

RAITIO

4 / 1999

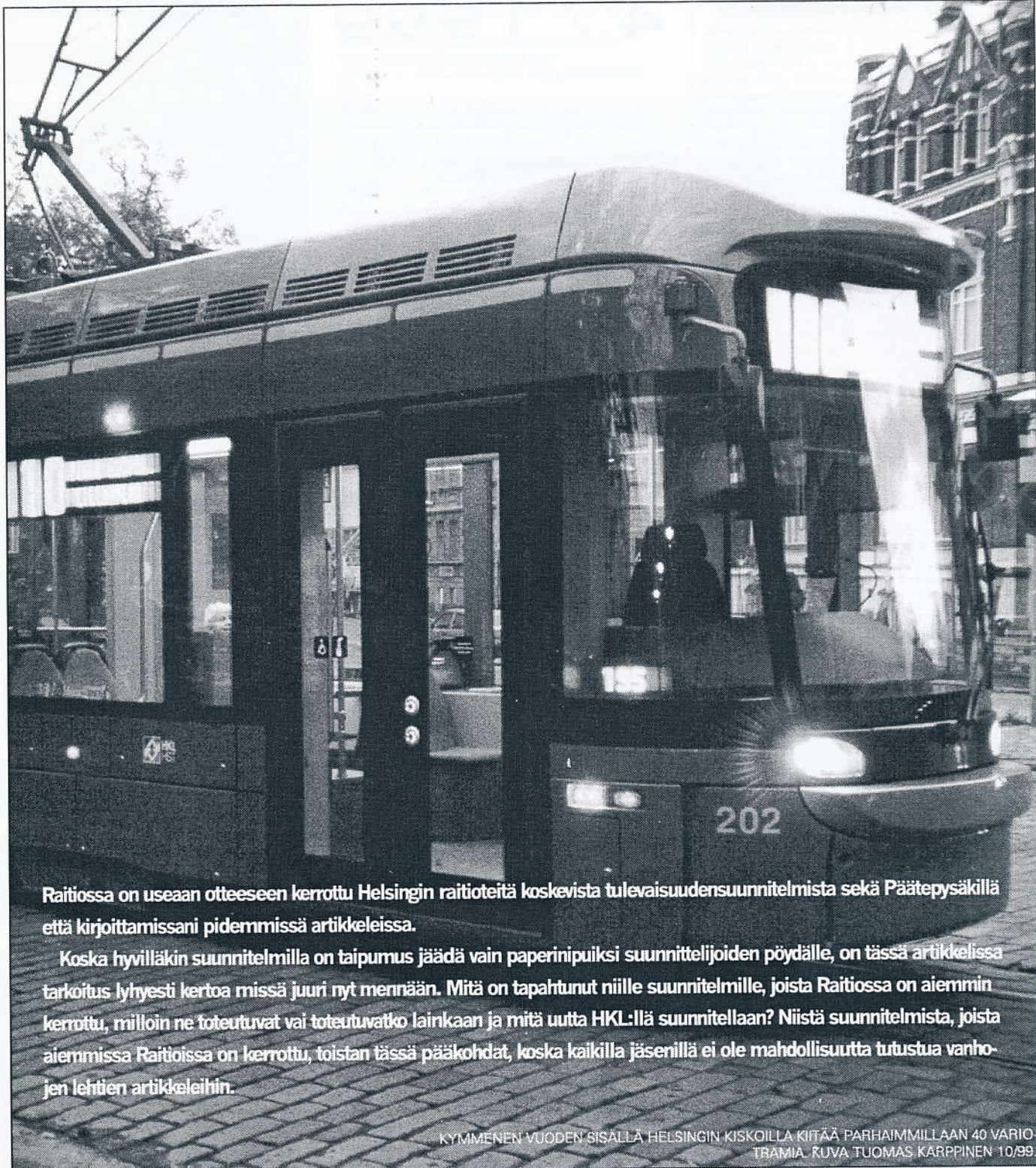


Uusi linja suunnitteilla

Raitiovuonulinja 9 näyttäisi olevan tulossa jälleen Helsinkiin. Tässä kevässä vaunu on Katajanokan rannalla, mutta elkea 9 ei välttämättä tule kulkemaan sinne.

KUVA: JUHANA NORDLUND

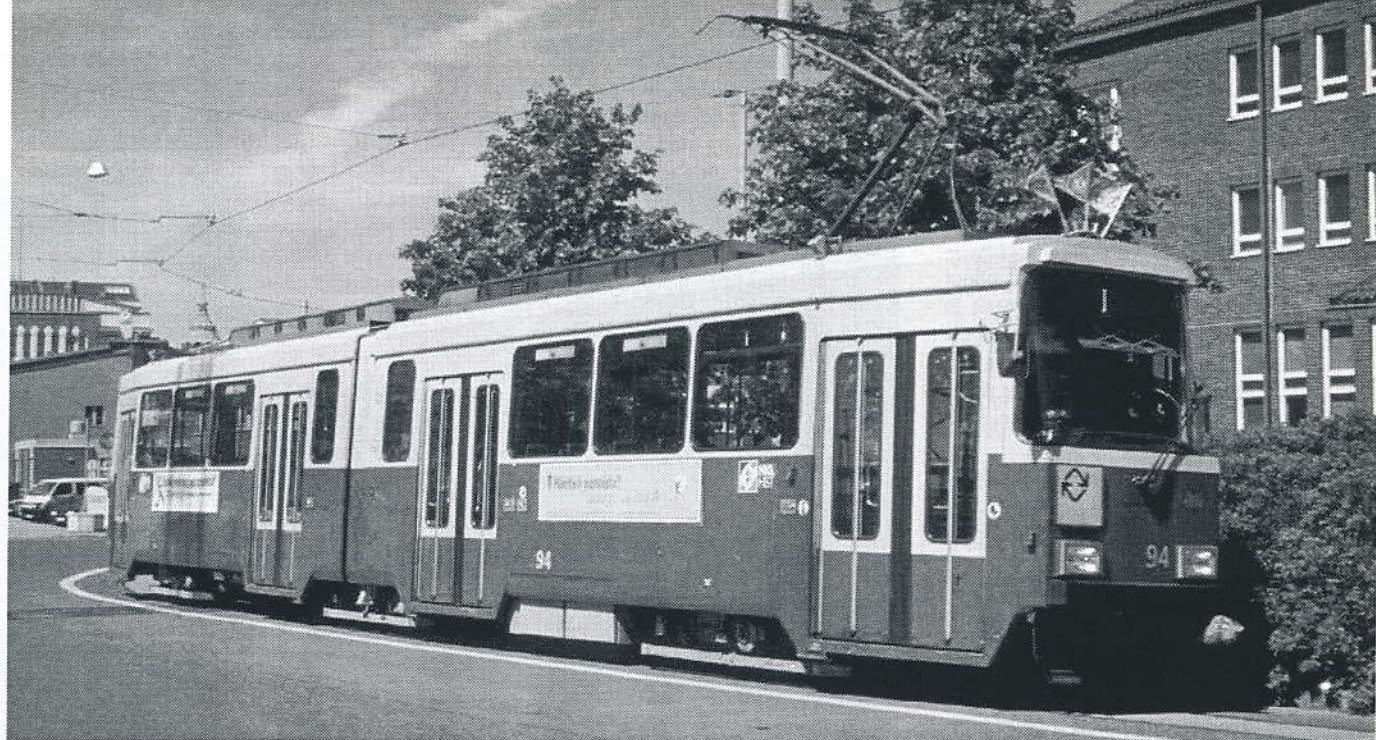
Helsingin raitiotiet ensimmäisellä vuosikymmenellä



Raitiossa on useaan otteeseen kerrottu Helsingin raitioiteitä koskevista tulevaisuudensuunnitelmista sekä Pääteopysäkillä että kirjoittamissani pidemmissä artikkeleissa.

Koska hyvilläänkin suunnitelmilla on taipumus jäädä vain paperinipuksi suunnittelijoiden pöydälle, on tässä artikkelissa tarkoitus lyhyesti kertoa missä juuri nyt mennään. Mitä on tapahtunut niille suunnitelmille, joista Raitiossa on aiemmin kerrottu, milloin ne toteutuvat vai toteutuvatko lainkaan ja mitä uutta HKL:llä suunnitellaan? Niistä suunnitelmista, joista aiemmissa Raitioissa on kerrottu, toistan tässä pääkohdat, koska kaikilla jäsenillä ei ole mahdollisuutta tutustua vanhojen lehtien artikkeleihin.

KYMMENEN VUODEN SISÄLLÄ HELSINGIN KISKOILLA KIITÄÄ PARHAIMMILLAAN 40 VARIO-TRAMIA. KUVA TUOMAS KARPPINEN 10/99.



HKL NR11 94 POIKKEUSREITILLÄ 1 KATAJANOKAN TERMINAALILLA 12.6.1999. TULEVAISUUDESSA LINJA 1 SAATETAAN JOHTAA KATAJANOKAN TERMINAALILLE. KUVA JUHANA NORDLUND

TEKSTI DANIEL FEDERLEY

Linjan 1 pidentäminen Kauppatorilta etelään

Raition 2/95 Pääte pysäkillä kerrottiin lyhyesti suunnitelmista poistaa raitiolinjan pääte pysäkki Kauppatorilta, sillä Kaupunkisuunnitteluvirasto halusi avartaa torialuetta Havis Amandan ympärillä. Tämän seurauksena liikennelaitoksella tutkittiin erilaisia vaihtoehtoja, joissa linjaa 1 olisi jatkettu Kauppatorilta etelään. Loppujen lopuksi todennäköisimmäksi nousi vaihtoehto, jossa ykköstä olisi jatkettu Kasarmitorille. Näin se olisi palvellut paremmin myös Kaartin kaupungin työpaikka-aluea. Kasarmitori-vaihtoehdosta ei ole mainintaa Raitio 2/95:ssä, sillä sitä tutkittiin vasta lehden ilmestymisen jälkeen.

Näillä näkymin pääte pysäkkialue Kauppatorilla jää ennalleen. Erilaiset vaihtoehdot ovat kaikki osoittautuneet joko liian kalliiksi tai hankaliksi. Pitkällä tähtäimellä raitiotien jatkaminen Unioninkatua pitkin Kasarmitorille lienee todennäköisin muttei silti todennäköinen vaihtoehto. Myöskään linjan 1 johtamista olemassa olevia raiteita pitkin esim. Erottajalle ei pidetä mahdollisena, sillä suora raitiovaunuyhteys Hakaniemen ja Kauppatorin välillä halutaan säilyttää.

Töölöntorin uusi silmukka

Raitiossa 4/95 kerrottiin Töölöntorin perusparantamissuunnitelmasta. Perusparannuksen yhteydessä toria halkova silmukka poistetaan ja vastaava varayhteys rakennetaan toria ympäröiville kaduille siten, että silmukkaan voidaan ajaa sekä pohjoisesta että etelästä tullessa. Tämä suunnitelma on edelleen voimassa, mutta toteutus aikataulua on myöhennetty, sillä toria ei haluta repiä auki kulttuu-

ripääkaupunkivuoden aikana. Töiden on tarkoitus käynnistyä vuonna 2001.

Arabianranta

Raitiossa 4/96 kerrottiin raitiotien jatkamisesta Arabianrannan uudelle asuinalueelle. Artikkelissa todettiin, että kuudesta tutkitusta vaihtoehdosta vaihtoehto B:tä pidetään toteuttamiskelpoisimpana. Tämä vaihtoehto (jonka linjauksesta on kartta Raitiossa 4/96) toteutetaan alueen rakentamisen yhteydessä kuitenkin niin, että raitiotietä ei oteta käyttöön samoihin aikoihin kun ensimmäiset talot alueella valmistuvat, niin kuin alunperin oli tarkoitus. Tämä johtuu siitä, että kadunrakennustöiden yhteydessä katutasoa nostetaan nykyisestä jopa pari metriä. Kadunrakennustöiden arvioidaan valmistuvan viimeistään vuonna 2002, jolloin linjapidennys otetaan käyttöön.

Mielenkiintoista on todeta, että radan rakennustyöt tullaan mitä todennäköisimmin aloittamaan jo ensi vuonna. Tämä johtuu siitä, että pääasiassa kulttuuripääkaupunkivuodesta johtuen ei rata-tyitä voida ensi vuonna tehdä kovinkaan paljon, ja työt siirtyvät tuleville vuosille.

Näin ollen vuosina 2001-2002 jouduttaiisiin paitsi uusimaan enemmän kiskoja kuin tavallisesti, myös rakentamaan uutta rataa Arabianrantaan. Työmäärän ta-soittamiseksi onkin tarkoitus rakentaa Arabiankadun ja mahdollisesti myös Hämeentien rataosuudet valmiiksi jo ensi vuonna varsinkin, kun Arabiankadun kadunrakennustyöt ajoittuvat samoin ensi vuodelle. Vuoden 2000 aikana valmistuu siis uusi rata välille Hämeentie - Arabiankadun ja Arabianrannan risteys. Nykyisen kääntösilmukan kohdalle ei kuitenkaan tehdä "turhaan" vaihteita, joten uusi rata ei ole yhteydessä muuhun rataverkkoon.

Kun alunperin puhuttiin vain linjan 6 reitin pidentämisestä, on myöhemmin otettu huomioon myös "kulttuurilinjan" 8 jatkamismahdollisuus Arabian taideteollisuuskeskuksen ja Taideteollisen korkeakoulun läheisyyteen ja niinpä Arabianrannan silmukkaan tulee sivuraide, joka siis mahdollistaa molempien linjojen jatkamisen alueelle.

Kanjo

Vuosina 1994-1997 toteutetusta Kanjo-projektista kerrottiin Raitiossa 3/98 ja siihen liittyvästä Koskelan pikaratikasta tarkemmin jo Raitiossa 1/98. Tämä suurisuuntainen ja radikaalikin projekti uhkaa jäädä ainoastaan yhdeksi monista toteutumattomista visioista. Tässä artikkelissa nostetaan ainoastaan esille muutama sellainen seikka, joka vaikeuttaa Kanjon toteuttamista. Raitiossa 3/98 julkaistiin melko laaja artikkeli karttakuvineen, joka antaa hyvän kuvan siitä, mitä suunnit-

telijoiden mielessä liikkui. Lehtä on vielä saatavissa. HKL:n ja Kaupunkisuunnitteluviraston yhteistyönä toteutetun projektin hankaluuksia ovat olleet mm. eri instanssien erilaiset intressit ja asiantuntemus ja niinpä lopulliseenkin raporttiin on otettu mukaan sellaisia linjausvaihtoehtoja, joiden toteuttaminen käytännössä on hyvin hankalaa ellei jopa mahdotonta.

Seuraavaan on koottu muutamia yksittäisiä kohtia, jotka estävät Kanjossa esiteltujen raitioteiden toteuttamisen tai ainakin hankaloittavat sitä.

Satamaradan kuilu Rautatiekatujen välissä on Kanjossa tarkoitettu otettavaksi raitioliikenteen käyttöön. Masa-Yardsin telakka ei kuitenkaan siirry Länsisatamasta pois, jolloin satamarata säilyy ainakin toistaiseksi. Sitäpaitsi kuilusta tulee osa autoliikenteelle rakennettavaa keskustatunnelia. Raitioliikenne tulee siis säilymään Mechelininkadulla ja Caloniuksenkadulla.

HKL tutkii Töölön metrohaaraa (asemat Töölöntorin/Oopperan tuntumassa tai hieman pohjoisempana ja Tullinpuomilla, myöhemmin myös Keski-Pasilassa). Tämä vie pohjan pois raitioliikenteen kehittämiseltä Töölön suunnalla. Topeliuksenkadun raitiotietä ei siis toteuteta.

Kanjossa nykyinen linja 4 haaroitetaan molemmista päistään (Munkkiniemi/Munkkivuori ja Merisotilaantori/Termiinali). Töölön metron toteutuessa nelosen matkustajamäärän odotetaan laskevan niin paljon, ettei Munkkivuoren rataa kannata rakentaa.

Pelkästään se, että Töölön metroa suunnitellaan, haittaa siis jo merkittävästi Töölön suunnan erittäin ruuhkaisen raitioliikenteen parantamissuunnitelmia. Toistaiseksi ei ole mitään takeita siitä, toteutuuko metro ollenkaan, ja vaikka metrorahaara joskus rakennettaisiinkin, saatava siihen kuluu kymmeniäkin vuosia. Ainakin tällä hetkellä länsimetron toteuttaminen vaikuttaa todennäköisemmältä kuin koskaan, mikä osaltaan lykkää Töölön metron toteuttamista.

Koskelan pikaratikkaa tuskin toteutetaan, sen sijaan HKL tutkii mahdollisuutta jatkaa linjaa 1 Veräjämäkeen. Tästä kerrotaan tarkemmin myöhemmin tässä artikkelissa.

Loppujen lopuksi ainoa konkreettinen tulos, joka Kanjosta on saatu, on raitioliikenteen nopeuttaminen. Tarkoitus on edelleen nostaa raitioliikenteen keskinopeus nykyisestä 16 km/h:sta 19 km/h:iin vuoteen 2002 mennessä. Keskusta-alueella tullaan myös korvaamaan bussiliikennettä raitiovaunuilla, joskaan ei Kan-



KULTTUURILINJA KASIA KAAVAILLAAN JATKETTAVAKSI ARABIANRANTAAN. KUVA TUOMAS KARPPINEN

jossa esitettyjen suunnitelmien mukaisesti.

UUDET SUUNNITELMAT

Kun matalalattiaiset raitiovaunut tilattiin, sovittiin samalla 20 vaunun suuruisesta optiosta. Tarkoitus on, että tämä optio tullaan käyttämään. Nykytilanteeseen raitioliikennettä ei voida laajentaa, sillä tilatut 20 vaunua eivät riitä edes korvaamaan romutettavia vuoden 1959 neliakselisia vaunuja. Kun myös optio käytetään hyväksi, jää vaunuja sen sijaan jonkin verran myös linjaverkoston laajentamiseen.

HKL tutkii kahta vaihtoehtoa: joko bussilinjojen 17 ja 23 korvaamista uudella raitiolinjalla 9 tai bussilinjan 65A korvaamista linjan 1 pidennyksellä Veräjämäkeen. Suunnitelmat ovat sikäli toistensa vaihtoehtoja, että option vaunumäärä ei riitä molempien toteuttamiseen.

Linja 9 Ullanlinna - Ilmala

Raitiolinja 9 on ollut HKL:n suun-

nitelmassa mukana jo 90-luvun alusta asti. Silloin sen reitti kulki Ilmalantorilta Pasilansillan yli Aleksis Kiven kadulle ja Fleminginkatua pitkin Hämeentielle, Hakaniemeen ja Kauppatorille. Myöhemmin linjaa oli tarkoitus jatkaa Aleksanterinkatua ja Bulevardia pitkin Salmisaareen.

Nyky suunnitelmien mukaan yksi kulkee Ilmalantorilta Länsi-Pasilaan ja Esterinportista Pasilansillalle sekä Itä-Pasilan ja VR:n konepaja-alueen halki Aleksis Kiven kadulle ja Fleminginkatua sekä Helsinginkatua kolmoslinjan nykyreitille. Erottajalta linja jatkuu kymppin raiteita pitkin ja Korkeavuorenkatua Kapteenipuistikkoon, jonne sijoitetaan kääntösilmukka. Lisäksi on tutkittu vaihtoehtoa, jossa reitti jatkuu Kapteeninkadun päähän, jolloin kääntösilmukka tulisi Merikadun eteläpuolelle puistoalueelle. Reitti on tässä vaiheessa kuitenkin vielä alustava ja siihen tulee muutoksia.

Olemassa olevaan linjastoon yksi vaikuttaa siten, että bussilinjat 17 ja 23 lakkautetaan ja linja 22B:tä pidennetään Ruskeasuolle. Jotta linjat 3 ja 9 eivät kulkisi samalla reitillä Kalliossa, on kolmonen tarkoitus johtaa Hakaniemestä Toista linjaa pitkin Castréninkadun ja Kirsinkadun kautta takaisin nykyreitille Hel-

singinkadulle ja Läntiselle Brahenkadulle. Samalla korvautuu linjan 23 lakkauttamisen yhteydessä syntyvä palvelun heikkeneminen Kalliossa.

Linja 7 tulee kulkemaan Pasilansillalta suoraan Esterinportin kautta Pasilan-raitiota etelään jolloin kierto Länsi-Pasilassa jää pois ja matka-aika Töölön ja Pasilan välillä lyhenee.

Raitiolinjan 9 toteuttaminen pienentää liikennöintikustannuksia nykyisestä jonkin verran.

Linja 1 Katajanokka (terminaali) - Veräjämäki

Oulunkylän kupeessa sijaitsevalle Veräjämäen asuinalueelle liikennöi bussilinja 65A, joka on pahasti ylikuormitettu. Pitkä reitti Lauttasaareen asti keskustan läpi tuo sitäpaitsi mukanaan aikatauluongelmia. Länsimetron toteutuessa Vattuniemeen liikennöivät suorat bussilinjat keskustasta todennäköisesti lakkautettaisiin. Tällöin ongelmaksi nousee Rautatien torin ahdas terminaali-alue, jolta ei löydy juurikaan laituritilaa bussilinjaa 65A varten.

Nämä syyt ovat johtaneet siihen, että on päätetty tutkia raitiolinjan johtamista Veräjämäkeen. Linja korvaa bussilinjan 65A. Parhaiten tarkoitukseen sopii linja 1, ja näin ollen Koskelan pikaratikka Kopra (Raitio 1/98) jää toteutumatta.

Linja 1 johdetaan Mäkelänkadun ja Koskelantien risteyksestä Koskelantietä pitkin linjan 65A reittiä seuraten Veräjämäkeen. Raitioliikenne Pohjolankadulla ja Mäkelänkadun pohjoispäässä loppuu.

Etelässä ykkönen ja kakkonen ikään kuin vaihtavat paikkaa: ykkönen ajaa Hakaniemestä Rautatien torin kautta Katajanokan terminaaliin. Koska uutta ykköslinjaa ajetaan kaikkina viikonpäivinä, korvataan myös bussilinja 13 raitiovaunuilla. Kakkonen palaa samalle reitille, jolla se liikennöi 2.6.1985-31.12.1991 eli Kauppatori - Linjat. Näin tarjotaan Veräjämäestä yhteys keskustaan samalla kun suora yhteys Hakaniemen ja Kauppatorin välillä säilyy. Ruuhka-aikana liikennöidään linjaa 2A, Eira - Linjat.

Linja 3

Jo 70-luvulta asti HKL on suunnitellut raitiotien rakentamista Salomonkadulle. Rata yhtyisi Runeberginkadun rataan milloin Fredrikinkadun, milloin Runeberginkadun kautta. Tämä suunnitelma saa uutta puhtia nyt, kun Kampin aluetta taas suunnitellaan. HKL haluaisi johtaa kolmoslinjan Arkadiankadun sijaan Salomonkadulle parantaakseen Kampin metroaseman pintaliikenneyhteyksiä. Lisävoitteena on vähentää Lasipalatsin pysäkkiin kohdistuvaa kuormitusta. Kaupunkisuunnitteluvirasto ei kuitenkaan

pidä Salomonkadun raitiotietä hyvänä ratkaisuna. Simonkatua pitkin raitiotietä taas ei voi vetää, sillä Simonkadun mäen nousu on liian jyrkkä. Kapuloita rattaisiin aiheuttavat myös Etu-Töölön asukkaat, jotka ovat asettuneet vastustamaan raitiotien siirtymistä pois Arkadiankadulta.

YHTEENVETO

Raitiotieverkkoon tulee seuraavan kerran muutoksia todennäköisesti 2000-luvun alussa, kun linjaa 6 ja mahdollisesti myös linjaa 8 jatketaan Arabianrantaan.

Seuraavan kerran raitiotieverkko laajenee aikaisintaan vuonna 2005 joko linjan 9 perustamisen tai linjan 1 jatkamisen yhteydessä. Tässä vaiheessa voidaan pitää melko todennäköisenä sitä, että joko linjan 9 perustaminen tai linjan 1 pidentäminen toteutuu. Sen sijaan kolmoslinjan johtaminen Salomonkadulle vaikuttaa epätodennäköisemmältä HKL:n ponnistuksista huolimatta.

Suunnitelmissa on myös raitiotien jatkaminen Jätkäsaareen, kun tavarasatamatoiminnot siirtyvät sieltä pois. Lisäksi edellytetään satamaradan purkamista. Suunnittelu on kuitenkin vasta alkuvaiheessa. Todennäköistä on kuitenkin, että linjaa 6 pidennetään Jätkäsaareen jotta-kuinkin samoihin aikoihin asuinrakentamisen kanssa. ■



MIKÄLI LINJA 1:N JATKAMINEN VERÄJÄMÄKEEN TOTEUTUU, SAATTA KAKKOSEN PÄÄTTÄRI TÄLLÖIN SIIRTYÄ KAUPPATORILLE, JA YKKÖSEN TAAS KATAJANOKAN TERMINAALILLE. KUVA TUOMAS KARPPINEN 19.10.1999

Liki neljännesvuosisata kunnallista bussiliikennettä Porissa

Tässä artikkelissa käydään läpi ensisijaisesti Porin Linjat Oy:n kaluston kehitystä ja samalla erittäin ylimalkaisesti yhtiön muodostumisen vaiheita ylipäänsä. Sen kummempia yhteiskunnallisia vaikutuksia emme tähän ota mukaan, sellainen pohdiskelu kuuluu pikemmin johonkin muuhun julkaisuun.

TEKSTI JUHANA NORDLUND

Porin sisäisen joukkoliikenteen rationalisointia oli yritetty viedä eteenpäin jo 1950-luvulla. Tuolloinkin liikenne perustui lähinnä linja-autoihin, juna sai jo ennen vuosikymmenen puoltaväliä väistyä bussin tieltä myös Mäntyluodon reitillä. VR:n hoitamaa Mäntyluodon linjaa lukuunottamatta bussiliikenteestä vastasivat yksityiset liikennöitsijät. Seuraavan 20 vuoden ajan pohdittiin, hoituisiko bussiliikenne tehokkaammin ja tarkoituksenmukaisemmin kunnallisen liikennelaitoksen vai yksityiseen yrittäjyyteen perustuvan moniliikennöitsijäjärjestelmän turvin. Vaihtoehtoisina esikuvina mainittiin kaupungin virallisia tutkimuksissa lähinnä Tampereen kaupungin Liikennelaitos (TKL) ja Lahden moniliikennöitsijäjärjestelmä.

Porissa tuolloin vallinnut bussijärjestelmä oli lähempänä lahtelaista mallia. Tutkimusraporteissa myös todettiin, ettei Poriin ole realistista luoda raitiotie- tai johdinbussijärjestelmää. Joukkoliikennevälineeksi siis suositeltiin jatkoakin ajatellen ”omnibus”-tyyppisiä kulkuneuvoja.

Porin Linjat Oy syntyi 1970-luvulla

Kesti vuoteen 1976 asti, ennen kuin mitään konkreettista ehti tapahtua. Helmikuussa Vähärauman Linja-Auto Oy:n omistus siirtyi yksityiseltä taholta Porin kaupungille. Bussiyhtiö oli hoitanut esikaupunkiliikennettä Porin keskustasta kaupungin läntisille esikaupunkialueille, kuten Käppärään,

Liinaharjaan, Musaan, Pietniemelle ja Vähäraumalle. Vähärauman Linja-Auto Oy myös ajoi Porin Liikenne Oy:n kanssa yhdessä keskustan läpi kulkevaa linjaa Vähärauma – Kauppatori – Ruosniemi. Yhtiön automäärä oli ollut viimeisinä aikoina kymmenen tietämällä. Autoja koristi Satakunnan maakuntavärit sininen ja keltainen. Tämä väristys on säilynyt Porin kaupunkilinja-autoissa muodossa tai toisessa näihin päiviin saakka. Vuonna 1970 yhtiöön hankittiin viimeisen kerran kokonaan uusi linja-auto (auto 6, Scania BF11059/Kutter 7), sen jälkeen hankinnat olivat perustuneet käytettyyn kalustoon.

Vuonna 1976 kaupunki hankki myös Jussilan Autoliike Oy:n kaluston ja linjat. Jussilan hallussa oli ollut liikenne kaupungin keskustasta (linja-autoasemalta) lähinnä nk. Meri-Poriin eli Yyteriin, Mäntyluotoon ja Reposaarelle. Liikenne Mäntyluotoon oli siis siirtynyt VR:ltä Jussilalle. Jussila ajoi lisäksi reittiä Pori – Preiviiki – Viasvesi. Jussilan kokoluokka vastasi noin 40 linja-autoa. Kalusto oli suureksi osaksi sangen ikääntynyttä ja käyttövarmuudeltaan välttävää. Lukuisat yksityiset linja-autot aiheuttivat myös käytännön ongelmia kaupunkimaisessa liikenteessä.

Välttämättömiä kalustohankintoja

Edellä ilmenneet syyt omalta osaltaan johtivat siihen, että kaupungin omistamalle yhtiökokonaisuudelle, joka sai nimekseen Porin Linjat Oy, jouduttiin hankkimaan runsain mitoin uutta linja-autokalustoa seuraavien vuosien aikana.



YKSITYISILTÄ TULLEET LINJA-AUTOT EIVÄT OLLEET KOVIN HÄÄVEJÄ. KUVASSA PÄÄASIASSA JUSSILAN AUTOLIIKKEEN ENTISIÄ BUSSEJA UUDENNIITYN VARIKOLLA LAKON AIKANA KEVÄÄLLÄ 1977. KUVA PORIN LINJAT OY/LAURI STENROOS.



LINJAN 3 (LEPPÄKORPI – KÄPPÄRÄ – KAUPPATORI – KOIVISTONLUOTO) KALUSTO UUDISTUI PERUSTEELLISESTI SYKSYLLÄ 1988 PORIN LINJAT OY:N HANKITTUA AUTOT 49 – 51, SCANIA N113CLB/AJOKKI CITY. KUVA JUHANA NORDLUND 23.8.1989

Liki neljännen vuosisata kunnallista bussiliikennettä Porissa...



KESÄLLÄ 1984 PORIN LINJAT OY HANKKI KOKEMUKSIA SCANIA N112AL/AJOKKI 8000 -NIVELLINJA-AUTOSTA. KUVASSA AUTO ON LINJA-AUTOASEMALLA LÄHDÖSSÄ KOHTI YYYTERIÄ LINJALLA 32. KUVA JUHANI POUSSA HEINÄKUUSSA 1984

Ennen varsinaisten "citylinja-autojen" tuloa kaupungin omistama liikennöitsijä kokeili joulukuussa 1976 Oy Scan-Auto Ab:lta vuokrattua Scania CR111M:ää, joka kanto rekisteritunnusta AAR-188. Auto liikkui lähinnä Kauppatori – Musa –linjalla edellisen haltijan eli Helsingin kaupungin Liikennelaitoksen väreissä ja tunnuksin. Helsingin kaupungin vaakunat lienee poistettu, mutta esimerkiksi HKL:n vuoden 1976 tariffitarrat olivat esillä auton sisätiloissa.

Tammi-helmikuussa 1977 Porin Linjat Oy vastaanotti neljä Scania BF11159/Delta 200 (City)- ja kaksi Volvo B58-60/Delta 200 (City)- kaupunkilinja-autoa, joissa oli nk. HKL-tyyppiset keinoahkaistuimet ja ovijärjestys 1-2-0. Korinsa puolesta linja-autot poikkesivat merkittävästi aikaisemmin hankituista. Hankintaerään kuului myös kaksi Kutter 8 –linja-autoa, joista toisessa oli Scania BF11159- ja toisessa Volvo B58-60 –alus-ta. Scania oli yksiovinen tilausajoauto, kun Volvo oli tarkoitettu 1-0-1 –ovisena puolituristiliikenteeseen. Vastaavan Volvon kaupungin omistama yhtiö oli ennättänyt hankkia myös vuoden 1976 puolella. Alustapuolen osalta ei lähdetty kunnallisten liikennelaitosten linjoille, mikä olisi käytännössä merkinnyt alustatyyppien Scania BR111M, Sisu BT-69CR tai Volvo B59-59 tuloa Porin kaduille. Porissa katsottiin, että toistaiseksi olisi turvallisempaa ja taloudellisempaa pysyt-täytyä varmoissa ja tutuiksi tulleissa konservatiivisissa rakenteissa. Jälkeenpäin katsottuna valinta lienee osunut oikeaan.

Vuonna 1978 hankittiin ainoastaan

käytettyjä autoja lähinnä pääkaupunki-seudulta. Kuitenkin ennen vuosikymmenen vaihdetta uusiakin autoja jouduttiin hankkimaan, sillä yrityskauppojen mukana tulleet autot eivät olleet kovin kehuttuja. K. Rantasärkkä Ky:ltä tulleet autot olivat erittäin vanhoja ja kaupunkiliikennettä ajatellen primitiivisiä, monen auton korityyppinä oli nk. Siipi-Wiima eli Wiima 2. Myös Jussilan entiset Vanajat ja DAFit alkoivat olla loppuillaan, autojen kilometrikustannukset olivat kohoamassa arvaamattomiin lukemiin. Vielä syksyllä 1979 PL sai käyttöönsä neljä Scania BF11159AS/Delta 100 City –linja-autoa, jotka muistuttivat huomattavassa määrin pari vuotta vanhempia sisariaan. Vuoden 1979 autoissa oli kuitenkin korkeaselustaiset, mutta kiinteät plyyshiverhoillut istuimet ja Delta Plan oli tehnyt pieniä uudistuksia korimerkinnän lisäksi esimerkiksi autojen takapään muotoiluun. Sinänsä mielenkiintoista, että Delta Cityn nimi oli aikaisemmin Delta 200, mutta myöhemmin esiteltä uusi Delta 200 ei muistutanut katurimallia juuri millään tavalla. Vuoden 1979 autot sijoitettiin ensisijaisesti Meri-Porin linjoille, kun vuoden 1977 Deltat olivat saaneet töitä myös kaupunkilinjoilta. Kun vuosikymmen vaihtui, oli PL:lla kymmenen modernia Delta-korista kaupunkiautoa, joilla pystyttiin hoitamaan lähes kaikki pitkät ajosarjat.

Lisää yhtiöitä mukaan ja uutta kalustoa

Vuonna 1980 kalustohankintoja jatket-

tiin johdonmukaisella tavalla. Kesällä vastaanotettiin yksi Scania BF11159/Delta 100 City, kori oli nyt rakennettu Liedon asemesta Iisalmessa. Loppukesällä saatiin vielä kaksi samanlaista Deltaa, mutta niiden alustana oli poikkeuksellisesti kotimainen Sisu BK-87EIT Allison-automaattivaihteistolla varustettuna. Scania/Delta sijoitettiin Yyterin linjalle, kun taas Sisujen työkentäksi muodostuivat keskustalinjat. Uudeksi tilausajoautoksi hankittiin Scania BR116S/Ajokki 6000. Vuoden 1980 aikana Paavo Forstenin linjat Kalaholmaan ja Isojoenrannalle siirtyivät Porin Linjat Oy:lle. Saman vuoden lopulla yhtiöön saatiin vielä kaksi Scania BF11159AS/Kutter 9 –kaupunkiautoa, jälleen ovijärjestyksellä 1-2-0. Ne sijoitettiin taas kerran Meri-Porin raskaimmille ajosarjoille. Toiset kaksi täysin samanlaista Scania/Kutteria hankittiin vuonna 1981 siten, että ne saatiin ajoon heinäkuussa. Nekin työllistyivät Meri-Porin linjoilla (auto 14 sijoitui Mäntyluodon linjalle ja auto 20 Reposaaressa linjalle). Tuossa vaiheessa keskustalinjojen uusimmat autot olivat vuonna 1977 hankitut Deltat, tosin niillä oli ikää vasta neljä vuotta. Yksityisiltä tulleet autot olivat siirtyneet toisarvoisempaan käyttöön, joko vara-autoiksi tai lyhyille ajosarjoille. Kaikista surkein kalusto oli mahdollista poistaa.

Vuonna 1981 Porin Linjat Oy:ön liitettiin myös Porin Liikenne Oy vanhoine autoineen. Kaluston keski-ikä oli edelleen tavattoman korkea. Niinpä vuonna 1982 Porin Linjat Oy teki erään historiansa suurimmista hankinnoista, kun se osti

kuusi Scania K112CL/Ajokki 5000E –kaupunkiautoa. Ovijärjestys oli jo lähes itsestäänselvyys eli 1-2-0. Vaihteisto oli PL:n linjan mukaisesti mekaaninen. Autoista neljä puolet syrjäytti keskustalinjoilta vuoden 1977 Deltat toisarvoisempaan käyttöön ja kaksi syrjäytti Yterin linjan vuosien 1979-80 Deltat hiukan kevyempään käyttöön. Jälleen oli mahdollista siivota kalustosta kaikkein kurrjimmat yksilöt pois. Esimerkiksi Jussilan Vanajista alettiin päästä lopullisesti eroon, samoin yhtiön aikanaan vanhimmista käytettyinä hankkimista autoista. Myös Rantasärkältä tullut kalusto jouduttiin korvaamaan uudella hyvin lyhyessä ajassa.

Vuonna 1983 Porin Linjat Oy:öön liitettiin Porin Linja-Auto Oy:n Porin sisäiset linjat ja vastaava määrä kalustoa. Liitetty kalusto ei taaskaan vastannut 1980-luvun urbaaneja tarpeita. Monet autot Porin Linja-Auto Oy oli aikanaan hankkinut käytettynä, eikä autoja välttämättä ollut alunperin tarkoitettu kaupunkiliikenteeseen lainkaan. Uusia kaupunkiautoja ei oikeastaan vuonna 1983 hankittu, sillä hankinta tehtiin nyt pitkien linjojen tarpeita silmällä pitäen. Ostolistalla oli nyt neljä Scania K112/Taival GL –puolituristilinja-autoa ovilla 1-1-0 sekä kaksi Sisu BK-190D/Ajokki 5000E -lähiliikenneautoa, myöskin ovilla 1-1-0. Sisuissa oli Allison-automaattivaihteisto. Samassa yhteydessä vuonna 1980 hankitut Sisu/Deltat myytiin pois, sillä ne eivät soveltuneet yhtiön käyttöön liian pienitehoisen moottorin johdosta. Scania/Taival –autoista kolme sijoitettiin lähinnä Rantasärkältä periytyneille Ahlaisten linjoille, yksi Taival-Scania varattiin vara-autoluontoiseksi tilausajautoksi, joka oli siis tavallaan monikäyttöauto. Sisut sijoitettiin aluksi lähinnä Reposaaressa ajosarjoille, mutta parin vuoden jälkeen ne siirrettiin keskustalinjoille. Näin siksi, että autoissa havaittiin kiusallisia värinäilmiöitä tietyillä maantienopeuksilla. Siirto edellytti, että kaksi vuoden 1982 Scania/Ajokkia sijoitettiin Reposaaressa linjalle Sisujen tilalle.

Vuosi 1984 ja suuri linjastouudistus

Vuosi 1984 merkitsi suurta voittoa niille, jotka jo 1950-luvulla suunnittelivat Poriin suurta yhtenäistä liikennöitsijää ja liikenneverkkoa mahdollisimman selkeine linjoinen ilman tarpeettomia autonvaihtoja keskustassa Kauppatorin terminaalilla. Syysliikenteen alkaessa 1984 oli keskustalinjoille tehty historian suurin remontti. Kaikki linjat oli yhdistetty keskustan läpi kulkeviksi nk. heilurilinjoiksi. Jo paljon tätä ennen muutamia linjoja oli koemielessä yhdistelty vastaavalla tavalla yksityisten liikenteenharjoittajien ajaessa linjoja, linja 2 Vähärauma – Kauppatori – Ruosniemi tulikin esille jo aiemmin.



DELTOJEN TULO (KUVASSA VOLVO B58-60) MERKITSI MELKOISTA MUUTOSTA PORIN KAUPUNKIKUVAAN KEVÄÄLLÄ 1977. ENSIMMÄISEN HANKINTAERÄN AUTOISSA OLI HKL-TYYPPISET KEINON-AHKASTUIMET. KUVA JUHANA NORDLUND 4.6.1986



VUONNA 1987 SAATIIN KÄYTTÖÖN KOLMELLA OVIAUKOLLA VARUSTETTUA AUTOMAATIVAIHEISIA KAUPUNKIAUTOJA KESKUSTALINJOILLE. KUVASSA AUTO 44, SCANIA N112CL/AJOKKI EXPRESS. KUVA JUHANA NORDLUND 6.6.1987



AUTO 50 ON YKSI 1990-LUVUN LOPUSSA TÄYSKORJATUISTA BUSSEISTA. UUSI MAALAUUS ON SAMAN KAAVAN MUKAINEN, KUIN VIIME AIKONA HANKITUSSA KALUSTOSSA. KUVA JUHANA NORDLUND 25.4.1998

Linja-autoasemalta alkaneet linjat eivät kuuluneet tähän uudistukseen. Uudistuksen toteuttaminen oli sikäli kivutonta, että Porin Linjat Oy:llä oli tässä vaiheessa miltei monopoli kaupunkilinjoilla. Kuitenkin Pormestarinluotoon ajoi (ja ajaa edelleen) yksityinen Lyttilän Liikenne Oy, joka ei ole ollut (eikä näyttäisi olevan vielääkään) tulossa mukaan kunnalliseen yhtiöön. Toinen yksityinen yhtiö Ruosniemen Linja-Auto Oy/E. Sundell ajaa taas Porin Linjat Oy:n kanssa yhdessä linjaparia 4/5. Yhteistyö oli alkanut alunpitäen Porin Liikenne Oy:n kanssa, mutta tämän siirryttyä kaupungin omistukseen (vuonna 1981) yhteistyökumppani vaihtui Porin Linjat Oy:ksi.

Heilurilinjojen etuina voidaan pitää siis vaihtotarpeen vähenemistä ja kalustonkierron rationalisointia. Myös Kauputorin terminaalin laituri- ja tilajärjestelyt helpottuivat ja osittain selkeytyivät. Mitä tahansa linjoja ei kuitenkaan voida yhdistää keskenään heilurilinjaksi, molempien päiden on vastattava, niin paljon kuin mahdollista, toisiaan. Ehkä sen vuoksi joitakin tähän ryhmään kuuluvia linjoja muutettiin hiukan sen jälkeen, kun uudistus oli tapahtunut.

Vuonna 1984 PL hankki vain kaksi uutta autoa, jotka olivat Volvo B10M-60/Taival GL -tyyppisiä, mutta ovilla 1-2-0 ja teräskuoppaistumilla. Autot sijoitettiin linjalle 31 Pori – Pihlava – Mäntyluoto Scania/Kuttereiden tilalle. Mainitut Scania sijoitettiin puolestaan keskustalinjoille. Mainittakoon, että kesällä 1984 PL:lla oli koeajossa nivellinja-auto Scania N112AL/Ajokki 8000, joka oli aiemmin ollut Helsingin kaupungin



PORIN LINJAT OY 36, VANAJA LE6-69/7000/WIIMA 4 VUODELTA 1971. YKSIOVINEN LINJURI EI OLLUT KAUPUNKILIIKENTEESSÄ PARAS MAHDOLLINEN TYÖKALU. AUTO OLI ALUN PERIN JUSSILAN AUTOLIIKKEEN HANKKIMA. KUVA JUHANA NORDLUND 10.7.1981

Liikennelaitoksella ja myytiin myöhemmin espoolaiselle Westendin Linja Oy:lle.

Vuonna 1985 Porin Linjat Oy hankki viimeisen kerran keppivaihteisia autoja uutena kaupunki-/lähiliikenteeseen, autot olivat neljä Volvo B10M-60/Kutter 9:ää ovilla 1-2-0. Kaksi sijoitettiin Reposaaren linjalle ja toiset kaksi Yyterin linjalle. Tämä merkitsi sitä, että Meri-Porin kaikilla pääsarjoilla olikin tästä lähtien muutaman vuoden verran Volvo B10M -tyyppinen linja-auto. Myös kesä 1985 oli nivelbussin kokeilukesä. Nyt

vuorossa oli Sisu BK-200D/Wiima N202-222, ATJ-272, ensin HKL:lta ja sittemmin STA:lta ja Askaisten Autolta tuttu kotimainen nivellinja-auto. Sisunivelikkö ajoi heinäkuussa muun muassa linjoja Pori – Reposaari ja Pori – Yyteri. Jazzfestivaalien aikana Yyterin linjalla nivelauto puolustikin paikkaansa. Porissa kulkiessa autossa oli HKL:n värit ja järjestysnumero 4.

Saneerausta ja uudistumista

1980-luvun loppupuolella ja koko 1990-luvun ajan Porin Linjat Oy:n toimintoja on jouduttu joskus kovinkin ottein sopeuttamaan kysyntään, kuten hienosti tavataan asia ilmaista. Liikennetarjontaa on valitettavasti jouduttu supistamaan, hiljaisen ajan osalta jopa radikaalisti. Mutta asiakkaan kannalta valoisaa on kiistämättä se, että kalustoa on voitu uusia miltei taukoamatta. Vuonna 1987 saatiin ensimmäiset kolmella ovialueella varustetut automaattivaihteiset kaupunkibussit, joissa oli edessä suurikokoiset linjatunnukset. Kaksi autoista oli tyyppiä Scania N112CL ja toiset kaksi Volvo B10M-60. Korityyppi oli kompromissinomaisesti Ajokki Express, joka osoittautui käytössä turhan korkeaksi. Ovijärjestys oli Porissa ensimmäistä kertaa käyttöön tullut 1-2-1. Istuimiksi valittiin teräskuopat, joita sijoitettiin varsinkin ovipuolella runsaasti siten, että istujan kasvot olivat kohti käytävää. Teräskuoppaistumista oli saatu kokemuksia jo vuoden 1984 Taival-korisista Volvoista. Autot sijoitettiin keskustalinjoille 2, 4/5 ja 6. Koska linjan 6 aikataulu oli kirein, autot 44 ja 45 (Scania N112CL) sijoitettiin lyhyen kokeilun jälkeen pysyvästi sin-



VUONNA 1980 HANKKITIIN VIIMEISET DELTAT, JOISTA KAHDDESSA OLI KOTIMAINEN SISU-ALUSTA. KUVASSA AUTO 26. KUVA JUHANA NORDLUND 8.7.1981



AUTO 37, SCANIA N113CLB/AJOKKI CITY VM. 1989, TÄYSKORJAUKSEN JÄLKEEN. TÄMÄ AUTO JA SISÄRAUTO 36 OVAT ELÄMÄNSÄ AIKANA SEIKKAILLEET USEILLA ERI LINJOILLA, ENSIMMÄINEN OMA LINJA OLI KUITENKIN 6 MUSA – KAUPPATORI – SAMPOLA. KUVA JUHANA NORDLUND 12.8.1998



LUJARAKENTEISILLE VOLVO B10M –AUTOILLE HALUTTIIN JATKOAIKAA JA SEN JOHDOSTA AUTOJA ON ALETTU KORITTA A UUDELLEEN. TÄSSÄ AUTO 18 CARRUS K204 –KORISENA, ALKUPERÄINEN KORI OLI TAIVAL GL. KUVA JUHANA NORDLUND 25.4.1998

MATALALATTIAKALUSTOON
SIIRTYMINEN ALKOI
PORISSA TALVELLA 1990-
91. ENSIMMÄINEN OMA
MATALA AUTO SAATIIN
KÄYTTÖÖN KEVÄÄLLÄ
1991 JO ENNEN
ESIMERKIKSI HKL:TA. KUVA
JUHANA NORDLUND
31.7.1991



TALVELLA 1995-96 HANKITUT LINJA-AUTOT OLIVAT TYYPIÄ SCANIA N113CLL/CARRUS K204L OVILLA 1-2-0. AUTOJA SJOITETTIIN SEKÄ KAUPUNKILINJOILLE ETTÄ MERI-PORIN LINJOILLE. KUVASSA AUTO 22. KUVA JUHANA NORDLUND 26.6.1996

Lakiasiantomisto Kämäräinen & Korvenkontio Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 Helsinki

puhelin (09) 440 414
telekopio (09) 440 447



VUODEN 1998 ALUSSA
 VALMISTUNUT AUTO
 24 (SCANIA
 L113CLL/CARRUS
 K204L) SAA KUNNIAN
 MAINOSTAA
 KOTIKAUPUNKIAAN.
 AUTO LIIKKUUKIN
 ANSIOKKAASTI ERI
 PUOLILLA PORIA. KUVA
 JUHANA NORDLUND
 12.8.1998

ne. Volvot tuntuivat tavanomaista vaimuista, sillä Voith-automaatin ansiosta kiihdytys muistutti pikemminkin kuminauhan venyttämistä. Ehkä sen vuoksi nämä Volvot ovat seisonet milloin jompikumpi, milloin molemmat, lähes kaikkina 1990-luvun kesinä.

Vuoden 1988 hankintoja suunniteltaessa oltiin vuoden 1987 autojen ominaisuuksien ansiosta viisastuttu. Niinpä vuonna 1988 PL sai viisi Scania N113CLB/Ajokki City -autoa, joista kolme oli ovilla 1-2-1 sekä kaksi ovilla 1-2-0. Ensimmäiset sijoitettiin linjalle 3 ja kaksi viimeistä linjalle 31 (Pori - Pihlava - Mäntyluoto). Linjan 3 autoissa oli vuoden 1987 autojen tapaan paljon poikittaisia istuimia ja istuimina teräskuupat. Linjan 31 autoissa oli pehmeämmät istuimet ja valtaosa istuimista oli sijoitettu normaaliin kaavamaiseen järjestykseen.

Vuonna 1989 Ajokki City -autoja hankittiin lisää siten, että kaksi autoa olivat edelliseltä vuodelta tuttua mallia Scania N113CLB/Ajokki City ovilla 1-2-1. Kaksi muuta olivat Volvo B10M-60:iä ZF:n automaattilla ja ovilla 1-2-0. Viimeksi mainituissa oli korkeilla selkänojilla varustetut istuimet. Autot sijoitettiin Reposaaaren pitkille ajosarjoille. Vuoden 1989 Scania korvasivat linjalta 6 kahta vuotta vanhemmat autot, jotka eivät 6300 mm:n akselivälinsä ansiosta olleet sopivan ketteriä mainitulle linjalle. Autot 44 ja 45 (vm. 1987) sijoitettiin tämän jälkeen muille keskustalinjoille (lähinnä aluksi linjoille 2 ja 8). PL:n kaikissa Scania N113CLB/Ajokki City -autoissa on

siis akselivälinä 6000 mm.

Wiimoja ja matalalattaisia

1990-luku merkitsi PL:lla voimakasta uudistumista. Vuonna 1990 PL sai kaksi ensimmäistä Wiima K202 -autoaan, joiden alustana oli korityypille ominainen Volvo B10M-60 ZF-automaatilla. Ovijärjestys oli 1-2-0 ja istuimet olivat korkeaselustaiset ja pehmeät. Autot sijoitettiin Yterin linjalle vuoden 1985 Kuttereiden tilalle. Tässä vaiheessa PL:n ajosarjoista tärkeimmät saatiin hoidettua automaattivaihteisilla autoilla.

Talvella 1990-91 PL:lla oli koeajossa saksalainen matalalattialinja-auto. Myönteisten kokemusten ansiosta yhtiö hankki vuosina 1991-92 kolme samantyyppistä bussia itselleen. Autot ovat pääkaupunkiseudultakin tuttua tyyppiä Mercedes-Benz O405N ovilla 2-2-0. Vaihteistona on kuitenkin 3-portainen Voith. Yksi autoista sijoitettiin linjalle 8 ja kaksi linjalle 6. Näin ollen linjan 6 kalusto uusitui taas kerran lyhyen ajan sisällä. Scania/Ajokkeja siirrettiin muille linjoille.

Lamavuosina 1993-94 kalustoon ei paljon voitu satsata, mutta vuonna 1993 PL hankki kaksi Volvo B10M-60/Carrus K202-120 -autoa, joita jotkut linja-automiehet kutsuvat kalkkilaivoiksi autojen syntyvaiheisiin liittyvien seikkojen vuoksi. Autoissa on ZF-automaatti, korkeat selkänojat istuimissa ja ovet 1-2-0. Nimikkolinjaksi vakiintui linja 31. Meri-Porin kaikki pitkät ajosarjat näin

ollen taas "volvoistuivat".

Talvella 1995-96 PL hankki kolme Scania N113CLL63/Carrus K204 City L -autoa, joissa oli ovet 1-2-0 ja matala lattia etuovelta keskioville. Vaihteistona oli tällä kerralla neliportainen Voith D864. Autot 21 ja 22 luovutettiin joulukuussa 1995, mutta auto 23 saatiin PL:lle vasta seuraavan vuoden alussa. Periaatteessa kaksi autoa sijoitettiin Meri-Porin ajosarjoille ja yksi keskustalinjoille. Autossa 23 oli mainosmaalaus ja sen suhteen sopimus siitä, että auton on oltava näkyvillä eri puolilla kaupunkia. Näin ollen eri autoyksilöitä "kierrätettiin" eri linjoilla ja ajosarjoilla. Ja toiseksi Meri-Porin ajosarjat oli "sekoitettu" sillä tavoin, ettei sama auto aja peräkkäisillä kierroksillaan välttämättä samaa linjaa, Mäntyluodossa käynnin jälkeen voikin olla edessä matka Reposaaaren yms. Myöhemmin kuitenkin vakiintui käytäntö, jossa auto 21 ajoi linjalla 6, auto 22 Mäntyluoto-painotteisella Meri-Pori -sarjalla ja auto 23 lähinnä Reposaaari-painotteisella Meri-Pori -sarjalla. Sittemmin auto 23 on siirretty linjan 8 nimikkoautoksi.

Vuonna 1997 PL hankki yhden kokonaan uuden auton ja toisaalta koritettiin uudelleen toisen vuoden 1984 Taivalkorisen Volvon (PL 76). Uusi auto on tyyppiä Scania L113CLL60/Carrus K204 City L ovilla 1-2-0. Se sijoitettiin linjan 3 pitkään vuoroon. Tätä ennen linjan 3 nimikkoautot olivat kaikki vuodelta 1988! Vaihteisto tässä autossa (19) on 5-portainen ZF-automaatti. Entisen auton 76 uudeksi koriksi tuli Carrus K204 City ja

numeroksi 4.

Vuoden 1998 hankinnat noudattelivat edellisen vuoden kuvioita, yksi uusi Scania L113CLL/Carrus K204 City L hankittiin numerolle 24 ja entinen Taivalkorinen Volvo 77 koritettiin Carrus K204 City -koriseksi. Viimeksi mainittu kantaa nyt numeroa 18. Auto 24 päätettiin poikkeuksellisesti pitää vara-autona. Näin siksi, että Porin kaupungia mainostava kokomainosmaalauksen/-teippaus näkyisi mahdollisimman laajalla alueella Porissa. Nk. ykkösvara-auto liikkuu luonnollisesti päivittäin toisen auton tilalla tämän ollessa huollossa tai korjaamolla tai muusta syystä pois linjalta. Teknisesti auto 24 on identtinen verrattuna noin vuotta vanhempaan sisarensa (19), ainostaan perävalityksissä lienee pienekkö ero.

Vuosi 1999 oli Porin Linjat Oy:llä uudelleenkoritusten vuosi. Oikeastaan jo edellisen vuoden puolella vuonna 1982 valmistuneisiin autoihin 66 ja 68 (Scania K112CL/Ajokki 5000E) tehtiin Unkarissa uusi Ikarus E95 -kori. Samalla alustoihin asennettiin uusi moottori. Autot numeroitiin uudelleen numeroille 25 ja 26. Autoon 25 asennettiin poikkeuksellisesti Voith-automaattivaihteisto. Tämä auto sijoitettiin valmistuttuaan (käytännössä vuoden 1999 alkupuolella) Meri-Porin yhdelle pisimmälle ajosarjalle. 17-vuotiaalle alustalle aiotaan kerätä ajokilometrejä todella ruhtinaallinen määrä. Saman hankintaerän autot 64 ja 65 lähetettiin vuonna 1999 Ikarukselle uudelleenkoritettaviksi, kun taas autot 67 ja 69 on päätetty myydä pois. Myös vuonna 1983 valmistuneita Scania K112CL/Taival GL -autoja on uudelleenkoritettu Ikarus E95 -koriksi. Autosta PL 72 tulikin Ikarus-korisena PL 27 ja vastaavalla tavalla autosta 74 PL 28. Auto 73 meni samanaikaisesti autojen 64 ja 65 kanssa uudelleenkoritukseen, eikä

tätä kirjoitettaessa ole vielä selvillä, mitkä numeroista 29 - 31 annetaan milkekin autolle. Porin Linjat Oy:n Ikarus E95 -korisissakin autoissa on ovijärjestys 1-2-0. Istuimet ovat korkeaselustaista mallia. Vuonna 1999 saatiin myös auto 2 (Volvo B10M-60/Kutter 9) uudelleenkoritettua. Volvojen tapaan uudeksi koriksi teetettiin Carrus K204 City ovilla 1-2-0. Näin ollen auto vastaa teknisesti täysin aiemmin uudelleenkoritettuja autoja 4 ja 18. Huomattavaa on, että auton 2 järjestysnumero ei tässä yhteydessä muuttunut miksikään. Seuraava vastaavalla tavoin modernisoitava auto on numeroltaan 5. Entinen Kutter 9 -kori purettiin ammattioppilaitoksella vuoden 1999 kuluessa.

Koko 1990-luvun ajan Porin Linjoilla on ollut tiukka taloudenpito. Liikennettä on jouduttu supistamaan ja linjoja jopa yhdistämään. Kaupunkilinjojen osalta tämä on näkynyt muun muassa siinä, että linjat 3, 6 ja 8 on ilta-, yö- ja pyhäliikenteen osalta jouduttu yhdistämään linjaksi 6K, joka hoitaa linjan 6 ohella muiden mainittujen linjojen tehtävät. Tosin linjan 8 Keskussairaalan pää hoidetaan hiljaisenaikin aikana linjatunnuksella 8, joskin siinä käytetään linjan 6K autoja. Meri-Porissa on tapahtunut etenkin parina viimeisenä vuotena myös rajua leikkauksia. Yyterin oma linja (32) kulkee nykyään vain arkisin aamuaikaisesta noin klo 19:ään asti. Viikonloppuna ei ajeta lainkaan. Reposaaressa pääsee arkisin linja-autolla kerran tunnissa, mutta viikonloppuisin vain kerran kahdessa tunnissa. Vielä 1980-luvun puolenvälin jälkeen Reposaaressa pääsi pyhäpäivinäkin joka tunti ja vielä nopealla pikatievuorolla. Nyt tilanne on se, että kerran kahdessa tunnissa kulkeva linja 30M hoitaa samalla vanhaa tietä Pihlavan kautta kulkevan linjan 31 tehtävän (joka toisen vuoron osalta). Koska Mäntyluotoon ajetaan joka



tunti kaikkina päivinä, linja 31 kulkee edelleenkin myös viikonloppuna omalla tunnuksellaan, vaikkakin vain kahden tunnin välein. Tosin lauantaan Reposaaressa ajetaan kaksi edestakaista vuoroa pikatietä eli tunnuksella 40M. Mainittuina ajankohtina ajetaan tavaltaan "ylimääräinen" vuoro Mäntyluotoon asti tunnuksella 31. Arkisin miltei kaikki Reposaaressa vuorot ajetaan edelleenkin pikatietä tunnuksella 40M. Koska Yyterin oma linja ei iltaisin eikä viikonloppuisin kulje, hoidetaan sen alueen liikenne Reposaaressa autoilla (30M/40M) koukkaamalla vähintään Kaanaassa Juhanintien ja Santojentien kautta. Kesäkaudella lukuisat vuorot tekevät lisäksi piston Kylpylä-Hotelli Yyterin kautta.

Porinkin seudulla on joitakin bussilinjoja kilpailutettu. Näiden tarjouskilpailujen seurauksena PL on sekä voittanut että hävinnyt. Voittona on saatu linja 95 Kullalle, mutta samalla taas on hävitty linja 27 Oosinselkään. Linjaa 27 ajaa tätä nykyä Lyttilän Liikenne Oy, joka on ajanut erittäin pitkään linjaa 50 Pormestarinluotoon ja linjaa 60 Lyttilään.

Kohti 2000-lukua

Porin Linjat Oy siirtyy uudelle vuosituhatluvulle modernina ja palvelevana yhtiönä. Vaikka kalustoa on aivan viime aikoina hankittu säästeliäämmin kuin 1980-luvun "lihavina vuosina", on kaluston laatu tasokasta verrattuna moniin maamme kaupunkeihin. Ensimmäisen matalalattia-auton tulosta on kulunut liki vuosikymmen, kun joihinkin kaupunkeihimme on vastikään saatu hyvä jos yksi koekappale. Elektroniset rahastuslaitteet ovat olleet arkipäivää Porin Linjoilla jo vuosia, kun jopa pääkaupunkiseudulla vastaavia odotellaan yhä. Voidaan siis vetää johtopäätös, että porilaiset ovat onnistuneet kehittämään sellaisen joukkoliikennejärjestelmän, joka palvelee käyttäjiään mitä tarkoituksenmukaisimmalla tavalla, samalla erittäin kohtuullisin kustannuksin. Tällainen järjestelmä kelpaa esimerkiksi mille paikkakunnalle tahansa.



OSAAN VUOSINA 1982-83 VALMISTUNEISTA AUTOISTA (SCANIA K112CL) PÄÄTETTIIN MYÖS RAKENUTTA UUSI KORI. KORIT TEETETTIIN UNKARILAISILLA IKARUKSELLA. KORITYYPPI ON IKARUS E95. KUVASSA AUTO 25. TAKANA AUTO 22, JOKA MAALATTIIN UUDELLA KAAVALLA KOLARIKORJAUKSEN YHTEYDESSÄ. VERTAA HELMAN ALAOSAN VÄRIJAKOJA AUTOA 22 ESITTÄVÄÄN ERILLISEEN KUVAAN. KUVA JUHANA NORDLUND 1.7.1999



Metsälän Linja OY vuodesta 1975 nykypäivään

TEKSTI TEEMU COLLIN

1952 perustettu Metsälän Linja Oy on pieni helsinkiläinen linja-autoyritys liikennealueenaan Malmin suunta, jonne liikennöidään Helsingin linja-autoasemalta. Perinteinen Metsälä-linja on ollut 69. Nykyisin autoja myös linjoilla 77A ja 778.



SCANIA B80 / KUTTER 7, AUTO 15, LINJALLA
69A SYYSKUUSSA 1976.
KUVA TIMO-PEKKA LANGE

Metsälän bussit 1975-99

Tällaisilla ajeltiin vuoden 1975 alussa:

Näin aluksi niistä trendeistä, jotka vaikuttivat Metsälällä vuonna 1975 käytössä olleessa kalustossa.

Kalusto oli Scania(-Vabis)-merkkistä ja etumoottorista. Vuoteen 1971 asti ostettiin vain ns. bulldog-mallisia autoja eli autoissa oli hyvin lyhyt etuylitys, joten etuovi oli etuakselin takana. Moottorina oli 8-litrainen pikkukone. Kun vuonna 1972 alkoi ns. hetkujen hankinta, joihin sai etuoven aivan eteen, niihin tuli iso 11-litrainen kone lukuunottamatta autoa 11 vuodelta 1973, jossa oli kuitenkin pikkukone. Autoissa oli kaupunkiliikenteen kannalta vähän ovia: yksi kapea ovi edessä ja toinen kapea ovi takana, ovijärjestys siis 1-0-1. Koreina käytettiin 60-luvun puolivälissä Ajokkeja, sittemmin Wiimaa, aluksi mallia 3 (M-64) ja sitten mallia 5 (M-68 LUX), jotka olivat maaseutumallisia, joissa oli pyöreähkö takaseinä, "pylly". Koreissa oli kaupunkimaiset istuimet. Käytettynä ostetut autot olivat tietysti oma lukunsa. Autojen pääväri oli vaaleanharmaa punaisilla raidoilla. Sisäseinät olivat puunväriset ja istuimissa punamusta kangas.

Tuona vuonna käytössä olleita

busseja listamuodossa ikäjärjestyksessä:

- 6, AKR-88, Scania-Vabis B56/Ajokki 5 vm.-66, poistettu -75,
- 2, BFZ-8, Scania-Vabis B56/Ajokki 5 vm.-66, poistettu -75,
- 7, BOJ-8, Scania-Vabis B56/Ajokki 7 vm.-67, poist. -76,
- 5, BTS-4, Scania-Vabis B56/Kutter 7 vm.-68 ostettu käytettynä -74, poist.-79,
- 1, BTX-8, Scania-Vabis B56/Wiima 3 vm.-68, poist. -77,
- 3, BSX-8, Scania-Vabis B56/Wiima 3 vm.-68, poist. -77,
- 15, BP-47, Scania B80/Kutter 7 vm.-69 käytettynä ostettu -75, poist. jo -77,
- 8, ALY-8, Scania B80/Wiima 5 vm.-69, poist.-79,
- 9, BPX-8, Scania B80/Wiima 5 vm.-70, poist.-80,
- 10, AEI-8, Scania B80/Wiima 5 vm.-71, poist.-81,
- 4, AJB-88, Scania BF110/Wiima 5 vm.-72, poist.-82,
- 11, ABJ-888, Scania BF80/Wiima 5 vm.-73, poist.-82,
- 12, ACC-888, Scania BF110/Wiima 5 vm.-73, poist.-85,
- 13, ACV-888, Scania BF110/Wiima 5 vm.-73, poist.-84,
- 14, AEC-888, Scania BF110/Wiima 5



SCANIA BF80 / WIIMA 5 VUODELTA 1973. AINOA HETKU PIKKUKONEELLA. KUVA TIMO-PEKKA LANGE 15.1.1982



METSÄLÄN ENSIMMÄINEN WIIMA K-200. NRO 9 VUODELTA 1980. MALMILLA KIRKONKYLÄNTIELLA 10.6.1988. KUVA PERTTI LEINOMAKI

vm.-74, poist.-90.

Ja tällaisia oli myöhemmin tuleva:

Vuoden 1975 marras-joulukuussa tuli taloon kaksi uutta bussia, numerot 2 (AEH-888) ja 6 (AHH-888). Niissä oli nyt Scanian uusittu hetkualusta BF111 korin ollessa edelleen Wiima 5 vastaten aiempia hetkuja 1-0-1 -ovineen. Istuimet olivat Wiiman katuripenkit. (HUOM! Ei siis kuitenkaan niitä HKL-tyylisiä penkkejä!) Nämä autot joutuivat poistoon vuonna 1988, jonka jälkeen kuutonen sai vielä jatkaa Vaasan Omnibussilla numerolla 11.

Kesäkuussa 1976 tuli Metsälälle auto, joka jäi yksittäiskappaleeksi kahdessa suhteessa. Alusta oli toki Scania BF111 keppivaihteella, mutta kori oli Ajokki 5000B (Aj9') ja korissa oli takaoven sijasta keskiovi. Numero oli 16 ja rekisteritunnus AHJ-888. Auto poistettiin kesällä 1991.

Vuonna 1976 ehti tulla kaksi muutakin bussia. Alusta oli BF111 ja kori Wiima M-200. Ovet olivat edelleen vain edessä ja takana. Autoissa oli Wiiman omat katuripenkit, joissa oli ns. hammassuojina mustat tyynyt, joissa oli teksti "Wiima". Pysähtyy-Stannar oli sen ajan HKL-tyylin mukainen iso harmaa rasia, johon syttyi punainen teksti. Hattuhyllyt



AUTO 14 (SCANIA BF111 / WIIMA 5 VUODELTA 1974) ILMAN KILPIÄ TAKAPUOLI LAHES TEOLISUUSRAITEELLA. KUVA PERTTI LEINOMAKI



METSÄLÄN 8. ALY-8. SCANIA B80 / WIIMA 5 LINJA-AUTOASEMALLA MAALISKUUSSA 1975. KUVA HANNU PULKKINEN.

kuuluivat yhä kuvioon. Numerot olivat 7 (AJL-888) ja 17 (AJK-888). 17 poistettiin vuonna 1992 ja 7 vuonna 1991.

Pääasiassa tilausajokäyttöön hankittiin vuonna 1977 yksi Scania BF111 Kutter 8 -korilla, nro 18 (AJR-888), joka myytiin hevosautoksi vuonna 1989.

Joulukuussa 1977 tuli auto 1 (AKA-888), Scania BF111 / Wiima M-200, eli samankaltainen kuin 7 ja 17, mutta istuimet olivat Wiiman uusittua mallia, joissa hammassuojatyyny oli korvattu mustalla "lenkillä". Takaikkunan ympäristö ei ollut enää yhtä punainen kuin aikaisemmin. Auto 1 poistettiin 1990.

1978 tuli yksi auto, nro 15, AKX-888, joka poistettiin vuonna 1991. Samanlainen kuin nro 1, paitsi Pysähtyy-Stannar -kilpi oli tästä lähtien mustakeltainen.

Lisää pöriseviä Scania BF111 / Wiima M-200:sia tuli vuonna 1979 numeroille 3 (ALK-888) ja 8 (AMK-888). Autot olivat hyvin samankaltaisia kuin 15. Poistettiin vuonna 1993.

Vuonna 1979 tuli myös uusi auto tilausajokäyttöön. Se oli samalla yhtiön ensimmäinen takamoottoriauto, kun alustana oli Scania BR116S. Koriksi tuli Kutter 9. Tämä myytiin vuonna 1987



VUODELTA 1977 OLEVA AUTO 1 LINJALLA 69A PATOLAN PAATEPYSÄKILLÄ. KUVA PERTTI LEINOMAKI 10.6.1988



AUTO 16 AJOKKI 500B -KORILLA JA SCANIA BF111 -ALUSTALLA VUODELTA 1976 METSÄLÄN VARIKOLLA 13.7.1989. KUVA PERTTI LEINOMAKI



KAKSI SCANIA BF110 / WIIMA 5-STA, 13 VUODELTA 1974 JA ENTINEN 4 VUODELTA 1972, JONKA KEULASSA ON SAAREN AUTON NUMERO 9, SILLA TÄMÄ AUTO OLI JONKIN AIKAA SAARELLA VUOKRALLA. KUVA TIMO-PEKKA LANGE 15.8.1982.



YKSITTÄISKAPPALEEKSI JÄI TÄMÄ SCANIA F112 / KUTTER 9' NRO 11 VUODELTA 1981. KUVA PERTTI LEINOMAKI

Savo-Karjalan Linjalle.

Yhtiön autot alkoivat saada kaupunkimaista ulkonäköä vuonna 1980 auton 9 (ANA-848, ei ole painovirhe, numero oli tosiaan 848) Wiima K-200 -korin myötä. Alusta tosin oli edelleen BF111. Kapea takaovi oli leventynyt tuplaoveksi. Linjakilpinä olivat nyt kolmiraitakilvet. Myytiin v.1994. Toinen Scania BF111 / Wiima K-200 tuli vuonna 1981, nro 10 (AOM-888). Ulkoisena erona 9:ään oli nyt Metsälällä ensimmäistä kertaa käytetty takalinjakilpi. Myytiin v.1994.

Vuoden 1981 lopulla tuli taloon auto 11 (APC-888). Se jäi yhtiön viimeiseksi etumoottoriseksi katuriksi. Kori oli Kutter 9' ja ovet autojen 9 ja 10 tavoin 1-0-2. Alustaltaankin tämä auto jäi ainutkertaiseksi Metsälällä, koska se oli Scanian uusi moderni hetkualusta F112, jossa oli vieläpä turbokone. Autossa oli Kutterin omat kaupunki-istuimet ja moottorikoppa uudentyylinen möykky, jonka sisältä vaihdekeppi työntyi esiin. Auto myytiin jo vuonna 1993 Pohjolan Turistiautolle, jolta se myöhemmin myytiin Viroon.

Vaikka etumoottorirakenne onkin idioottivarma, se ei kuitenkaan ole erityisen sopiva kaupunkiliikenteeseen, koska leveän tuplaetuovent rakentaminen on miltei mahdotonta. Siksi Metsälälle



AUTO 17 VUODELTA 1976 MALMILLA 13.5.1988. KUVA PERTTI LEINOMAKI

tuli aika siirtyä etumoottorista takamoottoriin. Yhtiön ensimmäinen katurituu- pari tuli taloon vuonna 1982, nro 4 (ARN-888), Scania K112 / Wiima K-200. K112 -alustaa ei kylläkään ollut tarkoitettu ensisijaisesti kaupunkiautoon, eikä myöskään manuaalista vaihteistoa, mutta nyt sentään saatiin rakennettua autoon kaupunkimaiset leveät ovet eteen. Ovijärjestykseksi tuli nyt siis 2-2-0. Alustassa käytettiin jälleen ahtamatonta moottoria, mikä jäi melko harvinaiseksi K112:ssa. Vaihteisto oli viisiportainen peruslaatikko. Wiiman kori oli jo autoista 9 ja 10 tuttu Wiiman K-200 45:llä punamustalla kankaalla verhoillulla Wiiman kauripenkillä ("turbo") ja muutenkin sisustus vastasi aiempaa tyyliä. Tämä auto poistettiin vuonna 1996. Auto palveli hetken kouluautona ennen Ruotille Lahteen varaosiksi myyntiä.

Jälleen hankittiin uusi bussi vuonna 1983. Se oli lähes samanlainen kuin nro 4, poikkeuksena istuimet, jotka olivat muovirunkoiset Parabus-penkit punamustalla kankaalla. Tästä autosta alkaen vakiintui turbokone uusien bussien voimanlähteeksi. Ja autohan oli 19, ATK-888. Se myytiin myös vuonna 1996 Ruotille, mutta ajoautoksi.

Metsälä osti vuonna 1983 Sipoon Linja 2:sen, UJR-581, rekisteröi sen uudelleen ja myi sen seuraavana vuonna Klaavolan Linjalle nro 10. Auto oli Scania BF111 / Kutter 9 vuodelta 1979. Tällä autolla ei ollut Metsälällä numeroa ja käyttökin lie- nee ollut vain jonkinlaista tilausajoa.

Auto 20 astui palvelukseen vuonna 1984. Rekisteri oli ATP-888. Alusta oli samanlainen K112 kuin 19:ssä, mutta kori oli Wiiman modernisoitu kaupunkikori K201. Istuimet olivat jälleen Parabusit. Auto myytiin jo vuonna 1994 Ruotille, jolla se sai numeron 8. Tämä auto jäi Metsälän ainoaksi Wiima K201 -koriseksi, seuraavissa autoissa näet käytettiin täysin uutta K202 -koria.

Metsälän Linjan ensimmäinen Wiima K202 -korinen auto ehti tulla jo samana vuonna auton 20 kanssa eli 1984 ollen aivan ensimmäisiä koskaan tehtyjä K202:siä. Tässä autossa 13 (AVC-888) oli edelleen Scania K112-alusta, mekaaninen vaihteisto ja istuimina Parabusit. Sisustus oli Metsälän tavallista tyyliä. Auton erikoisuuksia olivat ovet. Itse ovien lehdet olivat poikkeavat siitä, millaiset ne myöhemmin rakennetuissa K202 -koreissa olivat. Myös ovikoneistojen äänet olivat rajusti erilaiset, kuin Metsälän Wiima-koreissa yleensä. Ääni oli napsahtava, joten se muistutti HKL:n K202-Wiimojen ääntä. Tämä auto myytiin vuonna 1995 Keskuslinjalle numerolle 5 Espooseen, jossa sitä käytettiin kevääseen 1999 asti.

Auto 12 (BAE-888) tuli taloon vuoden 1985 joulukuussa. Se oli Scania K112 / Wiima K202 Parabus-penkein, mutta auton vaihteisto olikin Scanian CAG eli "puoliautomaattinen" robottimanaali-



YKSITTÄISEKSI JÄI MYÖS TÄMÄ 20 ISO- OTSAISEN WIIMA K201 -KORINSA VUOKSI. KUVA PERTTI LEINOMAKI 28.8.1991



ENSIMMÄINEN KULMAVAIHDE-SCANIA METSÄLÄLLÄ, AUTO 5. KUVATTU HYVIN UUTENA 22.6.1988. IKKUNOIDEN YLÄPUOLISET RAIDAT OVAT MUISTA METSÄLÄN K202-WIIMOISTA POIKKEAVAT. KUVA JUHANI POUSSA.

vaihteisto, jossa kuljettajan täytyi vain valita ajosuunta ja käyttää kytkintä. Tietokone hoiti vaihtamisen. Valitettavasti tämä hieno vaihteisto korvattiin normaalilla keppivaihteella 80-luvun lopulla. Auto 12 on edelleen Metsälällä hätävara-autona, joten vuodesta 1997 lähtien Metsälällä on ollut kaksi autoa kylkinumerolla 12.

Joulukuussa 1986 hankittiin taloon vielä yksi keppivaihteinen Scania K112 Wiima K202 -korilla. Numero oli 14 ja BCE-888. Koriltaan vastasi autoa 12. Se oli tietävästi viimeisen kerran linjalla syksyllä 1996 ja myytiin seuraavana vuonna Ruotille Lahteen.

Vihdoin vuonna 1988 tuli aika ostaa Metsälän Linjan ensimmäinen täydellinen kaupunkiauto. Kori oli edelleen tuttu Wiima K202, mutta alusta oli Scanian todellinen kaupunkimalli N112, jossa oli taakse poikittain sijoitettu 11-litrainen turbokone. Vaihteistoksi tuli nyt ensimmäistä kertaa automaatti, 3-portainen Voith D863. Alustan rakenne mahdollisti nyt kunnollisen takaoven rakentamisen takamoottorista huolimatta, joten ovijärjestykseksi tuli 2-2-1. Takaovea vastapäätä oli myös pieni seisomasilta. Istuimiksi tuli nyt Parabusien sijaan teräskuopat kuitenkin edelleen Metsälän punamustalla kankaalla. Istumapaikkojen lukumääräksi tuli 39. Muista Metsälän Wiima K202:sta tämän yksilön erotti jo kaukaa, koska ikkunoiden yläpuolinen puna-harmaa-raidoitus poikkesi värien järjestyksen osalta edellisistä vastaavista. Loppuaikoinaan vitonen oli melko kärsineen näköinen, olihan sillä ajettu paljon. Varsinkin uutena autolla ajettiin melkoista rallia, olihan se ensimmäinen



TOINEN MATALALATTIABUSSI METSÄLÄLLÄ, NRO 7, LINJALLA 77A JAKOMAESSA 19.8.1996. KUVA PERTTI LEINOMAKI



AUTO 2 HYVIN SIISTINÄ MAALISKUUSSA 1989 MALMILLA. KUVA PERTTI LEINOMAKI

automaattivaihteella ja näin ollen hyväkulkuinen. Auto poistettiin liikenteestä kesällä 1999.

Samana vuonna 5:sen kanssa tuli myös toinen auto. Nimittäin marraskuussa tuli taloon auto 2, BKN-888. Se poikkesi 5:stä siten, että alusta oli nyt uuden sukupolven Scania N113 ja vaihteistoksi ja Scanian itse valmistama kaksiportainen GAV773R, joka vakiintuikin Metsälän perusvaihteistoksi moniksi vuosiksi. Ikkunoiden yläpuoliset raidat olivat jälleen "normaalit". Auto myytiin vuonna 1998 Ruotille Lahteen.

Keväällä 1989 Metsälälle tuli kaksi uutta bussia, numerot 6 (BLE-888) ja 18 (BKV-888), jotka kuuluivat ilmeisesti samaan hankintaan auton 2 kanssa, mutta siis valmistuivat vähän myöhemmin. Näissä autoissa oli vain vähän eroavaisuutta 2:seen nähden: etuäärivalot olivat nyt pienet valkoiset entisten oranssien sijaan ja etulinjakilvissä oli erilaiset nauhat, kuitenkin kolmiraitaiset. Autot 6 ja 18 ovat vanhimmat autot, joita käytetään liikenteessä arkisin.

Tammikuussa 1990 tuli taas uusi Scania N113 / Wiima K202 kaksipor- taisella Scania-automaatilla numerolle 16 (CAA-481). Tämän auton myötä loppui Metsälän rekisterinumeroiden 888- perinne, kun Suomessa otettiin käyttöön ns. sattumakilvet, eikä silloin olisi saanut toivomuskilpiä ilman, että olisi joutunut maksamaan itseään kipeäksi. Tämän auton eroina aiempiin N-Scanioihin olivat linjakilvet, jotka olivat yksinauhaiset vain linjat 69 ja 69A sisältävät entisten kolmiraitakilpien sijaan. Teräskuup- pistuinten hammassuojissa oli outo "nahkamainen" pinta. Sisävalaisimet olivat nyt yhtenäisessä valolistassa keskellä

kattoa. Kuljettajan takana oli nyt kunnan yhtenäinen seinä.

Syksyn 1990 uusi bussi oli nro 1, OSS-650, joka vastasi alustaltaan aiempia N113:ia. Korin eroina 16:een nähden olivat ulkoseinien paksut mustat listat mm. ikkunoiden ympärillä. Teräskuoppien hammassuojat olivat taas tavalliset karheapintaiset. Ovien otetangot olivat nyt yhtenäiset metalliset, jotka olivat päistään kaarevat entisten muovipintaisten erillisillä istukoilla oviin kiinnitettyjen sijaan. Ovikoneistojen ääni muistutti nyt samanikäisten HKL:n bussien ääntä.

Metsälän Linjan 17, IFO-633, jäi yhtiön viimeiseksi korkealattiabussihankinnaksi ennen matalalattioiden aikaa. Lähes samanlainen kuin nro 1, vain sisustuksessa oli pieniä eroja. Teräskuoppaistuinten hammassuojat oli sileäpintainen ja pystytukitangot kiinnittyivät suoraan siihen menemättä istuinten jalkoihin asti.

Vuoden 1991 lopussa tuli aika ottaa käyttöön yhtiön ensimmäinen matalalattiabussi, nro 15 (JBA-963), joka oli Scania N113CLB-LG, kori Wiima K202:n matalalattiaversio. Vaihteistoksi tuli intercoolermoottoriin sopiva kaksiporainen GAV783R. Korissa oli 34 teräskuoppaistuinta nyt punertavanharmaalla kankaalla. Edessä oli kolme istuinta sijoitettuna poikittain jäädyttäjän vuoksi. Invaramppi oli sähkötoiminen. Pysähtyyvalo oli sijoitettu kuljettajan taakse sähkökaapin seinään.

Maaliskuussa 1992 tuli taloon myös toinen Wiima-Scania-matalalattiabussi, nro 7 (XFM-956). Se oli lähes samanlainen kuin 15, mutta invaramppi oli käsikäyttöinen, jollaiseksi se myös 15:ssä myöhemmin muutettiin. Pysähtyyvalo oli jälleen vanhalla paikalla etulinjakilpikotelon luokussa.

Vuonna 1993 Metsälä muutti kurssia ja tilasi uusien autojen korit Lahden Auto-akorilta, malli oli Lahti 402. Huhtikuussa tuli auto 3, CBH-375, matalalattia-Scania N113CLB-LG DS1171-moottorilla ja GAV773R-vaihteistolla. Tämä auto jäi Metsälän viimeiseksi, jossa oli kaksiporainen Scania-automaatti. Korin istuinjärjestys oli identtinen Wiimojen 15 ja 7 kanssa. Teräskuoppaistuinten kangas oli nyt harmaata punaisiin ja oransseihin täplin. Auto 8 (HGG-612) tuli taloon elokuussa -93. Tämä auto poikkesi 3:sta alustansa ja istuinkankaansa puolesta. Kahdeksikon alusta oli Scania N113CLL



METSÄLÄ 1 VUODELTA 1990. UUTUUTENA PAKSUT MUSTAT LISTAT IKKUNOIDEN YMPÄRILLÄ. KUVA TEEMU COLLIN KESÄKUUN ALUSSA 1999.



METSÄLÄN ENSIMMÄINEN KATURITUUPPARI, NRO 4, MALMILLA 24.8.1987. KUVA PERTTI LEINOMAKI

uudella etuakselilla, kolmiportaisella Voith D863-vaihteistolla ja jälleen intercoolermoottorilla. Kolmosen kone oli tavallinen turbokone. 8:n istuinkangas oli monivärinen.

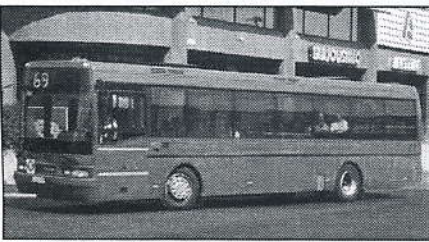
Autot 9 (ZFX-150) ja 10 (KGJ-676) tulivat taloon marraskuussa 1994 ja helmikuussa 1995. Nämä olivat muuten 8:n kaltaisia, paitsi sisällä kattorakenteet olivat erilaiset ja teräskuoppaistuinten olivat Lahden omaa mallia. Takalinjakilpi oli siirtynyt keskeltä takaikkunaa sen oikeaan reunaan. Ulkoisena erona vähemmän pitkittäisiä mustia paksuja listoja verrattuna 3:een ja 8:aan.

Yhdeksänkymmentäluvun puolivälissä bussiliikenteen kilpailuttaminen alkoi nostaa päätään ja yritysten oli pudotettava kustannuksiaan pärjätäkseen kilpailussa. Luonnollisesti myös kalustoa pitää hankkia mahdollisimman edullisesti. Vaikka vuonna 1996 ei kilpailu Metsälän Linjaa vielä suoranaisesti koskettanutkaan, päätettiin tilata todelliset säästömalliautot: alusta Scania L113 ja kori unkarilainen Ikarus E94. Näitä autoja tuli vuonna 1996 kaksi kappaletta, 4 (KGV-252) ja 11 (KGV-282). Näiden autojen myötä Metsälä myös uhrasi perinteikkään harmaa-punainen -väriyksenä mainosrahojen saamiseksi, nimittäin näihin autoihin tuli kokomainokset. Nelonen oli alun perin Canonin mainos, jossa kaikki sivuikkunat oli peitetty verkolla. Ulkoapäin auto näytti silloin yhtenäiseltä isolta mainokelta ja sisältä piti nähdä ulos. Mutta syksyllä kurakelillä ulosnäkeminen oli arvauksen varassa. Amerikkalainen keksintö ei taaskaan toiminut meillä, mitenkään siellä ison veden takana, siellähän paistaa aina aurinko... Verkon läpi tuijottelusta tuli vielä pääkin kipeäksi... Auto 11 oli taas MeNaiset -lehden mainos. Se oli sitä vuoteen 1998, jolloin siitä tuli Agfa-filmi-mainos. 4 muuttui Canonista Fazerin leipäbussiksi jo vuonna 1997. Linjakilvissä palattiin kolmiraitakilpiin, tosin keltaisilla numeroilla. Näiden Ikarusten sisustus nuodatteli Metsälän peruslinjaa: harmaa yleisäsu, seinät ikkunoiden alapuolella puujäljitelmaa mutta nyt vaaleampana kuin Wiimoissa ja Lahdissa. Istuimet olivat teräskuopat, joiden kankaassa oli eroa 4:n ja 11:n välillä. Pysähtyykilvet (2 kpl/auto) olivat matalat, joissa luki valkoisella pohjalla punainen STOP. Autojen matalaan han-

kintahintaan kuului myös se, että teräksiset otetangot oli päällystetty muovin sijasta jollain metallinvärisellä lakalla, joka kului sitten hyvin nopeasti pois ja tangot muuttuivat törkeän näköisiksi. Vuonna 1998 otetangot päällystettiin uudelleen mustalla kumilla ja sitten niistä tuli ihan siistit. Ikaruksen korinrakennuksen mestariteos oli eittämättä lattia: auton takaosaan johti kaksi askelmaa, mitä ei ole Suomen matalalattiabusseissa nähtykään sitten sen Tampereen ensimmäisen, eli TKL 108:n. Tällä tavoin Ikarus rakensi lattian myös STA:n vuosien 1996 ja 1997 Volvoihin. Scanian L113 -alustassa oli jälleen kone takana pitkittäin, mutta 60 astetta kallistettuna. Euro 1 -vaatimukset täyttävän koneen jatkeena oli ZF 4 HP600 -vaihteisto.

Aikaisemmin kaltaisia Scania L113CLL/Ikarus E94 -autoja tuli kaksi kappaletta lisää vuonna 1997. Erona aikaisempiin moottori, joka oli pakostakin EURO 2 -vaatimukset täyttävä todellinen voimanpesä, DSC1124, teho 260 hv ja vääntö mahtavat 1315 Nm. Nämä autot ovatkin olleet siitä lähtien jatkuvasti kaikista raskaimmissa ajosarjoissa aamuvaiheesta yöhön, vaikka uudempiä autoja on tullut taloon useita. Teräskuoppaistuinten olivat nyt erikoiset, joiden "hammassuojat" oli tasapaksu lenkki, jossa luki "rica". Ikkunoiden ja kattoakanavatuuletuskoteloiden välinen seinän osa, joka oli vuoden 1996 autoissa valkoinen, oli näissä ja tulevilla autoissa musta. Pysähtyykilpiä oli jälleen kaksi per auto. Etummaisessa oli valkoisella pohjalla punainen teksti STOP! (huomattava huutomerkki...) ja taaemmassa teksti STOP mustalla pohjalla punaisella. Autot saivat numerot 12 ja 13, rekisterit vastaavasti ZGU-122 ja ZGU-123. 12:n mainos oli Kevyt Linja -margariini (se oli siinä edelleen syksyllä 1999). 13:n pohjaväri oli sininen, jollaisena se liikkui jonkin aikaa kesällä 1997, kunnes se sai HPY:n ulkomaansuunta 999 -teippaukset. Vuonna 1998 auto vaihtoi leiriä saaden kylkiinsä kilpailijan Soneran mainokset. Sieltä täältä paistoi läpi sininen pohjamaali punaisten Sonera-teippien väleistä...

Kilpailu kosketti vuonna 1998 jo Metsälän Linjaakin. Tuolloin HKL voitti itselleen linjan 78 Oy Liikenne Ab:lta ja Metsälä rupesi ajamaan alihankintana HKL:lle suurinta osaa tästä linjasta, joten



AUTO 13 KESÄLLÄ 1997 AJOSSA VIELÄ ILMAN MAINOSTEIPPAUSTA SINISENÄ. KUVA TEEMU COLLIN

autoja piti saada nopeasti. Autojen alustoiksi piti tulla Scanian L94, mutta koritehdas Ikarus ilmoitti, ettei se pysty rakentamaan autoihin haluttua lat-tiarakennetta taakse. Myöhemmin Ikarus ilmoitti erehtyneensä ja voivansa korittaa Scaniaoihin matalamman takaosan, mutta autoilla oli kiire, joten Metsälän oli pakko tilata alustat Volvolta, vaikka sitä tuskin mielellään tehtiin. Kerrotaanhan juttua 1960-luvulta, jolloin nykyinen johtaja Silventoinen tuli isänsä tilalle johtoon. Isä oli ennen väistymistään ehtinyt tilata Volvolta alustan, mutta poika ensi töikseen perui tilauksen ja siirsi sen Scania-Vabikselle. Volvoja tuli siis kolme kappaletta Ikarus E94 –korilla vuonna 1998. Näiden autojen akseliväli oli 5,9 m, mikä Volvon kyseessä ollen tekee sen, että varsinainen matalaosa jää varsin lyhyeksi. Saman kokoisissa Scania-Ikarusissa oli edessä matalaosassa 16 istumapaikkaa, Volvoissa vain 11. Muuten sisustus vastaa aikaisempia lukuunottamatta Pysähtyy-kilpiä, jotka olivat nyt perus-Suomi-mallia eli keltaisella pohjalla tumma Pysähtyy-Stannar –teksti. Istuimet olivat erikoiset harmaat muoviset, joissa oli kaareva iso tartuntatanko selkänojan päällä. Kattoon kiinnitetty istuimet alkoivat varsin pian irtoilemaan, ja siksi on jouduttu asentamaan juuri näihin autoihin ylimääräiset jalat lattian ja penkin väliin. Näistä autoista nro 2, TIN-864, sai Budejovický Budvar / London Pride –olutmainokset kylkiinsä. Kaksi muuta, 14 (TIN-865) ja 19 (TIN-866) kulkevat edelleen köyhän valkoisina, koska HKL ei ole enää halunnut myöntää lupia uusille mainosbusseille.

Vuoden 1999 kaksi autoa olivat jälleen Volvoja, ilmeisesti halvan hankintahinnan vuoksi. Akseliväli oli kasvanut nyt 7,0 metriin vastaten STA:n ja Linjebussin seutu-Ikaruksia. Autot olivat 5 (JCX-996) ja 20 (JCX-997) ja jälleen kerran erilaiset penkit, jotka nyt olivat unkarilaisen IMAG:in (Ikarus Mori Alkatrészygarto Kft.) valmistetta. Samanlaiset on Tallinnan uusissa matalalattiajohdinautoissa. Ikaruksissa aiemmin katonrajassa olleet punaiset Stop-napit, joista painamalla sai kellon pirisemään ohjaamossa, eivät kuuluneet enää näiden autojen tyyliin.

Muutampia yleisiä havaintoja

Kun Malmin alueen bussiliikenne uudistui Tikkurilan kaupunkiradan käyttöönoton yhteydessä, Metsälän Linjan linjalta 69 vähennettiin vuoroja. Tämän vuoksi Metsälä sai korvaukseksi vuoroja uudelta liityntälinjalta 77A. Metsälän ongelma oli, kun joukkoon uusimpia autoja sai kilpiin vain linjan 69. Päätettiin hankkia niihin autoihin uuden nauhat kilpiin, joihin sai linjat 69 ja 77A. Uusiin kilpiin tuli keltaiset numerot. Vuonna



VOLVO B10BLE / IKARUS E94 VUODELTA 1999 MALMILLA ELOKUUSSA 1999. KUVA TEEMU COLLIN



AUTO 4 (SCANIA L113 / IKARUS E94) ENSIMMAISESSA MAINOSASUSSAAN JAKO-MAESSA 12.8.1996. KUVA PERTTI LEINOMAKI



METSÄLÄ 18, BKV-888, VUODELTA 1989 LINJA-AUTOASEMALLA KEVAALLA 1996. KUVA TEEMU COLLIN



METSÄLÄ 14, BCE-888, AJAA TÄSSÄ VIIMEISIÄ AJOJAAN LINJALLA 69 KOSKELANTIELLÄ SYYSKUUSSA 1996. KUVA TEEMU COLLIN.

1998 Metsälä siis sai alihankintavuoroja linjalta. Leikkaa ja liimaa –periaate otettiin käyttöön. Kilpiin, joihin sai vain 69 ja 77A, lisättiin 78, jolloin 69 ja 77A olivat keltaisia, mutta 78 valkoinen...

Metsälän Linja Oy on ruvennut rapistumaan pahemman kerran. Uudet autot ovat pelkästään harmaita, mikä kuvaa varsin hyvin firman tulevaisuutta. Onhan vaaleanharmaaseen helppo teipata mahdollisesti mainoksia tai jonkun toisen firman väriraidat. Linja 69, joka on Metsälän todellinen päälinja, menee kilpailuun lähiaikoina. Jos Metsälä ei sitä voita tai edes saa sitä alihankittavaksi, on suuri todennäköisyys siihen, että Metsälä lopettaa toimintansa. Jokaisen bussiyhtiön on pyrittävä ajamaan mahdollisimman pienillä kustannuksilla pärjätäkseen

kilpailussa. Mahdollisimman pieni hankintahinta kalustossa ei todellakaan takaa edullisimpia kilometrejä, vaan hankinnoissa pitäisi ajatella kokonaistaloudellisuutta, jossa on mukana polttoaineen kulutus yms., sillä sopimuskaudet liikenteessä ovat nykyisellään 4-5 vuotta ja ovat pitenemään päin, jolloin käyttökustannukset näyttelevät merkittäväntä osaa.

Lähdetietoja:

Seuraavilta henkilöiden materiaalista olen saanut apua artikkeliini, heille suurkiitokset:

- Rekisteritietoja: Kai Sillanpää
- Pertti Leinomäen kuva-arkisto
- Juhana Nordlund

päätepysäkki

Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

Syysajelu 1999

SRS:n syysajelu järjestettiin

23.10.1999. Lähes 90 osallistujaa

nautti aurinkoisessa ja muutenkin kau-

niissa syyssäässä matalalattiauu-

tukaisten eli VR:n uuden lähiliikenneju-

nan ja HKL:n uuden raitiovaunun kyy-

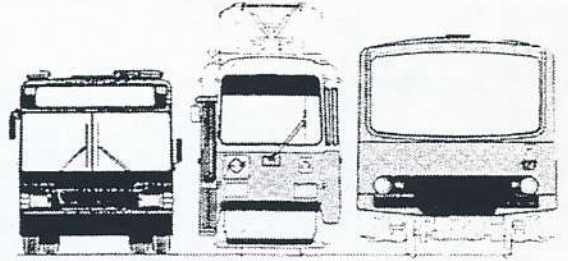
deistä yhteensä liki viiden tunnin kier-

toajeluohjelman puitteissa.

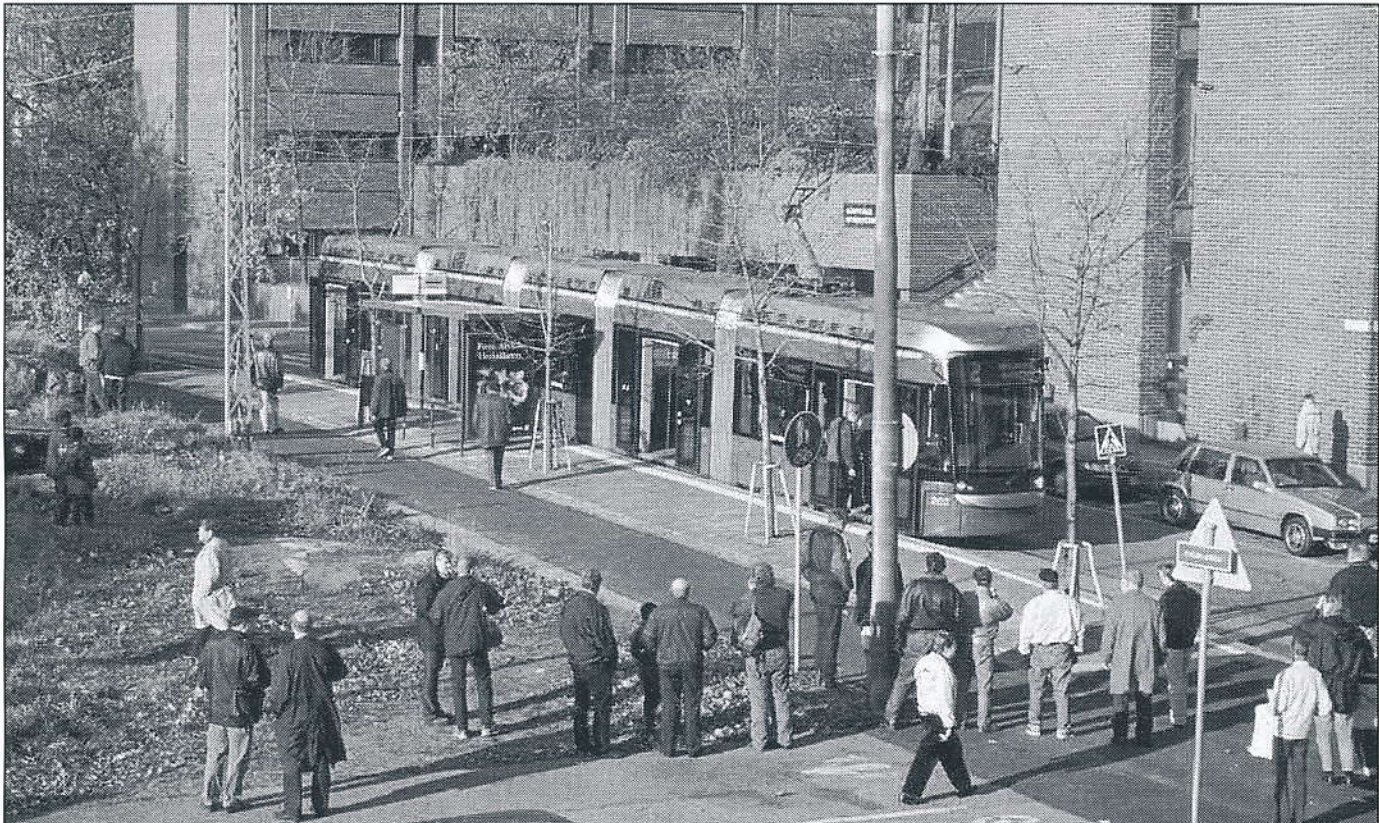
Kello 12 asettuivat retkeläiset Helsingin asemalla tilausjunaamme Sm4 nro 6303+6403. Syysajelumme ensimmäisen osion kohde oli maamme ensimmäinen oikea kaupunkirata - Martinlaaksonrata - ja sen pääteasema Vantaankoski. Kukaan osallistujista ei ollut kulkenut tällä radalla aikaisemmin

niin, että koko väli ajettiin pysähtymättä väliasemilla. Nyt niin tehtiin. Matkan aikana junamme 8849 konduktööri kertoi kovaäänisten välityksellä junatyypin teknisistä yms. tiedoista olennaisimmat seikat ja päästyämme perille, meillä oli hyvää aikaa tutustua tarkemmin junamme saloihin kuljettajammekin päästyä ajotehtävistään tentattavaksemme. Mielenkiintoista oli tutustua ohjaamoon sekä muihin matkustajilta näkymättömiin paikkoihin asiantuntijoiden opastuksella. Paluumatkalla junamme 8854 ajoi jälleen pikajunana suoraan Helsinkiin.

Nyt oli vuorossa siirtyminen ajelumme toiseen osioon eli Rautatien pysäkillä odottaneeseen Lasse Seppälän kuljettamaan Variotramiin nro 202. Sillä ryhdyttiin klo 13.30 urakoimaan Helsingin siksak-ajelua, joka tuli päätymään vasta lähempänä ilta viittä, sopi-



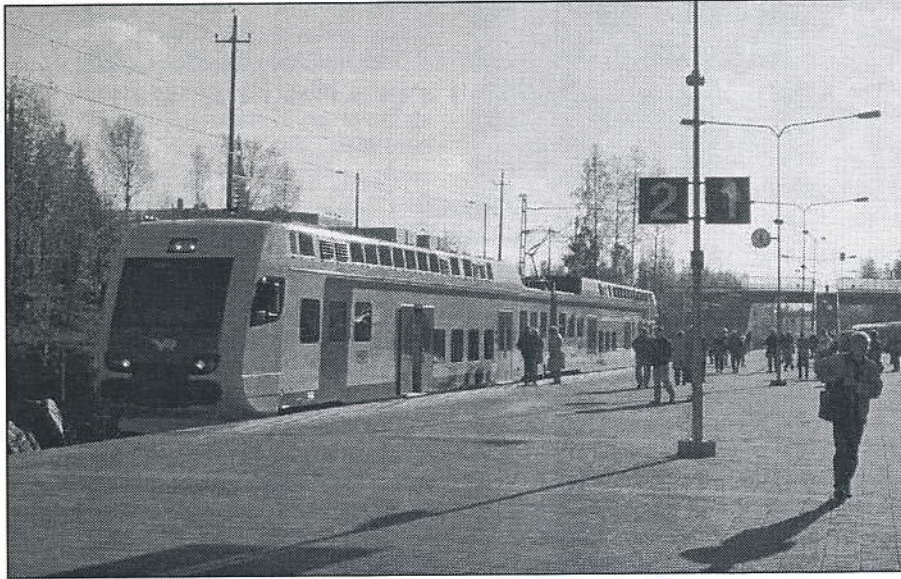
vasti ennen kauniin päivän auringonlaskua, niin että valokuvavatkin osallistujat saivat ikuistettua "varjon" kaikissa ajelun tilanteissa. Reittimme oli pääpiirteissään seuraava: Rautatien - Kaisaniemenkatu - Kruununhaka - Alekski - Mannerheimintie - Yrjönkadun silmukka - Mannerheimintie - Alekski - Katajanokan terminaali (jossa kokeiltiin linjan 2 kilpiä) - Kruununhaka - Hakaniemi - Linjat (jossa kokeiltiin linjan 2 kylttejä toiseen ajosuuntaan) - Hakaniemi - Etu-Töölö - Helsinginkatu (ratatöiden johdosta pääsimme ajamaan pintavaihteen kautta väärää raidetta) - Sturenkatu - Arabia (kokeiltiin linjan 6 tekstejä) -



päätepysäkki

Paavalin kirkon silmukka (pysähtymättä ympyräajo) - Vallilan hallin ratapihalle ja "kusiputkan mutka" kiertäen -

Sturenkatu - Käpylän sivuraide -
kuvasajo Pohjolankadulla -
Mäkeläkadulla kokeillen "kuolleen-



SYSSAJELUN JUNALLA AJETTU OSUUS KÄSITTI REITIN HELSINKI - VANTAANKOSKI - HELSINKI.
KUVA JORMA RAUHALA

miehen pysähdystä" sekä ajaen nopeusrajoitusten mukaisesti - Sörnäinen - Hakaniemi - Hietalahti (kokeiltiin linjan 6 kaksikielistä määräänpäätettä Arabia/Arabia ja saatiin siinä yhteydessä yksi oikea näyttölipulla kulkenut matkustajakin harhautetuksi vaunuun. Hänen matkansa suuntautui Lasipalatsille, joten ei ollut hätää ja hän sanoikin heti vaunuun tullessaan ihmetelleensä kuinka oudolta tilanne siellä näytti; vaunuhan oli lähes seisomastassa ja melkein kaikilla oli juttu kesken naapurinsa kanssa) - Lasipalatsi - Töölön halli. Pidemmälle emme olisi ehkä kestäneet ilman tankkaus-/tyhjenyspysähdystä, joten oli oikea aika laittaa piste päivän aherrukselle.

Tahtomme vielä tässä kiittää onnistuneen ajelupäivän toteuttamisesta olennaisen tärkeitä yhteyshenkilöitämme; VR Osakeyhtiö Henkilöliikenne Etelä-Suomen Jarmo Oksasta sekä Helsingin kaupungin liikennelaitos-Raitioliikenteen Esko Levomäkeä sekä erittäin asiantuntevaa ja ystävällistä henkilökuntaa niin leveä- kuin kapearaiteisella puolella.

Kevätkokous

Suomen Raitiotiesseura r.y:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään lauantaina 12.2.2000 Helsingin kaupungin Raitioliikennemuseossa klo 14.00 alkaen. Kaikki jäsenet toivotetaan tervetulleiksi kokoukseen. Sääntömääräisten asioiden jälkeen on luvassa jälleen mielenkiintoista ohjelmaa.

LINJAT

MUNKKINIEMEN PALVELULINJAN reitti muuttui 6.9.1999 alkaen. Aamuisin ja iltapäivisin ajetaan Lehtisaaren kierros. Kaskisaaresta Niemenmäkeen ajetaan klo 8.35 ja 12.31 ja Niemenmäestä Kaskisaareen lähdetään klo 12.07 ja 14.57. Lähdöt ajetaan molempiin suuntiin Tamminiemen kautta. Niemenmäen ja Ritokallion reitillä tapahtui pieniä aikataulumuutoksia.

UUOSAAREN PALVELULINJALTA jäi pois kesällä ajettu Uutelan reitti. 6.9.1999 alkaen linjalle tuli kaksi uutta lähtöä Kallahteen. Uudet vuorot lähtevät klo 11.00 ja 14.30.

HARJUTORIN SILMUKAN vaihteet on poistettu 22.9.-4.10.1999. Suurin osa raiteesta on jäljellä, mutta vaihteet puuttuvat, samoin ilmajohto.

LINJALLA 8 oli poikkeusreitti 1.10.1999 myrskyn katkottua oksia ja puita Mechelinikadulla. Raitiolinja 8 ajoi poikkeuksel-

lisesti Erottajalle (käyttäen tunnuksia 8 ja 8X!).

VIKKONLOPPUNA, JOLLOIN oli Habitare-messut, raitiolinja 7X oli kulussa. Linja poikkesi tavallisista seitsikoista siinä, että 7X ei ajanut ollenkaan Kruununhaan kautta.

RAITIO LINJAN 2 pysäkki Kallion virastotalo suunnassa Ensi Linjalle siirrettiin 27.10.1999 alkaen Toinen Linja 7:n kohdalta Siltsaarekadulle samalle pysäkillä, jota käyttävät raitiolinjat 1(A) ja 3B.

PYHÄINPÄIVÄNÄ 6.11.1999 bussit, raitiovaunut ja metro liikennöivät sunnuntai-aikataulujen mukaan. Poikkeuksena oli linja 13, joka liikennöi lauantai-aikataulujen mukaan. Aamuyön linjat 01N - 07N ajoivat normaalisti pe/la- ja la/su -öinä. Ylimääräiset bussilinjat 55X ja 70X olivat pyhäinpäivänä kulussa. 55X ajoi noin klo 10.30 - 16.00 15 minuutin välein linjan 55A reittiä Rautatien torin ja Hietaniemen väliä. Tulopysäkki oli Ateneumin edessä. Linja 70X ajoi noin klo 10.40 - 15.10 kaksi kertaa tunnissa Rautatien torin ja Malmin aseman väliä linjan 70 reittiä Latokartanontielle ja jatkoi Vilppulantien ja Hietakummuntien kautta Malmin asemalle. Lähtö tapahtui Rautatien torilta linjan 70 laiturista.

ENSI KESÄNÄ (2000) seuraavilla Helsingin bussilinjoilla alkavat uudet, tarjouskilpailun mukaiset sopimukset (linja/liikennöitsijä):

- 15 /Stagecoach (Concordia Bus),
- 20(N) /Suomen Turistiauto -yhtiöt,
- 24 /Suomen Turistiauto -yhtiöt,
- 42 /Suomen Turistiauto -yhtiöt,
- 39(A/V) /Suomen Turistiauto -yhtiöt,

- 45 /Suomen Turistiauto -yhtiöt,
- 40 /Stagecoach (Concordia Bus),
- 54(B) /HKL Bussiliikenne,
- 73(N) /Stagecoach (Conc. Bus),
- 74(N) /Stagecoach (Conc. Bus),
- 75A /Stagecoach (Conc. Bus),
- 76A/B /Stagecoach (Conc. Bus),
- 77A /Stagecoach (Conc. Bus),
- 80(A/N) /HKL Bussiliikenne,
- 81 /HKL Bussiliikenne,
- 93(B) /HKL Bussiliikenne.

Suomen Turistiauto Oy ja Stagecoach Finland Oy Ab olivat kilpailun suurimmat voittajat. Stagecoach kuitenkin luopuu Ruotsin ja Suomen toiminnoistaan ja entisen Swebusin omistus siirtyy norjalaiselle Concordia Busille.

METRO

SIIILTIE ASEMALLE on ilmestynyt uusia niminauhjoja.

HELSINGIN SANOMAIN uutisen mukaan metrojuna katkesi kahtia välillä IK - Siilitie lauantaina 20.11.1999.

KALUSTO

RAITIO LINJALLA 2 käytetään jälleen 99,9 prosenttisesti vaunuja 1 - 30. Linjalla 1(A) käytetään ma - pe ensisijaisesti samaa ka-

lustoa, mutta niveliäkin on havaittu, varsinkin ruuhkissa.

Valmet-vaunu 22 on palannut liikenteeseen. Siinä on nyt huolletut ja maalatut telit. Vaunu 26 seisoo edelleen Koskelassa.

PERJANTAIN 1.10.1999 iltaruuhkassa HKL 205 linjalla 10.

VARIOTRAM-VAUNUJA (202, 203 ja 205) käytetään edelleenkin lähinnä linjan 10 ruuhkavuoroissa.

VARIOTRAMIEN OVISYSTEEMI eroaa vanhempien nivelvaunujen ja vuoden 1959 vaunujen automatiikasta siten, että sen voi kytkeä pois päältä, vaikka ovet olisivat auki. Tällöin ovet menevät kiinni, mutta matkustajat eivät voi niitä enää painonapeista avata - ei myöskään kuljettaja. Tätä mahdollisuutta eivät useimmat kuskit liene ymmärtäneet, niin pitkät pysäkkiajajat välillä ovat.

UUSIEN MATALIEN vaunujen etummaisiin oviin on tulossa muutos, jonka jälkeen ne eivät ole enää riippuvaisia automatiikasta. Näin kuljettajat voivat avata ja sulkea ne vapaasti erityistarpeetkin huomioiden. Näin kuski voi esimerkiksi käydä kääntämässä (ulkona) vaihteen niin, ettei kaikkien ovien lukitusta tarvitse vapauttaa. Myöskään etuovi ei muutoksen jälkeen sulkeudu niin helposti suoraan etuvista sisälle pyrkivien nenän edestä. Muutosta ennen kuljettajat pitivätkin usein etuovia nk. lastenvaunutilassa.

HKL:N TELIAUTOT 9803 - 9806 ovat liikuneet 7.6.1999 alkaen lähinnä Laajasalon linjastolla eli autot on siirretty Varhaan (tilapäisesti). Lokakuun lopulla autot palautettiin takaisin Ruskeasuon varikolle. Lukuisia kaasukäyttöisiä Volvo B10L:iä oli siirretty Ruhasta muille vari-

koille lähinnä linjoja 64S, 71S ja 77S varren, mutta viimeistään marraskuussa nämäkin autot palautuivat Ruhaan. Tätä lehteä tehtäessä autot 9912 - 9932 (Volvo B7L/Carrus K206) olivat osittain luovuttamatta. Auto 9914 havaittiin linjalla 86 lauantaina 16.10.1999 ja se poistettiin sieltä seuraavana päivänä ovivikojen johdosta. Seuraavalla viikolla linjoilla 85 ja 86 havaittiin muun muassa autot 9913, 9915 ja 9916.

HKL:N EDellä MAINITUT Volvo B7L:t (Volvo 7000) ovat tyylikkään näköisiä. Mutta autojen melutaso sisätiloissa auton takaosassa on aivan uskomaton. Konehuoneen äänieristys on pahasti epäonnistunut. Myös kuljettajilla on ollut huomauttamista eräistä (varsinkin) ohjaamon ratkaisuksista.

11.9.1999 HKL:N Scania OmniCity 9835 havaittiin linjalla 71S.

MUSEOAUTOINA säilytettävät HKL:n Sisut 720 ja 970 on valitettavasti siirretty "ulkoruoikintaan" ensin Ruhaan, josta 970 vielä Varhaan.

HKL:N BUSSIT 8504, 8505 ja 8508 odottavat poistoa. Autot 8839 - 8845 (jäljellä olevat) seisovat Vartiokylän varikolla odottamassa kohtaloaan. Samassa paikassa seisovat myös lukuisat autot sarjoista 8621 - 8640 sekä 8725 - 8738.

HKL 8734 on poistettu syksyllä ajosta ja viety Varhaan romuriviin. Tilalle Koskela on ottanut uudelleen ajoon auton 8733.

HKL 8510 on ollut marraskuussa Varhan käytössä, ainakin linjalla 79.

AUTO HKL 9604 on siirretty takaisin Ruhasta Koskelaan.

HKL 8927 on siirretty Vartiokylän varikolta Ruskeasuon varikolle.

HKL 8828 oli linjalla 79 12.10.1999, auto

oli lainattu Ruhasta.

HKL 9809 (Volvo B10B LE teli) linjalla 452K 20.10.1999.

HKL 9401 (MAN-nestekaasuauto) on ollut säännöllisesti linjalla 516.

HKL:N TELIAUTO 9803 paloi moottoritilastaan Lauttasaarella tiistaina 16.11.1999. Taas B10B kärähti pahemman kerran. Aiemmin palanut 9624 on jälleen saatu liikenteeseen. Sen takaseinän maalaus-tyyli on muista sarjan autoista poikkeava. B10B:itä on palannut viime aikoina myös esimerkiksi Linjebussilla ja Lähilinjat Oy:llä. Suuronnettomuuksia tutkiva Kari Lehtola esittää linja-autoihin (osittain edellisten tulipalojen seurauksena) pakolliseksi nk. mustaa laatikkoa. Myös Ruotsissa on sattunut linja-autojen tulipaloja viime aikoina. Tukholman Stomlinjen nivelbussi (SL H34E 5352) tuhoutui täydellisesti Hornsbergin varikolla jokin aika sitten. Etanoliautojen moottoritiloissa tuleekin olla sprinklerlaitteisto normaalia suuremman paloriskin vuoksi.

HKL 23 (Volvo B10M/Lahti) oli yhden sivun verran linjalla 453X 17.11.1999. Kysymyksessä on klo 15.55 lähtö Kampista.

HKL BUSSILIIKENTEELLE tulee vuonna 2000 seuraavia uusia linja-autoja: 9 kpl Volvo 7000, 5 kpl Scania N94UB4x2/Lahti 402 (täysmatala vrt. Pohjolan Liikenne 860) sekä 3 kpl Scania L94UB6x2/Carrus teliautoja. Tarjouskilpailun seurauksena HKL Bussiliikenne tarvitsee uutta kalustoa ensi kesästä alkaen varsinkin linjoilla 80(A), 81, 93(B) sekä 54(B).

STA HANKKII ensi vuonna (2000) ainakin 16 teliautoa ja kaksi 2-akselista autoa. Kahdeksan teliautoista on Scaniaita.



POHJOLAN LIIKENTEEN TÄYSMATALA 860, SCANIA N94UB4X2/LAHTI 402. HKL BUSSILIIKENNE HANKKII SAMANLAISIA AUTOJA ENSI VUONNA. KUVA JUHANA NORDLUND 20.10.1999

päätepysäkki



TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS 408, SCANIA CN94UA6X2. KUVA PEKKA PALORANTA

OY LIIKENNE AB:N joistakin busseista puuttuu omistajatunnukset.

5.11.1999 Helsingin linjalla 71 oli Linjebussin 247 (Scania CN113CLL MaxCi).

20.11.1999 linjalla 742 oli Linjebussin 243 (Scania CN113CLL MaxCi).

LINJEBUSSIN VANHIN auto 132 vuodelta 1984 on ollut marraskuussa lähes vakituisesti linjalla 213 klo 16.10 lähdössä Linja-autoasemalta Mikkelään.

LINJEBUSS ON MYNNYT autot 40, 331 (Scania K93/Lahti 400) sekä 359 (Scania K92/Ajokki Express) J. Vainion Liikenne Oy:lle paikallisliikenteeseen. LB joutui ottamaan uudestaan ajoon autot 311 ja 312 (Volvo B10M-60/Lahti 300) linjalle 54(B).

LINJALLA 213 on usein jopa kolme Westendin Linjan autoa, joilla ajetaan alihankintaa Linjebussille. Nämä Westendin autot ovat HFM-832, Scania L113/Lahti 400 vm. 1990; UXE-214, Scania K92/Kutter Deca 320 vm. 1986; UUU-509, Scania K92/Voith/Kutter 9'.

STAGECOACH (oikeastaan Concordia Bus) nro 392, Volvo B10R-67/Wiima M310 Combi, on ollut seutulinjalla 539. Vantaalla tämän sarjan autoja ei ole kovin yleisesti liikkunut.

POHJOLAN KAUPUNKILIIKENNE on siirtänyt Turusta Helsinkiin Aallon Liikenteen (TLO) auton 835, OFP-510, Volvo B10R-59/Wiima K202-221 vm. 1992. Autoa käytetään Helsingin linjalla 67, samoin kuin aiemmin siirrettyä ex Keijo Hakasen autoa 839 (BGN-327). Auton (OFP-510) oli Turussa aikanaan hankkinut Aallon Liikenne. TLO-maalaukset on korvattu Pohjolan Liikenteen väriasiulla. Mainittakoon, että joitakin linjan 67 autoja (esim. BGN-327:ää) käytetään toisinaan myös Espoon sisäisillä linjoilla.

KORSISAAREN STA-LTA vuokrattuja Ikaruksia näyttää liikkuvan myös Keravan suunnan linjalla 833. STA:n vanhat järjestysnumerot ovat jäljellä sinivalkeisissa kyljissä, ainoastaan KORSISAARI-tarra järjestysnumeron vieressä kertoo uudes-

ta haltijasta.

SAVONLINJA-YHTIÖT ovat siirtäneet jostain auton 249 (UMN-514) Uudenmaan alueen liikenteeseen. Tämä Volvo B58/Lahti 400 (uusi kori) on liikkunut viime aikoina linjalla 845.

TAMPEREEN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOS TKL sai heinäkuun alussa ajon upouuden Scania CN94UA6x2 OmniCity -nivellibussin. Autolla on numero 408 ja rekisteritunnus KIS-827. Auto liikkui aluksi ainakin linjalla 16, mutta myöhemmin syksyllä siitä tehtiin lukuisia havaintoja linjalla 22, Annala - Haukuluoma. Syksyllä TKL sai teli-Volvot 226 - 228, jotka sijoitettiin linjoille 1 ja 19. Teli-Scaniat (L94UB6x2/Lahti 402) numeroilla 229 - 230 sijoitettiin linjoille 18 ja 22. Kaikissa vuoden 1999 teliautoissa kaikki istuimet ovat "oikein päin". Näillä teliautoilla korvattiin lähinnä vanhoja teliautoja (poikkeuksena linjat 1 ja 22), joten vanhoja

Ajokki 8000- ja Ajokki City -nivellautoja näkee liikenteessä edelleenkin pilvin pimein. TKL ilmeisesti aikoo ensisijaisesti hankkia nivellinjoille uusia nivellautoja jossain vaiheessa. Helsingissä on toinen politiikka, pääkaupungissa nivellinjoille hankitaan nykyään yksinomaan teliautoja.

TKL ON SAANUT käyttöönsä palvelubussin 109, Scania N94UB4x2/Lahti 402 ovilla 1-1-0 (KIU-839). Auto kulkee linjalla 10 (määränpäätöksinä Keskuslinja).

TKL:N VANHA SCANIA BR11060A/Ajokki 05 (278) v. 1970 oli pysäköitynä Rastilan leirintäalueella koko loppukesän.

LAHDEN LIIKENTEEN uusien Kabus matalalattia-autojen numerot ovat 337, 340, 343 ja 349. Ne ovat tyyppiä Kabus TM6Z2/68.

LÄHIJUNA

SM4 OLI ENSIMMÄISTÄ KERTAA matkustajaliikenteessä 7.10.1999 seuraavissa P-junissa Helsingin lähtöjen mukaan: 10.37, 11.57 ja 13.17. Seuraavilla viikoilla Sm4:iä käytettiin lisäksi linjoilla S, L, E ja M.

18.11.1999 ALKAEN SM4-kalustoa on käytetty normaalissa käytössä K-, N-, P- ja I-junissa Tikkurilan kaupunkiradalla (ja edelleen osuudella Hiekkaharju - Kerava).

SUNNUNTAINA 7.11.1999 rantaradan lähijunat alkoivat ajaa Huopalahdesta Helsinkiin päin Tunnelitien ylityksen jälkeen eteläisintä raidetta siten, että Ilmalassa käytettiin raidetta 4 ja Pasilassa raidetta 9. Pasilan jälkeen junat siirtyivät veturitallien kohdalla vanhalle raiteelle.

Sm1 6046 on saneerattu. Sm2 6052 on



HKL 9913, VOLVO B7L/CARRUS K206 (VOLVO 7000). KUVA JUHANA NORDLUND 21.10.1999

ULKOMAILTA

TALLINNASSA TTTK AS on hankkinut kesälä viisi uutta GA-412 IK -mallista johdinbussia. Kori on Ikaruksen, sähkölaitteet Ganzin. Matkustajia mahtuu 105. Bussi on matalalattiainen. Maksiminopeus on 60 km/h ja teho on 180 kW. Bussissa on ABS-jarrut ja sähköiset infotaulut.

TUKHOLMASSA OTETTIIN 10.10.1999 käyttöön uusi runkobussilinja 1. Aikatauluista voi päätellä, että nivel-OmniCityjä lienee SL:llä (BussLink) jo noin 70 kappaletta. (Hyvin päätelty, niitä on todellakin 72 kpl. Toim. huom.) Jokainen runkobussilinja sitoo vähintään noin 20 autoa. Käytössä ovat linjat 1, 3 ja 4, tulossa ovat vielä 2 ja 5.

OSLON METROSSA tapahtui pieniä muutoksia 22.8.1999. Vestgrensan asema suljettiin, kun aseman kupeeseen rakennettu uusi asema Forskningsparken avattiin em. päivänä. Tältä uudelta asemalta on vaihtoyhteys Gausta-radan raitiolinjoille. Metrolinjaa 4 pidennettiin Blindernistä Ullevål stadionille. Oslossa on viisi metrolinjaa:

Frognerseteren [Holmenkollbanen] - Helsefyr [Lambertseterbanen] (- Bergkrystallen)

Østerås [Røabanen] - [Furusetbanen] Ellingrudsåsen

Kolsås - [Kolsåsbanen] -

[Østensjøbanen] Mortensryd

Ullevål stadion [Sognsvannbanen] - [Lambertseterbanen] Bergkrystallen

Sognsvann [Sognsvannbanen] - [Grorudbanen] Vestli

Lisäksi Oslossa on talvikaudella ruuhkalisälähtöjä:

2x (Gausta -) Stortinget - Ellingrudsåsen

3x Stortinget - Mortensryd

5x Stortinget - Vestli

Linjoja ajetaan ruuhka- ja päiväaikoina 15 minuutin välein. Linjaa 1 ajetaan ruuhka-aikoina Bergkrystalleniin ja linjalla 2x ajetaan kaksi vuoroa aamuin illoin kokeilualueella Gaustaan. Oslossa metrolinjat tunnetaan yleisemmin ratojen eikä niinkään pääteasemien nimistä. Ratojen nimet on merkitty ylläolevaan listaan hakusulkeisiin. Metrovaunuja on ruuhka-aikoina kullussa 177 (kokonaismäärä 207). Linjoilla 1, 2x (Gausta-vuorot) ja 3 käytetään vaunuja, joissa on sekä virtakisko-laahain että kattovirroittin. Holmenkollenin radalla Frøenin ja Frognerseterin välillä on vielä ajojohdot, kuten on myös Kolsåsin radalla Montebellon ja Kolsåsin välillä. Kaikilla muilla osuuksilla on käytössä virtakisko.

HAMPURIN S-BAHN-KALUSTOA uusitaan. Sitä mukaa kun uusia BR 474 -junia tulee liikenteeseen, jopa ennen Toista Maailmansotaa (ensimmäisen kerran) rakennettuja BR 471- sekä vuosina 1959-70 rakennettuja BR 470 -junia "kierrätetään": kaksi yksikköä joutui uusiometaliksi Lyypekkissä elokuun puolivälissä. Voi olla, että romutus on todennäköisin vaihtoehto näinkin iäkkäille junille. BR 474 -junat ovat muuten huomattava parannus huonokuntoiseen ja raihnaiseen Hampurin paikallisjunakalustoon. Jopa vuosina 1974-84 rakennetut BR 472 -junatkin ovat kummallisen paljon kokoneita.

AIDOT OIKEAT BERLIININ S-Bahn-junat (BR 476 ja -477) ovat edelleen kovassa käytössä. Kalustoa on jaettu eri linjoille niin, että linjoilla on vain yhtä tai korkeintaan kahta erilaista junatyyppiä liikenteessä. Niinpä jollain linjoilla ajetaan viikonloppuisin iltamyöhään asti näillä lähes antiikinaikaisilla junilla samanaikaisesti, kun ruuhkavuoroihin sijoitettua 1990-luvun kalustoa seisoo varikolla.

BERLIININ BUSSIKALUSTO noudattaa vieläkin jollain tavalla muurinaikaista jakoa: Kylmän sodan aikaisia Länsi-Berliinin lähes "virallisia" busseja eli MAN:in alustalla varustettuja Waggon-Union-kaksikerrosbusseja liikkuu lähinnä länsipuolella. Uudet lännen puolelle sijoitetut kaksikerrosiset bussit ovat kokomatalia MAN:n tuotteita. Itäisen puolen Rába-Ikarus-MAN:iä näkee enää varikoilla, itäpuolen liikkuva kalusto koostuu lähinnä M-B O405N:istä ja Neoplan-variaatioista. Nyttemmin raitiovaunuverkoston on jatkettu jälleen monen vuoden tauon jälkeen entiselle läntiselle puolelle.

THESSALONIKISSA ON ALETTU asentaa kame-roita nivelautojen takimmaisille oville (rahastajattomien linjojen autot). Kamera on sijoitettu kattoon "silmä" alaviistoon ovea kohti. Laite muistuttaa pikemminkin lämpöanturia kuin videokameraa.

Metroa on nyt ryhdytty toden teolla rakentamaan, geologiset mittaukset tehtiin kevään ja kesän kuluessa ja nyt on katu-jen varsille pystytetty hienoja Ympäristökunnallistekniikan ja julkisten töiden ministeriön tauluja, joissa esiintyvä rahasumma on mahtava: noin kahdeksan sataa miljardia drakmaa.

ARKANGELIN ENSIMMÄISEN johdinautolinjan avajaisten 25-vuotisjuhlaa sävytti melkoinen alakulo. Vielä kymmenisen vuotta sitten kaupungin kaduilla liikkui noin 80 johdinautoa, nyt jäljellä on 38 ja niistäkin kaksi kolmannelta on loppuunajettu. Raitiotie- ja johdinautolaitos saa kerätyksi vain viidesosan suunnitelluista lippituloista, sillä jopa 80% matkustajista on oikeutettuja laillisiin alennuslippuihin puhumattakaan erilaisista laittomista vaapaumatkustajista. Valtiolla ei riitä varoja

puuttuvan osan korvaamiseen. Johdin-autohallinto onkin jo täydellisesti luopunut verkoston laajentamissuunnitelmista ja pyrkii ainoastaan kaikin voimin säilyttämään liikenteen nykyisessä laajuudessa.

MUUTA

HELSINGIN KONTULAN JA VUOSAAREN palvelulinjojen bussit yöpyvät Varhan varikolla. Herttoniemen Ecobus taas tulee kuljettajineen Ruhasta. (Vrt. artikkeli lehessä RAITIO 3*1999)

TURUN TALVIAIKATAULUKAUSI alkoi 27.9.1999 ja kestää 24.4.2000 asti. Reittimuutokset: linja 18 jatkaa Haritussa Varsinais-Suomenkatua linjan 9 pääte pysäkillä asti ja linja 55 jatkaa Moikoisista Kukolan kautta Haaraan ja sieltä Kakserrantietä taikaisin keskustaan.

TOISEN KILPAILUKIERROKSEN voittanut yhteennliittymä Linjaliikenne J. Salonen Oy, Lehtisen Linja Oy ja Turun Linja-Auto Oy aloitti liikennöinnin linjoilla 1, 18, 34, 67 ja 320 sekä Paattisten ja Jäkärlän linjoilla 21 - 23 muunneltuneen. Kalustona käytetään esimerkiksi Mercedes-Benz O530 Citaroja, Scania CN94UB4x2 OmniCityjä ja Volvo B10BLE6x2/Carrus Vegoja.

TULE MUKAAN TEKEMÄÄN RAITIOTA!

Uutisia lähetetään edelleenkin kolmeen vaihtoehtoiseen osoitteeseen

1) SRS:n postilokeroon PL 234, 00531 HELSINKI

2) lehden päätoimittajalle, yhteystiedot takimmaisella sivulla

3) sähköpostitse seuran internetyhteyshenkilölle Arto Hellmanille sähköpostiosoitteeseen srsry@mbnet.fi. Viimeksi mainittua käytettäessä tulee viestin otsikoksi kirjoittaa "SRS-uutisia".

RAITIO-lehdeä luetaan muuallakin kuin vain meidän harrastajien kotona. Käytämme hyvää kirjakieltä myös Pääte pysäkki-palstalla. Nettiuutisissa uutiset on usein julkaistu juuri siinä muodossa kuin avustajat ovat ne lähettäneetkin. Tässä mielessä toivomme asiallisuutta kaikilta uutisten lähettäjiltä. Mutta kuten on jo kauan toistettu: kaikki avustukset ovat jatkossakin erittäin tervetulleita! Ja myös kirjoituksia varsinaisiksi artikkeleiksi kaivataan kuvien kera.

AVUSTUKSET TULVAT TÄLLÄ KERTAA SEURAAVILTA, JOILLE KIITOKSET: Arto Hellman, Teemu Collin, Simo Haavisto, Jeppe Hansen, Tom Heino, HKL, Henri Hovi, Jouni Hytönen, Ilmo Ikonen, Izvestija, Timo Kantola, Harri Koskikallio, Juha Leino, Pertti Leinomäki, Ville Lindblom, Leo Männistö, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Jaakko Pertilä, Juhani Poussa, Jorma Rauhala, Niklas Savinsaari, Kai Sillanpää, Kimmo Säteri, Matti Visuri, Risto Vormala, YTV



* . A G 1 7 *

Raitio

ISSN 0356-5440

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTO

Tuomas Karppinen

22. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jae-
taan SRS:n jäsenlehtenä

TOIMITUKSEN OSOITE

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

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotiesseura ry

© Suomen Raitiotiesseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella
mitään osaa lehdestä ei saa käyttää
ilman toimituksen lupaa.

VANHOJA RAITIOITA à 30 mk

2/1997: mm. Vaunujen 1-30 muutostyöt ja erot, osa 2. Leyland-bus-
sit.**4/1997:** mm. Turun raitiovaunuvetoisuus, HKL:n Sisu-bussit, osa 1.**1/1998:** mm. HKL:n Sisu-bussit, osa 2. Raitioesäkkölaitteiden
käytöstä ja kunnossapidosta v. 1963. Helsingin bussilinjoja, osa 12.
Koskelan pikaraitiolinja KOPRA.**2/1998:** mm. 20 vuotta Raitiota. Tukholman metro pian 50 v.
Bussiliikenneietoutta Turusta. Australian raitiotiet.**3/1998:** mm. Vuosaaren metro valmis. Matkalla Amsterdamissa.
KANJO**4/1998:** mm. 25 vuotta nivelraitiovaunuja Helsingissä. Ensimmäinen
Variotram tuli Helsinkiin. Liikkeellä Ateenassa. Pikku Huopalahti ennen ja
nyt. Norrköpingin raitiovaunuja sanoin ja kuvin.**1/1999:** mm. Havaintoja Pietarin raitioiteita. Pauli Söderholmin raitio-
vaunukuvia osa 1. Variotrameja Otanmäellä. Menoa Tallinnassa.**2/1999:** mm. 30 vuotta sähköistä lähijunaliikennettä. Göteborgin
raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Onnikoita 1990-
luvun lopulla.**3/1999:** mm. Pääkaupunkiseudun palvelu- ja taksilinjat. Kaakkois-
Aasian uudet kaupunkiradat. Pauli Söderholmin raitiovaunukuvia osa 2.

TILAUKSET SRS:N MAKSULIIKETILIN

LEONIA 800 014-54 483**KAUTTA. MERKITSE TIEDONANTONA LEHDEN
NUMEROT.****KIINNOSTAVATKO SINUA TURKULAISET RAITIOVAUNUT JA RAITIOTIET?**
Tule silloin Turun Kiskoliikennekerho ry:n tiloihin Rääntämien van-
halle asemalle (Heikki Huhtamäenkatu 3, Kärsämäki).
Kokoukset josta kuukauden ensimmäisenä keskiviikkona klo
18.00 keskustelemaan, katsomaan kuvia raitioiteista ja
viihtymään. Lähimmät kokoukset ovat 5.1., 2.2., 1.3.,
5.4. ja 3.5.2000. Mahdollisia lisätietoja saa TKLK:n sihteeriltä
Olli Savelalta (02) 244 2420. Tervetuloa!**HELSINGIN RAITIOLIKENNEMUSEO** *Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntai-
hin klo 11-17. Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen histori-
asta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.***TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI**

Suomen raitiotiesseura ry

PL 234
00531 Helsinki

Leonia 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

www.nettilinja.fi/
~ahellman/

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliikennemuseoon sekä
pohjoismaisten raitio-tieseu-
rojen ylläpitämille museo-
raitioiteille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyyneistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 1999

PUHEENJOHTAJA

Jorma Rauhala
puh k. (09) 873 5836 tai
0400-843 330
puh t. (09) 707 2957
jorma.rauhala@vr.fi

SIHTEERI

Juhana Nordlund
puh k. (09) 458 7794
puh t. (09) 6183 8512
j.nordlund@kolombus.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

Ari Oksa
puh k. (09) 802 2393
puh t. (09) 472 3644 tai
050-559 1911
ari.oksa@hkl.hel.fi

RAHASTONHOITAJA

Krister Engberg
puh k. (09) 386 2960
puh t. (09) 8392 3181
krister.engberg@koulut.
vantaa.fi

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh k. (09) 701 2408

JÄSEN

Daniel Federley
puh k. (09) 458 4033
daniel@federley.com

VARAJÄSEN

Teemu Collin
puh k. (09) 757 1301
tcollin@cc.hut.fi

MATKA GÖTEBORGIIN 7.-11.4.2000

Jatkona viime syksyn onnistuneelle matkalle
Tukholmaan ja Norrköpingiin SRS järjestää huhtikuus-
sa 2000 matkan, jolla tutustutaan Pohjolan suurimman
raitiotiekaupungin Göteborgin joukkoliikenteeseen.Lähtö perjantaina 7.4 klo 17.30 Helsingin linja-
autoasemalta A-Busin omistamalla, Yleisradion entisellä
linja-autolla Sisu/Kutter 9 1983, kuljettajana Timo-
Pekka Lange. Kyytiin voi tulla myös klo 20.30 Turun
rautatieasemalta. Seawind lähtee Turun satamasta klo
21.45 ja saapuu Tukholman Värtaniin lauantaina 8.4. klo
17.30, josta jatkamme bussilla Göteborgiin. Perillä
iltapäivällä majoitumme kahdeksi yöksi Kvibergin
retkeilymajan 5 hengen mökkeihin, joissa on we, suihku
ja tv. Vaihtoehtoisesti voi samaan hintaan majoittua ret-
keilymajan päärakennuksessa oleviin 2 hengen huonei-
siin, jolloin we ja suihku ovat käytävillä.Lauantaina-sunnuntaina 8.-9.4. monipuolista tutus-
tumista Göteborgin joukkoliikenteeseen, alustavasti
ainakin käynti raitiovaunuvarkolla ja linja-autovarkolla,
ajelu museoraitilla ja käynti Volvo-museossa. Isäntänä
on paikallinen raitiotiesseura Ringlinen, bussiaiheista
ohjelmaa suunnittelee Tom Rönnerberg. Lisäksi oma-
toimista matkustamista raitiovaunuilla ja busseilla
päivälipun sallimissa rajoissa.Maanantaina 10.4. heti aamupalan jälkeen paluu
Göteborgista Tukholmaan, paluumatkalla käynti joko
Volvon bussitehtaassa Boråsissa tai Scania tehtaassa
Katrineholmossa. Koska Seawind ei kulje maanantaisin
palaamme Tukholmasta Turkuun Vikingin laivalla, joka
lähtee Tukholmasta klo 20.15 ja on Turussa tiistaina 11.4.
klo 7.45. Saapuminen Helsinkiin klo 11 jälkeen.Matkan hinta on 760 markkaa, johon sisältyvät bussi-
ja laivakuljetukset sekä yöpymiset retkeilymajassa
Göteborgissa. Menomatkalta Seawindillä yöpyminen 4
hengen hyteissä, aamiaisen sisältö hintaan. Paluu-
matkalla Vikingillä yöpyminen C 4-hynteissä, aamiaisen
ei sisälly hintaan. Retkeilymajassa aamupalat sisältyvät
hintaan, mutta omat lakanat ja oma tynnynpäällinen
pitää olla mukana, ellei halua maksaa niistä 40 kruunua.Jokaisen on varauduttava hankkimaan Göteborgissa
yksi tai kaksi 24 tunnin päivälippua (hinta 1999 40 kruu-
nua), ellemmme pysty sopimaan erityisjärjestelyistä
paikallisen liikennelaitoksen kanssa. Lisäksi jokainen
maksaa itse mahdollisen käynnin Volvo-museossa ja
muut ruokailunsa paitsi aamiaisen Seawindillä ja aamu-
palat retkeilymajassa.Jos haluaa tasokkaamaan yöpymisen Göteborgissa
voi järjestää sen itse (esim. Scandic-hotelleihin voi
varauksia tehdä kätevästi puhelimitse Suomessa) ja
samalla vähentää matkan hinnasta retkeilymajan osuud-
den 240 mk. Jos haluaa tasokkaamman tai väljemmän
yöpymisen Vikingin laivassa paluumatkalla voi varata
oman hytin itse (esim. koko C-hytti 200 mk ja koko A-
hytti 492 mk), ja samalla vähentää matkan hinnasta C-
hytin paikan osuuden 50 mk.Jos muuta ei ilmoiteta oletan, että osanottaja on valin-
nut perusvaihtoehdon eli mökkimajoituksen retkeilyma-
jassa ja C4-hytin Vikingin laivassa.Ilmoittautuminen minulle viimeistään tiistaina
29.2.2000. Mukaan mahtuu 44 henkilöä. Marraskuun
loppupuolella ilmoittautumista oli jo 35, joten jatkossa voi
lähinnä tiedustella haja- tai peruutuspaikkoja.Nyt, kun matkan hinta ja muut ehdot ovat selvinneet,
pyydän että ne, jotka jo ovat ilmoittautuneet matkalle,
vielä joulukuun loppuun mennessä vahvistavat osallistu-
misensa minulle, esim. puhelimitse tai sähköpostitse.Osallistumismaksu on suoritettava tililläni 405510-
415111 viimeistään 29.2.2000. Muussa tapauksessa
ilmoittautuminen katsotaan peruutuneeksi.

Klas Weckman

Kylätie 19 A 8, 00320 Helsinki

Puhelin kotiin (09) 587 2608 iltaisin tai 0400-
977 657

Sähköposti kotiin: klas.weckman@helsinki.fi