

YRAITIO

1/2008



Asean Arkut Munkkiniemessä,
Tallinnan busseja, Siniset bussit osa 21

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

PÄÄTOIMITTAJA Juhana Nordlund

TAITTAJA Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

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

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA: Edita Prima Oy 2008

© Suomen Raitiotieseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella mitään
osaa lehdestä ei saa käyttää ilman toimituk-
sen lupaa.

SUOMEN RAITOTIESEURA RY

OSOITE PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891

SWIFT (BIC -koodi):
HELSEFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänpääsy Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurujen yllä-
pitämille museoraitioille ja
museoihin.
Tiedustelee lipunmyynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2008

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. 040 862 0957
jorma.rauhala@raitio.org

RAHASTONHOITAJA
Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
kimmo.sateri@raitio.org

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
(09) 458 7794
juhana.nordlund@raitio.org

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinonmäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA
Daniel Federley
puh. 040 702 8488
daniel.federley@raitio.org

JÄSEN
Teemu Collin
puh. 040 820 2337
teemu.collin@raitio.org

VARAJÄSEN
Johannes Erra
puh. 050 367 8326
johannes.erra@raitio.org

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista
tai muuten alaa lähellä olevista uutisista tai
ajankohtaisuuksista saat sähköpostitse.
Sinun on ilmoitettava rinkiin liittymisestä-
si sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@
kolumbus.fi.

Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jä-
senet, eivät seuran ulkopuoliset. Yksi ilmoit-
tautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä,
siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä väli-
neenä RAITION ja SRS:n verkkosivujen rin-
nalla. Sähköpostirinki ei korvaa sen enem-
pää jäsenlehtä kuin internet-sivujakaan.

www.raitio.org

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

RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierai-
lut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset
ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiauto-
ja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n
busseja, Siniset bussit, osa 5
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosi-
kymmenellä, osa 3. Deltat,
Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-
kakkonen historiaan, Kilpailutusta
osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3,
Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta
osa 4, Siniset bussit, osa 11
- 4/2005:** Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin
raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn,
Siniset bussit, osa 12
- 1/2006:** Helsingin pikaraitiotiehankkeet,
Latvialaista raitiotieliikennettä,
Siniset bussit, osa 13
- 2/2006:** Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin
raitiotiet, Siniset bussit, osa 14

- 3/2006:** Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2,
Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit,
osa 15
- 4/2006:** Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet,
Siniset bussit, osa 16
- 1/2007:** 2010-luku: Raitioiteiden renessanssi,
Siniset bussit, osa 17
- 2/2007:** Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Ara-
biaan, Siniset bussit, osa 18
- 3/2007:** Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19
- 4/2007:** Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaareen
70 vuotta, Siniset bussit, osa 20
- 1/2008:** Asean Arkut Munkkiniemessä, Tallin-
nan busseja, Siniset bussit, osa 21

suomen.raitiotieseura@raitio.org

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin Nooa-sääs-
töpankin 440540-225891 kautta, merkitse
tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

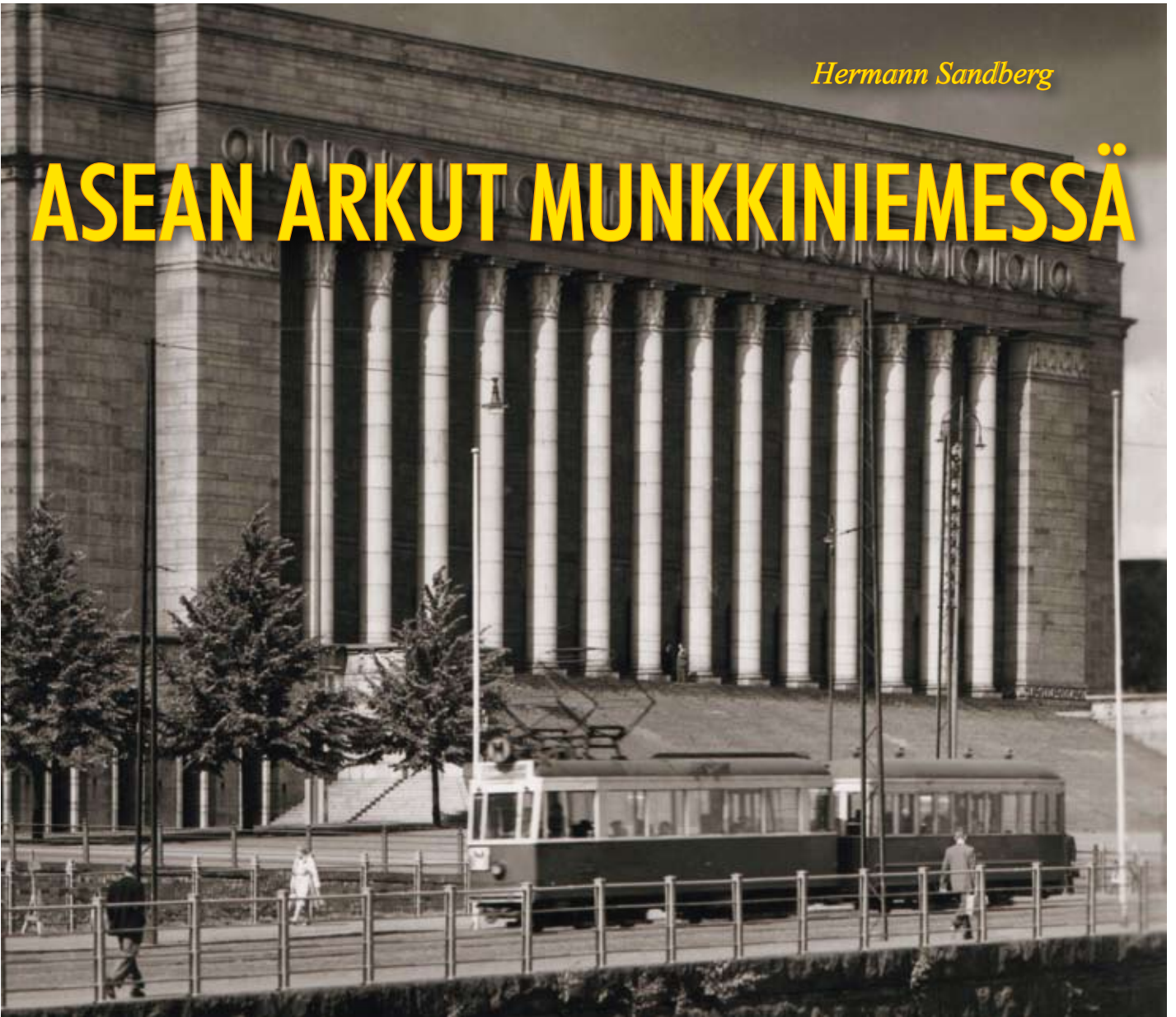
Kannen kuva



Asean Arkut Munkkiniemessä,
Tallinnan busseja Siniset bussit osa 21

Crotram ZET 2263 Helsinginkadulla,
taustalla Eläintarhanajojen ns. kuoleman
kurvi sekä kaupunginpuutarha.
Kuva Jorma Rauhala 19.2.2008.

ASEAN ARKUT MUNKKINIEMESSÄ



Selaillessani äskettäin vanhoja Raitio-lehtiä luin uudestaan mm. Toivo Niskasen ja Jorma Rauhalan mielenkiintoisen artikkelin "Asean arkut" (nro 3/2001) ja Juhani Katajiston muistoja arkuista (nro 3/2002). Tästä minäkin innostuin muistelemaan lempiraitiovaunujani. Palaan kirjoituksessani 1940-luvun lopulle ja 1950-luvun alkupuolelle, kun arkut liikennöivät Munkkiniemeen.

Lapsuuteni koti oli ns. Munkkiniemen Portin toisessa talossa. Huoneiston ikkunoista oli loistava näköala Munkkiniemen aukiolle sekä Munkkiniemen ja Meilahden väliselle sillalle. Olohuoneen ikkunan alla oli M-linjan pysäkki ja raitiovaunut kiehtoivat minua pienestä pitäen. Kaikilla esikaupunkilinjoilla oli vielä silloin kirjaintunnus ja keskustalinjoilla numerotunnus linjaväriin lisäksi. Esikaupunkilinjoja olivat keltapunainen M-linja Munkkiniemeen, sinikeltainen H-linja Haagaan, vihreäpunainen K-linja Käpylään ja vihreäkeltainen KB-linja Kulosaareen.

Ensimmäiset arkut tulivat liikenteeseen M-linjalle syksyllä 1941. Tuolloin HRO hoiti Helsingin julkista liikennettä ja arkut saivat numerot 431–436. Odotin aina jännityksellä uuden vaunun käyttöönottoa aina viimeisen vaunun, nro 434, ilmestymiseen saakka helmikuussa 1942. Vaunu 432 oli maaliskuusta 1943 alkaen melkein kaksi vuotta poissa liikenteestä, siitä otettiin kuulemma varaosia toisille arkuille, koska sota-aikana oli puutetta melkein kaikesta. Odotin epätoivoisesti sen paluuta ja pettymykseni oli vielä suurempi, kun hienot arkut keväällä 1944 siirrettiin

ASEA:n arkuksi ja saman valmistajan perävaunu Eduskuntatalolla. Vaunun keulaan on jo lisätty "aurinko". Ei kyllä jää epäselväksi millä linjalla liikutaan: edessä on M-tunnus auringossa sekä peltikilvessä ja määränpään näkee linjakilpilaatikon tekstistä. Kummallakin sivulla katonrajassa on linjalaudat, joista selviää linjaväri, M-tunnus ja päätepaikkojen nimet. Rahastajan oven luona on lisäksi peltikilpi, jossa on linjan reittitiedot ja tietysti vaunun takapäissäkin on peltikilpi. Kokoelma Jorma Rauhala.

M-linjalta linjalle 12 Töölön tulli-Erottaja ja saksalaiset sekä ruotsalaiset vanhemmat vaunut tulivat takaisin niiden tilalle. Mutta kun arkut, vaunu 432 mukaan luettuna, yli vuoden tauon jälkeen palasivat Munkkiniemeen, tuntui taas mahtavalta.

HRO 431 (myöhemmin HKL 181 eli nykyinen museovaunu) 17.9.1941 klo 10.45 vastavalmistuneena. Kokoelma Jorma Rauhala.

Uudet numerot

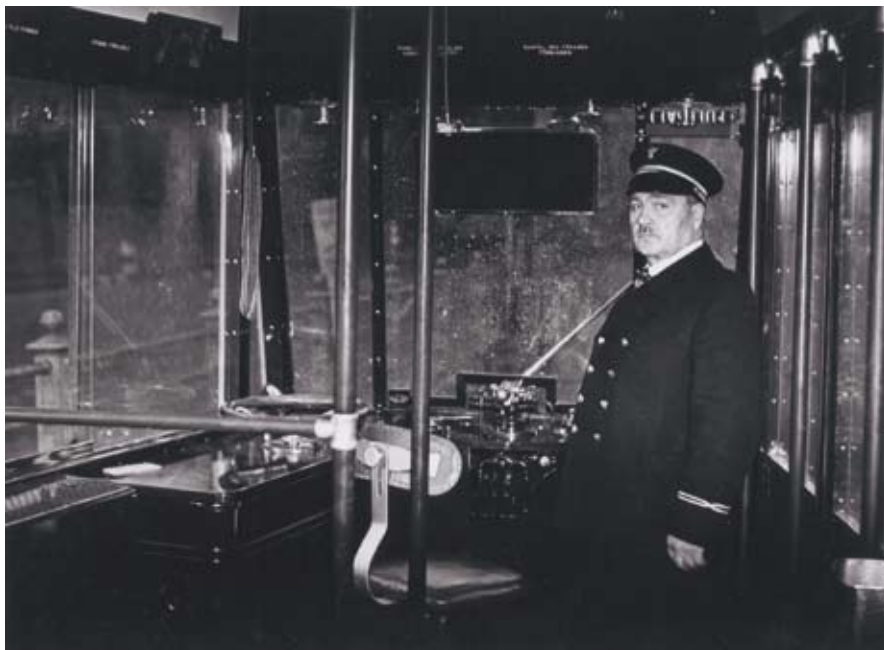
Kun HRO:n toimilupa päättyi ja HKL aloitti vuonna 1945, raitiovaunujen numerointi muutettiin ja arkuille annettiin numerot 181–186. Muistan, että olin täysin pihalla kun näin ensimmäisen vaunun, jonka numero oli muuttunut, mutta sain kuitenkin aika nopeasti uuden systeemin salaisuudet selville.

Arkuissa oli alun perin mm. valaistava linjakilpi oikealla puolella etuikkunan alla, poistoilmatuuletin katon takaosassa (tuuletusikkunoitahan ei ollut), suojaristikot ulkoseinien alla telien välillä (vastukset sijaitsivat lattian alla) ja kello etusillalla. Minua harmitti, kun nämä varusteet poistettiin, koska ne olivat mielestäni kaikki aika siistin näköisiä. Arkussa 433 oli muistaakseni 1940-luvulla jonkin aikaa ruskeat puuovet kunnes omat keltavihreät ovet oli korjattu ja saatu takaisin paikoilleen.

Aluksi rahastajalla ei ollut omaa istuma-paikkaa, vaan hän joutui liikkumaan käytävällä periessään maksuja. ”Maksakaa, Beta-la!” oli silloin tuttu kehoitus, kun vaunu oli täyteen ahdettu. Etusillalla, käytävällä keskimmäisten ikkunoiden välissä ja takasillalla sekä oikealla että vasemmalla puolella oli kiinnitetty seinään pieniä laatikoita, joissa oli pystysuorassa punainen, valkoinen ja vihreä nappi. Rahastaja avasi takaoven vihreällä napilla ja sulki sen punaisella. Valkoisella napilla hän antoi pysähtymismerkkin kuljettajalle (kaksi soittoa) tai lähtömerkin (yksi soitto) saatuaan ensin vastaavan signaalin perävaunun rahastajalta. Siihen aikaan ajettiin nimittäin raitiovaunujen, joissa oli moottori- ja perävaunu. Kolme soittoa merkitsi, että vaunu oli täynnä. Kuljettajan kuulua nämä merkit perävaunun ja moottorivaunun rahastajilta, hän laski esiin etuikkunan yläkulmaan ulospäin näkyvän pienen kilven TÄYNNÄ FULLSATT ja ajoi sitten seuraavien pysäkkien ohi, ellei ollut poistuvia.

M-linjan raitiovaunut kulkivat tuolloin aikataulun mukaisesti joka 12. minuutti. Kullakin vuorolla oli oma nimikkovaununsa ja arkut ajoivat numerojärjestyksessä, 181 ensin ja 185 viimeisenä. 186 oli varavaunu, mutta erittäin usein liikenteessä. M-lin-

M-linjan arku Postitalon pysäkillä 1940-luvun loppupuolella. Pysäkillä on käytössä jonotuskaiteet, omat kaistat moottori- ja perävaunun jonottaville. Kokoelma Jorma Rauhala.



jan keskustan päätepysäkki oli Erottajal-la, missä oli kääntösilmukka nimenomaan tätä linjaa varten. Munkkiniemen puolella päätepysäkki oli Pikkuniementien ja Saunalahdentien risteyksessä, missä oli vastavainlainen kääntösilmukka ja mikäli muistan oikein, myös pieni keltainen puukoppi henkilökunnalle. Linja oli yksiraiteinen päätepysäkin ja Munkkiniemen Puistotien länsipään välillä, missä keskustasta tuleva raitiovaunu joutui odottamaan päätepysäki-tä tulevaa edellistä vuoroa. Myös Munkkiniemen aukion ja Meilahden välillä linja oli yksiraiteinen linjan 4 päätepysäkin silmukkaan saakka eli nykyisen Paciuksenkadun ja Meilahdentien risteyksen kohdalle. Yksiraiteisen osuuden molemmissa päissä oli metallipylyvä, johon oli kiinnitetty opastinlaatikko. Punainen valo paloi kun raitiovaunu oli yksiraiteisella osuudella.

Normaaliolosuhteissa raitiovaunujen ei kuulunut kohdata tässä kohtaa, mutta joskus aikataulu saattoi olla sekaisin, kun joku vuoro oli myöhässä. Silloin jouduttiin odottamaan toista junaa, mikäli punainen valo paloi. Huonolla onnella sattui kuitenkin joskus, että molemmat lähtivät samanaikaisesti yksiraiteiselle osuudelle, jolloin kuljettajat eivät voineet havaita punaisen valon syttymistä. Tilanteen seurauksena vaunut kohtasivat toisensa nokat vastakkain suurin piirtein nykyisen Paciuksenkaaren pysäkillä. Toinen joutui sitten peruuttaman mikä oli aika hankalaa perävaunun takia. Yleensä Munkkiniemestä tullut juna peruutti takaisin Laajalahdentielle saakka.

Munkkiniemi oli vielä 1940-luvulla osittain maalaisidylli. Nykyisen Nestehuoltoaseman kohdalla, missä vanha ja ainoastaan raitiovaunuille sekä jalankulkijoille tarkoitettu puusilta Pikku Huopalahden yli





Sisänäkymä vastavalmistuneesta vaunusta 431. Kokoelma Jorma Rauhala.

päättyi, oli niitty jossa lehmä kävi laitumella. Silloin tällöin lehmä eksyi raiteille ja kun raitiovaunu saapui, kuljettajan oli pakko pysähtyä ja mennä ulos työntämään lehmä takaisin laitumelleen.

Talvisin joidenkin vuorovaunujen eteen kytkettiin tarvittaessa lumiaura. Aura oli miehitetty, eikä siinä ollut tuulilasiasa saati muutakaan suojaa säästä vastaan. Istuminen sakeassa lumipyryssä tai purevassa pakkasessa raitiovaunun työntämän auran päällä ei varmaankaan ollut kovin kadehdittava tehtävä. Auramies sääteli auran siipien leveyttä ja korkeutta.

Linjakilpi

Arkuille luonteenomainen laatikkomuotoinen linjakilpi etuikkunan yläpuolella kertoi linjan pääte pysäkin mustin kirjaimin suomeksi ja ruotsiksi linjavärien mukaisella pohjalla, M-linjan osalta keltapuna-

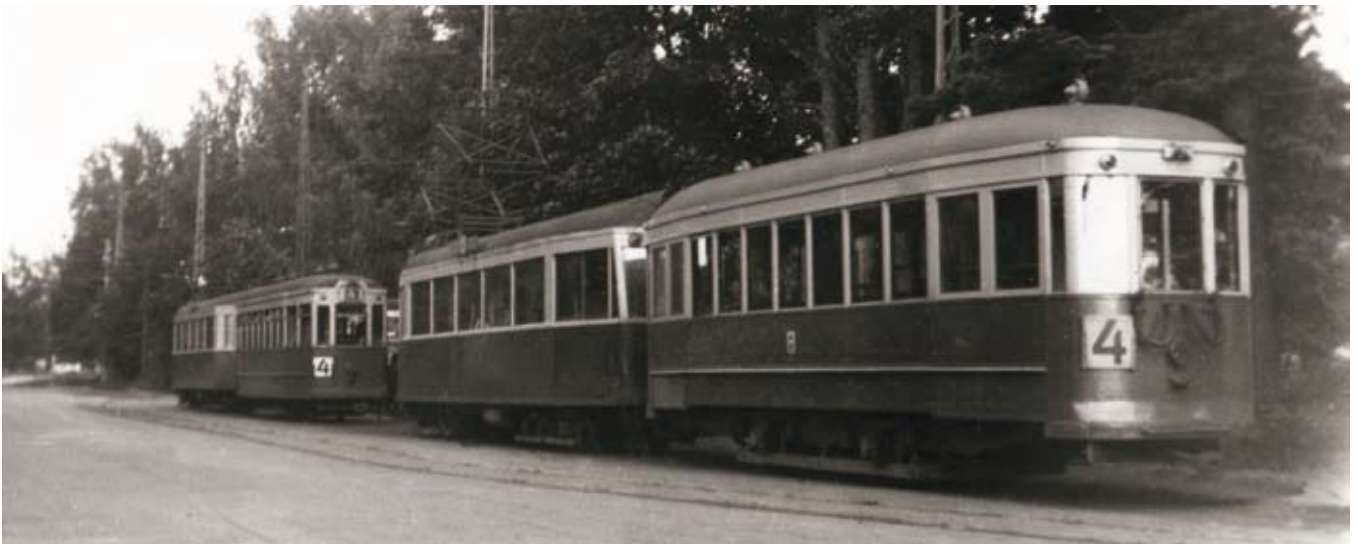
la. Kilpi oli rullamainen läpikuultava nauha. Pääte pysäkillä kuljettajan piti avata kilpilaatikon sisäkansi ja muuttaa määränpääveivaamalla esiin joko MUNKKINIEMI MUNKSNÄS tai EROTTAJA SKILLNADEN. Kuljettajat halusivat ilmeisesti päästä eroon tästä tehtävästä, koska jossain vaiheessa veivattiin vain puolitiehen saakka niin että kilvessä luki MUNKSNÄS EROTTAJA ja värikuviokin meni vähän sekaisin. Tämä määränpääasento oli 1940-luvun loppupuolella kaikissa arkuissa jopa muutaman vuoden kunnes eräänä päivänä tuli ylhäältä käsky veivata esiin aina oikea kulkusuunta. Myöhemmin linjanumerolamput eli ”aurin-got” ilmestyivät myös arkkujen katoille.

Kävin koulua Munkkiniemessä ja luokallani oli pari muutakin raitiovaunusta kiinnostunutta. Seurasimme innokkaasti raitiovaunuliikennettä, tunsimme arkkujen erikoisuudet, vuoronumerot ja kuljettajat.

Meillä oli jokaisella myös oma lempivaunu: 184 oli minun suosikkini. Arkut olivat nopeampia kuin muut vaunutyyppit, mutta keskenään niiden olisi tietysti pitänyt olla samanlaisia. Pieniä eroja oli silti. 184 oli nopein, 182 ja 185 olivat hitaimmat. Kaikilla arkuilla oli myös erilaiset äänet: 184:n ääni oli hieman käheä. Kun kuulumme arkun lähestyvän, tiesimme jo sen äänestä mitä kello oli vaikka vaunu ei ollut edes näkyvässä. Tämä ei kuitenkaan aina toiminut varavaunun 186 osalta, silloin piti tietää millä vuorolla se ajoi. Hienoimpia hetkiä arkkujen arkielämää seurattaessa oli aina kun joku vaunu oli ollut perushuollossa ja ilmestyi liikenteeseen vastamaalattuna ja kiiltävänä. Se oli todella komea näky.

Matkustaessamme raitiovaunulla menimme aina moottorivaunuun ja seisomme mikäli vain mahdollista kuljettajan vieressä. Kuljettajalla oli vasemmalla puolellaan iso vaakasuorassa asennossa oleva rattiajokytin, jonka 0-asento oli ääri vasemmalla (klo 9), ja sitä väännettiin myötäpäivään täysitehoon äärioikealle (klo 3). Sähköjarru toimi vääntämällä ratti nolla-asennosta vastapäivään, jolloin kuului aika voimakasta ulvontaa. Sitä käytettiin kuitenkin erittäin harvoin, lähinnä hätäjarrutukseen. Kuljettajan edessä oli suunnanvaihto- ja lukituskytkin ja hänen

Vuoden ikäinen Munkkiniemen pääte pysäkki sivuraiteineen elokuussa 1952. Paikka on hyvin samanlainen nykyäänkin. Munkkiniemen linja on nyt 4. Kauempana olevan arkun perävaununa on LHW, lähempänä olevalla on mukanaan ASEA. Kuva N. N. Forbes.



oikealla puolellaan oli ilmajarru, jonka kahva piti viedä oikealle jarrutusta varten. Tästä vielä vähän oikealle sijaitseva etuovenavaaja. Kun sen vipu vietiin vasemmalle, etuovi aukesi, oikealle se sulkeutui. Matkan kohokohta oli kun kuljettaja joskus antoi meille luvan avata ja sulkea etuovi.

Kuljettajilla ja rahastajilla oli tumma virkapuku ja päähineenä lakki, talvisin karvalakki. Päähineessä oli henkilökohtainen numero, joka oli metallinen ja perustui vuoronumeroon. Kullakin vuorolla oli kolme kuljettajaa ja rahastajaa. Vallilan hallin vuorot alkoivat numerosta 1 ja esim. vuorolla 50 kuljettajilla ja moottorivaunun rahastajilla oli numerot 150, 350 ja 550 sekä perävaunun rahastajilla 750, 950 ja 1150. Töölön hallin vuoronumerot olivat 101:stä ylöspäin, yleensä n. 150–160 saakka. Esim. vuoron 150 kuljettajien ja rahastajien numerot olivat vastaavasti 250, 450 ja 650 sekä 850, 1050 ja 1250. Varakuljettajien ja -rahastajien numerot alkoivat siitä mistä vakiovuoronumerot päättyivät ja ruuhkavuorojen henkilökunnalla oli kaksinumeroiset tunnukset.

M-linjan kuljettajat olivat melkein kaikki keski-ikäisiä, suomenruotsia puhuvia miehiä. Tunsimme jokaisen kuljettajan, jopa useimmat varakuljettajatkin ulkonäöltä, eräiden kanssa jopa keskusteltiin matkan aikana, vaikka kaikkien raitiovaunujen etusillalla oli pieni kyltti, jossa asia todettiin: ”puhelu kuljettajan kanssa kielletty”. Useimmille kuljettajille annoimme lempinimen, kuten esim. ”Haukka”, joka mielestämme oli haukan näköinen ajaessaan, ”Paasikivi” oli silloisen presidenttimme näköinen, ”Liha-va”, jolla oli pyöreät ulkomuodot, ”Nenä”, jolla oli komea klyyvari ja ”Piippu-Kalle”,

joka poltti piippua päätepusäkeillä sekä varakuljettaja ”Kylmäverinen”, jonka kyyti meistä aina tuntui suurelta seikkailulta. Pidimme nimittäin eniten niistä kuljettajista, joilla oli vauhdikas ajotyyli. Lempikuljettajamme ja suuri idolimme oli ”Haukka”, joka kuten myös useimmat muutkin M-linjan kuljettajat, oli erittäin kokenut ja taitava ratinvääntäjä.

Liikenteessä on tunnetusti myös varjo- puolensa. Kerran 181 tuli vastaan keskustassa etuosa vaurioituneena ja etusilta täynnä lasinsirpaleita. Syy oli todennäköisesti peräänajo. 1940-luvulla ja 1950-luvun puoleenväliin saakka ei kuitenkaan tapahtunut merkittäviä kolareita, joissa arkku olisi ollut osallisena. Sen sijaan ainakin kaksi ihmistä kuoli arkun alle, onnettomuusvaunu oli molemmissa tapauksissa 184. Mikäli muistan oikein, kaksi arkkua syttyi palamaan 1950-luvun loppupuolella vain muutaman viikon tai kuukauden välein samalla paikalla, eli linjan 8 silloisella päätepusäkillä Paavalin kirkolla.

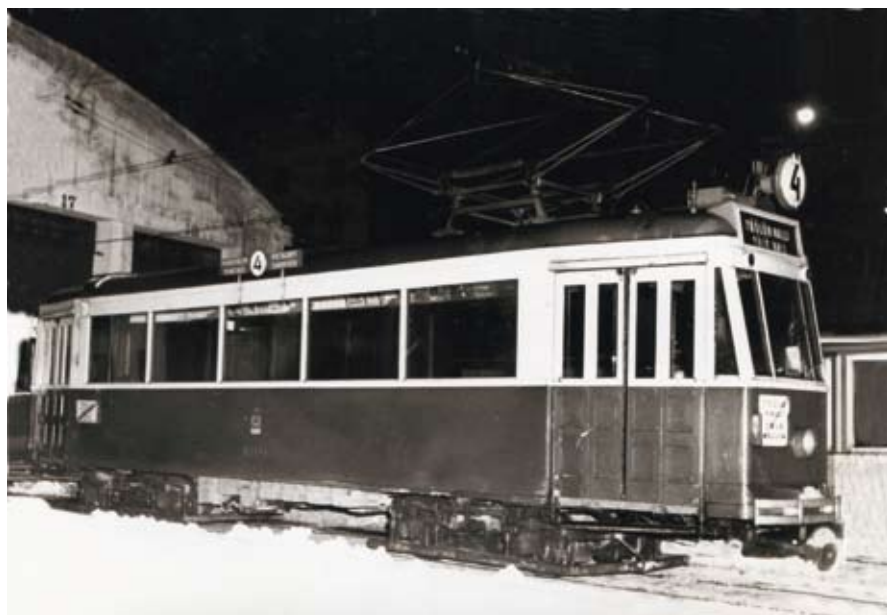
Muutoksia

Kerran vuodessa, syyskuun alussa, vuoronumerot muuttuivat, kuljettajat saattoivat vaihtaa vuoroa ja uusia kuljettajia tulla toisten tilalle. Odotimme aina jännityksellä mitä syyskuu toisi tullessaan. Isompi muutos oli päätepusäkin siirtäminen nykyiselle paikalleen Munkkiniemenrannan itäpäähän sekä Pikku Huopalahden yli vievän vanhan puusillan purkamisen ja nykyisen katusillan rakentaminen. Näiden uudistusten myötä yksiraiteiset osuudet siirtyivät historiaan. Suurin muutos tapahtui kuitenkin syksyllä 1951, jolloin linjat M ja 4 yhdistettiin. Uuden ne-

losen reitti oli Munkkiniemi–Hietalahti ja vuorot tuplaantuivat. Kalustossa oli aluksi arkkujen lisäksi vanhan nelosen ”pulavaunut” 187:stä ylöspäin ja arkut sijoitettiin aikatauluun siten että ne ajoivat sopivin väleihin. Arkkujen linjakilpilaatikkoihin ilmestyi aluksi keltaiset pahvi- tai vaneripalat, mutta jonkin ajan kuluttua kaikki arkut saivat uudet nauhat tekstillä MUNKKINIEMI MUNKS-NÄS ja HIETALAHTI SANDVIKEN valkoisin kirjaimin mustalla pohjalla. Linjakilpilaatikat poistettiin kuitenkin 1950-luvun loppupuolella. Tämä harmitti minua kovasti ja olen yhä edelleen sitä mieltä että arkkujen identiteetti ja ”sielu” hävitettiin, koska juuri tämä linjakilpilaatikko oli niin tunnusomainen arkuille. Myös ajokytkin muutettiin jossain vaiheessa, ratin sijaan tuli veivi.

Ensimmäiset ratti-Kariat ilmestyivät Munkkiniemeen vuodesta 1954 alkaen, josta lähtien kolme eri vaunutyyppiä liikennöi nelosen vakiovuoroilla. Kun uusia vaunuja tuli vähitellen lisää, ”pulavaunut” hävisivät ensin neloselta ja sen jälkeen myös arkut siirrettiin muualle, ensin linjalle 12 Kuusitie–Kirurgi. Tämän jälkeen menetin päivittäisen kontaktin arkkuihin ja ajan mittaan näitä lempivaunujani yhä harvemmin, vaikka ne olivatkin katukuvassa vielä yli 20 vuotta, kunnes ne 1970-luvun loppupuolella katosivat liikenteestä lopullisesti. Muistot tulevat kuitenkin aina jäämään ja onneksi arkku 181 säilytettiin jälkimaailmalle.

Harras toiveeni on, että Helsinki vielä joskus tulevaisuudessa saisi ihan oikean ja laajan raitiovaunumuseon. Siellä ajokuntoon ja mieluiten alkuperäiseen asuunsaakin kunnostettu arkku 181 saisi oman hyvin ansaitun paikkansa.



Vaunu 186 Töölön hallissa 1950-luvun alkupuolella. Linjan 4 sinisen linjavärin voi aavistaa sivun linjalaudasta. Linjarullassa on teksti TÖÖLÖN HALLI TÖLÖ HALL ja peltikilvessä TÖÖLÖ HALLI TÖLÖ HALLEN. Vastukset sijaitsevat alkuperäisessä paikassa lattian alla, josta ne myöhempien tulipalojen seurauksena siirrettiin parempaan paikkaan katolle. Kuva Bertel Okkola.

JOUKKOLIIKENNE- JA MATKA- VAIKUTTEITA EU:N ITÄRAJALLA



Kun matkustaja ylittää Przemyslän jälkeen Puolan ja Ukrainan rajan, Itä-Eurooppa alkaa ja totut kuvat muuttuvat. Kaikki kellä on pyörät ja jalat, liikkuvat kehoilla teillä, jotka vievät vähitellen eri paikkojen kautta Lviviin, joka oli Itävalta–Unkarin kaksoismonarkian aikana Galitsian pääkaupunkina nimeltään Lemberg ja sen jälkeen Puolan Lwów.

Linja-autot ja matkustajat riittävät Czernivtsin linja-autoasemalla, varsinkin ennen yövuorojen lähtö.

Hieman kuluneella Jelcz-bussilla saavutaan Lvivin jokseenkin synkälle linja-autoasemalle, mistä kohtuullisen hyvän asemakahvilassa nautitun ruoan jälkeen jatketaan Skodan Tr14-trolleybussilla harmaiden esikaupunkien läpi valitettavasti aika kehnon vaikutelman antavaan keskusta. Tatran T3- ja KT4-raitiovaunut sekä Tr14- ja ukrainalaiset LAZ-trolleybussit – dieselbusseja ei ole – yrittävät parastaan kulkiessaan liikennekaaoksen läpi. Kalusto on erittäin huonossa kunnossa, päivittäiset liikennekatkoksetkin ovat tavallisia.

Melko kaffamaisen vaikutelman luo Lvivin kaunis, miltei loistavan komea vanha rautatieasema, silloisten leMBERGILÄISTEN ylpeys kaksoismonarkian ajalta, sijaitessaan likaisen ja sekasortoisen työmaata muistuttavan asemanseudun keskellä. Lvivin vanhaa keskustaa on toki alettu hienosti entisöidä; työ jatkuu ja lupaa hyvää. Sinne pääsevät liikennöimään myös yksittäiset kotimaiset

minibussit, joiden kunto on huomattavasti parempi kuin kaupungin liikennelaitoksen kaluston.

Lvivin rautatieasemalta yöjuna vie matkailijaa eteenpäin Ukrainassa Czernivtsiin. Perille päästyään asemanseudun keho esikaupunkivaikutelma muuttuu paremmaksi, kunhan Skoda Tr14 on vienyt matkustajan parin pysäkin verran mäkeä ylös vilkkaaseen keskusta. Se on osittain melko tyylikkäästi entisöityä, mutta myös tätä päivää. Kaupungissa kulkivat aikoinaan raitiovaunut. Nyt on huonossa kunnossa olevia Tr14-busseja, mutta seassa on kuitenkin myös erittäin siistissä kunnossa olevaa uudempaa LAZ-kalustoa, joilla hoidetaan kaupunkiliikennettä. Joukossa on myös muutamia yllättävän hyvässä kunnossa olevia Tr9-trolleybusseja, jotka pääsevät ajamaan Lviviin verrattuna vähemmän kaaosmaisessa liikenteessä. Myös täällä erottuvat yksittäiset minibussit positiivisesti kaupungin kalustosta.

Matkailija lähtee eteenpäin Czernivtsin elävältä linja-autoasemalta Ikarus-kaukobussin yövuorolla kohti melko tuntematonta Moldovan pääkaupunkia Chişinău, hieman miettien mikä siellä saattaa odottaa. Hän saapuu aamuvorohaisella kello viisi pimeälle, mutta siistille ja melko uudenaikaiselle linja-autoasemalle, basaarimaisen torin viereen, ja seuraa kun pikkuhiljaa aamu valkenee ja kaupunki herää. Ja sitten hän ihmettelee: Toki basaarit ja bussiasemat ovat hyvin vilkkaita, mutta muuten? Erittäin siistit ja hyväkuntoiset Tr14-, ZIU9- sekä LAZ-trolleybussit (tavallisia ja niveliä) sekä yhtä hyväkuntoiset ukrainalaiset dieselbussit ajavat sujuvasti ja riipeästi hyväkuntoisen, osittain melkein länsimaista tasoa olevan kaupungin läpi. Ja, kaksi kertaa pitää katsoa ja sittenkään ei tahdo uskoa, uudet MAN Lions Classic-kaupunkibussit ajavat sulassa sovussa kaiken keskellä. Täytyy vain toivoa, että asiat pysyvät näin hyvänä. Paikkakuntalaiset ker-

tovat, että mahdollisesti johdinautoliikenne pian lopetetaan sähköenergian puutteen takia. Sellaiselle 900.000 asukkaan kaupunkiseudulle, jolla ei ole kiskoliikennettä, se olisi paha takaisku.

Matka jatkuu ”Pridnestrovien moldavialaiseen tasavaltaan” (ns. Transnistria), joka on pieni kansainvälisesti tunnustamaton valtio (de jure) Moldovan itäosassa, mutta de facto itsenäinen valtio, ja jossa matkailijan oli mahdotonta valokuvata. Sen rajakaupungissa Benderissä liikkui ZIU9-trollikat neljällä linjalla. Pääkaupungissa Tiraspolissa (400.000 as.) on noin 20 linjainen ZIU9-trolleybussiverkosto. Molemmat kaupungit edustavat tyypillistä 1950–70 lukujen neuvostotyyliä ja ovat melko huonossa kunnossa.

Moldovan jälkeen matka jatkui Romaniaan ja sieltä eteenpäin. Mutta siitä kerrotaan joskus myöhemmin.



Siisti ukrainalainen LAZ-trolleybussi Czernivtsin kaupungintalon aukiolla. Keskusta on kauniisti entisöity Itävalta-Unkarin kaksoismonarkian tyyliin.

Lvivläisen Tatra T3:n kunto on usein melko keho.

Skoda Tr14 Czernivtsin kaupungintalon lähellä.





Myös jotkut melko hyväkuntoiset Skoda Tr9:t ajavat edelleen Czernivtsin kaduilla.



Upean kauniisti entisöity Lvivin keskusrautatieasema on keskellä luovaa sekasotkua. Tatra KT4:n kunto on kohtalainen.



Chişinăun ZIU9- ja LAZ-trolleybussit ovat hyvässä kunnossa, kuten liikenteen infrastruktuurikin ja oikeastaan koko kaupunki. Ei kuitenkaan kaikkialla ihan näin länsimaisena kuin tällä vaihtopysäkillä.

TALLINNA AUTOBUSSIKOONDISIN KALUSTO KESÄLLÄ 2007



Tallinna Autobussikoondis (TAK) vastaa suurimmasta osasta Tallinnan sisäisestä linja-autoliikenteestä. Noin kolme ja puolisataa bussia on sijoitettu kolmelle varikolle. TAK:n kalusto perustui Viron itsenäistymisen aikoihin liki kokonaan vanhoihin neuvostoaikaisiin Ikarus-autoihin. Ikaruksia alettiin korvata pikimmiten lähinnä naapurimaista käytettynä hankituilla autoilla. Likipitään koko 1990-luvun ajan ja vielä 2000-luvullakin Tal-

linnaan on toimitettu kymmeniä vanhoja linja-autoja varsinkin Ruotsista, mutta jonkun verran Suomesta ja Tanskastakin. Merkittävimmät alkuperäispaikkakunnat ovat Göteborg, Uppsala, Linköping, Helsinki ja Kööpenhamina. TAK on hankkinut varsinkin 1990-luvun puolestavälistä alkaen myös kokonaan uusia linja-autoja ja uushankintojen osuus on ollut kasvava kaikista hankituista autoista.

Tätä nykyä TAK:n suurilukuisin autosarja on vuosina 1995 - 98 hankittu autotyyppi Scania L113CLB / Baltscan-Duple, jollaisia on yli 70 kpl. Pari muuta katukuvaa voimakkaasti hallitsevaa autotyyppiä ovat 2003 - 2005 hankitut Volvo B12MA / Volvo 8500:t sekä kesäkuussa 2007 toimitetut Scania K270UB / OmniLinkit. Myös Scania L94UB / Baltscan-Hessejä näkee kovasti eri puolilla kaupunkia sekä ilman perävaunua että perävaunun kanssa. Seuraavaksi yleisin ryhmä koostuu lukuisista eri Volvo B10MA / Säffle-sarjoista. Uusimmat niistä ovat System 2000 -korisia, enemmistö kuitenkin näiden edeltäjiä. B10M-nivelistä suurin osa on alkuaan Göteborgs Spårvägarilta kotoisin, mutta onpa vastaavia niveliä Tallinnaan tullut muualtakin, kuten Linköpingistä ja Uppsalasta - aivan viime aikoina myös Århusista.

TAK:n linja-autokalusto tuntui varmastikin usean ulkomaalaisenkin kaupunkiautoharrastajan näkökulmasta hyvin mielenkiintoi-

selta tullessa kesään 2007. Viime vuoden kesäkuussa TAK otti vastaan peräti 40 Scania K270UB OmniLink -linja-autoa. Näin iso hankintaerä luonnollisesti heijastui näkyvällä tavalla vanhojen autojen poistoihinkin eli vastaava määrä 1980-luvun kaksiakselisiä autoja poistettiin liikenteestä.

Autojen sijoitusvarikon voi helposti päätellä järjestysnumerosta, nimittäin nelinumeroisen numerosarjan ensimmäinen numero on varikkotunnus. Kolme seuraavaa numeroa muodostavat varsinaisen järjestysnumeron ja sama lukema esiintyy myös rekisteritunnuksessa. Rekisteritunnuksen kirjainosa on taas aina "TAK". Näin ollen kahden eri varikon autot eivät voi olla kolmen viimeisen numeron osalta samannumeroisia (ei siis voi olla yhtäaikaisesti esim. linja-autoja 1143 ja 2143). Käytännössä suurin osa varikon 1 autoista on numeroilla 001 - 199 (eli 1001 - 1199), kakkosvarikon kalustosta keskeinen osa on 200- ja 700-sarjoissa (nrot siis 2200-sarjaa ja 2700-sarjaa) ja kolmos-

varikolla taas autojen kyljissä näkyy hallitsevasti lukemia väliltä 3500 - 3699. Tämä jaottelu ei ole kuitenkaan mitenkään ehdoton ja käytäntö on murenemassa varsinkin aivan viime vuosina hankittujen autojen kohdalla. Uusia autoja on sijoitettu johdonmukaisesti varsinkin 300- ja 400-sarjoihin, joista 400-sarjalaisia on mennyt sekä ykkös- että kolmosvarikoille (1400-sarjalaisten lisäksi on tullut 3400-sarjan autoja). Kakkosvarikolle on puolestaan tullut 2300-sarjan numeroita käyttöön huomattava määrä, sitä paitsi kolmosvarikon uusista autoista osa on 3800-sarjaa. Myös autojen siirtelyt varikolta toiselle ovat vieneet pohjaa tiettyihin vakiintuneisiin satalukuihin perustuvalta jaottelulta.

TAK:n uutena hankkimista autoista voidaan lyhyesti todeta se, että autot ovat neuvostoaikaisten edeltäjiensä tavoin varsin seisomapaikkavaltaisia. Nivelbussienkin istumapaikkamäärä on usein jäänyt alle 40:n. Kaksiaksellisissa lukema on vaihdellut vähän yli 20:stä reiluun 30.

TAK 1146, Scania CR112 vm. 1981 Vabaduse Väljakilla. Ex Linköpings Trafik 312, Ruotsi. Auton vaihteisto on kaksiportainen täysautomaatti tyyppiä Scania GAV764. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna.

Seuraavassa listataan ne autot, jotka olivat periaatteessa kalustovahvuudessa juuri ennen viime kesän suurta uushankintaa. Listassa on myös kesällä 2007 tulleet uudet autot. Ensinnäkin on lueteltu käytettynä hankitut Scaniat (ihan ensinnäkin 2-akseliset ja sitten nivelet), sen jälkeen Volvot vastaavalla tavoin

ja lopuksi uutena hankitut autot. Listasta voi nopeasti tehdä johtopäätöksen, että ylivoimaisesti suurin osa kaksiakselisista linja-autoista on eri-ikäisiä Scanioita ja nivelten puolella Volvolla on tukeva ote. Tosin kaikista uusimmat nivelet ovat taas Scanioita ja niitä on tulossa myös vuonna 2008.

TAK:n kaupunkiliikennekalusto alkukesällä 2007 (eräät yksittäiset yksilöt on voitu poistaa jo vähän ennen kevättä 2007). Suluissa bus-sien järjestysnumero alkuperäispaikkakunnalla:

Scania CN113CLB ex Göteborgs spårvägar: 1149, 2222, 2295, 2296, 3512. (81, 79, 78, 80, 69)

Scania CN113CLB ex Uppsalabuss: 1139, 1140, 2243, 2244, 3627. (578, 579, 575, 577, 573)

Scania CN113CLB ex Linjebuss: 3505, 3511. (698, 699)

Scania CN112CL ex Göteborgs spårvägar: 1144, 2218, 2586, 2764, 2765, 3554. (42, 35, 46, 37, 38, 49)

Scania CN112CL ex Uppsalabuss: 1138, 2217, 3645. (511, 509, 522)

Scania CR112 ex Södermanlands Läns Trafik: 3629. (721)

Scania CR112 ex Uppsalabuss: 1039, 1040, 1151, 2567, 2571, 3569. (475, 476, 454, 473, 474, 471)

Scania CR112 ex Trollhättans Trafik: 2291, 2292, 3550. (81, 78, 80)

Scania CR112 ex SJ Buss / Swebus: 1152. (2196)

Scania CR112 ex Linköpings Trafik: 1145, 1146, 1150, 2563, 2697, 3651. (310, 312, 313, 322, 320, 307)

Scania CR112 ex Jämtlandsbuss: 2561. (75)

Scania CR112 ex Örebro Trafik: 3500. (18)

Scania BR112 / DAB ex HT: 1160, 1161, 1163, 1164, 1165, 1166, 1167, 1168, 2712, 2713, 2714, 2715, 2717, 2718, 2719, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730. (1584, 1583, 1547, 1548, 1568, 1551, 1585, 1549, 1582, 1571, 1544, 1552, 1581, 1546, 1586, 1553, 1382, 1550, 1543, 1570, 1389, 1580, 1545, 1572, 1573)

Scania N112 / DAB ex HT: 1162, 1169, 2716, 2720. (1674, 1676, 1677, 1675)

Scania N112 / Wiima K202 ex HKL: 2248, 2249. (8827, 8829)

Scania L113CLB / Duple ex Connex Tartu: 1497, 1498, 1499, 2378, 2379, 2380, 2381, 3657, 3659, 3669. (113, 117, 108, 107, 110, 109, 112, 114, 111, 106)

Scania L94UB / Hess 1999 - 2000 ex Pärnu: 2348, 3660.

Scania CN112AL ex Linköpings Trafik: 1098, 1179, 2768, 3620, 3622, 3626, 3636, 3637, 3638, 3642. (5, 1, 7, 8, 9, 2, 3, 6, 4, 10)

Scania CN112AL ex Uppsalabuss, poistettu jo ennen kevättä 2007: 1174, 1175, 2753, 3541, 3590. (621, 622, 620, 624, 623)

Scania CN113ALB ex SLT: 1094, 1095, 3506, 3508. (149, 159, 147, 148)

Scania CN113ALB ex Linjebuss: 1097, 1099, 2235. (730, 731, 732)

Scania CN113ALB ex Uppsalabuss: 1096, 3560. (626, 625)

Scania CN113ALB ex Wasatrafik (Swebus): 2238, 2240. (1906, 1907)

Volvo B10R-59 / Säffle ex JKT / Swebus: 3552, 3562, 3582. (159, 160, 158)



TAK 3622, Scania CN112AL vm. 1987. Ex Linköpings Trafik 5009 (alkujaan 9), Ruotsi. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna.



TAK 2244, Scania CN113CLB vm. 1992. Ex Gamla Uppsalabuss 577, Ruotsi. Kuva Juhana Nordlund 31.5.2007, Tallinna.

Volvo B10M-60 / Wiima K202 ex HKL: 2208, 2211, 2212, 2215, 3220, 3670, 3683.
(8842, 8844, 8846, 8854, 8850, 8855, 8857)

Volvo B10M-60 / Aabenraa ex HT / HT-LB: 2223, 2755, 2756. (LB6653, 1725, 1720)

Volvo B10M-60 / Säffle ex Uppsalabuss: 2270, 2271, 2280, 2297, 2298. (337, 339,
338, 340, 342)

Volvo B10M-55 Led / Säffle ex SL 1981: 3523. (6025)

Volvo B10MA-55 / Aabenraa ex HT: 1013, 2761, 3509, 3549. (1529, 1531, 1532,
1533)

Volvo B10MA-55 / Wiima N202 ex HKL: 1020, 1021, 1023, 1029, 1034, 2219, 2762,
3548, 3555, 3587, 3589, 3684, 3691. (8511, 8607, 8506, 8504, 8710, 8703,
8514, 8609, 8606, 8608, 8505, 8602, 8501)

Volvo B10MA-55 / Wiima N202 ex STA: 1017, 1048, 2229. (195, 197, 194)

Volvo B10MA-55 / Ajokki 8000 ex TKL: 3579. (321)

Volvo B10MA-55 / Ajokki City ex TKL: 1037, 1038, 1041. (340, 341, 339)

Volvo B10MA-55 / Säffle ex T-buss 1985: 1024, 2763, 3613, 3630, 3682. (219, 216,
218, 215, 217)

Volvo B10MA-55 / Säffle ex Linköpings Trafik 1991: 1016, 1026, 1028, 2251, 3588.
(5045, 5044, 5043, 5046, 5047)

Volvo B10MA-55 / Säffle ex Uppsalabuss 1991: 1027, 2232, 3510. (662, 660, 661)

Volvo B10MA-55 / Säffle ex GS 1988: 1032, 1033, 2221, 2767, 2770, 2773, 3572,
3574. (985, 964, 974, 966, 981, 986, 972, 973)

Volvo B10MA-55 / Säffle ex GS 1991: 1011, 1019, 1022, 1025, 1031, 2233, 2236,
3545. (445, 434, 427, 441, 424, 438, 430, 444)

Volvo B10MA-55 / Säffle 2000 ex GS 1993: 1050, 1082, 1086, 2230, 2375, 2376,
3521, 3568, 3671, 3672, 3673. (604, 605, 614, 609, 603, 613, 612, 610, 606,
611, 607)

Volvo B10MA-55 / Säffle 2000 ex GS 1995 - 96: 1091, 1126, 2377, 3663, 3674,
3675, 3686, 3695, 3861. (615, 618, 616, 623, 625, 617, 622, 627, 628)

Volvo B10MA-55 / Steyr ex Celle 1996: 2260.

Scania L113CLB / Duple 1995 - 98: 1015, 1116, 1153, 1157, 1158, 1180, 1181, 1182,
1183, 1184, 1185, 1186, 1187, 1188, 1189, 1190, 1191, 1192, 1193, 1194, 1195,
2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2210, 2250, 2702, 2703, 2704, 2710, 2740, 2741,
2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2757, 2758, 2759, 3503, 3534,
3537, 3558, 3564, 3576, 3578, 3593, 3594, 3600, 3614, 3616, 3619, 3625, 3632,
3641, 3647, 3650, 3658, 3662, 3664, 3677.

Scania L94UB / Hess 1998 - 2000 (useissa autoissa kytkettynä perävaunu): 1196,
1197, 2206, 2207, 2775, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3225, 3226, 3227, 3253,
3557, 3565, 3580, 3592, 3618, 3644, 3646, 3648, 3772, 3774, 3787.

Scania L94UB / Hess 2001: 1130, 1131, 1198, 1199, 2258, 2259, 2261, 2263, 2264,
2266, 2267, 3514, 3516, 3517.

Scania K270UB OmniLink 2007: 1450, 1451, 1452, 1453, 1454, 1455, 1456, 1457,
1458, 1459, 2355, 2356, 2357, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367,
2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387,
3823, 3826, 3838, 3839, 3848, 3878.

Scania CL94UA 6x2 2006: 1001, 1002, 1004, 1005, 1006, 1007, 2350, 2351, 2352,
2353, 2354, 3621, 3649, 3652, 3653.

Volvo B10MA / Carrus N204 1997 - 99: 1444, 1888, 2752, 2777, 3520.

Volvo B12MA / Säffle 8500 2003: 1060, 1061, 1062, 1063, 1064, 1065, 2274, 2275,
2276, 2277, 2278, 3542, 3543, 3546, 3553.

Volvo B12MA / Säffle 8500 2005: 1067, 1068, 1069, 1070, 1072, 1073, 1074, 2300,
2301, 2302, 2303, 2304, 3518, 3526, 3591.

Kesän 2007 jälkeen on tullut mm. seuraavat käytetyt autot:

Volvo B10MA / Säffle 2000 ex Århus Sporveje 1994: 1447, 1448, 1449, 2388, 2389,
2390, 2391, 3401, 3402, 3403, 3813, 3829, 3896. (420, 425, 427, 423, 428, 430,
429, 419, 422, 426, 421, 424, 431)

Volvo B10M-60 / Aabenraa (Säffle 2000 new look) ex Århus Sporveje 1996: 2392,
2393, 2394, 2395. (319, 321, 318, 320)



TAK 2387, Scania K270UB 4x2 OmniLink J. Poskan pysäkillä. Tämä auto ja sen 39 sisarta ovat kesäkuusta 2007 lähtien syrjäytäneet usean tässä artikkelissa esiintyneen 1980-luvun auton. Kuva Juhana Nordlund 27.6.2007, Tallinna.

TAK 1144, Scania CN112CL vm. 1987. Ex Göteborgs Spårvägar 42, Ruotsi. Kuva Juhana Nordlund 29.7.2005, Tallinna.



TAK 2292, Scania CR112 vm. 1982. Ex Trollhättans Trafik AB 78, Ruotsi. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna.



TAK 2249, Scania N112CL60 / Wiima K202 vm. 1988 Hobujaamala. Ex Helsingin kaupungin liikennelaitos 8829, Helsinki. Kuva Juhana Nordlund 29.7.2005, Tallinna.



TAK 2351, Scania CL94UA 6x2/2 OmniLink vm. 2006. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna.



TAK 1193, Scania L113CLB / Baltscan-Duple vm. 1998. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna.



TAK 3622, Scania CN112AL vm. 1987. Ex Linköpings Trafik 5009 (alkujaan 9), Ruotsi. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna.

TAK 2764, Scania CN112CL vm. 1987. Ex Göteborgs Spårvägar 37, Ruotsi. Kuva Juhana Nordlund 17.1.2008, Tallinna.



Scania L94UB 4x2 / Baltscan-Hess perävau-
nuineen Laagna teellä. Kyseisillä yhdistelmil-
lä ajetaan Tallinnan keskustan ja Lasnamäen
suurlähiön välistä raskasta liikennettä. Laag-
na tee -moottorikadun keskellä on tilavarau-
s raideyhteydelle, jota ei kuitenkaan toistaisek-
si ole rakennettu. Lasnamäeen ei ole myös-
kään ulotettu johdinautolinjoja toisin kuin
Mustamäeen ja Öismäeen. Kuva Juhana
Nordlund 29.7.2005, Tallinna.





TAK 2376, Volvo B10MA-55 / Säftele 2000 vm. 1993. Ex Göteborgs Spärvägar 613, Ruotsi. Talvella 2007 - 2008 TAK:lle tuli Säftele 2000 -niveliä 13 kpl:n erä Tanskan Århusista. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna.

TAK 3587, Volvo B10MA-55 / Wiima N202 vm 1986. Ex Helsingin kaupungin liikennelaitos 8608, Helsinki. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna.

TAK 1138, Scania CN112CL vm. 1984. Ex Uppsalabuss 511, Ruotsi. Saman hankintaerän autoja on ollut myös Vekka Liikenteellä Hämeenlinnassa vuosina 1996 - 2007. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna.





TAK 1017, Volvo B10MA-55 /
Wiima N202 vm. 1990. Ex Suomen
Turistiauto Oy 195, Helsinki.
Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005,
Tallinna.

TAK 2266, Scania L94UB 4x2 /
Baltscan-Hess vm. 2001 (TAK:lle
2003). Myöhemmin toimitetuissa
Hesseissä on Omni-perheen tyyppi-
pinen maski. Kuva Juhana Nord-
lund 21.4.2005, Tallinna.



TAK 1151, Scania
CR112 vm. 1982. Ex
Uppsalabuss 454,
Ruotsi. Kuva Juhana
Nordlund 21.4.2005,
Tallinna.





TAK 1067, Volvo B12MA / Volvo 8500 vm. 2005. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna.



TAK 2249, Scania N112CL60 / Wiima K202 vm. 1988 Hobujaamalla. Ex Helsingin kaupungin liikennelaitos 8829, Helsinki. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna.

TAK 1099, Scania CN113ALB vm. 1990. Ex Linjebuss 731, Ruotsi. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna.



YHDEKSIKÖN VARRELTA

Ennätyksellisen leuto talvi on mahdollistanut ratatyöt myös tammi-helmikuussa. Traverssikujalla kiskotyöt on saatu valmiiksi, vaikka itse katu onkin vielä rakentamatta. Kiskoa on laskettu myös Teollisuuskadun eteläreunaan.

Sähköistys alkoi

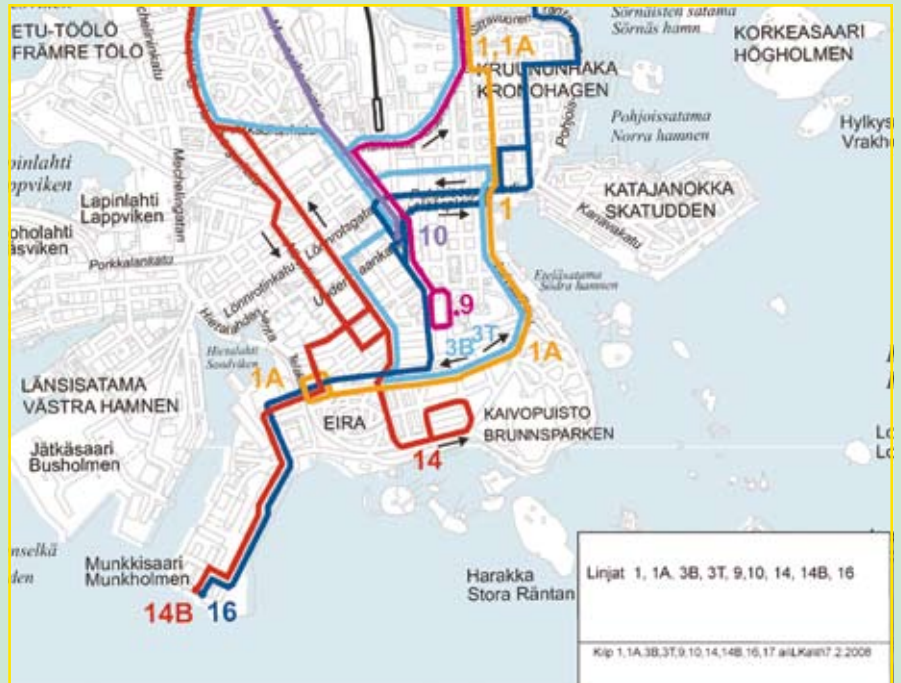
Uuden radan sähköistystyöt käynnistyivät Asemapäälliköncadulta maanantaina 4.2.2008, kun Asemapäälliköncadulle ryhdyttiin asentamaan ajolankojen kannatinlan-koja. Kannatinlangat on jo asennettu koko Pasilan alueelle, ja varsinaisen ajolangan asennustyöt aloitettiin myöhään keskiviik-koiltana 13.2. niinkään Asemapäälliköncadulta. Itä-Pasilaan syntyvä uusi silmukka saadaan ajokuntoiseksi maaliskuun aikana.

Eteläinen pääte pysäkki Kolmikulmaan

Joukkoliikennelautakunta käsittelee linjan 9 liikenteen aloittamista ja sen aiheuttamia muutoksia bussilinjastoon kolmessa kokouksessa. Ensimmäinen kokous pidettiin 17.1.2008, ja silloin asia päätettiin jättää pöydälle viikoksi. Oheisesta kartasta selviää tuolloinen esitys bussilinjastosta.

Suuraavan kerran asiaa käsiteltiin 31.1. Lautakunnassa keskusteltiin muun muassa

HKL:n alkuperäinen 17.1.2008 tehty esitys bussilinjastoksi. Esitys palautettiin uudeleen valmisteltavaksi.



Ylemmässä kartassa on esitetty 14.2.2008 päätetyt ja 10.8.2008 voimaan astuvat bussilinjamuutokset. Raitiolinjoihin 9 ja 10 pääte pysäkit ovat kartassa vielä väärin päin.



siitä, että tällä hetkellä linja 10 tarjoaa Kirurgin suunnalta suoran yhteyden läntiseen kantakaupunkiin ja 17 suoran yhteyden itäiseen kantakaupunkiin. Jatkossa sekä linjat 9 että 16 kulkisivat itäiseen kantakaupunkiin. Lisäksi keskusteltiin siitä, että Kirurgin raitiolinjan vuoroväli piteneisi lähes kaksinkertaiseksi. Lopulta asia palautettiin uudelleenvalmisteltavaksi.

Kolmannen kerran asia oli esillä kokouksessa 14.2. Silloinkin HKL esitti, että linja 9 kulkisi Kirurgille ja 10 Kolmikulmaan. Lautakunnassa käydyn keskustelun kuluessa jäsen Snäll kuitenkin ehdotti, että linja 9 kulkisi välillä Kolmikulma – Itä-Pasila ja linjan 10 päätepysäkki säilyisi nykyisellä paikallaan Kirurgilla. Lautakunta päätti täpärästi äänin 4 - 4, puheenjohtajan äänen ratkaistessa, hyväksyä Snällin esityksen.

Liikennöntiajat ja vuorovälit

Lautakunta vahvisti kokouksessaan myös linjan 9 liikennöntiajat, jotka ovat aiemmin suunnitellun kaltaiset. Arkisin liikenne alkaa noin klo 6, lauantaisin klo 7 ja sunnuntaisin klo 8. Liikenne päättyy joka iltana noin klo 23.

Vuoroväleiksi on kaavailtu aluksi peräti 9 min arkisin ruuhkassa, 10 min kaikinapäivinä päiväliikenteessä sekä 12 min myöhäisiltaisin ja sunnuntaiamuaisin. Lopulliset vuorovälit voivat vielä poiketa tästä, sillä linjan ajoaikoja ja aikatauluja ei vielä ole suunniteltu. Reittimuutoskin vaikuttaa; saattaa olla, että ruuhka-ajan vuoroväleiksi saadaan uudella lyhyemmällä reitillä 8 minuuttia, mikä on kaupunginvaltuuston hyväksymän joukkoliikenteen suunnitteluoh-

jeen mukainen minimivuoroväli ruuhka-ajan raitioliikenteessä.

Bussilinjaston reittimuutokset

Lautakunta päätti 14.2. muuttaa bussien 14, 14B sekä 16 reittejä ja lakkauttaa linjan 17 10.8.2008 alkaen. Liikennelaitoksen esitys poikkesi tammikuisesta esityksestä linjojen 14 ja 16 osalta.

Hyväksytyssä linjastossa linja 14 jatkuu nykyiseltä päätepysäkiltään Merikatua pitkin linjan 17 nykyiseen kääntösilmukkaan. Linja 14B kiertää Punavuoren kautta, mutta päätepiesteet säilyvät nykyisinä. Linjalla 16 päätepiesteet säilyvät myös nykyisinä, mutta linja kulkee jatkossa Yrjönkadun ja Korkeavuorenkadun kautta Tehtaankadulle ja edelleen Hernesaareen.

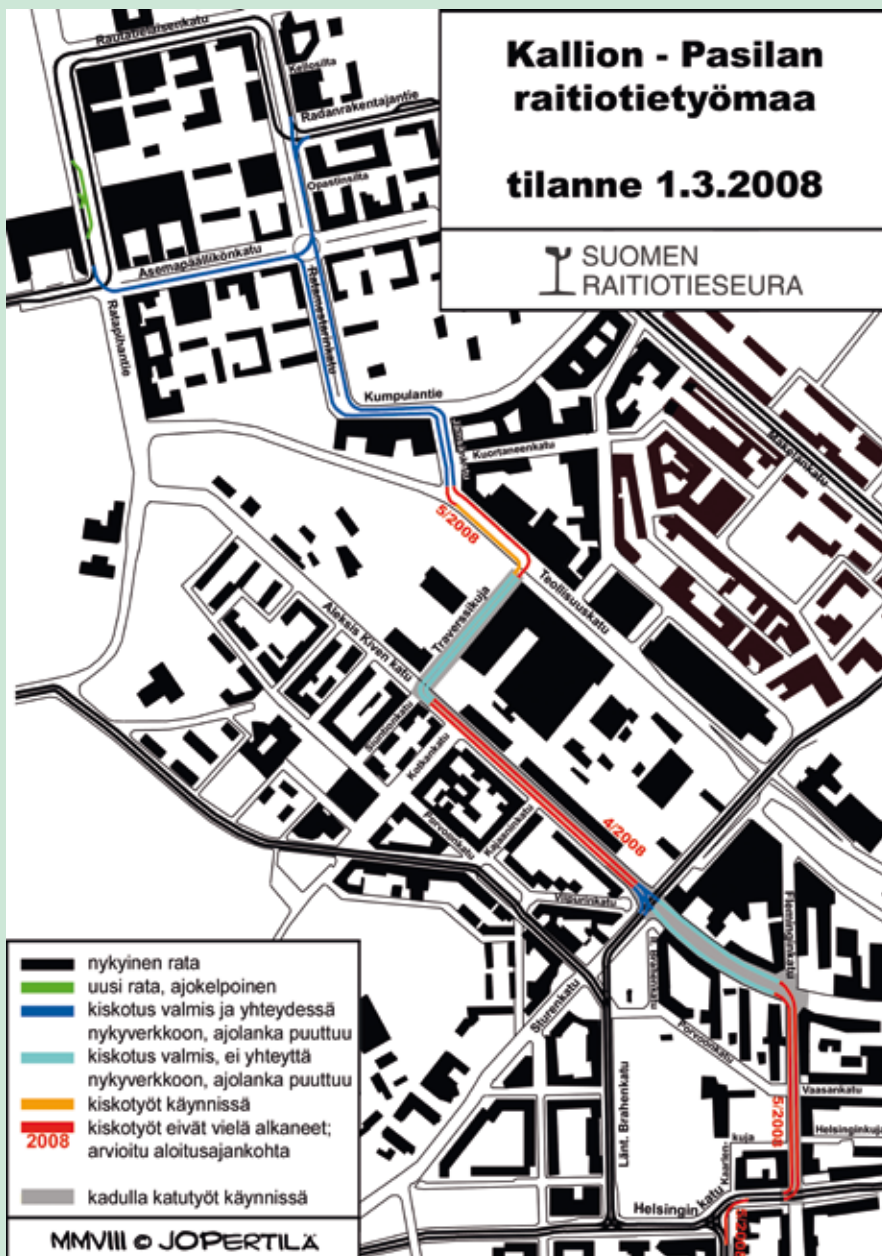
Bussilinjaston muutokset tuovat noin 1,8 miljoonan euron kustannussäästöt vuositteen.

Raitiovaunuvalojoja

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 22.11.2007 raitiolinjan 9 liikenteen ohjaussuunnitelman. Suunnitelmassa on käyty läpi uuden reittiosan liikennejärjestelyt, mm. pysäköintirajoituksia on tarkistettu, liikenne-merkkejä uusittu ja uusia liikennevalojoja suunniteltu.

Uusia raitiovaunuvalojoja, samankaltaisia kolmion muotoisia varoitusvalojoja kuin esimerkiksi Pasilankadulla Palkkatilanportin kohdalla, tulee Aleksis Kiven kadun ja Traverssikujan sekä Kumpulantien ja Jämsänkadun risteyskohtiin ja Asemapäällikkökadun ja Ratamestarinkadun kiertoliittymään. Varoitusvalot sujuvoittavat tehokkaasti raitiovaunun kulkua, sillä ne katkaisevat autoliikenteen kokonaan, kun ratikka lähestyy.

Liikenteen ohjaussuunnitelman kustannusennuste on 370 000 €, josta suurin osa kuluu liikennevalojen ja pysäköintilippuautomaattien hankintaan ja asennukseen. Kustannukset sisältyvät valtuuston hyväksymään perustamissuunnitelman tarkistettuun kustannuslaskelmaan.



**Yhdeksikkö aloittaa
10.8.2008**

Raitiolinjan 9 liikenne alkaa sunnuntaina 10.8. välillä Kolmikulma – Itä-Pasila.

KUULUMISIA KAMPISTA

Kampin linjasto käsittelyssä

Joukkoliikennelautakunta käsitteli Kampin raitiolinjaa kokouksessaan 13.12.2007. Liikennelaitoksella oli laadittu kolme vaihtoehtoa.

A-vaihtoehdossa linja 3 siirretään Kampiin ja muu linjasto on ennallaan. Ongelmaksi tulee rautatieaseman pysäkki, jota molemmat kolmoset käyttäisivät kierroksensa aikana kaksi kertaa. Esimerkiksi pysäkiltä lähtevä 3B saattaisi siis kulkea joko Kallioon tai Kaivopuistoon, mikä aiheuttaisi sekaannusta matkustajille.

B-vaihtoehdossa linja 7 siirtyy Kampiin ja linja 3 Mannerheimintielle sekä bussilinja 18 Arkadiankadulle. Yöliikenteessä linja 3N ajaa samaa reittiä kuin 3B ja 3T tällä hetkellä. Ongelmana on Länsi-Pasilan keskustayhteyksien heikkeneminen, kun linjasta tulee kiertävä. Töölössä vastustetaan myös linjan 3 siirtymistä Mannerheimintielle. Liikennelaitos pitää B-vaihtoehtoa parhaana.

C-vaihtoehdossa linja 7 siirtyy Kampiin ja linja 3 säilyy nykyisellä reitillään. Vaihtoehdossa on sama ongelma Länsi-Pa-

silan yhteyksien kanssa kuin B:ssä, ja lisäksi liikennöintikustannukset ovat suuremmat.

Kamppiin valittava linja kulkisi kaikissa vaihtoehdoissa Arkadiankadulta Kampin läpi Kaivokadulle, mistä Mikonkadun kautta Aleksille. Muita vaihtoehtoja ei tutkittu. Lautakunta ei ollut tyytyväinen valmistelemiseen.

Lautakunnassa käytiin vilkas keskustelu, jonka jälkeen asia palautettiin uudelleen valmisteltavaksi. Liikennelaitos selvittää parhaillaan useita esiintuotuja vaihtoehtoja. Mielenkiintoisin vaihtoehto on linjan 3 jakaminen kahdeksi erilliseksi renkaaksi: ylälenkki olisi Kamppi – Kallio – Töölö – Kamppi ja alalenkki Rautatieasema – Mikonkatu – Kauppatori – Eira – Erottaja – Rautatieasema. Lisäksi tutkitaan mahdollisuus kääntyä Mikonkadulta Aleksille länteen, jolloin kolmonen voitaisiin siirtää Mikonkadulle ja rautatieaseman pysäkki-ongelma poistuisi.

Muiden vaihtoehtojen ohella tutkitaan myös mahdollisuutta perustaa kokonaan uusi linja Kamppia palvelemaan. Asia tuodaan lautakuntaan uudelleen kevään aikana.

Kesän ratatyöt aiheuttavat poikkeusreittejä

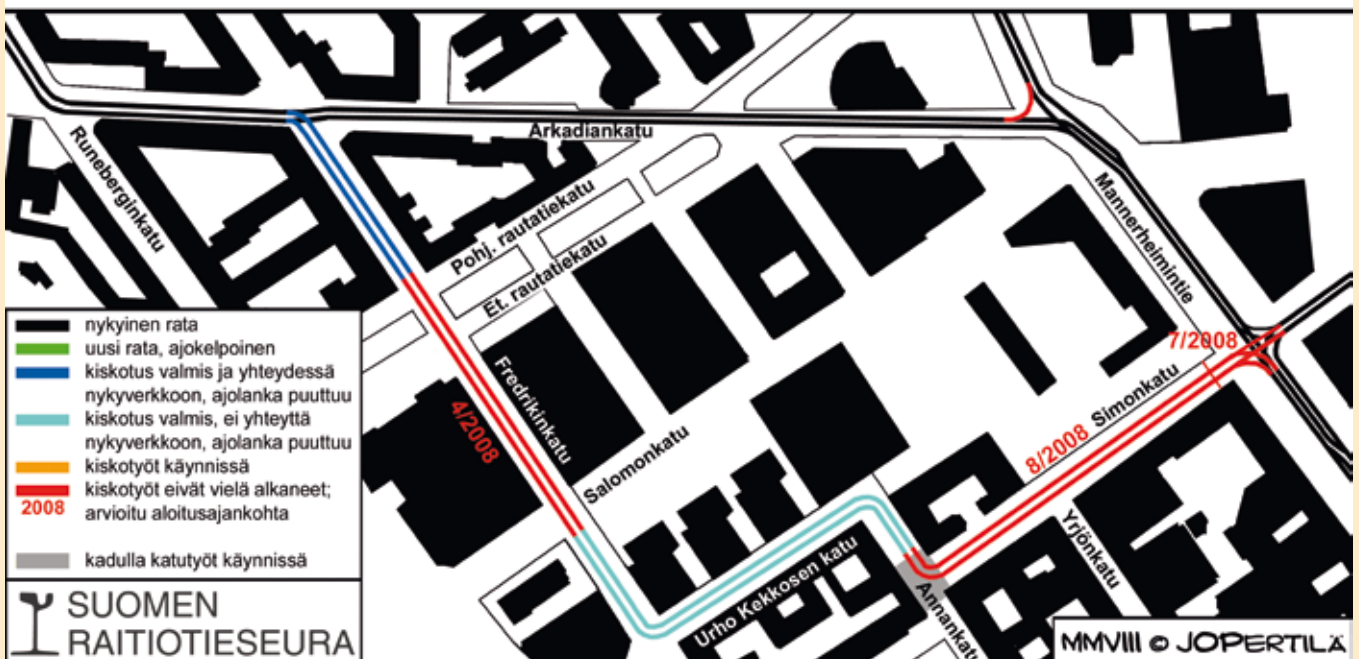
Kaivokadun, Simonkadun ja Mannerheimintien risteysalueen kiskotyöt on tarkoitus tehdä pääosin 30.6.-6.7. välisenä aikana. Tuolloin raitiolinjat joutuvat oheisen kartan mukaisille poikkeusreiteille. Lautakunta päätti poikkeusreiteistä 31.1.2008. Myös useat bussilinjat joutuvat koko kesän ajaksi poikkeusreiteille ratatöiden sekä kaukokylmätöiden vuoksi.

Heinäkuun ensimmäisellä viikolla rakennetaan myös vaihdeyhteys Kaivokadulta Mikonkadun uudelle radalle. Varsinaiset kiskotyöt Mikonkadulla tehdään näillä näkymin vasta myöhemmin kesällä.

Uusi vaihdeyhteys Mannerheimintieltä Arkadiankadulle

Heinäkuun ensimmäisen viikon poikkeusreitit edellyttävät uutta vaihdeyhteyttä, jotta pohjoisesta tulevat raitiovaunut voivat kääntyä Mannerheimintieltä Töölöön ja takaisin pohjoiseen. Kaupunkisunnitteluviraston lii-

Kampin raitiotietieyömaa, tilanne 1.3.2008





kennesuunnittelupäällikkö päätti yhteyden rakentamisesta 15.2.2008. Yhteys rakennetaan siten, että se on valmis 30.6.2008 mennessä.

Poikkeusvaihde parantaa raitioliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta myös jatkossa. Esimerkiksi 15.2.2008 sattunut muuntamovika pysäytti kaiken liikenteen Mannerheimintielle Simonkadun eteläpuolella lamauttaen näin linjat 3, 4, 6, 7 ja 10. Uuden vaihdeyhteyden ansiosta linjat 3B, 4, 7B ja 10 voidaan tällaisissa tapauksissa kääntää Arkadiankadun kautta takaisin pohjoiseen.

Mikonkadun rata

Heinäkuun ensimmäisellä viikolla rakennetaan vaihdeyhteys Kaivokadulta Mikonkadun uudelle radalle. Varsinaiset kiskotyöt Mikonkadulla tehdään näillä näkymin vasta myöhemmin kesällä.

Raitiolinjasto poikkeusreittien aikaan 30.6.-6.7.2008. Vain linja 8 kulkee omaa reittiään, kaikilla muilla linjoilla on voimassa poikkeusjärjestely.



Kampin pysäkki Fredrikinkadulla. Kuva Juhana Nordlund 3.2.2008.



Fredrikinkadun kiskotusta Pohjoisen Rautatiekadun ja Arkadiankadun välisellä osuudella. Kuva Juhana Nordlund 4.11.2007.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 649, Sisu BT-69CR / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976. Tässä autossa kokeiltiin aikanaan modernimpaa väriasua, joka sittemmin vakiintui standardiksi sarjasta 710 - 719 lähtien. Kuvanottohetkellä kori oli käynyt läpi nk. välikorjauksen, joka tähän yksilöön tehtiin Erikoiskori Oy:llä lisäalmissa. Kuva Juhana Nordlund heinäkuulta 1988, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 655, Sisu BT-69BVT / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976 linjan 80S Herttoniemen päässä. Kuva Pertti Leinomäki 27.5.1982, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 668, Leyland / Wiima vuodelta 1965 Etelä-Haagan linjalla 22 Vanhan kirkkokuiston pääte-pysäkillä. Kuva P. Leinomäen kokoelmasta.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 21

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

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

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.
Tp. = alustatyyppi
N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumoottori),
E = hetku (etumoottori),
K = mahuri (keskimoottori),
T = takamoottorinen
Vm = alustan vuosimalli
Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi
K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuinten,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti
Ovikoodi on esitetty pelkistetyksi kolmella (nivibusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiövi-takaovi.
1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi ovat molemmat akselien välisellä alueella.
KOK = auton koko
B = normaali 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = miniauto
D = midiauto
LK = Lattiakorkeus
4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskiöville matala, takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa
0 = täysmatala, ei askelmia
VAIHT = vaihteisto
M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti ("Wilson"),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,
AV = automaatti-Voith,

AZ = automaatti-ZF,
A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa.
Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.
K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta
Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.
Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.
HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia
< = aikaisemmin / edellinen,
> = myöhemmin / seuraava
jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto
Pk = peruskorjattu



Leylandin HKL 682 ohjaamo hallintalaitteineen. Leylandin alkuperäinen nelipuolainen ohjauspyörä on korvattu Sisun kaksipuolaisella ratilla. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tap.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
643	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-643	761100	910000	
644	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-644	761100	900000	
645	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-645	761100	910000	>Coca Cola-pizzeria
646	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-646	761100	910000	
647	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-647	761100	910000	
648	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-648	761100	890000	
649	Sisu	BT-69CR	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AHM-649	770100	910000	
650	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-650	770100	870000	
651	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-651	770100	870000	
652	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-652	770105	880000	
653	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-653	770100	880000	
654	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-654	770100	890000	
655	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-655	770105	890000	
656	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-656	770105	891100	>retkiauto
657	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-657	770100	870000	
658	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-658	770105	890000	
659	Sisu	BT-69BVT	T	76	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AHM-659	770105	870000	
660	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Ajokki	K101-61	K122	B	4	P4	28	AYT-68	650700	770000	
661	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Ajokki	K101-61	K122	B	4	P4	28	BBY-93	651100	770000	
662	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Ajokki	K101-61	K122	B	4	P4	28	BBY-94	651100	770000	
663	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Ajokki	K101-61	K122	B	4	P4	28	BBT-58	651100	770000	
664	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Ajokki	K101-61	K122	B	4	P4	28	BBY-95	651100	770000	
665	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXR-45	650600	770000	
666	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXR-35	650600	770000	
667	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXP-60	650600	770000	
668	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXR-51	650600	770000	
669	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXR-42	650600	770000	
670	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXX-13	650600	770000	
671	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXX-12	650600	770000	
672	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXX-11	650600	770000	
673	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXX-10	650600	770000	
674	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AXX-14	650600	770000	
675	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYM-84	650600	770000	
676	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYM-85	650600	770000	
677	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-69	650700	770000	
678	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-70	650700	770000	
679	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-71	650700	770000	
680	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-72	650700	770000	
681	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-73	650700	770000	
682	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-74	650700	770000	
683	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-75	650700	770000	
684	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-76	650700	760000	
685	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-78	650700	770000	
686	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	AYT-79	650700	770000	





Helsingin kaupungin liikennelaitos 654, Sisu BT-69BVT / 5900 / Wiima K100-220 vm. 1976. BVT-Sisuissa moottori oli turboahdettu Leyland O.510. Alustaan vakiintui hidastimella varustettu Voith D851. Kuva Pertti Leinomäki 3.10.1988, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 661, Leyland / Ajokki vuodelta 1965. Kuva Helge Kinnunen, Helsinki.

Ajokki-korinen HKL 662 Ruskeasuon varikolla. Leylandeissa 660 - 664 oli poikkeuksellisesti tuplaovet keskellä. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976, Helsinki.



NRO	ALUSTA	Malli	TP.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
687	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-64	651100	770000	
688	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-68	651100	770000	
689	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBT-80	651100	770000	
690	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBT-78	651100	770000	
691	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBT-79	651100	770000	
692	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-67	651100	770000	
693	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-65	651100	770000	
694	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-66	651100	770000	
695	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-63	651100	770000	
696	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-62	651100	770000	
697	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-61	651100	770000	
698	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-60	651100	770000	
699	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	65	Wiima	K1D-61	K112	B	4	P4	25	BBE-59	651100	770000	
700	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	ADM-18	621000	760000	
700	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-700	770300	930000	
701	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BC-36	620900	760000	
701	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-701	770300	910000	
702	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BC-135	620900	760000	
702	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-702	770300	910000	
703	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BB-155	620900	760000	
703	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-703	770300	920000	
704	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BB-238	620900	760000	
704	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-704	770300	930000	
705	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BB-541	620900	770000	
705	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-705	770304	910000	
706	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BE-538	620900	760000	
706	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-706	770304	930000	
707	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BE-596	620900	760000	
707	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-707	770300	940000	
708	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BJ-249	621000	760000	
708	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-708	770300	940000	
709	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BM-613	621000	760000	
709	Sisu BT-69BVT		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV3	37	AJM-709	770300	930000	
710	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	BS-523	621000	760000	
710	Sisu BT-69CR		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AJX-710	770700	890000	
711	Leyland Royal Tiger Worldm.		K	62	Wiima	K1C-61	K112	B	4	P4	25	AN-507	621000	770000	
711	Sisu BT-69CR		T	77	Wiima	K100	K220	B	4	AV2	37	AJM-711	770700	930000	



Helsingin kaupungin liikennelaitos
703, Leyland Royal Tiger World-
master LCRT 1/1 / Wiima vuo-
delta 1962 Ruskeasuolla. Kuva
Hannu T. Pulkkinen.



HKL 703, Sisu BT-69BVT/5900
/ Wiima K100 vuodelta 1977
Lauttasaarella. Kuvat ylhäällä
ja oikealla Tuulikki Nordlund
maaliskuulta 1977.



PÄÄTEPYSÄKKI



KEVÄTAJELU 2008 (BUSSI)

Suomen Raitiotiesseura ry:n kevätajelu 2008 järjestetään bussilla HKL 157 sunnuntaina 27.4.2008 klo 12.00 alkaen Mikonkadun tilausajopysäkillä. Varaukset tehdään sähköposti-osoitteeseen scania-vabis@raitio.org
Mukaan mahtuu 30 matkustajaa.



KEVÄTAJELU 2008 (JUMBO)

Kulosaaren Jumbo: SRS:n kevätajelu 18.5.2008

Ajoreitti Paavalin kirkko - Kauppatori - Paavalin kirkko, lähdöt ovat 10.00, 11.00, 12.00 ja 13.00.

Ajelu on vain SRS:n jäsenille. Vaunuunousu tapahtuu Paavalin kirkon pysäkillä Somerontielle, matkan varrella ei oteta mukaan eikä jätetä pois. Kauppatorilla on kuvauspysähdys.

Ajelulle ilmoitaudutaan sähköpostitse ja vain osoitteeseen jumbo@raitio.org. Ilmoita nimesi, sähköpostiosoitteesi ja toivomasi lähtöaika. Koska jokaiselle lähdölle otetaan vain 28 jäsentä, varaudu siihen mahdollisuuteen, että vuoro on jo täyttynyt. Siinä tapauksessa saat asiasta Täynnä-ilmoituksen ja mahdollisuuden valita vapaana olevista lähdöistä mieleisen. Mikäli sähköposti-ilmoittautuminen on mahdotonta, voit soittaa varaamomme, puh. (09) 458 4033. Numerossa vastataan varmimmin ke 26.3. ja ke 2.4. klo 16 - 18, mutta muinakin aikoina voi tuki soittaa.

Ajelu on osa SRS:n jäsenmaksunsa maksaneiden etuuspalveluja. Tervetuloa!

Bussikuva: Daniel Federley



Jumbokuva: Jorma Rauhala

LINJAT

Helsingin sisäinen liikenne jouluna ja vuodenvaihteessa

Jouluaattona 24.12. liikennöitiin lauantaiakataulujen mukaisesti noin klo 15.30 asti.

Joulupäivänä 25.12. oli sunnuntailiikenne, joka alkoi noin klo 11.

Raitiolinjoilla ajettiin harvennettujen aikataulujen mukaisesti joulun ja uudenvuoden välisinä arkipäivinä 27., 28. ja 31.12. Vuorotarjonta vastasi kesäarkiakatauluja.

Uudenvuodenaattona 31.12. oli arkiliikenne. Uudenvuodenpäivänä oli sunnuntailiikenne, Loppiaisaattona 5.1. oli lauantailiikenne. Loppiaisenä sunnuntaina 6.1 oli sunnuntailiikenne.

Raitiolinjan 3T aikataulut muuttuivat 1.1.2008 ja linjalla alkoi yöliikenne klo 01.30 asti.

Uudenvuoden vastaanotto Senaatintorilla aiheutti poikkeusreittejä alueella liikennöiville raitio- ja bussilinjoille.

Senaatintorin linjat ajoivat poikkeusreittejä tapahtuman aikana, maanantaina 31.12. klo 18 lähtien. Linjat 3B, 3T ja 4 palasivat normaalireiteilleen myöhemmin illalla.

Linjat 3B ja 3T ajoivat reittiä Mannerheimintie - Bulevardi - Fredrikinkatu - Laivurinkatu - Tehtaankatu - Perämiehenkatu - Pursimiehenkatu (linjan 1A pääte pysäkki) - Telakkakatu - Tehtaankatu - Laivurinkatu - Fredrikinkatu - Bulevardi - Mannerheimintie - oma reitti. Ajamatta jäänyttä reittiosuutta ei korvattu bussilla.

Linja 4 ajoi reittiä Mannerheimintie - Bulevardi - Köydenpunojankatu - Kalevankatu - Ruoholahdenranta (linjan 6 pääte pysäkki) - Hietalahdenranta - Bulevardi - Mannerheimintie - oma reitti. Ajamatta jäävää reittiosuutta korvattiin osittain bussilla 4X, joka ajoi tapahtuman aikana Sokoksen edessä olevalla linjan 24 pysäkillä Katajanokalle reittiä Postikatu - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Liisankatu - Mariankatu - Kanavakatu

Mahdollisia muita ajeluja ajankohtaisella kalustossa

Sähköpostirinkiläisille kerrotaan mahdollisista kevään muista ajeluista ringin puitteissa. Lue ringistä enemmän sivulta 2. Väliosa-Mannella HKL 161 on tarkoitus ajaa heti, kun se on teknisesti mahdollista.



- Satamakatu - Kruunuvuorenkatu - Linnankatu - Merikasarminkatu - Merikasarmintori. Takaisin Mannerheimintielle bussi 4X ajoi samoin Kruununhaan kautta.

Linjat 7A ja 7B ajoivat liikenteen päättymiseen saakka poikkeusreittiä Mannerheimintie/Lasipalatsi - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Siltasaarenkatu.

3T:n yöliikenne alkoi vuodenvaihteessa. Raitiolinjalla 3T aloitettiin jälleen liikennöinti myös puolen yön jälkeen. Liikennöintiajan pidennys astui voimaan vuodenvaihteessa, 1.1.2008 jälkeisenä yönä. Samalla myös linjan aikataulu muuttui.

Raitiolinjan 3T yöliikenne lopetettiin säästösyistä kesäliikenteen alussa toissa vuonna. Linjan 3B yöliikenne säilyi entisellään. Linjaa 3T liikennöitiin vuoden 2007 lopulla illalla kello 23.30 asti ja linjaa 3B kello 1.30 asti.

Kaupungin ja HKL:n taloustilanteen parantamisen vuoksi linjan 3T liikennöintiaikaa jatkettiin tämän vuoden alusta myös yöaikaan. Liikenne toimii nykyisin samassa laajuudessa kuin ennen 4.6.2006, eli noin kello 1.30 saakka ja noin 16 minuutin vuorovälein.

Liikennöintikustannukset yöliikenteen järjestämisestä ovat noin 140 000 euroa vuodessa.

Porthaninkadun ratikat ja bussit ohjattiin poikkeusreiteille 21.1. alkaen. Poikkeusliikenne jatkuu syksyyn, sillä katu peruskorjataan. Porthaninkadun kautta ajavat raitiolinjat 1, 1A, 3B ja 3T sekä bussilinjat 17, 51 ja 02N ovat liikennöineet poikkeusreittejä maanantaista 21.1. alkaen, koska katu peruskorjataan. Raitiolinjojen 3B ja 3T aikatauluihin tuli poikkeusjärjestelyn vuoksi pieniä muutoksia.

Porthaninkadun raitiolinjat siirrettiin poikkeusreiteille 21.1.2008 alkaen yli puoleksi vuodeksi. Tässä mennään raitiovaunulla (Nrl 46) tältä erää viimeistä päivää vielä Porthaninkadun kautta. Kuva Juhana Nordlund 20.1.2008.

Raitiovaunut palaavat normaaleille reiteilleen viimeistään 10.8. ja bussit 51 ja 02N viimeistään syyskuussa. Bussilinjan 17 liikennöinti päättyy 9.8. uuden raitiolinjan 9 aloittaessa.

Poikkeusreitit, raitiovaunut: 1 ja 1A ajavat Hämeentien ja Mäkelänkadun kautta eli reittiosuus Porthaninkatu - Läntinen Brahenkatu - Sturenkatu jää ajamatta.

3B ja 3T ajavat Hämeentien ja Helsinginkadun kautta. Porthaninkadun ja Kaarlenkadun reittiosuus jää ajamatta.

Molemmilta linjoilta jäi pois käytöstä Hakaniemen torin pysäkkipari, jolta ratikat normaalisti jatkoivat Ympyrätalon suuntaan sekä Porthaninkadun ja Kaarlenkadun väliset pysäkit. Ykkösiltä jäi lisäksi pois Läntisen Brahenkadun pysäkit "Urheilutalo" ja "Brahenkatu" sekä Sturenkadun "Roineentie" -nimiset pysäkit.

Ykköset ja kolmoset käyttävät Hakaniemen torilla linjojen 6 ja 7 pysäkkejä ja myös poikkeusreitit varrella ne pysähtyvät muiden linjojen pysäkeille. Linjoille 3B ja 3T on rakennettu lisäksi Helsinginkadun alkupäähän tilapäinen pysäkkipari, jota myös linja 8 käyttää.

Porthaninkatu remontoidaan perusteellisesti. Kadun alla kulkevat putket ja kaapelit vaihdetaan, kadulle rakennetaan uudet perustukset ja myös uudet ratikkakiskot. Perustuksia vahvistetaan ja kiskot uusitaan, koska syksyllä aloitettava raitiolinja 9 kulkee Porthaninkadun kautta.

Linjaa 9 varten rakennettu nk. Itä-Pasilan lenkki saanee sähköistyksen pääsiäiseen 2008 mennessä.

METRO

12.12.2007 nokkajunat ajoivat samassa junassa numerojärjestyksessä (M101-102+103-104+105-106).

Juhlakirja 25 - vuotiaan metron kunniaksi
Metron 25-vuotisen taipaleen kunniaksi julkaistiin torstaina 20.12. tutkija Leena Louhivuoren kirjoittama teos Juhlat. Kirja on jakaantunut kolmeen osaan, metron suunnitteluun, rakentamiseen ja avajaisten jälkeiseen elämään.

Suunnitteluosa perustuu pääosin Helsingin Sanomien artikkeleihin, jotka ovat peräisin Helsingin kaupungin arkiston metrokokoelmista. Rakentamisesta kertovat toisessa mukana olleet erityisosaajat. Liikenteen alkamisesta ja metrotuotannon lakkauttamisesta kerrotaan Helsingin Sanomien artikkeleista tehdyin tiivistelmin. Osiossa avajaisten jälkeisessä elämässä näytetään rataa ja asemia eri näkökulmista. Metroharrastajat näyttävät rakkautensa kohteen kuvaamalla. Kirjassa myös seurataan rataa asemalta.

Liitteenä on myös DVD, jolla on videoita, arkistokokoelmia, kuvia, musiikkia ja ääntä metron ympäriltä. Sisältö on toteutettu nuorten mediakeskus Hattutehtaalla, Free Your Mind toimituksessa. Mediamateriaali löytyy myös nuorten media-areena Free Your Mindista: www.yle.fi/free.

Crotram HKL 2263 Koskelan hallissa suuren suosion saavuttaneen SRS:n esittelyajelun päätyttyä. Kuva Jorma Rauhala 12.1.2008.

Louhivuoren teosta saatiin myyntiin HKL:n Rautatien torin palvelupisteeseen ja Päivälehdessä museon.

Metro on muuttunut juhlavuoden aikana niin sanoiksi, ääniksi kuin kuviksikin. Asemien elämää seurattiin Helsingin Sanomien kaupunkisivuilla. Helsingiläiset löysivät metroasemia myös radioasemalta Radio Helsinki ja nettiasemilta www.yle.fi/free ja www.trombit.net. Päivälehdessä museo piti metronäyttelyä, jossa vieraili runsaasti kävijöitä. Myös keväinen metromusiikkikilpailu keräsi runsaasti osanottajia. Juhlat - kirja on jo toinen metrosta tänä vuonna julkaistava teos. HKL:n tiedottaja Tapio Tolmusen kirjoittama Tunnelijunasta suosikiksi - metro 25 vuotta - kirja ilmestyi metron merkkipäivän aikoihin elokuun alussa.

Kaupunkilaisten runsas osanotto metroaiheisiin tapahtumiin sekä heidän aktiivisuutensa metron juhlavuoden luomisessa kertovat, että metro on saavuttanut alkuvaikeuksiansa jälkeen vankan sijan Helsingin kaupunkiliikenteessä.

Länsimetron alustava kustannusarvio on noussut huomattavasti suunnittelutyön edetessä. Tuore hinta-arvio on nyt noin 800 miljoonaa euroa.

Metron juhlavuonna 2007 toteutetun lukio- ja taideprojektin tuloksia oli esillä Rautatieaseman Metroutopia-näyttelyssä 19.2. - 2.3.

Taideprojektin taustahahmo, taiteilija Olof Kangas sai idean metroutopioihin viime vuonna seurattuaan monia metron 25. juhlavuoden tapahtumia, joissa myös kuvataiteet olivat vahvasti esillä. Nuoret ovat tulevaisuuden metron käyttäjiä, joten taiteilija halusi tarjota heille mahdollisuuden maalata metrovisioita.

Kangas otti yhteyttä kolmeen helsinkiläislukioon, Tölö Gymnasiumiin, Gymnasiet Lärkaniin ja Svenska Normallyceumiin, joista kaikista lähti oppilasryhmä mukaan. Projektissa syntyneestä noin 60 maalauksesta taiteilija valitsi yhdessä opettajien kanssa 25 työtä näyttelyyn.

Metroutopia: miltä metro näyttää 25 vuoden päästä -näyttelyyn voi tutustua tiistaista 19.2. alkaen helmikuun loppuun saakka Rautatieaseman länsisivessä. Näyttelyn tuotti HKL.

KALUSTOASIAA

Kroatialainen raitiovaunu tuli matkustajaliikenteeseen 21.1.

Kuukauden verran jatkuneet tekniset koeajot joulukuun - tammikuun linjojen 6 ja 8 reiteillä sujuivat hyvin ja matkustajaliikennettä kokeillaan puolen vuoden ajan samoilla linjoilla. "Teknisten ominaisuuksien lisäksi meitä kiinnostaa, millaista palautetta matkustajat antavat vaunusta ja sen kyydistä", HKL-Raitioliikenteen kehittämisspäällikkö Ollipekka Heikkilä sanoo.

HKL on käynnistämässä 40 uuden raitiovaunun hankintaa ja tarjoaa kaikille vaunuvalmistajille mahdollisuutta suorittaa koeajot esittelyajoina Helsingissä. Samalla HKL kartoittaa vaunujen markkinatilannetta ja hankkii teknistä tietoa eri vaunutyypeistä, jotta löydetään Helsinkiin parhaiten soveltuva vaihtoehto. Koeajot eivät sido HKL:ää vaunuhankinnoissa.

Kroatialaisen Crotram-konsortion TMK2200-vaunu edustaa uudentyyppistä ratkaisua sataprosenttisesti matalien raitiovaunujen luokassa. Vaunuja on Zagrebissa käytössä jo 70. Zagrebin kaupungille suunniteltu vaunu ei sovellu sellaisenaan Helsingin oloihin. Se on liian pitkä Helsinkiin ja myös matkustamoon kaivataan muutoksia, muun muassa lisää istumapaikkoja.



HKL:n uusia raitiovaunuja koskeva tarjouskilpailu käynnistyy tänä vuonna ja hankintapäätökset tehdään 2009.

Viimeisenä ison täyskorjauksen läpikäynyt NrII HKL 92 valmistui tammikuussa ja saatiin helmikuussa liikenteeseen. Ykkös-sarjalaisten täyskorjauskierros on alkanut 17 vaunun osalta. Ensimmäinen vaunu on tiettävästi jo Saksassa työn alla.

Välionsa-Manne HKL 162 (ex MVV 519) saapui Helsinkiin 7.2.2008.

Vaunut 362 (RM1), 8 (HM V) ja 10 (HM V) on päätetty romuttaa. Vaunulla 362 ei liene ollut mitään todellista käyttöä noin 20 vuoteen. Vaunu 8 oli linjan 1(A) varavaunu vielä keväällä 2006, vaunu 10 oli liikenteessä viimeksi keväällä 2004.

Helsingin Bussiliikenne Oy:lle tuli vuoden alussa uusia linja-autoja. Nroille 801 - 803 tuli maakaasukäyttöisiä MAN Lion's City teli-autoja, nroille 804 - 815 taas tuli Volvo B7RLE 8700 -tyypin kaksiakselisia kaupunkibusseja sekä nroille 816 - 825 saatiin viimein Scania K230UB / Lahti Scala -katureita. Viimeksi mainitut autot korvasivat autot 710 sekä 713 - 721, jotka eivät täyttäneet sovittuja Euro 5 -tason päästövaatimuksia. Autot 816 - 825 täyttävät edellistäkin tiukemmat EEV-normit. Scanian uuden tekniikan ansiosta EEV:hen päästään ilman lisäaineita.

Veolia Transportille on tullut 80-sarjaan samanlaisia Scania Scala -kaupunkiautoja kuin HelB 816 - 825. Osa nyt hankituista autoista korvasi vuoden 2007 alussa tulleita autoja 221 - 225, jotka eivät täyttäneet alkujaan sovittuja päästövaatimuksia. Uudet 80- ja 90-sarjojen autot ovat päästösoltaan EEV:itä. Veolialle menee vastaavia, mutta hieman paremmin varusteltuja (mm. ilmastointi) myöhemmin Tampereen liikenteeseen.



HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ (ratikka ja bussit)

Koekäytössä oleva Crotram-vaunu ZET 2263 lähti ensimmäiselle ajolleen kaupungille Koskelasta 17.12. klo 23.45. Crotramista on nyttemmin käytetty tunnusta HKL 2263.

Kaikki Manne-vaunut 151 - 154 ovat saaneet alkuvuoden kuluessa kokonaan uudet mainososat. Mainostaja on vaihtunut. Manneja näkee pääosin linjoilla 7A ja 7B, joskus myös 1A:lla.

Crotram suistui Koskelan ratapihalla huonokuntoisen radan takia 26.2. Vaunu joutui pois liikenteestä muutamaksi päiväksi.

Uudenvuodenpäivänä Jokeri-linjalla kaksiakselinen Concordian bussi, upouusi Volvo 8700LE nro 640.

Herttoniemen suunnalla suhteellisen vanhaa HelBin kalustoa ollakseen pyhäpäivä: linjoilla 79, 81 ja 89 kaikilla Scania MaxCi.

HelB:n Lauttasaaren linjoilla yllättäen kaksiakselista kalustoa. 5.2. linjalla 21V Volvo B10L CNG / Carrus 9909 ja seuraavana päivänä linjalla 20 jokin 300-alkuinen Scania/Scala.

HÄMEENLINNA

Vekka Liikenne Oy:llä on Scania MaxCi -tyyppisiä autoja jo kahdeksan kappaletta. Vuoden 2007 lopulla Vekalle meni myös pari N113CLB / Carrus City L:ää. Viimeksi mainittujen autojen historia on värikäs. Alkujaan ne (Vekka 15 ja 16) menivät Suur-Göteborgiin Linjebussille. Ruotsin vaiheiden jälkeen autot menivät turkulaisille TLO-isännille. Turusta autot sitten päättyivät viime syksynä Hämeenlinnaan. Linjebussin autoista 2701 - 2713 peräti 11 eri yksilöä on siirtynyt eri aikoina "takaisin" Suomeen (takaisin siinä mielessä että korit on aikanaan rakennettu Vantaalla).



Vekka Liikenne Oy 16, Hämeenlinna. Vekalle tuli vuoden 2007 loppupuolella Turusta pari Scania N113CLB-L / Carrus K204 City L -autoa. Alkujaan autot oli hankkinut Ruotsin Linjebuss Suur-Göteborgin liikenteeseen (sarja 2701 - 2713). Kuva Juhana Nordlund 14.2.2008, Hämeenlinna.

LÄHIJUNA

Sm2 6084 on saneerattu. Saneerattuja Sm2:ia ovat nyt ainakin 6051, 6053, 6054, 6061 - 6063, 6065 - 6081, 6084, 6087 - 6089 sekä 6100. Työn alla lienevät 6057 ja 6082. 6085 on ainoa Sm2, jossa valmistajalaatat ovat edelleen vaunujen ulkoseinillä.

MUUTA

HKL ja Liikenneturva järjestivät Lucian päivänä 13.12.2007 yhteisen liikenneturvallisuu tapahtuman. Raitiovaunu nro 12 oli pyssäköity Fennian eteen Mikonkadulle klo 8 -12 ja siellä HKL:n Setä Siminen jakoi tietoa liikenteessä näkyemisestä sekä turvallisuusasioista yleensä.

Helsingin joukkoliikennelautakunta on kokouksessaan 14.2.2008 päättänyt äänin 4-4 (pj:n ääni ratkaisi), että raitiolinjan 9 reitiksi tulee 10.8.2008 alkaen Kolmikulma -Itä-Pasila ja linjan 10 reitti säilyy nykyisellään.

KIITOS

Avustukset tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Daniel Federley, Arto Hellman, Tauno-Juhani Lappi, Juhana Nordlund, Jorma Rauhala ja Kimmo Säteri.

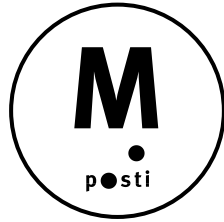
Jokerilinjan ruuhkaisuuden vuoksi YTV päätti yhtenä vaihtoehtona tutkia kaksoisniveillinä-autom soveltuvuutta tähän liikenteeseen. Göteborgs Spårvägarin Volvo / Säftele nro 807 oli helmikuun alkupuolella noin 10 päivän ajan koeajossa. Moottori sijaitsee auton vasemman (ovetoman puolen) etupyörän takana pystyasennossa. Kakkosakseli on ainoa vetävä akseli. Takimmainen eli nelosakseli on ohjaava, millä eliminoidaan ajoneuvon oikaisemista jyrkissä käännoksissä. Kuva Juhana Nordlund 10.2.2008, Helsinki Itäkeskus.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *



Radio Novan mainosvärit saanut Manne Koskelan hallissa. Kuva Jorma Rauhala 12.1.2008.

Mannejen uudet mainoskuosit julkistettiin alkuvuodesta. Kuvan HKL 154 mainostaa Nooa Säästöpankkia. HKL 151 on Radio

Novan, HKL 152 on eBookersin ja HKL 153 on YIT:n väreissä. Kuva Jorma Rauhala 26.2.2008.

