

3 1994

RAITIO

sähköjuna
25 vuotta



PARIISIN BUSSIT

ja muutakin joukkoliikennettä

teksti Kimmo Nylander

kuvat E. Gaston, Kimmo Nylander ja Jorma Rauhala

Pariisin seutu on malliesimerkki suuren kaupunkialueen ja sen kuntien rakenteesta. Itse Pariisin kunta on pinta-alaltaan melko pieni - pienempi kuin Helsinki. Tämä alue on kokonaan keskusta- ja kantakaupunkimaista aluetta ja sen asukasmäärä on noin kaksi miljoonaa. Ympärillä ovat sitten naapurikunnat - esikaupungit. Koko kaupunkialuekokonaisuuden pinta-ala on valtava ja asukasmäärä kipuaa yli kymmenen miljoonan.



Pariisin kulkuneuvoja

Seudun pääliikennöitsijä on Pariisin liikennelaitos RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens). Se hoitaa metrojunat ja liikennöi busseilla - tavallisilla kaksiakselisilla sekä nivel- ja midibusseilla. RATP huolehtii myös seudun toistaiseksi ainoasta, vuonna 1992 avatusta uuden sukupolven raitiolinjasta (ks. Raitio 1/93). Erikoisin kulkumuoto on kuitenkin funikulaari eli vinorata, jossa kaksi

Pariisilainen parvekebusseja linjalla 56. Renault SC 10 "Réstyle" nro 3954 Château de Vincennes -metroaseman bussiterminaalissa 27.6.94 (KN)

vaunua kulkee edestakaisin n. 50 metriä pitkää väliä jyrkässä mäessä Montmartrella Sacré Coeur -kirkon edessä.

Ranskan valtionrautatiet SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français) hoitaa pikarauta-

tien RER (Réseau Express Régional) sekä Pariisin muun lähijunaliikenteen. RER-junat liikennöivät monen kymmenen kilometrin päähen esikaupunkialueille, pääasiassa maan alla, mutta kauempana myös maan päällä. Niillä on kantakaupunkialueella vain muutamia asema - pääosa pysähdyspaikoista on esikaupungeissa.

Kaukaisissa esikaupungeissa liikkuvat myös APTR- ja ADATRIF-bussit jatkoyhteytenä RER- ja lähijunille.

Bussiliikenne

Pariisin kunnan sisäisessä liikenteessä on noin 60 bussilinjaa, noin 2000 bussia ja 1700 pysäkkiä. Tällä varsinaisen Pariisin alueella bussiliikenne toimii täysipainoisesti maanantaista lauantaihin klo 7-20.30. Puoli yhdeksän jälkeen illalla linjojen lukumäärä tippuu noin viiteentoista. Nämäkin linjat lopettavat yöllä puoli yhden paikkeilla. Sen jälkeen astuvat palvelukseen kymmenen yölinjaa (Noctambus), jotka kaikki lähtevät Châtelet- aukiolta tunnin välein eri puolille Pariisia, aamuvuoteen asti.

Pyhäisin on Pariisin bussiliikenteessä myös melko hiljaista -



RATP 8763 edustaa vanhinta vielä liikenteessä olevaa tyyppiä, Saviem SC 10 1970-luvun lopulta. Avenue Franklin-D.-Roosevelt 28.6.94 (KN).

liikenteellä on päivällä n. 30 linjaa ja illalla taas n. 15 kuten arkisin.

Arkisin päivällä bussiliikenteen vuorovälit ovat hyvin tiheitä, busseja ei yleensä tarvitse odottaa kauan. Joskus kuitenkin odotusaika saattaa venyä, kun bussi juuttuu ruuhkaan. Bussi on nimittäin tämän päivän Pariisissa melkoisen hidas kulkuväline, sillä katujen ruuhkat ovat niin valtavat, että on usein käteväämpää matkustaa metrolla, mikäli on ehdittävä johonkin tiettyyn paikkaan tietyllä kellonlyömällä. Toki ruuhka-aikojen ulkopuolella voi bussillakin päästä verrattain nopeasti eteenpäin ja ainahan maisemat bussista ovat kauniimmat kuin metrosta. Lomalainen voi tietysti ottaa bussimatkan myös eräänlaisena teatterina, sillä bussin taivuttelu ruuhkassa, joka suuntaan vilistävät autot, skootterit ja ihmiset sekä torvien sointi ja monenlaiset käsimerkit ovat kyllä välillä aikamoinen esitys. Matkustajia otetaan kyytiin toisinaan myös pysäkkien väliltä, kun kerran auto kuitenkin seisoo paikallaan pitempään kuin konsanaan pysäkillä. Vielä useammin virta kulkee kuitenkin toisinpäin, kun kuljettaja päästää tuskaantuneita matkustajia ulos kävelemään määränpäähänsä. Tuskastumista voi myös lisätä kesän kuumuus, sillä vaikka busseissa on kyllä yläreunasta avattavat sivuikkunat, niin kattoluukkuja ei yleensä ole, kattokanavuuletuksesta puhumattakaan.

Kuten monissa suurkaupungeissa, eivät Pariisissakaan seutubussit muutamaa poikkeusta lukuunottamatta tule kaupungin keskustaan, vaan niiden lähtöpaikat ovat esikaupunkialueella metroasemien bussiterminalleissa.

Esikaupunkiliikenteessä on n. 140 reittiä ja siellä ajaa n. 2000 bussia. Menneiden vuosikymmenten bussit

Pariisin entiset bussit jaettiin kolmeen pääsukupolveen - Ancien (= vanhat), Moderne ja Standard. Vanhat olivat ennen toista maailmansotaa käyttöönotettuja tyyppisiä, modernit olivat sodanjälkeisiä 1940- ja 50-luvun malleja. Standard -sukupolvi tuli liikenteeseen 1960-luvun puolivälissä.

Vanhojen bussien kantaisä oli kaksikerroksinen Brillie-Schneider P2 vuodelta 1906. Sitä seurasi 1910-luvulla erilaisia yksikerroksisia versioita, alustamerkillään De Dion

Bouton ja Schneider. 1920-luvulla tuli mukaan Renault ja Schneiderista esiteltiin pitkä kolmiakselinen versio. 1930-luvulla otettiin käyttöön Panhardit sekä Renaultin TN 4 ja TN 6 -mallit.

Vanhoille keskustabusseille oli tyypillistä takaosan avoin "terassi". Sisään- ja uloskäynti tapahtui terassin kautta auton takaa - siis ei sivulta vaan todella takaa. Aidoin tapa katsella Pariisin näkymiä oli tehdä se bussin takaparvekkeelta. Joidenkin bussien takaosa rakennettiin myöhemmin umpinaiseksi ja oviaukko oli oikealla sivulla auton takaosassa, mutta joissakin oviaukko jätettiin silti takaseinään.

1930-luvun Rellut olivat erittäin sitkeitä työkaluja - viimeiset poistuivat katukuvasta vasta vuonna 1971.

Ensimmäiset Moderne-sukupolven bussit olivat 1940-luvun johdinautoja. Parveketta ei enää ollut ja ovet olivat edessä ja takana oikealla sivulla. Ensimmäiset uudet, muulla kuin sähkövoimalla kulkevat bussit esiteltiin vuonna 1950. Ne olivat Chausson ja Somua -merkkisiä, yhdellä etu- ja takaovella varustettuja. Väritään autot olivat ikkunoiden alapuolelta

RATP 8973 Renault SC 10, Quai de Gesvres 30.6.94 (KN).





RATP 3381 Renault SC 10 "Réstyle" -esikaupunkibussi, Saint-Ouen 2.3.94 (EG).

vihreitä, ikkunoiden ympärökset ja katto olivat kermanväriset. Myös vanhan tyyppin bussit olivat samanvärisiä, mutta niissä oli lisäksi keltaiset kylkilistat.

Myöhemmin 1950-luvulla tuli uusiin Chausson, Somua ja Berliet -busseihin ovijärjestykseksi 1-2-2. Esikaupunkibusseissa saatettiin edelleen käyttää pienempiä ovimääriä. Vuonna 1957 esiteltiin vielä viimeisin uudistettu johdinauto-malli, mutta sen jälkeen bussit pysyivät samanlaisina, kunnes Standard-bussit valtasivat markkinat 1960-luvun puolivälissä.

Standard- bussien pääosa oli kahta merkkiä - Berliet PCMR ja

Saviem SC 10. Ne olivat keskenään lähes samanlaisia, MAN-moottorilla varustettuja. Saviem oli yhtenäisrakenteinen, kun taas Berlietissä oli erillinen alusta ja kori. Selkein ulkonainen ero oli etusäleikkö, joka Berlietissä oli suuri, koko auton levyinen. Molemmille tyypeille oli ominainen voimakkaan kaareva tuulilasi. Standard-busseja valmistettiin vielä jonkin verran 1-2-2 -ovilla, mutta kuljettajarahastuksen myötä ovijärjestykseksi vakiintui 2-2-0. Autojen väritys oli alunalkaen uudellinen. Suurin osa korista oli tummanvihreää - ikkunoiden ala- ja yläpuolella sekä otsassa oli valkoista. Ikkunoiden ympärökset ja helmat olivat harmaat. 1970-luvulla harmaa

väistyi ja valkoisen värin osuus lisääntyi.

Vuonna 1968 esiteltiin tavallisten bussien rinnalle kaksi muuta Berliet-mallia. Toinen oli PGR-midibussi, joka oli 9 metriä pitkä ja leveydeltään vain 2,25 m. Niitä käytettiin linjoilla, joilla oli erityisen ahtaita katuosuuksia. Toinen malli oli PCMR- standardibussin kaksikerroksinen versio. Mutta toisin kuin kaksikerroskulkuneuvojen aikaan ennen ensimmäistä maailmansotaa, eivät parisiilaiset nyt mieltyneet näihin korkeisiin kulkimakkaisiin hirviöihin ja niin jo kymmenen vuotta myöhemmin kaikki kaksikerrosbussit olivat hävinneet.

Vuonna 1974 tuli standardibussien joukkoon vielä uusi malli, Berliet PR 100 sekä vuonna 1976 Saviem SC 10 -malliin uudelleenlämmitetty versio avonaisesta takaparvekkeesta. Tarinan mukaan 1970-luvun parvekeversio keksittiin sattumalta, kun korjaamolle tuotiin takaosastaan vaurioitunut Saviem ja joku keksi rakentaa perän avonaiseksi. Tämä johti sitten lukuisiin muihinkin vastaaviin konstruktioihin.

Pariisin bussit tänään

Kesällä 1994 vanhimmat katu-
jen kyntäjät olivat 1970-luvun lopun Saviem SC 10 -busseja. Niissä on puoliautomaattivaihteisto ja takanakin yksittäispyörät. Alustatyyppiltään ne eivät oikein mahdu suomalaisiin kategorioihin, sillä ne ovat eräänlaisia hetku-mahureita, ts. moottori on edessä kuljettajan alla. Ovijärjestys on 2-2-0 taitto-ovilla. Istuimet on sijoitettu selkänojat vastakkain ja ne ovat oranssiruskeaa tekonahkaa - mahtavaa kesähelteellä. Sisäseinät ovat tummaa kangasta, ikkunanympärökset oranssit ja katto valkoinen. Keskiovia vastapäätä on seisomatiila. Pysähtymismerkinantopit ovat tukitangoissa ja paikallinen vastine "pysähtyy" -tekstille on "arrêt demande".

Tällaisia busseja on Saviem-merkkisinä liikkeellä enää hyvin vähän, suurin osa on täysin vas-

Auto 4632 on Renault PR 180.2 -nivelbussi, Saint Lazaren aseman luona 1.7.94 (KN).



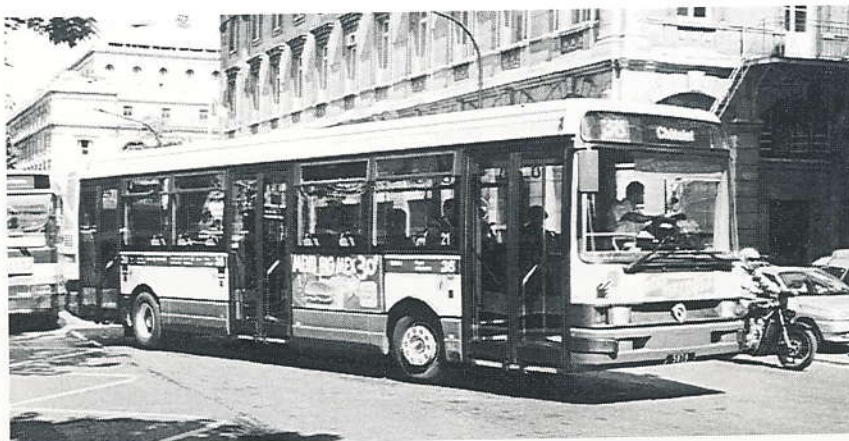
taavanlaisia, mutta nimeltään Renault SC 10. Avoparvekemalleja-kin näkyy silloin tällöin, mutta ei kovin runsaasti. Parvekebusseissa on yleensä ovijärjestys 2-2-1.

Seuraava uudempi malli on vuonna 1981 esitelty Renault SC 10 "Réstyle", joka on periaatteessa sama auto, mutta siinä on mm. uudenmallinen keula kulmikkailla valonheittimillä ja maalaustyylillä on uusi.

Vuodesta 1968 alkaen joillekin keskustareiteille hankituista Berliet-midibusseista luovuttiin 1980-luvulla. Midibusseja on kyllä hankittu sen jälkeenkin, mutta nykyään ne sijoitetaan vain sellaisille alueille, joissa on täysin mahdollonta ajaa täysikokoisella bussilla, kuten esimerkiksi Montmartrella. Midibusseista siirryttiin vuonna 1983 toiseen äärimmäisyyteen - nivelbusseihin. Kun esimerkiksi linjaa 80 aikoinaan ajettiin midibusseilla, kulkevat linjalla nyt suuret Renault PR 180- niveltuopparit - eikä katutila nykyään ainakaan ole kasvanut.

Nivelbussien ovijärjestys on sama kuin Helsingin vastaavissa. Autoissa on avorahastus - niihin voi nousta mistä tahansa ovesta, ovien ulkopuolella on painonapit, joilla matkustajat itse avaavat oven. Joissain busseissa kuuluu myös nauhalta pysäkkikuulutus. Nivelautojen myötä pariisilaisetkin saivat vihdoinkin automaattivaihteisia busseja.

Pariisin uusin bussityyppi otettiin käyttöön vuonna 1988. Se on takamoottorinen, Voith- automaattivaihteistolla varustettu Renault R312. Siinä on kaksoisovi edessä, keskellä ja takana. Se on puolimatalaa mallia, joka ovella on yksi matala porras. Ovet ovat automaattisesti sulkeutuvat ja osa busseista on avorahastusmallia, jolloin myös auton ulkopuolella on ovilla painonapit. Keskiovia vastapäätä on seisomatila ja myös takana on seisomatilaa, mutta lisäksi myös alaskäännettäviä yksittäisistuinta. Istuimet on päällystetty vihreällä kankaalla. Kun nivelbus-



Uuden sukupolven ranskalainen linja-auto Renault R 312 -avorahastusmalli. Quai de Gesvres 30.6.94 (KN).

seissa vielä oli vuoden 1981 "Réstyle"-maalaus, on näissä uuden polven autoissa jälleen uudenlainen väriyty, jossa valkoisen osuutta on yhä edelleen lisätty. Lisäväriä tuovat myös erilaiset mainokset sekä värikkäät linjakilvet.

Minkäänlaisia viimeistä huutoa edustavia matalalattiabusseja ei osunut silmiin, mutta keskustan kätöissä tai esikaupunkialueen nurkissa saattaa tulla kulkea vaikka minkälaisia erikoisuuksia, joiden olemassaolosta kirjoittaja on autuaan tietämätön.

Kuten aikaisemmin jo todettiin, midibussejakin vielä liikkuu sellaisilla alueille, jonne täysikokoiset autot eivät mahdu. Mm. Montmart-

ren kapeilla ja mäkisillä kaduilla ajaa linja nimeltä Montmartrobus, jota liikennöidään Van Hool -midibusseilla.

Pariisin liikennelaitoksen busseissa on sellainen erikoispiirre, että niissä ei ole tavallisia rekisterikilpiä, vaan pelkän numeron sisältävä rekisterilaatta. 1970-luvun ja sitä vanhemmissa busseissa oli erikseen auton järjestysnumero ja sen lisäksi tämä pelkkä numero-rekisterikilpi, mutta 1980-luvulta lähtien busseissa ei ole ollut erillistä järjestysnumeroa, vaan rekisterin numero toimii myös auton järjestysnumerona. Bussin sisällä auton numero on mainittu erikseen, mutta ulkopuolelta numeron näkee vain rekisterilaatoista.

RATP 717 Van Hool -midibussi Montmartrobus-linjalla, Rue Cortot 28.6.94 (KN).



Useissa kaupungeissa matkustamista säästävät monenlaiset pimputukset, kilahdukset ym. soinnit, jotka kuuluvat pysähtymismerkinannosta, lipunleimauslaitteesta tai tulevat merkinä ennen pysäkkikuulutusta. Pariisissa on tässä suhteessa hyvin hiljaista, sillä pysähtymismerkinannosta ei kuulu mitään ääntä ja pariisilaisen leimauslaitteen raksahdusta tuskin kukaan pitää kovin korvia hivelevänä.

Pysäkillä

Useimmilla kantakaupunkialueen pysäkeillä on katos. Katokset ovat Helsingistäkin tuttua ranskalaista mallia, mutta väriiltään ruskeita. Pysäkkimerkki on punakeltainen ympyrä. Ympyrään on kiinnitetty pysäkkiä käyttävien linjojen numerot. Pysäkin nimi on katoksen kadun puolen reunassa.



Katoksettoman pysäkin tolppa, Rond Point Des Champs Elysée linja 42, 26.6.94 (KN).

Vaikka itse pysäkkimerkissä ei olekaan mainittu linjan määränpäättä, on bussin keulassa reitin päätepaikka ja katoksessa sisällä

on useimmiten linjasta kartta pysäkkeineen. Lisäksi on tietoja vuoroväleistä sekä ensimmäisten ja viimeisten vuorojen lähtöajoista.



Ranskalainen peruspysäkki, Cadet, 2.7.94 (KN).

Niillä pysäkeillä, joilla ei ole katos, on pysäkkimerkki muodoltaan erilainen ja muukin informaatio on jossain määrin vähäisempää.

Pariisin seudun pysäkkien ja asemien nimet ovat joskus melko pitkiä. Tämä johtuu siitä, että esimerkiksi pysäkinimessä saattaa olla kahden risteävän kadun - molempien nimet. Esikaupunkialueen asemanimissä on usein runkona alueen nimi ja vasta sitten varsinainen nimi, esim. Villejuif Léo Lagrange, Villejuif Paul Vailant Couturier, Villejuif Louis Aragon. Ranskalaiset eivät myöskään aina alistu siihen, että paikannimiä muutetaan. Riemukaaren kohdalla olevan Etoile-aukion nimi muutettiin jo aikojen sitten Charles De Gaulle aukioksi, mutta yhä aukiota usein nimitetään aikaisemmalla nimellä ja paikalla olevan metroaseman nimi on Charles De Gaulle Etoile. Aukion vieressä Avenue de Friedlandilla oleva bussipysäkki on vastaavasti nimeltään Charles De Gaulle Etoile Friedland.

Linjakilvet ja muu matkustajaopastus

Pariisin vanhemmissa busseis-

sa on edessä linjanumero sekä ajosuunnanmukainen määränpää. Oikealla sivulla on etuoven vieressä linjanumero irtokilvessä ja molemmilla sivuilla on ikkunoiden alapuolella pitkämäinen lista, jossa on reitin molemmat päätepaikat sekä välipaikkojen nimiä. Takana on vielä linjanumero irtokilvessä.

Uusissa busseissa keulan reititieksti on selkeälukuisempi kuin vanhoissa autoissa. Oikealla sivulla ei ole erillistä linjanumerokilpeä, vaan numero on molemmilla sivuilla pitkittäisen reittilistan molemmissa päissä. Linjanumero takana on irtokilvessä, joka kuitenkin on erimallinen kuin vanhoissa busseissa - se on ikäänkuin kylki-reittilistan jatke.

Liikennelaitos luottaa edelleen suuressa määrin irtokilpiin, rullakilpiä on vain edessä, pistematrisikilpiä ei näy juuri ollenkaan.

Bussien sisällä on kaksi tai kolme kaksipuolista reittikarttaa, joista näkee melko helposti reittikadut, pysäkit ja maksurajat. Joissain busseissa tulee vielä nauhalta pysäkkikuulutus. Jos lasketaan yhteen ulko- ja sisäkilvet, maini-

taan uusissa busseissa linjanumero kaikkiaan 12 kertaa - kuusi kertaa ulkopuolella linjakilvissä ja kuusi kertaa matkustamon reittikartoissa.

Lippujärjestelmä

Pariisissa vyöhykerajat eivät ole kaikilta osin kiinteitä, vaan rajat vaihtelevat sen mukaan, mitä kulkuneuvoa ja minkälaista lippua käyttää.

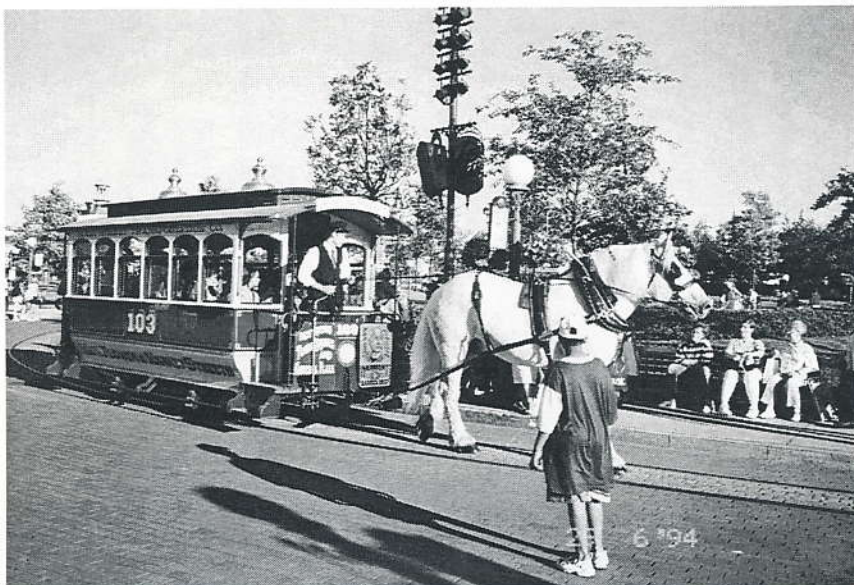
Jokainen bussireitti on jaettu linjakohtaisiin osuuksiin (sections). Yksi kertalippu (le ticket) maksaa 6.50 frangia ja sillä voi matkustaa kahdella osuudella. Tätä pitempään matkaan tarvitaan kantakaupunkilinjoilla kaksi lippua, esikaupunkilinjoilla matkan pituudesta riippuen 2-6 lippua. Yöbussiin tarvitaan lyhyellekin matkalle kolme lippua. Kertalippuja voi ostaa kymmenen lipun nipussa (carnet). Nipun hinta on 39 frangia.

Bussissa olevasta reittikartasta näkee helposti, kuinka monta lippua tehtävä matka vaatii. Näin voi vielä jälkikäteenkin käydä leimaa-massa lisää lippuja, jos huomaa, että autoon noustessa tuli leimattua liian vähän.

Kaupunkimetrossa riittää aina yksi kertalippu matkusti mihin tahansa. Samalla lipulla voi myös vaihtaa metrolinjalta toiselle vaikka koko päivän - niin kauan kun vain pysyy maan alla kulkuporttien sisäpuolella.

RER-junassa pitää lippuja leimata matkan pituuden mukaan. Siellä on lisäksi käytössä yhä 1. luokka, jossa matkustaminen on kalliimpaa. Mm. yksi kertalippu on kolme frangia kalliimpi kuin tavallinen. Metrossakin oli aikaisemmin 1. ja 2. luokka ja jako poistettiin vasta muutama vuosi sitten.

Normaalihintojen lisäksi on käytössä vielä alennettu taksa (demi-tarif) erityisryhmille, kuten esimerkiksi 5-9 vuotiaat lapset. Yksittäiseen kertalippuun ei ole puolihintaa, mutta carnet- lippuvihon saa 19 frangilla.



Hevosraitiovaunu nro 103 Pariisin Parc Euro Disneyssä. Raitiotieyhtiön nimenä on Main Street Transportation Co. 29.6.94 (KN).

Jos viipyy Pariisissa pitempään, kannattaa hankkia näyttölippu. Tällaisia ovat mm. Formule 1, Paris Visite ja Carte Orange. Näiden korttien myötä tulevat mukaan Pariisin seudun kahdeksan kiinteää vyöhykettä. Ykkösvyöhyke käsittää Pariisin kunnan alueen, joka siis on kokonaan kantakaupunkimaista aluetta. Kakkosvyöhyke on kapea kaistale Pariisin kunnanrajan ulkopuolella. Vyöhykkeet 3-5 ovat laaja-alaisempia alueita ympäryskunnissa. Viides vyöhyke on uloin, joka vielä kehämäisesti kiertää renkaana Pariisin ydintä. 6-8 -vyöhykkeet eivät enää tee täyttä ympyrää, vaan ovat vain tietyillä ilmansuunnilla. Kun viitosella ollaan jo n. 30 kilometrin päässä keskustasta, ollaan 6-8 vyöhykkeillä jo todella kaukana.

Carte Formule 1 on voimassa yhden päivän. Sillä saa rajoittamattoman matkustusoikeuden valitsemilleen vyöhykkeille kaikkiin kulkuneuvoihin, myös SNCF:n juniin, RER:n 2. luokkaan sekä lentokenttäbusseihin ja -juniin. Kortin hinta on 27-90 frangia vyöhykemäärästä riippuen. Halvin vaihtoehto oikeuttaa matkustamaan 1-2 -vyöhykkeillä.

Carte Paris Visite on voimassa kolme tai viisi päivää. Matkustusoikeus eri liikennevälineissä kuten Formule 1:ssä, mutta RER-junas-

sa saa mennä 1. luokkaan ja lisäksi kortilla saa alennusta monien turistinähtävyyksien pääsymaksuista. Hinta on 90-275 frangia. Yhdeksänkymppin lippu on kolmen päivän kortti 1-3 -vyöhykkeille.

Carte Orange on voimassa viikon maanantaista sunnuntaihin (coupon hebdomadaire) tai kalenterikuukauden (coupon mensuel). Siihen vaaditaan valokuva. Carte Orangella voi matkustaa kaikissa liikennevälineissä. Viikon kortin hintahaarukka on 59-177 frangia, kuukauden kortin 208-620 frangia. Hinnat ovat 2. luokan lipuille. Jos haluaa RER-junassa matkustaa ykkösluokassa on kortti kalliimpi. Lähtöhinta 59/208 frangia on 1-2 -vyöhykkeille. Myös Carte Orange on turistien hankittavissa.

Kaikissa edellä esitetyissä - sekä myös muissa näyttölipuissa on kantakortti ja maksuosa. Maksu-osana toimii samanlainen lippu, joka jo aikaisemmin tuli esille kertalippuna tai kymmenen lipun nipussa sarjalippuna (carnet). Pariisissa siis, kuten useissa muissakin kaupungeissa, peruskertalippua käytetään eri versioina monina erilaisina lippuina, toisin kuin Helsingissä, jossa jokaikistä eri lippuversiota varten on painettu oma lippumallinsa ja jotka vielä hinnanmuutoksen yhteydessä vaihdetaan



GEC Alsthomin valmistama matalalattiaraitiovaunu nro 115, Bobigny 21.2.94 (JR).

kaikki uusiin ilman, että niissä siitä huolimatta esiintyisi hintoja.

Vaikka edellä puhuttiinkin näyttölipuista, ovat Formule 1, Paris Visite ja Carte Orange varsinaisia näyttölippuja vain busseissa, sillä metroon mennään porttien kautta

ja portin avaamiseen tarvitaan aina maksuosana toimiva lipuke.

Linjatunnukset

Kaupunkimetron linjat on numeroitu 1-13. Pariisin bussilinjat ovat välillä 20-96. Seutulinjoiden numerot on sijoitettu 100-, 200-,

Tavallinen metrojuna linjalla 2 olevalla korkoradalla saapumassa La Chapelle -asemalle, 21.2.94 (JR).



300- ja 600- sarjoihin. Raitiotielinja on T1.

Kirjainpuolella ovat RER-pikarautatien reitit A, B, C ja D ja läpi yön bussilinjat A-H sekä J ja R. Bussilinjoilta löytyy myös kaksikirjaimisia tunnuksia, kuten esimerkiksi PC tai HB. Muutamalla bussilinjalla on numeron tai kirjaintunnuksen sijasta nimi, kuten Montmartrobus tai Balabus.

Joka linjalla on tunnusväri, joka busseissa on linjakilpien taustavärinä. Myös linjakartoissa on kaikki bussi-, metro- ym. linjat merkitty tunnusvärillään.

Bussin kyydissä

Bussit eivät automaattisesti pysähdy millään pysäkillä, joten käsi ylös vain reippaasti, kun oikeannumeroinen bussi ilmestyy näköpiiriin. Kertamaksu maksetaan kuljettajalle ja saatu lippu (tai liput) leimataan itse. (Vihdoinkin löytyi joku toinenkin kaupunki Helsingin lisäksi, missä kertalippu pitää itse leimata). Ainakin lyhyen kokemuksen perusteella kertamaksulla maksaminen oli erittäin harvinaista. Tämä ei tietysti ihme olekaan jos muistaa, että yksi lippu maksaa 6.50 frangia, mutta kymmenen lipun carnet 39 frangia.

Joillakin bussilinjoilla on avorahastus. Tällaisen bussin tunnistaa auton keulassa olevasta symbolista, jossa tyylitelty käsi painaa nappia. Näihin busseihin voi nousta mistä tahansa ovesta. Ovien vieressä on painonappi, jolla matkustaja avaa oven. Avorahastus on käytössä joissakin uusissa Renault R312 -busseissa sekä nivelbusseissa. Nivelbusseja on mm. linjoilla 31, 43, 80, 91 ja 95. Joissakin uudemmissa busseissa kuuluu nauhalta pysäkkikuulutus, mutta kovin yleistä se ei vielä ole. Kun pysähtymismerkintänapin painettu, syttyy edessä "arrêt de mande" -valo. Uusissa busseissa on automaattiovet, jotka pitää poistuessa avata itse napista painamalla.

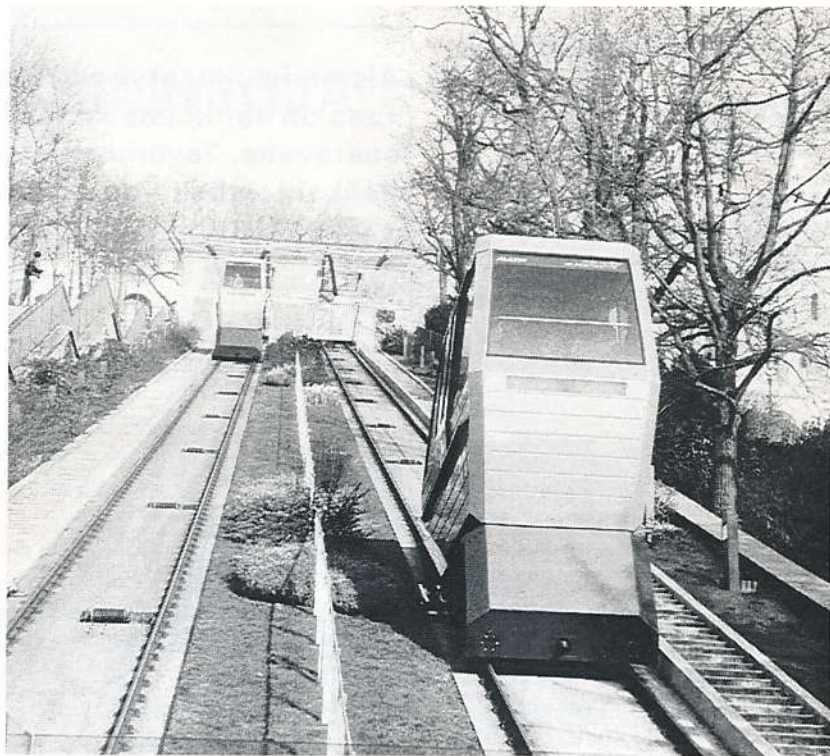
Mennään metrollakin

Yhden kappaleen verran sallittaneen vielä poiketa otsikon pääaiheesta ja kertoa vähän metrotakin.

Pariisin kaupunkimetro on perusesimerkki siitä, miten ensisilmäyksellä sekavalta vaikuttavasta kolmetoistalinjaisesta ja 368 asemaa käsittävästä verkostosta on saatu helppokäyttöinen ja selkeä.

Jos matkalippua ei vielä ole, se ostetaan metroaseman lippuluukulta. Lippu (kertalippu, yksi lippu carnetista tai näyttölipun maksuosa) sujutetaan kulkuportin alkupäässä olevasta aukosta sisään ja se tulee samantien ulos toisesta aukosta noin metrin päässä. Lippu tempaistaan käteen ja mennään portista läpi. Määräaseman lisäksi on tiedettävä ko. metrolinjan pääteasema siinä kulkusuunnassa mihin on menossa. Tämä on tiedettävä jo ennen laiturille menoa, sillä asemat eivät yleensä ole keskilaiturimallia. Mikäli reitti haarautuu loppupäässä, on molempien sen suunnan pääteasemien nimi mainittu. Jos samalle raiteelle tulee kahden eri linjan junia, on junien keulassa määränpään lisäksi myös moninumeroinen tunnus, jossa alkuosa on linjanumero, mikäli senkin haluaa tarkistaa. Junan ovet avataan itse painonapista tai kahvasta. Ennen ovien sulkeutumista kuuluu kaikille Pariisin metrojunille tyypillinen pitkä summeriääni. Metrossa ei ole asemakuuluksia, mutta apuna ovat erittäin selkeät reittikartat.

Metroasemalta poistutaan keltapohjaisten uloskäynti "sortie" -kilpien opastamana. Mikäli aikoo vaihtaa toiselle linjalle on poistuttava sellaisesta aukosta, jonka kohdalla on punapohjainen "correspondance" -teksti. Jälleen on tiedettävä seuraavaksi käytettävän linjan oikean suunnan pääteasema. Tämä asemanimi mielessä kuljetaan loputtoman pitkiä käytäviä, portaita ylös ja alas eri tasoilla opasteita tarkkaillen ja ennen pitkää ollaan oikean linjan oi-



Näkymä Funiculaire de Montmartren ala-asemalta radan toiseen päähän, 19.2.94 (JR).

kean suunnan laiturilla. Mikäli reitti haarautuu lopussa ja ollaan menossa haarautuman jälkeiselle alueelle, varmistetaan vielä junan keulasta määränpää, ettei nousta väärän haaran junaan. Sitten ei muuta kuin hypätään kyytiin kuuntelemaan kiskojen kolketta. Tämä ei tosin onnistu kaikilla linjoilla, sillä osa metrolinjoista on rakennettu kumipyörille. Normaalien rautatiepyörästöjen ja -raiteiden lisäksi näillä "Pneu" -reiteillä kulkevien junien alla on paineilmarenskaat ja kiskojen ulkopuolelle on tehty pyöriä varten kapea "maantie". Kiihtytys ja jarrutus ovat suuremman kitkan johdosta teräväkäämpä, kiskojen kolke sekä kaarrekirskunta on lähes eliminoitu, sillä vaunujen paino on lähinnä kumipyörien päällä. Ilmarenskaat pitävät oma-laatuisten nihkeän suhinan, jollaisista ei muissa kumipyöräkulkuneuvoissa tapaa. Junat ohjautuvat teräslaippapyörien välityksellä perinteisesti ja kääntyvät vaihteissa sinne minne kielet osoittavat.

Harrastajan huomioon

Ranskassa ei bussiharrastus ole ihan jokamiehen hommaa, sen

sijaan raideliikenteestä kiinnostuneita on ehkä vähän enemmän. Junista löytyy oikein postikortteja, mutta busseista ei millään - ei edes maisemakorttia, jossa vaikka vahingossa näkyisi linja-auto. Tilanne on hyvin toisenlainen kuin toisessa Euroopan metropolissa Lontoossa, jossa punainen kaksikerrosbussi on läsnä joka asiassa. Jotain toimintaa Pariisissakin on, sillä kerran näkyi kaupungilla ajossa vanha 1930-luvun Renault TN. Missään ei kuitenkaan törmää minkäänlaiseen tietoon museoautoliikenteestä tai vastaavasta.

Seuraavassa eräitä osoitteita, joissa ainakin raideliikenneharrastajan kannattaa käydä:

* Transmondia, 48 Rue de Douai: kirjoja, lehtiä ja videoita monenlaisista kulkuneuvoista, ei kuitenkaan busseista

* Au Pullman, 70 Rue d'Amsterdam; pääasiassa pienoisorautatie-tavaraa

* La vie du Rail, 11 Rue de Milan (sisäpihalla): kirjallisuutta, lehtiä ja videoita mm. junista ja lentokoneista

* Trame, Rue de Rennes: mm. autokirjoja, myynnissä myös paksu

teos Pariisin muinaisista raitioteistä

* Clarel, 25-29 Rue de la Roquette

* Central Train, 81 Rue Réaumur *

Citerne, 21 Boulevard du Temple

* Miniareve, 5 Rue Léon Séché:

pienoisrautatietavaraa

* Rautatieasemien lehtikioskeista löytyy kiinnostavien rautatielehtien lisäksi raitiotieharrastajien lehtikin: Chemins de Fer Régionaux et Urbains.

Pariisin busseista on tehty kirja L'Autobus Parisien, joka kertoo kaupungin kalustosta vuoteen 1991 asti. Kirjasta on kuitenkin painos loppunut ja kustantaja lopettanut toimintansa. Transmondia-kaupan omistaja esitteli kirjoittajalle omaa kirjaansa, mutta sekin oli hänen ainoa kappaleensa, joten teoksen hankkiminen voi olla työlästä. Ehkäpä Seinen rannan vanhojen kirjojen kauppiailta voisi yrittää.

Pariisin ainoa kapearaiteinen rautatie sijaitsee Bois de Boulogne-puistossa, lähempi sijainti on Jardin d'Acclimatation. Kyseessä on varsin hauska dieselveturivetoisen puistorata, joka on käytössä suurimman osan vuotta.

Liikennemuseo eli "Musée des Transports Urbains" sijaitsee Saint Mandé -nimisellä alueella keskustan itäpuolella Avenue Sainte Marie -kadulla. Museo on huomattavan laaja Pariisin liikennevälineiden kokoelma. Museo on kiinni talvikautena.

Lopuksi vielä mainospala.

Pariisissa on ravintola Le Bus 35, joka on kauttaaltaan sisustettu bussiaiheisesti. Jo ulko-ovi on aito bussin taitto-ovi (ei toimi kuitenkaan paineilmalla). Sisältä löytyy kokonainen bussin keula, joka toimii baarina, bussin ikkunat jne. Ruokailupuolella on jokaisen pöydän kohdalla katossa "pysähty"-valokilpi. Sen saa hetkeksi päälle painamalla pöydän vieressä olevaa nappia.

Ravintolan osoite on

35 Rue Notre-Dame-de-Lorette. Tämäkin paikka on samalla seudulla kuin aikaisemmin mainitut

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 - 3

Huom: lehtiä on jäljellä vain yksi, soita toimitukselle etukäteen varmistus!

mm. Raitiotiet Helsingissä n. 1910. HKL:n linja-autotietoa 1986.

1987 - 2

Huom: lehtiä on jäljellä vain kolme, soita toimitukselle etukäteen varmistus!

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

1988 - 2

mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaiheita.

1994 - 2

mm. Sata vuotta Tallinnan raitiovaunuja. Tarton suomalaiset linja-autot.

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 - 2/88 ja

20 mk = 2/94 numerosta eteenpäin.

kolme ensimmäistä harrastekauppaa.

Lähdeaineistoa:

RATPin linjakartat ja esitteet, Ro-

bert E. Jowittin kirjoitukset Pariisin busseista Ian Allan- kustantamon kirjoissa Buses Annual 1972 ja 1986 sekä RATPin juliste: bussityypit 1906-1988.

RATP 5868 linjalla 75, Renault R 312:n erikoista perämuotoilua 2.7.94 (KN).



HELSINGIN BUSSILINJOJA

teksti Pertti Leinomäki
kuva kirjoittajan kokoelmasta

Aiemmat "Helsingin bussilinjoja"
- artikkelit on julkaistu Raitioissa
1, 2, 3 / 1990; 1, 3 / 1991; 3 / 1992
ja 1, 2, 3 / 1993.

LINJA 12

29.3.36 - x.5.36

Taka-Töölö (Topeliuksenkatu/
Stenbäckinkatu) - Topeliuksenkatu
- Runeberginkatu - Arkadiankatu -
Annankatu - Bulevardi - Erottaja -
Eteläinen Esplanaadikatu - Kaup-
patori - Kruununhaka (Meritullin-
tori)

x.5.36 - x.x.39

Jatkettu ...Meritullinkatu - Kirkko-
katu - Mariankatu... (Kirkko- ja Ma-
riankadun risteys)

x.x.39 - 16.4.40

Linnankoskenkatu - Topeliuksen-
katu - Runeberginkatu ... Erottaja -
Kauppatori

19.11.40 - 21.5.41

Naistenklinikka - Topeliuksenkatu
- Runeberginkatu - Arkadiankatu -
Fredrikinkatu - Bulevardi - Eteläi-
nen Esplanaadikatu - Kauppatori
(iltaisin Erottajalle)

22.5. - 21.6.41

Vain Erottajalle

LINJA 13

23.12.38 - 16.9.39

Sörnäisten apteekki - Helsinginka-
tu - Brahenkatu (Helsingin- ja Län-
tisen Brahenkadun risteys)



*Mannerheimintien iltapäiväruuhkaa klo 13.50 ja linjan 13 bussit ennen
Suomen autoistumista - kuvattu viimeistään keväällä 1962.*

29.8. - 5.12.55

Erottaja - Mannerheimintie - Arka-
diankatu - Nervanderinkatu - Cyg-
naeuksenkatu - Museokatu - Ru-
neberginkatu - Apollonkatu - Ok-
sasenkatu (päätepysäkki) - II
suunta Museokatu ...

6.12.55 - 26.10.58

Jatkettu ...Et. ja Pohj. Esplanaadi-
katu - Kauppatori (ei päätepysä-
kkiä)

27.10.58 - 30.12.59

II suunta ...Nervanderinkatu - Dag-
marinkatu - Töölönkatu - Auroran-
katu - Nervanderinkatu...

31.12.59 - 30.8.60

Jatkettu ... (Museokatu) - Caloniuk-
senkatu - Mechelininkatu - Hiet-
niemenkatu - Hietaniemi [nimi:
Kauppatori - Etu-Töölö (Hietanie-
mi)]

1.9.60 - 21.2.65

Hietaniemeen vain pyhäisin ja ke-
säisin **LINJA 13S**. Linja 13 takaisin
Apollonkadulle.

22.2.65 -

Jatkettu I: Marian sairaala - Lapin-
lahdenkatu - Albertinkatu - Pursi-
miehenkatu - Laivurinrinne - Meri-
miehenkatu - Ullanlinnankatu - Ka-
sarmikatu - Eteläinen Makasiinika-
tu - Eteläranta - (Kauppatori)...

II: ... (Et. Esplanaadikatu) - Unio-
ninkatu - Pohjoinen Makasiinikatu
- Kasarmikatu - Pieni Roobertinka-
tu - Korkeavuorenkatu - Ratakatu -
Fredrikinkatu - Malminrinne - La-
pinlahdenkatu - Marian sairaala

6.11.65 -

LINJA 13S II: Hietaniemenkatu -
Mechelininkatu... (Arkadiankadun
kautta aikaisemmin väliaikaisesti,
aloitus päivämäärää ei ole tiedos-
sa)

NE VÄLTÄMÄTTÖMÄT AIKATAULUT

teksti ja taulukot Jarmo Oksanen

Aikataulurintamalla on ollut kovin hiljaista. Ei niitä kuitenkaan lakautettu ole, sillä ilman aikatauluja tuskin voidaan harjoittaa sujuvaa julkista liikennettä.

Aluksi on ehkä syytä käydä läpi käyttämiäni termejä, sillä ei ole varmaa, ovatko ne kaikille lukijoille tuttuja.

Kierrosaika on saman vuoron kahden peräkkäisen lähdön välinen aika samalta päätepysäkillä.

Vuoroväli on kahden peräkkäisen saman linjan vaunun lähtöaikojen ero joltain (pääte)pysäkillä.

Keskimääräinen vuoroväli on vuorovälien keskiarvo tietynä aikajaksona.

Sivu tarkoittaa puolta kierrosta eli yhteen sivuun kuuluu yksi lähtö jommalta kummalta päätepysäkillä. Ruuhkavuorot ajavat toisinaan vain yhden sivun linjasta.

Vuoro tarkoittaa yhtä liikenneyksikköä, so. raitiovaunua tai linja-autoa. Vuorojen määrä x vuoroväli = kierrosaika.

Hallireitti on vuoron kulkureitti joko hallista linjalleen tai päinvastoin. Hallireitit on numeroitu. Nykyisin raitiovaunujen hallireittinumerot ovat välillä 601-699. Hallireiteistä julkaistaan RAITIOssa kartapiirroksia tietyin väliajoin, esim. niissä tehtyjen suurehkojen muutosten jälkeen.

Jatkuva kierrätys on järjestelmä, jossa vuorot ajavat linjaa päästä päähän pitämättä päätepysäkillä perinteistä lepotaukoa. Vaunut eivät tuki lepoa tarvitsekaan, mutta kuljettajat sitäkin enemmän. Heidän lepotaukonsa on jatkuvan kierrätyksen linjoilla järjestetty vaihtopaikkoihin. Näillä linjoilla kuljettaja vaihtuu joka tai joka toisella kierroksella, joten työpäivänsä aikana kuljettaja ajaa useaa eri vuoroa.

Välipiste aika on aikatauluun merkitty vuoron (arvioitu) aika tietyssä päätepysäkkien välillä olevassa linjan kohdassa. Jos välipiste aika

on vaihtopaikassa, on sitä tietysti pyrittävä noudattamaan, koska kuljettajien työvuorot ja tauot on laskettu välipiste aikojen perusteella.

Vaihtopaikka on pysäkki, jossa kuljettajan työvuoro voi alkaa tai päättyä. HKL:n raitiolinjoilla vaihtopaikkoja ovat nykyisin Hakaniemä, Sörnäinen ja Töölö.

Sitten itse asiaan. RAITION 1-1994 tarkkaan lukeneet voivat sivuuttaa seuraavan kappaleen lähes lukematta, sillä sen aiheena on syksy 1994. Kevätpuolella olleet aikataulut ovat olleet jälleen käytössä niin vähäisin muutoksin, ettei niistä juuri kannataisi edes mainita. Mutta tiedonjanoisimmille kerrottakoon, että linjan 3B arkiaikataulussa muuttui Eirasta kolmen ja Porvoonkadulta yhden sekä Lauantain aikataulussa Eirasta viiden ja Porvoonkadulta yhden lähdön aika 1-2 minuuttia. Välipiste aikoja tasattiin samalla näillä lähdöillä.

Viime vuodenvaihteesta 1.1.1994 alkaen molemmat kolmoset tulivat jatkuvan kierrätyksen linjoiksi, jolloin pari vuoroa kummaltakin linjalta jäi pois. Näin vapautuneet nivelvaunut osaltaan vaikuttivat liikenteessä tarvittavien neliakselisten vaunujen määrään. RAITION aikataulutoimitukseen ei ole tullut aikaisempien vuosien tapaan luetteloa, josta kävisi ilmi kalusto linjoittain. En siis pysty kertomaan kirjalliseen materiaaliin nojautuen, millä linjoilla pääsee vielä saamaan "keppi-Karia" ja "iso-Valmet"-kyytiä, mutta havainnot tukevat käsitystä, että linjalla 2 yleensä ja linjojen 6 sekä 8 ruuhkavuoroissa se on mahdollista.

Kun tästä syksystä ei puristamallakaan löydy enempää kerrottavaa, on syytä hieman käsitellä menneen kesän lehtiä eli kesäaikatauluja 1994. Jälleen voin vain toivoa, että kaikki aikatauluposti on saapunut RAITION aikataulutoimitukseen. Aikataulutoimittaja

on näet uurastanut koko kesän ja menneen keväänkin raideleveydeltään 250 mm Helsingin raitiotien rataa kapeamman kiskoliikenteen parissa. Omakohtaiset havainnot ovat siis jääneet vähiin. Jos joku lukijoista tietää jonkin asian olleen toisin kuin nyt kerron, niin ottakoon yhteyttä vaikkapa päätoimittajaan, niin oikaistaan mahdolliset virheet seuraavassa numerossa.

Näyttää siltä, että kaksijakoinen kesäaikataulu on toistaiseksi jäänyt pois käytöstä. Jo kesällä 1993 vähenivät linjat, joilla oli erillinen, vuoroväleiltään harvempi kesäaikataulu. Silloin sellainen jäi heinäkuun ajaksi vielä molemmille kolmoslinjoille. Nyt siis niilläkään ei enää ollut eroa kesä- ja elokuun ja toisaalta heinäkuun aikatauluissa. Verrattaessa kesää 1993 kesään 1994 olivat raitioaikataulut yhtenevät lukuunottamatta linjoja 3B, 3T, 4(ma-pe) ja 8.

- Kolmosen muutokset johtuivat jatkuvasta kierrätyksestä. Molempia kiertolinjoja ajettiin seitsemällä vuorolla arkisin, kun edellisenä kesänä vuoroja oli vielä yhdeksän / linja. Lauantain ja sunnuntain vuoromäärä oli kuusi niin v. 1993 kuin 1994. Minuutit tietenkin olivat erilaiset, kun kierrosaika oli viime kesänä lyhyempi.

- Linjalla 4 oli yksi ruuhkavuoro (nimittäin 145) vähemmän kuin kesällä 1993 Munkkiniemeen ajattaessa. Tästä tietenkin viereisiin vuoroihin aiheutui vähäisiä lähtöaikojen muutoksia.

- Linjan 8 aikatauluu rukattiin 1.1.1994 - olen kuullut syyksi mainittavan paremman tahdistuksen metron kanssa - ja tämän muutoksen heijastumat näkyivät myös kesäaikataulussa 1994. Vakiovuorojen määrä linjalla 8 on jo pitemmän aikaa ollut kuusi kesät talvet.

- Kun otetaan huomioon linjalla 4 tapahtunut vähennys, oli kesäaikataulussa vain neljä ruuhkavuoroa: linjalla 1/1A vuorot 102 ja 104 sekä linjalla 4 vuorot 144 ja 149.

TÖÖLÖ

Maanantai - perjantai 1.9.1994 lukien

HALLISTA LINJALLE:

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.18	84	8	681	8.39	144	4	642
5.30	48	4	641	8.55	145	4	642
5.33	81	8	681	9.04	184	x 8	682
5.43	149	4	641	9.15	193	10	696
5.44	93	10	691	9.22	183	x 8	686
	145	4	643	9.23	149	4	642
5.47	184	x 8	681	9.24	184	x 8	682
5.48	95	10	695	9.25	194	10	696
5.54	42	4	641	17.29	145	4	644
5.57	94	10	691	17.49	149	4	644
6.00	91	10	695	17.52	184	x 8	682
6.06	44	4	641	18.13	193	10	692
	85	8	681	18.14	185	x 8	682
6.13	83	8	685	18.23	194	10	692
6.23	183	x 8	681	18.32	144	4	644
6.30	193	10	691	18.37	183	x 8	682
6.42	194	10	691	18.48	47	4	644
6.53	47	4	643	19.31	43	4	644
6.54	185	x 8	681	19.51	92	10	692
6.57	82	8	685	20.16	40	4	644
6.58	144	4	641		81	8	682
7.05	96	10	691	21.17	96	10	692
7.06	49	4	643	21.43	85	8	682
7.08	86	8	681	22.03	46	4	644
7.09	45	4	641	23.11	93	10	692
7.17	40	4	643	23.12	82	8	686
7.18	92	10	691	23.20	91	10	696
7.20	41	4	643	23.23	83	8	682
	46	4	641		94	10	692
7.26	43	4	643	23.26	86	8	682
13.48	144	4	641	23.33	48	4	642
14.18	149	4	641	23.34	95	10	692
14.29	193	10	695	23.38	42	4	644
14.35	145	4	643		84	8	682
14.40	194	10	695	1.45	44	4	644
14.49	184	x 8	685	1.57	41	4	642
15.05	183	x 8	681	2.01	45	4	644
15.09	185	x 8	685	2.07	49	4	644

TÖÖLÖ

Lauantai 1.9.1994 lukien

HALLISTA LINJALLE:

LINJALTA HALLIIN:

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.18	83	8	681	16.23	92	10	692
5.30	44	4	641	16.56	40	4	644
5.33	85	8	681	17.18	43	4	644
5.44	41	4	643	20.16	81	8	682
	46	4	641	21.17	96	10	692
5.47	82	8	681	21.43	85	8	682
5.54	48	4	641	22.03	46	4	644
6.06	49	4	641	23.11	93	10	692
6.48	81	8	685	23.12	82	8	684
7.38	93	10	695	23.20	91	10	696
7.43	91	10	691	23.23	83	8	684
7.48	94	10	695		94	10	692
7.52	43	4	643	23.26	83	8	684
7.53	92	10	691	23.33	48	4	642
7.58	96	10	695	23.34	95	10	692
9.05	86	8	685	23.38	42	4	644
9.08	95	10	691		84	8	684
9.14	84	8	681	1.45	44	4	644
9.20	42	4	641	1.57	41	4	642
9.42	45	4	641	2.01	45	4	644
10.12	40	4	641	2.07	49	4	644

Sunnuntai 1.9.1994 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.45	42	4	641	20.16	81	8	682
6.48	86	8	683	21.17	96	10	692
7.00	41	4	643	21.43	85	8	682
	45	4	641	22.03	46	4	644
7.02	82	8	681	23.11	93	10	692
7.15	49	4	641	23.12	82	8	684
7.16	84	8	681	23.20	91	10	696
8.44	93	10	695	23.23	83	8	684
8.49	96	10	691		94	10	692
8.59	94	10	695	23.26	83	8	684
9.49	83	8	685	23.33	48	4	642
9.52	44	4	641	23.34	95	10	692
10.08	91	10	695	23.38	42	4	644
10.10	46	4	641		84	8	684
10.11	95	10	691	1.45	44	4	644
10.33	85	8	681	1.57	41	4	642
11.14	81	8	685	2.01	45	4	644
11.20	48	4	641	2.07	49	4	644

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 1.9.1994 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.32	6	1 1A	605	6.42	153 x	6	653
5.34	65	7A	661	6.44	18	3B	613
5.35	53	6	653		30	3T	609
	101	1A	601	6.45	165	7A	661
5.36	175	7B	671	6.55	55	6	653
5.39	15	3B	613	6.56	51	6	651
	27	3T	609	6.57	76	7B	671
5.40	75	7B	673		105	1A	605
5.44	66	7A	661	6.58	2	1 1A	601
	103	1A	605		20	3B	613
5.45	1	1 1A	601		24	3T	609
5.47	54	6	653	7.04	16	3B	611
	56	6	651	7.05	67	7A	663
	77	7B	671	7.08	152 x	6	651
5.50	19	3B	611	7.09	8 v	2	607
	64	7A	663	7.12	14	3B	611
5.51	17	3B	613		26	3T	609
	29	3T	609	7.19	4	1 1A	601
5.53	7 v	2	607	7.24	5	1 1A	601
5.54	166	7A	661	7.26	28	3T	609
5.55	102	1 1A	601	14.11	166	7A	661
	174	7B	671	14.16	102	1 1A	603
5.57	156 x	6	651	14.20	175	7B	671
6.01	13	3B	611	14.23	101	1 1A	601
	31	3T	609	14.25	104	1 1A	603
6.03	3	1 1A	601	14.32	165	7A	661
	9 v	2	607	14.37	105	1A	605
6.09	52	6	651	14.40	153 x	6	651
6.13	10 v	2	607	14.41	174	7B	671
	25	3T	609	14.45	152 x	6	653
	104	1A	601	14.46	107 v	2	607
6.23	107 v	2	607	15.00	103	1 1A	601
6.36	74	7B	671	15.08	156 x	6	651

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

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 1.9.1994 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.39	14	3B	613	7.31	5	1	603
	31	3T	609	7.32	76	7B	671
5.41	64	7A	663	7.39	55	6	653
5.49	17	3B	611	7.40	52	6	651
5.51	15	3B	613	7.42	3	1	601
	26	3T	609	7.46	1	1	603
5.53	65	7A	663	7.51	56	6	653
	77	7B	671	7.52	53	6	651
6.01	20	3B	611	7.54	4	1	601
	27	3T	609	8.19	19	3B	611
6.05	67	7A	663		25	3T	609
	74	7B	671	8.27	2	1	601
6.13	28	3T	609	8.47	29	3T	609
6.17	75	7B	671	8.49	16	3B	611
7.09	30	3T	609	8.56	51	6	653
7.14	66	7A	663	8.57	14	3B	611
7.23	18	3B	611	9.05	6	1	601
7.28	54	6	653				

Sunnuntai 1.9.1994 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.43	64	7A	663	8.39	53	6	651
6.44	26	3T	609	8.46	52	6	653
6.50	20	3B	611	8.52	55	6	651
6.51	18	3B	613	9.51	65	7A	663
6.53	77	7B	671	10.10	75	7B	671
6.55	66	7A	663	10.34	54	6	651
6.58	28	3T	609	10.41	27	3T	609
7.05	16	3B	611	10.52	17	3B	611
	74	7B	671	11.09	19	3B	611
7.07	67	7A	663	11.10	31	3T	609
7.13	30	3T	609	11.27	15	3B	611
7.17	76	7B	671	11.46	29	3T	609
8.33	51	6	653				

Hallireitit on viimeksi julkaistu RAITIOssa 1/92. Mainitusta piirroksesta puuttuvat (ainakin) seuraavat: linjalla 3T käytössä oleva reitti 609, joka on Koskela-Kustaa Vaasantie-Sturenkatu-Länt.Brahenkatu sekä linjan 4 käyttämistä hallireiteistä 643 ja 644, jotka johtavat Töölöstä Ruusulan- ja Runeberginkadun kautta Mannerheimintielle ja edelleen Munkkiniemeen ja takaisin.

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 1.9.1994 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	9.00	175		7B 672	mp	18.36	24	3T	622
mp	9.05	103		1A 606	mp	19.47	3	1 1A	602
mp	9.06	104		1A 602	mp	20.17	56	6	654
mp	9.09	156	x	6 654	mp	20.25	1	1 1A	602
mp	9.12	105		1A 606	mp	20.28	25	3T	622
mp	9.19	101		1A 606	mp	20.29	14	3B	614
mp	9.20	166		7A 662	ls	21.01	77	7B	674
mp	9.21	174		7B 672	mp	21.06	6	1 1A	602
mp	9.26	102		1 1A 604		21.14	67	7A	662
mp	9.28	152	x	6 654	mp	21.21	2	1 1A	602
mp	9.40	153	x	6 654		21.22	26	3T	622
mp	9.41	165		7A 662		21.24	15	3B	614
mp	9.42	107	v	2 608	mp	21.28	77	7B	672
la	15.19	1		1 602	mp	21.35	4	1 1A	602
la	15.46	4		1 602	mp	21.50	5	1 1A	602
la	16.38	56		6 654		22.14	51	6	654
la	17.04	14		3B 614		22.55	20	3B	614
la	17.10	2		1 602		23.04	27	3T	622
mp	17.18	105		1A 602	ls	23.05	75	7B	674
la	17.25	3		1 602		23.11	52	6	654
mp	17.27	103		1 1A 604	mp	23.14	75	7B	674
mp	17.33	104		1 1A 604	ls	23.17	76	7B	674
la	17.39	5		1 602		23.18	65	7A	662
mp	17.47	174		7B 674		23.23	18	3B	614
la	17.48	6		1 602	mp		76	7B	674
la		25		3T 622		23.24	53	6	654
mp		152	x	6 654	ls	23.29	74	7B	674
mp	17.49	102		1 1A 602		23.30	66	7A	662
mp	17.58	10	v	2 608		23.31	30	3T	622
mp	18.00	153	x	6 654	mp	23.33	74	7B	674
mp	18.05	107	v	2 608		23.39	54	6	654
mp	18.07	165		7A 662		23.42	64	7A	662
mp	18.12	7	v	2 608		23.49	55	6	654
mp		175		7B 674		1.33	17	3B	614
mp	18.18	101		1 1A 602		1.40	29	3T	622
mp	18.19	8	v	2 608		1.48	19	3B	614
mp	18.25	9	v	2 608		1.55	31	3T	622
mp		166		7A 662		1.56	28	3T	624
mp	18.29	156	x	6 654		2.02	16	3B	614
mp	18.35	13		3B 614					

mp = maanantaista perjantaihin

ls = lauantaisin ja sunnuntaisin

la = lauantaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1994-95

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vaunutyyppit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa 1994-95, 1.9.1994 alkaen.

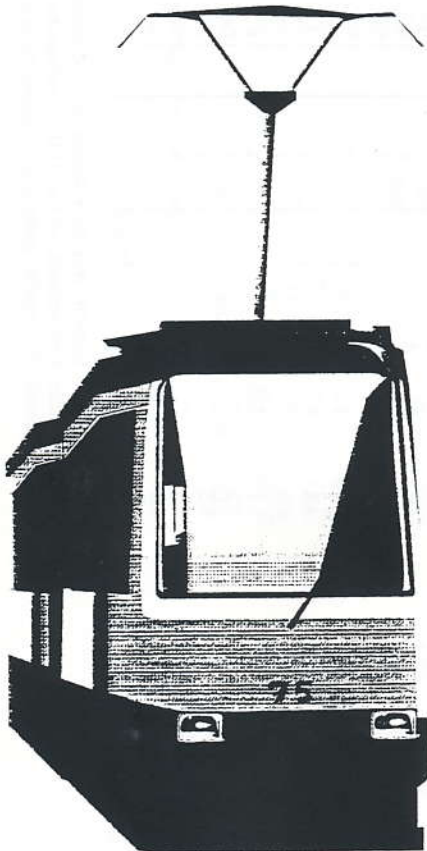
A	B	C	D	mp	E la	su	A	B	C	D	mp	E la	su
1		KH	1,1A	L	L		64		KH	7A	L	L	L
2		"	1,1A	L	L		65		"	7A	L	L	L
3		"	1,1A	L	L		66		"	7A	L	L	L
4		"	1,1A	L	L		67		"	7A	L	L	L
5		"	1,1A	L	L		74		"	7B	L	L	L
6		"	1,1A	L	L		75		"	7B	L	L	L
7	v	"	2	L			76		"	7B	L	L	L
8	v	"	2	L			77		"	7B	L	L	L
9	v	"	2	L			81		TÖ	8	L	L	L
10	v	"	2	L			82		"	8	L	L	L
13		"	3B	L			83		"	8	L	L	L
14		"	3B	L	L		84		"	8	L	L	L
15		"	3B	L	L	L	85		"	8	L	L	L
16		"	3B	L	L	L	86		"	8	L	L	L
17		"	3B	L	L	L	91		"	10	L	L	L
18		"	3B	L	L	L	92		"	10	L	L	L
19		"	3B	L	L	L	93		"	10	L	L	L
20		"	3B	L	L	L	94		"	10	L	L	L
24		"	3T	L			95		"	10	L	L	L
25		"	3T	L	L		96		"	10	L	L	L
26		"	3T	L	L	L	101		KH	1,1A	L		
27		"	3T	L	L	L	102		"	1,1A	L		
28		"	3T	L	L	L	103		"	1,1A	L		
29		"	3T	L	L	L	104		"	1,1A	L		
30		"	3T	L	L	L	105		"	1A	L		
31		"	3T	L	L	L	107	v	"	2	L		
40		TÖ	4	L	L		144		TÖ	4	L		
41		"	4	L	L	L	145		"	4	L		
42		"	4	L	L	L	149		"	4	L		
43		"	4	L	L		152	x	KH	6	L		
44		"	4	L	L	L	153	x	"	6	L		
45		"	4	L	L	L	156	x	"	6	L		
46		"	4	L	L	L	165		"	7A	L		
47		"	4	L			166		"	7A	L		
48		"	4	L	L	L	174		"	7B	L		
49		"	4	L	L	L	175		"	7B	L		
51		KH	6	L	L	L	183	x	TÖ	8	L		
52		"	6	L	L	L	184	x	"	8	L		
53		"	6	L	L	L	185	x	"	8	L		
54		"	6	L	L	L	193		"	10	L		
55		"	6	L	L	L	194		"	10	L		
56		"	6	L	L								

Sarakkeet: A: vuoron nro, B: kalusto (v = 4-akselinen, x = nivelvaunu, jos tilanne sallii, muutoin 4-akselinen, ei merkkiä: nivelvaunu; 4-akseliset ajavat vain ma-pe), C: sijoitushalli, D: linja(t), joilla vuoro liikennöi ja E: liikennöintipäivät merkitty L:llä

PÄÄTEPYSÄKKI

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

koonnut Arto Hellman



KOKOUSHUTSU

Suomen Raitiotiesseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään sunnuntaina 6. marraskuuta alkaen noin klo 13.30 (huomioiden ennen kokousta pidettävä raitiovaunuajelu) Raitioliikennemu-seossa Eino Leinon katu 3:ssa, toinen kerros. Esillä ensin sääntöjen määräämät asiat. Niiden tultua hoidettua, pidetään paikallisliikenneaiheisen materiaalin (raitio + bussi yms.) huutokauppa. Myytäväksi voi tuoda harrastajia kiinnostavaa materiaalia, kuten kirjoja, lehtiä, postikortteja, valokuvia, kylttejä, kilpiä, linjanumeroketeloita, videonauhoja, pienoismalleja

jne. Lähtöhinnan voi halutessaan itse määrätä. Huuto on maksettava paikan päällä ja tavarat saa haltuunsa heti. Kokouspaikalta on tapahtuman päätteeksi vietävä kaikki sekä myyty että myymättä jäänyt materiaali pois. SRS ottaa meklaripalkkiona 10 % hinnasta. Lisäksi voidaan katsoa jäsenten paikalle tuomia diakuvia paikallisliikenneaiheista, ota siis omat otokset mukaasi. Jotta tavaroita ei tarvitse kantaa mukana ajelulla, ne voi tuoda museolle jo ennen kello kahdentoista ajelun alkua.

RAITIOVAUNUAJELU

Marraskuun 6. päivänä ennen syyskokousta järjestetään historiallinen nivelvaunuajelu linjalla 15. Ajopelinä on viimeiseksi punaharmaaksi nivelvaunuksi jäänyt vaunu. Linjan 15 reitti on Töölön halli - Eino Leinon katu - Ruusulan katu - Sibeliuksenkatu - Mannerheimintie - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Unioninkatu - Siltasaarenkatu - Porthaninkatu - Viides linja - Kaarlenkatu - Helsinginkatu - Hämeentie - Siltasaarenkatu - Unioninkatu - Kaisaniemenkatu - Vilhonkatu - Mikonkatu - Kaivokatu - Mannerheimintie - Korppaanmäentie - Pikkuhuopalahden sivuraide - Korppaanmäentie - Mannerheimintie - Töölön halli. Ajelumaksu on 20 mk ja se maksetaan vaunussa. Lähtöaika on kello 12.00 ja lähtöpaikkana on siis Töölön hallin sivuraide (eikä Resiinassa virheellisesti mainittu Vallila).

TUTUSTUMINEN METRON LIIKENTENOHJAUS- KESKUKSEEN

Lauantaina 10. joulukuuta tutustumme metron uudistettuun liikenteenohjauskeskukseen eli valvomoon Hakaniemessä. Kokoon-tuminen Toisen linjan / Porthanin-kadun puoleisen lippuhallin kioskin vieressä klo 13.00. Tervetuloa

joukolla katsomaan paikkaa, josta hoidetaan koko metron liikenteen-ohjaus.

LIGHT RAIL & MODERN TRAMWAY -LEHTITILAUS

Monet jo tuntevat tämän maailman ehkä parhaimman joka kuu-kausi ilmestyvän värikkään raitio-tieharrastajien lehden ja liki 20 suomalaiselle se jo tulee. Nyt on lehden tilaaminen uusillekin luki-joille helppoa. Voit tilata LRMT:n lähimmässä postissa tai Postipankissa maksamalla noin 200 markkaa jommalle kummalle allamainitulle tilille (jokin aika sitten pun-tasuoritus olisi ollut aavistuksen edullisempi). Mainitse tiedonanto-kohdassa: Light Rail & Modern Tramway LRTA 1995. Älä unohda nimeäsi ja osoitettasi. Maksamalla marraskuun alkupuolella saat tam-mikuun numeron jo ajallaan. Postit ja PSP ottavat itselleen pienen toi-mituspalkkion.

a) £ 25.50 brittiläiselle postisiirtotilille nro 350 3054. Osoite on Michael J. Lea, LRTA Subscriptions, 23 Shrublands Close, CHIGWELL, Essex, IG7 5EA, United Kingdom.

b) Skr 307 ruotsalaiselle postisiirtotilille nro 44 21 60-8. Osoite on Svenska Spårvägs-sällskapet, Medlemsavgifter LRTA, c/o Göran-son, Kevingeringen 35, Tukholma.

AVOPERÄVAUNUT

Edellisessä numerossa mainitsimme, että avoperävaunuja olisi käytetty vielä 1954. Seuraavassa Tom Heino valottaa Helsingin avo-perävaunujen historiaa, joka osoittaa, ettei näin ole kuitenkaan voinut olla:

* Vuonna 1908 valmistuivat ASEA:n vaunut 1-4. Ne saivat um-

piseinät vuosina 1919-20. Vuonna 1910 valmistuivat vaunut 5-10, jotka saivat umpiseinät myös vuosina 1919-20. Nämä "koirankopit" olivat välillä vuosikausia varastoituna, kunnes ilmestyivät 1930-luvun lopulla linjalle 2. Vaunut 4-10 poistettiin 7.11.1947, vaunut 1-3 vasta 12.12.1952 (jolloin mainittiin, että vaunu 1 oli vielä liikenteessä). HKL:n numeroilla nämä vaunut olivat 561-570.

* Vuonna 1911 valmistuivat ASEA:n vaunut 211-216. Jossain vaiheessa noin vuonna 1920 ne numeroitiin uudelleen: 201-206. Neljä vaunua muutettiin syksyllä 1941 lumivaunuiksi (ja yksi niistä on yhä Koskelan hallissa). Kaksi muuta HKL numeroi v. 1945 uudelleen paperilla vaunuiksi 532 ja 533, jotka poistettiin 12.12.1952 (ja silloinkin niissä oli vielä vanhat numerot).

* Vuonna 1916 valmistuivat ASEA:n vaunut 217-231 (vaunut 225-231 toimitettiin vasta vuonna 1917), HKL:n numeroin 534-548. Kaikki nämä poistettiin 12.12.1952.

* Vuonna 1919 valmistuivat Hieta-ahden telakan vaunut 232-243 (HKL 549-560). Vaunut poistettiin 12.12.1952.

* Insinööri Larsenin päiväkirjan mukaan (merkintä 8.11.1941) lumivaunuiksi muutettiin vaunut 201-204, joten vaunuista 205-206 tuli paperilla 532 ja 533. Poistopäätös mainitsee vaunujen entisiksi numeroiksi 244 ja 245, mikä ei pidä paikkaansa.

*Kööpenhaminasta vuosina 1939-40 saapuneista 31 Scandian avoperävaunusta numeroitiin ensimmäiset aluksi 244-250 ja 290-297. Insinööri Larsenin päiväkirjan mukaan numeroinniksi päätettiin 4.11.1940 seuraava: 501-510 vaunut seinillä ja ovilla, 511-520 vaunut seinillä mutta ovilla ja 521-531 avoimet vaunut. Kaikki nämä vaunut poistettiin 12.12.1952. Käytössä niitä ei 1950-luvulla juuri näkynyt. Vaunu 247 on HKL 501, koska se oli ainoa vihreä. Muut olivat vaneriseinän värisiä. Larsenin merkintöjä näistä vaunuista: "26.2.41 paremmat signaalikellot; 7.3.41 alumiiniset oviaukon kahvat leikkaavat käteen, pitäisi olla



Vaunu 66 lähestymässä Kaisaniemessä vaihdetta 603. Vielä kuvanoton aikaan linjalla 7A kulkenut Nrl-vaunu kääntyi vaihteessa käyrille, mutta nykyään linjaliikenne ajetaan vaihteen suorien rautojen suuntaan. Kuva: Markku Nummelin 5.7.1994.

pronssiset. Kytkimen kiinnityskohdan pitäisi päästä käsiksi tarvitsematta rikkoo lattiaa (luukku lattiaan); 11.7.41 takaikkunat pimenetään osittain; 4.8.41 valonheittimen pimennys: sininen paperi pois, tötteröt tilalle; 19.11.42 ovet tanskalaisiin linjalla 2; 24.9.43 tanskalaisiin asennettava ovet; 5.6.46 kaksoisperävaunut linjalle

4, tanskalaiset kunnostettava." Vaunuihin 521-531 lienee myös aikanaan laitettu vaneriseinät.

Joka tapauksessa kaikki avoperävaunut on poistettu käytöstä 12.12.1952.

Linjan 3B Nrl-vaunu nro 106 harvinaisemmalla poikkeusreittikadulla eli Ruusulankadulla. Kuva: Markku Nummelin 7.8.1994.



Paavalin kirkon pääte pysäkiltä lähdettäessä on alamäessä kiskojen välissä Kiepen laatta ja ajolangassa T- -kilpi. Tällä kohtaa tilataan liikennevalo, jos halutaan kääntyä takaisin Sturenkadulle. Kyseessä on "välivalo", joka takaa sen, ettei vaunun B-osa jää Hämeentien ajoradalle, vaan ajolupa Sturenkadulle tulee heti. Tämä on ollut paikalla jo vuosia.

Linjalla 7A on Pasilan aseman pysäkiltä lähtiessä Kiepen laatikko, asennettu tänä kesänä. Tässä on rataosasto ennakoanut rajusti. Tarjoitus on, että v. 1996 raitioväyläliikennevalot muuttuisivat vaihteenkääntäjällä tilattaviksi. Vaihdetta tähän ei ole tulossa.

Kesän aikana on Bulevardilla yhdistetty Hietalahdentorin raitioväylä + bussipysäkki.

Maanalainen kaasuputki Mannerheimintien alkupäässä aiheutti räjähdysvaaran 5.9. Liikenne ohjattiin poikkeusreiteille; esim. linjan 10 vaunuja nähtiin Aleksanterinkadulla ja Kauppatorilla.

Hämeentien maasillalla tehdyt kiskotyöt valmistuivat syyskuun puolivälissä. Sillan molemmin puolin topataan kiskot vielä uudelleen ensi vuonna.

Osramin vaunut matkalla valoon, 337 ja 339 peräjäkeen Postitalolla 11.8.1994. Kuva: Jorma Rauhala.



Ylimääräisellä linjalla nimeltään "HKL vie kisoihin" (+ hallikilpi) Nri-vaunu 41 Rautatieaseman pysäkillä 8.8.1994. Kuva: Markku Nummelin.

Munkkiniemen Puistotiellä on syyskuun puolivälistä alkaen tehty kiskonvaihtotyöt, paikalla yksiraiteisuutta ja siirrettävät pintavaihteet ja liikennevalot.

Linjan 3B valoetuuksa Fredrikinkadulta Bulevardille parannettiin syyskuun alussa. Samalla valotolppa siirtyi Fredan länsireunaan 3T:n raiteen viereen.

VTS-vaunut 337 ja 339 liikkuvat EM-kisojen aikaan 7.8. alkaen Osramin mainosteippeihin puettuina (337 valkea ja 339 oranssi). EM-kisaviikolla vaunut liikkuvat kahdella reitillä: TH-TK-LP-RT-HT-SÖ-

TK-RUU-TH ja TH-TK-LP-YT-KT-YT-LP-TK-TH. Ensimmäisellä reitillä useimmiten 337 ja jälkimmäisellä 339, mutta parina päivänä toisinkinpäin. Liikennöintiajat olivat ma-la klo 9-11 ja 16-22 sekä su 14-22. Matkustaminen oli ilmaista ja matkustajat saivat pihdeillä leimatun Osram-lipun. Kisaviikkoa seuraavalla viikolla 15. ja 17.8. vaunujen etudestinaatioon ilmes-tyi tarra, joka mainitsi, että Osram tarjoaa kyydin ja kertoi reitin. Vaunun 337 reittinä KT-Snellmaninkatu-Kaisaniemi-RT-YT-KT ja vaunulla 339 sama kuin kisalinjal- la vastapäivään. Viimeisen kerran 25.8. Taiteiden yönä oli 339 vielä Osramin kutsuvierasvaununa reitillä TH-TK-LP-RT-KTR-RT-LP-TK-TH.

Helsinki City Marathon juostiin 6.8. ja käytössä oli poikkeusreite- jä n. 17.00-20.30; Eiran lenkki oli pois käytöstä ja 3B kulki Kata- janokan terminaaliin, 3T Hietalah- teen sekä 8 Vallilasta Ruusulanka- dulle.

2.8. tuotiin raide-elementtejä Hel- singinkadulle Sörnäisten metro- aseman kohdalle. Paikalla oli seu- raavana päivänä valmiina pysäki- pari EM-kisalinjaa varten. Kisko- jen välinen osa elementeissä oli asvaltoitu. Pysäkit olivat käytössä 7.-14.8. kisalinjalla ja linjalla 8. Edellisen kerran tällä kohtaa oli pysäkki 16.6.-15.8.88, kun linjoja 6, 7A ja 7B ajettiin poikkeusreiteillä

Hämeentiellä olevan Junatien ylitävän sillan uudistamisen vuoksi. Sitä aikaisempi kerta oli 8.9.-23.10.84 linjalla 8 Sörnäisten aseman Hämeentien alikulkujen keskeneräisyyden vuoksi.

Yleisurheilun Euroopan Mestaruus -kilpailun aikaan 7.-14.8. oli kuluksa erityinen kisaraitiovaunu linja molemmissa suunnissa rengasreitillä Rautatientori - Hakaniemi - Sörnäinen - "Stadion" eli Ooppera - Rautatientori. Reitin varren pysäkeille oli lisätty tarra "Stadion". Linjaa ajettiin kaikkina kispäivinä n. 8 minuutin välein seuraavina liikennöintiaikoina: 7.8. klo 14-18, 20-22; 8.8. 15-18, 20-22; 9.8. kuin 7.8.; 10.8. 15.30-18.30, 20-22; 11.8. 14.30-18, 20-22; 12.8. kuin 11.8.; 13.8. kuin 7.8.; 14.8. 12-16, 17.30-19.30.

EM-maratonin vuoksi 7. ja 14.8. linjat 4, 7A, 7B ja 10 kulkivat Runeberginkadun kautta n. klo 9-13.

Kisalinjalla kulkivat 7.-14.8. myötäpäivään vuorot 33-35 ja vastapäivään vuorot 37-39. Vaunuina olivat 34, 41, 48, 52, 57, 80 ja 112 (yksi vaunu oli aina varalla). Linjatunnuksena oli tarra, jossa oli kuvattuna kisamaskotti "Helsingin Henki" ja teksti "HKL vie kisoihin". Vaunuissa 52 ja 57 teksti oli vain ruotsiksi. Almex tunnus vaunuissa oli 00E.

EM-kisaviikolla kulki iltaisin yksi vaunu tunnuksilla 8X (TH-RUU-PVK).

Ensimmäisenä kisavaunujen liikennöintipäivänä todettiin, että Sörnäisten vaihde suunnassa 1 ei toiminut sähköllä. 8.8. aamulla vaihdetta purettiin, hiottiin, hitsattiin ja taas hiottiin ja saatiin sitten toimimaan. Oopperan vaihde kääntyi kyllä kisavaunuille, muttei enää linjalle 8. Siinäkin saatiin tehdä trimmausta. Sörnäisten vaihteessa ajettiin useasti väärin, mm. 10.8. aamupäivällä 7B vauhdilla 6:n kylkeen. Kyseisellä viikolla tuli kolaritilastoihin iso piikki ylöspäin, siellä sun täällä kolhittiin. Aleksilla mm. eräs 3B ajoi 4:n takamuksiin.

Taiteiden yönä 25.8. ajettiin linjaa 6X Senaatintori - Aleksanterinkatu - Mannerheimintie - Kaivokatu - Kaisaniemi - HT - Porthaninkatu - Helsinginkatu - SÖ - Hämeentie - PVK - Hämeentie - SÖ - Hämeentie - HT - Liisankatu - Snellmaninkatu - Senaatintori. Linjalla 6X oli seuraavat vaunut / vuorot: 60/109, 61/106, 62/84 ja 63/89. Linjaa 10X liikennöitiin Kirurgi - Kuusitie - välillä; 91/92, 92/107 ja 93/98.

Museovaunu 135 havaittiin 19.9. tilausajolla.

Elokuun alkupuolella ripustettiin Kaisaniemenkadun uuden kakkosuunnan ajolangat paikoilleen. Uusi sähkökäännettävä vaihde Kaisaniemenkadulla Kaisaniemenkadun / Vilhonkadun -suuntiin on numeroltaan 603.

Kaisaniemenkadun uusi kaksoisraide otettiin käyttöön 4.10., Vilhonkadun ja Mikonkadun raide jäi pois linjaliikenteeltä. Kaisaniemen tulevan metroaseman kohdalla otettiin käyttöön uusi Kaisaniemen niminen pysäkkipari. Vanha Kaisaniemen pysäkki nimettiin Varsapuitistikoksi vieressä olevan Emil Cedercreutzin vuonna 1930 pystytetyn hevosta ja varsaa esittävän "Äidinrakkaus" -nimisen patsaan mukaan. Rautatientori-niminen pysäkki Mikonkadulla poistettiin

Tällaiselta näyttää nykyään todellisen SRS-harrastajan omakotitalon pihamaa. Lahtelainen jäsenemme kuvataiteilija Timo Jakola hankki pihalleen oikean HKL-vaunun 19. Vaunu on lähdössä "Timpan Gallerian" pysäkillä Laidunpolku 14:stä jonnekin 24 metrin päähän. Kuva Jorma Rauhala 27.6.1994.



käytöstä. Linjoilla 3B, 3T, 6, 7A ja 7B siis myös 4.10. alkaen reittimuutos.

Helsingin raitioteillä tehtiin ratatöitä kesän 1994 aikana mm. seuraavasti: Laivurinkatu / Tehtaankatu - poikkeusosuus Laivurinkadun puolella, Arkadiankatu / Runeberginkatu -kaarreosuus molemmissa suunnissa, Senaatintori / Aleksanterinkatu - Aleksilta joka suunnasta Unioninkadulle johtava kiskotus vaihteineen, Sturenkatu / Helsinginkatu -risteyksen kaarrekiskotus molemmissa suunnissa, Sturenkadun suunnan 1 -kiskotus n. 50 m ennen Mäkelänkadulle ohjaavaa vastavaihdetta, Kaisaniemen muutostyöt, Hakaniemessä Metalitalon vastavaihteeseen johtava kaarrekiskotus sekä vaihteesta itäisimmälle raideparille johtava kiskotus aina pysäkkialueen alkuun saakka, Arabian päätesilmukan kiskotus, Vallilan laakson eli Hämeentien maasilan kiskotus kokonaisuudessaan sekä osia suunnassa 2 Kustaa Vaasan tien eteläpäässä (kesäkuun lopulta syyskuun puoliväliin, paikalla yksiraiteisuutta, jousivaihteet ja liikennevaloin ohjattu yksiraiteinen osuus) ja viimeaikana tehdyt työt Munkkiniemen Puistotiellä.

Kesän aikana on korotettu seuraavat pysäkit matalalattiavaunujen tasolle: Auran sairaalan molemmat suunnat (väliaikaiset pysäkit olivat välittömässä läheisyydessä), KELAn pysäkki Nordenskiöldinkadulla (väliaikainen Urheilukadun risteyksen toisella puolella), KELAn pysäkit Mannerheimintien (väliaikaiset aivan vieressä), Töölön hallin pysäkit Mannerheimintien (väliaikaiset aivan vieressä), Munkkiniemen Puistotiellä: Laajalahden aukion pysäkipari siirretty etelämmäksi ja korotettu sekä Munkkiniemen Puistotien pysäkit siirretty 100 m etelämmäksi ja korotettu. Hesperian puiston pysäkit korotettiin myös kesän aikana, mutta ilman tilapäisiä pysäkkejä.

Uusi H-pysäkki tulee Kustaa Vaasan tien eteläpäässä 1-suunnassa.

Talviaikatauluihin siirryttiin 1.9.

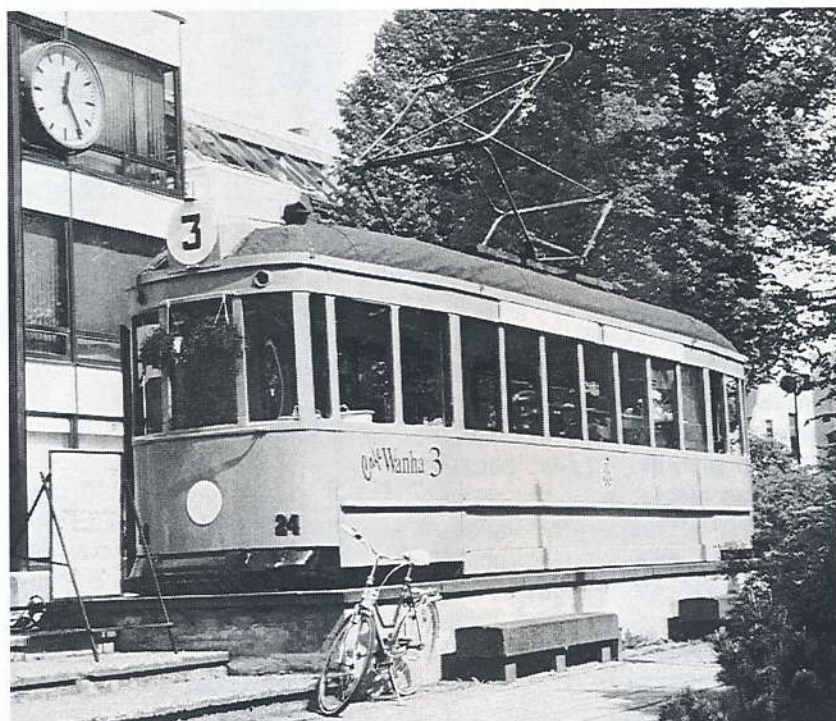
Lakiasiantoimisto

Kämäräinen & Korvenkontio

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 Helsinki

Puhelin (90) 440 414

Telekopio (90) 440 447



Turun Kaupungin Liikennelaitoksen raitiovaunu nro 24 "Café Wanha 3" Kauppatorilla tänä kesänä. Kuva Pertti Leinomäki.

Vappuna junat olivat nelivaunuisia liikenteen alusta klo 8.15 asti. Klo 8.25 alkaen junat kuusivaunuisia tarpeen mukaan liikenteen loppuun saakka. Klo 8.26-13.00 (ja ehkä pidempäänkin) ajettiin neljää kuusivaunuista lisäjunaa reitillä IK-KP.

Kesäaikataulut käytössä 16.6-15.8. Kuusivaunuiset junat eivät olleet käytössä 18.6.-7.8. Kaikkina iltoina (alkaen MM 21.35) ajalla 26.6.-31.7. junat olivat kaksivaunuisia eli niissä oli yksi vaunupari.

16.8. käyttöön otettu syysaikataulu on käytännössä sama kuin edellisvuonnakin. Aukiajoja MV:ltä lähtee 4.55. Käytönohjausjärjestelmää on koekäytetty elokuun alusta. Järjestelmä vastaanotettiin syyskuun puolivälissä. Vanhassa systeemissä juna teki itselleen kulkutien, uudessa tietokone tekee kulkutien aikataulujen perusteella. Mikäli juna on esimerkiksi yli minuutin etuajassa ohjaustietokoneeseen syötetystä aikataulutiedosta, se ei saa kulkutietä. Myös junien varikkoajoilla on oma aikataulu. SRS:n tulevalle tutustumiskäynnillä näemme tämän uuden järjestelmän käytössä.

Uudet laiturikilvet havaittiin toiminnassa 25.6., "ei käytössä" -tarrat olivat edelleen paikoillaan. Taulusta näkee määräaseman, ajan junan tulon, junakoon ja sen pysähdyspaikan. Myöhemmin on havaittu, että kilvet ovat välillä olleet toiminnassa, välillä aivan tyhjiä tai varustettuna kiinteillä määräasematiedoilla (MM tai RL). 18.7. jäi vaivaamaan kilven teksti "Ruoholahteen" (huom. iso L). Muistikuva oli sellainen, että niissä luki ennen "Ruoholahti". IK:ssa kilpien havaittiin toimivan toisella tavalla; ne ovat pimeinä, kunnes junan tulon on teoreettinen minuutti. IK:n raiteen 1 kilvissä on "ei matkustajille", kun IK:hon jäävä juna saapuu. IK:n raiteen 2 kilvissä on "junat toiselta laiturilta", mutta kuitenkin ruotsiksi eri lailla eli "andra spår". Raiteilla 2 ja 3 on kuitenkin yhteinen laiturit. Huom: edellä-

mainituissa kaikissa tapauksissa on kilvissä ollut koekäytön "ei käytössä" -tarrat.

Edellisessä lehdessä valitimme Herttoniemen aseman pimeyttä. Jo ennenkuin lehti ehti ilmestyä, siellä oli ehditty vaihtaa valaisimet.

Joukkoliikennelautakunta ehdottaa, että vaunukalustoon pitäisi hankkia 12 uutta vaunuparia. Perusteluina: Tulevaisuudessa on tarkoituksena liikennöidä Vuosaaren ja Mellunmäen haararatoja ruuhka-aikoina kuuden minuutin vuorovälein. Harvempi vuoroväli Vuosaaren radalla ei riitä. Tästä seuraa, että IK-RL -väli ajetaan kolmen minuutin välein. Ruoholahdessa taas ei selvitä tiheämällä liikenteellä. Junat olisivat ruuhka-aikoinakin nelivaunuisia, mutta poikkeusliikenteessä olisi säilytettävä mahdollisuus ajaa kuusivaunuisia junia. Tällainen liikenne vaatisi 18-19 junaa eli 36-38 vaunuparia. Nykyään niitä on 42. Kalusto on Vuosaaren liikenteen alkaessa jo yli 15 vuotta vanhaa. Nykyäänkään ei voida ajaa muinaisia aamun ruuhkajunia, vaikka kalustotarve ilman niitä on 33 vaunuparia. Niinpä ehdotetaan 12 uuden vaunuparin hankintaa vuosina 1996-99, jotta voitaisiin siirtyä edelläkuvatuunlaiseen liikennemalliin.

Kesäkuussa 1995 alkanee nykyisen radan liittäminen Vuosaaren haararataan Itäkeskuksessa. Kesäkuussa 1994 joukkoliikennelautakunta oli sitä mieltä, että työ toteutetaan siten, että noin vuoden ajan ajetaan IK-Mustapurin vaihteet -väliä yksiraiteisena. (Tätä vartenhan nuo vaihteet jo aikoinaan kyllä rakennettiin.) Tuona aikana ei IK-MM -väliä voi ruuhka-aikana ajaa viiden minuutin välein. Vain muutama ruuhka-ajan juna aiotaan poikkeusjärjestelyin koettaa hoitaa entisellä vuorovälillä (aamulla kaksi MM:stä ja illalla yksi RL:stä). Tuleva järjestely aiheuttaa juniin välillä IK-RL epätasaiset matkustajamäärät, joten lautakunnan mielestä HKL:n pitää vaikuttaa siihen syöttöbussien aikatauluja muuttamalla.

Epätasaiset matkustajamäärät ovat nykyäänkin tuttu asia. Esimerkiksi niihin aikoihin, kun MM-IK ajetaan 10 minuutin ja IK-RL viiden minuutin välein, IK:hon tulevat syöttöbussit syöttävät uskollisesti matkustajia MM:stä eivätkä IK:sta lähteviin juniin. Esimerkki: arkena klo 9.16 lähtee juna IK:sta RL:ään, ensimmäisessä vaunussa neljä henkeä. Klo 9.21 lähtee MM:stä klo 9.15 lähtenyt juna. Ensimmäisessä vaunussa 68 matkustajaa. Päinvastaisessakin suunnassa IK:sta lähteviin busseihin on IK:ssa suorat yhteydet muutamia "poikkeuslinjoja" lukuunottamatta MM:ään meneviltä junilta. Muistitieto kertoo, että HKL perusteli tätä sillä, että metroliliikenteessä voidaan koska tahansa siirtyä 10 minuutin vuoroväleihin, ilman että liityntälinjoihin tarvitsee koskea.

Pääkaupunkiseudun Yhteistyövaltuuskunta YTV hyväksyi 30.9. suunnitelman, jossa espoolaiset joutuivat joustamaan ja hyväksymään "raideyhteyden" eli länsimetron rakentamisen aikaistamisen vuosien 2004-10 välille. Kesäkuussa oli päätetty Espoon kaupungin lausuntoa kunnioittaen, ettei länsimetroasiaa tuoda esille ennenkuin vuoden 2011 jälkeen. Muina ratasuunnitelmina on esitetty kolmannen raiteen rakentamista v. 1996 jälkeen rantaradalle Helsingin ja Leppävaaran välille, haararadan rakentaminen pääradalta Hiekkaharjusta lentoasemalle ennen v. 2003 ja Martinlaaksonradan jatkaminen Vantaankoskelta lentoasemalle v. 2004 jälkeen.

Kaikki tarve tullu

Ennen vanhaan raitiotieläiset pitivät yhteisiä kokouksia, joihin osallistui kuljettajia, rahastajia sekä raitahenkilöstöä. Puheenjohtaja avasi kokouksen seuraavin sanoin: — Minä toivo teitti kaikki sporgvagnsförare, sporgvagnskondare, kurvismörjare o skenshit ut skytare tarve tullu tämä kokous.

Metroliiikenne lienee monien mielestä sitä yhtä ja samaa tasapaksua seurattavaa. Kuitenkin normaalin linjaliikenteen sekä varikolta ja varikolle ajamisen lisäksi arkipäivinä on seitsemisenkymmentä junien kokoonpanojen muutostapahtumaa. Lauantaisin ja sunnuntaisin on tietysti vähemmän. Nämä yleensä tapahtuvat katseilta piilossa kääntöraiteilla. Jos joku on kiinnostunut, niin kannattaa kysyä arkistosta monistennippua "lisävaunuparien irrottaminen ja kytkeminen". Voisimme kuitenkin vilkaista yhden vaunuparin päiväohjelmaa jonain arkipäivänä. Seurataan vaikka vuoron 3 läntisintä vaunuparia sen lähtiessä varikolta klo 5.29. Juna saapuu varikolta MM:ään kuusivaunuina. Varhaisaamulla junissa on neljä vaunua, joten itäisin vaunupari jätetään kääntöraiteelle. Meidän vaunuparimme jatkaa ajoansa. MM:ssä klo 6.30 otetaan itäpäähän vaunupari ja juna on kuusi-vaunuinen. Seuraavaksi tapahtuu RL:ssä klo 8.47. Vuoro 3 kytketään kääntöraiteella siellä jo olevaan vaunupariin. Tämä kahdek-

san vaunuinen jaetaan kahtia, jolloin seuraamamme vaunusto putoaa vuorosta 3 pois. Nyt tulee vuoro 10, jonka koko kalusto vaihtuu. Vaunumme onkin äkkiä nelivaunuinen vuoron 10 itäpäässä. Tämä jatkuu muuttumattomana klo 14.47 asti. Vuoron 10 kalusto vaihtuu taas RL:ssä kokonaan. Itseasiassa se on sama kuin aamuruuhkassa. Runko on seissyt päivän RL:n kääntöraiteella. Meidän vaunuparimme viedään kaverinsa kanssa kääntöraiteelle, jossa ne kytketään siellä jo olevaan vaunupariin. Tämä kuusivaunuinen juna on nyt vuoro 6, jonka koko kalusto vaihtuu myöskin. Ja seuraamamme vaunusto on edelleen junan itäpäässä. Seuraavaksi tapahtuu IK:ssa klo 17.59. Vuoro 6 viedään kääntöraiteelle ja kytketään siellä jo olevaan vaunupariin. Tämä kahdeksanvaunuinen juna pannaan kahtia ja kaksi läntisintä vaunuparia jatkaa junana 6, jolloin seuraamamme vaunusto putoaa siitä pois. Ei hätää, sillä nyt siitä tuli nelivaunuinen vuoron 4 läntisen vaunupari, sillä vuoron 4 kalusto vaihtui täällä kokonaan. Näin

jatkuu loppuilla. Kun on viimeisen kerran saavuttu MM:ään, viedään vuoro 4 IK:n raiteelle 2, jossa se odottaa vuoroa 12, joka tulee myös MM:stä. Nämä kytketään yhteen ja kahdeksanvaunuinen juna, meidän vaunustomme keulassa, viedään varikolle. Siellä ollaan klo 23.34. Yli 18 tunnin työpäivä on takana. Matkustajaliikenteessä on IK:sta RL:ään lähdetty viisi kertaa, MM:stä 15 kertaa ja RL:stä 20 kertaa junissa 3, 10, 6 ja 4. Ajokilometrejä saatiin mittariin yli 600 km. Yhteenvetona voidaan vain todeta, että monimutkaiseltakin näyttävien vaunustokiertojen suunnittelun ansiosta vaunujen käyttö saadaan optimoitua järkeväksi; vaunut kulkevat vain tarpeellisen ajan eivätkä kerää suotta kilometrejä ja ennen aikaista kilometrihuoltoa, kuljettajat puolestaan tekevät työvuoronsa omien vuorolistojensa mukaisesti, eivätkä ole "naimisisa" johonkin tiettyyn vaunustoon.



Saksaan Kasseliin (Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG) toimitettu uusi matalalattiainen Düwag-vaunu nro 456. Kuva Markku Nummelin 15.6.1994.

Pienoisrautatiekerho ry:n joulunäyttely järjestetään jälleen ensi joulukuussa eli 10.-11.12.1994.

Näyttely järjestetään viimevuotiseen tapaan Helsingin rautatieasemalla, osoitteessa Vilhonkatu 13, Amica Oy:n henkilöstöravintolan "Höyrypannun" ravintolasalisissa. Asemalla on opastus näyttelyyn. Pääsymaksut ovat 10 mk ja 5 mk.

SRS:llä tulee olemaan paikalla myös näyttelypöytä, jossa on nähtävänä mm. raitiovaunujen pienoismalleja eri puolilta maailmaa, myös Suomesta.

Nyt tarvitaan vapaaehtoisia jäseniä SRS:n pöydän taakse. Kysele puheenjohtajalta niin katsotaan sopivat päivystysajat. Yksistään ei kenenkään tarvitse olla, sillä lähtökohtana on se, että paikalla on aina useampi jäsen.

AUTOLINJAT

Linjaa 78A Vuosaari - Mellunmäki (M) ajettiin viimeisen kerran 5.6.

6.6. ryhdyttiin liikennöimään linjaa 70T Kamppi - Töölö - Siltamäki - Suutarila. Päätepysäkki on Kamppin metroasemalla, josta Runeberginkatua, Helsinginkatua ja Sturenkatua Hämeeentielle. Edelleen linjan 70 reittiä Suutarilaan. Ajetaan ma-pe noin 5.00-19.25. Liikennöitsijä LOY. Samasta päivästä lukien linjaa 70 liikennöidään ma-pe vain noin 18.50-1.35, la-su ennallaan. Samaten linjaa 70V liikennöidään ma-pe noin 5.45-19.40. Koska linjat 70T ja 70V poikkeavat melko lailla päälinjastaan, on linjoilla 73 ja 76 alkanut esiintyä melkoisia paineita. 73:lla turvaututtaneen huippuhetkinä kaksoislähtöihin.

6.6. alettiin liikennöidä linjaa 78 reitillä Vuosaari (Kallahti) - Mellunmäki - Malmi. Uusi reittiosuus: - Seppämestartie - Latokartanon tie - Vilppulantie - Pikkalankatu (Malmin asema). Liikennöidään ma-pe 5.30-20.35 ja la noin 8-18. Käytännön havaintona mainittakoon, että vanhaa Alppilan reittiään kulkiessaan linjalla oli klo 17 jälkeisissä lähdöissä Kehä I:lle käännyttyäessä 10-20 matkustajaa. Nykyään Malmilta tullessaan on hyvä jos kydyssä on edes joku.

Juhannusaattona 24.6. linja 17 lopetti klo 17.30 jälkeen. Linjan 24 viimeiset lähdöt: Erottaja 1.10 ja Seurasaari klo 1.30. Linjalla 03N ja 04N ylimääräinen lähtö Kulosaaren pysäkillä klo 2.50. Ajettiin linjaa 80X Rautatien torilta Kulosaaren pysäkin vieriselle pysäköintialueelle, liikennöintiä klo 16-3. Vuorovälit puolille 15-20 min, keskiyön jälkeen autot lähtivät täydyttyään. Juhannuspäivänä 25.6. liikenne aloitettiin koko kaupungissa klo 11.

4.-16.7. ja 5.-11.10. (paitsi sunnuntaisin) ajettiin linjatunnuksella 12 reittiä Kamppi - Linja-autoasema - Rautatien tori - Kauppatori - Fredrikinkatu - Kamppi klo 7-13.30 puolen tunnin välein. Matkustami-

nen oli ilmaista, koska linjalle ei ollut hankittu oikeata linjalupaa. Autona oli Saab - Valmet Ecobus, matalalattainen midibussi. Kokeilulla selvitettiin midibussin soveltuvuutta keskustan palvelulinjalle.

Yleisurheilun Euroopan Mestaruus -kilpailujen aikaan 7.-14.8. oli kisapäivinä erityinen kisalinja, tunnuksena "Helsingin Henki". Reitti: Messukeskus - Toivonkatu (Stadion), klo 10 alkaen 10-15 min vuorovälein.

Seuraavassa luettelo reittimuutoksista, joiden toteutusajankohta ei ole tiedonpuutteen vuoksi selvillä: * 14B Munkkisaari - Meilahden klinikat. Uusi reittiosuus: - Laivurinkatu - Tehtaankatu - Munkkisaarenkatu - Hylkeenpyytäjänkatu. Päätepysäkki lähellä Hernesaarenkadun risteystä.

* 16: Uusi reittiosuus: - Hylkeenpyytäjänkatu - Hernesaarenranta - (silmukka) Hernematalankatu - Munkkisaarenlaituri - Hernesaarenlaituri - Hernesaarenranta -. Päätepysäkki Hernematalankadulle (1.12.1993? eli) silloin kun 16V lopetti.

* 39N: Ei liikennöidä (Simonkenttä - Konala - Malminkartano) (30.11.1993 alkaen?).

* 39A: Myös yöliikenne (ennen 1.1.1994:ää, ehkä 30.11.1993?)

12.9. tehtiin reittimuutos linjalle 94B. Uusi reittiosuus (ajetaan vain tässä suunnassa): - Kurkimäentie - Kivikonkaari - Kontulankaari - Kontula (M) -.

12.9. otettiin käyttöön uusi (?) linjatunnus 98V, jolla aamuruuhkassa ajetaan kaksi lähtöä (7.17, 7.52) Vuosaaren Leikosaa-rentieltä liluodon pysäkillä Kaivonkatsojantien kautta Itäkeskukseen.

Linja 04N on esiintynyt vuoroaika- tauluissa 6.6. alkaen tunnuksella 4N ja 12.9. alkaen 104N (??).

Itä-Helsingissä ajetaan linjakartoissa näkymättömiä "linjoja" 91V, 92T ja 98V. Vuoro 745 ajaa tunnuksella 91V ma-pe klo 7.12, 7.32 ja 7.52 Puotilasta IK:hon. Vain tämä suunta. Eivät näy aikataulus-

sa. Kaksi pysäkinväliä lyhyempi kuin 91. Vuoro 717 ajaa 8.30 lähdön linjalla 92T Neulapadontien pysäkillä Arhontien pysäkillä ja vuoro 750 klo 14.15 päinvastoin. Vuoro 798 ajaa linjan 98V lähdöt. Tällä vuorolla ei ole muita ajoja. Edellämämainitun vuoron 750 aika- taulussa lukee mm: Hallireitillä (lähtö VK klo 5.19 Alakiventielle) voisit ystävällisesti ottaa kyytiin haluavat matkustajat mukaan, sillä he todennäköisimmin haluaisivat ehtiä Myllypurossa metroon klo 5.28.

12.9. alkaen linjalla 54 ajetaan aamuruuhkassa neljä lähtöä IK:sta ja kaksi Pitäjänmäeltä HKL:n nivelbussilla.

Taiteiden yönä 25.8. linjoilla 01N-06N ylimääräisiä lähtöjä ja autoja. Näillä kullakin tietyvästi kolme autoa ja linjalla 20X Lauttasaareen kaiketi kaksi Ruhan niveltä.

Lähes henkeä salpasi, kun toimitaja näki 14.9. aamutuimaan Paa- valin kirkon pysäkillä matkustajan heittävän polkupyöränsä linjan 733 (Lähilinjat) bussin tavaratilaan. Auto oli menossa kaupungista ulospäin.

Syyskuun puolivälissä levennettiin Rautatien torin linja-autolaitureita, jotta niille voidaan myöhemmin asentaa sadekatokset.



Vaunujen 1-30 sijainti 22.8.1994: Koskela; Raide 1: 17, 8 (yhä Käpylän-punaista). Raide 2: 4, 3, 10, 9, 23, 14, 27, 28, 13. Raide 16: 7, 24. Raide 17: 12, 6, 26. Raide 18: 2, 16, 1, 22, 30. Raide 19: 20, 25, 18, 15. Töölö; Raide 6: 21. Vallila; Raide 16: 11 (osiin purettuna). Yhteensä 27 kpl. Muita mielenkiintoisia: Koskela; Raide 1: 135, 157, 332+505, 320.

Vaunut 12, 24 ja 26 romutetaan, radiot on jo poistettu. Vaunun 12 romutussyynä on, että etutelin moottorikaapelit ovat palaneet. Vaunussa 24 on kaikki mahdolliset viat, aiemmista lehdistä voi lukea tämän vaunun historiaa. Vaunun 26 vastustilan 600 V kaapelit ovat palaneet. Vaunussa on heti lyhyen ajon tai sen yrityksen jälkeen paha katku.

Entinen hiomavaunu, nykyinen puhdistusvaunu HKL 2118 on kylkitekstien mukaan nyt "työvaunu". Päädyissä destinaatiokilvissä on toki edelleen vanha "hiomavaunu". Vaunun sivuilla on kumihelmaa lähes maahan asti.

Invertterikäyttöiset puhaltimet on Nr1+ -vaunujen lisäksi vaunuissa 36, 39 ja 63.

Uusien raitiovaunujen tilausmäärärahojen myöntäminen aiheutti sitten sen, että vaunu 11 on viimeinen yleiskorjattava neliakselinen. Pahasti vaurioituneet tai muuten kalliit korjattavat ajetaan tulevaisuudessa suoraan romutusjonoon. Tällä vuosikymmenellä yleiskorjatut ja siitä syystä hyvät vaunut ovat 3, 4, 15, 16 ja 22. Vaunuihin 4 ja 15 ollaan asentamassa lähiaikoina paremmat kүүлutuslaitteet ja vaunut varataan tilausajoihin.

Nr1+ -tyyppimerkintä tarkoittaa vuoden 1993 lopusta lähtien peruskorjattuja Nr1-vaunuja. Kolmas Nr1+ eli vaunu 46 nähtiin koeajolla 22.7. ja elokuun alkupuolella myös linjalla 8. Seuraavaksi valmistui 56 ja sitten on vuorossa 58. Tämän jälkeen ovat vuorossa vaunut 65,

60 ja hiljattain kolaroinut 42.

Illansuussa 29.9. ajoi 3T/26/95 Eläintarhan vaihteesta "väärin" päin 3B/19/42:ta, nokkakolari. Molemmat kuljettajat sekä viisi matkustajaa loukkaantuivat lievästi. Ainakin vaunun 42 tuulilasi irtosi ja muuttui muodottomaksi sekä ihmismuotoja vaurioitui. Etumaskia tarvityti kummastakin vaunusta. Myös vaunujen nivelosat kärsivät törmäyksessä vaurioita.

Kyseinen vaihte on tunnettu jo pitkään viallisena. Se on joko jäänyt kääntymättä sähköllä tai kääntynyt vain puoliväliin ja siitä takaisin väärin. On nähty sekin, että kuljettaja on kääntänyt ko. vaihteen vaihderaudalla, mutta ei ole ehtinyt takaisin ohjaamoon, kun vaihte on itseksensä lokahtanut takaisin väärään asentoon. Kuljettajien ammattiyhdistys on vaatinut tämän vaihteen uusimista HKL:n yhteistyöryhmän kokouksessa jo ennen tätä onnettomuutta heikoin tuloksin. Yleisesti voidaankin todeta, että tänä vuonna vaihdevikoja on ollut aikaisempia vuosia enemmän. Tämähän nähtiin myös kevätajelulla, kun kahdeksan eri vaihdetta eri puolilla kaupunkia ei totellut sähkökääntöä.

Kolarin seurauksena sekä muista syistä oli esim. 5.10. Vallilassa työn alla kuusi nivelvaunua (modernisoinnissa 58, 60 ja 65; sähkö- ja muiden vikojen takia 77; kolarikorjauksessa 42 ja 95). Tämän vuoksi nähtiin linjojen 6 ja 8 ruuhkavuoroissa tavallista useammin neliakselisia vaunuja. Töölössä neliakselisia tulee nykyään olla 2-3 kpl, koska hallimiestöiden vähentämisen vuoksi linjan 2 vaununvaihdot on hoitanut 5.6. alkaen TH. KH vaihtaa vaunuja vain linjalle 6 ja hätätapauksissa linjalle 8. VH:n yllähallissa on jatkuvasti yksi neliakselinen varavaunu vaihtojä varten. Se vaihdetaan viikottain (varavaunu KH:iin ja sieltä uusi tilalle). Syy tähän on AutoNet-puhelinjärjestelmän datamuistin häipyminen itsestään taivaan tuuliin, jos sitä ei käytetä viikkoon. Tämä todettiin 1.9., kun kesän ajan seisoneiden neliakselisten vaunujen radiopuhelimet olivat lähes kaikki mykkiä. Laitteiden uudelleenpäivi-

tys tapahtuu kaikenlisäksi vain Ruhasa. Uusi viestintäjärjestelmä maksaa HPY:n laskuina noin 200 kertaa enemmän vuodessa kuin vanha pelkkään lupamaksuun perustunut idioottivarma radiojärjestelmä.

Uudistettu nivelvaunu 56 nähtiin koeajolla 20.-23.9., linjalla 8 24.9. alkaen. Toistaiseksi uudistettuja Nr1-vaunuja näkee käytössä vain linjalla 8.

Täyskorjauksessa ja vihertymässä on ollut vaunu 103. Punaharmaita oli alkusyksyllä jäljellä vain 75 ja 97. Vaunu 103 näkyi 3B-linjalla 3.10.

Vallilan makettivaunussa "113" on sähkömoottorilla kääntyvä sivupeilin varsi, kuten AEG:n vaunusakin oli. Missään nivelvaunussa tätä ei kuitenkaan ole.

13.10. klo 16.15-18 oli tilausajopeltikilvellä varustettuna liikenteessä 30V/30/30.

Ei rinnakkain

Tapahtui kerran Bulevardilla aikana, jolloin Erottajalta lähti Lauttasaareen bussi lähes joka minuutti. Bussin tullessa pysäkillä edellinen ehti juuri lähteä. Vaunuun tuli matkustaja kovin tuottuneen näköisenä ja tiukkasi kuskille:

— Sanokaa, miksi nämä bussit kulkevat kaikki peräkkäin?

— Kuulkaas rouva, kun tässä ei mahdu kulkemaan rinnakkain, on pakko mennä peräkkäin, kuski vastasi.

Vastasi tarkasti

Auto tuli pysäkillä. Lumisateen vuoksi oli linjatunnus peittynyt lumeen, mutta kuljettaja ei tiennyt siitä. Matkustaja tuli ovelle ja kysyi:

— Mikä auto tämä on?

— Sisä.

— Eikun, tarkoitin auton numeroa.

— Hetkinen, sanoi kuljettaja, nousi ylös ja katsoi rekisteriotteesta:

— Tämä on 710.

STA 117 on kesän ollut Arabian tehtaan, myymälän yms. mainosbussi. Siinä oli mainokset jopa katonkin ympäri. Auto ajoi keskustassa vieden kulkijoita Kauppatorilta tehtaanmyymälään, ilmaiseksi.

HKL:n tilaamat 10 Scania-alustaa saapuivat Helsinkiin kesäkuussa. Elokuussa Carrus Oy Wiima otti autot työn alle. Marraskuussa näitä autoja tultaneen näkemään mm. linjoilla 55 ja 98.

Koskelan Ajokki-koriset Volvot (8521-8531) menivät Scan-Autolle vaihtoon. Osa autoista on mennyt edelleen Pohjolan Turistiautolle ja TLO:lle.

Syyskuun 12. päivästä alkaen HKL ryhtyi ajamaan Koskelan nivelbussilla linjaa 54. Järjestely koskee vain aamuruuhkaa. Vastaavasti Sirolan Liikenne ajaa aamuisin kahdella autollaan linjaa 77.

Koskela otti neljä Sisua (720, 732, 970 ja 982) viikolla 38 ajoon, linjoille 64S, 71S ja 73. Ajokkien poistuttua ja syysliikenteen päästyä täyteen laajuuteensa kalustotilanne on osoittautunut tiukahkoksi. Autot 8931-8936 on jouduttu siirtämään Ruhasta Koskelaan. Loka-marraskuussa Koskela sai neljä uutta Scaniaa.

Alkusyöksyllä Varhan linjoilla ovat liikkuneet sisukkaasti Sisut 814-817 ja 836. Autot 812 ja 818 ovat seisseet. Ruhan Volvot 8929 ja 8930 on siirretty Varhaan.

Elokuussa Kainuun Liikenteen varikolla Kajaanissa olivat ent. HKL 8523, 8529-8531.

LOY:n Volvo B10R / Lahti 400 -autojen (nrot 78, 80-82 ja 85) alimpia istuimia on korotettu Wiimalla lattiakorokkeita nostamalla. Matkustajat eivät nähneet hyvin ulos.

STA-konserni (sisältää mm. Pääkaupunkiseudun Linjaliikenteen) hankkii 13 Volvo B10M / Carrus (Ajokki) Fifty-seutuautoa, viisi Volvo B10B LE / Lahti 402 -matalalat-

tia-autoa ja kaksi Volvo B10B LE / Säfle 2000 -matala-autoa. STA:n kireästä aikataulusta johtuen tietyt valmistajat eivät voineet tarjota tuotteitaan (mm. Wiima ja Scania).

STA / PKL joutuu talvella ottamaan käyttöön Volvo B-58 -busseja. Osassa on Camo- ja osassa Wiima K202 -kori. Lisäksi otettaneen ajoon Volvo B10M / Wiima K201 -autoja vuosilta 1983-85 (STA 9-19). PKL:hän voitti kaikkiaan 44 auton työt ja konserni saa kokonaan uusia autoja "vain" 20.

Vantaan Liikenne -konserni on saanut 11 matalaa ja 7 puolimatalaa Volvo B10B / Carrus -tuuppariautoa. Keski- ja takaovet avautuvat ulospäin ja sivulle skandinaavisen mallin mukaisesti. Hakunila sai matalista autoista kolme ja puolimatalista neljä, Sirola sai linjaa 67 varten kaksi matalaa. SIL 410 (JBM-176) on bongattu ensi kerran 12.9., samalla viikolla on havaittu myös SIL 411 (JBM-185) ja 412-414 sekä VL 105 (JBM-241). VL 111 mainostaa TNT:tä.

Lähilinjat on saanut uusia busseja. On nähty mm. auto 53, Volvo B10B / Carrus City M. Yhtiölle on kuulemma tulossa myös Scania N113CLB -autoja.

Entinen Saaren Auto BHN-992 on nykyisin ajossa Tampereenseudulla Alhonen & Lastusella ja AMO-603 Vekka Liikenteellä (nro 2) Hämeenlinnan paikallisliikenteessä.

Edellisessä numerossa väitimme, että jokin TAKL:n nivelbussi olisi siirtynyt Paunulle. Se ei pidä paikkaansa, Väinö Paunulla ei ole nivelbusseja.

Oulun paikallisliikennepäivillä oli mm. TAKL 620, Scania N113CLL / Lahti 402. Ovisysteemi hämmästytti monia. Edessä oli yksi kääntöovi, keskellä tuplakääntöoventa ja takana yksi vippiovi. 620:n rek.nro on IFZ-837 ja sisärauton 621 on IFZ-836. Pian näiden jälkeen TAKL sai vastaavat Volvot, nrot 617-619. Sen jälkeen olivat vuorossa teli-Volvo 210 ja vastaava

Scania 211. Myöhemmin talvella tulee vielä toinen matala teli-Scania (212). TAKL haluaa hankkia ainakin yhden Saab-Valmet Ecobusin. TAKL:n uudet matalalattia-bussit tulivat linjalle 25, jota myös pidennettiin.

Taksikuljetus / P-O Grönberg on saanut MB O405N1 / Lahti 402 -matalalattia-bussin. Kesäkuussa HKL kokeili samaa autoa mm. linjalla 14 ja 55, heinäkuussa STA linjalla 72, elokuussa oli vuorossa Espoon Auto.

Koskilinjat Oulusta on saanut Volvo B10B LE / Carrus City L -katurin. 5.9.1994 rekisteröidyn auton järjestysnumero on 10. Yhtiöllä on ennestään samanlaisia autoja kaksi kappaletta.

TLO-laiset yhtiöt Turussa ovat saaneet Volvo B10B LE -katureita. Osassa on Carrus-kori, mutta Lahti 402:ia on myös nähty TLO:n väreissä. Yhden rekisteritunnus on TLO-40 osuuskunnan 40 vuotisen historian kunniaksi. Turun Linja-autoilijain Osuuskunta muutettaneen osakeyhtiöksi.

Transbus 4 on maalattu Transbus-väreihin koriremontin jälkeen. Auto on ent. Westendin Linja 4, ent. ent. HKL 3, Scania N112 AL / Ajokki 8000 -nivel.

Viikolla 37 linjalla 94B on liikennöity Saab-Valmet Ecobusilla (rek. nro ECO-1).

Liikenne Oy sai lokakuun alussa neljä Volvo B10M / Carrus Wiima K202 (LOY 101-104) -autoa ja myöhemmin yhden Kabusin (LOY 105).

Nestekaasubussi HKL 9401, MAN / Wiima, oli 26.9. linjalla 24. Yleensä auto on liikennöinyt linjalla 14. Se on entinen Espoon Auton nro 200.

Viime numerossa ihmeteltiin met- rovaunujen punaisten ovimerkki- valojen katoamista. Niiden poistaminen johtuu yksinkertaisesti siitä, että lampun kupu ei kestä töherysten poistoainetta vaan sulaa.



Itävallassa Wienissä (Stadtwerke Wien Verkehrsbetriebe) kokeillaan kotimaista Simmering-Graz-Pauker / Elin -matalalattiaista raitiovaunua. Vauunun muotoilusta vastaa Porsche. Kuva Jorma Rauhala 15.9.1994.

LIPPUTARIFIT

"Snadien Mukana Stadiin?" oli tunnukseksi kesä-elokuussa viikonloppuisin (lauantaiaamusta sunnuntaiyöhön) käytössä olleella PerheSeutulipulla. Lipun hinta oli 35 mk, lipulla sai lisäksi ilmaisen sisään pääsyn Linnanmäelle, Korkeasaareen ilmaiseksi esittelylehden ja Heurekaan 5 mk jokaisen pääsylipusta pois. PerheSeutulipulla saattoi matkustaa 1-2 aikuista ja vähintään yksi alle 17-vuotias lapsi kaksi koko perheen matkaa tunnin vaihto-oikeuksin.

Yleisurheilun Euroopan Mestaruus -kilpailujen yhteydessä oli käytössä 12 erityistä kisamatkalippua: Helsingin liikenteessä kelpaaneet liput; 1 vrk aikuiset 19 mk / lapset 9,50 mk, 4 vrk 49 mk / 24,50 mk, 8 vrk 90 mk / 45 mk. Seutuliiikenteen liput; 1 vrk 36 mk / 18 mk, 4 vrk 94 mk / 47 mk, 8 vrk 173 mk / 86,50 mk. Lisäetuna sai lipulla 5 mk:n alennuksen Heurekaan sisään pääsymaksusta.

Syyskuun alussa otettiin käyttöön vuoden loppuun voimassa olevat

uudet lipputyypit Espoon ja Vantaan sisäisessä liikenteessä ja ne kelpaavat myös näiden kaupunkien alueella seutulinjoilla. Kyseessä on aikuisille myytävät päiväliput, jotka ovat käytössä klo 9-14 välisenä aikana maanantaista perjantaihin. Normaali tunnin vaihto-oikeus. Hinnat ovat Espoossa 7,50 mk ja Vantaalla 7 mk.

Lokakuun alussa otettiin käyttöön uusi lippu tyyppi, Helsingin raitiovaunuissa kelpaava aikuisten raitiovaunulippu, hinta 7 mk. Siihen ei sisälly vaihto-oikeutta eli kyseessä on ensimmäinen todellinen "kertalippu" sitten vuoden 1973. Lipussa on mainittuna suurikokoisesti myös sen hinta eli se on siten ensimmäinen laillinen lippu sitten vuoden 1977 muutoksen jälkeen, jolloin hinnat hävitettiin. Tämäkin lippu tyyppi on käytössä vain koeajan eli 31.3.95 saakka. Hintaviranomaiset ovat tarkkoja kauppajien ja kaiken liike-elämän suhteen, jotta hinnat ja maksut olisivat hyvin esillä. Maamme liikennelaitokset ovat edelleen tässä suhteessa kaiken laillisen toiminnan ulkopuolella, paitsi nyt tullut uusi rv-lippu!

MUUTA

Turkulainen raitsikka TKL 24 (Suomen Autoteollisuus Oy, Helsinki - Vallila, 1934) avattiin 3.6. "Wanha 3" -nimisenä kesäkahvilana Turun Kauppatorin luona. Vaunu on ensimmäinen Suomessa valmistunut raitiotien moottorivaunu, perävaunuja oli jo aiemmin uskaltanut rakentaa. Nyt avattu uusi kahvilaraitsikka on inspiroinut turkulaisia myös runoilemaan: "Raitsikka edessä Pohjolan talon, rintani sytyttää oudon palon. Jos valtuusto painaisi vihreän valon, ja liikkeelle saisi vaunun jalon. Näin mietin tovin, ja nautin kahvia priimaa, sisällä kahvilaraitsikan korin". Tässä yhteydessä on paikallaan muistuttaa lukijoita siitä pienestä erosta, joka on vähintäänkin erottanut helsinkiläiset ja turkulaiset raitiovaunut toisistaan. Puhekielessähän oikeaoppiset helsinkiläiset käyttävät muotoa "spora" tai "ratikka", kun turkulaiset puolestaan puhuvat "raitsikasta". Tiedossamme ei ole oliko Viipurissa käytössä myös omaa puhekielistä muotoa, tietääkö kukaan lukijoi- ta?

PC:n käyttäjiä varten ilmestyi syyskuun puolivälissä 3,5" -levyke, jossa on Helsingin joukkoliikenteen aikataulukirjan tiedot. Korpun hinta on vaatimattomat 20 mk ja sitä saa ostaa HKL:n lippumyymälöistä. Levykkeen on valmistanut Raitiotakin painava Painatuskeskus Oy. Laitteistovaatimukset ovat vähintään 386-tietokone, Windows 3.1, 3 M vapaata kovalevytilaa, VGA värinäyttö. Aikataulutiedot voi myös imuroida EUNET Finland Oy:n tiedostopalvelimesta "ftp.eunet.fi". Tiedosto "hkl0994.exe" on hakemistossa "/EUNET/dist". Mukana on myös tiedosto "luehkl.txt". Internetin Mosaic-käyttäjille osoite on "ftp://ftp.eunet.fi/EUNET/dist/hkl0994.EXE".

Keltaiset ja vihreät HKL-viirit laitettiin toukokuun alussa liehumaan raitiovaunujen lipputankoihin. Ne vaihdettiin elokuun puolenvälin jälkeen sinisiin Helsingin Juhlaviik-

kojen viireihin. Kyseisten viikkojen päätyttyä liput poistettiin jälleen talvikaudeksi.

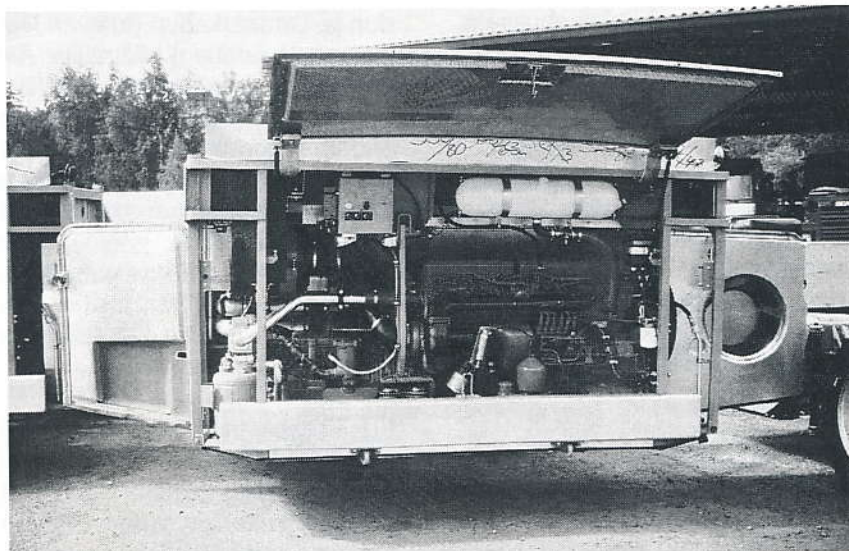
Syyskuussa voimaantullut uusi linjakartta ja aikataulukirja eivät tienne käyttöönotettua Kaisaniemen raitiotielinjojen muutosta, mutta kylläkin Kaisaniemen metroaseman, joka valmistuu ensi vuonna.

Leimauspihdeistä olemme kertooneet viime aikoina lähes joka numerossa. Mainittakoon nyt vielä, että myös valtaosalla U-linjoja niitä käytetään. Näillä liikennöitsijöillä on käytössä entisiä YLH-pihtejä, siis sellaisia, joiden numero on 1000:sta ylöspäin, leiman vyöhyketunnus kuten Almex-laitteissa, esim. 1V ja kellonajan minuutitkin kahdella numerolla, esim. 1250. Nämä tunnistaa myös kahvateippien väleistä eli ylempi kahva on vihreällä teipillä suojattu ja alempi harmaalla.

Muuten voisi väleistä ja numeroista mainita seuraavaa (tiedot ovat muistinvaraisia ja jos on virheitä, niin korjatkaa):

- * Numerot 1 - noin 200 punaiset kahvat Koskelan raitiovaunuvuorot
- * Nrot n. 201 - n. 269 siniset kahvat Töölön vuorot
- * Nrot n. 270 - n. 360 vihreät kahvat Vallilan vuorot
- * Nrot n. 361 - n. 399 harmaat kahvat Koskelan bussivuorot
- * Nrot n. 400 - n. 499 keltaiset kahvat Varhan vuorot
- * Nrot n. 500 - n. 699 tummanvioletit kahvat Ruhan vuorot
- * Nrot n. 700 - n. 799 keltaiset kahvat Varhan vuorot
- * Nrot n. 800 - n. 899 harmaat kahvat Ruhan vuorot
- * Nrot n. 900 - n. 1050 tummanvioletit kahvat Ruhan vuorot
- * Nrot n. 1051 - n. 1600 yläkahva vihreä, alakahva harmaa YLH-liikennöitsijät + Suomenlinnan lauta

Bussipuolella siis pihtien numerointi vastasi suunnilleen kyseisen hallin autojen vuoronumerointia, joskaan vuoronumero ja pihtien numero ei juuri koskaan ollut sama.



HKL:n tilaamat matalalattiabussit edustavat ympäristöystävällisyytensä puolesta parasta saatavilla olevaa tekniikkaa: pakokaasut läpäisevät huipputiukan Euro 2 -normin ja konehuone on äänieristetty tehokkaasti. Kuva Juhana Nordlund 17.6.1994

Mitä tulee Almex-leimauslaitteiden värinauhoihin ym. tietouteen:

Kaikissa raitiovaunuissa on automaattisella kellolaitteella varustettu Almex M -leimauskoneet. Kellonajan voi asettaa viiden minuutin tarkkuudella, mutta viisiä minuutteja ei tule leimaan. Jos siis laitteeseen on asetettu kelloaika 1325, leima näyttää kuitenkin 1320. Kellolaite siirtää aikaa viiden minuutin välein 5 minuuttia eteenpäin. Yövaunuissa kuljettaja vaihtaa vuorokauden vaihduttua seuraavan päivän ja muuttaa kelloajan tunnit 24:stä 00:aan. Bussissa on sekä kellolaitteella varustettuja että varustamattomia Almexejä. Kellolaitteita ovat kaikki A-numeroidut laitteet sekä vanhemmista 800-900 -sarjan laitteet (ainakin). Laite 1 on edelleenkin vain ja ainoastaan koulutuskäytössä kuljettajakursseilla ja lienee viimeinen alkuperäisen värinen eli musta. Punaisen leiman saaminen on nykyään tavattoman vaikeaa. Useimmissa laitteissa leimaus on violetti. Kaikissa nivelratikoissa on violetti leima. Neliakselisissa punaisen leiman saa tietävästi enää vain vauvujen 9 ja 13 takaosan Almexista.

Seutulikenteen linja-autoliikennekilpailun ensimmäisellä kierroksella kesäkuussa parhaiten pärjäsivät STA:n tytäryhtiö PKL kaappaamal-

la noin 80 % koko potista. Pieniä voittajia olivat HKL ja Swebus / Transbus. Häviäjiin lukeutuivat Vantaan Liikenne ja Espoon Auto, samoin Lähilinjat ja Westendin Linjat menettivät osuuksiaan. Hinnataso putosi 33,2 %, linjakohtaiset hinnanalennukset vaihtelivat 20-40 %:n välillä. Liikennöitsijämuutokset tapahtuvat 1.1.1995. Ohessa lista muutoksista: 103Z Espoon Auto (vanha) / (uusi) Pääkaupunkilinjat; 112Z Westendin Linja / HKL; 250, 261, 271, 510 Espoon Auto / Pääkaupunkilinjat; 519, 614, 615, 616 Sirolan Liikenne / Pääkaupunkilinjat; 530 Espoon Auto + Vantaan Liikenne / Pääkaupunkilinjat; 735 Lähilinjat / Pääkaupunkilinjat. Vantaan Liikenne sai pitää linjan 631 ja Vanhakylän Linja linjan 128, josta Espoon Auto putosi pois. Linja 522 jää Pääkaupunkilinjoille, jolloin STA ja SIL putoavat pois. Jotain muutakin lienee vielä muuttumassa.

YTV:n seutubussiliikennekilpailun toisella kierroksella kilpailutetaan seuraavat linjat: 120-122, 150, 151, 156, 201, 206, 212, 231, 315, 321, 323, 324, 345, 472, 484, 502-504, 509, 518, 711, 740 ja 743-746. Kilpailutettu liikenne alkaa tämän kierroksen osalta syysliikenteen alkaessa 1995. Kalustovaatimuksia on kiristetty, joillakin linjoilla

la vaaditaan matalalattiabusseja.

Helsingin sisäinen liikenne siirtynee kilpailutuksen piiriin vasta vuonna 1998. HKL on tehnyt sopimusliikennöitsijöiden kanssa sopimuksen, jonka mukaan Helsingin sisäisten bussilinjojen suoritekorvauksia pudotetaan kolmessa vuodessa 110 Mmk. Yhtä suurta säästöä ei kilpailun kautta edes olisi voitu saavuttaa näin lyhyessä ajassa.

HKL:stä on tarkoitus tehdä liikelaitos ja edelleen osakeyhtiö. Bussiliikenne eriytetään omaksi osakseen. Näin HKL teroittaa itsensä kilpailukuntoon.

Joukkoliikennelautakunta on tyrmännyt valtuutettu Seppo Kanervan (kok) ehdotuksen, että raitiovaunuissa otettaisiin Tallinnan mallin mukaisesti käyttöön kokomai-nosvaunut. Lautakunnan mielestä kaluston tunnistettavuus ja HKL:n imago kärsisi. Kokonaan ajatusta ei tyrmätä, sillä tällaista kokomai-nosilmettä voitaisiin kokeilla kampanjaluonteisesti (niinkuin oli jo tapahtunut EM-kisojen yhteydessä).

18. pohjoismaiset rattimestaruuskilpailut käytiin Osllossa 20.8. Kilpailuun osallistui pääkaupunkien kunnallisten liikennelaitosten kuljettajia, paitsi Osllost, josta osallistui sopimusliikennöitsijä Romeriksbussen. Kilpailu käytiin RB:n varikolla Lillestrømin läheisyydessä. HKL:n / STA:n joukkue matkusti paikalle 9111:llä, joka oli myös kilpailuajoneuvo. Henkilökohtaisen kilpailun voitti Reykjavikin mies (vaikkei ollut edes omaa tuttua bus-sia mukana). Muut palkinnot keräsi Helsingin porukka, mm. joukkuekilpailun. Kilpailussa joudutaan ajamaan myös muita kuin omaa bus-sia.

Jos ihmettelette, missä vanhat Helsingin pysäkkikatokset ovat, niin vastaus löytyy metrovarikon säilytys-hallin takana. Siellä niitä on silmankantamattomiin.

Hermannissa rakennetaan asunto-alueita 1300 ihmiselle Vellamonka-

dun ja Varastokadun (tulevan Hermannin Puistotien) välimaille. Asiasta kertovassa Hermannin-Vallila - Seuran lehdessä on esitetty kartta-piirros, johon on toiveikkaasti piirretty myös raitiolinja. Linja lähtee alas Haukilahdenkatua edellä mainitulle Puistotielle jatkuen niille paikoille, jossa Saarenkatu yhtyy Varastokadulle. Sörnäisten keskusvankilan muurin katveessa on silmukka sivuraiteineen.

Edellisessä numerossa kerroimme, kuinka Kauppatorin nollaraide (0-raide) olisi saanut nimensä. Olemme kuitenkin saaneet tarkennuksen, ettei se olekaan 0-raide vaan O-raide. O-kirjain tarkoittaa ohitusraidetta.

ULKOMAAT

Jena

Toukokuun viimeisenä päivänä siirrettiin Nürnbergistä MANin tehtaalta Jenaan koeraitiovaunu nro 600. Tämä vaunu on sama Frankfurtin vaunu, minkä näimme maaliskuuh-tikuussa Helsingissä HKL 300:na. Vaunu aloitti liikenteen Jenan linjal-la 1 (Winzerla - Zwätzen) kesäkuun loppupuolella ja se on koekäytössä Jenassa lokakuun paikoille. Vau-nun virroitin on siirretty takimmai-sen eli C-vaunun katolle, jossa sen tässä tyypissä Saksassa on tarkoi-tus ollakin. Helsingissä se oli sijoitettu keulaosaan mm. ajojohti-missa olevien liikennevalokosketi-mien vuoksi. Kyseistä GT6M-NF -vaunutyyppiä on tähän saakka toi-mitettu 16 vaunua: yksi Augsburgiin, 12 Zwickauhin ja kolme Frankfurt an der Oderiin.

Yksi lisäsyys siihen, että AEG:n vau-nu suistui Helsingissä, oli vaunun pyöränkehien liiallinen leveys kis-kon yläpintaan eli hamaraan näh-den. Tällöin pyöränkehä kulki kaar-teissa katukivien päälle ja vaunu oli sitten kiskoilta. HKL 300:n koe-ajoista on ollut laaja artikkeli Tekniikan Maaailma 9 / 94:ssä.

Tallinna

Edellisessä numerossa Tallinnan raitiovaunuista kertovan artikkelin yhteydessä (sivulla 23) esitetyssä työvaunuluettelossa oli T-30:n kohdalla aukko. Olemme nyt selvittäneet tämän mielestämme ole-mattoman vaunun tarinan; se onkin hevosvaunureplikan nro 10 kir-janpito numero.

Norrköping

Norrköpingin raitiotiet täyttivät maaliskuun 10. päivänä 90 vuotta, suuret juhlat pidettiin kuitenkin vasta 27.5. Tuolloin järjestettiin juhla museovaunukavalkadi, jo-hon otti osaa jopa vaunu nro 1 vuodelta 1903. Norrköpingin rai-tioiteita on nyt ryhdytty voimaperäi-sesti uudistamaan ja tänä vuonna on mm. ostettu seitsemän Düwa-gin valmistamaa GT8-nivelvaunua Duisburgista. Vaunut lyhennetään GT6-tyyppisiksi kuusiaksellisiksi nivelvaunuiksi paitsi yksi, joka jää varaosiksi. Näin ollen se jää kak-siniveliseksi ja 26,8 metriä pitkäksi - ollen täten Pohjolan pisin raitio-vaunu.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Aktuel-le Berichte über den öffentlichen Stadtverkehr, Mikko Attila, Teemu Collin, Krister Engberg, Tom Hei-no, HKL, Kaleva Ilvessalo, Hans Jaatinen, Pertti Leinomäki, Sauli Lindström, Tapio Keränen, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Kimmo Nylander, Sami Partanen, Antti Perälä, Juhani Poussa, Jorma Rauhala, Sakari K Salo, TTK, Tåg, Juhani Valanto ja Risto Vormala.

Huomasitko, että jotain jäi puuttu-maan. Sen voi vielä korjata seu-raavassa numerossa. Päätepy-säkki toimitetaan yksinomaan toi-mitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perus-teella. Mottomme on: *Jos näet ai-heelliseksi kertoa jostain havain-nostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Päätepy-säkille.*

YÖLLINEN MATKA.

Helsinkiläisten erikoishuvituksiin kuuluu ajaminen yöraitiovaunuissa. Varsinkin on sellainen matka lauantai-iltana elämys. Tällaisella matkalla saamistani vaikutelmista tahdon antaa seuraavan totuudenmukaisen kuvauksen:

Kun tavoitin vaunun sen päätekohtassa Töölössä, oli ajoneuvo suhteellisen tyhjä. Ainoastaan muuan pieni kuiva ja kurttuinen muija, luultavasti joku pastorin leski, istui etupenkillä ja vinosti hänen takanaan oli noin 50 vuoden ikäinen herrasmies, joka nukkui viattoman rauhallista unta. Mutta aina sitä mukaa kuin vaunu pysähtyi pysäkkien kohdalla, se täyttyi eri ikää, sukupuolta ja ulkonäköä olevista iloisista ihmisistä. Kohta se oli täynnä viimeistä sijaa myöten, ja sekä etu- että takasillalla oli jokainen neliösenttimetrin ala erisuuruisten jalkojen peittämänä.

Näytti siltä kuin kaikki olisivat tunteneet toisensa — pastorin leskeä ja nukkuvaa herrasmiestä tuolla vaunun etuosassa lukuunottamatta — sillä kaikki puhua solkka-sivat yhteen ääneen ja nauroivat ja hihkuivat, joten se oli aivan ihmeellistä kuultavaa. Kolme uutta tulokasta orti esiin korttipelin ja alkoi panna pataa. Nelihenkinen seurue — kaksi naista ja kaksi herraa — nauroi niin, että olivat aivan pakahtumaisillaan sen lievästi hullunkurisen tosiasian johdosta, että nyt ei lainkaan satanut. Ja pari nuorukaista veti sormikoukkua. Pitempi heistä voitti, ja ollakseen varma siitä, että läsnäolijat osasivat antaa oikean arvon hänen saavutukselleen hän kääntyi tuon etupenkillä istuvan pienen kurttuaisen pastorinlesken puoleen ja kysyi:

— A-a-anteeksi, tätätäti, mutta enkös minä tätätätä-dinkin mielestä ole hiihirvivittävän väkevä?

Pieni pastorinleski loi säikähtyneen katseen nuorukaiseen, joka hoippui kuin ruoko tuulella ja tuskin pysyi jaloillaan. Sitten hän kääntyi naiskonduktöörin puoleen ja voivotteli:

— Tällaista en ole koskaan ennen kokenut! Auttakaa minua, oi auttakaa minua!

Naiskonduktööri yritti nyt pyrkiä muodostumaisillaan olevan levottomuuspesäkkeen luo, mutta hilpeällä tuulella olevat ihmiset sulkiivat tahtomattaan häneltä tien. Sen-sijaan tuli muuan kaikesta päättäen eteisvahtimestari pastorinlesken luo ja sanoi:

— Rouva ei saa mekasta. Minä olen heittänyt ihmisiä ulos ennenkin, joten voin sen tehdä vielä nytkin!

Samalla heräsi pastorinlesken takana lähinnä olevalla penkillä nukkunut 50-vuotias mies. Hän huudahti hiukan kähisevällä äänellä:

Raition Päätepesäkin osoite:

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

— Jeekutarallaa, minä en myy sahaani vähemmästä kuin 450000:sta, ottakoot sitten mieluummin auton.

— Hiljaa, hiljaa, sanoi naiskonduktööri. Ovatko kaikki maksaneet? Maksakaa, olkaa hyvä!

— Miksi tuo muija ei maksa, kykykykyllä — hih — hänellä on vavavavaraa maksaa, sanoi ensimmäinen puhuttelija.

— Jollei maksa, niin kyllä minä heitän ulos, karjaisi eteisvahtimestari ja otti lujan otteen tuosta nyttemmin täydellisesti hervottomaksi joutuneesta pastorinleskestä.

— Minä olen mamamaksanut, änkytti pastorinleski.

— Hiljaa, hiljaa, sanoi naiskonduktööri. Maksakaa, olkaa hyvä! Ovatko kaikki maksaneet?

— No, se on hyvä se, sanoi eteisvahtimestari. Mutta entäs tämä herra, sanoi hän ja loi katseensa satakuntalaiseen sahanomistajaan.

— Ei, sanoi sahanomistaja, minä en tunne keisari Josefia. Mutta minä olen väsynyt, hirvittävän väsynyt. Sammuttakaa valo, kuiskasi hän ja yritti puhalttaa katossa olevaa sähkölamppua sammuksiin, minkä jälkeen hän nukahti uudelleen.

Tällä hetkellä luulivat kaikki, että vaunuun oli päässyt kukko, sillä takimmaiselta penkiltä kuului:

— Kukkokiekuu, kukkokiekuu!

Kävi ilmi, että siellä oli muuan keski-ikäinen herrasmies, joka päästi ilmoille kevättunteensa. Huudosta heräsi kuitenkin satakuntalainen sahanomistaja ja kysyi naiskonduktööriltä:

— Olemmeko jo Käpylässä?

— Ei, sanoi naiskonduktööri, tämä on Ylioppilastalo.

— No, samantekevää, sanoi sahanomistaja ja tunkeutui ulos; jolloin pastorinleski tahtomattaan seurasi mukana.

Useat vaunun matkustajista kysyivät nyt naiskonduktööriltä, tulisimmeko pian Kallion kirkon luo, Kulosaaren sillalle, Saksalaisen kirkon kohdalle, niin, uskoipa eräs, että vaunu oli jo pysähtynyt Hinthaaaran asemalle lähellä Porvoota.

— Hiljaa, hiljaa, sanoi naiskonduktööri. Ovatko kaikki maksaneet? Maksakaa, olkaa hyvä. —

Tällä tavoin jatkui matka. Huudettiin, löpötelttiin, laulettiin ja pidettiin puheita. Sekä tehtiin omituisia kysymyksiä, sellaisia kuin että luuleeko naiskonduktööri, että pian saamme enemmän voita, onko hän naimisissa tai tuntee hän jonkun, joka voisi myydä korvikekupongin. Vihdoin pääsimme päätekohtaan Katajanokalle ja silloin kysyin osaaottavalla äänensävyllä naiskonduktööriltä, eikö ole vaikeata ylläpitää järjestystä yöraitiovaunuissa.

— Kyllä se käy päinsä, vastasi tuo topakka nainen. Herra menee vaan nyt kiltisti kotiin eikä tee tarpeettomia kysymyksiä. Minä tiedän kyllä, miten kaikesta selviydytään. Ovatko kaikki maksaneet? Maksakaa olkaa hyvä?

Mårtenson, Meidän Mamma ja hänen maailmansa. WSOY 1944

RIIAN LIKENNETIETOJA

teksti Markku Nummelin

kuvat Markku Nummelin ja Jorma Rauhala

Raitiovaunuja oli keväällä 1994 noin 330 ja johdinautoja noin 300. Kalusto on sijoitettu viidelle varikolle. Arkisin on ajossa kumpiakin kulkuneuvolajeja noin 200.

Hevosraitiotieliikenne alkoi Riassa v. 1882 ja sähköliikenne v. 1891. Raideleveys on 1524 mm.

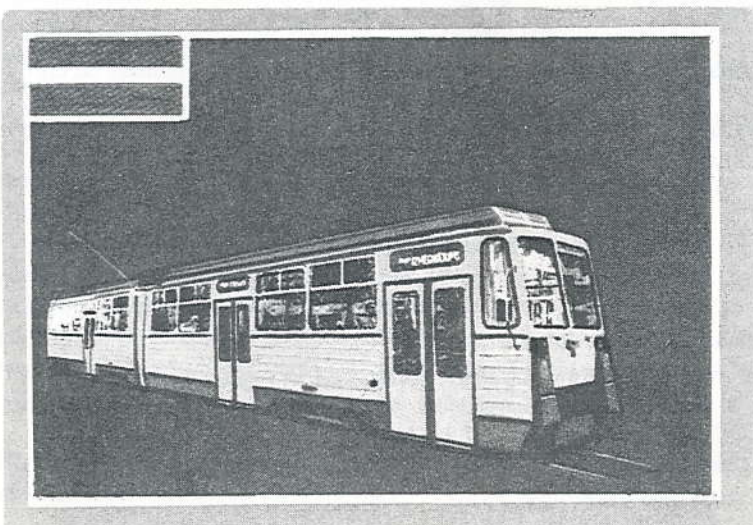
Toisessa maailmansodassa tuhoutuivat silloisista 300 vaunusta enemmän tai vähemmän kaikki paitsi kolme. Nykyiset raitiovaunut ovat vuodesta 1973 alkaen hankittuja Tatroja (T3 ja T6). Pari vuotta sitten valmistui Riian Vaunutehtaan RVR:n (Rīgas Vagonu Rūpnīca) TR1-prototyypinivelvaunu nro 901, mutta rahapula ei ole mahdollistanut jatkovalmistusta. TR1:n teknisiä tietoja: nopeus 75 km/h, pituus 32 m, leveys 2,5 m, 65 istumapaikkaa, 8x60 kW. Kaikissa Riian vaunuissa on tankovirroittimet.

Turistiliikenteessä on yksi museo-vaunu, joka on kuitenkin replika. Kyseisen vaunun kuva julkaistiin jo edellisessä Raition numerossa.

Radan ja ajojohdon kunnossapitoa varten on viitisentoista työvaunua.



Tatran valmistama vaunu nro 5-1167, 1.5.1994 (MN).



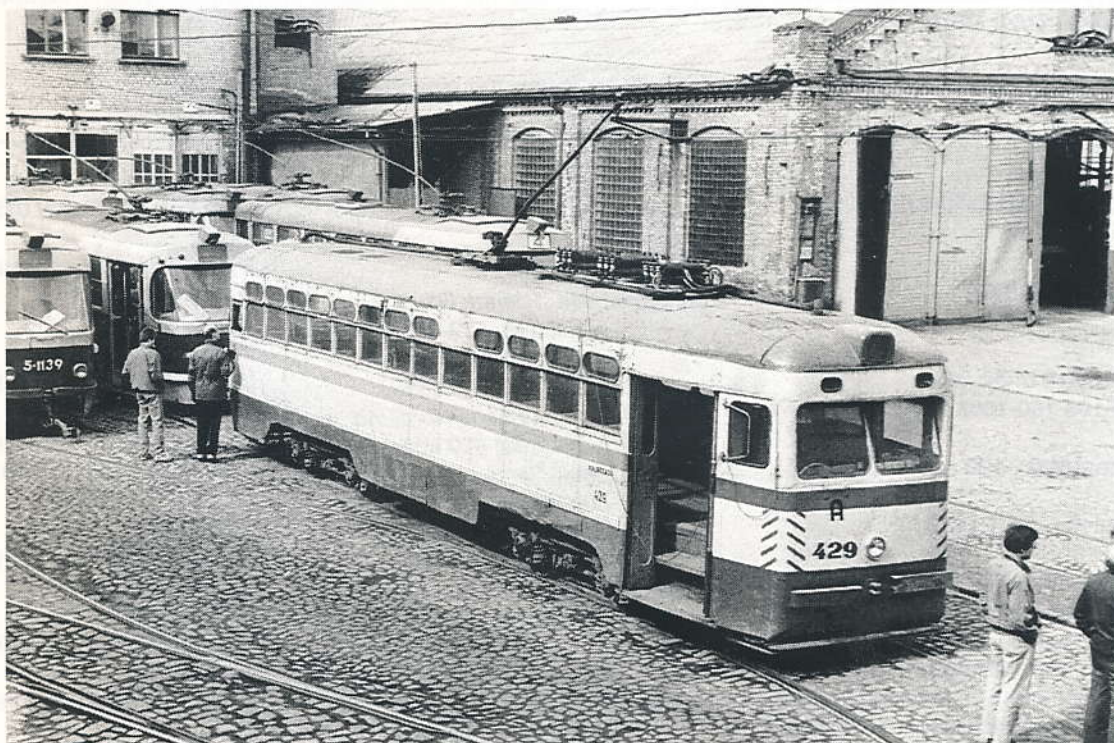
RVR:n valmistaman TR1-nivelvaunun piirros vuodelta 1991.

TTP:n hiomavaunu eli "darba va-
gons" nro 402 Brīvības iela -kadun
varikolla 1.5.1994 (MN).


RĪGA
AUTOBUSA
TRAMVAJA UN
TROLEJBUSA
BIĻETE
4 santimi
2.
zona
Sērija 013
011873



Tämän vanhan työvaunuksi nro 429 muutetun 1950-luvun RVR-tehtailla valmistetun raitiovaunun
ovenpielessä lukee "kalpotāju". Ehkäpä se kertoo jotain vaunun käytöstä. 1.5.1994 (JR).





Kansikuva: Saksassa Frankfurt / M:ssä (Stadtwerke Frankfurt am Main) on saatu käyttöön Düwagin valmistamia R-tyyppisiä matalalattiaraitiovaunuja. Kuvassa vaunu nro 003 linjalla 16 matkalla naapurikaupunkiin Offenbachiin. Kuva SF/M.

Kuva yllä: Frankfurt / M:n uuden kaksinivelisen R-vaunun sisänäkymä. Kuva SF/M.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

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

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Voimassaolevalla jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon ja vapaat matkat SSS:n museoraitioilla Tukholmassa, Malmköpingissä, Malmössä sekä SHS:n museoraitiotiellä Skjoldenæs-holmissa.

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/t: (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