotha lopetti raitiovaunutuotannon vuonna 1967 sosialististen maiden "Keskinäisen Taloudellisen Avun Neuvoston" määräyksestä. Tuolloin määrättiin, että raitiovaunuja valmistetaan etupäässä vain Tsekkoslovakiassa Tatran tehtailla. Neuvostoliitto sai kyllä tehdä myös vaunuja, syynä siellä käytetty 1524 mm:n leveäraideleveys. Myös Unkari ja Romania pitivät päänsä ja rakensivat oman vaunutarpeensa, mutta Itä-Saksasta valmistus saatiin lopetettua. Nykyään Tallinnassa käytössä oleva kalusto on kokonaisuudessaan tsekkoslovakialaisen ČKD Prahan (Českomoravská Kolben-Danek Praha, obor. podnik, závod Tatra Smíchov) valmistetta. Vuosina 1973-80 valmistuneita neliaksellisia telivaunuja on 60 kappaletta (nrot 250-309), ja niitä näkee multipeliarajossa. Vuosina 1981-89 valmistuneita yksinivelisiä neliaksellisia vaunuja on 72 kappaletta (nrot 51-122). Vaunuja näkee sekä yksittäin että multipeliarajossa.

Työvaunuja mitä erilaisimpiin tarkoituksiin on 15, näistä veteraaniluokkaan lukeutuu harjavaunu T-1 vuodelta 1929, joka tosin ei enää ole käytössä. Ruotsalaiset harrastajat ovat ilmaisseet halukkuutensa ostaa ASEA:n valmistama vaunu kokoelmiinsa.

Lisäksi TTK:lla on kaksi museovaunua, joista todettakoon, että hevosvaunu 10 on rakennettu TTK:n Pärnu maanteen varikolla vuonna 1988. Vaunussa on alkuperäistä vain pyöräkerrat ja alustan kehikko, kaikki muu on tehty uudelleen valokuvia mallina käyttäen. Mille vaunulle alkuperäiset osat ovat kuuluneet, on mahdollonta selvittää, mutta malli on vuodelta 1888. Eräässä selkeässä valokuvassa esiintyy vaunu 10 Jaani-kadulla, joten tälle yksilölle annettiin sama numero. Toinen museovaunu on vaunu 14 (entinen työvaunu T-14, alunperin vaunu 46, valmistanut Ilmarine vuonna



Gothan ET-54 + EB-54 -tyyppinen juna (mv 57 + pv 157) linjalla 1 ja Kopli-kadulla 31.7.1973. (JR)

1953). Vaunua markkinoidaan suurelle yleisölle vuoden 1925 sähköraitiovaununa, vaikka se siis on vasta 1950-luvun valmistetta. Malli on toki aivan sama kuin ensimmäisissä, vuonna 1925 valmistuneissa vaunuissa - kuten edellä todettiin, vaunut 34-48 valmistettiin vanhoja teknisiä piirustuksia soveltaen - ja ehkäpä silmänlu-meeksi on vaunulle annettu alunperin ensimmäisen sähköraitiovaunun numero 14. Vaunun moottorit ovat venäläistä valmistetta, ajokytkimet itäsalaisia.

Käytössä olevien vaunujen käyttöiäksi on laskettu vähintään 25 vuotta, joten kaluston uusimista voitaneen odottaa vuosikymmenen vaihteessa. Asiaan vaikuttaa luonnollisesti Tallinnan rahatilanne. Tällä hetkellä uudishankintoihin ei ole mahdollisuuksia, joskaan ei tarvettakaan; kalusto on suhteellisen uutta ja hyväkuntoista. Olemassaoleva kiskotus on sen sijaan Sosialististen Neuvostotasavaltojen Liiton puolivuositaisen miehitysjen ansiosta erittäin huonossa rapakunnossa, joten liikenevät varat suunnattaneen ratojen kunnostukseen.

Linjaston muuttuminen vuosina 1921 - 1993

13.5.1921 oli avattu ensimmäinen bensiinimoottorivaunuilla liikennöitävä Narva maanteen linja

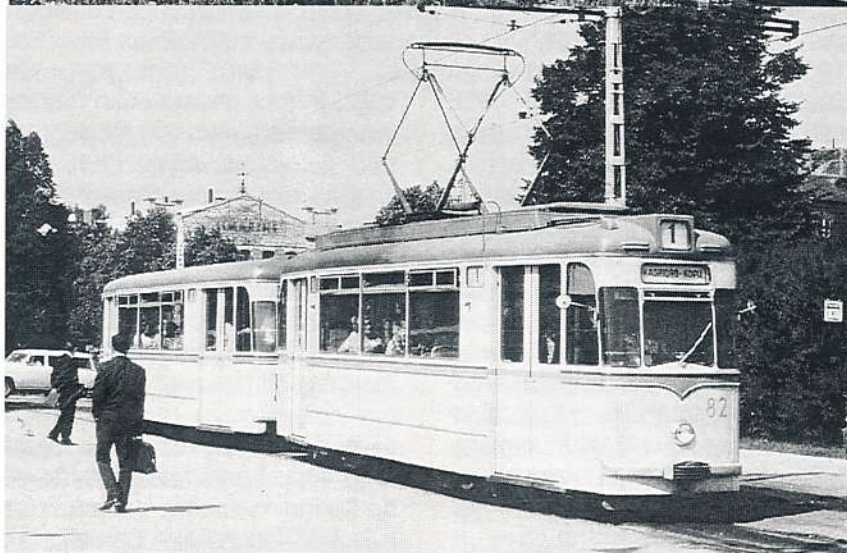
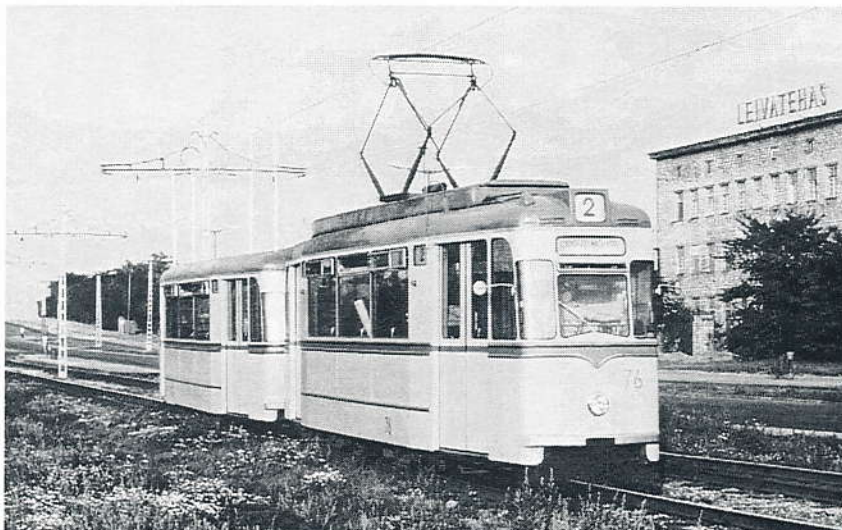
reitillä Kadriorg - Vene turg (= Viru väljak), jota pidennettiin saman vuoden heinäkuussa Peetri platsille (= Võidu väljak). 1.11.1921 avattiin myös linja Peetri plats - Pärnu maantee. Kummallakin linjalla ajettiin yhtä raidetta molempiin suuntiin. Vuonna 1922 alettiin laskea toista raidetta välille Vene turg - Peetri plats sekä Narva maanteella.

4.12.1924 avattiin Tartu maanteen linja: Lasnamäeltä (Mäekalda-kadun kulmalta) Vabadusplatsille (=Võidu väljak). Samalla lakkautettiin Pärnu maanteen linja väliaikaisesti. Nämä kaksi linjaa yhdistettiin 13.11.1925 siten, että väliä Tartu maantee - Vabadus plats - Pärnu maantee liikennöitiin bensiinimoottorivaunuilla.

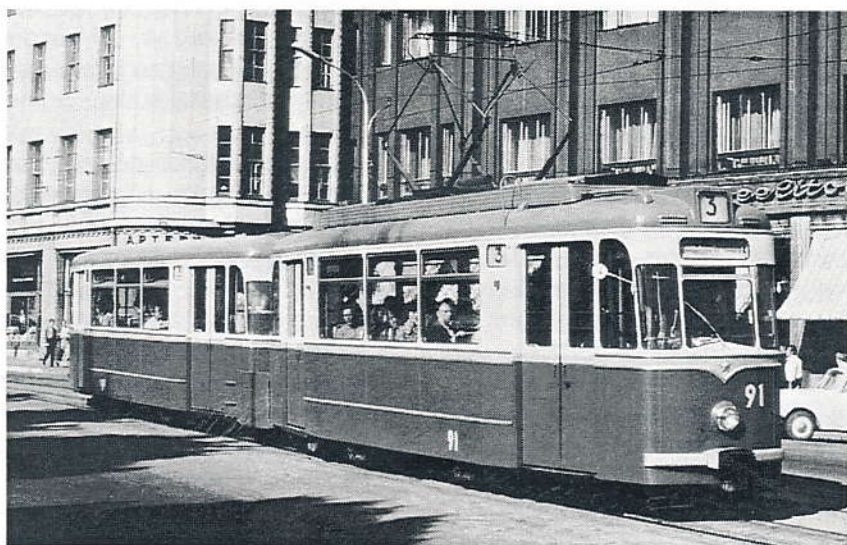
Narva maanteen linjan kiskotus uusittiin loka-marraskuussa 1923. Kesästä syksyyn 1925 reittiä rakennettiin ensimmäiseksi sähköraitiolinjaksi: Narva maantee (Kadriorg) - Vabadus plats. Syksyllä 1925 Dvigatel toimitti ensimmäiset valmiit sähköraitiovaunut, joilla aloitettiin 28.10.1925 liikennöinti Narva maanteen linjalla (Kadriorg - Vene turg).

Talvella 1926-27 pidennettiin Pärnu maanteen linjaa: Pärnu maanteella yli rautatietasoristeyksen Tondi-kadulle (nykyinen A. Matrossovin katu), pääteasema

Gothan T-57 -juna (mv 76 + pv 176) linjalla 2 ja Leningradi maanteellä, 31.7.1973 (JR)



Gothan T-59E -juna (mv 82 + pv 182) Elektriijaam -pysäkillä (nyk. Linnahall) ja linjalla 1. 31.7.1973 (JR)



Gothan T2-62 -juna (mv 91 + pv 191) linjalla 3 Pärnu mnt:llä. Reittikilvessä ilmoitetaan myös, että se on "Kommunistisen Työn Raitiolinja". Kolmosella ovat iskurityöläiset saavuttaneet mm. parhaimman aikatauluvarmuuden, vähiten vikoja vaunuissa ja poissaoloja ajosta yms. 31.7.1973 (JR)

Tondi- ja Alevi-katujen risteyksessä, mistä Alevi-katua pitkin takaisin Pärnu maanteelle. Osuus avattiin liikenteelle 24.6.1927 edelleen yhdistettynä Tartu maanteen linjaan.

Tartu maanteen linjalla (Vabadus platsille asti) alkoi 22.10.1927 sähköraitioliikenne. Linjan toista puolta Vabadus platsilta Pärnu maanteelle liikennöitiin edelleen bensiinimoottorivaunuilla.

Aiemmin muista linjoista erillään ollut Koplin linja pidennettiin touko-kesäkuussa 1932 päärautatieasemalle eli Baltian asemalle. Osuus otettiin käyttöön 28.6.1932. Koplin linja pysyi tällaisena aina 1950-luvun alkuun asti.

Heinäkuussa 1934 alkoi uudistustyö Pärnu maanteen linjalla, jolla oli yhä käytössä hevosvaunujen aikainen, huono ja kulunut kiskotus. Kadriorgin vanha vaunuvarikko piti tyhjentää 31.12.1936 mennessä, joten Pärnu maanteelle ryhdyttiin vuonna 1935 rakentamaan uutta varikkoa. Peruskivi muurattiin 24.8.1935 ja varikko valmistui heinäkuussa 1936. Kiskotustyöt Pärnu maanteen linjalla aloitettiin 9.7.1935 rautatien Tondin puoleisella osalla ja 22.12.1935 oli koko Pärnu maanteen linja käytössä uusitulla kaksoisraiteella välillä Viru väljak - Tondin uusi silmukka. Samalla poistettiin Vabadus platsin raideympyrä sekä vanhat kiskot Roosikrantsi- ja Alevi-kadulta. Sähköraitioliikenne linjalla alkoi 20.2.1936, mutta linjalle jäi edelleen kaksi bensiinimoottorivaunua (nrot 64 ja 65) vuoteen 1939 asti, jolloin vaunut muutettiin perävaunuiksi (nrot 119 ja 120). Marraskuuhun 1939 asti linjalla käytettiin linjatunnusta 2/3, sen jälkeen linjanumeroa 2. Narva maanteen linja oli ykköslinja.

Vuosina 1939-51 bensiinimoottorivaunuja oli käytössä vain Koplin linjalla.

Vuosina 1937-38 siirrettiin Pärnu maanteellä kiskotus uudelle

kohdalle Vene turgin ja Karja-kadun välisellä osuudella.

Syyskuussa 1944 osui venäläisten pommi Pärnu maanteen varikkoon ja vaurioitti suurta osaa vaunuista. Eri puolilla kaupunkia oli myös kisko- ja ilmajohtovaurioita. Korjaustöiden edistyttyä voitiin 27.9.1944 avata liikenteelle Tondi - Pärnu maanteen välinen osuus. Linjaa pidennettiin pian tämän jälkeen Kadriorgiin. Tartu maanteen linjaosuuks voitiin ottaa käyttöön 14.12.1944. Koplin linja toimi, joskin vajaalla kalustolla. Vuoden 1944 lopulla linja 1 kulki Pärnu maanteen ja Kadriorgin välillä, linja 2 Lasnamäeltä (Tartu maantee) Tondiin.

Huhtikuussa 1945 lopetettiin välin Võidu väljak - Viru väljak kaksoisliikennöinti ja Kadriorgista tulevat vaunut jäivät Viru väljakille.

10.6.1945 kaupunkilinjat muutettiin yhdeksi ainoaksi rengaslinjaksi: Tondi - Tartu maantee - Viru väljak - Kadriorg - Tondi. Tämä rengaslinja jaettiin vasta 19.12.1948 kahdeksi eri linjaksi. Linja 1 liikennöi väliä Tondi - Kadriorg (27.5.1949 alkaen vain Tõnismägi - Kadriorg) ja sen linjaväri (uusi parannus!) oli valkoinen. Linja 2 liikennöi väliä Tondi - Tartu maantee, linjaväri valkopunainen.

Koplin linjan toinen raide valmistui 15.7.1950. Seuraavana vuonna reitille vedettiin ilmajohtot ja ensimmäiset sodan jälkeen Tallinnassa valmistetut raitiovaunut (nrot 34-40) tulivat Koplin linjalle. 6.11.1951 lähti vaunu 34 ensimmäisenä sähköraitiovaununa Baltian asemalta Kopliin. Koplin viimeiset perävaunut (nrot 102-105) romutettiin joulukuussa 1951.

Seuraavaksi suoritettiin Koplin radan yhdistäminen kaupunkilinjojen raiteistoon. Baltian asemalta laskettiin uusi kiskotus Põhja puisteetä ja Mere puisteetä pitkin Stalini väljakille (= Viru väljak), missä raiteet yhtyivät Pärnu maanteelta tulevaan kiskotukseen. Yhdistämisseremonian yhteydessä 5.11.1953 ajoi vaunu 32 ensimmäisenä



Gothan G4-61 -tyypin nivelvaunu 243 linjalla 1 Mere puisteellä. Vaunutyypin on ns. kaksi-huonetta-ja keittiö -mallia eli kaksinivelisessä vaunussa on lyhyt keskiosa. G4-61 -tyyppiset vaunut ovat periaatteessa yhteenrakennettuja kaksiakselisia moottori- ja perävaunuja perinteisellä jäykällä alustalla eli siis ilman telejä. 4.10.1981 (JR)

mäisenä uutta reittiä Kopliin. Koplin ja Narva maanteen linjat yhdistettiin 6.11.1953 linjaksi 1 Kadriorg - Kopli. Samana päivänä jäivät viimeiset bensiinimoottorivaunut pois käytöstä. Linja 2 kulki edelleen väliä Tartu maantee - Pärnu maantee.

Uuden linjan 1 aloittaessa liikenteen jäi väli Pärnu maantee - Narva maantee ilman vaihdetonta yhteyttä, joten 1.2.1954 aloitettiin uusi linja 3 Kadriorg - Tõnismägi. Linja 4 perustettiin 20.7.1955 välille Leningradi maantee - Tõnismägi.

Vuoden 1956 alussa linjasto oli seuraava:

Linja 1
Kopli - Kadriorg

Linja 2
Tondi - Tartu maantee (sellulosaitehdas)

Linja 3
Tõnismägi - Kadriorg

Linja 4
Tõnismägi - Leningradi maantee (leipomo nro 2)

Linjaa 1 ajettiin Koplin varikon vau-

nuilla nrot 18, 27-40, 48 sekä 113-124 ja 127. Linjaa 2 liikennöitiin Pärnu maanteen varikon vaunuilla nrot 14-17, 19-26, 41-47 sekä 128-150. Linjoja 3 ja 4 liikennöitiin Pärnu maanteen varikon uusilla Gotha-vaunuilla. Vuoden 1957 alussa linjaa 3 pidennettiin Tõnismäestä Tondiin. Linja 4 ulotettiin 1.10.1957 myös Tondiin asti.

Linja 2 lopetettiin vuonna 1958, mutta avattiin uudelleen maaliskuussa 1962 reitillä Kopli - Leningradi maantee.

Vuodesta 1962 on siis ollut käytössä nykyinen linjasto:

Linja 1
Kopli - Kadriorg

Linja 2
Kopli - Ülemiste (neuvostoaikana Leningradi maantee)

Linja 3
Tondi - Kadriorg

Linja 4
Tondi - Ülemiste (Leningradi maantee)

Linjasto on rakennettu siten, että vaihdoton yhteys on kaikilla muilla

osuuksilla kuin Tondi - Kopli. Ainoa varsinainen muutos vuoden 1962 jälkeen on ollut Pärnu maanteella Tallinnan - Narvan - rautatien ylittävän uuden katusillan rakentaminen, mistä johtuen linjat 3 ja 4 kääntyivät 23.4.1983 - 4.11.1986 Pärnu maanteen varikon luona olevassa raidesilmukassa.

Tarkoitus oli 1980-luvun lopulla rakentaa pikaraitiotie (=kiirtrammi) Lasnamäen uudelle kerrostaloalueelle. Reitin pohjustustyöt tehtiin kallioleikkaukseen ja vaadittavia katujärjestelyjä rakennettiin myös asuntoalueelle, mutta toteutusta ei ehditty suorittaa. Pikaraitiotiesuunnitelmissa oli sen raideleveydeksi määritelty Neuvostoliitossa yleisesti käytetty 1524 mm. Irun ja Mäekaldan pysäkkien välillä linja olisi ollut maanpäällinen ja Mäekaldasta Anveldin pysäkillä tunnelissa. Uusi varikko piti rakentaa sadantuhannen asukkaan Lasnamäen kaupunginosaan. Tähän päivään mennessä projekti ei ole varojen puutteessa edistynyt lainkaan, yhtenä merkittävänä seikkana on ollut SNTL:n häviäminen maailmankartalta ja Moskovan kommunistivallan katoaminen Virossa. Lasnamäen oli tarkoitus olla Virossa muuttavien venäläismuukalaisten ihannelähiö, josta olisi luonnollisesti pitänyt olla myös parhaimmat joukkoliikenneyhteydet kaupungin keskustaan. Viimeksi reittiä kaavailtiin tavalliseksi kapearaiteiseksi raitiolinjaksi, joka olisi yhdistetty muuhun raitioverkostoon.

Vuonna 1989 Linja-auto -lehdessä kerrottiin Tallinnassa olevan neljä raitiovaununlinjaa yhteispituudeltaan 66 km, yhdeksän johdintautolinjaa yhteispituudeltaan 135 km sekä 62 kaupunkibussilinjaa. Niillä kulki 522 Ikarus bussia, ja niistä 277 oli nivelbusseja. Kaupungin laita-alueilla oli lisäksi 51 "kaupunkilähiölinjaa".

VAUNUKALUSTO

Huomio: Vanhempien vaunun kohdalla numeroinnissa ja uudelleennumeroinnissa on lievää epävarmuutta vajavaisten lähdetietojen vuoksi.

Hevosvaunut

numerot / valmistaja / vuosi / malli

1-9	?	1888	avo
10-19	?	1888	umpi
20-24	?	1900	?
25-30 (?)	(ent. Königsberg)	1901	umpi
31-36	ASEA	1913	umpi(1)
8-13	ASEA	1913	avo (2)

(1) ASEAN:n valokuvassa umpivaunulla on numero 31.

(2) ASEA:n valokuvassa avovau-
nulla on numero 8 sekä eräässä
toisessa kuvassa samantyyppisel-
lä vaunulla on numero 10. Tehtaan
piirustuksessa vaunulla on nume-
ro 13. Tämä sarja on siis ilmeisesti
numeroitu poistetuille alkupään
numeroille.

Sähkömoottorivaunut

numerot/valmistaja/vuosi/poistettu

14-22	Dvigatel / Siemens-Schuckert- werke / AEG / ASEA	1925	1960-67 (1)
23-26	Raudtee Peatehas / AEG / ASEA	1928	1960-67 (2)
27-30	Riigi Sadamatehas / AEG	1936	1956-67 (3)
31-33	Riigi Sadamatehas / AEG	1937	1960-67
34-37	Tallinna Trammi-Trolleibu- se Trusti, Pärnu maantee depoo / Ilmarine / DTI / MT	1951	1960-67 (4)
38-40	Ilmarine / DTI / MT	1951	1960-67 (5)
41-48	Ilmarine / DTI / MT	1953	1960-67 (6)

51-58	Gotha ET-54	1955	1975-77 (7)
69-70	Gotha ET-54	1956	1975-77 (7)
71-81	Gotha T-57	1958	1976-80 (8)
82-86	Gotha T-59E	1960	1977-80
87-91	Gotha T2-62	1962	1980-81
92-96	Gotha T2-62	1963	1980-81
97-99, 11	Gotha T2-62	1964	1980-81
200-227	Gotha G4-61	1965	1981-90
228-237	Gotha G4-61	1966	1983-90
238-249	Gotha G4-61	1967	1983-90 (9)
250-251	Tatra T4-SU	1973	
252-269	Tatra T4-SU	1975	
270-279	Tatra T4-SU	1976	
280-299	Tatra T4-SU	1978	
300-309	Tatra T4-SU	1980	
51-70	Tatra KT4-SU	1981	(10)
71-88	Tatra KT4-SU	1983	
89-99	Tatra KT4-SU	1985	
100-104	Tatra KT4-SU	1986	
105-114	Tatra KT4-SU	1987	
115-118	Tatra KT4-SU	1988	
119-123	Tatra KT4-SU	1990	

Huomautukset:

- (1) -Vaunuihin 17, 19 ja 21 raken-
nettu erillinen ohjaamo 1956.
-Vaunulla 18 ajokilometriennätys:
v. 1925-65 yhteensä 2,565 Mkm.
-Vaunut 15 ja 16 käytössä pisim-
pään eli vuoteen 1967 saakka.
-Vaunu 19 muutettu 1963 koulu-
vaunuksi T-6.
-Vaunu 22 muutettu 1967 koulu-
vaunuksi T-19.
-ASEA:n arkiston mukaan on ra-
kennettu 10 alustaa, mutta vau-
nusarjaan kuuluu vain yhdeksän
vaunua.
- (2) -Vaunu 25 muutettu 1966 hit-
sausvaunuksi T-10.
- (3) Vaunu 30 muutettu 1956 harja-
vaunuksi T-5.
- (4) Vaunu 34 muutettu 1968 yk-
sisuuntaharjavaunuksi T-4.
- (5) Vaunu 40 muutettu 1967 yk-
sisuuntaharjavaunuksi T-18.
- (6) -Vaunuun 42 rakennettu erilli-
nen ohjaamo 1956.
-Vaunu 43 muutettu 1967 tavar-
kuljetusvaunuksi T-16.

-Vaunu 45 muutettu 1967 kouluvaunuksi T-15.

-Vaunu 46 muutettu 1967 sähköasemavaunuksi T-14 ja 1986 museovaunuksi 14.

-Vaunu 47 muutettu 1967 hinausvaunuksi T-11 Koplin varikolle.

(7) Vaunut muutettu yksisuuntaisiksi v. 1962-67.

(8) -Vaatut muutettu yksisuuntaisiksi v. 1967-69.

-Vaunu 76 muutettu 1978 dieselkäyttöiseksi ilmajohdon korjausvaunuksi T-24.

(9) -Vaunu 247 muutettu 1992 kahvilavaunuksi T-31.

-Yhden nivelvaunusarjan 200-249 jälkimmäinen vaununpuolisko muutettu 1986 työpajaperävaunuksi T-29.

(10) Vaunu 51 muutettu 1982 kouluvaunuksi T-27.

Bensiinimoottorivaunut

Koplin yksityisellä 1524 mm:n leveällä radalla oli syyskuuhun 1931 asti kaksi bensiinimoottorivaunua, joista toisen Vene-Balti Laevaehitus- ja Mehhaanikatehas valmisti v. 1915 sekä toisen v. 1926. Vaunut vuokrattiin kaupungin raitiotieosastolle radan oston yhteydessä 1928. Raitiotieosasto luovutti vaunut takaisin tehtaalle vuoden 1931 lopulla. Toisen näistä alustalle rakennettiin vaunu 64, toisen alustalle vaunu 65 vuonna 1931.

numerot/valmistaja/vuosi/poistettu

1-5 Linna Leivavabrik
(ent. hevosvaunuja) 1921 1930

6-9 Linna Leivavabrik
(ent. hevosvaunuja) 1922 1930
-Vaunujen alkuperäiset tiedot selvittämättä, alkuperäiset numerot tuntemattomat. Viisi vaunua peruskorjattiin vuonna 1931 Koplin reitille saaden numerot **51-55**, mutta mitkä vaunut, on selvittämättä. Mahdollisesti vaunut **1-5**.

10-13 (katso nrot **60-63**)

51-55 Linna Leivavabrik / Trammi-
osakond
(ent. hevosvaunuja) 1931 1932-40
-Vaatut peruskorjattu edellä mainitun sarjan **1-9** vaunuista, entisiä



ČKD-Tatran T4-SU -juna (multippelajossa 300 + 301) Tondin päätepysäkkialueella. 4.10.1981 (JR)

hevosvaunuja. Tilaston mukaan yksi vaunu romutettu jo 1932, kaksi vaunua 1937-38 ja kaksi vaunua 1940.

56-59 Raudtee Peatehas
(ent. **6-9**) 1928 1951-53 (1)

60-63 Dvigatel
(ent. **10-13**) 1924 1940-53 (2)

64-65 Riigi Sadamatehas
1931 1939 (3)

-Rakennettu kahden Koplin vanhan bensiinimoottorivaunun alustalle.

66-67 Riigi Sadamatehas
1932 1953 (4)

126 Dvigatel/Trammi-Trolleibuse-
(ent. **61**) Trust 1924/50 1953 (5)

Huomautukset:

(1) -Vaunu 56 muutettu 1953 ilmajohdon korjausvaunuksi T-2 (vaunun 66 alustalle).

-Vaunu 57 muutettu 1953 perävaunuksi 57.

-Vaunu 58 muutettu 1951 perävaunuksi 127.

-Vaunu 59 muutettu 1953 perävaunuksi 59.

(2) -Vaunu 60 muutettu 1940 perävaunuksi 125.

-Vaunu 61 paloi 1949; vaunun alustalle rakennettiin uusi vaunu 126.

-Vaunu 62 muutettu 1953 ilmajoh-

don korjausvaunuksi 62 (vaunun 126 alustalle).

-Vaunu 63 romutettu 1952.

(3) Vaunut 64 ja 65 muutettu 1939 perävaunuiksi 119 ja 120.

(4) -Vaunu 66 muutettu 1953 perävaunuksi 66.

-Vaunu 67 muutettu 1953 perävaunuksi 67.

(5) -Vaunu 126 muutettu 1953 perävaunuksi 126.

Vuosina 1946-49 on ollut yksi vaunu (ilmeisesti 59) seisokissa ja kalustotilaston ulkopuolella.

Perävaunut

(Vaunut 101-124 ovat entisiltä numeroiltaan 1-24; numeromuutos tapahtunut ilmeisesti v. 1940.)

numerot/valmistaja/vuosi/poistettu

101-103 Linna Leivavabrik
(ent. hevosvaunuja) 1921 1951-52

104-105 Linna Leivavabrik
(ent. hevosvaunuja) 1922 1951

106 Linna Leivavabrik
(ent. hevosvaunu) 1923? 1946

107-112 Linna Leivavabrik
(ent. avonaisia hevosvaunuja)
1924? 1946-53
(Vaunujen alkuperäiset tiedot ja numerot selvittämättä)



Tallinnan ensimmäinen telivaunu 250 Tondin päätepysäkillä 31.7.1973. (JR)

113-115 Riigi Sadamatehas
1931 1963-64

116-118 Riigi Sadamatehas
1937 1965

119 Riigi Sadamatehas / Trammi-
osakond 1939 1954?
(ent. bensiinivaunu 64 v. 1931)

120 Riigi Sadamatehas
1939 1954?
(ent. bensiinivaunu 65 v. 1931)

121-124 Riigi Sadamatehas
1939 1965

125 Dvigatel/Trammiosakond
1940 1953?
(ent. bensiinivaunu 60,
ent. 10, v. 1924)

126 Dvigatel / Trammi-Trolleibuse
Trust 1953 1955 (1)
(ent. bensiinivaunu 126,
ent. 61, v. 1924)

127 Raudtee Peatehas / Trammi-
Trolleibuse Trust 1951 1956?
(ent. bensiinimoottorivaunu 58,
ent. 8, v. 1928)

128-131 Ilmarine 1951 1965-66

132 Ilmarine 1953 1966

133-150 Ilmarine 1954 1966-67 (2)

151-168 Gotha EB-54
1955 1975-76 (3)

169-170 Gotha EB-54
1956 1977 (3)

171-172 Gotha B-57
1957 1977? (4)

173-181 Gotha B-57
1958 1978? (4)

182-186 Gotha B-59E
1960 1978-80

187-196 Gotha B2-62
1963 1980-81

197-199, 111 Gotha B2-62
1964 1981 (5)

57 Raudtee Peatehas / Trammi-
Trolleibuse Trust 1953 1958?
(ent. bensiinimoottorivaunu 57,
ent. 7, v. 1928)

59 Raudtee Peatehas / Trammi-
Trolleibuse Trust 1953 1962?
(ent. bensiinimoottorivaunu 59,
ent. 9, v. 1928)

66 Riigi Sadamatehas / Trammi-
Trolleibuse Trust 1953 1956 (6)
(ent. bensiinimoottorivaunu 66
v. 1932)

67 Riigi Sadamatehas / Trammi-
Trolleibuse Trust 1953 1956 (7)
(ent. bensiinimoottorivaunu 67
v. 1932)

Lisäksi syksyllä 1944 perävaunui-
na käyttöön otetut kolme avonais-
ta, numeroiltaan tuntematonta he-
vosvaunua, jotka romutettiin vuon-
na 1949.

Huomautukset:

(1) Muutettu 1955 ilmajohdon kor-
jausvaunuksi T-3.

(2) Vaunut 135, 140-143 ja 146
muutettu työvaunuiksi T-9, T-21,
T-20, T-12, T-10 ja T-17 vuosina
1965-70. Katso työvaunuluette-
lost.

(3) Muutettu yksisuuntaisiksi v.
1962-67.

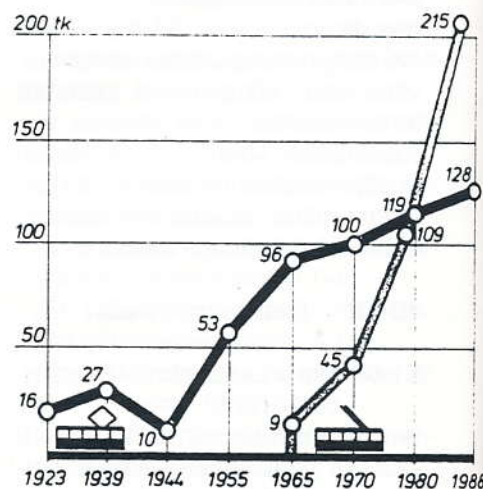
(4) Muutettu yksisuuntaisiksi v.
1967-69.

(5) Vaunut 198 ja 199 muutettu
1984-85 työvaunuiksi T-25 ja T-26.

(6) Muutettu 1956 ilmajohdon kor-
jausvaunuksi T-2.

(7) Muutettu 1956 radankastelu-
vaunuksi T-4.

TRAMMIDE ARV TROLLIDE ARV



Työvaunut = T

*nro / ent.nro / käyttötarkoitus /
valmistus- tai muutosvuosi /
poistettu*

? - säiliövaunu 192? / 1939-44
? - moottoriton työnnettävä aura
1936 / 1939-44

T-1 - aura/harjavaunu
(valm. ASEA) 1929 /

- 62 ilmajohdonkorjaus-
vaunu (bensa) 1953 / 1954

T-2 56 ilmajohdon korjaus-
vaunu (bensa) 1953 / 1956

T-2 66 ilmajohdon korjaus-
vaunu (bensa) 1956 / 1973

T-3 126 ilmajohdon korjaus-
vaunu (bensa) 1955 / 1985

T-4 67 radankasteluvaunu
1956 / 1960

T-4 (a) moottoriton avoin kisko-
jenkuljetusvaunu 1961 / 1968

T-4 34 harjavaunu 1968 /

T-5 30 aura/harjavaunu
1956 / 1986 jälkeen

T-6 19 kouluvaunu 1963 / 1976

T-7 (b) hinausvaunu 1963 /

T-8 (b) harjavaunu 1965 /

T-9 135 avoin sepelivaunu
1965 / 1967

T-9 (a) moottoriton avoin kisko-
kuljetusvaunu 1967 / 1986 jäl-
keen

T-10 25 hitsausvaunu 1966 / 1968

T-10 143 pukeutumisvaunu (työ-
maaperävaunu) 1967 / 1978

T-11 47 hinausvaunu
1967 / 1986 jälkeen

T-12 142 pukeutumisvaunu (työ-
maaperävaunu) 1967 / 1978

T-13 (b) avoin sepelikippivaunu
1967 /

T-14 46 liikkuva sähköasema-
vaunu 1967 / 1985 museo-
vaunuksi numerolla 14

T-15 45 kouluvaunu 1967 / 1975

T-16 43 tavarankuljetusmoottori-
vaunu 1967 / 1978

T-17 146 avotavaravaunu
1967 / 1976

T-18 40 harjavaunu 1967 /

T-19 22 kouluvaunu 1967 / 1985

T-20 141 pukeutumis/työpaja-
perävaunu 1986 / 1975

T-21 140 "lato" sekatavaran va-
rastovaunu 1970 / 1975

T-22 (b) avoin sepelikippivaunu
1971 / 1986 jälkeen

T-23 (b) avoin ilmajohdon kulje-
tusperävaunu 1974 /



ČKD-Tatran valmistama nivelvaunu nro 70 Kadriorgin pistoraiteella kou-
lutusajon tauolla. Vaunussa on hallikilvet eli "Depoose". KT4-SU -vaunu
on vain kahdella telillä eli nivelen alla ei ole juoksuteliä. 4.10.1981 (JR)

T-24 76 ilmajohdon korjausvau-
nu (diesel) 1978 /

T-25 198 "lato" sekatavaran va-
rastovaunu 1984 /

T-26 199 varasto sekatavaran
säilytykseen 1985 /

T-27 51 kouluvaunu 1981 /

T-28 (b) tavaraperävaunu 1983 /

T-29 (c) työpajaperävaunu 1986 /

T-30 ?

T-31 247 kahvilavaunu 1992 /
L-213 213 "lastenvaunu"
1979 / 1986

Huomautukset:

(a) = rakennettu Ilmarisen m/1951
vaunuvalustalle

(b) = TTTV:n omaa valmistetta

(c) = Gotha G-4 -nivelvaunun pe-
räosa

Matkalippujen hintoja

1961 tammikuu: 3 kopeekkaa

1983 tammikuu: 5 kopeekkaa

- kelpaa myös busseissa

1990 elokuu: 10 kopeekkaa

1991 joulukuu: 20 kopeekkaa

1992 maaliskuu: 60 kopeekkaa

1992 huhtikuu: 1 rupla

1992 kesäkuu: 2 ruplaa /

20 senttiä

1992 syyskuu: 30 senttiä

1992 joulukuu: 40 senttiä

1993 heinäkuu: 60 senttiä

199...

Tallinnan raitiotieyhtiöitten nimet

1888 - 1900

- Tallinna Tänavraudtee

1900 - 1918

- Tramways de Réval, Société
Anonyme

1920 - 1922

- Tallinna Linnavalitsuse Ehitus-
osakonna tramm

1922 - 1928

- Tallinna Linnavalitsuse Tänav-
raudtee Osakond

1928 - 1940

- Tallinna Linnavalitsuse Trammi-
osakond

1940 - 1941

- Kommunaaltrust "Tallinna
Transport"

1941 - 1944

- Tallinna Tramm ja Autobused

1944 - 1945

- Tallinna Liiklustrust

1945 - 1947

- Tallinna Linna Trammi-Autobuse
Trust

1947 - 1961

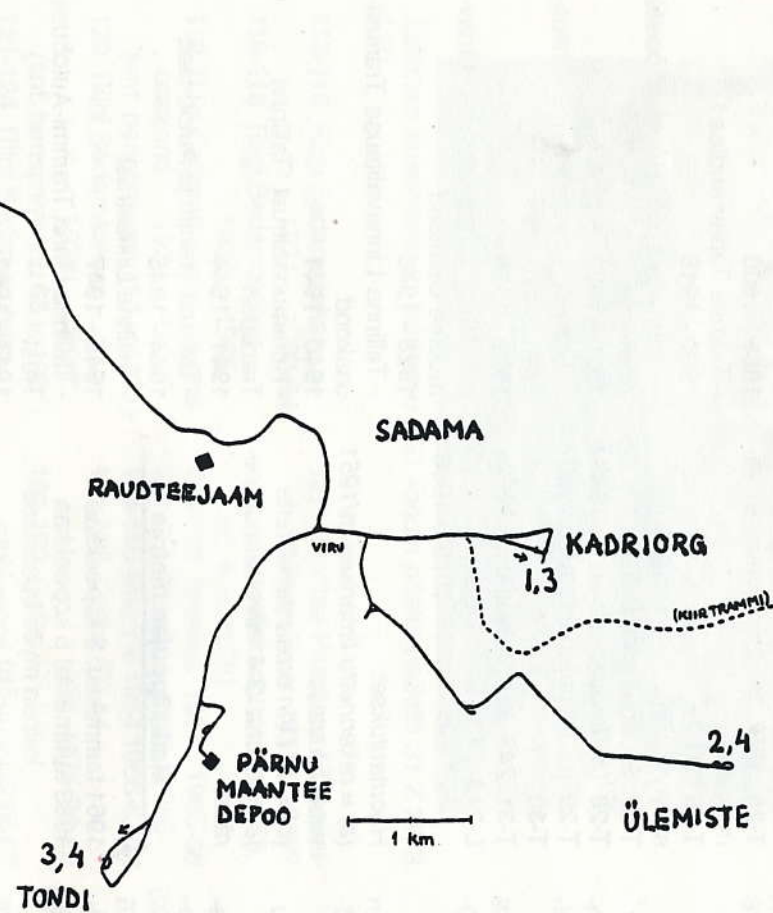
- Tallinna Linna Trammi-Trollei-
buse Trust

1962 - 1990

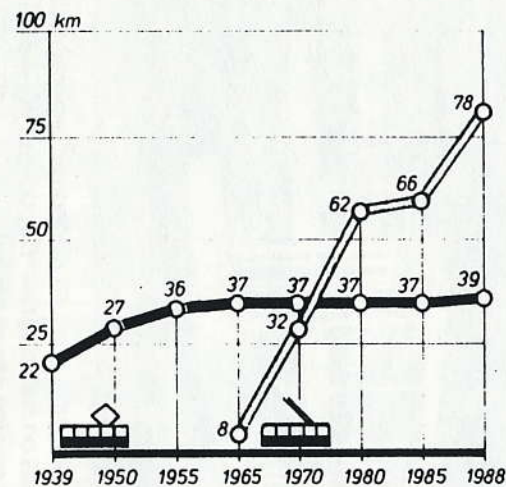
- Tallinna Trammide ja Trolli-
busside Valitsus (TTTV)

1990 -

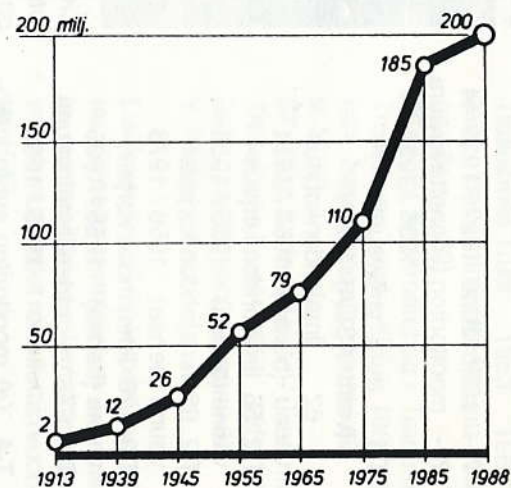
Trammi- ja Trollibussikoondis
(TTK)



TRAMMILIINIDE KOGUPIKKUS
TROLLILIINIDE KOGUPIKKUS (km)



REISIJATEVEDU AASTAS TRAMMI JA TROLLIGA



Aiemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Taas on valikoima supistunut, mutta vielä on seuraavia saatavana. Tavanomaisten aikataulu- ja uutispalstojen lisäksi lehdissä on seuraavanlaisia juttuja:

1982 - 2

mm. Löytöretkellä Pohjolassa jatkoa 3.osaan: Oslo. Siniset bussit 4.osa.

1985 - 3

mm. Suomen raitiotiet ennen vuotta 1930. Raitiovaunumme kautta aikojen 8.osa: HKL 701-724.

1986 - 2

Huom: lehtiä on jäljellä vain yksi, soita toimitukselle etukäteen varmistus!
mm. Turun raitiotiet 1908. Seutulippu - tariffiohjeet. Porin linjat 1986. HKL:n kalusto 1986.

1986 - 3

Huom: lehtiä on jäljellä vain kolme, soita toimitukselle etukäteen varmistus!
mm. Raitiotiet Helsingissä n. 1910. HKL:n linja-autotietoa 1986.

1987 - 2

mm. Hiekkalaisten liikenne. TaKL:n linja-autot 1986.

SRS:n kevätajelulla kiertelimme vaunulla 135 (oikealla). Päätteeksi Vallilassa ajettiin sisarvaunu 157 rinnalle. JR 24.4.1994

1988 - 1

Huom: lehtiä on jäljellä vain kaksi, soita toimitukselle etukäteen varmistus!
mm. Oulunkylän-Viikin-Hertonäsin rautatie ja henkilöjunakokeilu v. 1962-63. Lisää Marjaniemen liikenteestä. Pakilan linja-autoliikenteen vaiheita.

1988 - 2

mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaiheita.

1992 - 2

Huom: lehtiä on jäljellä vain yksi, soita toimitukselle etukäteen varmistus!
mm. Kuvia Toivo Niskasen kamerasta. K.E.Kallion linja-autoyritys Kauniaisissa. Kuulumisia Tallinnan raitioiteiltä. Rajatorpan linja-autoliikenteestä. Oulun paikallisliikennekatsaus - Koskilinjat.

1993 - 2

Huom: lehtiä on jäljellä vain kolme, soita toimitukselle etukäteen varmistus!
mm. Trieste - Opicina raitiotie, ainutlaatuinen raitiotie Italiassa. Lontoon bussit. Historiallisia pieniä tarinoita. Vanhojen hyvien aikojen bussit osa 2. Helsingin bussilinjoja.

1993 - 3

Huom: lehtiä on jäljellä vain kaksi, soita toimitukselle etukäteen varmistus!
mm. Raitioliikennemuseo avattiin. Riihimäen raitiotiet. Sinisiä busseja Haapamäen Höyryveturipuistoon. HKL:n henkilö-, paketti-, kuorma-, tilausajoneuvot. Helsingin bussilinjoja. Norrköpingin raitiovaunut säilynevät. Historiallisia pieniä tarinoita.

1994 - 1

mm. Matkantekoa Münchenissä. Raitiotievaihteet. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Trammiretki Tallinnaan. Kiirunan museoraitiotie.

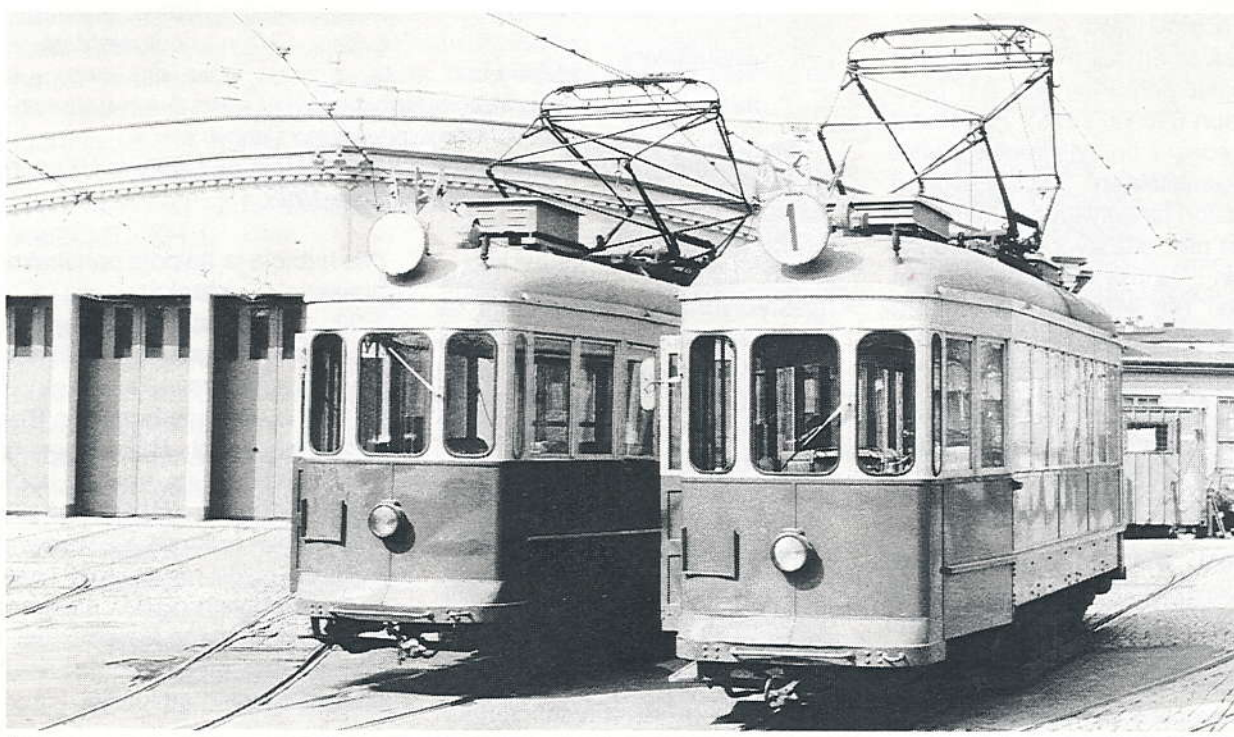
Tilaukset SRS:n postisiirtotilin PSP 800 014-54 483 kautta, merkitse tiedonantokohtaan haluamasi numerot.

hinnat numerolta ovat

10 mk = 2/82 - 3/86,

15 mk = 2/87 - 2/92 ja

20 mk = 2/93 numerosta eteenpäin.



PÄÄTEPYSÄKKI

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

koonnut Arto Hellman

ARKISTO

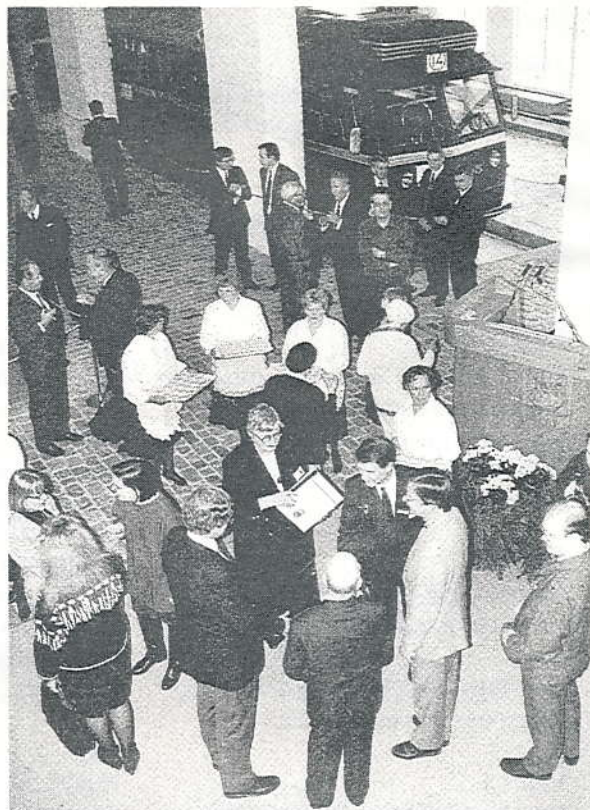
Kaikille arvoisille lukijoille muistutetaan, että SRS:n arkisto ottaa vastaan kaikkea paikallisliikenteeseen liittyvää kirjallisuus-, kuva-, negatiivi- sekä esinemateriaalia, joka on tullut Teille tarpeettomaksi. Myös testamenttaus SRS:n arkistolle on varteenotettava ja järkevä vaihtoehto, jotta arvokas aineisto ei tuhoutuisi. Arkistonhoitaja Toivo Niskanen (puhelin 531 121) kertoo mielellään vastaanottomahdollisuuksista. Pienetkin aikataulu-, esite-, kuva-, lehti- ja kirjalahjoitukset maailman eri kolkilta ovat tervetulleita. Nyt siis "puhdistamaan nurkkia" ja laajentamaan samalla helpolla tavalla SRS:n arkistoa.

RAITIOLIKENNEMUSEO

Toukokuun 19. päivänä näyttelyä ajettiin pois Sisu-dieselbussi 260 ja tilalle tuotiin 31. 5. Sisu-raitiuvaunu 169 (SAT / AEG v. 1941; kori uusittu Helko v. 1956). Pikku-ruotsalainen sai myös toukokuun lopussa peräänsä ASEA:n perävaunun 615 (v. 1916). Hevosvaunun edessä on nyt kirputon saksalaisvalmisteen kumihevonen. Kaluston järjestystä muutettiin samalla niin, että avoperävaunu kytkettiin Nordwaggonin perään. Jenkki 165 (HRO:n aikaisella numerolla) ja avoperävaunu 243 (HRO:n aikaisella numerolla) olisi kyllä sopinut paremmin yhteen kuin v. 1952 syksyllä täydelleen uudestikoristettu 91, joka on sitaipaitsi näytteillä tietyksi HKL:n ajan numerolla. Teoriassa ne kaksi ovat voineet olla kytkettyinä yhteen avoperävaunujen kanssa, mutta luultavimmin nyt nähtävänlaista juna ei ole kaupungissa liikkunut. Mainittakoon, että viimeisen keran avoperävaunuja käytettiin v.

1954 ja vaunu 91 (sekä 96) koritettiin v. 1952 Kaipiolle. Kyseinen kesävaunujuna on kilvitetty "Stadionin" linjalle ja Autoteollisuuden vaunu on linjalla 4S - auringossakin eli pyöreässä ylänumerolampussa on täydellisyden vuoksi linjanumero 4S. Museossa on nyt kaksi 1950-luvulla uudelleenkoristettua vaunua, muttei mitään uudemmaa. Vanhempaan suuntaan ensimmäinen moottorivaunu on v. 1974 remontoitu ja vanhaa tyyliä tavoitteleva jenkki vuodelta 1920. Varastoituna on yhä ASEA:n telivaunu, jota kävijät tietävästi kyselevätkin. Siitä "arkusta" saataisiin helposti hyvä näyttelyesine nyt syntyneen vuosikymmenaukon poistamiseen.

Museon uusi ja oikeastaan ensimmäinen perusnäyttely rakennettiin Helsingin kaupunginmuseon virkamiestyöryhmän ideoimana ja se otettiin käyttöön kesäkuun 10. päivänä. Käy museossa ja muistathan, että SRS:n jäsenkortti oikeuttaa ilmaiseen sisäänpääsyyn! Museon oppaana oli kesään saakka jäsenemme Jukka Hannikainen. Hän työskenteli museossa viime vuoden loppupuolelta saakka, ja palasi heinäkuun alussa takaisin työhönsä HKL:lle. Nyt museossa on töissä vain muita kuin HKL:n leipää syöneitä. Museossa on myytävänä muuta-



Raitoliikennemuseon avajaisissa 21.10.1993 SRS:n johtokunta luovutti Helsingin kaupunginmuseon johtajalle Leena Arkio-Laineelle museossa säilytettäväksi jäsenemme Bo Ahlénin kuvaaman arvokkaan valokuvakokoelman HKL:n busseista 1960-luvun alusta. Kuvassa alhaalla oikealta johtokunnan jäsen Tom Heino, puheenjohtaja Jorma Rauhala, HKL:n toimitusjohtaja Martti Lund, arkistonhoitaja Toivo Niskanen, kaupunginmuseon johtaja Leena Arkio-Laine ja varapuheenjohtaja Ismo Leppänen. Tapahtumasta kertova kuva on julkaistu HKL:n toimintakertomuksessa 1993.

mia hienoja ja halpoja pahvirakennussarjoja: mittakaavassa 1 eli 1:32 on saatavana hevosraitivaunu nro 11 ja tavanomaisessa pienoisrautatiemittakaavassa H0 eli 1:87 ovat Sederholmin ja Ruis-kumestarin talot. Rakennussarjojen toteutuksesta vastaa Jouko Jokinen. Sinisen häkäpönttö-Büssing-bussin (rek.nro A-435) pahvimalli on myös myynnissä. Museossa myytävien postikorttien valikoimat ovat myös laajentuneet ja kaupan on myös monta muuta mielenkiintoista artikkelia.

Raitiolinjan 6 pysäkkiparin nimi Aleksanterin teatterin kohdalla Boulevardilla on "Aleksanterin teatteri". "Töölön kisahalli" -pysäkit ovat virallisesti 10. 1. alkaen olleet nimitään "Ooppera", käytännössä vasta helmikuun puolivälissä ne saivat nimiliuskansa, kun oli varmistunut, että ooppera-sanalla on myös ruotsinkielinen käännösniemi.

Linjaa 8 on harkittu siirrettäväksi Koskelan ajettavaksi ja liikennöitäväksi neliakselisilla vaunuilla. Linjalta vapautuvaa kalustoa ryhdyttäisiin käyttämään Töölöstä käsin esimerkiksi linjalla 3T ja siltä vapautuvaa nivelkalustoa Koskella siirrettäisiin linjojen 1 / 1A ja 6 vuoroihin. Näin päästäisiin sekakaluston käytöstä eroon.

Tammikuun 19. otettiin uuden Liisankatu - Kaisaniemenkatu -raideyhteyden liikennevalot käyttöön. Harvinaisemmalle ajoreitille tilataan valot vaihteenkääntäjällä. Vaihde Kaisaniemenkadulta Liisankadulle on numeroltaan 627 ja Liisankadulta Kaisaniemenkadulle 629.

27. 1. iltapäivällä oli kova lumimyrsky, josta johtu mm.: Postitalon vastavaihteen jäätyminen vuoksi 3T suoraan Mannerheimintietä. Erottajan vastavaihteen jäätyminen vuoksi 3T ja 6 Kirurgille. Esimerkiksi vuoro 156 linjalta 6 ajoi klo 16.31 - 18.29 seuraavan liikennöimiskelpoisen reitin: ARA - KIR - KÄP - RT - KT - Snellmaninkatu - HT - KH.

Helmikuun 18. päivä sattui seuraavanlainen tapaus; klo 7.05 yksi neliakselinen ja nivelvaunu suistuivat vierekkäin kiskoilta Koskelan ratapihalla. Ensin suistui laihialainen, mutta se saatiin peruuttamalla kiskoille. Sen tiellä ollut nivel taas peruutti itsensä kiskoilta. Tämän jälkeiset lähdöt hallista ensin sisällä peruutellen ja sitten ulos raiteilta 13 ja 14. Linjalle 3T kyseisen nivelvaunun tilalle vaunu 17, jonka Töölö vaihtoi pian nivelleksi. Nivelpulan vuoksi ulosajosta



Sisältä ja ulkoa uudistettu nivelvaunu 45 Töölön hallin sivuraiteella. Huomaa uudistunut aistikas ulkoasu; kaunista keltaista on nyt myös helmassa, kuten alunperin Helsingin raitiovaunujen värejä käyttöönotettaessa on tarkoitettukin. Ikkunoista alas ulottuvan yksinomaisen vihreän on nyt pitkistä aikaa todistettu olevan raskaan näköinen. Keltaisen alaosan poistaminen on tietysti maalaamolle helpompaa, mutta kun sitä on, on vaunukin ikäänkuin iloisempi ja kevyemmän tuntuinen. Siksi sisustusarkkitehti Nurmesniemikin alkuperäisiä punaharmaita nivelvaunuvärejä määriteltessään sijoitti ikkunoiden alle kumpaakin värisävyä. Jostain syystä 45:n värijärjestely ei kuitenkaan miellyttänyt Helsingin kaupunkia eikä näin ollen keltahelmoja tultane näkemään tätä enempää. Kuva: Toivo Niskanen 18.12.1993

alkaen klo 12 saakka 6/51/13. Vuorot 101, 102, 104, 105, 152, 153 ja 156 kaikki neliakselisia, samoin tietenkin 107. Aamuruuhkan aikana siis linjaliikenteessä kaikkiaan 14 neliakselista vaunua eli yli puolet olemassa olevasta.

Kaisaniemenkadulla perinteisellä yksiraiteisella osuudella otettiin 16. 5. käyttöön ensimmäinen osa uutta kaksoisraidetta, tosin vielä yksisuuntaisesti liikennöitynä.

Hämeentiellä Kumpulan maasillalla on ryhdytty parantamaan raitiotietä. Sillan molempiin päihin on asennettu 19. 5. mennessä tilapäiset jousivaihteet, joiden avulla liikennettä hoidetaan yksiraiteisena. Yksiraiteiselle osuudelle pääsee vain liikennevalojen suojaamana. Liikennöinti yksiraiteisena aloitettiin 23. 5. ja sen arvioidaan kestävän yhteensä 10 viikkoa (5

vko / kaksoisraiteen puolisko). Pohjoispuoliset linjan 6 Kyläsäarensäädun pysäkit poistetaan käytöstä heinäkuussa. Uudet korotetut pysäkit on rakennettu entisen liikenneympyrän keskelle jonkin verran Toukolaan päin.

Kauppatorin 0-raide on yhä edelleen olemassa, vaikka viime vuonna povattiinkin sen päivien olevan luetut. Tämän raiteen tulo-vaihde on nykyään käsikäyttöinen. Joskus kysytään, että miksi raiteella on tällainen nimi. Viereinen raide on linjan 1 perinteinen pääte-pysäkkiraid (ilmeisesti voisi sanoa 1-raiteeksi) ja tämä on taas vastaavanlainen raide ilman mitään linjaliikennettä, eli nolla.

Vaihteen nopeusmerkkimerkintä "10 km" ilmeisesti vaihdetaan uusinnan yhteydessä merkiksi "10 km/h".

Kesäkuun 6. päivästä lukien noin kolmen viikon ajan olivat Hesperian puiston pysäkit Mannerheimintielle poissa käytöstä korotus- ja uusimistöiden takia.

Tehtaankadulla Raatimiehenkadun ja Neitsytpolun välillä on uusittu kiskotus molemmissa suunnissa kesäkuun alussa viikoilla 22 ja 23.

Kaisaniemen metroaseman avaamisen yhteydessä maaliskuun alussa 1995 on suunnitelmassa johtaa linja 2 kokonaisuudessaan uudelle reitille: Katajanokka (terminaali) - Aleksanterinkatu - Mannerheimintie - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Hakaniemi - Linjat, molemmissa ajosuunnissa. Koska linjan 2 uusi reitti keventäisi linjaa 4 sen ruuhkautuneimmalla reittiosalla, voitaisiin linjalta 4 siirtää yksi nivelvaunu linjalle 1 / 1A ja linjalta 1 / 1A yksi neliakselinen vaunu linjalle 2. Näin linjalla 2 säilyisi ruuhka-aikana noin 7 minuutin ja päivällä noin 9 minuutin vuoroväli reitin pitenemisestä huolimatta. Suurempi kalusto puolestaan lisäisi hiukan paikkatarjontaa linjalle 1 / 1A. Samalla muutettaisiin "Linjat" "Kaupunginteatteriksi", jota muutosta ko. laitos on jo useasti esittänyt. Bussilinjan 13 tarjontaa vähennettäisiin aluksi noin puoleen, myöhemmin ehkä enemmän. Päätökset näistä asioista tehdään syksyllä.

METROLINJA

Viime vuoden loppupuolella saatiin uusiin laiturikilpiin teksti: Itäkeskus, Mellunmäki ja Ruoholahti. Aiemmin oli jo kellot otettu esille. Ruotsiksi ensin mainitut ovat erinomaisen informatiivisia eli "Ö-centrum" ja "M-backa". Muistaakseni en missään maapallolla liikkuessani ole törmännyt näin oma-laatusesti lyhennettyihin asemien nimiin, kuin Suomessa; jos liikennepaikan nimi on "liian" pitkä, muutetaan yleisesti kirjainkokoa pienemmäksi tai tilataan laitteet sen mukaisesti, kuin tuleva tarve on. VR:kin käyttää laiturikilvissään tiheennettyä kirjainkokoa, kun rupeaa tekemään tiukkaa. IC-junien

vaununäytöissä on kyllä näkyvisä saman insinöörin kädenjälkeä kuin HKL:lläkin - junien pysähdyspaikkoina on P-mäkeä, S-jokea, S-järveä, R-niemeä, L-lahtea jne. Esim. S-joki tarkoittaa joko Seinäjokea tai Suonenjokea, maun mukaan jos sattuu tietämään oikein.

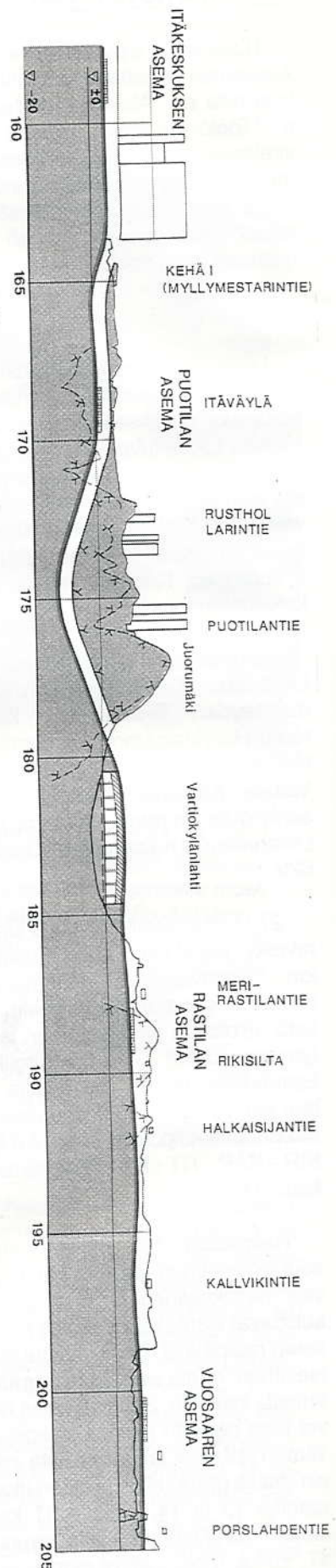
Viime vuoden puolella metron laiturikilpiin saatiin valotkin, mutta yhtäkkiä 8. 3. huomasi niiden olevan pimeänä. Tämä sopiikin hyvin asemien nykyilmeeseen, johon kuuluu se, että noin 70 % lampuista on pimeänä. Tässä on jo otettu huomioon se, että vain joka toisessa valaisimessa pitäisi olla valo - asemat alkavat olla synkän hämyisiä.

Junien valaistus toimii vielä ja poikkeuksetta sataprosenttisesti. Alunperin vaunuissa oli hätävalot ovien kohdalla, mutta ne olivat normaalisti pimeinä. Ulkonaisesti nämä eivät eronneet muista valaisimista. Näissäkin on jo pitkään palanut normaalivalo. Ilmeisesti hätävalaistus on poistettu?

Maaliskuussa todettua: junien sisältä ovien kohdalla on poistettu punaisia lamppeja, jotka kertoivat palaessaan, että ovet ovat auki kuljettajan ohjauksessa. Näitä ei ollut koskaan vaunuissa 101 - 106 ja nyt näyttäivät katoavan muistakin.

Havainnoitsija kävi pitkästä aikaa linjan länsipäässä Ruoholahdessa: Alkoi ihmetyttää miksi se oli niin erilainen. Syykin selvisi: siellä on valoisaa. Loisteputket paloivat vielä puhtaissa valaisimissa. Käykääpä ihailmassa, sillä tulevaisuudessa sielläkin on hämärää. Pistäytykää Ruoholahden jälkeen Herttoniemessä, niin näette edessänne tulevaisuuden. Saapuvan junan sisävalot tuovat "loistetta" laiturille.

Vuosaaren metroradan alkupaukku räjäytettiin 14. 6. liikenne- ministeri Ole Norrbackan toimesta Rastilassa. Radalle rakennetaan alkuvaiheessa kaksi asemaa, Rastila ja Vuosaari. Myöhemmin



tehdään Puotilan asema Itäväylän alituksen yhteyteen. Rata on maanalainen Itäkeskuksen - Vartiokylänlahden välillä, silta merenlahden yli tulee katusillan pohjoispuolelle. Vuosaaressa rata kulkee maanpäällisenä. Radan pituus on noin neljä kilometriä ja kustannusarvio kolmen aseman rakentamisen kanssa on 641.000.000 mk. Vuosaaren asema sijaitsee uudella eteläisellä asuntoalueella, perinteiseen vanhaan Vuosaaren rataa ei tehdä. Valtio osallistuu rakentamisen maksamiseen 30 %:lla, kuitenkin enintään 150.000.000 mk:lla. Rakennuskataulun mukaan liikenne aloitetaan vuoden 1999 alussa.

AUTOLINJAT

Linjan 502 pysäkki "Eino Leinon katu" on tammikuusta lähtien ollut "Raitioliikennemuseo". Ja siinä meillä on taas silmiemme edessä yksi uusi "design-kilpi" jossa järki jää toiseksi; ehkä se perustuu tarkkaan ohjesääntöjen tutkiskeluun ja herran pelkoon. Kilvessä nimittäin lukee "Raitioliikennemuseo" eli yhden merkin verran jäi puuttumaan siitä, että nimen olisi voinut kirjoittaa kokonaisuudessaan. Jotkut ovat suuressa viisauudessaan määränneet tekstille sen suurimman pituuden, eikä sitä ohjesääntöä voi ohittaa. Tilaahan liuskassa on, kuten hyvin tiedätte. Asia sinänsä tulee selväksi, mutta hölmöltä se näyttää.

Useiden seutulinjoiden aikataulut muuttuivat 31. 1. joko huonomiksi tai joitakin jopa lakkautettiin. Palstallamme seutulinoja ei juuri ole seurattu, mutta mainittakoon esimerkinomaisesti, että Helsingin sisäisen linjan 34 seuraaja seutulinja 502 ei aja enää sunnuntaisin.

Linjoja 72A, 75X ja 92T ei ajettu 21. 2. - 25. 2. Linjan 78A kouluvuorot olivat myös hiihtoloman takia ajamatta.

Helmikuussa liikennevalot väillä Porttitie - Kontulantie - Kotikonnuntie muutettiin suosimaan bussiliikennettä, lähinnä linjaa



Munkkiniemen päätepysäkillä peräkanaa 1970-luvun korkea- ja 1990-luvun matalalattiavaunu. Kuva Jorma Rauhala 16.4.1994.

94A. Ilmeisesti muutkin linjat hyötyvät myöhemmin.

Linjan 22 Postikeskuksen ja Sörnäisten metroaseman väliset vuorot siirtyivät takaisin reitille Pasilantie - Veturitie - Hakamäentie.

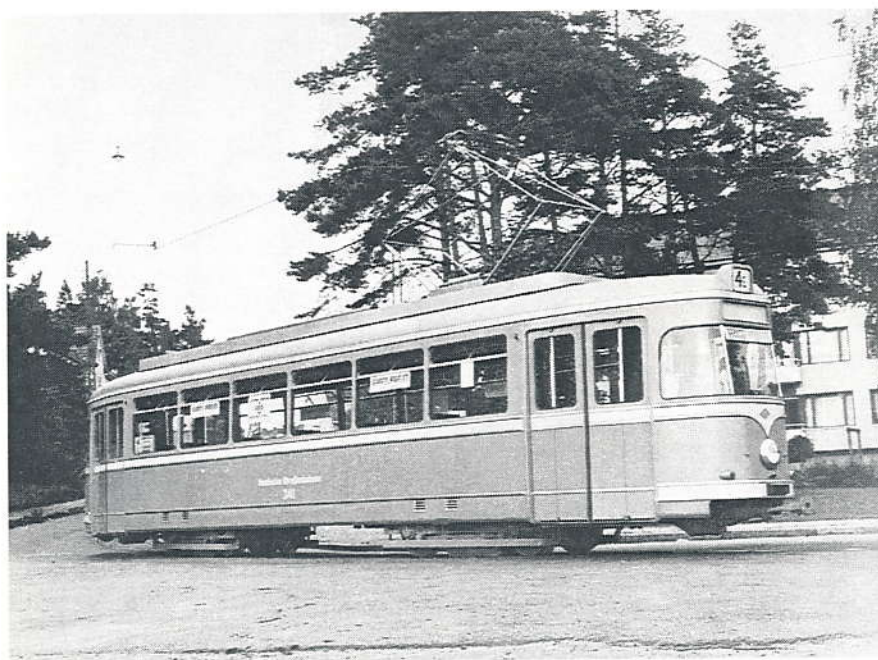
Helatorstain jälkeisenä perjantaina 13. 5. ei ajettu linjoja 72A, 75X eikä koululaislähtöjä linjalla 78A. (Varmistamattomana tietona lisätään vielä, että jos linja 92T on vielä olemassa, ei sitäkään varmasti ajettu.)

Linjoja 01N -06N alettiin liikennöidä 4. 5. alkaen myös keskiviikon ja torstain välisinä öinä.

KALUSTO

AEG:n matalalattiavaunu eli Helsingin ensimmäinen raitiovauvu numerolla 300 saapui rekalla Nürnbergistä Tanskan ja Ruotsin kautta Helsinkiin lauantaina 26. 3. Loppumatka taittui MS Silja Symphonilla. Matka oli kestänyt noin

viikon. Vaunulla tehtiin koeajoja muutamina ensimmäisinä öinä ja viimeistelytyöiden jälkeen se esiteltiin tiedotusvälineille ja kaupungin päättäjille 6. 4. ja matkustajaliikenteeseen se tuli 7. 4. Vaunu oli maanantaista lauantaihin linjalla 4 ja sunnuntaisin se oli kuljettajien tutustumiskohteena reitillä Vallila - Kauppatori (VH-SÖ-HT-KT-HT-Hämeentie-Helsinginkatu-ST-VH). Muillakin linjoilla vaunu vieraili; mm. linjalla 7A todettiin, että tyhjänä se kulkee hyvin, mutta kuorman kanssa raapii ajoittain maata. Vaunua on kokeiltu tietysti asentajien ja liikennemestareiden toimesta lähes kaikilla rataosuuksilla; eräs hauskimista paikoista mainitaan olleen linjan 10 eteläisellä osuudella: ykkössuunnassa Ratakadun risteyksestä alkavan alamäen kohdalla perä tiukasti maassa, mutta nokka kuin kiimainen ori runsas metri kiskon pinnan yläpuolella - kuin lentoon lähdössä. Linjan 2 reitti Linjoille jäi vaunulta 300 kokeilematta, sillä AEG:n miehet olivat Toisella lin-

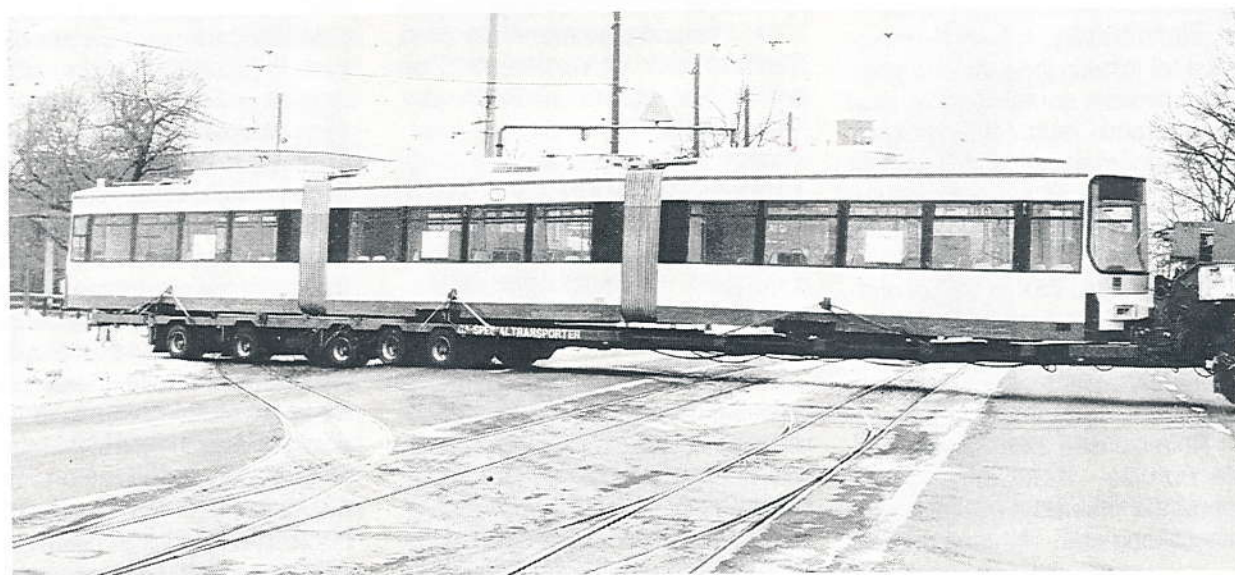


Olympiakesänä 1952 Helsingissä kehitettiin Düsseldorfer Waggonfabrik AG:n (DüWAG) valmistamaa "großraumwagenia". Tämä koe enteli uuden sukupolven suurten telivaunujen saamista liikenteeseen, sittemmin noin kolmen vuoden kuluttua saatiin liikenteeseen vaunut 301:stä eteenpäin. Tämä vaunu kuului Länsi-Saksassa Ruhrissa sijaitsevan herteniläisen Vestenin Raitiotien eli Vestische Straßenbahnen GmbH:n tilaamaan sarjaan. Vaunun numerona oli 341 sekä lempinimenä kansan suussa "grüne fische". Nykyään tämä vaunu on Itävallassa Stern & Hafferl -monialayhtiön omistamalla Gmundenin Raitiotiellä (Straßenbahn in Gmunden) numerolla 10. Vaunusta on kirjoitettu erikoisartikkeli Raitio 4-1983:ssa. Kuva Okkola 29.7.1952, Munkkiniemi.



Lähes neljäkymmentäkaksi vuotta kuului, kunnes Munkkiniemessä jälleen nähtiin jotain uutta ja ihmeellistä. Kuva Jorma Rauhala 16.4.1994.

AEG:n vaunua käännetään ympäri Hämeentiellä Vallilan hallin edustalla. Kaikki liikenne katkaistiin toviksi kun todettiin, että uusi vaunu on kuljetusautoineen hiukan leveämpi kuin kyseinen katu. Kuva Jorma Rauhala 26.3.1994.



*Vaunu 300 viimeisillä koeajoillaan
Hämeentiellä kilvitettynä "1 Tilans-
ajo".*

Kuva Jorma Rauhala 24.4.1994.



*AEG-vaunu Munkkiniemessä lin-
jan 4 päätepysäkillä. Kuten näh-
dään, vaunu on melkoisen matala.*

Kuva Jorma Rauhala 16.4.1994.



*Vallilan ratapihalla hitsataan kulje-
tusalustan mukana tulleita kiskon
kappaleita yhteen. Niitä pitkin vau-
nu lipui hetken kuluttua Helsingin
kamaralle.*

Kuva Jorma Rauhala 26.3.1994





SRS:n kevätajelun päätteeksi Vallilan halleille saapui myös uusi koenivelvaunu. Vasemmalla siis Suomen vanhin liikennekelpoinen raitiovaunu v. 1928 ja oikealla uusin - ikäeroa on 65 vuotta.

Kuva Jorma Rauhala 24.4.1994.

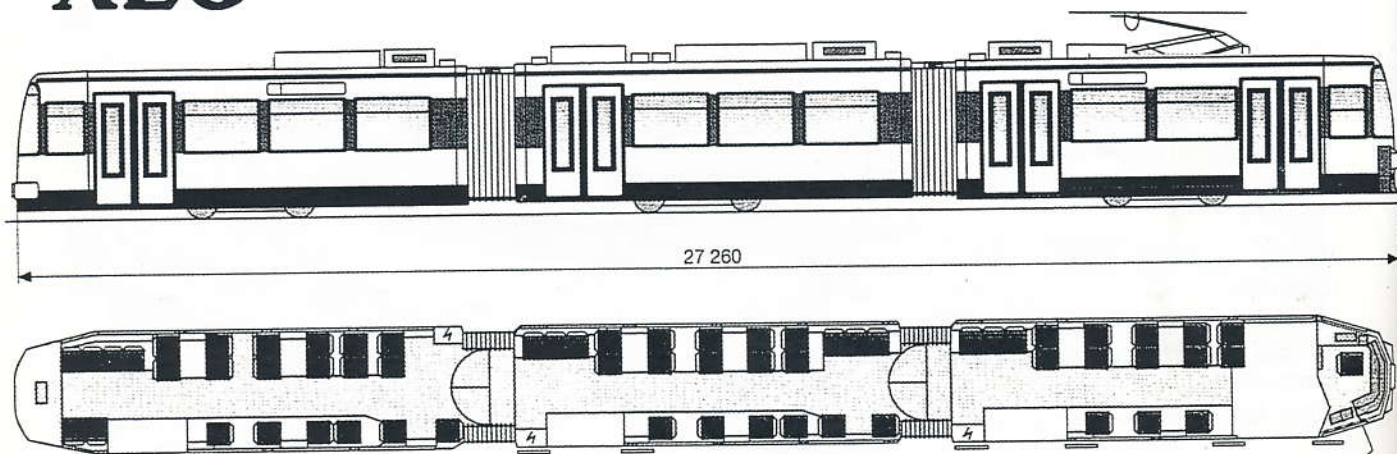
jalla ja Alppikadulla käytyään ehdottomasti kieltäneet vaunun sinne päästämisen. Siellä olevassa raiteessa on liian paljon vääntöä ja kääntöä tämän tyypiselle kääntyväpyöräiselle moniniveliselle vaunulle. Toinen suunta, jossa vaunu ei jostain syystä ikinä käynyt, oli Paavalin kirkon vaiheilta Hämeentietä Arabiaan ja Kustaa Vaasan tietä Koskelaan. Ylioppilastalon luona Mannerheimintien ja Aleksanterinkadun risteyksessä jouduttiin poistamaan jalkakäytävän reunakiviä sekä lyötiin nupukiviä alemmaksi, Hakaniementorilla

etelän suunnasta itäisimmälle raiteelle johtavalla raiteella olivat kantikivet liian lähellä vaunun alakertaa ja sillä kohtaa tehtiin myös pieniä muutostöitä (tällä kohtaa ovat Tampellan valmistamien teliä - vaunut 16-30 ja 331-375 - ihmissuojat usein raapineet kiviä ja jopa laenneet), jossain päin Pasilaa linjalla 7A siirrettiin kaksi irrallista reunakiveä ja Munkkiniemen Puistotiellä Laajalahden auki- on pysäkillä jouduttiin siirtämään jalkakäytävän reunakiviä, jotta vaunu ei raskaassakaan kuormassa raapisi helmapeltejään niihin.

Nyt nykyisestä nivelvaunusta poistuvat mummot astuvat ennen korokkeelle pääsyä puolen metrin mittaiseen monttuun. Koipia on katkaistu ja HKL on saanut korvausvaatimuksia. Ongelmia oli kaikilla kaarrepysäkeillä vaunun helmapeltien maavarasta johtuen. Vaunu lähti maanantaina 25. 4. takaisin Saksaan.

Kaksinivelisen ja "kuusiakseliselta" näyttäneen vaunun pituus oli 27,26 m, leveys 2,3 m, korkeus kiskon yläpinnasta 3,245 m, lattiakorkeus kiskon yläpinnasta 35 cm (AEG Finland Oy:n ilmoitus) tai lattian korkeus ovien kohdalla kiskon pinnasta 30 cm (HKL:n ilmoitus). Kuljetuskapasiteetti 180 henkilöä, joista istumapaikkoja 60:lle. Omapaino 28 t, teho 3 x 85 kW ja huippunopeus 70 km/h. Modulaarisen rakenteen ansiosta AEG:n vaunusta voidaan tehdä kuulema helposti myös Helsinkiin sopiva yksinivelinen vaunutyyppi. Vaunussa ei ole perinteisiä pyöränakseleita, sillä täysmatalaa lattiaa ei voida toteuttaa akselin mennessä vaunun poikki. Pyörät on erillisakseloituja ja jokaisen vaununosan alla on samanlainen nelipyöräinen pyörästö (ei varsinaisesti "teli", sillä teliksi sanotaan "enemmän tai vähemmän itsenäistä yksi- tai useampiakselista vaunua, joka voi akseleineen kiertyä veturin tai vaunun kehyksen suhteen tai liikua poikittain tämän suhteen tai tehdä molemmat liikkeet: sekä

AEG



kiertymisen, että sivulle siirtymisen". Siis jos puhutaan kaksiakselisesta raitiovaunusta, niin sen alla on alusta, ja jos siellä on teli, niin vaunun kori saattaa kaarteissa toimia kuten Linnanmäellä eräät maksulliset laitteet, ellei teliin ole rakennettu ympäripyörinnänestolaitteita.) Vaunussa oli kolme ajomootoria, yksi kussakin vaunuosassa pyörästöjen takana vasemmalla sivulla, josta kardaani- ja nivelakseliveto takimmaiseen pyöräpariin. Siis kunkin vaunuosan takimmainen pyöräpari oli vetävä, mutta etummainen oli moottoriton ns. juoksupari. Ajotekniikka on samanlainen kuin metrojunissa, mutta huomattavast kehittyneempi. Pääsääntö kuitenkin on, että 600 (eli 750) voltin tasavirta muuttuu invertterissä 375 voltin vaihtovirraksi. Ajomootori on kuten metrojunissa ja johdinautossa nro 1 eli kolmivaiheikosulku-mootori; kestävä ja oikeastaan ikuinen, koska mitään suoranaisesti kuluva osaa ei ole. Inverttereiden määrä ja niiden äänitaajuus on jatkuvasti kehittyvä ominaisuus siten, että määrä laskee ja taajuus nousee. Se ulina, minkä metrojunissa kuulee, on vaunussa 300 häivytetty ihmisen kuulumattomiin. Erinäiset eläinlajit sen kyllä kuulevat, mutta eivät hermostu.

Vaunuun oltiin tehty joitakin teknisiä muutoksia, jotta se oli ajokelpoinen Helsingissä. Muun muassa Helsingin ja yleensä muun maailman virransyöttö toimii erilailla; meillä miinus on ajolangassa ja plussa kiskossa, mutta Saksassakin päinvastoin. Vuosisadan alussa sähköraitiotien tehdessä tuloa Helsinkiin, on täällä ollut sellainen uskomus, että on turvallisempaa valjastaa sähkö ihmiskunnan hyväksi tekemällä virrankulun suunta kiskosta ajolankaan. Tämän vuoksi vaunun virtapiirejä jouduttiin muuttamaan eli vaunun sähköistys kytkettiin muutamalla kaapelin siirrolla nurin-päin.

Vaunun alkuperäinen etuspoileri otti paikkapaikoin katuun kiinni, joten melko pian se poistettiin. Vallilassa tehtiin kuitenkin tilalle

uusi, jo ulkonäköseikkojenkin vuoksi, eikä se nuollut katukiviä. Etusuunnan kuvista oli siis mahdollista saada kolmenlaisia variantteja, alkuperäisellä spoilerilla, ilman tai täällä valmistetulla.

Vaunussa 300 oli edessä ja sivulla linjanumero- ja määränpäätekinäytöt ja takana pelkkä linjanumeronäyttö. Määränpääteksi sai joko suomeksi, ruotsiksi tai kaksikielisesti. Vaihtoehdot olivat "Katajanokka" tai "Munkkiniemi" (huom: c-kirjain) sekä muina teksteinä "Tilansajo" (huom: kääntynyt u-kirjain) ja "Koeajo". Vaunun sisällä oli suomenkielinen pysäkki-kuulutus ja seuraavan pysäkin niminäyttö.

Vaunun 300 matkamittarissa oli Helsinkiin saapuessaan 49 kilometriä. Poistuessaan maasta mittarissa oli 2076 km. Loppukatselmuksessa todettiin vaunun etupyörät ja laipat kuluneiksi. Selityksien löytyi: pyörät eivät olleet uusia, vaan niillä oli ajettu Augsburgissa jo 12.000 km. Siellä oli ongelmana vaunun tärinä tietyillä nopeuksilla. Pyörästöt oli palautettu AEG:lle ja asennettiin tähän vaunuun koeajoja varten. Ensimmäiset 49 kilometriä oli ajettu Nürnbergin testiradalla. Meillä ei tärinäongelmaa esiintynyt.

Vaunun alittaessa jaksoerotin hiljaisella nopeudella tapahtui jostakin syystä aina nykyä. Miksi, sitä eivät tienneet AEG:n miehetkään. Samaten tietyissä paikoissa tietyillä reiteillä näytölle tuli aina valevika, jota ei ollut olemassa. Syytä ei tiedetä vielä. Loppupysähdyksen raju nykyä korjautuu tietokonesäädöllä tarpeen vaatiessa. Tässä vaunussa nykyä oli tuntuva, koska tilaaja Frankfurt an der Oderin Raitiotielaitos nimenomaan on halunnut sellaisen.

Vaunun seuraava kokeilupaikka on Jena ja myöhemmin se käy vielä Mainzissa ja ehkä Innsbruckissa. Kilpilaitteissa oli valmiina jo eräitä Mainzin raitiotieiden linjatunnuksia.

Edellä mainittu Frankfurtin pikkukaupunki on tilannut kolme tällaista vaunua tänä keväänä toimitettavaksi, numeroina kahdella muulla on 301 ja 302 - ilmeisesti HKL 300 on Frankfurtin 303. Vielä kuusi vaunua toimitetaan vuonna 1995. Kyseisessä Puolan rajan pinnassa (Oder-Neiße -jokilinja) olevassa kaupungissa on vain kaksi lyhyttä raitiolinjaa, joten käytännössä tässä uusiutuu lähes koko kalusto.

Berliini on tilannut 120 vaunua, München 70 vaunua. Puhetta on ollut myös Amsterdamista ja Varsovassakin on todettu kiinnostusta AEG:n matalalattivaunuihin. Zwicaussa on jo 12 vaunua ja Augsburgissa tuntematon määrä. Ensimmäinen proto lähti v. 1990 Bremeniin ja seuraavat kolme protoa Müncheniin.

Syy Augsburgin täristyksiin voisi olla esimerkiksi se, että heidän vaunuissaan on Siemensin moottorit ja elektroniikka. Kaikki kulkee AEG:n nimellä, vaikka alihankkijoina tai siis tytäryhtiöinä vaunuihin toimittavat osakokonaisuuksia Siemens, MAN, Kiepe ja ABB. Kunkin vaunusarjan kohdalla valmistajat vaihtelevat edellämaintuttujen kesken. Kuitenkin vaunu 300 on kokonaisuudessaan AEG Schienenfahrzeuge GmbH, Nahverkehr und Wagen (Nürnberg) valmistetta. Tyypimerkintä on GT6M-NF eli suomennettuna nivelmoottorivaunu (Gelenktriebwagen), **kuusi** akselia, **metrin**en matalalattiat (Niederflur). Seuraavassa HKL 300:n tiedot valmistelaatoista, joita vaunussa olikin totuttua enemmän: A-vaunun valmistenumero 170794 / 1994, B-vaunun 170795 / 1994 ja C-vaunun 170796 / 1994. "Telien" valmistenumerot A-vaunussa 170719 / 1993, B-vaunussa 170720 / 1993 ja C-vaunussa 170721 / 1993. Herää kysymys ovatko korin ja "telin" numerot normaalisti samat, nythän vaunussa oli augsburgilaisen vaunun vanhemmat pyörästöt.

Vaunu 300 kävi kiskoilta tietävästi viisi kertaa. Enimmäkseen

kaarresyistä (jyrkkiä S-kaarteita ei tällä vaunulla voi ajaa), mutta myös esim. Kypylän myötävaihteessa sivuraiteelta kuluneiden pyörien, väärän ajotavan (hiljainen veto) ja vaunun painosuhteen vuoksi (takapää on raskaampi kuin etupää). Yleisesti ottaen vaunun käytös S-kaarteissa ei ollut toivottua. Vaunu mursi pyöriä väärin suuntiin. Kun etupyörät tunnistivat seuraavan kaarteiden eri suuntaan kuin edellinen, kulki viesti takapyörille, jotka alkoivat jo liian varhain huomioida tulevaa kaarretta. Lopputulos tästä oli vaunun pyörien väärä asento ja siis laippen väärä asento uriin nähden, jolloin kevyin pyörästö eli etupää nousi urista pois ja vaunu suistui kiskoilta. Tämä tehtiin useasti Valtilan hallin pihalla. "Kääntyvistä pyöristä" lyhyesti: kunkin vaunuosan etumainen pyöräpari on juoksupyörä, joka tunnistaa alkavan kaarteiden ja kaarteiden jatkussa sen säteen. Laipan ja kiskouran reunan suhdetta mittailee tietokoneohjattu yksikkö 10 millisekunnin välein. Viesti kulkeutuu samalla kyseisen vaunuosan taaemmalle eli vetävälle pyöräparille, joka kääntyy samassa suhteessa pyöräparien välimatkan huomioiden. Sama tapahtuu, kun kaarteesta palataan suoralle osuudelle. Kunkin vaunuosan etumainen pyöräpari tunnistaa säteen ja kulman ja ohjaa tiedon muistiyksikön kautta seuraavalle pyöräparille. Miten järjestelmä toimii, jos vetävä pyöräpari alkaa sutia kaarteissa ja siis pyörii useamman kierroksen kuin juoksupari, sitä ei meillä ole tiedossa, mutta vaunu käyttäytyy tällöin nivelkohtia kaarteiden ulko-suuntaan työntäen eli vaunu on menossa linkkuun. Tässä onkin jyrkkien S-kaarteiden ongelma. Jos jyrkän vasen-kaarten perään tulee heti jyrkkä oikea-kaarre, vaunu poistuu määrätietoisesti kiskoilta. Syynä tähän ovat rajoittimet (sama ilmiö tapahtuu 8500-sarjan nivelbusseissa jyrkissä S-mutkissa; rajoittimet huutavat ja auto menee linkkuun). Jos etupyörät tällaisessa kaarteissa heti kääntyisivät vastakkaiseen suuntaan kuin taaemmat pyörästöt, vaunu todellakin menisi linkkuun nivelistään ja

siitä tulisi tippaleipä. Rajoittimien tehtävänä onkin estää etupyöriä kääntymästä liian jyrkästi eri suuntaan kuin taaemmat pyörästöt. Jyrkässä S-kaarteissa etupyörät siis lukitaan, ne eivät pääse kääntymään kiskouran vaatimassa kulmassa, vaan nousevat laipoillaan pois urasta. Tätä auttaa sekin, että vaunun etupää on kevyempi kuin takapää. Loivissa S-kaarteissa ongelmaa ei ole, koska kaarteiden loivuus ei aiheuta linkkuunmenon vaaraa.

Oululaisella Transtechilla (tehtaata Vuolijoen Otanmäen kylässä ja Taivalkoskella kirkonkylässä) on kuulemma täysi valmius rakentaa matalalattiaraitiovaunun koreja. Nythän he valmistavat jo lisensillä VR:lle italialaisia kallistuvakorisia Sm 200 -Pendolinojunia sekä sveitsiläisiä Sr 2 -sähkövetureita. AEG:n oma kori on lähinnä alumiinia ja muovia, ei siis kovinkaan vahva, kestoikä enintään 25 vuotta. Helsinkiin pitäisi kuitenkin rakentaa 40 vuotta kestävä kori.

Kaupunginvaltuusto päätti 20. 4. (äänin 84-1) Klaus "Klaude Kopteri" Bremeristä huolimatta tilata parikymmentä uutta matalalattiaraitiovaunua 200 Mmk:lla. Vaunut voidaan saada jo v. 1997, jos tarjouskierros, suunnitteluvaihe ja valmistus lähtevät hyvin käyntiin. Äänin 64-17 hyväksyttiin ponsiehdotus, jossa joukkoliikennelautakunnan tulee huolehtia, etteivät uudet vaunut aiheuta vuorovälien pidennyksiä.

Bremer pyrki seuraavilla teoillaan saamaan kannatusta pois raitiovaunuilta ilmeisestikin linja-autojen puolelle, mutta ei onnistunut laisinkaan:

1) Bussi kuluttaa 30 % vähemmän energiaa kuin ratikka kuljetettua henkilökilometriä kohden (lähde: OECD:n tutkimusraportti),

2) Ratikka joka kulkee 1/3:lta fossiililla polttoaineilla tuotetulla sähköllä, aiheuttaa kaksi kertaa enemmän ilmansaasteita kuljetettua henkilökilometriä kohden kuin bussi (OECD),

3) Ratikan kilometrikustannus on päälle 7 mk siinä missä bussin on 2.20 mk (HKL),

4) Ratikka on 10 kertaa turmiolisempi kuin bussi liikenteessä: jos henkilöauton onnettomuusindeksiksi määritellään 100, bussin vastaava on 190 ja raitiovaunun 1960 (kuorma-auto 95, pakettiauto 110) (Helsingin liikennesuunnitteluosaston tutkimus v. 1990-92),

5) Väylätehokkaasti bussi on liki kolme kertaa tehokkaampi joukkokuljetusväline kuin ratikka: samalla väylälevyydellä (ajokaistaleveydellä) busseja kulkee kolme kertaa enemmän kuin raitiovaunuja kuljettaen 2,7 kertaa enemmän matkustajia kuin ratikat (Helsingin liikennesuunnitteluosasto, aamuruuhkatutkimus),

6) 20 matalalattianivelratikan hankinta- ja käyttökustannuksilla olisi voinut panna liikenteeseen 200 matalalattianivelbussia.

Bremer vastustaa tavallaan myös VR:n koemoottorivaunua, koska siinä on yhden bussin kuljetuskapasiteetti ja kaksi bussin moottoria eli se siis tuottaa kaksinkertaisesti ilmansaastetta verrattuna bussiin. Samoin hän on todennut, että Linja-autoliitto ei mitenkään kilpaile Helsingissä bussiliikenteen puolesta ja on siitä syystä *pelle* eli "perse edellä" liikkuva liikenteen ehkäisijä" kuten HKL:kin on. (suora lainaus: Auto tekniikka ja kuljetus 5/1994)

Turun Kauppatorin ylänurkkaan on avattu raitiovaunukahvila "Wanha 3". Paikalle on tuotu moottorivaunun 24 kori, johon avattiin toukokuun lopulla kesäkahvio. Erikoisuus: aavevaunukahvi. Vaunu 24 on maamme ensimmäinen kotimainen moottorivaunu (Suomen Autoteollisuus v. 1934)

Koskelasta siirrettiin 10. 6. vaunu 19 kuvataiteilija, galleristi ja jäsenemme Timo Jakolan taidegallerian pihaan Lahteen. Kuljetusalustaa työnnettiin kuorma-autolla koko matka Lahteen. Vaunussa 19

on Galleria Timpan näyttelytiloja, osoite on Laidunpolku 14 ja sijainti on keskustasta noin 3,5 km Jalkarannan alueelle. Timpalla on vau-
nunsu alla urakiskoraidetta 24 metriä, joten vau-
nua tullaan tar-
peen mukaan myös liikuttamaan
miesvoimin. Kesäkuussa galleri-
assa on jo ehditty järjestää "Rai-
titten yö" -tapahtuma.

Espoon Laaksolahdesta Hirsi-
kalliontieltä "Tenavakallion" piha-
metsästä on hakkuiden paljasta-
mana löytynyt kaksi helsinkiläistä
ASEA:n avoperävaunua v. 1916-
17, nro HRO 230 ja tuntematon.
Toinen vaunu oli sahattu kahtia,
eikä toinenkaan ollut entisöintikel-
poinen. Kuitenkin kyseessä ovat
ensimmäiset meidän päivinämme
löydetty ruotsalaiset avope.rävaun-
ut. Vaunut hävitettiin kevään ku-
luessa.

Viimeinen vanha radio oli vau-
nussa 11 ja toiseksi viimeinen vau-
nussa 7, kummassakin marras-
joulukuun vaihteessa 1993.

Yleiskorjauksesta ilmestyi vau-
nu 22 linjalle 1 viikolla 4 (rumpu-
työ, kontaktorit putsattu ja sää-
detty).

Vaunu 46 otettiin täyskorjauk-
seen viikolla 12.

Edellisessä numerossa mainit-
tu juttu, että vaunu 36 modernisoi-
taisiin, ei pitänyt nyt paikkaansa.
Työn alla on vaunu 54 järjestyk-
sessä toisena modernisoitavana
vanhana nivelvaununa. Se oli 18.
4. Vallilassa vastamaalattuna nor-
maaliin väritystyylillä. Vaunun 45
keltaista helmaa ei siinä ole. Nro
45:n maalaus jäänee kokeiluksi,
jollaisen näköisiä ei muita tulle.
Sekin palautettaneen aikanaan
normaalinnäköiseksi.

Vaunun 45 kilpilaitteet on val-
mistanut Mitron. Tämän logiikalla
ohjatun kilpijärjestelmän proto-
tyyppi on suunniteltu Vallilassa ja
siellä testattu, sarjatuotanto on an-
nettu Mitronille. Samanlaisia ei pi-
täisi olla muualla maailmassa. Sa-
ma logiikka ohjaa sekä neljää nau-
hakilpeä että kahta sisänäyttökil-



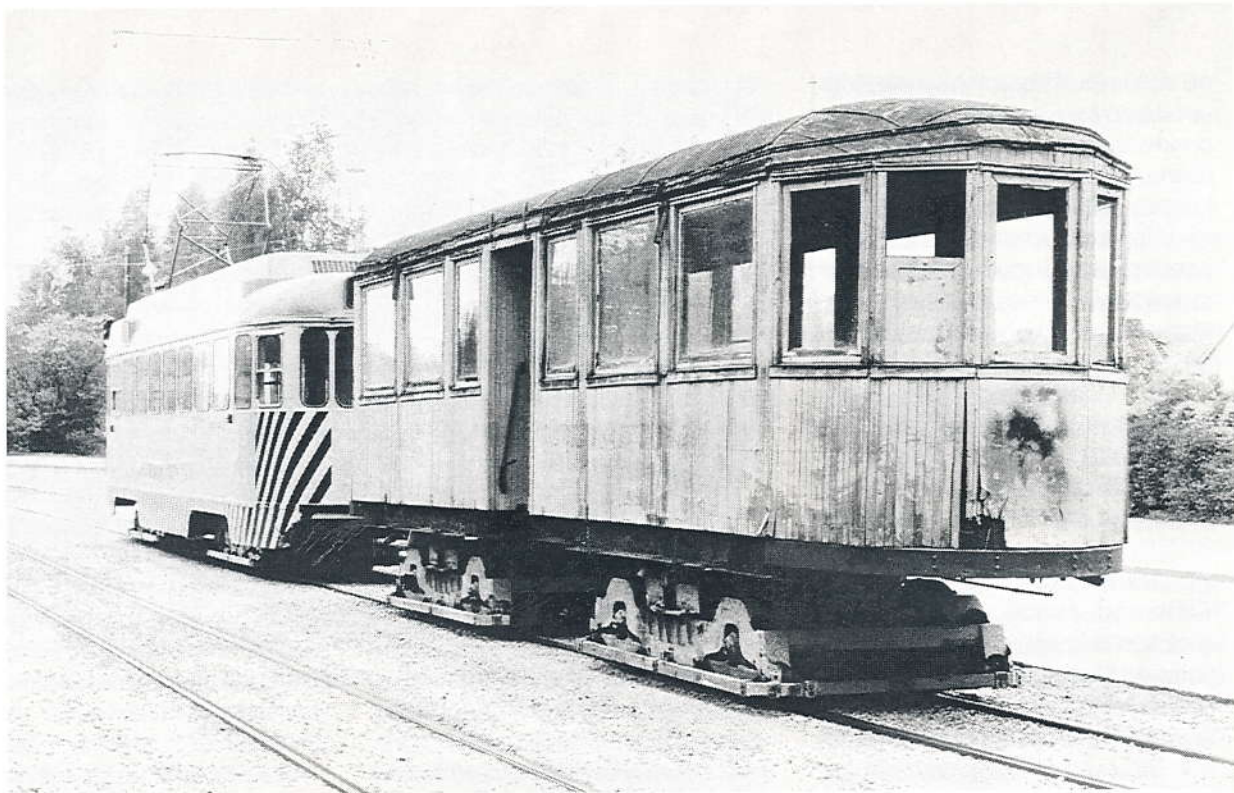
Lahonneet ASEA:n avoperävaunut Espoon Laaksolahdessa.
Kuva Jorma Rauhala 16.4.1994.

peä. Nauhakilvestä toiseen kulkee
kaksi kaapelia sisävalolistan alla.
Tekniikka on järeää ja toimii moit-
teettomasti, mutta järjestelmä ei
hälytä kuljettajaa mahdollisen vian
ilmetessä. Bussipuolella taas kilvi-
tyksen tekniikka on hälytysysteem-
min vuoksi mahdollisimman moni-
mutkaista ja vie tilaa ja varmuutta
itse toimivuudelta. Tässä vaunus-
sa pitäisi olla idioottivarma systeemi,
lisäksi halpakin, ja eri puolilla
maailmaa ollaan jo kiinnostuneita.

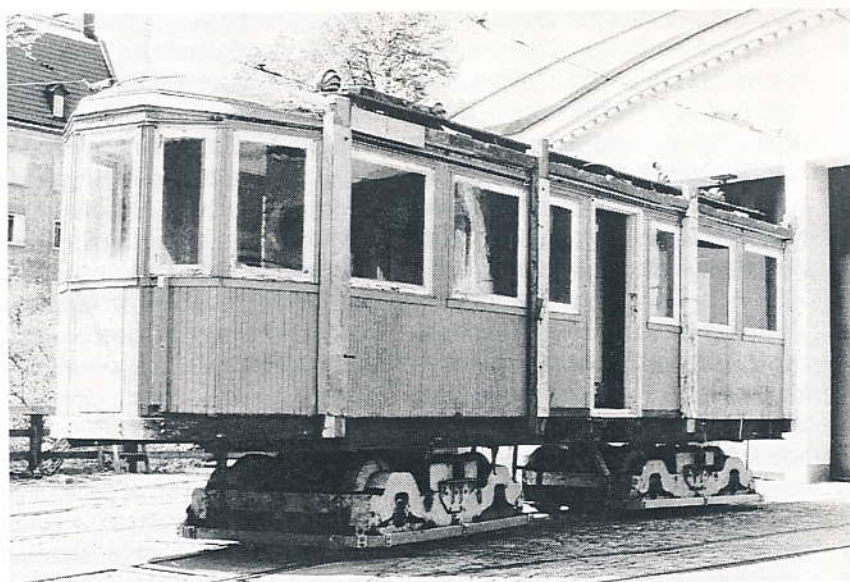
Linjan 8 reitille on jo asennettu
pysäkinäyttöä varten elektroniikka.
Siis oikean kiskon sisäreunan
vieressä on saattomuisti (sikarin
kokoinen pötkö). Vaunun alustas-
sa on jatkuva pulssisysteemi, jo-
ten vaunu tuikkaa pulssin saatto-
muistille sitä ylittäessään, ja saat-
tomuisti vastaa omalla koodillaan,
jolloin sisänäyttöön ilmestyy seu-
raavan pysäkin nimi molemmilla
kielillä. Samaan näyttöön kuuluu
myös linjatunnus ja päätepysäkki
sekä varaus mainoksille. Toimii oi-
kein hyvin koeajojen mukaan (toi-
sin kuin linjalla 18), mutta käyt-
töönottoajankohta on vielä avoin.
Kilpilaitteisiin löytyy peräkkäisinä
nykyiset linjat (1, 1A, 2, 3B, 3T,
jne) sekä väliin myös 5 ja 9 sekä
lisäksi X-tunnus joka linjalle. Nau-
han alussa on Koskelan halli, Töölön
halli, Koeajo, Tilausajo,... Vau-
nussa on uusinta invertteritekniikka.
Kun ensimmäisessä invertte-

rivaunussa 63 on yksi invertteri ini-
semässä 1 kHz taajuudella, on
vaunussa 45 kuusi invertteriä (ei
haittaa, jos yksi hajoaakin) ja 16
kHz, joten joku koiria voi vaunussa
kyllä saada sätkyn. Ohjaamo on
paljon entistä tilavampi tiettyjen ti-
lajärjestelyjen ansiosta. Vaunu 45
oli pitkään talvella Vallilassa, mik-
si? Siksi, että pitkän täyskorjauk-
sen aikana kaikki vanhat systeemi-
t ehtivät hapettua ja logiikkakor-
tit "vanhentua", joten ajosäätö on
reistaillut ja vaunu on jäänyt avu-
tomaksi linjalle useita kertoja.
Kaikki uusittu aines toimii kyllä hy-
vin.

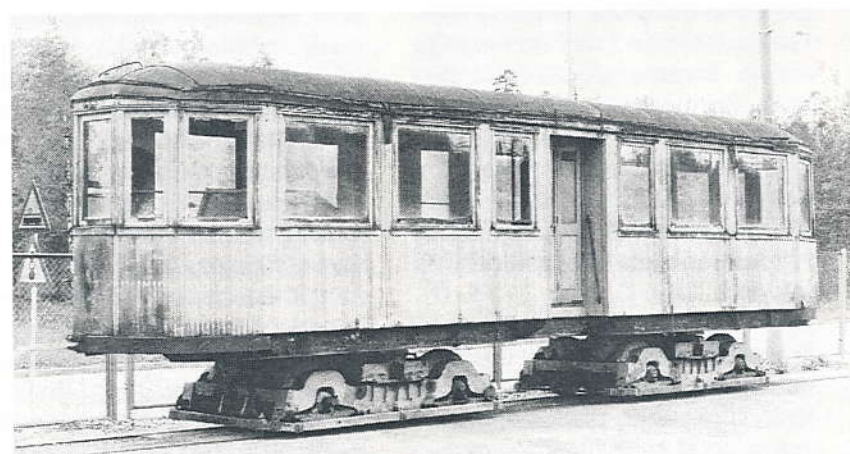
Tavoite on tehdä vanhoista ni-
velistä moderneja normaalissa
TK-ajassa (täyskorjausajassa) eli
5-6 viikkoa / vaunu. Pääpaino on
juuri Nr I-sarjan muutostöissä, sa-
malla muutellaan Nr II-vaunuja
vihreiksi ja tehdään täyskorjauksia
niihin. Jos ja kun aikaa jää, hiero-
taan jotakin "laihialaista" työnimel-
lä yleiskorjaus (nyt vau-
nu 11 Kof-
fin liikkuvaksi pubiksi). Yleiskor-
jaus = korjataan välttämättömin.
Rajoittuu nykyisellään kontaktori-
en putsamiseen, lämpökanavan
kunnostukseen ja rumpu-
työhön. Myös vaunut 2118 ja 2119 ovat
olleet korjaustyön alla pitkin kevät-
tä. Hiomavaunu 2119 on saanut
myös pintaansa entistä keltaisem-
man yleisilmeen.



Vihreä vaunu 98 nähtiin 28. 1., 93 seuraavaksi työn alle.



Viikolla 7 otettiin vaunu 96 täyskorjaukseen ja maalaukseen.



Kulosaaren Jumbot siirrettiin 25. 5. hinausvaunu H-1:llä Koskelan ratapihalta Vallilan halliin. Siirtoteleinä ovat Kulosaari 1 / HKL 68 -vaunussa vaunun 338 teltit ja Kulosaari 2 / HKL 69 -vaunussa vaunun 19 teltit. Vaunun 68 seinässä kuultaa edelleenkin Helsingin vaakuna ja numero 68, vaunun 69 yhteen etukulmaan on puolestaan Kulosaaren messinkinen kakkosnumero jättänyt havaittavissa olevan varjonsa. Vaunu 69 liikkui ensi kerran vuosikymmeniin kiskoilla klo 9.54 ja vaunu 68 puolestaan klo 10.21.

Yläkuvassa H-1 hinaa vaunua 68 Kustaa Vaasan tiellä, alempana vaunu 69 on jo Vallilassa sekä 68 vielä Koskelassa, kummallakin on allansa Tampellan 1950-luvun teltit.

Kuvat Jorma Rauhala 25.5.1994

Helmikuussa harjavaunu 2121 oli Vallilan maalaamossa, nykyinen vaunun alusta on peräisin hinurivaunusta H-16.

Vallilassa on tallella myös nivelvaunun 113 nokka. No eihän sellaista tietysti oikeasti ole, mutta oikean kokoinen malli eli ns. maketti on joskus vaunun etupäästä tehty ja se on numeroitu tälle ilmiselvän ensimmäisen matalalattiavaunun numerolle.

Helmikuun alussa vaunu 11 oli siis yleiskorjauksessa.

Vihertynyt vaunu 96 valmistui 13. 4.

Vaunu 102 on vihertymässä. Porkkananharmaat vaunut olivat toukokuun lopussa 75, 97 ja 103. Vaunu 103 on viimeinen täysin punaharmaa, sillä vaunussa 97 on keltainen peilinväri ja -tausta ja siinä oli pari toukokuusta viikkoa vihreä tuulilasinyyhkijän kiinnityslevykin, vaunussa 75 samoin keltainen peilinväri ja -tausta. Näitä pikkuhienouksia ei kuitenkaan huomioida ratkaistaessa SRS:n viime syksyistä kilpailua. Ne jotka äänestivät vaunun 75 olevan viimeinen punaharmaa nivelvaunu, ovat tietävästi aika vahvasti palkinnossa kiinni.

Linjat 3B / 3T ovat kevättalvella lukuisia kertoja joutuneet ajamaan Mannerheimintietä suoraan käymättä lainkaan Runebergin- ja Arkadiankadulla.

Linjan 10 ruuhkavuoroissa on keväällä ollut silloin tällöin myös neliakselista kalustoa. Vastaavia havaintoja on myös linjalta 8.

Vaunussa 45 oli ensimmäinen kilpivika 14. 4. Yhden kilpilaitteen voitelu petti ja rulla jäi muita jälkeen yhden numeron verran.

Vaunu 54 koeajolla 18. 4

Viikolla 14 ilmestyi Haapamäen höyryveturipuistolle varatun vaunun 6 tuulilasiin ilmoitus: myyty, älä koske. Vaunu kävi 11. 4. VH:ssa saamassa takaisin saksisankavirroittimen. Myöhemmin on todettu, että Haapamäelle voitaisiin myydä jokin muu ehjempi vaunu.

Vaunuun 7 asennettiin jokin aika sitten tapahtuneen virroitinvaurion vuoksi 12. 4. Siemensin yksipolvivirroittin. Vaunu oli myöhemmin kevään viimeinen neliakselinen, joka aiheutti yllätyksen. Se oli kolarissa joitain aikoja sitten ja sai siinä yhteydessä peltivammoja. Myöhemmin siihen tuli jotain sähkötekniillistä vikaa ja kun huolto luuli korjanneensa sen ja yritti lähteä vaunulla liikkeelle, nousi savu ja Koskelan hallista sammuiivat valot. Vaunu jäi Koskelassa "ulkoruokintaan" muiden romujen sekaan eikä sitä käytetä.

Kertomuksia tosielämästä: 14. 4. klo 8.55 Kaisaniemen pysäkillä suunnassa II: Linjan 6 vuorossa 153 vaunu 12. Vaunun etutelin moottorikaapelit syttyivät tuleen jarrutuksen yhteydessä työntäen paljon paksua mustaa savua. Vaunua kuljettanut T.H. tilasi paikalle palokunnan, joka saapuikin useamman yksikön voimin. Kaapelit siis paloivat ja lattialuukun kumimatto sulii. Vaunu täyttyi sammutusjauheesta. Linjan 3B vuoro 24 tai 25 työnteli poloisen TH:n raitteelle 17, mistä vaunu hinattiin samana päivänä perä edellä Koskelan pihalle seisomaan. Ensin vaikutti siltä, että jarrurummut olisivat jumissa ja savuavat, mutta kun vaunujen koplaamisen jälkeen todettiin, että savu senkin paksuuteen ja tunkee lattiarakosista matkustamoon, niin palomiehiä sittenkin tarvittiin. Operaatio kesti yhteensä noin 25 minuuttia paikan päällä. Auto 355 saattoi yhdistelmää Eduskuntatalon tienoille, josta auto hälytettiin Kauppatorille auttamaan siellä kiskoilta suistunutta vaunua.

Vaunu 135 ajettiin 21. 4. VH:sta KH:iin huoltoon ja pesuun. Heti ensimmäisenä ennen Hämeentietä selvisi, että vaunu ei kestä virtaa kuin yhden pykälän, jonka jälkeen pääkytkin leimauttaa metrin valo-kaaren ja työntää nokea kuljettajan silmille ("kuin tykillä ampuisi"). Koskelan huolto kaipasi seuraavana päivänä kaikenlaista museotavaraa, kipinäsuojia ja piuhvoja. Lauantaina 23. 4. vaunu ajettiin Vallilaan odottamaan seuraavan päi-

vän SRS:n linjan 15 ajelua. Vaunu 135 on tarkoitus laittaa myöhemmin kesällä täyskorjaukseen ja maalaukseen sekä 157:stä on harkinnassa tehdä erikoinen häävaunu, jossa olisi kiinteät koristeet yms. Vaunulla 157 on tämänkin kevään aikana tehty häämatkoja.

Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien risteyksen itä-pohjoissuunnan molempien raiteiden kaarteet uusittiin viikoilla 15-16.

Kustaa Vaasan tien viimeiset Vignol-kiskot (eli rautatiekiskot) vaihdettiin urakiskoihin viikolla 16.

Postitalon edustan kiskotus uusittiin vaihteista luoteeseen ja pohjoiseen risteyksiin asti viikoilla 18-20.

Viikolla 18 otettiin käyttöön va-loetus Hauhonpuiston pysäkillä lähteville vaunuille suunnassa II.

Viikolla 19 ajettiin VH:sta KH:n raitteelle 1 vaunut 135, 157, 320, 332 + 505, 337 ja 339. VH:iin jäivät 352² ja 362. Vallilassa tarvittiin tilaa halliremonttia varten.

Vaunu 56 oli toukokuussa täyskorjauksessa.

Viherkeltainen 101 oli koeajolla 10. 5. KH:n pihalla ja virroitin solmussa ajolankojen seassa. Seuraavana päivänä vaunu oli iltapäivällä vuorossa 156 ja kesti melkein kierroksen ehjänä, kunnes sähköjarru katosi ja lähtömerkki jäi puuttumaan. Tässäkin vaunussa on pumpulimaisen ajomukavuuden tekevät V-kumipyörät kuten vaunussa 96 jo on. Vaunussa 300 (AEG) oli myös tällaiset pyörät (pyörän sisässä on noin 2 cm kumirengas.)

Vaunussa 54 lieenee myös uudet kumipyörät?

Vaunu 102 jäänee kevään viimeiseksi vihertyväksi vaunuksi.

KH:n pihalla on edelleen raato-vaunu 6 sekä "korjausta odottavat" vaunut 12, 24, 26 ja 27.

Vaunu 19 on toukokuun puolivälissä ollut purettavana Vallilassa ja ilmestyi alkukesän aikana Koskelaan. Kesäkuussa se lähti Lahteen säilytykseen (ks. uutinen toisaalla).

Vaunun 11 yleiskorjaus VH:ssa ei ole edistynyt. Ehkä se jääkin viimeiseksi neliakseliseksi, jolle isompi remontti tehdään.

Toukokuun 23. päivästä lähtien linjalla 1 on liikkunut punaisin teippauksin koristeltu vaunu 8. Se on mainostanut toukokuun viimeisenä viikonloppuna pidettäviä Käpylän kyläjuhlia. Pari vuotta aiemmin on ollut vastaavanlainen kokomainsuvaunu liikkeellä.

Puolentoistavuoden aikana täyskorjatut ja keltavihertyneet Nr II-vaunut:

Vaunu 88 / helmi 93, 87 / maalilis 93, 91 / touko 93, 92 / kesä 93, 89 / heinä 93, 94 / loka 93, 100 / marras 93, 99 / jouluku 93, 98 / tammi 94, 93 / helmi 94, 96 / maalilis 94, 101 / huhti 94, 102 / touko 94

Itäisin paikka, jossa HKL:n nivelbussi käy, lienee luonnollisesti Itäkeskus. Linjalla 57 on yksi aamuruuhkan vuoro (556), jossa on nivelauto. Itäsuunta on muutenkin vanhan ajan bussien liikennekenttää; ei ole matalia eikä puolimatalia autoja. Mellunmäessä voi seläisiä, tosin vantaalaisia, käydä katsomassa.

HKL 601 ja 608, Volvo B59-59/5900 / Wiima -bussit vuodelta 1976, ovat syntyneet osittain uudestaan. VR:n vanhasta teräsrakenteisesta v. 1964 Pasilan konepajalla valmistuneesta Eit-vaunusta 23018 on rakennettu viime talven aikana Pieksämäen konepajalla vähäliikenteisille rataosille tarkoitettu koemootorivaunu KOEMV 9991. "Junttilan Salamaksi" ristityssä ja myöhemmin sarjatunnuksen Dm 10 sekä numeron 4301 saaneessa vaunussa on kummassakin päässä Volvo-bussien moottorit ja muutenkin siinä on käytetty hyväksi näiden bussien sekä myös kahden poistetun

HKL:n Sisu-bussin osia (ovet yms.). Uudella moottorivaunulla on saavutettu koeajoissa 132 km/h:n nopeus. Vaunu on heinä- ja elokuussa liikennöinyt Iisalmen - Ylivieskan rataosalla.

Varhan Sisut olivat alkuvuonna 812, 814-817 ja 836 (viidellä ajetaan, yksi on varalla) sekä poistoa odottava 818. Koskelassa myyntiä odotti 987. Ruhan vanhin oli 8500. Koskela haluaa kuulemma myydä Ajokkinsa 8521-8531 mahdollisimman pian.

Finnairin (Pohjolan Liikenteen) busseja on maalattu uudella tyyllillä. Perusväri on tummansininen, autoja on myös kirjavaistettu erilaisin teippauksin.

Sirolan Liikenteen bussit 411-413 ja 460 eivät ole enää mainosbusseja. Auto 411 on kuitenkin konkurssiin menneen Pukevan kokomainoksen jäljiltä kultaaltaan punainen, kun muut entiset mainosbussit ovat emoyhtiön (Vantaan Liikenne) väreissä. Auto 411 on siirretty myöhemmin Hakunilan Liikenteen numeroksi 271.

*Tämä auto kuuluu nyt ruotsalaiselle Swebusille!
Kuva Juhana Nordlund kevät 1991.*



Sirolan Liikenteen autot 437-439 (ent. 37-39), Scania K112 / Wiima K-200, sekä 447-449 (ent. 47-49), Scania BR116S / Wiima K-200, on myyty pois, osa ulkomaille. Tilalle on saatu emoyhtiön

vanhoja autoja (421-423) sekä kokonaan uudet autot 401, 403-405.

Aurinkobussit / Sunny Buses on Vantaan Liikenne -konsernin uusi tilausajoyksikkö. Siihen kuuluvat Friherstin Auto ja Sipoon Liikenne, Vantaan Linjaa ei enää ole. Aurinkobussien ulkoasu vastaa Sipoon Liikennettä.

Sana Finnbus esiintyy eräiden Lähilinjat Oy:n tilausajobussien kyljissä. Näköjään tämäkin firma on keksinyt tilausajopuolelleen oman nimen.

STA:n 20:stä matalalattiabusista oli keväällä 1994 arkipäiväliikenteessä parhaimmillaan ajossa 19 kpl, pyhänä puolestaan 16 kpl.

HPT - Transbus Oy:n osakkeet eli Vanhankylän Linja Oy ja Auto Arvela Oy myytiin maaliskuun puolenvälin jälkeen Pohjoismaiden suurimmalle bussiyhtiölle eli ruotsalaiselle Swebus AB:lle. Tämän yhtiön omistaa Swedcarrier AB, jonka omistaa Statens Järnvägar eli Ruotsin Valtionrautatiet.

Ulkomaalaisten valloitukset Suomen sisäisessä bussiliikenteessä ovat alkaneet. Vanhankylän Linja Oy:n toimitusjohtajana jatkava Juhani Heikkilä "lupaa tehdä Transbusista todella menestyvän suomalaisen yrityksen".

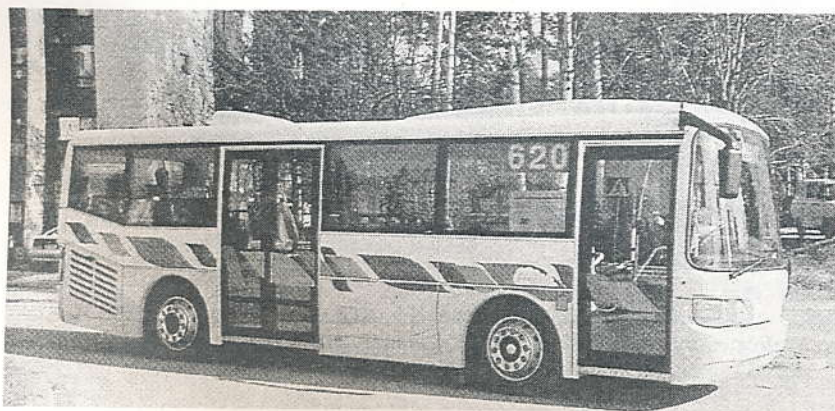
P. Tyllilä Linjalla on kolme kappaletta MB O405N1 -matalalattia-bussia.

Espoon Auto kuulemma hankkii 25 matalaa Volvo B10B LE / Carrus City L -autoa.

TAKL on tilannut kahdeksan vähintään normaaliokoista bussia ensi talvelle: kaikkiin tulee Lahti 402-kori, alustamerkit jakaantuvat tasan Scanian ja Volvon kesken. Kaikki tulevat olemaan matalalattiaisia, kuitenkin kolme (2 Scaniaa ja 1 Volvo) tehdään 14,2 metriä pitkeksi telirakentein.

TAKL:ita meni vuoden alussa Tarttoon autot 519-524, 526 ja 534-536. Autot olivat v. 1977-79 Scania BR111M59 / Ajokki 5300:ia. Samalla Sisut 528-533 poistettiin ajosta. Jokin TAKL:n nivelauto on siirtynyt Paunulle.

Turussa näkee arkinen melko paljon v. 1976 Scania BR111M / Delta Plan ja Sisu BT-69CR / Wiima K-100 -katureita ajossa. Sisut täyttävät kesällä vaatimattomat 18 vuotta, Scania taas myöhään syysalvella. TuKL:n piti tilata neljä Saab - Valmet Ecobussia, mutta hanke on sittemmin pantu jäihin. Ensimmäinen Ecobus (rek.nro ECO-1) on valmistunut VTT:lle Mobile -projektin kokeita varten. Se on 8,5 m pitkä midikokoinen matalalattia-bussi, lattiakorkeus takapöyriin asti 35 cm. Autossa ei ole erillistä alustaa ja koria, vaan se on yhtenäisrakenteinen. Kotimaisuusaste on noin 80 % ja osatoimittajia ja -valmistajia on noin 50. Akselit tulevat Sisulta, vaihteisto on Voith.



Sirolan autot 437-439 ja 447-449 eivät enää liiku pääkaupunkiseudun liikenteessä. Sirolan sinivalkoiset bussit ovat katoava laji. SIL 439 on myyty Linjaliike Römanille Jämsänkoscalle, 438 Sipoon Linjalle, muut ulkomaille. Kuva Juhana Nordlund 3. 1991.

Toukokuun puolenvälin jälkeen STA on ottanut jälleen puolen vuoden tauon jälkeen ajoon uudelleen koritettuja Volvo / Wiima -keskimootoriautoja sarjasta 157 - 161. Autoissa on Wilson-puoliauto-maattivaihteistot.

HKL 9201 on jälleen kerran maalattu. Alaosassa on myös vaaleansininen sektori, keulassa ja sivujen yläosissa (ikkunoiden ympärillä) valkoista on aiempaa enemmän. HKL:n tilaamat kymmenen uutta Scania N113 / Carrus-matalalattia-bussia saanevat uutta ilmettä, jota 9201:ssä nyt etsitään. 9201 ja 9301 ovat äskettäin ostettu HKL:lle. Huhutaan, että syksyllä Varha saisi neljä Scaniaa, samoin Koskela. Ruha joutuisi tyytymään vain kahteen uutuuteen en-

Saab - Valmet Ecobus.

tisten vuokra-autojen (9201, 9301) ollessa siellä jo vanhastaan.

Suomen Turistiauto tilaa v. 1994 seitsemän kaksiakselistaa matalalattia-autoa ja 13 muunlaista. Näin ollen ensi talvena STA:lla olisi 27 matalaa bussia.

STA:n liikennöimillä linjoilla 45 ja 51 ei tunnetusti liikennöidä sunnuntaisin eikä pyhäpäivinä. Mainituilta linjoilta kyseisinä päivinä vapautuvaa matalalattia-alustaa on sijoitettu mm. linjoille 40 ja 43B siten, että pyhäisin kaikki vuorot ovat matalalattiaisia. Pyhinä voi nähdä matalalattia-busseja myös linjalla 41.

Helsingin sisäisessä liikenteessä ei enää ajeta etumootoribusseilla, sillä Metsälän Linjan autot 9 ja 10 ovat seisseet koko viime talven. Metsälän vanhin käytössä oleva bussi onkin auto 4, Scania K112 / Wiima K-200 v. 83. MLO on tilannut jälleen kaksi matalalattia-alustaa Scan-Autolta.

Viime syksynä HKL testasi myös Renault-matalalattia-katuria. Koska auto oli koerekisterissä, matkustajia ei saanut ottaa kyytiin. Ovisysteemi oli Renoossa 2-2-2.

TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS

Linja-autot 31.1.1994

n:o	alusta	kori	vm.	huomautus
100	Volvo B10M60	Ajokki 8000	81	a, b
103	Volvo B10M60	Ajokki 8000	82	c, d
104	Volvo B10R59	Ajokki City	87	e
105	Volvo B10M60	Wiima K202	87	f
106	Scania N112CLB63	Kutter City	88	g
107	Volvo B10M60	Ajokki City	88	h
108	Neoplan-Scania N113	Wiima K202	90	i
200-203	Volvo B10M70+13	Wiima K202	90	j
204-206	Volvo B10M70+13	Wiima K202	91	j
207-209	Volvo B10M70+13	Wiima K202	92	j
300	Volvo B5855	Wiima N200	77	k, m
301-303	Volvo B5855	Wiima N200	78	l, m
304-308	Volvo B5855	Wiima N100	79	l, m
309-312	Volvo B5855	Wiima N100	80	l, m
313-314	Volvo B10M55	Wiima N100	81	l, m
315-324	Volvo B10M55	Ajokki 8000	82	l
325-329	Volvo B10M55	Ajokki 8000	83	l
330-335	Volvo B10M55	Ajokki 8000	84	l
336-341	Volvo B10M55	Ajokki City	85	l
342-349	Volvo B10M55	Ajokki City	86	l
350-356	Volvo B10M55	Ajokki City	89	l
357-361	Volvo B10M55	Wiima N202	90	l
527	Scania BR112S59	Ajokki 5300	79	m, n
528-533	Sisu BT-69CR	Ajokki 5300	78	o
537-544	Volvo B5860	Ajokki 5300	79	m, p
546-555	Volvo B10M60	Ajokki 5300	80	m
556-572	Volvo B10M60	Ajokki 5300	81	m
573-576	Volvo B10M60	Ajokki 8000	83	
577-581	Sisu BK-160D	Ajokki 8000	83	
582-583	Sisu BK-160D	Ajokki 8000	84	
584	Sisu BK-160D	Ajokki City	85	r
585-587	Scania N112CLB63	Ajokki City	87	
588-594	Volvo B10M60	Ajokki City	87	s
595-598	Volvo B10M60	Ajokki City	88	
599-602	Volvo B10M60	Wiima K202	90	
603-604	Scania N113CLB65-LG	Wiima K202	91	q
605-609	Scania N113CLB65-LG	Wiima K202	92	q
610	Scania N113CLL65	Lahti 402	93	q
611-614	Scania N113CLL65	Lahti 402	94	q
615-616	Volvo B10B LE	Carrus City L	93	q

HUOMAUTUKSET

- laitoksen ensimmäinen Ajokki 8000
- ensimmäinen sinivalkoinen bussi
- viimeinen sinikeltaisena tullut bussi
- maalattu sinivalkoiseksi v. 1991 määräaikaishankintajärjestelmän yhteydessä
- laitoksen ainoa 1980-luvulla hankittu takamoottori-Volvo, ollut koeajossa mm. Espoon Autolla, STA:lla ja TuKL:lla
- laitoksen ensimmäinen Wiima K202
- laitoksen ainoa Kutter City
- "Nysse Tulee" -PR-bussi
- ensimmäinen pohjoismaainen matalalattiabussi
- teliauto, pituus n. 14,5 m
- laitoksen ensimmäinen nivelauto
- nivelbussi, pituus n. 18 m
- alunperin sinikeltainen, maalattu sinivalkoiseksi MAK:in yhteydessä
- laitoksen ensimmäinen Voith-automaatilla varustettu Scania
- säilötty hätävaraksi, eivät kuulu virallisesti kalustoon, loppuun asti sinikeltaisia

- p) alun perin keskustalinjalle varusteltuja, myöh. MAK:ssa muutettu
muuta kalustoa vastaaviksi
q) matalalattiabussi
r) uusin Sisu
s) tarkoitettu ensisijaisesti keskustalinjalle

Tietyt autot ovat nk. juhlaväreissä (vauhtiraidat & kultaiset järjes-
tysnumerot) : 107, 108, 200, 204-209, 356, 600, 603-616.

LIIKENNE OY

Kaupunkiautot 1.3.1994

n:o	alusta	kori	vm.	huom.
22	Volvo B10M60	Wiima K202	86	
28	Scania K82CLI60	Taival GS	82-83	a
30	Volvo B10M60	Wiima K201	82	
34	Volvo B58-60	Lahti 30	84	b
36	Volvo B10M60	Wiima K201	82	
48	"	"	82	
51	"	"	82	c
55	"	Delta 100 City	81	
61	"	Lahti 400	89	
64	"	Wiima K202	89	
66	"	Lahti 400	89	
69	Volvo B58-60	Lahti 21 Centrum	81	d
73	Volvo B10M60	Wiima K202	89	
76-77	"	Wiima K-100	80	
78	Volvo B10R59	Lahti 400	91	
80-82	"	"	91	
85	"	"	91	
86	Volvo B10M60	Wiima K202	86	
89	Volvo B58-60	Lahti 400	91	e
92	"	Wiima K-100	79-80	
93-94	Volvo B10M60	Delta 100 City	81	
137	"	"	81	
141	"	Wiima K202	87	
144	"	"	87	
146-147	"	"	87	
148-150	"	Wiima K-100	80	
151-152	Volvo B58-60	"	79-80	
154	"	"	79-80	
156	Volvo B10M60	Wiima K201	82	
157	"	Wiima K202	89	
159	"	"	89	
161	Volvo B10M65	Wiima K201	83-84	
162	Volvo B10M60	Wiima K202	89	
163	"	"	87	
164	"	"	89	
169-170	Scania BR86S61	Delta 100 City	80	f
176	Volvo B10M60	Wiima K202	88	
184	Scania K82CLI60	Lahti 30	82	
186	"	"	82	
187	Scania K112CLN60	"	82	
188	Volvo B58-60	Lahti 21 Centrum	81	
195-196	Volvo B10M60	Lahti 30	82	
197-198	Scania K112CLN60	"	82	
224-227	Volvo B10M60	Wiima K202	88	g
228	"	"	88	
229	Volvo B10M65	Wiima K201	83-84	
233	Volvo B10M60	Wiima K202	89	
235-237	"	"	88	
238-239	"	"	88	h
240	"	"	88	
241	Scania BR11259	Wiima K201	83	i

242-249	Volvo B10M60	Wiima K202	88	
250	Volvo B58-60	Lahti 300	86	j
265	"	Lahti 400	91	k
268	"	Delta 100 City	80	
283	Volvo B10M65	Wiima K201	83-84	
284	Volvo B10M60	"	82	

HUOMAUTUKSET

- a) entinen LOY 285
- b) koritettu vanhan LOY 244 vm. 73 alustalle ("heinähäkki")
- c) entinen LOY 251
- d) entinen LOY 269
- e) koritettu vanhan LOY 89 vm. 77 alustalle. Voith D851 automaattivaiht.
- f) autot 171-173 ehdittiin siirtää aikanaan Sirolalle, joka Vantaalle joutuessaan myi autot pois
- g) hankittu Hakunilalta keväällä 1993
- h) " " syksyllä 1992
- i) LOY hankkinut auton vasta vuonna 1986. Voith D851 automaattivaihteisto
- j) koritettu vanhan LOY 248 vm. 73 alustalle ("heinähäkki")
- k) " " LOY 86 vm. 78 alustalle

VUODENVAIHTEESSA 93/94 POISTETTUJA AUTOJA:

44	Volvo B58-60	Lahti 30	82	P	kop LOY 164 v.-71
185	"	"	82	P	kop LOY 251 v.-71
208	"	"	82	P	kop LOY 36 v.-71

HKL:n bussikalusto, kevät 94

9301	93	Volvo B10B LE	Carrus City L	a) *)
9201	91	Scania N113-LG	Wiima K202matala	a) b) *)
9101-9110	91	Volvo B10M55	Wiima N202	
9111-9136	91	Volvo B10M60	Wiima K202	
9001-9005	90	Volvo B10M55	Wiima N202	
9006-9045	90	Volvo B10M60	Wiima K202	
8901-8912	89	Volvo B10M55	Wiima N202	
8913-8966	89	Volvo B10M60	Wiima K202	
8801-8813	88	Volvo B10M55	Wiima N202	
8814-8838	88	Scania N112 60	Wiima K202	
8839-8860	88	Volvo B10M60	"	
8701-8714	87	Volvo B10M55	Wiima N202	
8715-8738	87	Volvo B10M60	Wiima K202	
8601-8610	86	Volvo B10M55	Wiima N202	c)
8611-8620	86	Volvo B10M60	Wiima K202	c)
8621-8640	86	"	"	
8501-8515	85	Volvo B10M55	Wiima N202	
8516-8520	85	Volvo B10M60	Wiima K202	
8521-8531	85	"	Ajokki City	
8500	83	Volvo B10M55	Wiima N201	d)
970,971,973,				
977,979,982	79-80	Sisu BT-69BVT	Delta 100 City	e)
812,814-818,836	78	"	Wiima K-100	
720,732,737,742,				
744,748,749	77	"	"	e)

HUOMAUTUKSET:

- a) vuokra-auto; matalalattiabussi, koko sivun niiaus + invaramppi *)
- b) Euro 2 -moottori
- c) alustat vuosimallia 85
- d) vanhin nivelbussi, alunp. HKL 5
- e) ei liikenteessä

*) ostetaan omaksi

Koskelan bussilinjoilla näkee toisinaan Ruhan autoja sarjasta 8814-8838 (Scania N112 / Wiima). Mm. 8834 oli maaliskuun lopulla linjalla 64.

Edellises-sä numerossa mainitsimme, että HKL:lle on tulossa ensimmäinen kunnallinen museo-rekisterissä oleva bussi. Itseasiasa Tampereella on sellainen ollut jo kymmenkunta vuotta, sillä TAKL 148 (Scania-Vabis / Ajokki 1954) kuuluu museoajoneuvorekisteriin. Bussissa on nykyisestä MR-rekisteristä poiketen hämäävästi esillä aidot mustapohjaiset laatat.

TAKL:n kalustoon kuuluvat myös erillisestä luettelosta puuttuvat pienoissbussi 101 = työauto 1 ja matkailubussi 102.

Koskilinjat Oulussa sai talvella kaksi Volvo B10B LE / Carrus City L -bussia.

V. Jyrkilä Kotkassa sai talvella yhden Volvo B10B LMF / Carrus City M -bussin. Jyrkilän uutuus on puolimatala, tyyppiä Vantaa.

Sihteeri huomasi linjalla 74 matkatessaan, että LOY:n auton 170 (Scania BR86S / Delta City v. 1980) teräskuoppaistimet oli verhoiltu Koiviston Auto -tyyliä vastaavaan asuun. Melkoinen satsaus noinkin vanhaan autoon!

Kaikki Liikenne Oy:n autot ovat nykyään Kuopion Liikenne Oy:n värisiä eli sinivalkoisia.

TAKL on päättänyt yhdenmu-kaistaa matalalattiakalustonsa automaattivaihteistot. Alustamerkistä riippumatta vaihteistona käytetään Voithia.

Tammelundin Liikenteen auto 22, MB OHL1625 / Wiima K202, on saanut keväällä järjestysnumrokseen 6. Aiemmin 21:stä tuli 5 (Sisu / Camo) ja 24:stä 4 (matala Mersu).

Eräiden tietojen mukaan LOY:n autot numeroitaisiin 500-sarjaan. LOY:lle pitäisi tulla lähiaikoina MAN - Kabuseja, jotka to-

dennäköisesti numeroidaan uudella periaatteella.

Swebus aikoo uudistaa radikaalisti Transbusin kalustoa. On puhuttu, että yhtiö saisi piakkoin jopa 40 uutta bussia!

Lähilinjat 54 (OGE-336), Volvo B10B / Carrus City M, on nähty linjalla 731. Auto 14 (OGE-368) on samanlainen.

Nestekaasubussi (GAS-1) MAN / Wiima, ent. ESA 200, on Ruhan käytössä. Auto on maalattu HKL:n koeväreihin. Toukokuun 2. päivänä Kaasu-Manni aloitti liikennöinnin linjalla 14 vuorossa 503.

LIPPUTARIFFIT

Joitakin aikoja sitten kerroimme, että vielä jotkin YTV-alueen bussiyhtiöt käyttävät leimauspih-tejä. Totuuden vuoksi ("Tariffioh-jeiden" mukaan) pitää kertoa, että vuosikausiin pihdeillä ei edes hä-tätapauksissa ole saanut tehdä li-pun leimausta, Almex M-leimaus-laitteen hajotessa merkintä pitäisi tehdä vain kuulakärkikynällä.

Autenttinen käsinkirjoitettu kerta-lippu Vantaalta.



1 1110 1110 84
N^o 1197840

Vuoden vaihteessa oli päätetty, että kuljettajat myyvät v. 1993 Hel-singin sisäisiä kertalippuja arvон-lisäveronaattopäivään 31. 5. saak-ka, jos lippuja riittää. Äkillinen pää-tös 9. 2. määräsi, ettei viime vuo-

den hinnaltaan muuttumattomia lippuja saanut enää myydä.

Huhtikuun alussa käynnistyi Joensuun seudulla seutulippuko-keilu. Mukana ovat Joensuu, Ou-tokumpu, Liperi, Kontiolahti, Pyhä-selkä, Eno, Kiihtelysvaara ja Polvi-järvi. Kuukausilipun hinta vaihte-lee 300 - 500 markan välillä koti-kunnasta riippuen. Huomautetta-koon, että Enossa on maamme ai-noa maalaiskunnan omistama bussiyhtiö. Enon kunta on liiken-nöinyt jo vuosikymmeniä pitäjän

Tampereen liput 1.1.1994

Lippulaji	mk
Kertalippu, aikuiset	8,00
Kertalippu, lapset	4,00
Yövuoroisä	8,00
Aikuiset 30 vrk	220,00
Nuoret 30 vrk	165,00
Lapset 30 vrk	110,00
Aikuiset 90 vrk	580,00
Aikuiset 180 vrk	1 080,00
Työmatkakortti	180,00

Turun liput 1.2.1994

Lippulaji	mk
Aikuisten kertalippu	8,00
Lasten kertalippu,	5,00
Aikuisten alennuskortti	70,00
Lasten alennuskortti	45,00
Koululaisalenn.kortti	30,00
Koululaisten kuukausikortti	100,00
Kuukausikortti	180,00
Henk.koht. kk-kortti	250,00
Kolmen kuukauden kortti	480,00
Vuosikortti, henkilökohtainen	1 800,00
Vuosikortti, haltijakohtainen	2 700,00
Matkailulippu (24 t)	20,00

sisäisillä bussireiteillä, lehtemme julkaisisi mielellään jonkin nykyisen "Enon liikennelaitoksen" auton kuvan - onnistuuko?

MUUTA

Muutamia pääkohtia vuosina 1992 - 1993 YTV-alueella kokeilusta matkakorttikokeilusta: Ko-keiltavana oli kolme erityyppistä älykorttijärjestelmää. Yhtä kokeiltiin metron liityntälinjalla 91, toista liityntälinjalla 92 ja kolmatta seutulinoilla 360-362. Erillinen kokeilu järjestettiin Espoon invataksessa. Linjalla 91 kokeiltiin AES Scandina-avia AB:n kontaktillista muistikorttia, linjalla 92 Buscom Oy:n etäluettavaa muistikorttia ja seutulinoilla 360-362 Inter Marketing Oy:n lähiluettavaa suoritinkorttia. Kontaktikortti työnnetään lukulaitteen sisään, lähilukukortti viedään laitteen pinnalle ja etälukukortti vilautetaan lukulaitteelle 1-10 sentin etäisyydeltä, jopa lompakon sisäl-
lä. Matkakortit korvasivat 30 päivän näyttöliput. Kortit ladattiin R-kioskeilla, joita oli kaksi kaksikin kokeilua varten. Kertaliput myytiin kokeilulinjojen busseissa uusilla laitteilla. Osa kokeilulinjojen käyttäjistä jäi käyttämään sarjalippuja ja tavallisia näyttölippuja, joten kokeilussa pidettiin rinnakkain uudet ja vanhat rahastuslaitteet. Matkustajat tilasivat matkakortteja yhteensä 2450 kappaletta. Korttien käyttöaste jäi kuitenkin vain 30-50 % tilatuista korteista eli käyttöaste jäi siis odotettua alhaisemmaksi. Kokeilun tulos oli kuitenkin, että pääkaupunkiseudulle sopii parhaiten etälukukortti, jota vain vilautetaan lukulaitteelle. Muut korttityypit ovat hitaampia kuin nykyinen näyttölippu eivätkä puolusta mitenkään yli 100 miljoonaa markkaa kohoavaa lippujärjestelmän muutosta.

Vantaan aikatauluvihkossa on ollut uutuuksena linjojen 516...560 yksinkertaistettu linjakaavio ajoaikoi-koineen ilman sen kummempia selityksiä. Esimerkiksi linjan 519 Itäkeskus - Lentoasema ajoaika on 23-54 minuuttia. Matka-aika IK:sta Helsingin pitäjän kirkolle on 15-38 min. Kun linjan vuoroväli on

noin 20-40 min, on välipysäkki-käyttäjille herttaisen yhdentekevää milloin menee autoa odottamaan.

Viikolla 7 valmistui Koskelan hallin remontoitu A-hallirakennuksen raiteiden 21 ja 22 pesulinja käyttökuntoon.



Hakunilan Liikenne 1, Scania CN113 ja 56, Scania N112 / Ajokki City, kuuluvat nyt Linjebuss AB:lle. Kuva Juhana Nordlund 21. 8. 1992.

Maanantaina 11. 4. Vantaan kaupunginvaltuusto myi Suomen kolmanneksi suurimman bussifirman (260 autoa, 600 työntekijää) eli Vantaan Liikenne -konsernin Pohjoismaiden toiseksi suurim-
malle bussiyhtiölle eli ruotsalaisen Linjebuss AB:n alayhtiölle Oy Nordic Buss AB:lle. Kauppaan sisältyi myös Vantaan Liikenteen ja kaupungin välinen liikennöintisopimus, joka on voimassa vielä kuusi vuotta. Noin kolme viikkoa aikaisemmin Swebus AB osti espoolaisen Transbusin. Suomalainen kunnallinen yhtiö myytiin ulkomaiselle yksityiselle ja suomalainen yksityinen ulkomaiselle valtionyhtiölle. Monien asiantuntijoiden kertomusten mukaan nämä ulkomaille myynnit ovat vasta esimakua.

Vantaan "liikennelaitoksen" myyntiä perusteltiin mm. sillä, että kaupunki sai siitä selvästi enemmän kuin oli siihen vuosien varrel-
la sijoittanut (= 45 Mmk) ja kaup-
pahinta vastasi yhtiön substanssiarvoa. Kaupunginvaltuusto oli kauppaan niin tyytyväinen, että päätös syntyi siellä yksimielisesti ilman kummempia puheenvuoroja. Kaupungin rooli joukkoliikenteen järjestämisessä on muuttunut niistä ajoista, kun Vantaan Liikenne ostettiin v. 1975. Tänä päivänä kaupunki ei tarvitse omaa yhtiötä

bussiliikenteen turvaamiseen, kun palvelut ostetaan YTV:n kautta. Yksi syy bussiyhtiökaupalle oli myös kilpailuttamisen tuomat uh-
katekijät kunnallisille bussiyhtiöille. Riita kilpailulain sisällöstä voi johtaa tilanteeseen, jossa kunnallisessa omistuksessa olevat yhtiöt eivät saa kilpailla kuin omien kun-

talaistensa käyttämistä vuoroista. Kunnallisten yhtiöiden kilpailuase-
ma heikkenisi tällaisessa tilan-
teessa huomattavasti. Pääkau-
punkiseudun kunnallisia yhtiöitä ovat helsinkiläiset HKL ja STA se-
kä espoolainen Espoon Auto. Pari vuotta sitten STA tarjosi Vantaan Liikenteestä runsaat 70 Mmk, kun nyt kauppahinta oli 172,5 Mmk. Kaupunki joutui tosin ostamaan itselle varikot 11,6 Mmk:lla, varikojen käyttäjä maksaa kaupungille vuokraa 4,5 Mmk vuodessa. Vantaan Liikenne -konsernin luottamusmiehet ilmaisivat huolestumisen tulevaisuudesta: "pelätään, että nyt firmasta halutaan voittoa ja löysät tullaan poistamaan niin linjoista kuin työntekijäpuolelta-
kin".

Kansalaisliike Pikaraitiotie pa-
nosti viime talvena Helsingin - Es-
poon pikaraitiotiekysymykseen. Es-
poossa olisi ollut taajamien haaralinjoja kymmenen: 1 Otanie-
meen, 2 Leppävaaraan, 3 Sinimä-
keen, 4 Haukilahteen, 5 Matinkylä-
län, 6 Puolarmetsään, 7 Suvelaan, 8 Soukkaan, 9 Latokaskeen ja 10 Kivenlahteen. Taajamien osuudet olisivat olleet katuratoja sekä Länsiväylää pitkin Helsinkiin kokoava yhdysväylä olisi ollut pi-
karatana. YTV:n aikaisempia tutki-
mustuloksia ja uusia kansainväli-

siä pikaraitiotiefaktoja yhdistellen saatiin lopputulokseksi se, että niin matka-ajat, vuosittaiset kustannukset kuin joukkoliikenteen subventiotkin olisivat olleet ESRAa (Espoon RATikka) suosivia. Etelä-Espoon pikaraitiotien käyttökulut olisivat runsaat 200 Mmk vuodessa, se oli 30 Mmk vähemmän kuin YTV:n suosittama Niitymaan metro ja lähes 80 Mmk vähemmän kuin bussijärjestelmä. ESRAn tarvitsema joukkoliikenteen subventio oli alle 50 Mmk vuodessa, kun metro tarvitsee lähes 80 Mmk ja bussit yli 120 Mmk. ESRAn rakentamiskustannukset oli laskettu vajaaksi 1,1 miljardiksi markaksi, joka on yli 300 Mmk vähemmän kuin Niitymaan metro ja lähes 550 Mmk vähemmän kuin Kivenlahteen ulottuva liityntäliikennejärjestelmä.

Keväällä YTV joutui uusimaan tutkimuksiaan - mm. Helsingin Sanomat kertoi tammikuussa pääkirjoituksessaan "... Kansalaisliike on astunut YTV:n varpaille, kun se on rohjennut tehdä omia laskelmia. Kansalaisliike on saanut aivan päinvastaisia tuloksia kuin YTV pikaraitiotien kustannuksista. On ikävää aistia YTV:n vastenmielisyyttä kansalaisliikkeen työtä kohtaan. Pitkin hampain se on luvannut laskea vielä kerran pikaraitiotien kustannukset samoin perusteina kuin kansalaisliike. Paljastavaa on YTV:n lausunto jo etukäteen, että tutkiminen ei kuitenkaan muuta mitään. YTV:n asenne kielii Helsinki-keskeisyydestä. Pääkaupunki on tunnetusti ajanut voimakkaasti metron jatkamista Espoon puolelle..."

21. 4. eli päivä Helsingin kaupunginvaltuuston matalalattiaratikkokojen hankintapäätöksen jälkeen YTV:n liikenneosasto julkisti tiedotteen, jossa odotetusti todettiin, että monihaarainen pikaraitiotie on kallis sekä rakentamis- että käyttökustannuksiltaan. Muutenkaan ei puollettu pikaraitiotietä kaavoitus- ja muihin seikkoihin vedoten. ESRAn rakentamiskustannukset olivat 2,4 miljardia markkaa ja liikennöimiskustannukset 284 Mmk. Bussiliikenteenä liikenne-

nöimiskustannukset olivat 276 Mmk ja metrona 232 Mmk. Matka-ajaltaan pikaraitiotie oli myös kaikkia muita vaihtoehtoja hitaampi. Lopputuloksena esitettiin metrolinjaa Otaniemeen ja Tapiolaan ja myöhemmin Niitymaahan.

Toukokuun lopulla tuli julkisuuteen uusi pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka olivat tehneet YTV, kunnat ja liikenneministeriö. Siinä todettiin, että vuoteen 2020 mennessä Etelä-Espooseen ei tehdä metroa, vaan liikenne hoidetaan busseilla. Helsinki olisi halunnut rakentaa metroansa myös Espooseen, mutta koska Espoolla ei ole rahaa sellaiseen, ei sitä tietenkään tehdä. Ja koska suunnitelmassa oli mukana myös YTV, niin pikaraitiotie metroa huomattavasti edullisempaa liikennemuotona ei luonnollisestikaan ollut esillä (koska se on kaikista vaihtoehtoista kallein), jolloin päätökseksi tuli jatkaa nykyistä espoolaisten linja-autorallia Helsingin ydinkeskustaan.

Leveäraiteinen Jokeri-pikaraitiotie Puotinharjusta, Oulunkylän, Haagan ja Leppävaaran kautta Tapiolaan on uudessa suunnitelmassa jälleen esillä, samoin VR:n Marja-rata Vantaankoskelta lentokentän kautta Hiekkaharjuun. Vuosaaren metrorataa myös kiirehdytettiin.

Toukokuussa ei pidetty perinteistä pääkaupunkiseudun linja-

Lakiasiaintoimisto

Kämäräinen & Korvenkontio

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 Helsinki

Puhelin (90) 440 414
Telekopio (90) 440 447

autonkuljettajien taitojokisaa. Aiemmin on kisassa ollut parhaimmillaan 40 autoa, nyt HKL:n ulkopuolelta olisi tullut vain kolme autoa - eräältä kotimaiselta liikennöitsijältä.

ULKOMAAT

Tukholma

SL Tunnelbanan ottaa vuosina 1994-96 käyttöön matkustajalaskentajärjestelmän, jossa junat punnitetaan. Raiteissa oleva tunnistin punnitsee ohikulkevan vauunun painon ja sen perusteella tietokone laskee matkustajamäärän. Liikenteenohjaus saa heti tulokset tietoonsa ja voi järjestää tarvittaessa lisävaunuja tai muita toimenpiteitä. Järjestelmä on ruotsalaisvalmisteinen.

Maaliskuun lopulla SL aloitti koeliikenteen hybridibusseilla. Bussi kulkee sähköllä, mutta tuottaa sen itse. Siinä on henkilöautonmoottorin käyttämä generaattori.



Tukholman museoraitiotien liikenne käynnistyi tänä vuonna huhtikuun alussa. Talven kuluessa kalusto on osittain joutunut muutoksien kohteeksi. Göteborgilainen Mustangi nro 333 on maalattu vaaleanruskeaksi, ja siinä on Dagens Industrin mainokset näkyvästi esillä. Oslolaisesta HøK:n vau-
nusta nro 700 on kalustettu liikkuva kahvilaraitiovaunu (Rullande Café), jonka kulkuvuorot selviävät pysäkkiaikatauluista. Myös tämä vaunu on saanut uudenlaisen maalauksen. Kuva Sakari K Salo 3.4.1994.



Pääsiäissunnuntaina vaunu 333 aiheutti rikkoutumisellaan vaunuruuhkan viimeiselle pysäkillä ennen Norrmalmstorgia. Ennenkuin perässä tullut kahvilavaunu 700 ehti työntää 333:n sivuraiteelle, olivat sumassa mukana myös muut linjalla olleet vaunut 288 ja 328. Paikalle kiirehti myös museoraitiotien liikenteenohjauskeskuksen partioauto! Kuva Sakari K Salo 3.4.1994.

Sarajevo

Raitioliikenne alkoi lähes kahden vuoden tauon jälkeen Bosnia-Hertsegovinan pääkaupungissa ja samalla maan ainoassa raitiotiekaupungissa. Kaksi vaunua oli koeajolla 8. 3. ranskalaisten ja ukrainalaisten panssarivaunujen suojaamana.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset:

Mikko Alameri, Mikko Attila, Bus-siammattilainen, BussiUusimaa 94, Krister Engberg, Jukka Hannikainen, Tom Heino, HKL, Ilkka Hovi, Hans Jaatinen, Timo Jakola, Pasi Jakovleff, Harri Koskikallio, Tauno-Juhani Lappi, Ismo Leppänen, Esko Levomäki, Rauno Lindblom, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Lari Nylund, Paikallisliikenne Tiedote, Sami Partanen, Juhani Poussa, Jorma Rauhala, Sakari K Salo, Kai Sillanpää, Juhani Valanto ja Risto Vormala.

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Pääte-pysäkki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella. Mottomme on: *Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Pääte-pysäkillä.*

Raition Pääte-pysäkin osoite:

Arto Hellman
puhelin (90) 321 066
tai postitse osoitteella
Vartiokyläntie 40, 00950 Helsinki.

Tyytymätön

Oli perustettu uusi linja 4V. Sipoonkirkon pysäkillä nousi kyytiin keskustaan matkalla oleva mies. Vaunun kääntyttyä Helsinginkadulle sanoi mies kovalla äänellä:
— Olisi pitänyt arvata, että päin v... a tämä menee!

Tallinnan kaupunkiliikenteen
30 päivän lippu.

MUNITSIPAALETTEVÖTE

• PILET •

30
PÄEVA
KAART

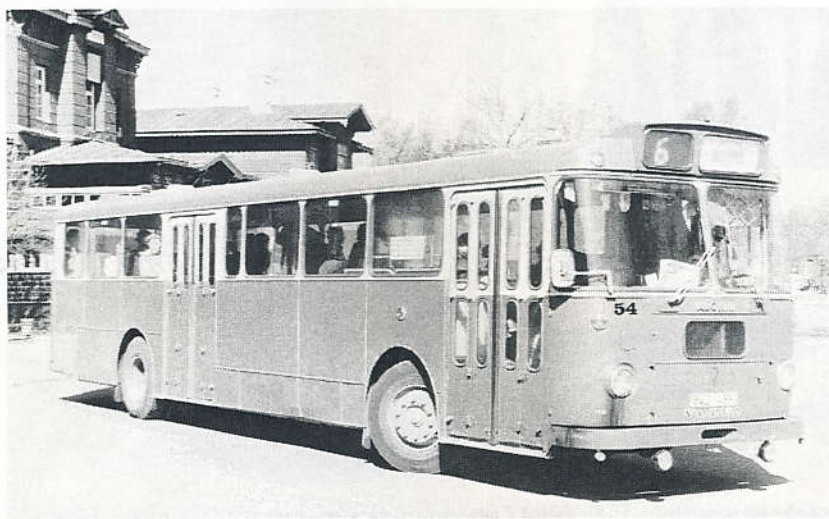
TRAMM • TROLL • BUSS
TALLINN



TARTON SUOMALAISET LINJA-AUTOT

Kuvat Jorma Rauhala, 5. 5. 1994

Tarton liikennelaitoksella on melko paljon entisiä HKL:n ja TAKL:n sinisiä busseja käytössään. Toukokuussa tehdyn Baltian opintomatkan aikana pistäydttiin myös tässä historiallisessa, mutta nykyaikaisessa yliopistokaupungissa.



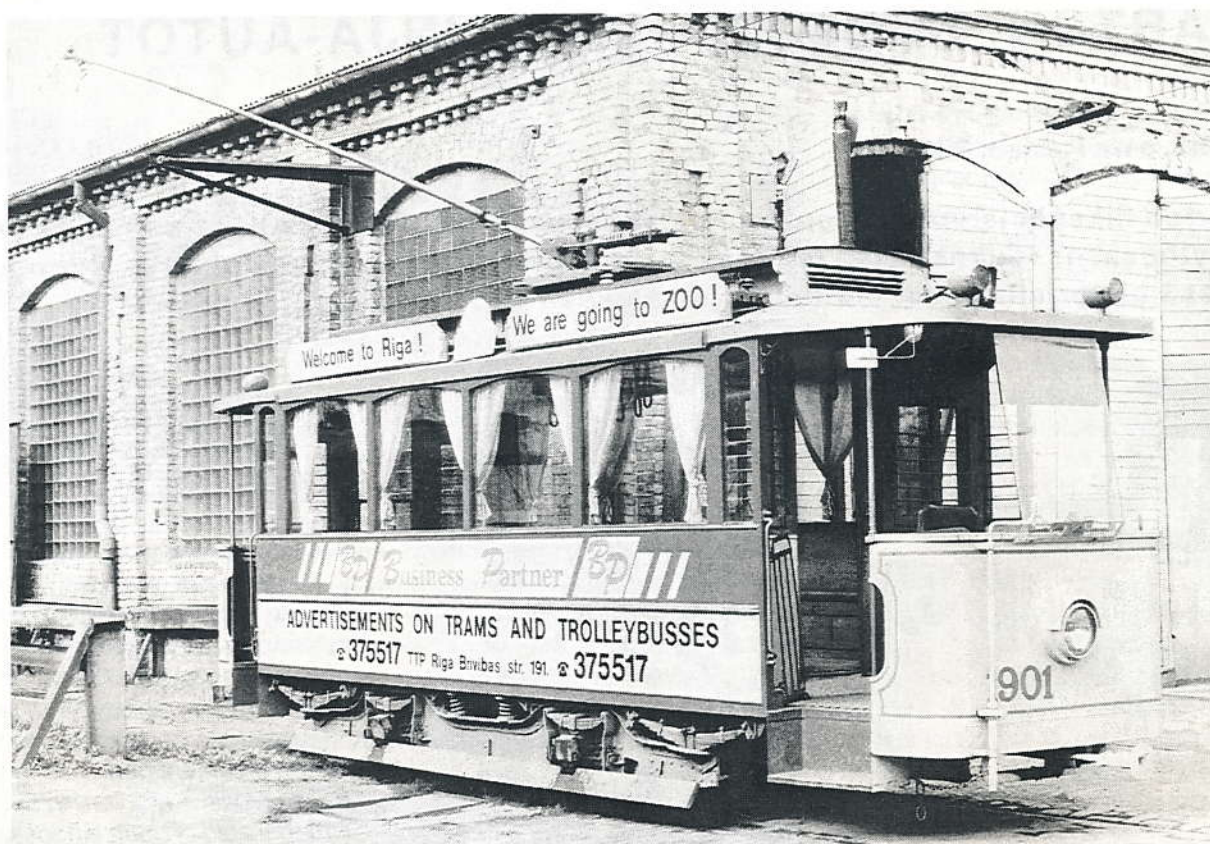
Tarton 54 on entinen TAKL:n Volvo B 59 / Ajokki vuodelta 1975. Linjan 6 auto on juuri lähdössä rautatieasemalta, joka on radan alkuperäisiä hienoja puuasemia.



Tarton 86 on entinen TAKL:n Scania BR 111M / Ajokki 5300 vuodelta 1977.



Tämä Sisu BT-69 BVT / Wiima K-100 vuosimallia 1977-78 on puolestaan entinen HKL:n auto.



SRS:n historian ensimmäinen vappuajelu järjestettiin 1. 5. 1994 Latvian pääkaupungissa Riiassa. TTP:n (Tramvaju un Trolejbusu Pārvalde) meille järjestämällä ajelulla kiertelimme "Pohjolan Pariisin" katuja vanhalla kaksiakselisella moottorivaunulla, numerona sillä oli "1901". Kuvassa vaunu seisoo Brīvības ielā -kadun varikolla. Huomio raitioiteillä kaikissa vaunuissa käytettävä tankovirroitin.

Kansikuva:

AEG:n matalalattiainen kaksinivelinen raitiotiemoottorivaunu Säädytalon edustalla Snellmaninkadulla kuljettajien tutustumiskoeajojen aikana.

Kuva Jorma Rauhala 17.4.1994.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

PSP 800 014-54 483
KOP 103 160-1003 977

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Johtokunta v. 1994:

puheenjohtaja Jorma Rauhala
puh k: (90) 873 5836 tai
949-843 330
puh t: (90) 707 2957
sihteeri Juhana Nordlund
puh k: (90) 879 4994
varapuh.johtaja Ismo Leppänen
puh k/t: (90) 595 793
rahastonhoitaja Krister Engberg
puh k: (90) 362 960
arkistonhoitaja Toivo Niskanen
puh k: (90) 531 121
jäsen Tom Heino
puh k: (90) 407 583
varajäsen Kimmo Nylander
puh k: (90) 327 984

RAITIO

ISSN 0356-5440

Päätoimittaja Jorma Rauhala
17. vuosikerta

Lehti ilmestyy kolmesti vuodessa ja jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

Kustantaja:
Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka:
Painatuskeskus Oy, Helsinki 1994

© Suomen Raitiotieseura ry