

RESIINA

24

Kustantaja : Veturien Ystävät r.y, PL 729 00101 Helsinki 10

Toimitus : Veturien Ystävät r.y.

Päätoimittaja P.Söderholm Louhentie 20 H 63 02130 Tapiola

Jakelu jäsenlehtenä :

Veturien Ystävät r.y.

Suomen Raitiotieseura r.y.

Museorautatie Forssa-Humppila r.y.

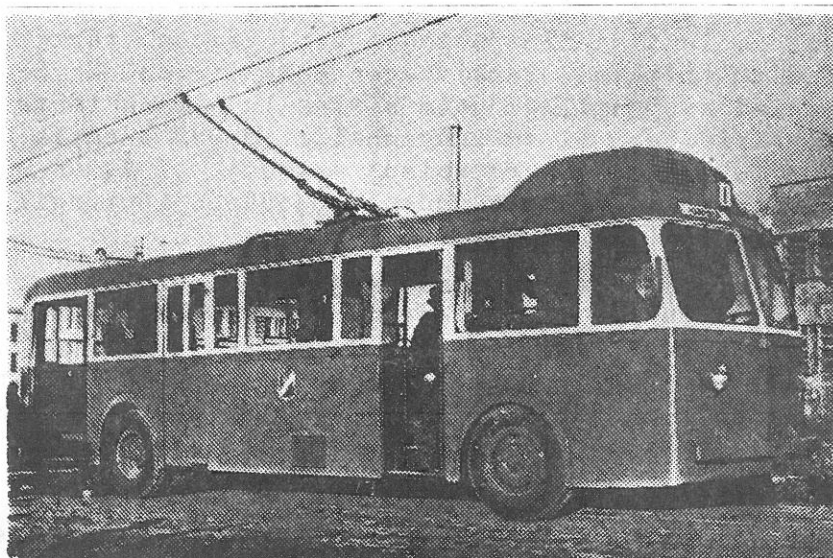
maksuton painos

viides vuosikerta

10.12.1973

JOHDINAUTOT

Tänä vuonna tulee kuluneeksi neljännesvuosisata säännöllisen johdinauto liikenteen aloittamisesta maassamme. Joulukuun 8. päivänä 1948 alkoi johdinautoliikenne Tampereella, kun taas Helsinki siirtyi säännölliseen johdinautoliikenteeseen helmikuun 5. päivänä 1949. Tällä kertaa tarkastellaan Tampereen johdinautoliikenteen vaiheita. Pääkaupungin johdinautoliikenteen historiaan palataan seuraavassa Resiinan numerossa.



AAMULEHDEN KUVA-ARKISTO

Kysymys Tampereen sisäisen liikenteen järjestämisestä tuli ajankohtaiseksi jo vajaat seitsemän vuosikymmentä sitten. Varsinkin 1890-luvun voimakas väkiluvun kasvu sekä asutuksen leviäminen kaupungin silloisten rajojen ulkopuolelle (esim. Pispalaan) aiheuttivat ongelmia etenkin työmatkoissa.

Vuonna 1907 alkoi vakava keskustelu raitiotien saamiseksi Tampereelle. Kaupungin raitiotieasiaa tutkineen komitean perusteellisesta työstä huolimatta hanke kohtasi vastatuulta kunnallisissa elimissä. Kuitenkin raitiotieajatus oli useiden yksityishenkilöiden suunnitelmissa useita eri kertoja, joskaan mihinkään konkreettiin lopputulokseen ei päästy. Vuonna 1929 kaupunginhallitus totesi, ettei sähköraitiotien rakentaminen sillä hetkellä voinut tulla kysymykseen. Sen koommin ei Tampereelle ole suunniteltu raitiotietä.

Lieneekö sattuma, että samana vuonna jolloin raitiotiet tyrmättiin lopullisesti Tampereella, tutki Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö "ns. trolley-autojen soveltuvaisuutta. Nämä kulkevat sähkövoimalla, ovat varustetut kumirenkain ja eivät vaadi raiteita". Ja Georg Estlander jatkaa Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiön 40-vuotishistoriikissa: "Näytti siltä, että harrastus tätä liikennevälinettä kohtaan oli melko suuri, mutta sen käytäntöön ottaminen on kuitenkin tulevaisuuden kysymys."

Ensimmäiset vakavat yritykset Tampereen sisäisen liikenteen järjestämiseksi tehtiin vuonna 1919, jolloin eräät tamperelaiset teollisuuslaitokset suunnittelivat Tampereen Omnibus Oy:n perustamista. Hanke raukesi, kun liikemies Kaarlo Leander hankki kaksi 2-kerroksista bussia Berliin-

nistä, joilla alettiin liikennöidä vuonna 1920. Toiminta päättyi melko pian kehnokuntoisten katujen vuoksi.

Vuonna 1923 käynnistyi Tampereella varsinainen yksityisten harjoittama kaupungin sisäinen linja-autoliikenne, joka vuonna 1937 kokonaisuudessaan siirtyi Tampereen Liikenne Oy:n haltuun.

Toisen maailmansodan aiheuttama pula polttonesteestä ja autonrenkaista aiheutti varsin suuria vaikeuksia; kaupungin sisäinen liikenne piti su-pistaa murto-osaan todellisesta tarpeesta. Nyt oivallettiin sähkövoiman merkitys: kotimaassa tuotettavaan energiaan eivät kansainväliset kriisit vaikuta. Koska raitiotietä ei ollut, piti turvautua ajatukseen johdinauto-liikenteeseen siirtymisestä.

Niinpä Tampereen Liikenne Oy esitti alkusyksystä 1940 kaupunginhallituk-selle "trolley-autojärjestelmään" siirtymistä. Yhtiö tarjoutui muutta-maan 20 bussia sähkökäyttöisiksi 6-12 kuukauden kuluessa, mikäli kau-punki puolestaan huolehtisi ilmajohtojen vetämisestä tärkeimmille katu-osuuksille sekä toimittaisi tarvittavan sähkövirran käypään hintaan. Vaikka yhtiö hankki kaupungille valmistavan lupauksen tarpeellisen lainan saamisesta valtiolta, ei kaupunginhallitus sen enempää kuin kaupun-ginvaltuustokaan tehnyt mitään ratkaisua asiassa. Saman vuoden joulu-kuussa Tampereen Liikenne Oy teki uuden tarjouksen kaupungille, kuiten-kin tuloksetta.

Kaupunki innostui epäilemättä johdinautoajatuksista, koskapa kaupungin-hallitus vuoden 1941 loppupuolella asetti toimikunnan valmistelemaan ky-symystä johdinautojärjestelmän käyttöön ottamisesta kaupungin sisäisessä liikenteessä. Tällöin syntyi suunnitelma runkolinjasta Petsamo - Rahola, joka sivumennen sanottuna periaatteessa noudattelee raitiotiekomitean jo vuonna 1909 esittämää linjausta Tammelantorilta Pirkkalaan johtavalle maantielle.

Syyskuussa 1943 johdinauto-toimikunta lähetti kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle perustellun anomuksen johdinlinjojen ja -vaunujen rakennuslupan saamiseksi. Vastauskirjeessään ministeriö piti kuitenkin suunnitellun linjan toteuttamista hyvin epätodennäköisenä.

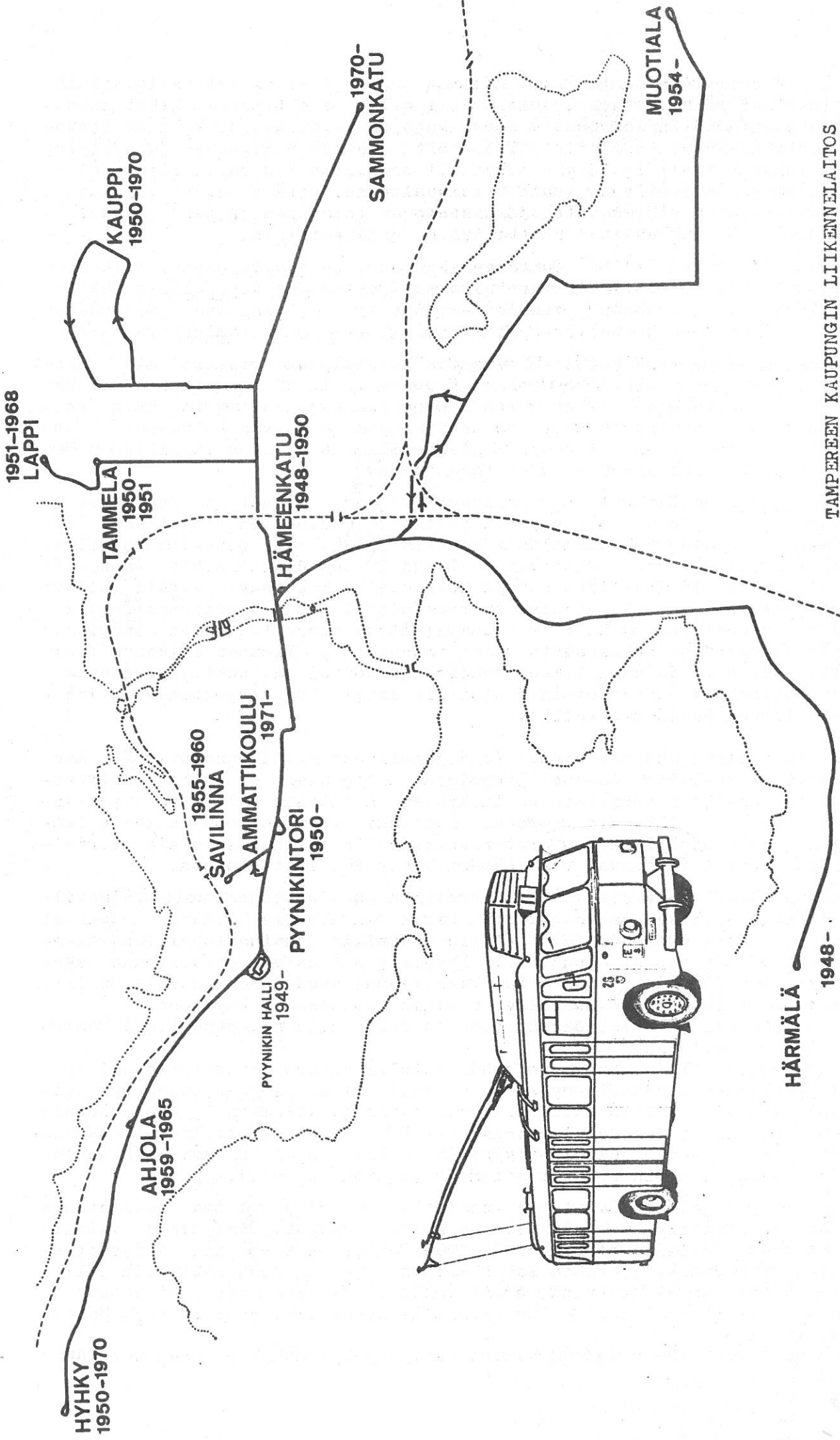
Vaikka sodan päätyttyä polttonesteiden saanti helpottui, oli linja-auto-liikenteen käynnistämisessä kosolti vaikeuksia. Vuonna 1945 valmistui sähkölautakunnan lopullinen ehdotus johdinauto-liikenteen järjestämisek-si. Samalla lautakunta puolsi Tampereen Liikenne Oy:n puolen vuosikymme-nen takaista esitystä "trolley-autojärjestelmään" siirtymiseksi. Kaupun-ginvaltuusto päätti kuitenkin oman liikennelaitoksen perustamisesta.

1947 kaupunki tilasi 20 johdinautoa, eikä jatkanut Tampereen Liikenne Oy:n toimilupaa kuin vuodella. Täten kaupunki oli lopullisesti päättänyt ottaa hoitaakseen Tampereen sisäisen liikenteen.

Johdinautorintaman tapahtumia seurattiin nyt innolla. Julkaisipa Aamu-lehti aprillipilan, jossa johdinauton kuvalla varustetussa artikkelissa "vakuuttavasti" kerrottiin, että johdinauto-liikenne alkaa 01.04.1948. Hämeenkadun päätepysäkille Suomen pankin talon viereen olikin keräänty-nyt aimo joukko kyytiin pyrkiviä, jotka saattoivat vain todeta tullessaan nenästä vedetyiksi.

Ilmajohdot vedettiin kesällä ns. koelinjalle (Härmälä-Hämeenkatu). Kau-pungin sähkölaitos rakensi ilmajohdot ns. heiluriripustusperiaatteella sveitsiläisen Kummerl & Matter-toiminimen materiaalista. Tietyt hankin-tavaikeudet voitettiin Oy Strömberg Ab:n avulla. Ilmajohdot toimitti Suomen Kaapelitehdas Oy, joten kotimainen teollisuutemme on alusta alka-en ollut mukana johdinautojärjestelmämme rakennustyössä. Tampereelle mainittu heiluriripustus eli ns. joustava linjajärjestelmä sopi oikein hyvin, koska katujen kunto asetti ilmajohdoille omat vaatimuksensa.

Nyös johdinautojen rakentaminen sujui suunnitelmien mukaisesti. Johdin-auto n:o 1 varustettiin sveitsiläisin sähkölaittein; asennuksesta huo-



TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS
 JOHDINAUTOVERKON KEHITYS 1948-1973

lehti sveitsiläinen mekaanikko. N:oissa 2 ja 3 taas olivat englantilaisvalmisteiset sähkölaitteet, joihin oli ollut perehtymässä kaksi suomalaista asentajaa Englannissa. Johdinautojen valmistajan, Valtion lentokonetehtaan kanssa sovittiin siitä, että vaunut huolletaan ja säilytetään aluksi Valmetilla. Syynä tähän oli toisaalta kaupungin liikennelaitoksen omien hallitilojen puute, toisaalta se, että vaunujen valmistaja saattoi seurata ensimmäisten johdinautojen toimintaa ja tehdä mahdollisia muutoksia seuraaviin rakennettaviin johdinautoihin.

Lokakuun 20. päivänä 1948 Tampereen kaupunginvaltuusto asetti liikennelautakunnan ja vahvisti liikennelaitoksen johtosäännön. Tällöin päättyi "trolleybussitoimikunnan" vuosia kestänyt työ. Mainittua päivämäärää pidetään Tampereen kunnallisen liikennelaitoksen perustamispäivämääränä.

Marraskuun 9. päivänä "Sininen ilmestys" (Aamulehden otsikko) eli johdinauto teki ensimmäisen koematkan. "Autoon sopii n. 80 matkustajaa. Rahastajalle on varattu paikka auton takaosassa samalla tavoin kuin raitiovaunuissa. Johdinauto suoritti useita matkoja päivän kuluessa. Auto herätti suurta mielenkiintoa ja pääteasemille ja katujen varsille kerääntyi runsaasti yleisöä seuraamaan tapahtumaa."

Suomen johdinautoliikenteen viralliset avajaiset pidettiin joulukuun 8. päivänä 1948 kello 11 kolmen juhraliputetun johdinauton aloittaessa liikenteen Hämeenkadun ja Härmälän välisellä 5.25 km:ä pitkällä reitillä. Kutsuvieraita oli mm. Helsingin ja Turun liikennelaitoksista. Aamulehti kertoi, että "niin asiantuntijat kuin maallikkokutsuvieraatkin olivat ihastuneita uusiin, ajanmukaisesti rakennettuihin ja äänettömästi kulkeviin katuvaunuihin. Pysäköille (huom.nimitys) muodostui ajoittain pitkiä jonoja ja vain osa halukkaista pääsi vaunuihin". Yleinen liikenne aloitettiin kello 12 ja uusi liikenneväline muodostui kaupunkilaisten suosimaksi kohteeksi: Sunnuntaisin joutui liikennelaitos järjestämään ylimääräistä lipunmyyntiä pysäkeille.

Koska luettelot johdinautoista sekä johdinautoin liikennöidyistä kaupungin liikennelaitoksen bussilinjoista karttoineen ovat tämän artikkelin yhteydessä, ei varsinaiseen liikenteen kehitystä valaisevaan yhteenvetoon ole syytä lähemmin paneutua. Kuitenkin mainittakoon muutamia Tampereen johdinautoliikenteen historian kannalta mielenkiintoisia piirteitä, jotka eivät (ainakaan välittömästi) näy em. luetteloista.

Heinäkuun 1:stä päivästä 1949 siirrettiin johdinautojen huolto Valmetilta liikennelaitoksen omaan halliin Pirkkalanvaltatie 37:ään. Runsaat kaksi kuukautta myöhemmin aloitettiin Pyynikin johdinautohallien rakentaminen. Tämän vuoksi jouduttiin Pyynikin harjusta lohkaisemaan maata pois noin 23 000 kuutiometriä. Vielä saman vuoden joulukuussa hallit, joissa oli tilat 32:lle bussille, saatiin osittaiseen käyttöön. Vuonna 1949 oli sähkölaitoksen toimesta rakennettu ns. runkolinja Tamme-la-Hyhky pääosiltaan.

Vuonna 1950, jolloin kaupungin johdinautoliikenteen perusverkko oli saatu liikenteeseen, saatiin myös maamme ensimmäinen linja-autojen pesulaitte asennetuksi Pyynikin halliin. Tosin tämän turkulaisen Oy Gustavssonin konepajan valmistaman pesulaitteen käyttöönottoa jouduttiin siirtämään seuraavaan vuoteen, jolloin Pyynikin halliin saatiin uusi vesijohto, jolloin vettä saatiin riittävästi myös bussien pesuun.

Vuonna 1953, jolloin TKL tuotti ensimmäistä kertaa voittoa toimintansa aikana, aloitettiin Muotialan linjan sähköistystyöt. Tämä linja valmistui ja avattiin liikenteelle 06.10.1954 Tampereen kaupungin 175-vuotisjuhlien yhteydessä, joskohta säännöllinen liikenne johdinautoilla alkoi vasta marraskuun alkupäivinä; syynä tähän olivat keskeneräiset katutyöt. Vuonna 1954 oli ensi kertaa käytössä yöliikenne (mm. Härmälään ja Muotialaan).

1955 vedettiin ilmajohdot Savilintaan (kääntösilmukan paikka on tänäkin

päivänä nähtävissä). Seuraavana vuonna rautatieaseman sekä ratapihan alittavassa katutunnelissa ilmajohtojen kiinnitys uusittiin siten, että kuparijohdot asennettiin kiinteille kiskoille. Täten ajonopeutta tunnelissa saatettiin lisätä. Suomen pankin luona olevasta linjan n:o 1 alkuperäisestä kääntösilmukasta poistettiin tulovaihte, mutta itse ajojohdot ovat edelleen paikoillaan, ja kääntösilmukkaa voidaan tarvittaessa käyttää. Vuonna 1956 oli yleislakko, joka keskeytti kaiken liikenteen aikana 01.03.-19.03.

Vuonna 1958 suoritettiin Hatanpäänvaltatiellä suuria muutostöitä, joten linjaa n:o 1 liikennöitiin vuoden jälkipuoliskolla dieselbusseilla. Linjalla n:o 11 otettiin käyttöön kuljettajarahastus; ainoastaan ruuhka-aikana oli vuoroilla erillinen rahastaja.

Vuonna 1959 rakennettiin Ahjolan aukiolle kääntösilmukka. Viinikanojan siltatyön takia pääsi linja n:o 1:n liikennöinti johdinautoilla alkamaan vasta lokakuussa oltuaan siis keskeytyksissä hiukan yli vuoden päivät.

Vuonna 1963 poistettiin ilmajohtot Savilinnasta ja kahta vuotta myöhemmin rakennettiin "sivuraide" Pyynikintorille, josta oli tullut kolmen johdinautolinjan päätepiste. Kesäkuun 1. päivästä 1965 linjalla n:o 2 siirryttiin kuljettajarahastukseen.

Vuoden 1968 aikana Muotialan linjalla vaihdettiin johdot uusia katujärjestelyjä vastaaviksi Viinikanojan partaalla.

Vuonna 1970 päätettiin jo edellisenä vuonna aloitettu linjan n:o 2 ilmajohtojen poistaminen Lapin reitiltä. Linjan n:o 3 ilmajohtot poistettiin niinikään, mutta Sammonkadulle rakennettiin aivan uusi reitti linjaa n:o 25 varten. Linjalla n:o 11 muutettiin ilmajohtoja runsaan puolen kilometrin matkalla katujen yhdensuuntaistamisjärjestelyjen takia. Oheinen karttaesitys perustuu linjan n:o 11 osalta näihin uusiin järjestelyihin.

Vuonna 1971 siirrettiin linjan n:o 25 läntinen kääntösilmukka Ammattikoulun tuntumaan. Täten TKL:n johdinautoverkko saavutti nykyisen muotonsa ja laajuutensa.

Johdinauto vai dieselbussi - siinä pulma. Viime vuonna suoritetuissa tutkimuksissa tamperelaiset ovat todenneet, että johdinautojen ja dieselbussien käyttökustannuksilla ei ole juuri eroa. Epäilemättä Helsingin päätös jatkaa vastaisuudessaakin johdinautoliikennettään on vaikuttanut Tampereen mielipiteisiin.

Vuonna 1972 alettiin TKL:lla suunnitella uusien johdinautojen hankkimista. Tarkoituksena oli rakentaa Scanian alustalle luultavasti Ajokin kori. Sähkölaitteet olisi osaksi otettu liikenteestä poistetuista vauvuista (BTH), osaksi hankittu uusia: tavallinen kontaktorikäyttö mallia Kiepe tai mahdollisesti tyristorikäyttö mallia Oy Strömberg Ab. Kaupunginvaltuusto myönsi jo rahatkin näitä kahta uutta johdinautoa varten, mutta kaupunginhallitus epäröi. Nyt on kuitenkin jääty odottamaan Helsingin päätöstä johdinautojensa valmistajasta. Epäilemättä pääkaupungin ratkaisu ohjaa Tampereen lopullista päätöstä uusien johdinautojensa suhteen. Asia on kiireellinen, koska TKL:n johdinautokalusto on yli-ikäistä ja uusimisen tarpeessa.

Artikkelin alussa on näkymä Härmälästä 09.11.1948. Kuvassa on ensimmäinen Tampereella liikkunut johdinauto, n:o 2. Tämä vaunu, joka edelleen on liikenteessä, on taittanut taivalta jo lähes puolitoistamiljoonaa kilometriä. N:o 2 on tarkoitettu sijoittamaan ensi vuonna Tampereen Tekniseen Museoon. Tämä on monessakin mielessä kulttuurihistoriallinen teko: onhan ko. johdinauto maassamme säilyneistä vanhin. Kun se tietojen mukaan luovutetaan vielä täysin toimintakuntoisena, voidaan jo puhua perinteen jalostetuimmasta vaalimisesta. Sopii vain toivoa, että Tampereen Tekninen Museo huolehtii tästä paikallisliikennehistoriallisesta museoesineestä sen arvoa vastaavalla tavalla.

TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOKSEN JOHDINAUTOT VUOSINA 1948-1973

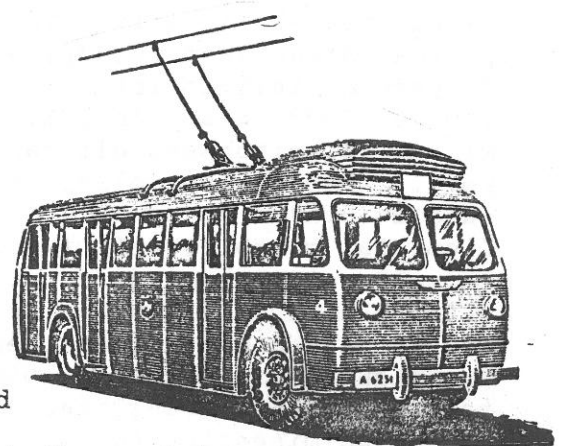
n:o	rv	tk	pl	valm	slv	np	sn	ip	sp	py
1	1948	1957	1967	VALMET	BBC	8.5	60	25 +	36 =	61
2	1948	1956		VALMET	BTH	7.9	60	25 +	36 =	61
3	1948	1957	1968	VALMET	BTH	7.9	60	25 +	36 =	61
4	1949	1960		VALMET	BTH	8.8	60	24 +	37 =	61
5	1949	1958		VALMET	BTH	8.7	60	24 +	37 =	61
6	1949	1965		VALMET	BTH	8.7	60	24 +	37 =	61
7	1949	1966		VALMET	BTH	8.8	60	24 +	37 =	61
8	1949	1961		VALMET	BTH	8.8	60	24 +	37 =	61
9	1949	1960		VALMET	BTH	8.8	60	24 +	37 =	61
10	1949	1959		VALMET	BTH	8.8	60	24 +	37 =	61
11	1949	1964		VALMET	BTH	8.8	60	24 +	37 =	61
12	1949	1960		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
13	1949	1963		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
14	1950	1962		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
15	1950	1963		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
16	1950	1964	1972	VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
17	1950	1959		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
18	1950	1962		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
19	1950	1965		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
20	1950	1963		VALMET	BTH	8.9	60	24 +	37 =	61
21	1951	1963	1970	VALMET	BBC	9.1	60	21 +	38 =	59
22	1951	1958	1970	VALMET	BBC	9.1	60	21 +	38 =	59
23	1954	1967		VALMET	BTH	8.5	60	23 +	43 =	66
24	1954	1964		VALMET	BTH	8.5	60	23 +	43 =	66
25	1954	1964		VALMET	BTH	8.5	60	23 +	43 =	66
26	1954	1964		VALMET	BTH	8.5	60	23 +	43 =	66
27	1954	1963		VALMET	BTH	8.5	60	23 +	43 =	66
28	1959	1966		VALMET	BTH	8.0	60	21 +	38 =	59
29	1959	1969		VALMET	BTH	8.0	60	21 +	38 =	59

rv = rakennusvuosi
tk = korin täyskorjaus
pl = poistettu liikenteestä
valm = valmistaja
slv = sähkölaitteiden valmistaja
np = nettopaino tonnia
sn = suurin nopeus
ip = istumapaikkoja
sp = seisomapaikkoja
py = matkustajapaikkoja yhteensä

VALMET, Lentokonetehtas, Tampere
BBC = Brown, Boveri & Cie. AG
BTH = British Thomson-Houston Company, Ltd

Kaikkien BBC-moottoreiden tuntiteho 81.5 kW/1080 kierr/min
Kaikkien BTH-moottoreiden tuntiteho 76.0 kW/1320 kierr/min

Käyttöjännite: 600 V tasavirta



Kuvassa Tampereen kaupungin liikennelaitoksen johdinauto n:o 4

TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOKSEN JOHDINAUTOLINJAT VUOSINA 1948-1973

vuosi	linja n:o	reitti	aikana	lp	vv	ajokm
1948	1	Härmälä-Hämeenkatu	08.12.-31.12.	5.3	3	16 680
1949	1	Härmälä-Hämeenkatu	k v	5.3	3	339 269
1950	1	Härmälä-Hämeenkatu	01.01.-14.03.	5.3	4	1 080 004
	1	Härmälä-Pyynikintori	15.03.-31.12.	6.5	4-5	
	2	Tammela-Hyhky	15.03.-31.12.	6.3	5	
	3	Kauppi-Hyhky	18.07.-31.12.	7.9	6	
1951	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.5	4-5	1 446 418
	2	Tammela-Hyhky	01.01.-31.05.	6.3	5	
	2	Lappi-Hyhky	01.06.-31.12.	6.8	4-5	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.5		
1952	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.5	4-5	1 452 535
	2	Lappi-Hyhky	k v	6.8	5-6	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.5	5-6	
1953	kuten vuonna 1952					1 472 045
1954	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.5	4-5	1 585 736
	2	Lappi-Hyhky	k v	6.8	4-6	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.5	4-7	
	11	Muotiala-Pyynikintori	06.10.-31.12.	6.2	5	
1955	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6	4-5	1 990 041
	2	Lappi-Hyhky	k v	6.8	5	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7	5-7	
	3S	Kauppi-Savilinna	19.09.-31.12.	4.8	3	
	11	Muotiala-Pyynikintori	k v	6.2	4-5	
1956	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6	4-6	1 810 601
	2	Lappi-Hyhky	k v	6.8	4-5	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7	4-5	
	3S	Kauppi-Savilinna	01.01.-08.11.	4.8	3	
	11	Muotiala-Pyynikintori	01.01.-08.11.	6.2	3-5	
	11	Muotiala-Savilinna	09.11.-31.12.	6.7	5	
	16	Kauppi-Pyynikintori	09.11.-31.12.	4.3	3	
1957	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6	4-6	1 898 274
	2	Lappi-Hyhky	k v	6.8	4-5	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7	4-5	
	11	Muotiala-Savilinna	k v	6.7	4-5	
	16	Kauppi-Pyynikintori	01.01.-31.05., 29.09.-31.12.	4.3	3	

lp = linjapituus km

vv = vuorovaunuja

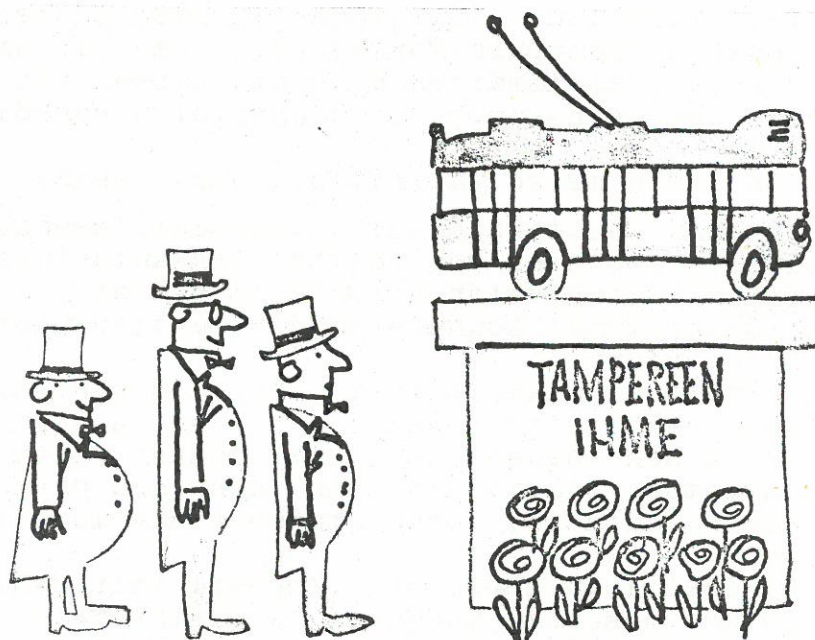
k v = koko vuoden (01.01.-31.12.)

Esitetyt tiedot perustuvat TKL:n vuosikertomuksiin

1958					1 425 178
	1	Härmälä-Pyynikintori	01.01.-19.10.	6.6 4-6	
	2	Lappi-Hyhky	k v	6.8 4-5	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7 4-5	
	11	Muotiala-Savilinna	k v	6.7 5	
	16	Kauppi-Pyynikintori	01.01.-01.05., 02.05.-31.12.	3 4.3 (3)	
1959					1 225 974
	1	Härmälä-Pyynikintori	27.10.-31.12.	6.6 4-5	
	2	Lappi-Hyhky	01.01.-20.09.	6.8 4-5	
	2	Lappi-Savilinna	21.09.-12.11.	3.9 3	
	2	Lappi-Ahjola	13.11.-31.12.	5.5 4	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7 4-6	
	11	Muotiala-Savilinna	01.01.-31.05., 21.09.-31.12.	6.7 5	
	16	Kauppi-Pyynikintori	01.01.-20.09.	4.3 (3)	
1960					1 725 008
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 4-5	
	2	Lappi-Ahjola	01.01.-30.06.	5.5 3-4	
	2	Lappi-Savilinna	01.07.-31.07.	5.5 2	
	2	Lappi-Ahjola	01.08.-31.12.	5.5 3-4	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7 4-6	
	11	Muotiala-Savilinna	01.01.-02.10.	6.7 4-5	
	11	Muotiala-Pyynikintori	03.10.-31.12.	6.2 5	
1961					1 721 083
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 4-5	
	2	Lappi-Ahjola	k v	5.5 3-4	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7 4-6	
	11	Muotiala-Pyynikintori	k v	6.2 3-5	
1962		kuten vuonna 1961			1 806 008
1963		kuten vuonna 1961			1 886 976
1964		kuten vuonna 1961			1 487 483
1965					1 267 702
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 4	
	2	Lappi-Ahjola	01.01.-31.05.	5.5 3	
	2	Lappi-Pyynikintori	17.10.-31.12.	3.5 2	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7 4-5	
	11	Muotiala-Pyynikintori	k v	6.2 3-4	
1966					1 328 257
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 3-4	
	2	Lappi-Pyynikintori	01.01.-01.05., 01.10.-31.12.	3.5 2	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7 4	
	11	Muotiala-Pyynikintori	k v	6.2 3	
1967					1 025 568
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 3-4	
	2	Lappi-Pyynikintori	k v	3.5 2	
	3	Kauppi-Hyhky	k v	7.7 4	
	11	Muotiala-Pyynikintori	k v	6.2 3	

Sulkeisiin merkityt vuorovaunut =
johdinautoliikenteellä ainoastaan osapäivävuoroja

1968					993 621
	1	Härmälä-Pyynikintori	01.01.-31.05.,		
			01.09.-31.12.	6.6 4	
	2	Lappi-Pyynikintori	01.01.-01.05.	3.5 2	
	3	Kauppi-Hyhky	01.01.-31.05.,		
			01.09.-31.12.	7.7 4	
	11	Nuotiala-Pyynikintori	01.01.-01.05.	6.2 3	
1969					981 054
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 3-4	
	3	Kauppi-Hyhky	01.01.-16.02.	9.4 4	
	11	Nuotiala-Pyynikintori	01.01.-01.05.	6.3 3	
1970					1 032 403
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 3-4	
	3	Kauppi-Hyhky	01.01.-31.05.	7.7 3	
	11	Nuotiala-Pyynikintori	k v	6.3 3	
	25	Sammonkatu-Pyynikintori	01.10.-31.12.	4.5 4	
1971					913 550
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 3-4	
	11	Nuotiala-Pyynikintori	k v	6.3 3	
	25	Sammonkatu-Pyynikintori	01.01.-01.05.	4.5 4	
	25	Sammonkatu-Ammattikoulu	15.10.-31.12.	4.5 4	
1972					1 070 649
	1	Härmälä-Pyynikintori	k v	6.6 3-4	
	11	Nuotiala-Pyynikintori	k v	6.3 3	
	25	Sammonkatu-Ammattikoulu	k v	4.5 4	
1973					
	1	Härmälä-Pyynikintori			
	11	Nuotiala-Pyynikintori			
	25	Sammonkatu-Ammattikoulu			



Kuva julkaisusta "Sinisten bussien matkassa", Katsaus Tampereen kaupungin liikennelaitoksen toimintaan
(Tampereen kaupunginhallituksen selosteita 12/64)



SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

LIIKENNERIPPUSIA HELSINKI

Vallilan hallin tulovaihteet 823 ja 825 ovat sähköistetyt. 823 on pohjoisen ja 825 eteläisen suunnan sisäänajovaihte.

Nivelvaunuista on poistettu kolmas, ylimääräinen, vaunun keski-viivalla ollut etuvalonheitin sekä takavallo. Asetukset raitiovaunuista määräisivät ennen, että vaunuissa sallitaan vain yhdet valolähteet, mutta asetusta on nrv:jen vuoksi yritetty muuttaa. Hiomavaunut eivät kuulu "raitiovaunuihin" vaan ovat työvaunuja, joissa on hyväksytty mitä vain, esim kahdet valot jo toistakymmentä vuotta.

Vaunuun 341 on asennettu ohjaamon etulasien yläosaan tummennetut auringon häikäisyä vähentävät lisälasit.

Vaunuun 331 on korjauksen yhteydessä laitettu uudistetut takavalot. Ko vaunusarjassa on yleisesti kaksiosaiset takavalot eli punainen yölamppu ja erillinen keltainen jarruvalo. 331:ssä on kummatkin yhdistetty uudempien telivaunujen tapaan, mutta erona näihin ei jarrutettaessa syty keltainen, vaan kirkas punainen.

Vaunussa 333 on takana sarjansa ainoa irtokilpiteline.

Lokakuun puolivälissä siirryttiin uuteen vaihteiden induktiiviseen kääntöjärjestelmään.

Rippustelijat olivat: 32 AH + 03 JR

Nivelraitiovaunua esittävän postimerkin painattamista ehdottaa Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lautakunta. Kaavailun mukaan merkin ilmestyminen ajoitettaisiin vuoteen 1979. Silloin pidetään Helsingissä kansainvälisen julkisen liikenteen liiton konferenssi. Postimerkin julkaiseminen juhlistaisi tuota kokousta. Merkki olisi arvoltaan kirjekuorimerkki. Konferenssivieraat voisivat käyttää sitä kirjeenvaihdossaan, lautakunta toteaa. Posti- ja lennätinhallitus on suhtautunut myönteisesti suunnitelmaan. Merkin valmistuksesta ei aiheudu liikennelaitokselle mitään kuluja. Merkit painetaan valtion setelipainossa, jonka omat taiteilijat suunnittelevat merkin. (Uusi Suomi 20.09.73)

LISÄÄ POSTIMERKKEILYÄ

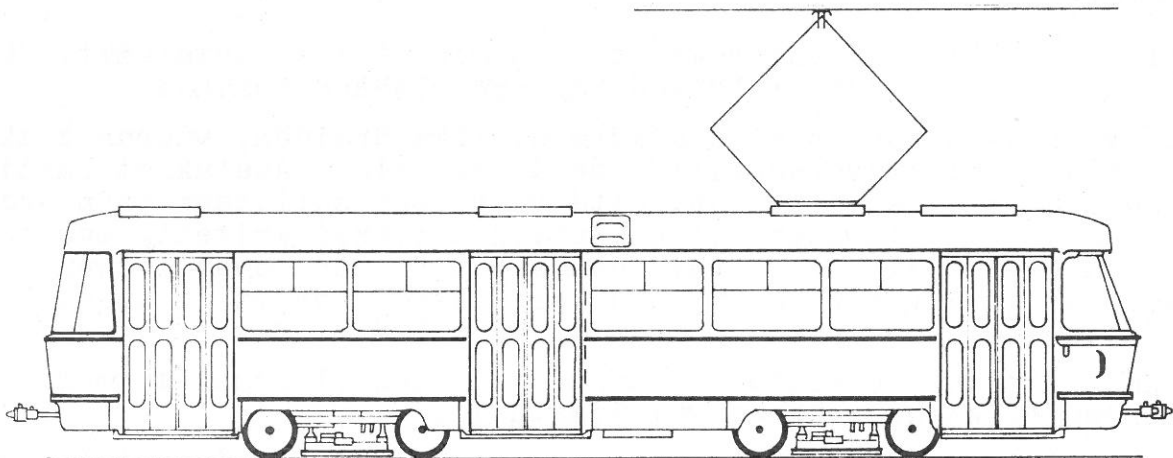
Seuran viimekesäisellä Tallinnanmatkalla tutustuimme sikäläisen liikennelaitoksen palveluksessa esimiestehtäviä hoitavaan välittömään keski-ikäiseen veikkoseen nimeltä REIN ALASI. Rein puhuu ja kirjoittaa selvää suomea ja on lähettämässään kirjeessä pyytänyt arkistonhoitajaa hankkimaan hänelle suomalaisen filatelisituttavan, joka olisi halukas vaihtamaan postimerkkejä, joista erityisesti urheiluaiheiset häntä kiinnostavat.

- Hyvät seuralaiset ja muutkin Resiinan lukijat, nyt kynä käteen ja kirjetuttavuus alulle! Osoite kuuluu neuvostolaiseen tyyliin seuraavasti:

Eesti NSV
200034 TALLINN
Sütiste tee 39-56
Alasi, Rein

(EV)

Tallinnasta puheen ollen, viimenumeroisen artikkelin otsikkokuva meni painovaiheessa aivan tuhruksi ja toimitus haluaisi yrittää painattaa se uudestaan. Tarvittaisiin vähän parempi - ja isompi originaali. Sitä odoteltaessa kokeiltakoon toista tallinnalaisvaunua, CKD-Tatra T4D:tä esittävää piirrosta:



LINJA-AUTOKUULUMISIA

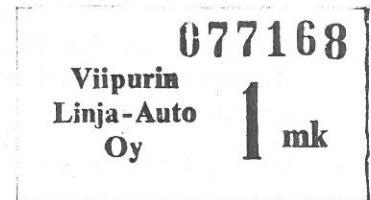
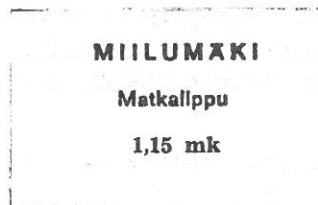
Jätevesipuhdistamo linja-autossa? Kyllä vain! Toimitusjohtaja Kaimo Kuivela sai idean ja rakensi liikkuvan puhdistuslaitoksen. - Liikkuvalla viiralla tapahtuvan jäteveden suodatuksen sovellutuksiin perustuva jäteveden puhdistusmenetelmä on lähitulevaisuudessa lähdössä markkinoille Turusta. Laitteella katsotaan olevan merkitystä mm öljyntorjunnassa. Laite voidaan rakentaa joko kiinteäksi tai pyörien päälle. Prototyyppi on rakennettu vanhaan linja-autoon. (Turun Sanomat 25.09.73)

Entä linja-auto itse? Vuosimalli on 1963, alusta LEYLAND ROYAL TIGER ja kori Autokori Oy:n malli "Turku". Alunperin auto oli Someron Linja Oy:n n:o 41 (TIS-41). Se myytiin 1967 Kokemäelle Rafael Wallinille, joka risti sen n:o 14:ksi. Toim.joht Kuivela osti vaunun Wallinilta tänä vuonna. Kyljessä lukee yhä: "Rafael Wallin Kokemäki 14", mutta autoon on rakennettu merkittävä vekotin, joka ulottuu metrin verran katon ulkopuolelle. Bussista on kahta istuinta lukuunottamatta muut poistettu ja sisusta tuo mieleen isohkon dieselin konehuoneen. (HTP)

Linja-autohavaintoja otetaan mielellään vastaan seuran lokeroon. Pyrin saamaan näistä samantapaisen artikkelin kuin on Resiinan veturihavainnot, ehkä myös lisää jonkin pienen tarinan jostakin linja-autotyypistä, mikä on tai on ollut maassamme käytössä.

Aloitin muutamilla omilla havainnoilla, jotka koskevat uusimpia busseja Helsingin ja lähitienoon liikenteessä:

- Saaren Auto Oy n:o 5 Volvo B-59/Wiima
- HKL n:ot 324 - 367 Sisu /HKL /Wiima
- Liikenne Oy n:ot 179, 235 - 239 Volvo B-57/Wiima (JH)



HARJAVAUNUJEN AJOREITIT

- Reitti 1 Koskela- Kustaa Vaasantie- Hämeentie- Siltasaarenkatu- Unioninkatu - Liisankatu- Snellmaninkatu - Kauppatori- Snellmaninkatu - Liisankatu - Unioninkatu- Diakonissalaitos - Unioninkatu- Kaisaniemenkatu - Rautatientori- Kaisaniemenkatu - Hämeentie- Mäkelänkatu- Käpylän päätesilmukka- Mäkelänkatu- Hämeentie- Unioninkatu- jne
- Reitti 2 Koskela- Kustaa Vaasantie- Sturenkatu-Brahenkatu- Helsinginkatu- Eläintarha- Mannerheimintie- Nordenskiöldinkatu-Brahenkatu- Helsinginkatu-Kaarlenkatu- Unioninkatu- Kaisaniemenkatu- Rautatientori- Kaisaniemenkatu- Kaarlenkatu- Helsinginkatu- Brahenkatu- Sturenkatu-Hämeentie- Helsinginkatu- Brahenkatu-Nordenskiöldinkatu- Mannerheimintie - Eläintarha- Helsinginkatu-Hämeentie- Arabia- Hämeentie- Sturenkatu- jne
- Reitti 3 Töölö - Runeberginkatu - Caloniuksenkatu - Salmisaari- Caloniuksenkatu- Runeberginkatu- Mannerheimintie- Tukholmankatu- Munkkiniemi - Tukholmankatu- Mannerheimintie- Erottaja-Yrjönkatu- Kirurgi- Yrjönkatu- Erottaja- Mannerheimintie- Ruskeasuo- Mannerheimintie- Töölö jne
- Reitti 4 Töölö- Runeberginkatu- Arkadiankatu - Mannerheimintie- Bulevardi- Hietalahti- Bulevardi-Mannerheimintie- Rautatientori - Mannerheimintie- Erottaja- Roobertinkatu- Fredrikinkatu- Laivurinkatu-Etelärantatie- Kauppatori- Etelärantatie-Laiivurinkatu- Erottaja- Mannerheimintie- Rautatientori - Mannerheimintie - Alekski- Katajanokka- Alekski- Mannerheimintie- Arkadiankatu- Runeberginkatu- Töölö jne

Jos Koskelan ja Töölön käytössä on molemmilla vain yksi harjavaunu, ajetaan Koskelan vaunulla 1:ltä 2:lle ja Töölön vaunulla 3:lta 4:lle. Varavaunua H-20 saa käyttää vain erikoisluvalla.

VAUNUT

H-20	ent	122
H-21	ent	125
H-22	ent	127
H-23	ent	141
H-24	ent	121
H-26	ent	132

RAUHALA MATKUSTAJAKOTI. Annank. 32. Puh. 99 33.
RESANDEHEM. Annegatan 32. Telef. 99 33.
Suoraan asemalta. Simonkadun päässä. Suositellaan!
Direkt från stationen. I hörnet af Simonsgatan. Rekommenderas!

Harjavaunun kuljettajalla tulee olla voimassa oleva raitiovaunun ajolupa ja kuljettajan tulee omata ja tuntea voimassa olevat liikennesäännöt. Itse harjavaunun ajamisessa on tunnettava ja otettava huomioon vastaavan tyyppisen raitiovaunun ajoon liittyvät seikat. Tämän lisäksi harjavaunun käyttämisessä on otettava huomioon seuraavat ohjeet:

1. Ennen ajoon lähtöä on tarkastettava harjojen ja uran kaapimien korkeus ja kunto laskemalla ne toiminta-asentoon. Harjojen tulee tällöin kevyesti koskettaa maata. Keskiharjan tulee koskettaa maata tasaisesti koko pituudeltaan. Uran kaapimien kynnet on säädettävä siten, että siivet eivät kosketa maata.
2. On tarkastettava, että merkki- ja jarruvalot toimivat.
3. Ajoon lähdeittäessä on varmistauduttava siitä, että mukana on vaihteenkääntörauta, liitinraudat, kaksi hammastankonosturia ja hiilihapoalkusammutin sekä varasulakesarja ja työkalulaatikko.
4. On muistettava, että uran kaapimien tulee olla ylhäällä kun ajetaan pölkkyradalla, ristikoiden ja vaihteiden kohdalla ja peruutettaessa. Peruutettaessa on ajon tapahduttava takasillalta.
5. Etuharjan pyörimisnopeutta on tarkkailtava ja säädettävä lumipeitteen paksuuden ja laadun perusteella siten, että puhdistettava kaista tulee riittävän puhtaaksi, samalla varoen jalankulkijoita ja pysäköityjä autoja.
6. Harjavaunun katolle nouseminen on sallittu ainoastaan korjaus- ja huoltohenkilöille.
7. Jos harjavaunu suistuu kokonaan kiskoilta ei kuljettajan ole syytä yksin yrittää saada vaunua kiskoille, vaan hänen on pyydettävä apua Töölön rv-huollosta radiokeskuksen välityksellä puh 479386 (klo 05.30-24.00) tai yöllä puh 496032.
8. Hätätapauksissa jos harjavaunun alle on jäänyt joku henkilö, on kuljettajan viivytyksettä pyrittävä nostamaan vaunua kahdella hammastankonosturilla sen verran, että vaunun alle jäänyt saadaan irroitetuksi. Tällöin on pyydettävä apua sivullisilta. Nostopaikat vaunun sivuilla on maalattu keltaisella. Vaunua nostettaessa ei saa mennä vaunun alle.
9. Harjavaunuun ei saa ottaa asiaankuulumattomia henkilöitä.
10. Harjavaunun mekaaniset laitteet on voideltava 24 käyttötunnin jälkeen (nipat ja vaseliinikupit). Harjojen käyttöketjut voidellaan 4 käyttötunnin jälkeen. Harjavaunu on vietävä tarkastettavaksi rv-huoltoon 50 käyttötunnin jälkeen, kuitenkin vähintään kerran viikossa.
11. Jätettäessä harjavaunu säilytyspaikkaan, on akun latauslaite kytkettävä pistorasiaan. Mikäli harjavaunu pidetään säilytyspaikassa yli vuorokauden, on latauslaite vuorokauden jälkeen irroitettava pistorasiasta. Kesäajaksi harjavaunun akut luovutetaan rv-huoltoon. Pitemmäksi ajaksi pysäköitäessä on käytettävä mekaanista jarrua ja vapautettava jarruventtiili, koska muutoin jarruvalo jää palamaan.
12. Harjavaunun käytöstä on pidettävä käyttötuntipäiväkirjaa.

HENKILÖKUNTAUVUOROT RAITIOTEILLÄ

joka päivä:

HK1	KH	Va	Ht	Kt	Eir	Iro	Yt	Ht	Sö	KH
	01.35	01.41	01.46	01.51	01.56	01.59				
						02.12	02.14	02.20	02.25	02.33
HK2	KH	VH	KH							
	23.15	23.31	23.28							
HK3	KH	Va	Har	Mh	Ruu	Mh	Brh	KH		
	23.30	23.35	23.38	23.43	23.47	23.48	23.52	00.01		
HK4	KH	Va	Har	Mh	Prk	Har	VH	KH		
	23.45	23.50	23.52	23.57	00.05	00.10	00.13	00.20		
HK5	KH	Va	Har	Mh	Ruu	Mh	Brh	Va	KH	
	00.01	00.07	00.10	00.16	00.18	00.20	00.24	00.28	00.34	

(HK5 ajetaan vain tarvittaessa, hallitarkastajan luvalla).

pyhäpäivinä:

HK1	KH	Va	Ht	Kt	Eir	Yt	Ht	Brh	Va	KH
	05.50	05.55	06.03	06.09	06.15	06.22	06.28	06.32	06.36	06.42

lyhenteet:

KH = Koskelan halli	Yt = Ylioppilastalo
VH = Vallilan halli	Sö = Vilhonvuori (Hämeentie)
Va = Paavalinkirkko	Har = Vilhonvuori (Helsinginkatu)
Ht = Hakaniementori	Mh = Messuhalli
Kt = Kauppatori	Ruu = Ruusulankatu
Eir = Eiran sairaala	Brh = Urheilutalo (L.Brahenkatu)
Iro = Iso Roobertinkatu	Prk = Porvoonkatu

RATIKKATALKOOT KUSTAANKARTANONSAARESSA

Kuten kaikki varmaan tietävät, ovat Turku-vaunumme 38, 53 ja 123 tällä hetkellä alttiina säälle ja "huligaaneille". Siksi olemme päättäneet järjestää talkoot vaunujen kunnan säilyttämiseksi; tarkoitus on mm laittaa kovalevyt ikkunoiden suojaksi. Talkoot järjestetään tietyin lumipyry- ym varauksin 16.12.1973 klo 10.00 alkaen Tekniikan Museon alueella Helsingin Kustaankartanonsaaren raitiovaunuparkkipaikalla (ensimmäinen pysäkki Viikintiellä Vantaan sillan jälkeen keskustasta pois päin busseilla 71,73,74,75, 76 ja 77). Sahat ja vasarat mukaan ja ulos "raittiiseen" mutta ah niin virkistävään kaupunki-ilmaan!

PIENOISMALLEJA

HKL on käynyt keskusteluja seuramme kanssa siitä että me mahdollisesti pystyisimme toimittamaan erän raitiovaunujen pienoismalleja Aleks-päiviä varten Liikennelaitosta kuvaavalle osastolle. Näyttely on tarkoitus järjestää toukokuussa 1974, ja pienoisraitiotien sijoituspaikka tulee ilmeisesti olemaan jonkin Aleksilla sijaitsevan suuren liikkeen näyteikkunassa (esim Stockmann tai Elanto). Vaunujen mittakaava tulee olemaan joko 1:60,5 tai 1:87, ja ne tulevat sähkökäyttöisiksi.

Siis nyt joukolla näpertelemään. Lisätietojen saamiseksi ottakaa yhteyttä SRS:n sihteeriin, Jukka Hannikaiseen. (JH)