

2 1995

TRAITIO



VIISIKYMMENLUVUN RATIKOITA

Kuvat Ilmo Ikonen

Tässä ja seuraavissa Raitioissa tulemme julkaisemaan Ilmo Ikonen ottamia hienoja kuvia helsinkiläisistä raitiovaunuista 50-luvun puolenvälin jälkeiseltä ajalta.



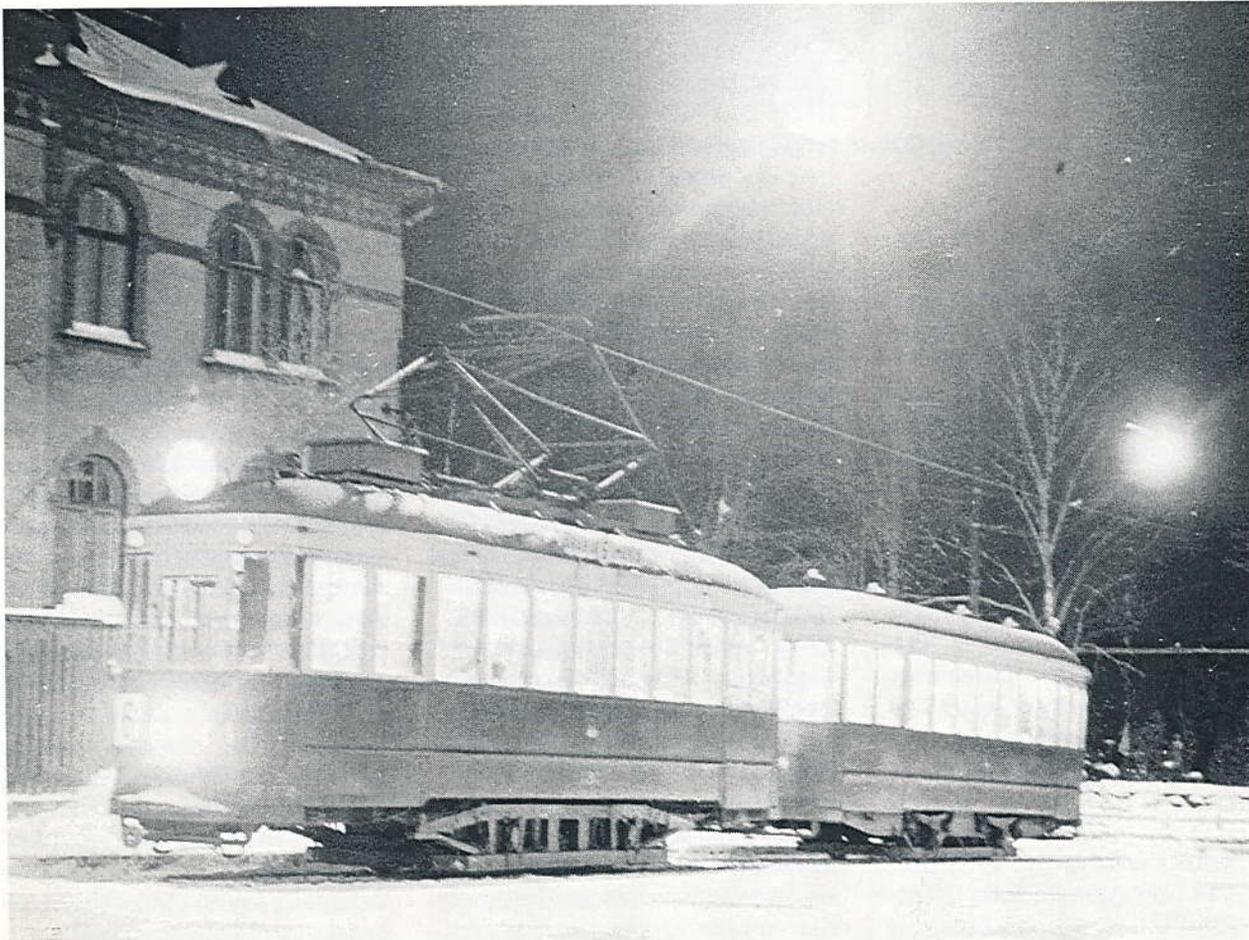
Aloitamme kuitenkin johdinautoilla. Töölön hallin entisistä raitiovaununupiltuista 1 - 4 oli tehty johdinautohalli linjan 14 autoille. Raiteet ovat kuvassa yhä jäljellä, mutta raitiovaunujen ajojohtimet ovat poissa, tilalla johdinautojen kaksoisjohtimet. Hallin oviaukot on myös madallettu. Sileän sivun kuva on autosta 619 ja ovipuolinen kuva autosta 620. Kumpikin vaunu on British Thomson - Houston / Valmet (1953). Kuvattu 1957.



Aktiivipalveluksesta poistettuja saksalaisia NWF-vaunuja Töölön hallin sisäpihan sivuraiteella. Uudet telivaunut (301 - 375) syrjäyttivät nämä raitioiden veteraanit. Kolmannen vaunun takana on pari lumiauraa, jotka yleensä säilytettiin vasemmalla vaunujen ja hallin välissä näkyvässä pitkässä matalassa vajassa. Kuvattu 1956.

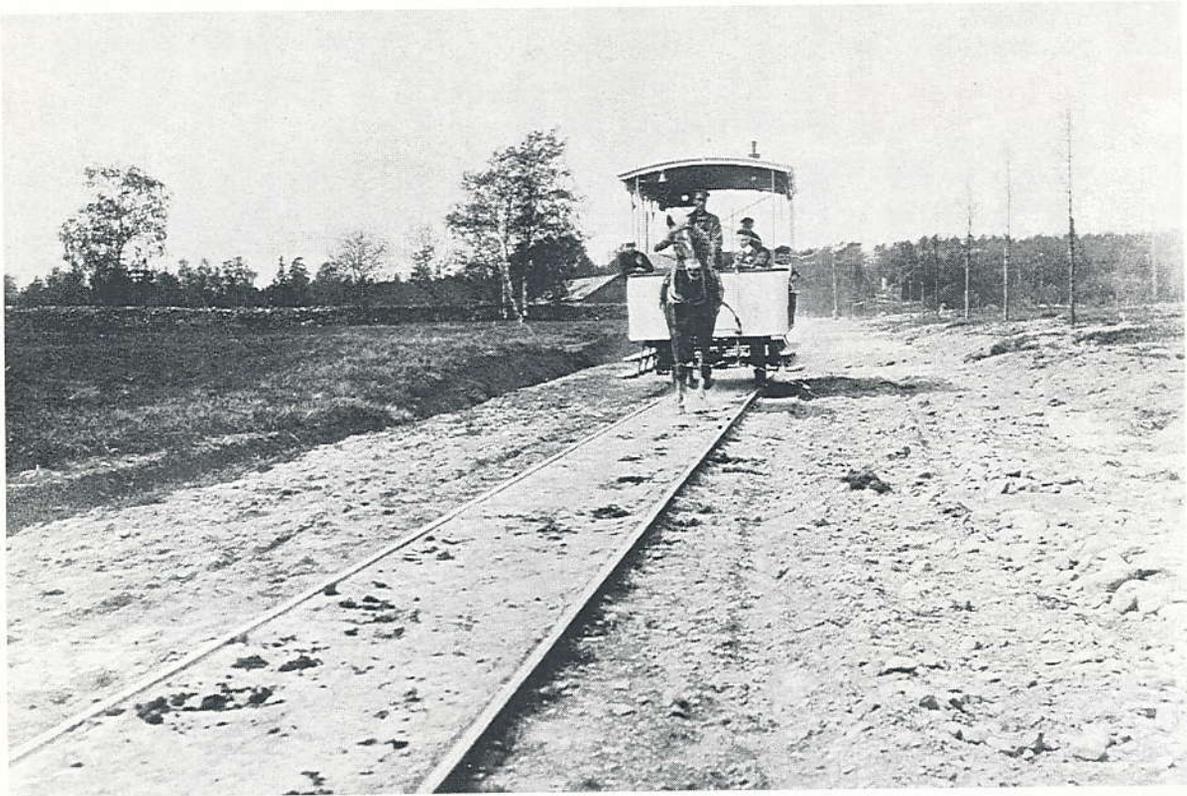


Linja 6 kulki muinoin Arabian ja Marian väliä. Tässä hienossa Marian sairaalan edustalla otetussa yökuvassa nähdään ASEAn juna (mv 137). Vaunussa on lyhyet valkeat sivulinjakilvet. Lapinlahden raitiovaununlinja lopetettiin keväällä 1959 siksi, ettei sitä voitu liikennöidä uusilla leveäkorisilla telivaunuilla, raiteiden keskinäinen väli kun oli tarkoituksellisesti jätetty leventämättä. Kuvattu 1957.



LAUTTASAAREN HEVOSRAITIO Tie

teksti Jorma Rauhala



*Lauttasaaren hevosvaunu vauhdissa. Pölkkyradan kiskojen väli on täytetty maalla hevosen ravata.
Kuva: Museovirasto*

Kun kauppias, sittemmin kauppaneuvos Julius Tallberg marraskuussa 1911 osti Lauttasaaren tilan, yritti hän heti myydä saaren Helsingin kaupungille samalla hinnalla, jolla hän sen itse osti, mutta Helsingin kaupunginvaltuusto kuitenkin hylkäsi Tallbergin tarjouksen syyskuun 24. päivänä 1912. Kun Lauttasaari nyt sitten oli jäänyt Tallbergille, päätti tämä alkaa kehittää silloin vielä hyvin harvaanasuttua saarta ja niinpä jo juhannuksena 1913 avattiin uusi Lauttasaaren kasino uimarantoinen. Kasinoa varten Julius Tallberg hankki myös uuden liikennevälineen, hevosraitiovaunun.

Julius Tallberg oli 27.5.1909 ostanut Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:n hevosraitiovaunuja 200 mk:n kappalehinnalla. Viittä

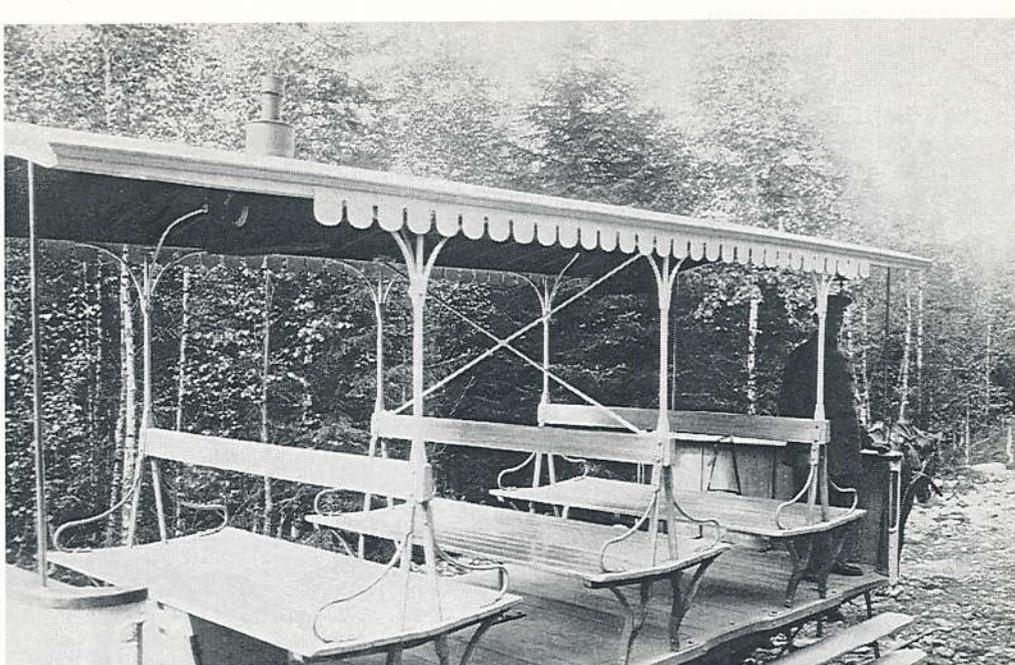
päivää aiemmin oli järjestetty huutokauppa, jossa umpivaunujen minimihinnat olivat olleet 225 - 250 mk ja avovaunujen 125 mk. Vielä ei ole aivan selvää ostiko huutokaupassa kukaan mitään. Ehkäpä ei, koska Tallberg pystyi näin pian alittamaan alimman hinnan. Tallbergille oli annettu aikaa viedä ostamansa vaunut pois 1.8.1909 mennessä. Hänen ostamiensa vaunujen lukumäärää ei enää tiedetä. Nykyään Museorautatieyhdistys ry:llä on näyttelyesineenä Jokioisten Minkiöllä kapearaidemuseon kalustohallissa yksi entinen Helsingin hevosvaunu, joka on sittemmin liikkunut Kausalan - Leininselän kapearaiteiselta rautatieltä. Siellä se on toiminut tavanomaisena matkustajavaununa. Tämä lienee eräs Tallbergin hankkimista vaunuista.

Hevosraitiovaunu, Lauttasaaren ensimmäinen julkinen kulku-neuvo, lähti aluksi nk. kartanon laiturilta, eli nykyisen Tallbergin Puistotien päästä. Sieltä raitiovaunun reitti kulki suunnilleen nykyisen liikennepuiston nurkalle, josta se kääntyi kahden talon välistä vasemmalle, suuntasi kulkunsa kasinon ohi ja jatkoi matkaa Katajaharjuun, mahdollisesti Koivusaarentien kohdalle saakka. Viimeistään siihen mennessä, kun Lauttasaaren lautta toukokuun alussa 1914 aloitti liikenteensä, oli myös hevosraitiovaunun rataa jatkettu lauttalaiturille, nykyisen Lauttasaaren sillan kohdalle. Lauttalaiturilta lähdettyään hevosraitiovaunu kulki suunnilleen nykyisen Lauttasaarentien kohdalla, kääntyi vasemmalle ja jatkoi kulkuaan nykyisen Meripuistotien paikkeilla, ylitti sitten Lohiapajanlahden maakan-

nasta pitkin ja jatkoivat edellä mainittua reittiä kohti Katajaharjua. Lauttasaaren hevosraitiovaunu osoittautui kuitenkin kannattamattomaksi ja niinpä liikenne lopetettiin lokakuussa 1917, jonka jälkeen raiteet purettiin ja myytiin muuhun käyttöön.

Julius Tallberg oli myös tilannut Ruotsista, Motalan konepajalta, höyrylautan hoitamaan Lauttasaaren ja Ruoholahden välistä liikennettä. Lautta, jonka pituus oli 19,7 metriä ja jossa oli 125 hevos-

voiman tehoinen höyrykone, saapui Helsinkiin 30. huhtikuuta 1914 ja tuli liikenteeseen heti toukokuun alussa. Lauttaliikenteen alkaessa myös hevosraitiovaunun lähtöajat sovittiin lautan lähtö- ja tuloaikoihin niin, että kun lautta saapui Lauttasaareen, oli hevosraitiovaunu silloin lauttarannassa valmiina odottamassa. Lauttasaaren lautta lähti Ruoholahdesta, suurin piirtein nykyisen Mechelininkadun ja Itämerenkadun kulman paikkeilta, kulki Jätkäsaaren ja Kellosaaren välistä, Salmisaaren ohi ja kaarsi sitten oikealle, kohti Lauttasaarta. Lauttamatka, joka kesti noin kymmenen minuuttia, maksoi markan ja se maksettiin (alennus)poletilla, joka pudotettiin lippukioskin aitauksessa olleeseen laatikkoon. Poletteja myytiin lippukioskissa pusseittain. Myös paperisia (kerta)lippuja oli käytössä. Lauttasaaren vanha silta valmistui vuoden 1935 lopulla ja niin Lauttasaaren lautta ajoi viimeisen vuoronsa 3. tammikuuta 1936. Tämän jälkeen lautta seisoivat toimitettomana Hieta-ahden telakalla aina vuoteen 1940 saakka, jolloin Oy Merenkulku - Sjötrafik Ab osti sen. Lauttasaaren lautta pidennettiin sitten samaisella telakalla ja se asetettiin kesällä 1941 Korkeasaaren liikenteeseen nimellä Korkeasaari - Högholmen. Tässä käytössä enti-

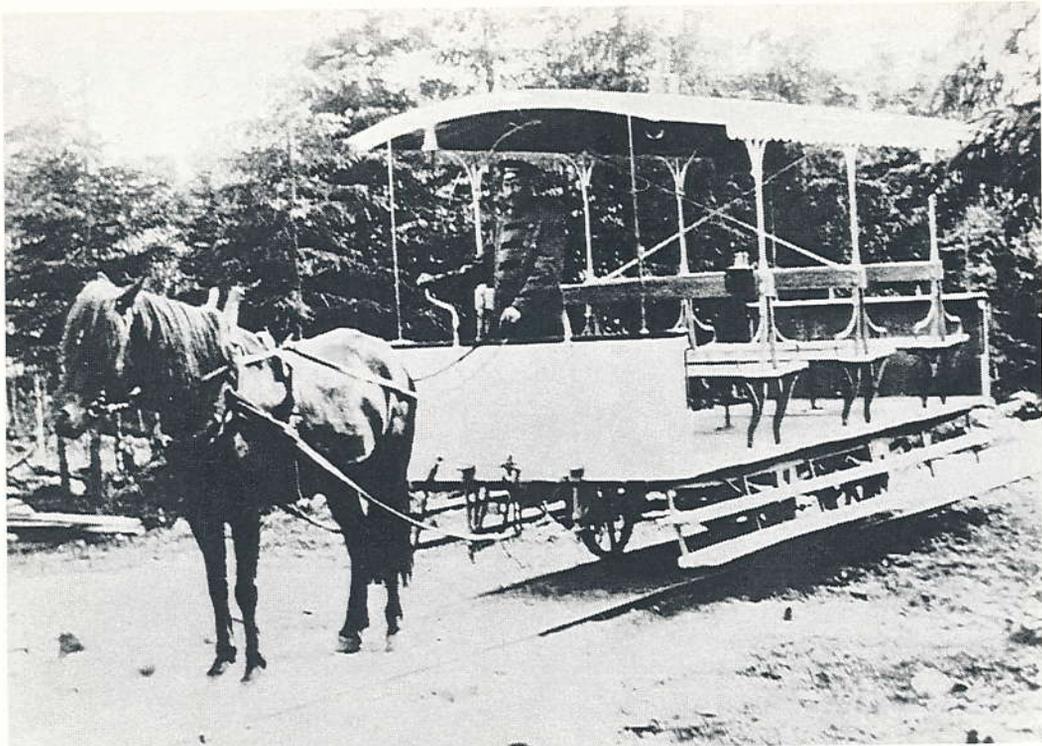


Kuljettaja Yrjö Eloheimon ohjastama vaunu raitiotien päätepaikassa Katajaharjulla.

nen Lauttasaaren lautta oli vuoteen 1945 asti, jolloin se luovutettiin sotakorvauksena Neuvostoliitolle.

Vaikka lautta oli suunniteltu kulkemaan jäissä, oli se aina talvisin, kun jäät olivat liian paksuja, muutaman kuukauden pois liikenteestä. Tällöin piti tietysti keksiä muita kulkutapoja saaren ja kaupungin välille. Ensimmäiset tällaiset talviajan kulkuneuvot olivat "diligenssejä" eli hevosen vetämiä kuomurekiä, joita Julius Tallberg 1915 asetti liikenteeseen. Nämä kuomureet kuljettivat etupäässä koululaisia, mutta jos tilaa riitti, otettiin toki kyytiin myös aikuisia. Tammikuun lopussa 1923 tuli kuomurekien tilalle Benz-merkkisen kuorma-auton vetämä suuri avoreki, jolla ihmisiä kuljettiin Ruoholahden ja Lauttasaaren välillä. Kuorma-autoon oli jättäen pettämisen varalta asennettu kuusi 500 litran bensiinitankkia. Lauttasaaren talviliikenne muuttui vuonna 1925, jolloin valmistui tie ja silta Salmisaareen, ja jolloin sinne alkoi myös linja-autoliikenne. Tämän jälkeen rakennettiin Lauttasaaresta talvisin puinen jäätie Salmisaareen, josta sitten menttiin linja-autolla kaupunkiin.





TAMPEREEN UUDET BUSSIT

Teksti Sami Partanen ja
Niklas Savinsaari
Kuvat Niklas Savinsaari



Ovijarrua, modernia muotoilua, turvatuoli...

TAKL on jälleen viime syksynä saanut käyttöönsä uusia matalalattiabusseja Lahden Autokorilta. Bussit ovat edelleen kehitettyjä edellisistä lahtelaisista. Kaikkein mielenkiintoisinta on kuitenkin se, että ensimmäiset telimatalabusstit ovat tulleet juuri TAKL:lle. Uusien ratkaisujen vuoksi tarkempi esitte- ly on enemmän kuin paikallaan.

Uudet autot (2-akseliset: Volvot nrot 617 - 619 ja Scaniat nrot 620, 621 sekä telirakenteiset: Volvo nro 210 ja Scaniat nrot 211 ja 212) tulivat liikenteeseen vaihteittain syys - marraskuussa. Kaikki varustettiin uudentyypisellä koje- laudalla, johon on koottu kaikki kytkimet ja nappulat, radiota myö- ten, eikä mitään ole jätetty sivuun. Kuljettajan istuimena on carruslasi- sista (nrot 615, 616) tuttu turva-

tuoli, ts. nojatuoli, jossa on kaikki mahdolliset säädöt. Uutta on myös se, että kaikkiin näihin tuli uusi ovi / monitoimikytkin, ns. viiksikytkin. Ovijarru on keski- ja takaovissa, ts. auton on oltava täysin pysähtynyt ennenkuin ovet voi avata. Vastaa- vasti auto ei lähde liikkeelle, en- nenkuin keski- ja takaovet ovat sulkeutuneet. Autoista 620:ssä on vain takana ulospäin kääntyvä ns. vippiovi kaikki muut ovet ovat ta- vallisia sisäänpäin kääntyviä ovia.

Kuten Raitiossa on jo todettu, on siis autoissa 620 ja 621 edessä vain yksi leveä ovi, ensimmäistä (ja ehkä viimeistä) kertaa. Yksiovi- suus on kokeilua uuden rahastus- järjestelmän tulon vuoksi, valitetta- vasti vain rahastusjärjestelmän käyttöönotto on pahasti myöhäs- sä. Outoa on myös se, että nämä autot sijoitettiin linjalle 25, joka on ajoittain erittäin kuormitettu linja,

varsinkin nyt kun linjaa on piden- netty Jankaan asti. Yksietuovisuus pidentää pysäkkiaikoja. Autot olisi- vat parempia esim. Vehmaisten linjalla, joka on varsin hiljainen lin- ja, mutta jonka varrella asuu kui- tenkin huonojalkaista väkeä. (Vii- meisimmän tiedon mukaan autot saattavat siirtyä muille linjoille ensi syksynä, kun yhdeksän uutta au- toa saadaan ajoon).

Haastattelupäivänä marraskuussa 1994 kysyimme kahden kuljettajan mielipiteitä uusista busseista ja lin- jasta 25 (Pyynikintori - Janka).

Kuljettaja A ajoi Volvoa 619 va- kiolinjallaan.

-Tulin taloon v. 1986, koska sora- hommat loppuivat. Mukava linja varsinkin nyt, kun linja pidennet- tiin.

-Matkustajat ovat ottaneet linjan omakseen. Autot ovat täynnä hyvin usein, varsinkin uusien bussien myötä ja Jankassa asuu paljon ihmisiä.

-Kohtalaisen hyvin ovat uudet bussit vastanneet odotuksia, on luistonestoautomatiikkaa ja ovijarrua. Uusi kojetaulu on muuten hyvä, mutta joitakin merkkivaloja olisi pitänyt sijoitella eri tavalla. Nyt ei kaikki valot näy, jos ratti on eri asennoissa. Monisäästöistuin on kuin lepotuolissa istuisi.

-Monitoimikytkin on hyvä ja kätevä, kun esim. seisontajarrun voi kytkeä vipua nostamalla. Ei tarvitse koko ajan painaa jarrupoljinta seistessään esim. liikennevaloissa. Antaisin arvosanaksi 8,5 koska vikoja on ollut ja tämä kytkin on vielä varsin outoa TAKL:n busseissa.

Kuljettaja B ajoi Scaniaa 620.

-Tulin taloon v. 1987, suoraan konttorilta. Bussit ovat olleet hyviä ajaa. "Nappula"-autot (Wilson-vaihteistoiset) olivat asiallisia ohjastaa ja myös telibussit sopivat tietyille linjoille.

-Tätä Jankan linjaa ajan erittäin mielelläni. Pidennys on ollut matkustajien mieleen.

-Uusi vakioautoni on muuten hyvä, mutta yksietuovisuutta en voi täysin ymmärtää. Eihän kukaan käske avata molempia ovia, jos autossa on parietuovet.

-Kojetaulussa on toivomisen varaa. Joitakin nappuloita on sijoiteltu väärin, esim. radio olisi ollut vanhalla paikalla, sivulla paljon parempi. Nyt joutuu suotta kumartelemaan.

-Uudesta monitoimikytkimestä on paljon etua. Valoissa tai pysäkillä seistessä ei tarvitse nostaa jalkaa kaasulta jarrulle, voi seisottaa nostamalla vipua. Ovijarrua en voi täysin ymmärtää, on todella hyvä, että ovijarrua ei ole etuovessa.

Näin siis kaksi esimerkkikuljettajaa olivat mieltä uudesta kalustosta. Tämän lisäksi oli kyselyn kohteena myös muita kuljettajia linjalta mielipiteiden kartoituksen vuoksi. Kuljettajat olivat yleensä kiittävän avoimia ja puhelivat mielellään teknisistä puolista.



TAKL 621, Scania / Lahti. Autossa on yksi etuovi.
Janka 5.1.1995.

Kyselyn aikana saimme selville moitteet ja kiitokset. Kojetaulu ja etenkin ovijarru saivat osakseen runsaanpuoleisesti risuja, kun taas ruusuja saivat istuin ja monitoimikytkin sekä itse linja pidentyksestään. Linjan pidennys oli ehkä viime syksyn suurin parannus. Linjaa voitiin pidentää vasta nyt, kun oli kertynyt riittävästi säästöjä ko. linjan ajovuorojen harvennuksesta. Linja liikennöi nykyään arkisin n. klo 6:sta n. klo 21:een tiheimmillään n. 10 minuutin välein ja lauantaisin n. klo 7.30:stä n. klo 21:een n. 15 minuutin vuorovälein sekä sunnuntaisin

TAKL 618, Volvo / Lahti.
Janka 5.1.1995.



klo 10:stä n. klo 21:een n. 20 minuutin vuorovälein. Linja on TAKL:n tiheimmin liikennöity linja.

Kojetaulu on koettu nappuloiden vääränlaisen sijoituksen johdosta epäonnistuneeksi. Moni nappula on hankalassa paikassa. Entisessä ratkaisussa, jossa osa napeista oli sivulla, osa napeista oli jopa paremmin hallittavissa. Paperilla saa ihan eri käsityksen kuin todellisuudessa. Jotkut kuljettajat olisivat halukkaita laittamaan suunnittelijat ajamaan "hankaliksi" suunnittelemaan busseja käytännössä. Ovijarru on osoittautunut

vihatuimmaksi kuljettajien keskuudessa, koska se hidastaa liikaa matkaa, ja menee päälle väärään aikaan. Jos auto liikkuu pysäkiltä, ei kuljettaja voi tehdä mitään liikumisen estämiseksi, jos ovet ovat jo auki. Vikoja on ollut kuulemma hyvin paljon. Vaikka kuljettaja on sulkenut ovet, ei auto olekaan lähtenyt liikkeelle. Tekniikan lisääntyessä, käy samoin vikaherkkyydelle.

Monitoimikytkin on ollut suosittu, kun sitä ensin oppii käyttämään. Esim. varamiehet ovat olleet usein ihmeissään, kun on totuttu ajamaan normaalia autoa, eikä ole ollut mahdollisuutta opetella ajamaan uusilla. Kytkimeen on ovi- ja jarrutoimintojen lisäksi yhdistetty niaustoiminto, painamalla alaspäin. Uusi tuoli on koettu tukevaksi ja erityisen mukavaksi, koska kädet saa lepäämään sivutuki- en ansiosta. Yksietuovisuus on sensijaan jakanut mielipiteitä. Toiset eivät näe siinä mitään ongelmaa, kun taas eräsikin olisi lähettänyt autot heti takaisin tehtaalte. Voi siis olla, että autot jäävät TAKL:n viimeisiksi yksietuovisiksi. Vaikka ovi on leveä, ovat kokemukset olleet erittäin huonoja.

Vuosisadan joukkoliikennehistoriaa Tampereella

TAKL:n virstanpylväitä:

-v. 1948 johdinautot ensimmäisenä Suomessa.

-v. 1977 nivelautot ensimmäisenä Suomessa.

-v. 1990 ensimmäiset kaupunkiliikenneteliautot ja Pohjoismaiden ensimmäinen matalalattiabussi.

-v. 1994 ja jälleen on TAKL tehnyt pohjoismaista joukkoliikennehistoriaa ottamalla käyttöön ensimmäiset matalat teliautot Scaniaalta ja Volvolla.



*TAKL 210, Volvo / Lahti.
Leinola 5.1.1995.*

Tutustumme nyt molempiin ratkaisuihin.

TELI MADALTUI

Lama on ollut valtakunnallinen kirous viime vuosina. Joukkoliikenne on saanut siitä oman osansa, erityisesti Tampereella. Esim. v. 1993 tilauksesta saatiin vain 3 autoa käyttöön ennen vuodenvaihdetta, loppujen 4:n auton tullessa v. 1994 keväällä. Toisin oli ennen, esim. v. 1975, jolloin uusia autoja tuli peräti 40 kpl. Uusia autoja on tullut todella vähän, kaluston keski-ikä nousee jatkuvasti, mutta kehitys sensijaan on kulkenut todella nopeasti, mikä voidaan ilolla todeta. Viimeisin askel kehityksessä on mahdollisuus tuottaa matalia teliautoja, joita siis on nyt mahdollista ihmetellä TAKL:n linjalla 19.

PERÄÄN ASTI TASAINEN LATTIA

Autojen rakenne on hyvin mielenkiintoinen. Ulkoisena outona piirteenä voi panna merkille keskiovien sijoituksen lähelle etuovia. Välissä on vain kaksi ikkunaa. Vastaus löytyy sisältä. Keskiöven jälkeen ei ole normaaleista matalista tuttua porrasta lattiaassa, vaan auton lattia nousee tasaisesti, nousten normaaliin korkeuteen

perään päästessä. Takaoven kohdalla on normaalit kaksi porrasta. Tämä portaaton nousu ei olisi ollut mahdollista ilman keskioven siirtämistä eteenpäin. Ratkaisu olisi voinut toimia myös tavallisissa matalissa. Takaovi on varsinkin Volvo-alustaisessa varsin kapea (johtuneeko tavallisesta kääntöovesta?)

ZF-vaihteistokokeilu

Autojen koosta johtuen on moottori-voimansiirtopuoleen myös syytä tutustua. Volvon (nro 210, rek. HGL-609) moottori on lähes normaalin B10B LE alustan moottori. Tehoa on 180 kW. Vertailuna mainittakoon, että tavallisessa B10B -alustan moottorissa on 181 kW. Vaihtamisesta huolehtii 4-portainen VOITH 864 -automaatti. Scania (nro 211, rek. XFX-926) sitävastoin yllättää perusteellisesti. Teliscaniaa kuljettaa poikkeuksellisesti turistiscanioista tuttu moottori: DSC 1124 EDC, jossa on tehoa 191 kW. Myös vaihteisto on aivan uusi TAKL:n autoissa, nimittäin ZF-automaatti. Autolla ajetaan puolisen vuotta ZF:llä, jonka jälkeen vaihteisto vaihdettaneen VOITH-automaattiin. Maininta Raitio-lehdessä TAKL:n matalabussien vaihteistojen yhtenäistämistä ei näin ollen pidä toistaiseksi paikkaansa. Mainittakoon

myös, että matalalattia-autoon nro 603 (Scania / Wiima K202) on jätetty GAV-automaatti.

Mukavaa matkaa

Telimatalat (nrot 210 ja 211) on siis sijoitettu ainakin toistaiseksi suhteellisen pitkälle Keskustori - Leinola -linjalle (11,9km). Ilmeisesti myös myöhemmin tuleva telimatala, Scania (nro 212), sijoitetaan tälle samalle linjalle. Sijoitus on hyvä, koska reitin varrella asuu paljon lapsiperheitä. Telimatalat kulkevat kuin muutkin teliautot, mutta joitakin vähän tiukkoja mutkia reitin varrella kuitenkin on. Moottorin melutaso on varsinkin eteen kohtuullinen. Scania (nro 211) on todella kiintoisa kulkine uuden vaihteiston ja moottorin ansiosta. ZF vaihtaa nykäyksittä. Kuljettajat ovat pitäneet ZF:ää hyvänä vaihteistona. Eräskin kuljettaja oli yllätynyt, kun ei ollut huomannut, että autossa on eri vaihteisto kuin muissa. Eräs asia, jota on moitittu, on maavarasta johtuva värinä, jota usein ilmenee, sekä se, että uudet bussit alkavat pian muistuttaa lentokoneita ohjaamoistaan. Se raha, mikä menee uuden kehittämiseen, ei tule takaisin. Tosiasia kuitenkin on, ettei



TAKL 210:n ohjaamo. Ratin alla sijaitsee ovikytkin. Kuvassa näkyy myös vanhan Almex M-leimauskoneen vieressä uusi rahastuslaite MTS 2010. 5.1.1995.

vanhassa voida enää pitäytyä. Matkustajan kannalta matalalattia-autot ovat ihanteellisia, ja voi olla, että teliauto tulee kilpailemaan matalan nivelbussin rinnalla.

Kiitämme haastatteluista linjan 19 ja 25 kuljettajia ja muita henkilöitä, joita haastatteleamalla aineistoa on koottu.

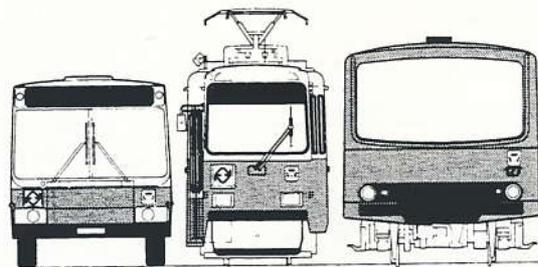
TAKL 210:n sisätilat, huomaa tasainen lattia auton perään asti. 5.1.1995.



PÄÄTEPYSÄKKI

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

koonnut Arto Hellman



RAITIOTIELINJAT

Raitiolinjojen pituus on nykyään noin 70 km, linjaratojen pituus 89.610 km ja raitiotieratojen kokonaispituus sivuraiteineen ja halliraitteineen on 103.857 km.

RAIDELEVEYS = 1 METRI

Raitiossa 1*1993 julkaisimme luettelon niistä seitsemästäkymmenestä eurooppalaisesta raitiotiekaupungista, joissa on käytössä yhden metrin raideveys (kuten meillä Helsingissä). Samaa raidelevyyttä on käytössä näiden lisäksi myös muuallakin maailmassa, nimittäin seuraavilla raitioteilla:

Brasiliassa Campos do Jordão sekä Egyptissä El Qahira (Kairo), Helwan ja Masr-el-Gedida (Heliopolis). Täydennyksenä Euroopan tilanteeseen Valenciassa Espanjassa ja Molochnessa Ukrainassa on raitioteiden raidelevytenä myös yksi metri. Aiemmasta listasta poistetaan sensijaan seuraavat kaupungit: Darmstadtissa ja Potsdamissa Saksassa sekä Galatissa ja Timisoarassa Romaniassa raideveys onkin nykyään 1435 mm. **Kaikenkaikkiaan maailmassa on yhteensä 72 raitiotielaitosta, jotka käyttävät Helsingissäkin hyväksi koettua metrin raidelevyyttä.** Kapeimmilla raiteilla maailmassa kulkevat raitiovunut Slovakian Trencianske-Teplán metsäraitioteillä (760 mm) sekä Lissabonissa Portugalissa (900 mm) sekä leveimmillä raitioilla puolestaan Brasilian Campinasissa (1600 mm) ja Rio de Janeirosa (1600 mm).

Raitiossa 1*1993 mainitut ukrainalaiset paikannimet oli kirjoitettu venäjäksi (ja tietysti meikäläiseksi kirjoitukseksi siirtokirjoitettuna), mutta koskapa Ukrainan kieli onkin nykyään ukraina, uusimme aiemmin mainitussa lehdessä luetellut nimet: Dnipropetrovsk, Khar'kiv, Kyiv, Yevpatoriya, Lviv, Vinnitsya ja Zhitomir.

METROLINJA

Metron linjapituus Ruoholahdesta Mellunmäkeen on 16.9 km. Metron kokonaisraidepituus on 51.4 km ja siinä ovat huomioituna myös kaikki varikkoalueen sivuraiteet. Metron hallitsema entinen Oulunkylän - Herttoniemen rautatien osuus Oulunkylästä metro-

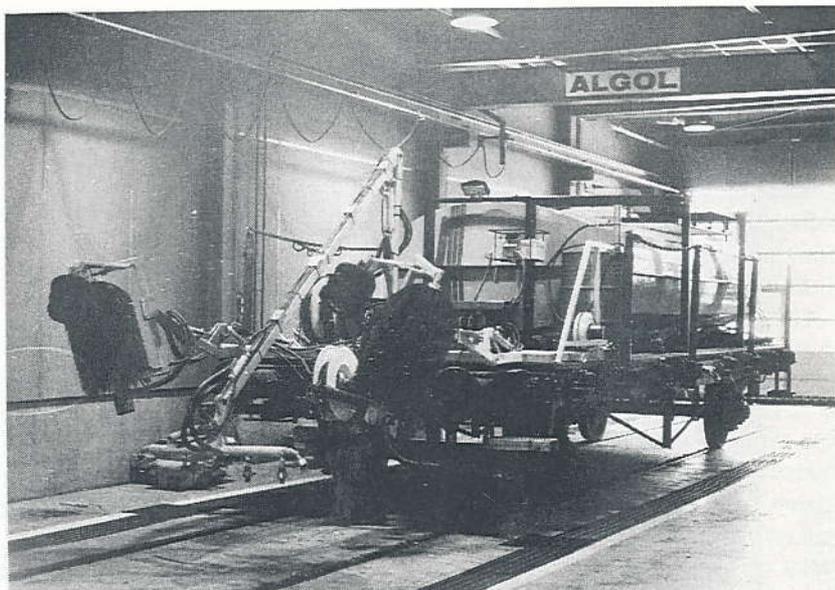
vaihteelle ei sisälly lukuun; tämä osuus on noin 5 km pitkä.

Metron Saalasti-ratakuorma-auto on melko vähällä käytöllä, koska siinä ei ole pakkopysäytyslaitteistoa. Kyseisellä Tka:lla ei voida liikkua mainitusta syystä metrojunien seassa normaalissa liikenteessä; enemmän käyttöä tälle voi tulla eteen kunhan Vuosaaren radan päällysrakennustyöt käynnistyvät.

Metrolla on nykyään "pesuvaunu", joka on tehty entisestä VR:n avovaunusta Hk 106924. Metrokalustoon kuuluu myös avovaunu, entinen Hk 106140.

Metron pesuvaunu ratakorjaamon hallissa.

Kuva: Jorma Rauhala 27.2.1995



Maaliskuussa 1995 HKL:n bussivarikoilla oli seuraavanlaista linjaliikenteestä poistettua kalustoa:

Ruskeasuo

Johdinauto 1 Sisu / Wiima / Strömberg (1979) ja museojohdinauto 625 Valmet / BTH (1959) ovat Ruhassa Haagan ammattioppilaitokselle vuokratuissa tiloissa ns. entisellä yläkorjaamolla (siis keskuskorjaamo). Muuna erikoisena kalustona on metron koejunasta vaunun M3 (1972) museolle varattu keula (= ohjaamo) ja pitkänokkainen ikivanha Volvon tornilava-auto 1506. Kukahan tietää miksi se on yhä tallella?

Koskela

Luettelon aloittavat tietysti hienot museobussit 157 Scania - Vabis B62V / Valmet (1952) ja 260 Sisu B74SP / Wiima (1958). Sisätiloissa olivat 744 Sisu / Wiima (1977) ja 979 Sisu / Delta (1979). Ulkoalueella seisoivat ajosta poissa olevat Sisut 742, 749, 971, 973 ja 977. Koskelassa on vielä samantyyppisiä Sisuja linjaliikenteessäkin, nimittäin 720, 732, 970 ja 982.

Vartiokylä

Varhan säilytyshallissa oli matkailuautoksi muutettu 695 Leyland Royal Tiger Worldmaster / Wiima 03 (1965) "nappulatiikeri", Sisu BT-69 BVT / Wiima K-100 -autot (1978) 810 ja 826 ovat varastoina. Pihalla seisoivat matkailuauto 513 Volvo B635 / Wiima 03 (1961) alkuperäisissä väreissään, matkailuauto 555 Volvo - Wilke B635 / Wiima 03 (1962), Liikennelaitoksen Autokerho LAK:n retkiauto 887 Sisu B-53SP / Wiima 04 (1970), varastoina 344 ja 366 Sisu BT-69CR / Wiima 05 (1973), romukuntoinen 532 Sisu BT-69CR / Delta City (1975), yksityisomistuksessa ja alkuperäisessä kunnossa oleva 624 Scania BR111M / Wiima K-100 (1976), 630 Sisu BT-69CR / Wiima K-100 (1976), samanmerkinen romukuntoinen 632, samanmerkkiset punaiset Coca-Cola

Pizzeriat 638 ja 645 (rek.nro IFU-735), alkuperäisessä kunnossa oleva 707 Sisu BT-69BVT / Wiima K-100 (1977) ja entinen Sääksjärven Linjan 7 (rek.nro USH-804) Scania K / Wiima M-353 (1985?).

Haapamäen Höyryveturipuistoon ei tulekaan vielä tänä kesänä helsinkiläistä raitiovaunua. HKL:n vaunukaluston ja varavaunujen niukkuuden vuoksi Puistoon saadaan neliakselinen moottorivaunu vasta kun Helsinki saa uusia raitiovaunuja. Haapamäellä on kesällä kuitenkin pienimuotoinen raitiovaunuaiheinen valokuvanäyttely.

Turun raitiovaunun 24 kori on tänä kesänä Turun Kauppatorilla Valion jäätelökioskina. Vaunusta on myyty jäätelöä 21.4. alkaen ja kauppa jatkunee lokakuulle asti.

Kuopion Liikenteen Kuopiossa ajettava paikallisliikenne vaatii talviliikenteessä 46 linja-autoa sekä kuusi apuautoa.

LIPPUTARIFFIT

HKL:n raitiovaunulippua kokeillaan vielä jatkoaika eli huhtikuusta syyskuun loppuun, johon

mennessä on selvitetty tarvitaanko tällaista edullista vaihdotonta kertalippua.

Vuoden 1994 -malliset HKL:n 10 matkan ja ennakkoon myydyt kertaliput ovat takapuolen teksteistä huolimatta kelvollisia koko vuonna 1995.

YTV aloitti 8.5.1995 liityntäseutulippu- ja pysäköintikokeilun viidellä pääkaupunkiseudun sähköjuna- ja metroasemalla sekä linja-autopysäkillä. Liikennepaikat ovat Leppävaara, Vantaankoski, Tuomarinkartano (Vanha Tuusulantie), Mellunmäki ja Itäkeskus. Seudun ulkopuolelta tuleville autoilijoille on myynnissä normaalihintainen 360 mk:n seutulippu, jolla saa lisäksi ilmaisen pysäköintipaikan liityntäpysäköintipaikalta. Valtio tukee YTV:n liityntälippukokeilua, joka kestää vuoden. Rautatieasemilla on käytössä asiattomat, mutta lailliset höyryveturitunnuksella varustetut liityntäliikennemerkit, joista lehdet jo heti alkuun kirjoittivat otsikoilla "museorautatien pysäköintipaikka". Luulisi, että VR pyrki eroon tällaisista miellelyhtymistä.

Lakiasiantointimisto**Kämäräinen****&****Korvenkontio****Ky**

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B

00260 HELSINKI

Puhelin (90) 440 414

Telekopio (90) 440 447

Helsinkiin saapuvan matkailijan kätevät lippuvaihtoehdot:

1) HKL:n matkailijalippu. 1 vrk 25 mk, 3 vrk 50 mk, 5 vrk 75 mk. Lippu kelpaa Helsingin sisäisillä linjoilla sekä sähköjunissa. Se ei kelpaa seutuliikenteen eikä seudun ulkopuolelle menevillä U-linjoilla. Lipunmyynti: Ageba Olympialaituri ja Katajanokka K8, Rautatien torin ja Hakaniemen metroasemat, R-kioskit Helsingissä ja Vantaan lentoasemalla, Matkahuolto Helsingissä ja Tapiolassa, Keskuskioski Rautatien torilla, Stockmannin tavaratalon palvelupiste, kaupungin matkailutoimisto Pohjoisespa 19 ja kaupungin rahatoimisto Pohjoisespa 15 - 17.

2) HKL:n jatkoyhteyslippu. 2 vrk 32 mk. Lippu kelpaa kuten HKL:n matkailijalippukin. Lipun voimassaoloaika poikkeaa muista lipuista siten, että se ei ole leimauksesta eli ensimmäisestä matkasta lähtien voimassa 24 tuntia eli yhtä vuorokautta tai sen kerrannaista, vaan vain ensimmäisen leimauspäivän sekä seuraavan päivän klo 24.00 asti. Lipunmyynti: Noin 30 MH:n ja 30 VR:n asemaa eri puolilla maata, myyntipaikat ovat yli 75 km:n etäisyydellä Helsingistä. Kaukoliikenteen lippu on näytettävä pyydettyäessä Helsingissä lipuntarkastajalle.

3) Helsinki-kortti. 1 vrk 95 mk, 2 vrk 135 mk, 3 vrk 165 mk. Lippu kelpaa kuten HKL:n matkailijalippukin. Lippuun sisältyy suuri joukko erilaisia alennuksia pääsymaksuista ja palveluista sekä myös ilmaispalveluja, kuten yksi ilmainen menopaluulippu junalla Helsingistä Luomaan tai Masalaan. Tämä junalippu pitää noutaa VR:n matkapalvelusta. Kaikki edut on mainittu lipun mukana tulevassa vihkossa. Lipunmyynti: Kaupungin matkailutoimisto, Hotellikeskus, Stockmann, Olympiastadionin retkeilymaja, Rastilan leirintäalue, Helsingin ja Pasilan VR-matkapalvelut, Ageba, Silja Linen terminaalit, Finnjet-Silja Line, Matkailuliiton matkatoimisto, Area ja useat hotellit.



"Keväthelteleiden" löysyttämät 600 voltin ajojohtimet repsahivat monessa paikassa 24.4.1995, tässä torniauto on korjaamassa Mannerheimintien alkupään vauriokohtaa. Kuva: Markku Nummelin.

4) Matkailijaseutulippu. 1 vrk 48 mk, 3 vrk 96 mk, 5 vrk 144 mk. Jos haluat matkustaa Helsingin lisäksi Espoon, Kauniaisten ja Vantaan alueella on tämä hyvä vaihtoehto. Myyntipaikat lähes samat kuin kohdassa 1.

5) Vertailun vuoksi HKL:n vaihdoton raitiovaunulippu maksaa 7 mk, vaihdollinen (leimasta 69 minuuttia eteenpäin) kertalippu 9 mk ja 10 matkan vaihdollinen (leimasta 69 minuuttia eteenpäin) sarjalippu 75 mk.

Kuopiossa ja Siilinjärvellä 30 päivän seutulippu maksaa 315 mk. Seutulipulla voi matkustaa myös pikavuoroissa ilman lisämaksua. Kertaseutulippu on hinnaltaan 22 mk ja se kelpaa Kuopion Liikenteen sekä Pohjolan Liikenteen lähiliikennevuoroissa ja KuLi:n kaupunkiliikenteen numerolinjoilla. Lippua myydään autoissa ja se oikeuttaa vaihtoon kahden tunnin kuluessa, mutta ei paluuseen. KuLi:n etäkortit kelpaavat kaikilla linjoilla paitsi linjalla 35, koska sitä ajaa PoLi.

Huhtikuun "hellepäivän" sotkemassa liikenteessä mm. linjan 6 vaunut kulkivat jos kulkivat samaan suuntaan vaikkapa rinnakkain. Kuva: Markku Nummelin 24.4.1995.





Tallinnan raitioteiden "Kohvik - Baar" eli vaunu T-31, neliakselinen kiinteäalustainen Gotha G4-61 -nivelvaunu vuodelta 1966. Vaunu seisoo kesäisin keskustassa Tartu Maanteen alkupäässä sijaitsevalla sivuraiteella. Kuva: Jorma Rauhala 6.9.1994.

Porin Linjatkin on ottanut käyttöön 30 vrk:n näyttölipun. Se on voimassa Porin alueella ilman mitään rajoituksia tai yölisämaksuja ja kelpaa myös kaikkien muidenkin liikennöitsijöiden busseissa. Lippua myydään vain porilaisille ja Porissa asuville. Opiskelijat, koululaiset ja työttömät: 100 mk. Muille asuinpaikan mukaan siten, että 9 km etäisyydellä keskustasta 264 mk ja kaukaisemmille 330 mk. Halvemmallalla lipulla voi silti matkustaa myös etäisemmälläkin vyöhykkeellä.

MUUTA

Kaupunkisuunnitteluvirasto haluaa vähentää raitiotieraitteita Kauppatorilta Ville Vallgrenin "Merenneito" -suihkukaivon luota; linjan 1 pääte pysäkki pitäisi siirtää siis jonnekin pois. HKL:n mielestä, jos uusi paikka löytyy Olympiaterminalin luota, linjaa voidaan pidentää. Yhdessä vaihtoehdossa raitteet kiertäisivät kolmion muotoisen korttelin Tehtaankatu - Muukalaiskatu - Laivasillankatu, mutta asukkaat vastustavat tätä. Toises-

sa vaihtoehdossa silmukka tehtäisiin Olympiaterminalin edustalle, mutta se olisi kallis toteuttaa. On esitetty myös vaihtoehtoa, jossa linjaa jatketaan Kauppatorilta Unioninkatua pitkin ja silmukka rakennetaan jonnekin Palace-hotellin eteläpuolelle. Tätä vaihtoehtoa ei olla tutkittu tarkemmin. Toistai-

Tanskassa Skjoldenæsholmin museoraitiotiellä on esillä myös tämä hieno kaksikerroksinen Frederiksberg Sporvejen vaunu nro 50.
Kuva: Matti Soini 1994.



seksi ei linjaa 1 olla kuitenkaan häätämässä "Merenneito" -suihkukaivon luota pois, mutta vasta aika näyttää säilyykö linjan 1 pääte pysäkki Kauppatorilla.

Raitioliikennemuseossa on (ainakin ollut) myynnissä omakustannushintaan HKL:n 50-vuotisjuhlanäyttelyssä esitettävä video. Filmikooste käsittää seuraavat herkkupalat: HKL:n opetuselokuva (1950), Tämä kuuluu sinullekin (1947), Päivä Helsingin liikenteessä (1974), Naisia koulutetaan kuljettajiksi (1939) ja Katsauksia (1948). Videon voi ainakin käydä katsomassa museon erikoisnäyttelyssä. Muista SRS:läisenä vapaa sisäänpääsy.

Lahdessa kuvataiteilija Timo Jakolan Galleriassa olevaan raitiovaunuun 19 on saatu 20.5. alkaen keskiolutoikeudet. Osoite on Laidunpolku 14.

Mallikauppa W & K Oy Runeberginkatu 42:ssa myy H0-pienoiskäyttövaunumalleja (1 : 87). Rakennussarjan on tehnyt REModel ja aiheena ovat vuonna 1925 Toisen Yleisliittolaisen Raitiovaunukokouksen suunnittelemat kaksiakseliset moottori- ja perävaunu (tyyppiä X ja M). Tämän kahden vaunun rakennussarjan hinta oli

kevällä 80 mk. Syksyksi on lu-
vassa myyntiin uusi 1920-luvun
vaunusarja.

Askartelukeskus Oy:llä on puo-
lestaan myynnissä H0-nivelraitio-
vaunumalli Rocolta.

Akateeminen kirjakauppa myy
PolyPlan Ltd Oy:n painattamaa
Viipurin kaupungin näköispainos-
karttaa vuodelta 1914. Kartassa
on tietysti merkittynä raitiotielinjat
linjavärein. Hinta 39 mk.

ULKOMAAT

Oslo

Holmenkolin radalla ajettiin viimei-
sen kerran linjaliikenteessä puu-
korivaunuilla (trätrikken) sunnun-
taina 5. maaliskuuta 1995.

Venäjä

Saksassa Giessenissä kolmeen
Railshipin avovaunuun lastatut
kuusi MAN-kaupunkibussia saa-
puivat Kajaaniin 28. 3. Kuvassa
peruuttelee Überlandwerk Fulda
AG:n bussi vaunusta kaksi päivää
myöhemmin. Autot ajettiin Kuh-
moon ja sieltä edelleen Vartiuksen
kautta välivarastoon Kostamuk-
seen odottamaan jatkokuljetusta.
Muutenkin Kajaanin kautta välite-
tään paljon käytettyjä linja-autoja
Venäjälle. Kainuun Liikenteen va-
rikolla odottelee tavallisesti lukui-
sia koti- sekä ulkomaisia autoja
myyntiä itärajan taakse.
Kuva: Sakari K Salo

LISÄYKSIÄ JA KORJAUKSIA

Jatkokertomuksemme lei-
mauspihdeistä on edennyt luulta-
vasti viimeiseen ja lopulliseen
osaansa: numerot 001 - 200 ja pu-
naiset kahvat ovat Koskelan rai-
tiovaunuhallista, 201 - 270 ja sini-
set kahvat ovat Töölöstä, 271 -
399 ja vihreät kahvat ovat Vallilasta,
400 - 599 ja violetit kahvat ovat
Ruskeasuolta, 600 - 799 ja harmaat
kahvat ovat Koskelan
bussipuolelta, 800 - 999 ja keltaiset
kahvat ovat Vartiokylästä sekä
1000:sta eteenpäin ja yläkahva
vihreä sekä alakahva harmaa ovat
yksityisten liikenteenharjoittajien
(YLH). Juhannusaattona pihtejä
käytetään jälleen linjan 24 Seu-
rasaaren päätepysäkillä, jossa lip-
putarkastajat leimaavat lippuja
ruuhkan vähentämiseksi. Punalei-
mainen taka-Almex löytyy toistai-
seksi noin viidestä neliakselisesta
vaunusta.

Edellisessä numerossamme
oli seikkaperäinen artikkeli Kulo-
saaren raitiotiestä ja vaunuista. Li-
sätään siihen vielä Brändö Spår-
vägs Ab:n tavaravaunujen luku-
määrät 31.12.1918 ja 31.12.1919:
Kivivaunuja kuusi kappaletta ja yk-
si hiekkavaunu. 31.12.1921 tilasto
kertoo tavaravaunujen määräksi
ja laaduksi seuraavaa: Kaksi kaa-
tovaunua ja kolme kivivaunua.

Kulosaaren jumboihin uusittiin
aikoinaan kaikki ajokytkimet eli 2 +
2. Alkuperäiset olivat tietävästi
malliltaan AEG FB 250 ja niiden
varakappaleiksi oli hankittu artik-
kelissa mainitut "Spezialit".

Jumboissa ilmajarrukahva toi-
mi toisinpäin kuin kaikissa muissa
vaunuissa (vasemmalle = kiinni,
oikealle = auki).

Kulosaaren linjalla rahastajan
tuli viereisen ohjeen mukaisesti il-
moittaa seuraavat pysäkit ja ase-
mat.

Huom.!

Heti pimeän tullen, kun valot vau-
nussa ovat sytytetyt, sekä päivällä
ikkunoiden ollessa jään ja lumen
himentämät, tulee rahastajan
kuuluvasti ilmoittaa vaunun saa-
pumisen seuraaviin paikkoihin:

Linj. KB Kulosaari
Brändö

Casino
Domus

Kaasulaitos	Gasverket
Pääskylänkatu	Svalbogatan
Hakaniemi	Hagnäs
	Kaisaniemi
Suurtori	Stortorget
Kauppatori	Salutorget

Raitiossa 3*1994 kerrottiin Hel-
singin avoperävaunuista. Tarken-
netaan numerointimuutoksia seu-
raavasti: Avovaunut 1 - 4 ja 5 - 10
numeroitiin uudelleen noin vuonna
1911 vaunuiksi 201 - 210. Vuosina
1919 - 20 tehtiin seinät rakenta-
malla kymmenen umpinaista "koi-
rankoppia" numeroille 1 - 10. Näis-
tä 7 - 10 olivat entiset avonaiset
207 - 210, mutta 1 - 6 olivat entiset
avovaunut 211 - 216. Siispä vau-
nuja 211 - 216 ei ole numeroitu
uudelleen sarjaksi 201 - 206, ku-
ten vahingossa kerroimme.

Vaunut 201 - 204 (ent. avonai-
set 1 - 4) muutettiin siis vuonna
1941 lumivaunuiksi. Vaunut 205 ja



206 jäivät käyttöön. Vuonna 1943 numeroinnin yhtenäistämisen yhteydessä niistä tehtiin 244 ja 245 (jotka numerot vv. 1939 - 40 kuuluivat kahdelle kööpenhaminalaiselle avovaunulle) ja vuonna 1945 HKL 532 ja 533. Niinpä poistopäätös on oikeassa kertoessaan, että joulukuussa 1952 vaunuissa oli yhä vanhat numerot 244 ja 245.

Vuonna 1943 myös pikku-ASEAsta 38 tuli vaunu 112 sekä Kulosaaren vaunuista 1 ja 2 tuli 113 ja 114.

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Päätepyssäki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella.

Mottomme on: Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Päätepyssäkiille.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset:

Ari Elenius, Krister Engberg, Daniel Federley, Tom Heino, HKL, Tapani Laaksomies, Timo Lappi, "LRR6", Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Markku Nummelin, Jorma Rauhala, Sakari K Salo, Matti Soini, Pauli Söderholm, Risto Vormala.



Pohjois-Korean pääkaupungin Pjongjangin kaksiakselinen sekä niveljohdinauto. Vuonna 1991 aloitettiin raitiovaunuliikenne uudelleen.

Kuvat: Petteri Niskanen 8.7.1989.

Kansikuva: Roomalainen Socimimatalalattiaraitiovaunu 9011 linjalta 30/.

Kuva: Jorma Rauhala 4.4.1995.

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

PSP 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon, LTF:n museoon Oslossa ja vapaat matkat SSS:n museoraitioteillä Tukholmassa, Malmköpingissä, Malmössä sekä SHS:n museoraitioteillä Skjoldenæsholmissa.

Johtokunta v. 1995:

puheenjohtaja *Jorma Rauhala*
puh k: (90) 873 5836 tai
949-843 330

puh t: (90) 707 2957
sihteeri *Juhana Nordlund*
puh k: (90) 879 4994

varapuh.johtaja *Ari Oksa*
puh k: (90) 802 2393
puh t: (90) 472 3644 tai
950-556 3644

rahastonhoitaja *Krister Engberg*
puh k: (90) 362 960

arkistonhoitaja *Toivo Niskanen*
puh k: (90) 531 121

jäsen *Tom Heino*
puh k: (90) 407 583

varajäsen *Risto Vormala*
puh k: (90) 278 7494

RAITIO

ISSN 0356-5440

Päätoimittaja Jorma Rauhala
18. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

Kustantaja:
Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka:
Painatuskeskus Oy, Helsinki 1995

© Suomen Raitiotieseura ry



Helsingin raitiovaunuliikenteen uusi linja on Koffin punainen "Pitkä Linja". Reitti on Mikonkatu - Kauppatori - Mikonkatu. Lähdöt kerran tunnissa maanantaista lauantaihin klo 10 - 15. Matkan hinta on 30 mk, sisältäen yhden pitkän. Lisäpitkät 25 mk. Vaunu on entinen nro 15. Kuva: Sff