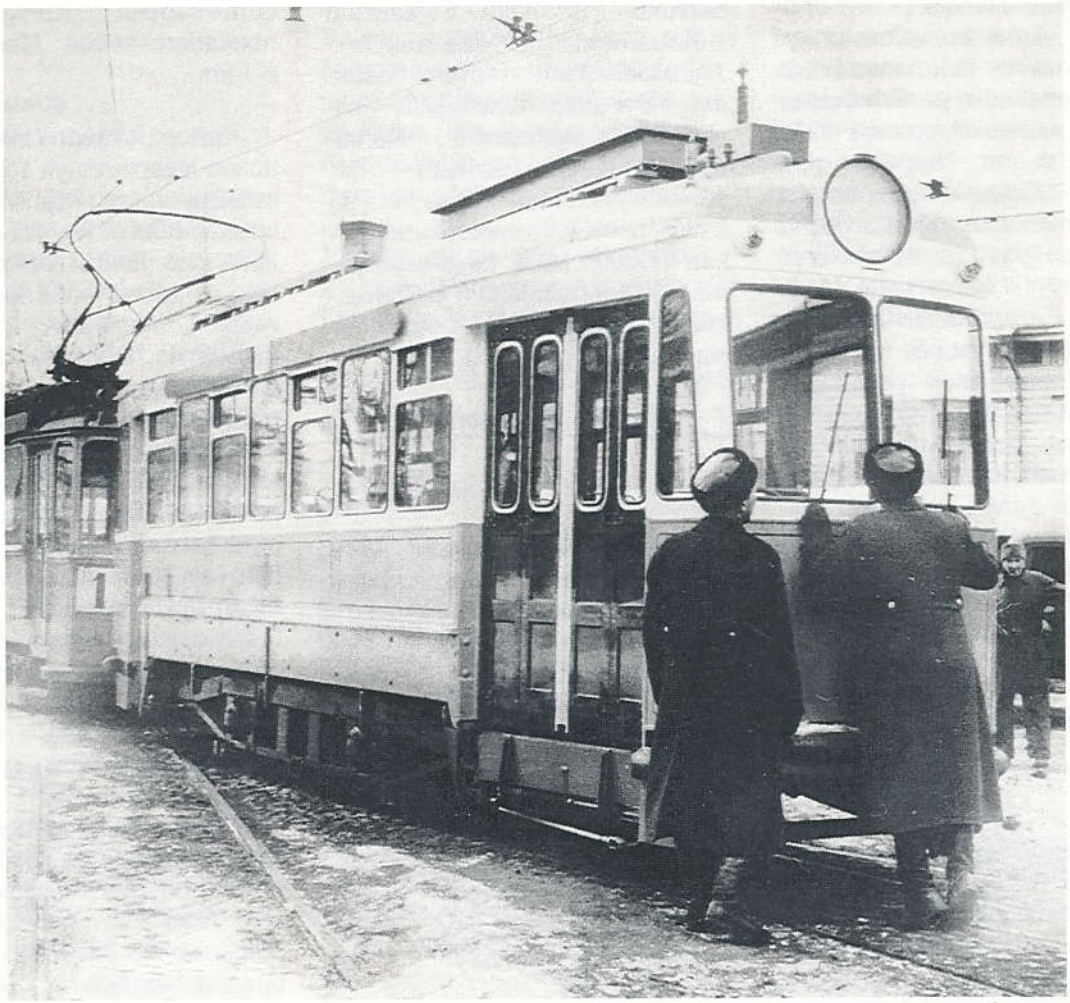
RAITIO

4 1995



TURKULAISTA RAITIOTIE-ELÄMÄÄ VUONNA 1955

Teksti Ari Elenius
Kuvat N. N. Forbes, Foster M. Palmer, Jan Walter. Kuvatoimitus Jorma Rauhala

Miksi olen valinnut kertomukseni ajaksi juuri vuoden 1955? Syitä on useitakin: Ensiksikin tarkasteltavasta ajasta on kulunut tasan 40 vuotta. Toisekseen kyseinen vuosi oli viimeinen ennen kaluston viimeistä täydennystä eli neliakselisten "aavevaunujen" tuloa liikenteeseen seuraavana vuonna. Lisäksi se oli viimeinen ennen vuonna 1956 tapahtunutta raitiotieverkon laajennusta eli 2-linjan jatkamista Korppolaismäkeen.

Vuonna 1955 kalusto oli varsin yhtenäistä. Kaikki liikenteessä olleet vaunut olivat kaksiakselisia ja samaa kokoluokkaa lukuunottamatta vanhoista pikkuruotsalaisista muutostöinä tehtyjä perävaunuja. Niistä viimeinen valmistui kyseisenä vuonna ja jo seuraavana vuonna romutettiin perävaunusarjan ensimmäiseksi vuonna 1951 muutettu vaunu. Näinollen vain vuonna 1955 kaikki numerosarjat olivat aukottomia. Koska kaikki pikkuruotsalaiset moottorivaunut oli poistettu liikennekäytöstä jo muutama vuosi aikaisemmin, kaikki vaunut olivat siis "ristiinkytkettävissä", jokainen perävaunu voitiin kytkeä mihin tahansa moottorivaunuun. Lisäksi vuosi 1955 oli ensimmäinen, jolloin kymmenvuotiaana tein selviä havaintoja päivittäisestä raitiovaunuliikenteestä, joka osittain poikkeaa suurestikin kaupungin kunnalliskertomuksessa esitetystä. Artikkelissa tarkastellaan myös perävaunujen käytön jatkuvaa vähenemistä vuodesta 1955 eteenpäin.

Vuonna 1955 liikennöitiin kolmella raitiotielinjalla, linjojen väreistä ei ollut jäljellä muuta kuin värillinen rahastajanaition numerokilpi. Värivalot vaunun ulkopäissä olevista sarvilyhdyistä sekä värilliset päätylinjakilvet oli poistettu käytöstä jo 1950-luvun alussa:

1 vihreä

Satama - Pohjola

Silmukka Kanavaniemellä - Linnankatu - Puistokatu - Eerikinkatu - Kauppiaskatu - Maariankatu - Aninkaistenkatu - Linja-autoasema - Pohjolan rautatiesilta - silmukka Satakunnantie - Räntämäenkatu - Bilmarkinkatu - Yrjänänkatu ja muuten samaa tietä takaisin, paitsi Aninkaistenkadun jyrkän nousun takia Linja-autoasemalta Tuureporinkadun ja Brahenkadun kautta Maariankadulle. Yksisuuntainen pituus 5,2 km.

2 keltainen

Nummenmäki - Martinmäki

Kolmioraide Kotimäenkatu - Vanha Hämeentie - Hämeen rautatiesilta - Hämeenkatu - Uudenmaankatu - Tuomiokirkkosilta - Aninkaistenkatu - Eerikinkatu - Puistokatu - Martinsilta - Martinkatu ja silmukan Stålarminkadun ja Kuninkaankartanonkadun kautta Martinkadulle ja samaa tietä takaisin. 5,5 km.

3 sininen

Rengaslinja

Vastapäivään Kauppatori - Eerikinkatu - Humalistonkatu - Rautatieasema - Ratapihankatu - Puistokatu - Martinsilta - Martinkatu - Stålarminkatu - Itäinen Pitkäkatu - Uudenmaankatu - Tuomiokirkkosilta - Aninkaistenkatu - Eerikinkatu - Kauppatori. Myötäpäivään muuten samaa reittiä, mutta Stålarminkadulta Kuninkaankartanonkadun kautta Martinkadulle. 6,1 km.

Kertomusvuoden aikana oli raitiotien linjapituus yli 15 km kaksiraiteista rataa. Sähkökääntöisiä linjavaihteita oli kuusi. Linja- ja halliraiteiden lisäksi oli pistoraiteet linjojen päissä sekä keskustassa Aura-, Linnan- ja Kauppiaskatuja kulkeva ns. "Börsin lenkki", joka oli v. 1951 saakka kolmosen kääntösilmukka ja jota edelleen käyttivät ainakin lumiauravaunut. Lenkki purettiin v. 1967. Raitiotieverkko risteili kahden muun ratajärjestelmän kanssa; nimittäin VR:n tuolloin vain Kanavaniemen sataman tavaraliikennettä palvelevan raiteen kanssa Linnan lähellä Linnankadulla sekä Kupittaan Savi Oy:n kapearaiteisen (600 mm) saviradan kanssa Vanhan Hämeentie ja Savikadun risteyksessä.

Liikenteeseen oli käytettävissä 32 moottorivaunua ja 30 perävaunua. Moottorivaunukalusto oli vuosilta 1933 - 51 ja koko perävaunukalusto 1940-luvulta - lukuunottamatta vanhoista vuosimallien 1908 - 21 moottorivaunuista v. 1951 - 55 tehtyjä kymmentä perävaunua.

Moottorivaunut olivat:

8 ruotsalaista ASEA:n (Allmänna Svenska Elektriska AB) vaunua (nrot 16 - 23, v. 1933 - 34).

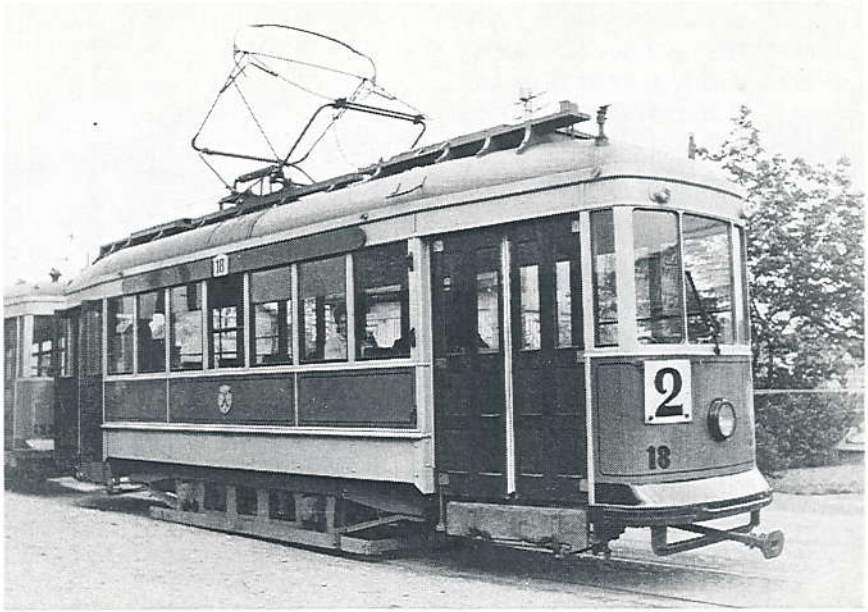
10 kotimaista SAT:n (Oy Suomen Autoteollisuus Ab) vaunua (nrot 24 - 33, v. 1934 - 38).

Molemmat edellämainitut sarjat olivat ulkonaisesti samanlaisia, alunperin kahteen suuntaan ajettavia ja vastasivat Helsingin vaunuja nrot 121 - 162. Turun vaunuista oli v. 1955 mennessä suurimmasta osasta poistettu vasemmanpuoleiset ovet (17 - 21, 23 - 29), ja näistä vaunuista osa oli varustettu linjanumerovalolla eli auringolla (19, 21, 23 - 27, 29). Auringot sulautettiin koriin Helsingin vastaavista vaunuista poiketen, näin voitiin sammunut hehkulamppu vaihtaa uuteen vaunun sisäpuolelta.

4 SAT:n vaunua (nrot 34 - 37, v. 1944)

Nämä vaunut vastasivat mitoiltaan edellämainittuja ja olivat ensimmäiset yhteen suuntaan ajettavat. Kaksiosainen tuulilasi oli viistossa vastaten ulkonäöltään HKL:n vaunuja 163 - 174 muuten, paitsi Turun vaunuissa ei ollut sisäänupotettua linjataulua eikä niiden keulan ikkunajakoa koskaan muutettu eikä lisätty aurinkoa, kuten Helsingin vastaavissa vaunuissa oli asianlaita.

Kaikkia yllämainittuja 22 vaunua käytettiin pääasiassa linjoilla 2 ja 3. Suurin sisäinen muutos niille tehtiin 1950 -luvun alussa muuttamalla istuimet tyypillisiksi "turkulaisiksi" poistamalla vieressäistujien penkit. Tämä johtui osaksi 1950 -luvun alun epäonnistuneesta kuljettajarahastuskokeilusta ja osaksi moottorivaunujen kuljetuskapasiteetin lisäämisestä, sillä samaan aikaan vähennettiin säästösyistä perävaunujen käyttöä.

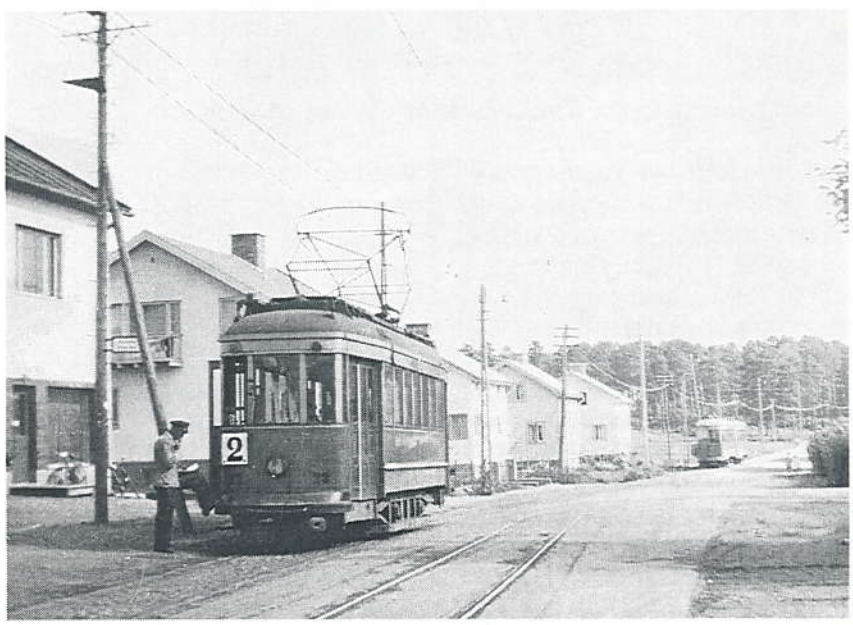


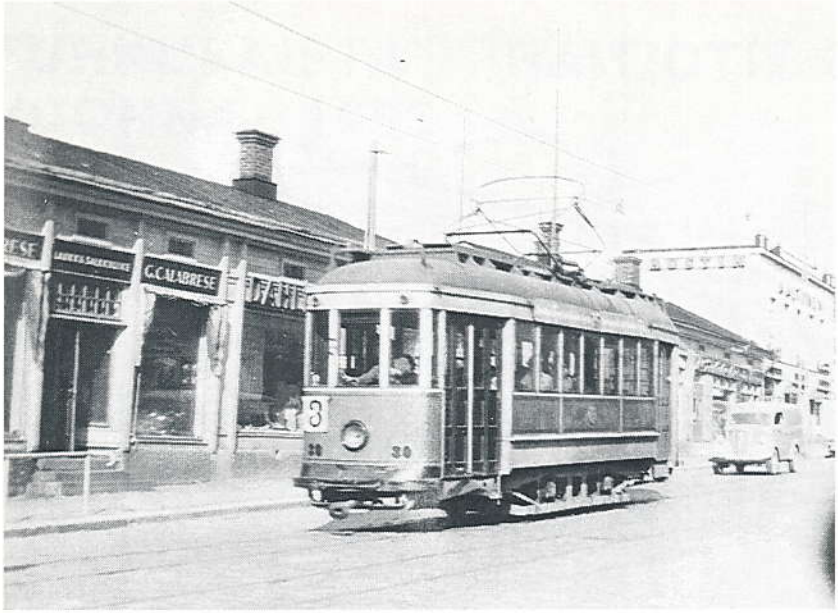
Vaunu 18. Kuva Jan Walter, 7.6.1951.

10 Oy Karia Ab:n vaunua (nrot 38 - 47, v. 1951)

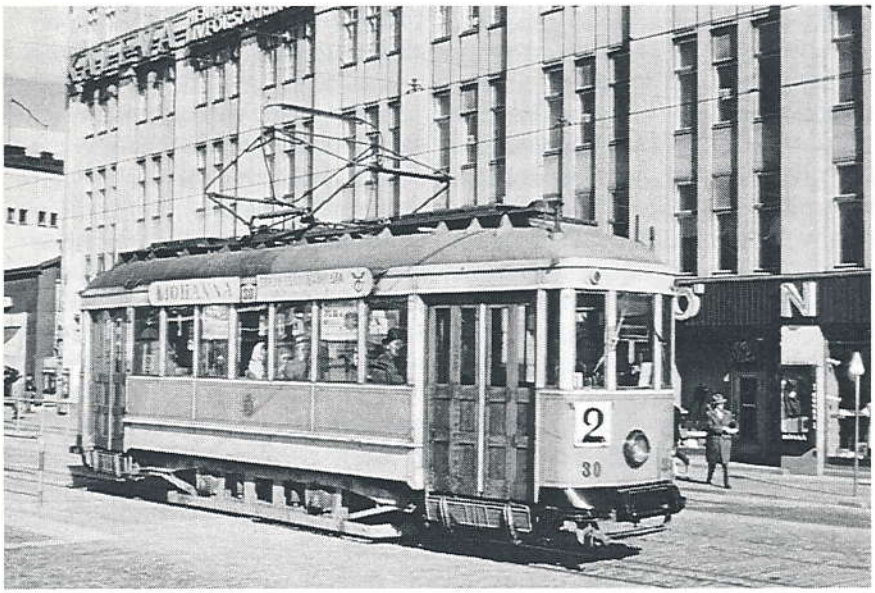
Vaunut vastasivat kooltaan aikaisempia vaunuja. Etuikkunoiden lisäksi myös takaikkunat oli viistottu ja kaikki ikkunat kumilistoitettu. Kummallakin sivulla oli neljä ikkunaa varustettu tuuletusikkunoin. Aurinko oli jo vakiovarusteena. Virroitin oli sijoitettu taka-akselin kohdalle. Vaunuissa alunperin ollut, mutta huoltotöitä hankaloittanut alapellitys oli jo poistettu sekä päätyjen rännitystä oli parannettu. Katonraja päädyissä oli alunperin suora, mutta v. 1955 se oli ylöspäin kaareva. Alkuaan varsinkin räntäsäällä surkean heikkotehoiset tuulilasinpyyhkijät oli jo vaihdettu tehokkaampiin, samoin lastentautina epätasaisesti eri akseleihin vaikuttaneet jarrut oli korjattu. Koska vaunujen saapumisaikoina oli käynnissä aiemmin mainittu surullisenkuuluisa kuljettaja-

Vaunu 23 Nummenmäessä, taustalla seisoo kaksi lepovuorossa olevaa perävaunua. Kuva N. N. Forbes, elokuu 1952.





Vaunu 30 huristelemassa Humalistonkadulla, ovet ovat tässäkin nähtävissä vielä kaksisuunta-ajalta "väärällä" puolella.
Kuva N. N. Forbes, elokuu 1952.



Vaunu 30 Kauppatorilla. Kuva Foster M. Palmer 28.5.1959.

rahastuskokeilu, oli vaunut alunperin varustettu kapein takaovin ilman rahastajanaitiota ja matkustamon puolella oli vain yksinistuttavat penkit. Pian niihin kuitenkin lisättiin rahastajanaitiot, mutta v. 1955 ei vielä takaovia ollut levennetty täysikokoisiksi - se muutostyö tapahtui vasta vuosikymmenen lopulla. Vaunujen moottoritehot olivat huomattavasti aikaisempia suuremmat, joten niillä voitiin vetää kahta täyteen kuormattua perävaunua. Vaunut olivat tyypillisiä turkulaisia, niille ei löytynyt vastinetta Helsingistä. Vaunuja käytettiin v. 1955 miltei yksinomaan linjalla 1.

Perävaunuja olivat: (Nimitys "jälkivaunu" esiintyi vain TuKL:n virallisessa tekstissä. Puhekielessä käytettiin vain "perävaunu" tai "takavaunu" -nimityksiä.)

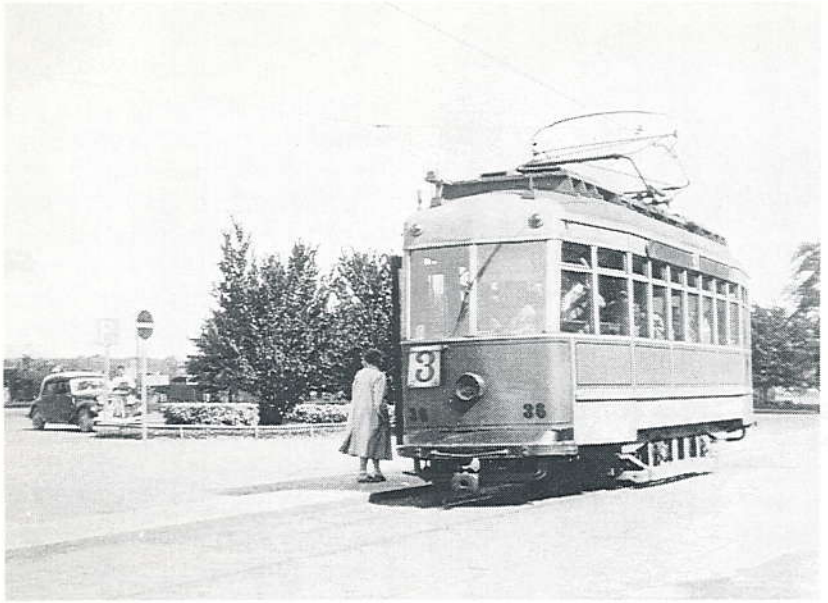
6 SAT:n valmistamaa (nrot 116 - 121, v. 1943)

9 Karian valmistamaa (nrot 122 - 130, v. 1946 - 47)

Nämä 15 vaunua muistuttivat ulkonäöltään Helsingin vaunuja 765 - 780. Vaunusarjoissa oli hyvin pieniä eroja: SAT:n vaunuissa oli pehmustetut istuimet ja Karian vaunuissa taasen puiset. Rännitys: SAT:n vaunuissa oli 8 veden poistoaukkoa, Karian 4. Sivujen pultitus: SAT:n vaunuissa ovista lukien toiset alapultit olivat ylempänä muita. Lisäksi Karian vaunut olivat pula-ajasta johtuen alunperin vaneriseinäiset, joten niiden kulmat oli listoitettu. SAT:n vaunuissa tuuletusikkunoiden alareunat olivat samaa vaalean keltaista kuin ikkunankehykset muutenkin, mutta Karian vaunuissa ne oli häivytetty tummentamalla, joten kauempaa katsottuna ikkunat näyttivät yhtenäisiltä. Näin ne sopivat tyylillisesti yhteen moottorivaunujen valtaosan kanssa. (Vaunusarjojen eroavuudet huomaa Marita Söderströmin kirjan "Ratatieosakeyhtiöstä keltaiseen vaaraan" sivulta 93.) Kertomusvuoden aikana täyskorjattiin Karian vaunu 126; kyljet pellitettiin, ikkunat varustettiin kiilakumireunuksin, molemmille puolille jäi kolme tuuletusikkunaa ja lattiat varustettiin ripakumimatoin.

5 Kaipio Oy:n valmistamaa (nrot 101 - 105, v. 1947 - 49)

Vaunut muistuttivat täysin Helsingin vastaavia Kaipion vaunuja 725 - 764. Erikoisuutena Kaipion vaunuissa oli alkuaan paineilma- ja sähköliitännät myös takapäässä, joten niitä voitiin käyttää kolmivaunuisten junien välivaunuina. Koeluonteisesti tällaisia kolmen vaunun yhdistelmiä käytettiin voimakastehoisten Karian moottorivaunujen valmistuttua vuosina 1951 - 52 mm. TT-ajojen aikana, jolloin pioneerit rakensivat ponttoonisillan satamasta Ruissaloon, sekä Olympialaisten aikana sataman ja rautatieaseman välisessä liikenteessä. Kolmivaunuajosta kuitenkin luovuttiin pian ja 1950-luvun puolivälissä ruvettiin jo Kaipion vaunuista poistamaan peräpään liitäntöjä. Koska vaunuja valmistui samanaikaisesti Karian vaunujen kanssa ja vanhimmat perävaunut (vanhat 100 - 105) oli juuri poistet-



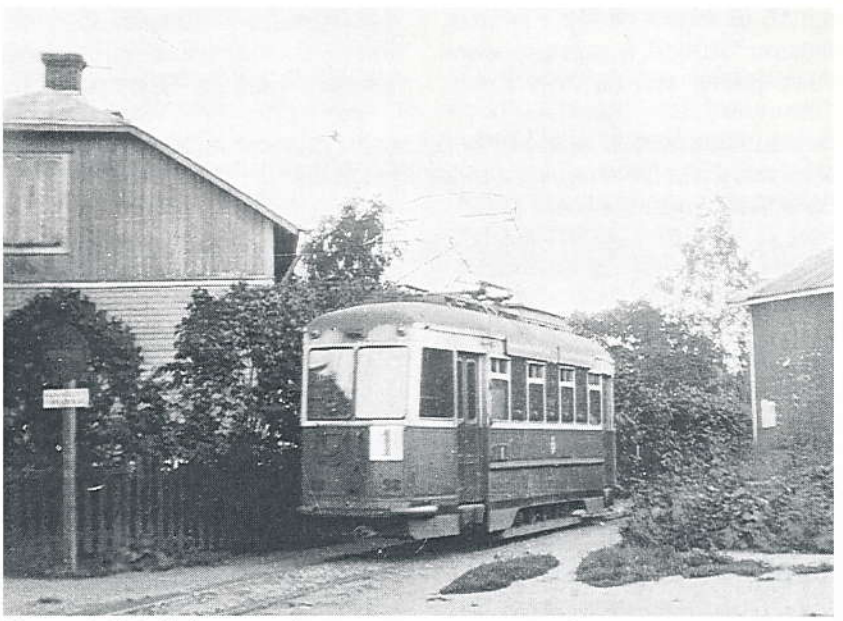
Vaunu 36 rautatieasemalla. Kuva N. N. Forbes, elokuu 1952.

tu liikenteestä, vaunut varustettiin aikaisemmin käytetyin numeroin.

Edellämainitut 20 perävaunua oli varustettu paineilma- ja sähkömagneettijarruin ja paineilmatoimisin ovin. Niitä käytettiin pääasiassa linjoilla 2 ja 3 sekä ylimääräisissä ruuhkavuoroissa, satunnaisesti myös ykköslinjalla. Melu vaunujen sisällä oli huomattavasti moottorivaunuja voimakkaampi. Kaikissa em. perävaunuissa oli moottorivaunuista poiketen vielä v. 1955 kahdenistuttavat penkit käytävän vasemmalla puolella, vasta vuosikymmenen lopulla muutettiin täyskorjauksessa Karian vaunuissa kaikki penkit yksinistuttaviksi.

10 vanhoista moottorivaunuista v. 1951 - 55 tehtyä (nrot 131 - 140, entiset 11, 7, 12, 1, 4, 8, 6, 9, 14 ja 3)

Näistä kuusi ensimmäistä v. 1951 - 52 tehtyä muistuttivat Helsingin vastaavia pikkuruotsalaisista moottorivaunuista muutettua perävaunua 584 - 591, ainoa ero on Turun vaunuissa se, että kolmet sivuikkunat olivat kaikki samankokoisia. Katolta poistettiin lanternia lukuunottamatta kaikki ulokkeet (sarvilyhdyt ja linjakilvet) ja kuljetuskapasiteetin lisäämiseksi penkitys muutettiin "helsinkiläiseksi" eli sivuilla oli pitkät penkit. Vuonna 1953 ja sen jälkeen muutetut vaunut oli tehty sodan aikana vaurioituneista ja miltei kokonaan uudelleen rakennetuista moottorivaunuista, lanternikatto oli muutettu tavalliseksi kaarevaksi neljällä torpedoventtiilillä varustetuksi katoksi ja ovien väliset kolme isoa ikkunaa oli puolitettu kuudeksi. Erikoisuutena myös eteenpäin näyttävät sarvilyhdyt jätettiin paikoilleen. Vaunuissa 137 ja 138 kaikki ikkunat päätyikkunoita lukuunottamatta oli varustettu 1940-luvulle tyypillisillä yläikkunoilla. Vuonna 1954 valmistunut vaunu 139 oli ainutlaatuinen; se oli muutettu NWF:n (Norddeutsche Waggonfabrik AG) vuonna 1921 valmistamasta ja 1940 -luvulla muutetusta moottorivaunusta nro 14. Katto oli edelläkuvatulla tavalla nykyaikaistettu, päädyt pidennetty ja pyöristetty, yläikkunat olivat vain päätyjen sivuikkunoissa ja ovien välisissä 2. ja 5. ikkunassa. Vaunun alkuperäisestä asusta kielivät enää suorat kyljet ja käytössä olevia moottorivaunuja muistuttava alusta. (Kuva Turun joukkoliikenteen 100 v. juhlanäyttelykirjasessa, s. 48 äärimmäisenä oikealla, sekä palavana Raition 2 * 1990 kannessa.) Vuonna 1955 valmistui vielä moottorivaunusta nro 3 muutettu perävaunu nro 140, joka muistutti muuten vaunuja 137 ja 138, mutta sitä oli 1940 -luvulla uudelleen rakennettaessa pidennetty. Sen huomasi pidemmistä ovien päätyjen puoleisista ikkunoista ja sen ikkunajako oli vastaava vaunun 139 kanssa. Edellämainitut kymmenen moottorivaunuista muutettua perävaunua varustettiin paineilmajarruin (osassa vaunuista oli paineilma- ja sähköulosotot myös takapäässä), ovet toimivat edelleen käsikäyttöisesti.



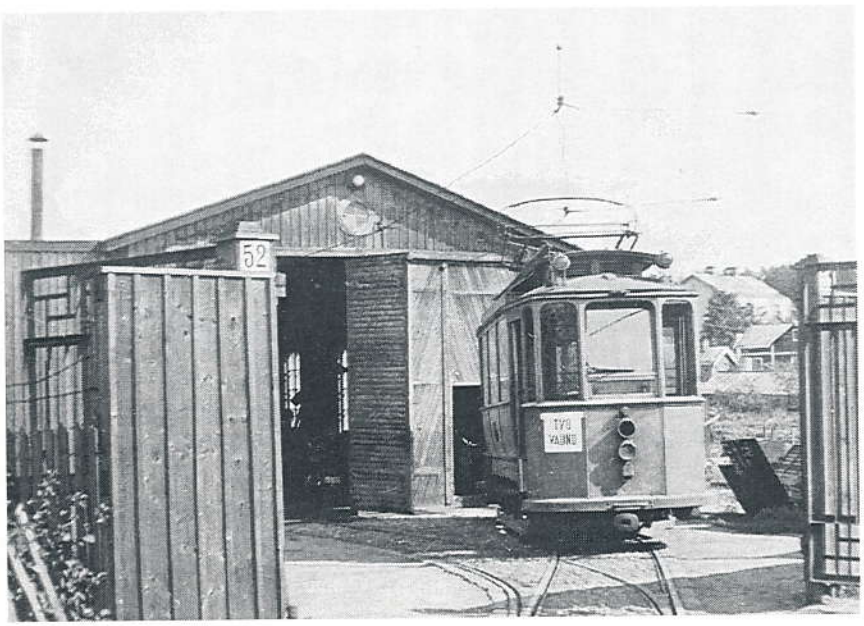
Vaunu 38 Pohjolassa, takapäässä on vain yksinkertainen ovi. Kuva N. N. Forbes, elokuu 1952.

Vaunuja käytettiin miltei yksinomaan linjan 1 ruuhkaliikenteessä.

Vaunu 44 Puistokadulla Liikennetoimiston kohdalla.
Kuva Foster M. Palmer, 28.5.1959.

Raitiovaunuhallissa Linnankadun puoleisena päivystysvaununa oli ASEA:n nro 5 sekä Amiraalistonkadun puoleisena halli- ja verstaspässinä puolestaan samanlainen nro 13. Rataosaston varikkoa Vanhalla Hämeentiellä piti asemapaikkanaan harmaaksi maalattu työvaunu nro 10, jota usein näki talviaikaan kaupungilla lumiauraa työntämässä. NWF:n moottorivaunun 15 alustasta oli tehty lumiauravaunu "Tuisku", ja sen tarpeettomaksi jäänyt kori oli viety Kupittaalle lasten leikkimajaksi. Lisäksi oli käytössä viisi lumiauraa. Kuten ylläolevasta huomaa, kaikki vanhat pienet liikennekäytöstä poistetut pikkuruotsalaiset moottorivaunut nrot 1 - 15 olivat muodossa tai toisessa uusissa tehtävissä, paitsi vaunu 2, joka oli jo v. 1949 romutettu varaosiksi. Perävaunuista Turun Rautateollisuuden vaunut 100 - 105 oli poistettu käytöstä jo 1940-luvulla ja Liikennelaitoksen omassa konepajassa tehdyt, pääasiassa 1-linjalla käytetyt vaunut 106 - 115 oli huutokaupattu vuonna 1953.

Vanhan Hämeentien numerossa 52 sijaitsi muinoin rataosaston varikko, jonka edustalla työvaunuksi muutettuna vaunu 10.
Kuva N. N. Forbes, elokuu 1952.



Kaikilla linjoilla oli kahdeksan vuoroa liikenteessä ja vuoroväli oli 6 - 7 minuuttia, paitsi klo 22 - 23.30 ja pyhäaamuisin klo 7 - 10, jolloin se oli 10 - 12 minuuttia. Matkustajia oli vuonna 1955 yli 14 miljoonaa, lisäystä edelliseen vuoteen oli 3 %. Eniten matkustajia oli jouluaatonaattona ja vähiten juhannuspäivänä, jolloin liikenne aloitettiin vasta klo 18.

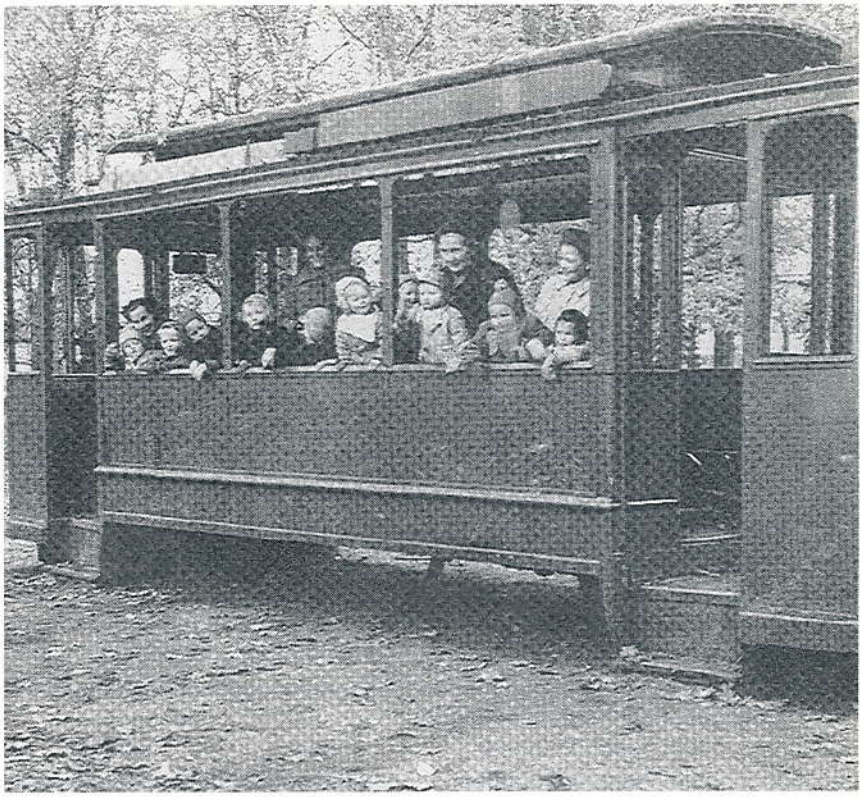
Perävaunuja käytettiin eri linjoilla seuraavasti:

1-linjalla oli pääasiassa vanhoista pikkuruotsalaisista tehtyjä perävaunuja jokaisessa vuorossa maanantaista perjantaihin klo 6 - 9 ja 15 - 18 ja lauantaisin klo 6 - 15. Muina aikoina niitä säilytettiin vaunuhallin satamanpuoleisella raiteella perä Linnankadulle päin. Kytkennän ja irrotuksen hoiti tallipässi nro 5 tarttumalla perävaunun takapuskuriin ja kytkemällä tai irrottamalla Linnankadulla sataman suuntaan menevään ykkösen vuorovaunuun (kuva Resiina 2 - 1990, s. 43). Kesäkuukausina perävaunua käytettiin vain parissa työaikojen päättymiseen sopivassa vuorossa. Mainittakoon, että sunnuntaina 15. 5. 1955 TT-ajojen yhteydessä, kun pioneerit olivat asettaneet satamasta Ruissaloon ponttoonisillan, oli jokaiseen vuoroon kytketty perävaunu, ei kuitenkaan 1-linjalla normaalisti käytettävät pikkuruotsalaiset, vaan täysikokoiset perävaunut.

2-linjalla oli perävaunujen käyttöajat maanantaista perjantaihin suunnilleen samat kuin ykkösellä, mutta lauantaisin ja sunnuntaisin oli koko päivän aina liikenteen päättymiseen klo 23.30 saakka joka vuorossa perävaunu kylmänä vuodenaikana, muulloin joka toisessa vuorossa. Perävaunujen lauantai-ilta- ja sunnuntaikäytöstä luovuttiin pari vuotta myöhemmin, jonka jälkeen niitä näkyi Turussa vain ruuhka-aikoina. Arkisin kakkosen perävaunut jätettiin keskipäivän tunneiksi 4 kpl Vanhan Hämeentien kolmioraiteen jatkeelle

ja toiset 4 kpl Stålarminkadun pistoraiteelle, josta vuotta myöhemmin tuli Korppolaismäen linjan paluuraide. Joulunalusviikoilla oli perävaunut liikenteessä yhtäjaksoisesti myös koko keskipäivän ajan. Iltapäiväruuhkan päätyttyä ajettiin uudet ja vain moottorivaunuiset kakkosen vuorot hallista Puistokadun ns. vaihtoasemalle, jossa perävaunullisten kakkosten matkustajat vaihtoivat niihin ja tyhjentyneet vaunuparit ajoivat sitten halliin.

3-linjalla oli perävaunu harvinainen näky, niitä oli ruuhka-aikoina maanantaista perjantaihin vain muutamassa vuorossa - korkeintaan kahdessa myötä- ja kahdessa vastapäiväisessä, eikä lauantaisin ollenkaan. Kesäkuukausina ei linjalla käytetty lainkaan perävaunuja. Keskipäivän tunteina vaunut (korkeintaan neljä) seisoivat Rautatieaseman kolmioraiteen jatkeella, josta oli yhteys sekä linjan ulko- että sisälenkkiin. Iltaruuhkan jälkeen perävaunut kerättiin pois samalla tavalla kuin 2-linjallakin, paitsi että sisärenkaan vaunuparit kävivät tyhjennyttyään matkustajista kääntymässä aseman kolmioraiteella. Aseman kolmioraide oli piirretty myös matkalippuun, jossa muuten oli merkitty vain linjaraiteet. Erikoisuutena mainittakoon, että ainoastaan jouluaattona oli jokaiseen kolmosen vuoroon kytketty perävaunu, mikä käytäntö jatkui 1950-luvun loppuun. Kolmoslinjalla lopetettiin perävaunujen käyttö kokonaan vuonna 1961 ja jopa niin täydellisesti, että eräät linjan pysäkkikorokkeet lyhennettiin yhden vaunun mittaisiksi. Kolmosratikan historian viimeisen kymmenen vuoden aikana (1962 - 72) on perävaunua käytetty vain kerran, Turun Messujen aikana 5. - 15. 8. 1966 yhdessä vaunuvuorossa.

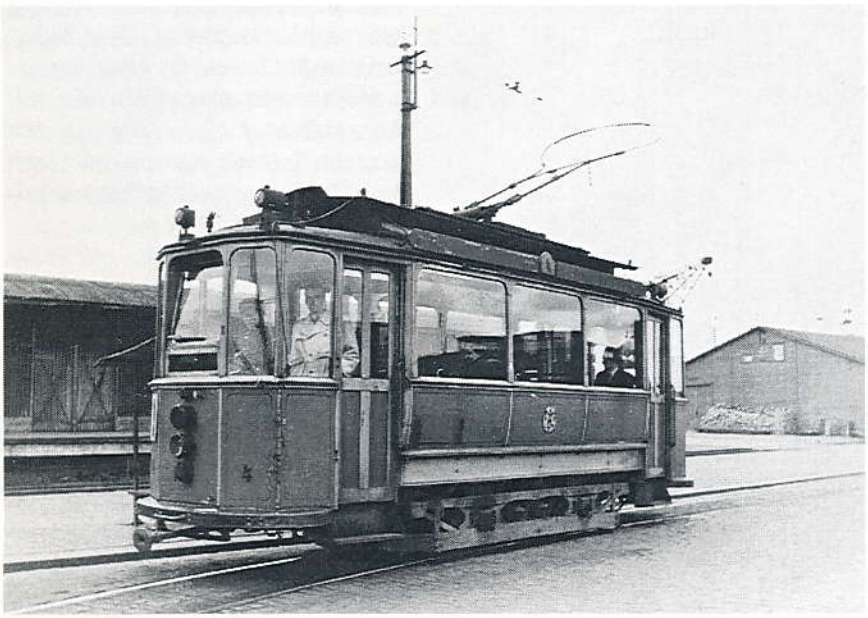


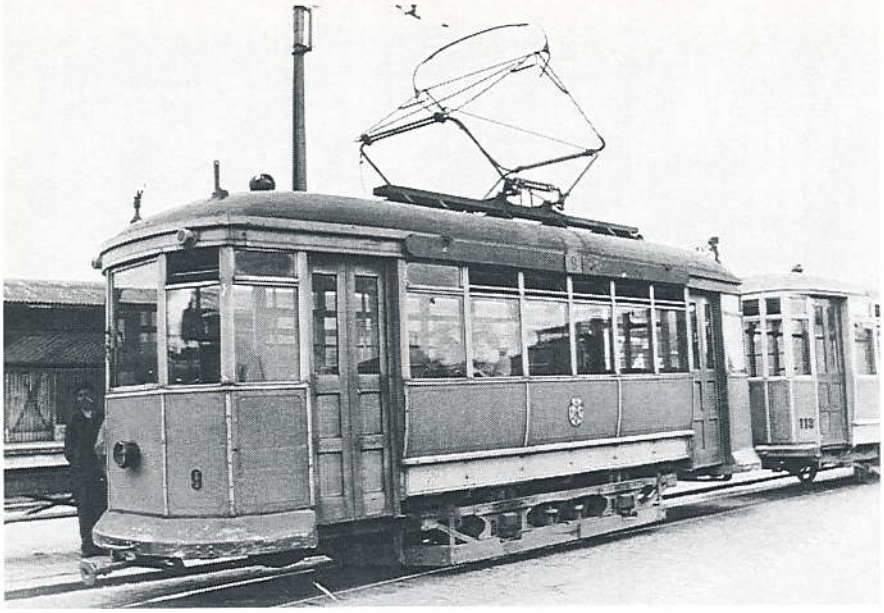
Vaunun 15 kori Kupittaalla lasten leikkimökkinä.

Yhteenvetona perävaunujen käyttöasteesta (perävaunullisten vuorojen prosenttiosuus kaikista vuoroista) vuonna 1955 mainittakoon, että se oli luonnollisesti suurin joulukuussa eli 30 % ja pienin heinäkuussa 3,7 %. Linjoittain jaettuna koko vuodelle oli perävaunujen käyttöaste 1:llä 14 %, 2:lla 41 % ja 3:lla vain 4 %.

Myös "ylimääräisiä" eli ruuhkavuorotyyppisiä vaunuja näkyi myös liikenteessä. Sataman suunnasta tuli työaikojen päätyttyä perävaunullisia "Ylimääräinen Kauppatori - Pohjola" ja "Ylimääräinen Kauppatori - Nummenmäki" -kilvin varustettuja vaunuja. Paluumatkalla kilpi käännettiin ja siinä luki "Ylimääräinen ainoastaan Veistämöntorille". Lähinnä kolmosen linjoja kulki yksinäinen "Ylimääräinen Kauppatori - Rautatieasema - It. Pitkäkatu - Satama". Jo kaukaa

Vaunu 4 on tässä vielä linjan 1 moottorivaununa satamassa. Myöhemmin 50-luvulla vaunu oli perävaunu 135. Kuva Jan Walter, 7.6.1951.

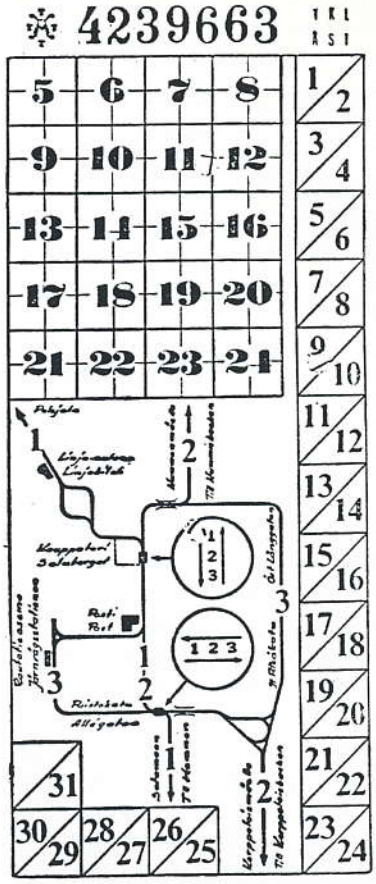




Vaunu 9 oli kuvausajankohtaa myöhemmin 50-luvulla liikenteessä myös perävaununa 138. Tässä ollaan linjalla 1 satamassa, perässä vaunu 113. Vaunussa 9 on vahvasti uudistettu kori, sitä ei hevin uskoisi alkuperältään "pikkuruotsalaiseksi". Kuva Jan Walter, 7.6.1951.

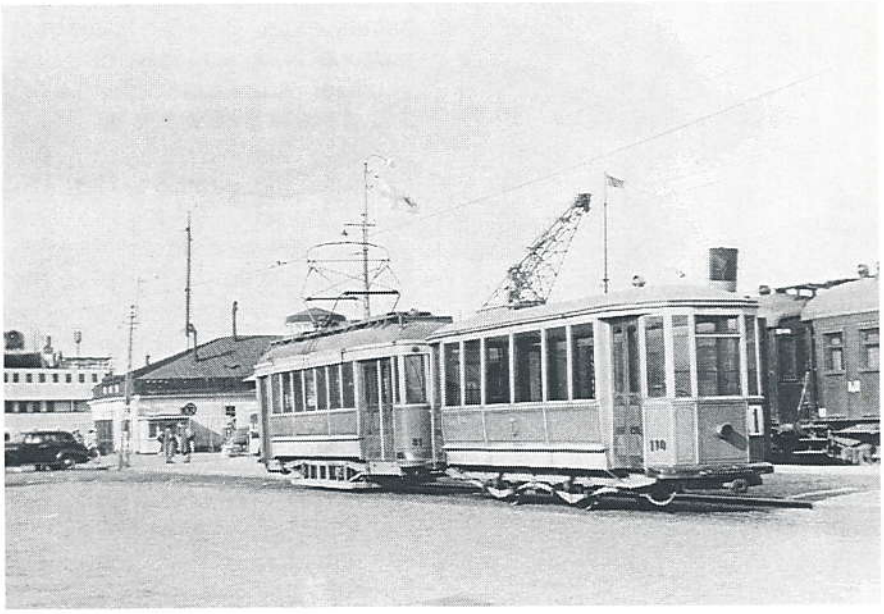
huomasi ylimääräisen vaunun lähestyvän, koska kilpi oli huomattavasti suurempi kuin linjavaunussa.

Vaunuhalli oli läpiajettava ja siihen oli yksiraiteinen yhteys sekä suoraan Linnankadulta että Veistämöntorin kautta Amiraalistonkadulta. Halliraiteet olivat kahteen suuntaan ajettavia. Kakkos- ja kolmoslinjan vaunut säilytettiin keula Linnankadulle päin, joten ne päivän päätyttyä ajettiin halliin em. kiertotietä. Ykköslinjan vaunuja taas säilytettiin keula Amiraalistonkadun suuntaan, koska tuolloin ainoa mahdollisuus ajaa vaunu hallista suoraan sataman suuntaan oli peruuttaa se ensin Linnankadulle. Raide hallista suoraan sataman suuntaan rakennettiin vasta vuonna 1957. Vaunun lähtiessä hallista keskikaupungille päin, lähti se sitten suoraan tai kiertotietä Amiraalistonkadun ja Veistämöntorin kautta, joutui se ensin kulkemaan muutaman metrin Linnankadulla vastaantulijain kiskoilla ennenkuin jousivaihteinen heittoraide ohjasi sen oikealle kaksoisraiteen puoliskolle.

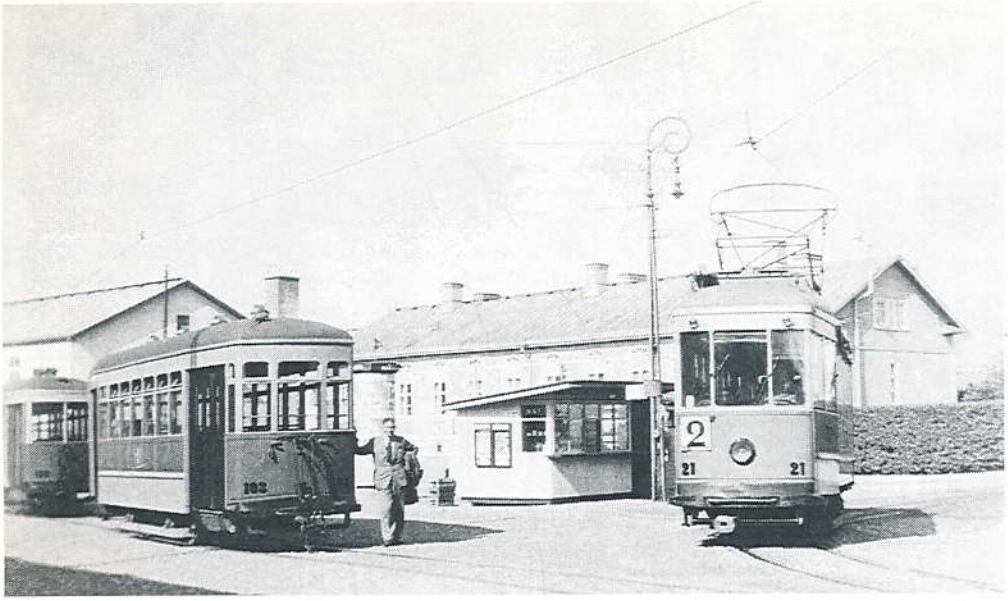


Turussa käytössä ollut karttalippu. Rei'itettäviä kohtia oli kolme: päivä, kellonaika varttitunnin tarkkuudella ja vaunuunnousukohta kartalta. Rautatieaseman kolmioraide on havaittavissa lipussa. Lipun takana on luettelo kaikista TuKL:n linjoista, myös bussilinjoista. Jorma Rauhalan kokoelmat (painos 3.62).

Vaunu 31:n perävaununa on 114. Linjan 1 vaunuista oli satamassa joustava vaihto Tukholman höyrylaivaan, kuten vieressä olevasta junastakin. Kuva N. N. Forbes, elokuu 1952.



Vuoden huomattavin yhteenajo sattui 19. 12. 1955 Eerikinkadulla, kun ykköslinjan vaunupari 40 + 140 kolisteli Kauppatorilta satamaan päin. Samanaikaisesti oli Kristiinankadulta tulossa tilausajossa oleva Taalintehtaan bussi, joka liukkaan kelin takia törmäsi moottorivaunuun sellaisella voimalla, että tämä suistui raiteilta poikittain kiskojen päälle. Perä-



Kakkoslinjan vaunu 21 Martinmäen (Stålarminkadun) päätepysäkillä, pistoraiteella päivälevolla olevia perävaunuja - lähinnä 103 ja taaempana ilmeisesti 130. Kuva N. N. Forbes (itse nojaten tamperelaiseen perävaunuun), elokuu 1952.

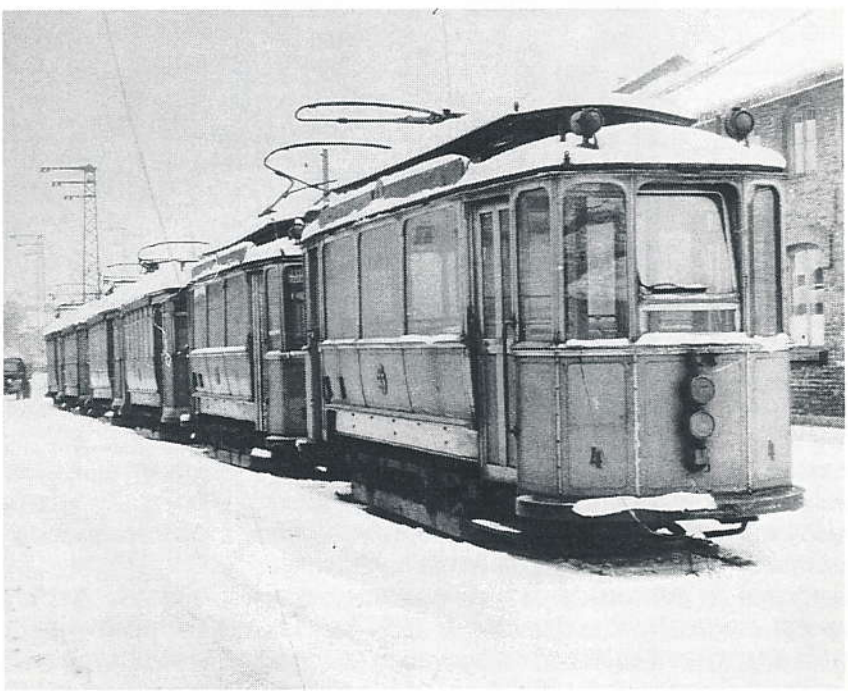
vaunu jäi kiskoille. Kolarissa ei sattunut onneksi henkilövahinkoja. Rytäkässä katkesi myös ajojohto ja raitiovaunuliikenne seisoi lähes kaksi tuntia, jona aikana liikennettä yritettiin hoitaa linja-autoin. (Kuva Raitiossa 1 * 1990)

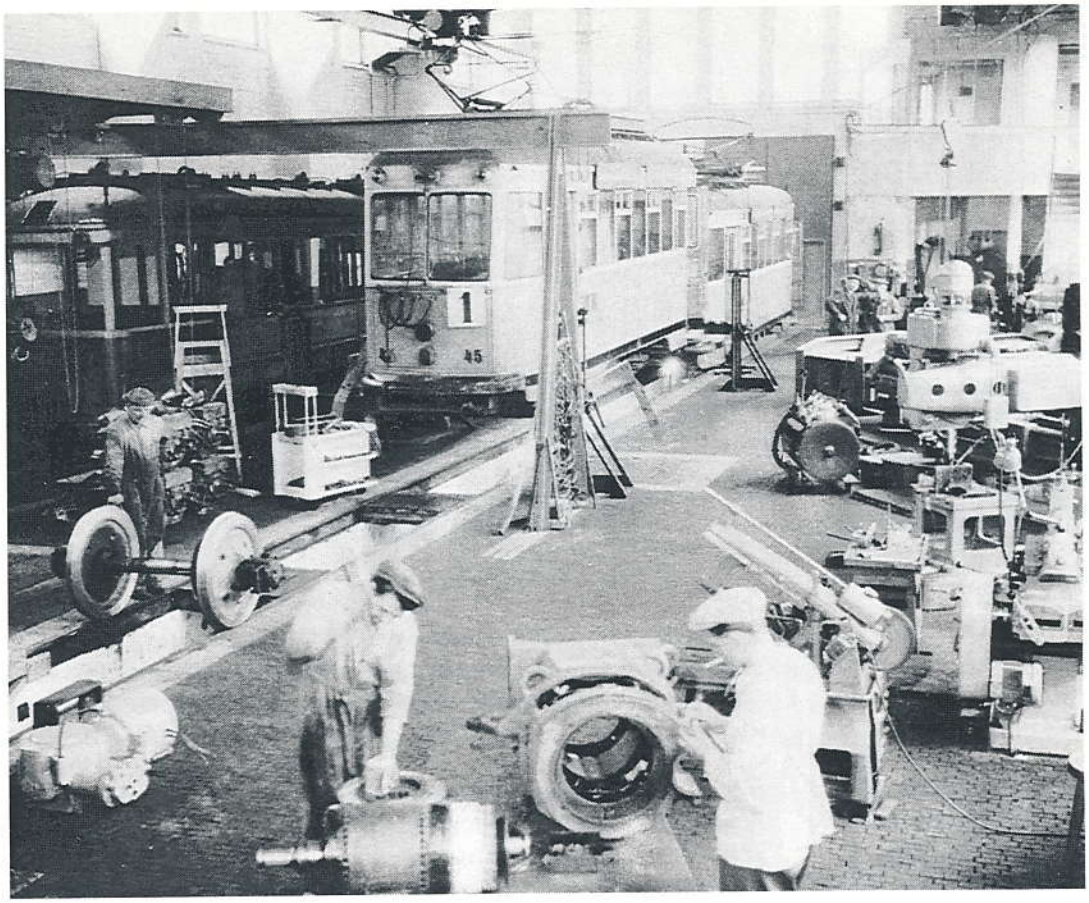
Vuotta 1955 seurasi siis viimeinen Turun raitiotieliikenteen kehityksen vuosi, liikenteeseen tuli kahdeksan neliakselista Valmetin RM2 -tyyppistä telivaunua, ns. "aavevaunua" ja linjastoa jatkettiin Korppolaismäen suuntaan 1250 metriä. Vuonna 1958 valmistui vielä TuKL:n omassa konepajassa ainoaksi jäänyt teliperävaunu. Tämän jälkeen alkoikin henkilöautojen lisääntymisestä johtuva jatkuva matkustajamäärän väheneminen. Vuorotiheys tosin pysyi ennallaan aina liikenteen loppumiseen saakka v. 1972, mutta perävaunujen käyttöä supistettiin asteittain. Vuoden 1957 jälkeen perävaunuja käytettiin ainoastaan ruuhkaliikenteessä, vuoden 1961 jälkeen ei 3-linjalla käytetty lainkaan perävaunuja. 1960 -luvulla ei perävaunuja enää näkynyt kesäaikana liikenteessä juuri ollenkaan. Vuosikymmenen alkupuolella poistettiin käytöstä kaikki pikkuruotsalaisista moottorivaunuista tehdyt perävaunut. Lisäksi seitsemän normaalikokoista perävaunua poistettiin käytöstä ennen 1-linjan lopettamista vuonna 1967, jolloin vasta tehtiin ensimmäiset vähennykset tarkasteluvuonna 1955 käytössä olleesta moottorivaunukalustosta.

Lähteet:

- Turun kaupungin kunnalliskertomus 1955
- Turun Sanomat 20. 12. 1955
- Mikko Alameri: "Suomen rautatiet" (Saatavana: Verlag Josef Otto Slezak, Wiedner Haupstraße 42, A-1040 Wien, Itävalta)
- Ilmo Kajala: Turun raitioteiden vaunut 1890 - 1972 (saatavana Turun maakuntamuseosta, "Turun joukkoliikenne 100 vuotta, näyttelyesite 14"
- Marita Söderström: Ratatieosakeyhtiöstä keltaiseen vaaraan. (Saatavana TuKL:n pääkonttorista)

Vaunu 4 sekä muitakin ikivanhoja moottorivaunuja seisomassa sivuraiteella 1951 - 52 talvella. Moottorivaunuista tehtiin sittemmin perävaunuja.





Näkymä raitiovaunukorjaamolta 1950-luvulta, lähinnä on vaunu 45 vielä yksitakaovisena.

Vuonna 1956 Turkuun saatiin uusia sveitsiläisen esikuvan mukaisesti koritettuja kotimaisia telivaunuja ja ensimmäiset linjaston laajennukset pitkiin aikoihin tehtiin - raitiotie eli uskossa tulevaisuuteen. Seuraava vuosikymmen oli kuitenkin linja-automyönteisemmän liikenteenhoidon aikaa. Silloin tehdyt päätökset tulivat antamaan Turun raitiovaunuille kuolemantuomion.
Sveitsissä on muuten yhä liikenteessä "aavevaunujen" esikuvia eivätkä ne ole vieläkään osoittautuneet kelvottomiksi, mutta näkisittepä vastaavia 1950-luvun busseja - tai 60-luvun - tai 70-luvun - tai 80-luvun.
Kuva Kauppatorilta (Wiklundin tavaratalo taustalla), ykkösen vaunu matkalla satamaan.
Foster M. Palmer, 28.5.1959.

CAPITOLIEN JA METROPOLIEN JÄLJILLÄ

3. osa

Teksti Juhana Nordlund
Kuvat HKL:n museon, Pertti Leinomäen ja Juhana Nordlundin kokelmat

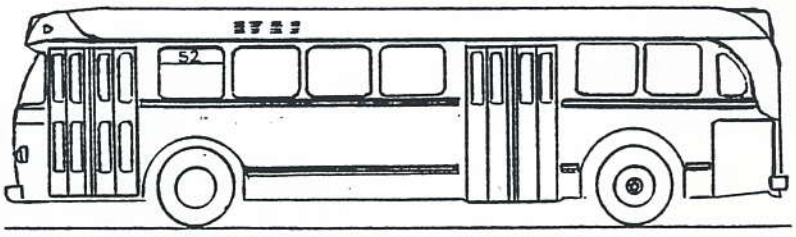
Tämän artikkelisarjan ensimmäisessä (Raitio 2 * 1991) ja toisessa osassa (Raitio 3 * 1991) käytiin läpi Scania - Vabiksen ja Scanian takamoottorirakenteisten kaupunkibussien historiaa 1950-luvulta alkaen aina 1990-luvun matalalattiamalleihin asti. Huomion kohteina olivat varsinkin Suomessa olleet autot. Mielenkiintoisimmat yksilöt ansainnevat hiukan seikkaperäisempää tarkastelua. Niinpä tämän osan teemana onkin auto C75/1K vuodelta 1958, siis ensimmäinen C75 Capitol.

Vuosina 1955 - 58 oli siis tehty malleja C70/1 181 kpl Tukholman Raitioteille eli SS:lle ja C70/3 59 kpl lähinnä Ruotsin pienemmille kaupungeille. C70/1:n ja C70/3:n väliset erot on selostettu aiemmissa Raitioissa. Vuonna 1958 valmistui myös yksi edellisistä monin tavoin poikkeava Capitol, joka sai mallimerkinnän C75/1K ja valmistenumeron 540001. Auton moottorityyppi oli D10 R22 ja ensimmäinen vaihdelaatikko oli täysautomaattinen SRM H30. Ovijärjestys oli tuttu 2-2-0. C75:n keula oli muotoiltu kokonaan uudelleen. (Vertaa CN112:n maskin muutos noin 25 vuotta myöhemmin!)

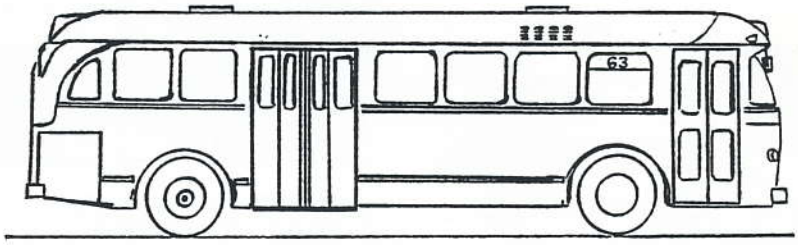
Tukholman Raitiotiet kokeili autoa parin vuoden ajan ja antoi sille tunnuksen H22A A75412. Tuon jakson aikana C75/1K sai uuden HR75 -automaattivaihdelaatikon, joka oli niin ikään kolmiportainen.

SS:n kokeilujen jälkeen auto palautettiin Scania - Vabikselle. Tehdas teki autoon radikaaleja muutoksia: etuylitystä lyhennettiin, kuljettajan paikka sijoitettiin vasemmalle puolelle, ovet puolestaan siirrettiin oikealle puolelle. Uusi etuovi oli kuitenkin yksiosainen (kuten sittemmin kaikissa sarjavalmisteisissa C75- ja C76 -autoissa).

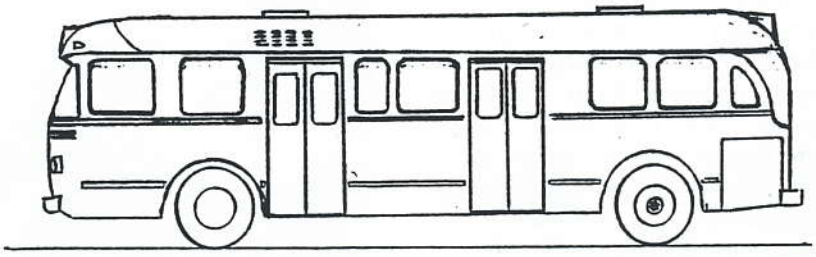
Vuonna 1962 auto tuli Helsinkiin. HKL:n ensin antama numero oli 498. Aluksi auton kattokin oli tumman sininen, mutta myöhemmin otetut kuvat kertovat, että jossain vaiheessa se oli maalattu harmaaksi. Koska HKL:n numeroinnissa 400 -sarja haluttiin antaa kokonaisuudessaan etumoottoriautoille, Capitolin järjestysnumero



Vaihe 1 1958–61
Tukholma A75412



Vaihe 2, (3,) 4 1962–63, (1965–67), 1967–
HKL 498, myöh. 7. Sittemmin Jönköping



Vaihe 3 1965–67
Jönköping

Alla: Scania - Vabis C50 Metropol oli Mack C50:n ruotsalainen versio. Kuvassa SS:n A75060 kokeiltavana Göteporin sokkeloissa. Reprokuva JN.

Yllä: Tästä se alkaa: Tukholmassa kokeillaan yhdysvaltalaista Mack C50:tä vuonna 1949. Pitkäakselivälinen auto oikaisee katukiven yli. Reprokuva JN.

muutettiin 7:ksi. Rekisteritunnus oli AAY-61. Eräiden ruotsalaislähteiden mukaan tätä autoa olisi kokeiltu myös Tampereella.

Auto 540001 meni Jönköpings Stadstrafikille vuonna 1965. (Jönköpingissä harjoitettiin raitiotieliikennettä vuosina 1907 - 1958.) Koska tuolloin läntisessä naapurimaassamme oli vielä vasemmanpuoleinen liikenne, jouduttiin bussiin tekemään tilapäisovet vasemmalle puolelle. Sekä etuakselin taakse että taka-akselin eteen puhkaistiin kapea väliaikaisovi. Sekä kuljettajan paikka että oikean puolen 1-2-0 -ovet saivat olla paikoillaan, olihan jo tiedossa, että vuonna 1967 liikenne siirtyy oikeanpuoleiseksi. "Dagen H:n" jälkeen tilapäisovet poistettiin. mainittakoon, että auton Jönköpingiin tultua siihen oli ilmestynyt Wilson -puoliautomaattivaihteisto ja valkoinen ratti mustan sijaan.

Metropolia pienempi Capitol: tässä ensimmäinen C75 Tukholmassa tunnuksin H22A A75412. Edessä oli tuolloin C70:ien tapaan kaksoisovi. Reprokuva JN.

Ensimmäinen C75 on juuri tullut Helsinkiin. Huomioi kapea etuovi. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmat.

HKL 7 linjalla 63. Kuva HKL:n museo.

"HKL:n Capitol" Jönköpingissä 1960-luvun puolessa välissä. Huomioi tilapäisovet. Reprokuva JN.

540001 Jönköpingissä lopullisessa asussaan. Reprokuva JN.

UUSI SILMUKKA TÖÖLÖNTORILLE

Teksti Daniel Federley

Viime syyskuussa kaupunkisuunnittelulautakunta sai käsiteltäväkseen suunnitelman, joka koskee Töölöntorin perusparantamista. Suunnitelma pohjautuu paitsi viime vuonna hyväksyttyyn "Torikauppa 2004" -suunnitelmaan myös vuosina 1987 ja 1988 tehtyihin päätöksiin Töölön katuympäristön ja Töölöntorin kohentamisesta.

Suunnitelman tarkoituksena on saada Töölöntorista entistä selkeämmin kaupunginosaa kokoava aukio. Muun muassa on tarkoitus uusia torin valaistus, istuttaa torin reunoille lehmusrivistöt ja ennen kaikkea poistaa toria halkova raitiotien silmukka, jotta torialueesta saadaan yhtenäisempi. Tässä artikkelissa keskitytään lähinnä raitioratojen linjausten muutoksiin Töölöntorin alueella. Projektista on yleisesti kerrottu mm. Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa, molemmissa 29.9.1995.

Alunperin ei ollut tarkoitus korvata Töölöntorin poistettavaa silmukkaa mitenkään, sillä linja-ajossahan sitä ei ole käytetty linjan 5 viimeisen liikennöintipäivän 1.6.1985 jälkeen. Liikennelaitos oli kuitenkin tätä vastaan ja vaati, että silmukka on säilytettävä. Niinpä etsittiin uusia ratkaisuja ja päädyttiin HKL:n esittämään malliin, jossa silmukka rakennetaan toria kiertäväksi: siis Sandelsinkatua, Töölöntorinkatua ja Tykistökatua pitkin. Uudesta silmukasta olisi yhteydet molempiin suuntiin Runeberginkadulle ja niinikään Runeberginkadulta silmukkaan voitaisiin ajaa molemmista suunnista. Tämähän mahdollistaa Töölöntorin raiteen käytön myös pistoraiteena sekä entistä tehokkaamman poikkeusreittikäytön, kun silmukkaa voidaan käyttää hyväksi molemmista suunnista tultaessa.

Liikennöintisuunta on nykyinen eli vastapäivään. Rata tullaan sijoittamaan katujen keskelle, jolloin kadunvarsipysäköinti voi jatkua ja sitä tullaan itse asiassa lisäämäänkin. Myös taksiasema siirretään kadunvarteen, nimittäin kaksisuuntaiseksi muutettavalle Sandelsinkadulle. Oheisesta kuvasta näkyy radan radan linjauksen ja taksiaseman lisäksi myös pysäköintiruudut, joita siis on niin paljon kuin alueelle on saatu mahtumaan. Tässä yhteydessä tulee väkisinkin ihmeteltyä, minne silmukan pysäkki sijoitetaan. Alueen parannussuunnitelmat laatinut arkkitehti Bosse Österberg kaupunkisuunnitteluvirastosta on sitä mieltä, ettei pysäkkiä tarvita, sillä silmukka on tarkoitettu vain poikkeus- ja tilausliikenteelle. Kuitenkin pysäkki tuntuu välttämättömältä, sillä esim. tilausajoissa ja viherratikan sekä SPR:n rättiratikan kaltaisissa tempauksissa pysähtyminen - pitempiaikainenkin - on tarpeellista. Pysäkille voidaan Österbergin mukaan löytää paikka vaikkapa Töölöntorinkadulta tai Tykistökadun kahden oikeanpuoleisen suojatien välistä. Tämä ratkaisu tuntuu loogisemmalta, sillä vain neljä parkkipaikkaa menettämällä saadaan riittävä tila pysäkille. Vielä voitaisiin ajatella, että Tykistökadulle kääntyvä raide tulisi kadun pohjoisreunaan ja siirtyisi keskimmäisen suojatie kohdalla keskelle katua. Näin pysäkki ei häiritsisi kadun muuta (vaikkakin yksisuuntaista) liikennettä.

Myös Runeberginkadun raitiorataa siirretään. Suunnitelmissa nykyinen liikenneympyrä on poistettu ja muutettu Y-risteykseksi. Raitioliikenne kulkee kuvan osoittamalla tavalla. Nykyinen linjojen 3B/T ja 8 käyttämä pysäkki Runeberginkatu 46:n kohdalla on siirretty torin yhteyteen. Tämän ratalinjauksen heikkona puolena on, että se katkaisee Mannerheimintien suuntaan menevät ajokaistat kahteen otteeseen. Sen takia on suunniteltu myös linjausta, jossa rata kulkisi suurin piirtein nykyisellä paikallaan keskellä katua. Tällöin pysäkki olisi nykyisen liikenneympyrän paikalla. Tämä linjaus on parempi, sillä se mahdollistaa myös raitiotien rakentamisen Runeberginkadulta Topeliuksenkadulle HKL:n suunnitelmien mukaan.

Suunnitelmien toteuttamiskustannukseksi on arvioitu noin 7,6 Mmk. Tästä summasta jopa 4,6 miljoonaa käytetään raitiotien siirtämiseen ja rakentamiseen sekä uusiin korotettuihin pysäkkeihin. Suunnitelma ei ainakaan vielä ole kohdannut suurempaa vastustusta. Mikäli kaikki sujuu hyvin, on uusi Töölöntori valmis vuosituhannen vaihteeseen mennessä, jolloin SRS:n kevätajelulla voidaan vaikkapa ajaa kunniakierros torin ympäri kuten Paavalin kirkon silmukassa viime vuonna tehtiin!

Karttakuva viereisellä sivulla.

Lakiasiaintoimisto
Kämäräinen
&
Korvenkontio
Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 HELSINKI

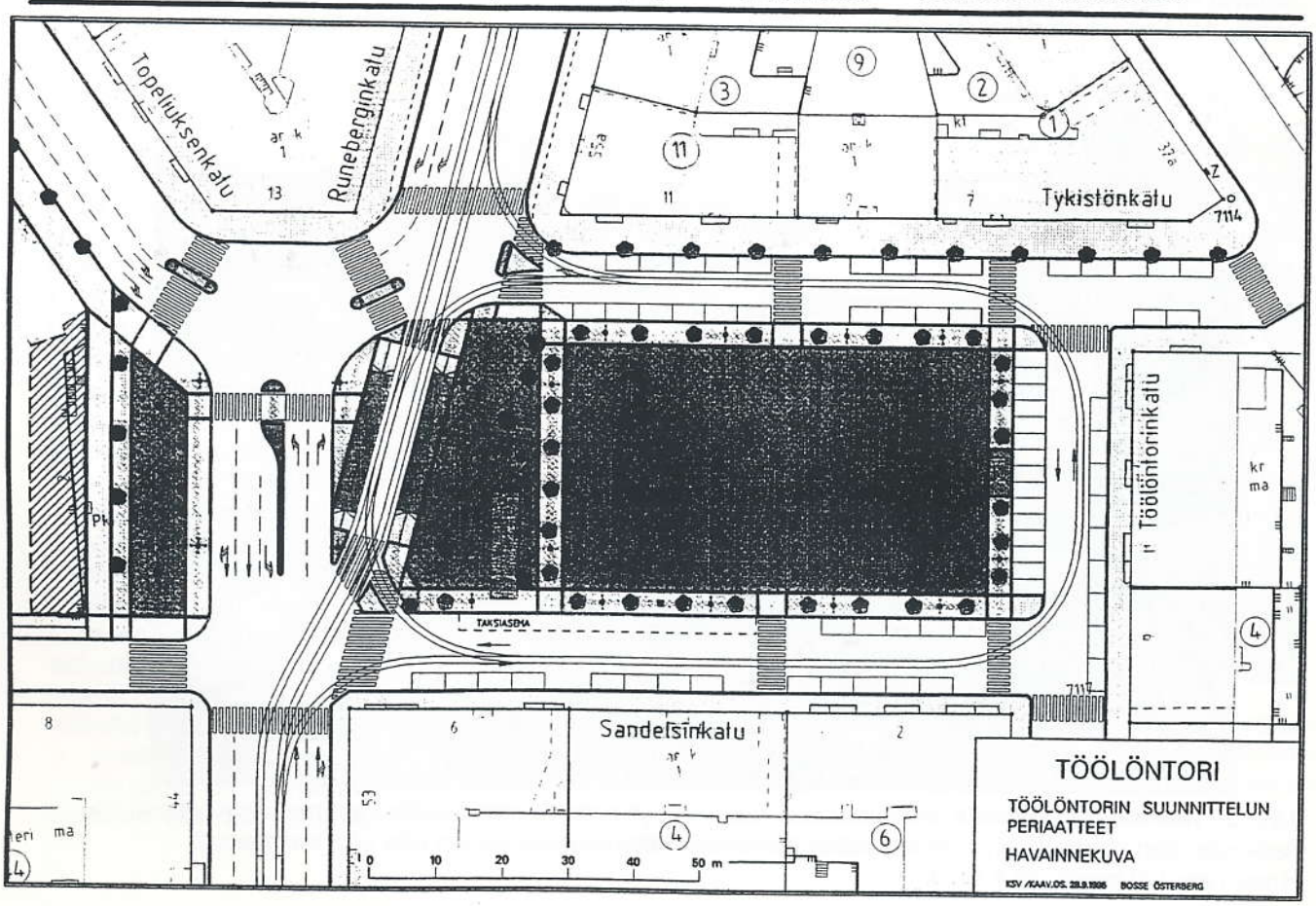
Puhelin (90) 440 414
Telekopio (90) 440 447

Alustava matkaohjelma. Muutokset mahdollisia, itse asiassa todennäköisiä.

Perjantaina 16.2.1996. Lähtö 18.00 Helsingistä m/s Vana Tallinnalla. Tulo Tallinnaan, yöpyminen laivassa. Ajo Tallinnasta Pärnun ja Riian kautta Liepajaan, jossa tutustuminen raitioteihin ja yöpyminen. Matkalla mahdollisesti joku turverata Latviassa. Ajo Klaipedan kautta Kuurinmaan niemeä pitkin Kaliningradiin, josta edelleen Puolaan Gnieznoon, jossa yöpyminen. Kapearaidejunailua Gnieznossa (750 mm, höyry), leveäraidehöyryjunailua Wolsztynissä, yöksi etelään Strzegomiin. Höyryjuna aamulla Strzegom - Jaworzyna Sl., ajo Tsekin kautta Kipsdorfiin, jossa 750 mm höyryrata, yöksi Oberwiesenthaliin, jossa 750 mm höyryrata. Aamulla tutustuminen Oberwiesenthalin rataan, ajo Harzille, jossa yöpyminen Alexisbadissa. Harzin 1000 mm höyryradat, yöpyminen Alexisbadissa. Ajo Braunschweigin (1100 mm raitiotie) kautta Hampuriin, jossa ostoaikaa, illaksi Lyypekkiin, josta rahtilaiva lähtee 20.00. Päivä merellä. Sunnuntaina 25.2.1996 saapuminen Helsingin Sompasaareen klo 10.00.

Matkan hinta on noin 3200 mk, johon sisältyvät: bussimatkat suomalaisella turistibussilla, laivamatkat 4 hengen hyteissä, joista Hki - Tallinna ei aterioita, Lyypekki - Hki täysihoito, hotellimajoitus 2-3 hengen huoneissa aamupaloineen, viisumit ja tieverot. Vastuullinen matkanjärjestäjä on MatkaMieli Oy.

Lisätiedot puh (90) 872 8628 (Antti tai Sanna) tai (90) 529 408 (Timo-Pekka). Ilmoittautumiset 15.12.1994 mennessä.



SYKSY ON MUSEOBUSSIEN AIKAA

Teksti Timo Lehtonen
Kuvat Timo Lehtonen ja Sami Partanen

Viime aikoina on sekä Helsingin, Tampereen että Turun liikennelaitosten toimesta aloitettu kolme mitä mielenkiintoisinta museoauton entisöintityötä. Ajallisesti nämä tapaukset eivät ole sattumaa vaan jokaisessa projektissa on tavalla tai toisella ollut puuhamiehenä Pirkanmaalla toimiva Kaupunkiliikennehistoriallinen Seura eli KLHS.

Helsingin liikennelaitoksen mahdollisesti piakkoin valmistuva uusin museolinja-auto on entinen HKL:n bussi numero 33. Auto on Scania-Vabis B-7563F Helkon 04-korilla ja on joskus kantanut rekisteritunnusta AVR-11. HKL rekisteröi auton 20.5.1965. Auto poistettiin ajosta 1979.

1980-luvun alusta alkaen auto on seissyt pellon laidan koristeena Juupajoen Korkeakoskella. Vuoden 1993 lopulla KLHS:n miehet päättivät hakea auton pois maatumasta. Akseleitaan myöten maahan uponneen auton tunkkaaminen ylös ja hinaaminen lähimmälle tielle ei kuitenkaan ollut helppo tehtävä, vaan vaati lähemmäs kymmenkunta hikistä työpäivää keväällä 1994. Korkeakoskelta auto hinattiin Haapamäelle. Auto piti hinata Helsinkiin saman tien, mutta niinkuin tavallisesti, asiat venyivät ja auto sai seistä taivasalla vielä vuoden päivät. Viimein 19.9.1995 auto vietiin HKL:n hinausautolla Helsinkiin. Tätä kirjoitettaessa kunnostyö on hyvin aluillaan.

Myös Tampereen Liikennelaitos on päättänyt kunnostaa 50-vuotisjuhliaan varten toisen dieselbussin. Tampereella kunnostettava auto ei olekaan mikä tahansa vanha bussi, vaan yksi niistä kahdestatoista AEC-dieselautosta, jotka muodostivat liikennelaitoksen moottoriautokaluston selkärangan vuonna 1950 johdinautolinjojen ulkopuolella olevien kaupunkilinjojen siirtyessä Takra Oy:ltä TAKL:n hoitoon. Auton alustana on englantilainen AEC Regal Mark III -alusta - periaatteessa tekniikaltaan samanlainen kuin

HKL 33 vajonneena peltoon Korkeakoskella. Tässä sitä yritetään vetää kuiville Vammaksen Kersantti-traktorikaivurilla. Sen verran hyvin auto oli juurtunut maahan, ettei ylikersanttikaan olisi ollut pahitteeksi. Kuva Timo Lehtonen, 23.4.1994.

Lontoon kaksikerroksisissa RT-busseissa. Auton kori on ensimmäinen Valmetin moottoriauton alustalle tekemä ja siis tyyppiä DA. Samanlaisia autoja oli myös HKL:llä viisi (joskin niiden istuin- ja ilmastointiratkaisut erosivat hiukan Tampereen autoista ja niiden korityyppi oli siksi DB). Valmetin DA/DB kori on lainannut muotonsa johdinautoilta ja se on yhtä puhdaslinjainen ja kaunis.

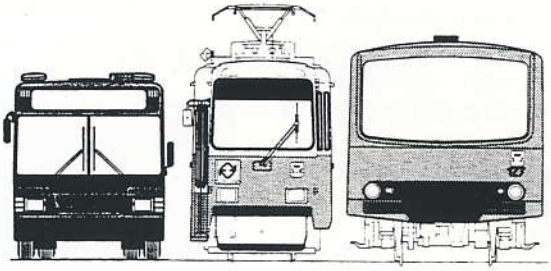
Nyt kunnostettavana oleva numero 112 vuodelta 1949 on lajinsa viimeinen yksilö. KLHS:n haltuun auto on hankittu jo 1993. Vaikkei ulkonäön perusteella uskoisi, auto on ajokuntoinen. Autoa on säilytetty Haapamäellä. Tänä syksynä yhdistys lahjoitti auton TaKL:lle ja se hinattiin Nekalan halleille 1.10.1995. Auton kunnostustöiden on määrä alkaa pian.

Kulahtaneen näköisenä, mutta ryhdissään olevana seisoo vanha "aasi TAKL 112 Nekalan hallissa. Vielä ei olla lähdössä linjalle, mutta ehkä myöhemmin. Kuva Sami Partanen lokakuu 1995.

Kuten jo alussa mainittiin, myös Turussa on tekeillä museobussi. Auto on TuKL 8, Leyland Royal Tiger Worldmaster L.C.R.T. 1-1/5490 Autokori Oy:n korilla. Moottori on Leyland O.680. Auto on otettu käyttöön 12.2.1963. Kyseessä on sama auto, joka oli näytteillä Turun joukkoliikenteen 100-vuotisnäyttelyssä. Sittemmin auto on seissyt hapantumassa Turun Maakuntamuseon sisäpihalla. Tämän auton kanssa KLHS:ssä on ollut vähemmän tekemistä kuin edellämainittujen, mutta eräässä vaiheessa ehti tämäkin auto olla luovutettuna yhdistykselle. Paras ratkaisu kuitenkin toteutui, auto palautui alkuperäiselle omistajalle ja toivottavasti piankin saamme nähdä tämän omaperäisen näköisen auton liikkuvan Turun kaduilla.

Turun "Kuninkaallisen Tiikerin" erikoisuudet eivät rajoitu vain erkkerituulilasiin. Autossa on puoliautomaattivaihteiston ohjaus toteutettu Pneumo-Cyclic -järjestelmällä, joka CAV:n sähköisen Monocontrol-järjestelmän yleistyttyä hävisi puoliautomaattiautoista kokonaan.
Kuva Timo Lehtonen 19.10.1993.

PÄÄTEPYSÄKKI



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

KOKOUSKUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään sunnuntaina 19. marraskuuta klo 14.00 Suomen Turistiauto Oy:n kokoustiloissa Ruskeasuon varikolla. Sääntömääräisten asioiden jälkeen katsomme mm. videofilmejä yms. Kahvitarjoilu. Huom: Varikkoalueelle ja kokoustiloihin menoa varten kokoonnumme kello neljäksitoista STA:n korjaamon ns. yläpihalle, jonka portti on Metsämäentiellä vastapäätä Ruskeasuon lämpövoimalaa. Voimalan pitkä piippu on hyvä maamerkki.

LINJAT

Raitiotieliikenteessä on ollut tammi-elokuussa yli 9 % enemmän matkustajia kuin viime vuonna vastaavana aikana. Matkustajaluvut alkoivat kasvaa viime vuoden elokuussa ja suuntaus on yhä nouseva.

Rautalammintien korotettu pysäkkipari otettiin käyttöön 3.8.

Korppaanmäentien II-suunnan pysäkki siirtyi kesällä Mannerheimintieltä Korppaanmäentielle.

Linjat 1, 3B ja 3T ajoivat perjantain 15.9. iltaliikenteen ja sunnuntain 17.9. yöliikenteen välisenä aikana poikkeusreittiä Arenatalon luona olleen ratatyön takia. Poikkeusreitti kulki Hämeentien ja Helsinginkadun kautta, suljetulla osuudella liikenteen hoiti korvaava bussi.

Pasilansillalla ollut 7A:n raiteen pysäkkikoukkaisu oikaistiin lokakuussa. Raide kulkee nyt sillan keskellä suoraan ja kääntyy vasempaan Ratapihantielle häiritsemättä oikealle ryhmittyneitä autoja. Sillalla olleet "Pasilan aseman" -raitiovaunupysäkit siirrettiin 10.10. Ratapihantielle Opastinsillan alle ja niistä tehtiin seiskojen päätepysäkit. Muutama metri pohjoisempana olleet "Veturitorin" pysäkit poistettiin.

Katajanokalla Merisotilaantorilla on otettu 20.10. alkaen käyttöön klo 22 jälkeen lähtevillä 4-linjan vaunuilla uusi korotettu päätepysäkki. Yöpysäkki sijaitsee heti silmukkaosuuden jälkeen. Päiväpysäkki sijaitsee edelleen silmukan alussa olevalla ratapihalla.

Vuodenvaihteeksi suunniteltu päätepysäkkien vaihto linjoilla 6 ja 8 ei toteudu kaupungin luottamusmiesten vastustaessa asiaa. Asemalta on siis edelleen suora yh-

Viipurin raitiovaunuhalli (osoite: ulitsa Morskaja naberežnaja 22) on yhä tukevasti paikoillaan. Nykyään hallissa toimii kaupungin kuorma-auto- ja työkonevarikko. Sisätilat ovat (todennäköisesti) melkolailla samanlaiset kuin liikenteen aikanakin ja vuonna 1957, jolloin raitioliikenne lopetettiin. Esimerkiksi raitiovaunujen huoltokanaalit kiskoineen ovat jäljellä, sillä metrin raideleveysmitoitukseltaan ne ovat ihanteellisia kuorma-autoille. Kuva Jorma Rauhala 1.6.1995.

teys Toukolaan lukuisten linja-autoreittien lisäksi myös kuutosen raitiovaunulla, mutta Salmisaaresta ja Töölöstä ei pääse mitenkään suoraan Toukolaan.

Metsälän Liikenteen linjaa "K", nykyistä 69:ä, on kautta aikain kutsuttu nimellä "nakki". Asiantuntijat kutsuvat linjaa siksi nykyäänkin. Nimitys tullee historian hämäristä tarkoittaen NAC -linja-automerkkiä, joka on kulkenut reitillä "ennen sotia".

Linja 17 lopetti juhannusaattona 23.6. liikenteen n. klo 17. Linjan 24 viimeinen vuoro "Seurasaaresta" lähti klo 1.30. Linjaa 80X liikennöitiin välillä Rautatientori (80N-laituri) - Kulosaari Mustikkamaa-lisäkilvin, ensimmäinen lähtö RT:ltä 16.15 ja viimeinen Kulosaaresta 2.20, vuoroväli 15 min. Juhannuspäivänä 24.6. kaupunkiliikenne alkoi n. 11.30. Metroliikenne alkoi klo 11.04 (IK:sta MM:een).

Heinäkuussa nähtiin useasti kahden HKL:n bussin saapuvan IK:een n. 9.10: linjakilvet tyhjinä, mutta tuulilasin oikeassa alakulmassa lappu, jossa oli "Hästholmen" ja merihevosen silhuetti. Toisessa autossa on nähty pari matkustajaakin?

Saaren Auto ja "Sirolan Liikenne" alkoivat liikennöidä 14.8. ruuhkalinjaa 67X Rautatientori - Torpparinmäki. Linjasta 67 poikkeava reittiosuus: - Tuusulantie (Käp) - Yhdyskunnantie / Kuusimiehentie - Lainkaarentie -.

Lahden bussilinjojen lukumäärä väheni radikaalisti 15.8. (omistusmuutokset ja sen aiheuttama rationalisointi) 35:stä 21:een.

Linjaa 98V alettiin liikennöidä 28.8. myös iltaruuhkassa. Tällöin vain suunnassa IK - Vuosaari, ajetaan Asiakkaankadun kautta. Aamuruuhkassa tullaan Turunlinnantien kautta kuten ennenkin.

"Taiteiden yö" hulinoitiin jälleen 31.8.-1.9. välillä, poikkeusliikennettä: bussilinjoilla lisäkalustoa tarpeen mukaan, uhkarohkeat raitiolinjat 6X Senaatintori - Vallila ja 10X Kirurgi - Kuusitie liikennöivät klo 4:ään, samanmoinen bussilinja 20X Erottaja - Kaapelitehdas liikennöi 22.45 - 4 vartin välein, linjat 01N - 06N ajettiin ja tarvittaessa lisälähdöin, linjat 16 ja 17 kulkivat turvallisesti poikkeusreiteillä keskustassa, vaarallisen alueen kiertänyt bussilinja 3X liikennöi Eira - Tehtaankatu - Eteläranta - Eira, raitiolinjat 3B ja 3T olivat varmuuden vuoksi poikkeusreiteillä, eivätkä tulleet vaaralliselle vyöhykkeelle (Aleksi - Kauppatori), raitiolinja 4 turvasi kulkunsa kiertämällä PT - RT - Liisankatu - Senaatintori - KTN.

HKL alkoi liikennöidä 2.9. linjaa 79 myös lauantaisin klo 8 - 23.

HKL alkoi liikennöidä 3.9. linjaa 79A Siilitie (M) - Latokartano. Linjaa liikennöidään sunnuntaisin n. 8 - 23 puolen tunnin välein. Reitti: Siilitie (M) - Siilitie - Viikintie - Talonpojantie - (päätepysäkki Yliopilaskylä) - Pihlajamäentie - Viikintie - Siilitie (M).

Linjaa 98V näytään ajettavan myös lauantain parhaaseen ostosaikaan (havaittu 30.9.).

HKL alkoi 1.10. liikennöidä uutta linjaa 35 Talin uuden asuntoalueen ja Munkkivuoren välillä. Linja lähtee Muusantorilta reittiä Taiteentekijäntie - Ulvilantie - Huopalahdentie - Ulvilantie - Taiteentekijäntie. Ulvilantie ajetaan myötäpäivään. Linjaa ajetaan matalalattiabussilla ma - pe 18 - 24 ja la - su 9 - 24. Linja 35 on linjan 18 "syöttölinja" ja aikataulu on tahdistettu linjan 18 kaikkiin lähtöihin.

Hakunilan Liikenteen kuljettajien pistelakko 4.10. seisotti viittä Vantaan sisäistä linjaa ja kahta seutulinjaa. Neljän sisäisen linjan liikenteestä ajettiin vain puolet. Kysymyksessä oli kuljettajien palkkaus, joka on vanhastaan (kuten Liikenne Oy:ssäkin) parempi kuin valtakunnallinen työehtosopimus. Se on yhdistelmä paremmasta kunnallisesta ja huonommasta yksityisen sektorin palkkauksesta.

METRO

Junat olivat ruuhka-aikoina nelivaunuisia 17.6.-6.8. välisenä aikana ja kaksivaunuisia aina iltaisin 25.6.-30.7. välillä (MM:stä alkaen klo 21.35 ja RL:sta klo 21.47).

IK:sta Myllypuroon menevä raide oli purettu ennen juhannusta pölkkyineen ja virtakiskoineen sähkönsyöttöasemalle asti. Kiskojen kuljetukseen oli varattu kaksi Hkb-tavaravaunua. Purettu rataosuus IK:ssa erotettiin liikennöitävästä osuudesta puisella levyseinällä. Rata on tällä kohtaa leikkauksessa ja leikkauksen päältä on rakennettu työmaatie puretun osuuden päälle ja edelleen betonikannen alle. Työ tehtiin heinäkuun alussa. Samaan aikaan oli IK:n raiteen 1 päälle tuotu metallikehikko. Raide virtakiskoineen on paikoillaan. Kehikko katettiin betonisilla ontelolaatoilla ja saumat tasoitettiin. Raiteen 1 levennetty laituri otettiin käyttöön 19.7. (eli raiteen 2 toisen puolen laituri). RL:stä saapuvat junat avaavat vain oikeanpuoleiset ovet.

Opastimelta DG (vaihde lännestä MV:lle) kestää junan tulo IK:n raiteelle 2 melko tarkkaan täydet kaksi minuuttia. Vaikka junat lähtevätkin RL:stä minuuttia aiemmin, saattaa MM:ssä käydä niin, ettei normaalilla kävelyvauhdilla ehdi liityntäbussiin varsinkaan junan etupäästä. RL:stä tullaan IK:een raiteelle 2 (jota nykyään kutsutaan raiteeksi 3) vain kolmen poikkeavan vaihteen kautta, ei neljän.

KALUSTO

Raitiovaunu 20:n pitäisi olla aina Töölössä ja varattuna tilausajoihin. Linjalla se käy vain vaunupulan uhatessa ja toisinaan onkin siksi nähty ajossa.

Vaunu 57 nähtiin 14.9. koeajovalmiina.

Viimeinen punaharmaa nivelvaunu 75 meni syyskuun loppupuolella viikolla 38 täyskorjaukseen ja maalaukseen.

Toukokuussa myydyn Lahden Liikenteen "merelliset" bussit USU-720, USV-827 (kuvassa, LL 5), USV-727 ja USV-831 oli maalattu uuden omistajan eli Koiviston Auton väreihin jo syyskuun alkupuolella. Tässä jäähyväisiksi nro 5 vielä vanhoissa väreissä. Kuva Jarmo Hirviniemi 27.6.1995.

Matalalattiaraitiovaunuista saatiin kuudelta eri valmistajalta yhdeksän erilaista tarjousta, joista seitsemän oli 100 % ja kaksi vain 70 % matalaa. Joukkoliikennelautakunta päätti 5. 10., että kilpailussa ovat vielä mukana seuraavat viisi yritystä, jotka ovat tarjonneet kokomatalia vaunuja: ABB Signal Oy + ABB Henschel AG + Transtech Oy (konsortio), Bombardier Eurorail, Schindler Waggon AG + SIG (konsortio), Siemens Oy, Vevey Technologies SA + Holec Machines & Apparaten BV + CAF Construcciones y Auxiliar Ferrocarriless SA (konsortio). Uudet vaunut ovat käytössä vuonna 1998.

Vaunu 10 oli linjalla 1 aamulla 16.5. kouluajossa, mutta siis matkustajaliikenteessä. Tällaisilla ajoilla on sisälinjakilpenä valkoinen kolmio vihreällä pohjalla. Seuraavana päivänä kouluvaunu ajoi linjalla 3B.

Vaunu 11 nähtiin jälleen koeajolla 5.7. klo 17.30 tutulla reitillään Koskelan ja Vallilan välillä. Vallilan ruokalan kesäseisokin aikana on syömäänmenevät ajettu useimmiten 11:llä Koskelaan ruokailemaan.

Havaittiin 21.9. vaunu 106 liikenteessä tuoreissa maaleissa ja vaunu 16:kin on taas nähty liikkeellä.

Linjalla 4 12.6. havaittu neliakselinen vaunu oli 14, joka kyllä kesken päivää vaihdettiin pois. Esimerkinomaisesti lokakuun 20. päivänä oli linjalla 4 ajossa vaunut 8 ja 30, Katajanokalla oli näin ollen neliakselisia yhtäaikaa (linja 2V) melkein kuin ennen vanhaan.

Perjantaina 6.10. Mannerheimintien "isoilla" rv-linjoilla 4 ja 10 oli iltaruuhkassa samanaikaisesti kolme neliakselista telivaunua; linjalla 4 oli vaunu 14 ja kympillä olivat vaunut 8 ja 20.

Volvon täysmatala B10L-esittelyauto tuli Varhan linjoille toukokuussa. Kesäkuussa auto kävi välillä muissakin yksiköissä ja silloin oli hetken aikaa Varhassa Ruhasta lainassa vanhin matalalattia-Scania 9201. Se oli sijoitettuna linjan 80(A) -matalalattiavuoroon ja ajoi parina päivänä jostain syystä Turun yhteistariffitunnus keulassaan.

Ainakin Varhassa on tarkoitus uusia Parabus-istuimilla varustettujen 1986-87 -mallisten autojen istuinverhoilu. Ensimmäisenä käsittelystä valmistui auto 8724 kesäkuun lopussa; uuden verhoilun lisäksi auto oli maalattu uudelleen. Uuteen maalaukseen kuuluu mm. tuulilasin alapuolella oleva iso valkoinen alue ja siinä musta poikkiraita. Autoon on lisätty myös "Volvo B10M" ja "Carrus" -tekstejä. Keulan uusi maalaustapa on jo aiemmin esitelty autoissa 8632 ja 8640, mutta näissä on vielä alkuperäinen istuinverhoilu.

STA 268 Volvo B10B Carrus tuli ajoon 30.6. Nähty linjalla 72.

HKL on kokeillut TLL:n mersua nro 6 linjalla 23.

Autot HKL 814, 815 ja 817 ovat olleet ahkeraan liikenteessä itä-Helsingissä vielä syyskuussakin.

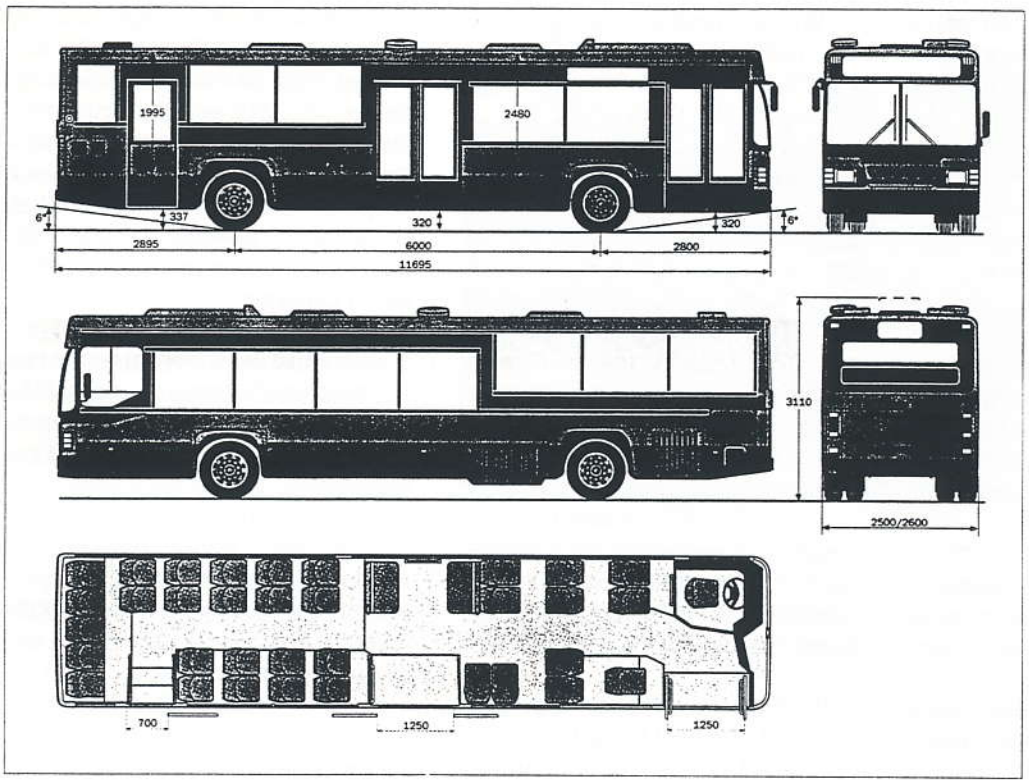
9501 oli 12.9. linjalla 97 iltaruuhkan lopulla. (Poikkeava linja matalalattiabussille).

Autossa HKL 8804 on koekäytössä punainen "seuraava pysäkki / päätepysäkki" -näyttö. Taulu on käytävän päällä kuljettajan takaseinän kohdalla. Havaintopäivänä 14.9. linjalla 58 laite kävi nopeaan tahtiin läpi linjan 18 pysäkkejä. Osan näytöistä peittää kyllä teksti "koekäytössä".

Kummajainen HKL 9035 (ei takaikkunaa ja kuljettajan ovi) näkyy olevan vakiona vuorossa 570, joka lähtee mm. IK:sta 8.38 linjalle 58B.

Korkeasaaren linjan 11 vakioautoina ovat 8720 ja 8724. Uuden maalauksen ja istuinverhoilun lisäksi autoissa on mm. pölykapselit, suuret seeprakuviot sekä "bussilla Korkeasaareen" ja "zoo" -tekstit. Vakiovuorojen lisäksi linjalla 11 ajaa aamun ja illan lähdöillä myös yksittäisiä vuoroja muilta linjoilta (mm. linjan 80 matalalattiainen). Zoo-linjan bussit 8720 ja 8724 voi löytää myös muilta linjoilta, esim. 98V.

CN113 MaxCi.



HKL:n uudet Scania MaxCit saapuvat Helsinkiin viikoilla 47-51. On tarkoitus, että ensimmäinen auto olisi Helsingissä lauantaina 25.11. klo 9.00. Vuoden alussa autot ovat aikataulunmukaisessa ajossa.

"Roskabussissa" 9410 on edelleen jäljellä koko kyljen mittaiset tekstit: Jätteiden syntyä vähennä, uudelleen käytä ja kierrätä (9.95).

Koskelan Ajokki / Volvot ovat nykyään seuraavilla uusilla omistajilla: **8521** Y. Förbom & Kumpp. Turku / TLO uusi rek.nro NBF-213, **8522** Förbom uusi rek.nro NBF-416, **8523** Kainuun Liikenne 123 Kajaani, **8524** O. Jalosen Liikenne Turku / TLO, **8525** A. Muurinen 10 Turku / TLO, **8526** Käkelän Liikenne 78 Raahe, **8527** V. Nyholm 8 Turku / TLO, **8528** Förbom uusi rek.nro NBF-321, **8529** Kainuun Liikenne 129, **8530** Vesman Liikenne Turku / TLO, **8531** Muurinen 9.

Joihinkin LOY:n busseihin on eteen valonheittimen viereen laitettu järjestysnumero.

LOY:lle on tulossa 9.10. takamoottori-Kabuseja 5 kpl. Autoissa on kolme askelmaa.

HKL 9037:ssa on mm. sähkötoiminen keppivaihde. Auto on varattu kouluautoksi.

STA:lla on enää yksi Camo nro 141 (9.95). Muut on myyty.

STA 3:n (alusta v. 1982, kori v. 1989) uusi numero lienee 38.

Linjebuss 216 (Volvo B10M / Wiima K201) on edelleen ajossa. Uudempiakin autoja on myyty pois. Auto oli entisen VL:n ainoa, jossa oli Parabus-istuimet.

HKL:n niveliä on yhä linjalla 54. Linjebusseja taasen on edelleen HKL:n vuoroissa linjalla 77.

LOY on ottanut uudelleen ajoon autot 169 ja 268, ovat v. 1980 Deltoja, 268 jopa Volvo B58.

Linjalla 66B on taas syysaikataulujen aikaan nivelbusseja. Linjalla 23 ei ole enää TLL:n autoja. Linjalla 52 vain TLL:n autoja.

STA 5 Volvo / Carrus -takamoottoriauto (ovet 2-2-2) nähtiin linjalla 51 3.10.

HKL 836 "ilmestyi" linjalle 97 (havainto 3. ja 4.10). Tällaista kalustoa ei ko. linjalla ole nähty vuosiin. Kysyttäessä kuljettajalta hän ei pitänyt työkalustaan.

HKL 982 edelleen liikkeellä lokakuun alussa linjalla 64S.

Aamuruuhkassa 5.10. peräkkäisissä vuoroissa linjalla 97 HKL 9501 ja 836. Jälkimmäisessä on muuten komeat pölykapselit.

STA:n uusimmat matalalattiabussit ovat tyyppiä Volvo B10L / Carrus City U. Bussien numerot ovat 1-5.

STA on myynyt neljä Volvo B58 / Camo -katuria Korsisaari-konserniin. Nurmijärven Linja 70 ent. STA 144 (alusta HML 111:stä) on nähty mm. seutulinjalla 472, jonka Korsisaari nappasi vastikään Linjebussilta.

Pääkaupunkiseudun Linjaliikenne Oy kokeili nestekaasukäyttöistä Ekobussia syyskuun ajan Espoon sisäisillä linjoilla Tapiolan ja Haukilahden reiteillä sekä linjalla 19 Tapiola - Espoon keskusta.

LOY 108-114 ovat tyyppiä Volvo B10M-65 / Carrus K204 City. Ovijärjestys on 2-2-0, mikä riittää pitkille seutulinjoille.

LOY 115 (CBA-102) on Lahden Linjojen entinen auto (Volvo B10M-65 / Wiima K202-102). Auto otettiin säännölliseen ajoon vasta kun Koiviston Auto oli ostanut Lahden Linjat vuonna 1992. Nyt KA siirsi auton Helsinkiin linjaa 744 varten. Autossa on Allison-vaihteisto. Mainittakoon vaikkapa tässä yhteydessä, kun KA on nyt hankkinut niin Lahden Linjat ja Liikenteen, Jyväskylän, Kuopion ja Porvoon Liikenteen, Helsingistä Liikenne Oy:n jne. jne., että mistä nimi "Koivisto" tulee. Kyseessä ei ole yhtiön perustaneen ihmisen nimi niinkuin voisi äkkiseltään luulla. Koiviston Auto on erittäin vanha liikenteenharjoittaja, kotoisin Karjalan kannakselta Koiviston kauppalasta (nykyisin Primorsk). Yhtiö joutui 2. maailmansodan alueluovutusten johdosta kärsimään enemmän kuin keskivertoliikennöitsijä maassamme. Sodat käyneen kaluston heikkouden takia asiat olivat tietysti huonolla tolalla vähän joka suunnalla mutta erityisen huono tilanne oli KA:lla siksi, että koko aiempi liikennekenttä oli menetetty Neuvostoliitolle. Omistaja sekä muutamat liikennekelpoiset autot olivat evakkotaipaleella. Yhtiö asettui 1940-luvun puolivälissä Lahteen ja on sittemmin onnistunut liiketoimissaan ilmeisesti varsin siedettävästi ollen nykyään konsernina Suomen suurin linja-autoyritys, jos ei huomioida joitain yhteiskunnan operoimia laitoksia. Leikkisästi voisimme sanoa KA:ta, jos se toimisi nykyään synnyinseudullaan, venäläisittäin "Primorsk Avtotransportiksi", mutta sitä emme tietenkään tee. Se olisi liian raakaa pilaa.

HKL 720, AJM-720, Sisu BT-69BVT / Wiima K-100, on nähty ainakin muutamina lokakuisina sunnuntaina (ja tietysti muinakin päivinä) linjalla 15. Ainakaan bussin perusteella Viroon matkaavat eivät voi päätellä, kummalla puolella Suomenlahtea ollaan.

HKL:n nivelbussit 9106 ja 9107 on siirretty Koskelasta Ruhaan. Kaksiakseliset 9044 ja 9045 on taas siirretty Ruhasta Koskelaan.

Lähilinjat nro 20 on Scania N113CLL71/ Lahti 402, ovet 2-2-0.

Vuoden 1996 alussa HKL sijoittaa matalia busseja mm. linjoille 14, 17, 23, 32, 35, 55, 71, 80(A), 84, 85, 90, 92, 97 ja 98.

Lokakuussa Helsingin joukkoliikennelautakunta tilasi HKL:lle 12 matalaa Volvoa, joista kaksi B10LA-niveltä. Lautakunta tilasi myös neljä matalaa teli-Scaniaa (L113TLL FlexCI, 3-aks., pit. 14,5 m). Korit näihin tekee Carrus. Hankintaan kuului vielä neljä täysmatalaa Mercedes-Benziä.

Mainittakoon, että yksi Volvo B10LA on käynyt maamme maaperällä Turun paikallisliikennenäyttelyssä syyskuussa, matala nivelikkö (esittelyauto) oli Göteborgs Spårvägarin väreissä.

LOY:n Kabus nähty koeajossa 13.10. Lahden Metsä-Pietilässä, ovet 2-2-1, portaita oli kolmen askelman verran joka ovella, takaikkunaa ei ole. Kuskin sivuikkunaa ei voi avata eikä kuskilla ole radiota. Vaihteiston (automaatti) valintanäppäimiä on kolme=D-N-R. Matkustamokin on hyvin pelkistetty, sinistä ja harmaata kaikkialla.

8713 ja 8714 siirretty Koskelasta Varhaan ja 8610 Ruhasta Koskelaan. Syy: tarvitaan N-linjoilla, päivisin 58:lla.

Lahden Liikenteen vanha paikallisbussi (nykyinen omistaja Lahden Autokori Oy) Scania BF5659/5885-67 / Lahti 10 (koritehtaan ensimmäinen alumiinikori) oli Päijät - Hämeen Elokuvakeskuksen käytössä kaupungin 90-vuotisjuhlissa. Bussi oli pimennetty mustin muovein elokuvateatteri Bussibioksi. Tilaisuudessa käytettiin rek.nro KOE H-964 -kilpiä.

Porvoon Liikenteen nro 60 (KLP-689) Wiima 6 ajoi Lahden paikallisliikenteessä 8.-15.9. ainakin linjoilla 2, 3, 14 ja 31. Puolitoista viikkoa myöhemmin auto näkyi jälleen liikenteessä linjalla 31, nyt Koiviston Auton numerolla 387.

Lokakuun 2. päivänä Hollolan maaseutuliikenteen busseihin (Salpakangas - Hollola kk - Sairakkala -alueelle) tuli linjanumerot: 40A, 40B, 41A, 41B, 42A, 42B, 43, 45A ja 45B. Numeroinnin periaatteena on, että parilliset numerot ajavat Lahden linja-autoasemalta torin kautta Hämeenlinnantietä Salpakankaalle ja Jalkarannantietä takaisin Lahteen. Parittomat päinvastoin. Liikennöitsijä on Pekolan Liikenne.

Sirolan Liikenteen autosta nro 52 muutettu myymäläauto (ANA-852) Scania 86 Super / Wiima seisoi 9.10. Lahden Citymarketin pihassa.

Lahdessa nähty Tiimari-myymäläauto Sisu BT CR/5850 / korotettu Lahti 20 kori (rek.nro VKC-352) on entinen 54 paikkainen linja-auto.

Lahden seudulla on entiset HKL-bussien 744 ja 38 korit.

Heinolan kaupunkiliikenteessä kulkee kaksi kokomainosbussia (Citymarket). Itä-Hämeen Liikenne Oy:n nro 7 (MJE-507) Wiima 06 ja nro 28 (MEO-928) Volvo B9M / Wiima 6. Muuta mielenkiintoista on olemassa esim. nro 37 (MJC-973) Volvo B58 / Ajokki 5000D vuodelta 1980.

Mainosbussit lisääntyvät Paunulla; täyskorjauksen yhteydessä saadaan seuraaviksi Stockmannin ja Aamulehden autot.

HKL:n entinen bussi nro 33 (Scania-Vabis B7563 / Helko v. 1965) on palannut kaupunkiin. Siitä kunnostetaan HKL:n tilausliikenteen käyttöön 1960-luvun perinneauto. Tämä bussi on monessa mielessä erittäin mielenkiintoinen. Se on eräs HKL:n viimeisimmistä etumoottorilla varustetuista lyhyehköistä autoista, kuljettaja on siinä omissa oloissaan moottorinsa vieressä. Rahastajanaitio tilavan takasillan luona kuuluu myös asiaan. Helko lopetti korituotannon melko pian tämän autosarjan valmistuttua. Kunnostettavaksi hankittu HKL 33 oli seissyt Juupa-

joen Korkeakoskella ainakin kymmenen vuotta ja nyt se tuotiin parin vuoden välivarastoinnistaan Haapamäen veturipuistosta (jonka veturitallin ympäristöön on kerääntynyt kaikennäköistä bussimateriaalia) HKL:n hinurilla syyskuun puolivälissä Koskelaan. Viikon tutkimisen jälkeen auto hinattiin Ruhaan, jossa se pestiin painepesurilla ja ryhdyttiin purkamaan osiin kunnostusta varten.

Nurmijärven Linja Oy:n bussien uuden ulkoasun on suunnitellut ranskalainen Graphibus-toimisto, koska kotimaiset eivät olleet asiasta kiinnostuneita. Autojen pohjaväri on valkoinen ja sillä lentelee eri värisiä leijoja sekä uudistettu, mutta perinteinen joutsen. Yhtiön omistajaperheen nimi "Korsisaari" on nyt myös isolla autojen kyljissä.

TAKL:n nivelauto 306 on myyty Töysän Linjalle.

Haapamäen veturipuistossa järjestettiin KLHS:n toimesta viime kesänä yleisöajeluita TAKL:n nivelautoilla.

TAKL sai ensimmäisen uudesta kymmenen kappaleen teliautosarjastaan 9.10., kun Scania / Carrus -auto nro 218 saapui. Ajoon se saatiin 11.10. linjalle 1 (Holvasti - Härmälä). Uusi autovuosikerta on tuonut eräitä muutoksia ulkonäköön ja sisustukseen. Ulkoteippaus on uusittu ja sisällä on myös väritystä uusittu, mm. tolpat ovat oranssia. Kojetaulua on uusittu ja se on yhdenmukainen HKL:n viime syksyn autojen kanssa.

STA:n busseissa on tavanomaiset järjestysnumerot myös ulkokatossa, jotta autot tunnistaa ylhäältäkin katsottuna.

Koiviston Auton ostettua toukokuussa Lahden Liikenteen, on tietysti ryhdytty muuttamaan autojen väritystä ja numerointia. Ensimmäisenä KA:n värit ja numeron sai LL 57 Scania 113 / Wiima 06 (HFS-519), se on nyt KA 279. Seuraavina LL 25 = KA 277, 29 = 315, 31 = 311 ja 32 = 310 (FAB-347). Lahden Liikenteellä oli keväällä kaksi autoa numerolla 32, toinen oli HXA-405.

Ranskassa Strasbourgissa aloitettiin hiljattain uudelleen raitioliikenne. Vaunut ovat futuristisen näköisiä täysmatalia englantilaisia ABB:n Yorkin tehtaan valmisteita. Tästä kuvakulmasta vaunut ovat vielä suht'koht' perinteisen näköisiä. Kuva Markku Nummelin 21.10.1995.

Elorannan Liikenne Oy:llä havaittiin 24.5. entinen Tammelundin Liikenteen Mercedes-Benz / Wiima 06 (rek.nro OFV-992). Auto oli kokonaan valkoinen.

LIPPUTARIFFIT

Pitkästä aikaa on HKL:n matkalipun taakse ilmestynyt mainos. Aikuisten 10 matkan lipun takana on "kanikonttorin" eli Helsingin Pantti Oy:n ilmoitus. Edelliset mainokset olivat vuoden 1967 taksan mukaisissa pihdeillä leimattavissa sarjalipuissa.

Seitsemän markan raitiovaunuliput on päätetty pitää myynnissä myös tulevaisuudessa.

Seutuliput eivät enää 28.8. lähtien kelpaa Länsiväylää kulkevilla U-linjoilla 168 (Oy Linjebuss Espoo Ab) sekä kaikilla M. V. Wikström Oy:n linjoilla.

Vantaan aloitteesta on otettu seutuliikenteessä käyttöön alle 7 vuotiaille matkustajille tarkoitettu maksuton "kengurulippu". Näin nuorethan eivät tarvitse oikeasti lippua, mutta koska kuljettaja ei käytännön tilanteessa usko yksinäisen lapsimatkustajan sanaan, että niin ikää kuin lippuakaan ei ole, on tällainen lippu-uutuus syksyllä otettu käyttöön. Lippu muodostuu "isompien" lasten 30 päivän lipun kantaosasta sekä maksuttomasta kenguruosasta, jossa mainitaan, milloin lipunhaltija täyttää 7 vuotta. Tähän osaan tulee myös yhteystiedot ja päiväkodin tai (esi)koulun nimi.

Tampereen älykortteja alettiin myydä veteraaneille ja eläkeläisille 10.10.

Hämeenlinnan kaupunkiliikennettä hoitavat Hämeen Linja Oy ja Vekka Liikenne Oy. Kaupunkialueella on tasataksa 10 mk, siirtolippu 5 mk (vaihto 45 minuutin kuluessa leiman ajasta, sarjalipuilla vaihto on ilmainen), kuukausisarjalippu 40 matkaa 230 mk (voimassa kalenterikuukauden ja viisi arkipäivää ennen ja jälkeen kuunvaihteen), kausisarjalippu 40 matkaa 260 mk (voimassa vuoden).

Lahden kaupunkiliikenteen 30 päivän näyttökorttia (210 mk) myydään vain lahtelaisille. Kertamaksut ovat 0-6 km 9 mk, 6-9 km 11 mk, 9-12 km 12 mk ja 12-16 km 14 mk. Siirtolippu 4,50 mk on voi-

massa tunnin. 10 ja 40 matkan etäkortit ovat käytössä, panttimaksu on 40 mk.

Heinolan 30 päivän paikallisliikennekortti Itä-Hämeen Liikenne Oy:n autoihin maksaa 190 mk ja sen voi ostaa kuka tahansa.

MUUTA

Munkkiniemen Puistotielle Solnantien ja Laajalahdentien väliin on tämän vuoden kesänä valmistunut uusi ruohorata. Ulkomailta Suomeen tuotu idea on kokeilu, jonka mahdollisti Munkkiniemessä tehty rataremontti. Kuuden metrin levyinen ja satakunta metriä pitkä viherkaista näyttää kauempaa katsottuna tasaisen vihreältä nurmelta, mutta lähietäisyydeltä se on betonin ja ruohon ruuduttamaa ja täplittämää. Alue on perustettu betonisille reikäkiville. Reiät on täytetty mullalla, johon ruohonsiemet kylvettiin. Betonipohja valittiin, koska ruohikon on kestettävä mm. painavia huolto- ja kunnossapitoautoja. Ruohoksi on valittu kuivan paikan seosta, joka on lyhytkasvuista eikä siksi ole tarvinnut leikkausta. Kesän kuivuuden se kesti hyvin ilman kastelua. Kauneuden lisäksi nurmikko vaimentaa ratamelua.

Raitiovaunujen mainospaikat sisältä ja ulkoa on vuokrattu Posternet Oy:lle vuosiksi 1996-97. Bussien kaikki mainospaikat ja mainospaikat metrojunien sisältä on vuokrattu LM-Liikkuvat Mediat Oy:lle vuosiksi 1996-97. Samat yhtiöt ovat aiemminkin hoitaneet mainospaikkojen jälleenvuokrauksen. Vuokratulot ovat sopimuskautena vuositasolla noin 3,8 Mmk.

Taiteiden yönä 31.8. oli Raitioliikennemuseo auki klo 17-23. Tuona iltana kuljettaja Kari Parkkinen soitti ja lauloi sekä oppaana museossa oli eläkkeellä oleva ajomestari Kurt Ekström. Museon erikoisaukiolosta ei mainittu oikeastaan missään, joten ensi vuotta silmälläpitäen, olkaapa valppaita ja käykää siellä silloin. Tila ja tilaisuus on erikoinen yökokemus.

Viiden YTV-alueen liityntäpysäköintipaikan parkkialueet ovat vain puolitehoisesti käytössä. Autoilijat eivät ole innostuneet vaihtamaan juniin tai busseihin ja jättämään autoansa ilmaisille pysäköintialueille. Kokeilu jatkuu ensi toukokuuhun.

Edellisessä numerossa kerroimme norjalaisista Baneforlagetin kirjasista, joissa on tiedot pohjoismaisista raitioteistä. Nyt niitä saa edullisesti myös Suomesta soittamalla Antti Roivaiselle (90) 872 8628. Hinnat ovat 45 mk / kirjanen (Museorautatieyhdistys ry:n jäsenille 40 mk). Kirjasia on viittä lajia: 1) Nordisk sporveisatlas (nykyiset raitiotie- ja johdinautopaikat vaunuineen, linjoineen), 2) Nordisk historisk sporveisatlas (kaikki raitiotie- ja johdinautopaikat linjoineen, vaunuineen kautta aikain, siis myös Tku, Tpe ja Vpi), 3) Verdens sporveier, trolleybusser og undergrunnsbaner eli listaus maailmasta perustietoineen, 4) Trikker og forstadsbaner i Oslo eli Oslon raitioteiden historia ja 5) På meterspor i Nidaros eli Trondheimin raitioteiden historia. Hanki nyt perustiedot Pohjolan ratikoista ja trollikoista tosiedullisesti!

Sihteeri Juhana Nordlund on palannut pääkaupunkiin, uudet yhteystiedot ovat: Orapihlajatie 12 A 14, 00320 Helsinki; (90) 458 7794.

ULKOMAAT

Oslo

Raitiotieverkko piteni 21.8. 1,6 km:llä, kun uusi itä-länsi -yhteys keskustan ohi otettiin käyttöön. Linjat 10 ja 15 käyttävät uutta rataa, linjat 12, 13 ja 19 käyttävät edelleen vanhaa reittiä eli Stortingsgatania. Lapsetorvetin ja Wessels plassin välillä on neljä uutta pysäkkiä: Vikatorvet, Aker brygge, Rådhusplassen ja Christiania torv. Uusi rata sivuaa Oslon tärkeitä nähtävyyksiä: raatihuonetta, vanhaa satamaa ja Akershusin linnoitusta. Aker bryggen uusi pysäkki on myös muodostettu yöraitiovaunujen keskuspaikaksi. Lauantain ja sunnuntain vastaisina öinä raitiovaunut kulkevat käytännöllisesti katsoen läpi yön.

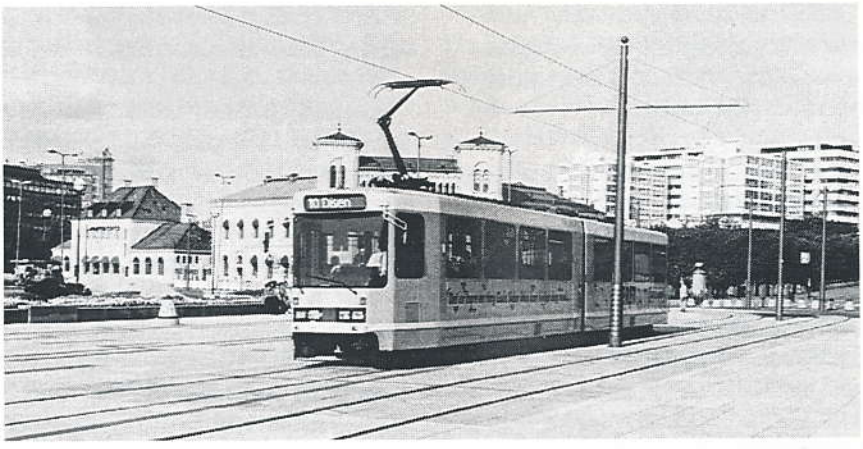
Tallinna - Häggvik

Tallinnan raitioteiden ASEA-työvaunu T-1 on nykyään Ruotsissa Mannaminnen museoalueella Häggvikissä Örnsköldsvikin ja Sundsvallin puolivälissä.

LIGHT RAIL & MODERN TRAMWAY -LEHTITILAUS

Monet jo tuntevat tämän maailman parhaimman joka kuukausi ilmestyvän värikkään raitiotieharrastajien lehden ja liki 20 suomalaiselle se jo tulee. Nyt on lehden tilaaminen uusillekin lukijoille helppoa. Voit tilata LR&MT:n lähimmässä postissa tai Postipankissa

Oslon nivelvaunu 126 uudella rataosuudella. Kuva Markku Nummelin.



maksamalla alle 200 mk jommalle kummalle allamainitulle tilille. Mainitse tiedonantokohdassa: Light Rail & Modern Tramway LRTA 1996. Älä unohda nimeäsi ja osoitettasi. Maksamalla marraskuun aikana saat tammikuun numeron jo ajallaan. Postit ja PSP ottavat itselleen toimituspalkkion.
A) £ 26.10 brittiläiselle postisiirtotilille nro 350 3054. Osoite on Michael J. Lea, LRTA Subscriptions, 23 Shrublands Close, CHIGWELL, Essex, IG7 5EA, UK.
B) Skr 304 ruotsalaiselle postisiirtotilille nro 44 21 60-8. Osoite on D-E. Göransson, SSS, Medlemsavgifter LRTA, Kevingeringen 35, Tukholma. Huom: Tänne otetaan maksuja vain marraskuussa.
LR&MT:n lisäksi kannattaa samalla tilata korkeatasoinen vuosikirja "Light Rail Review 7"; sen lisähinta on £ 8.75 tai Skr 100.
Viihtyisiä lukuhetkiä maailman raitiovaunujen parissa!

LISÄYKSIÄ JA KORJAUKSIA

Edellisessä numerossa kerroimme virheellisesti, että TAKL 300 ja 301 olisivat jo poissa ajosta. Ne ovat kuitenkin nyt normaaliliikenteessä, koska uusien teliautojen tulo on viivästynyt. Toinen autoista jäänee museoautoksi.

Huomasitko, että jotain jäi puuttumaan. Sen voi vielä korjata seuraavassa numerossa. Päätepysäkki toimitetaan yksinomaan toimitukselle lähetettyjen uutisten, havaintojen ja avustusten perusteella.
Mottomme on: Jos näet aiheelliseksi kertoa jostain havainnostasi harrastustoverillesi, niin se kelpaa myös Päätepysäkille.

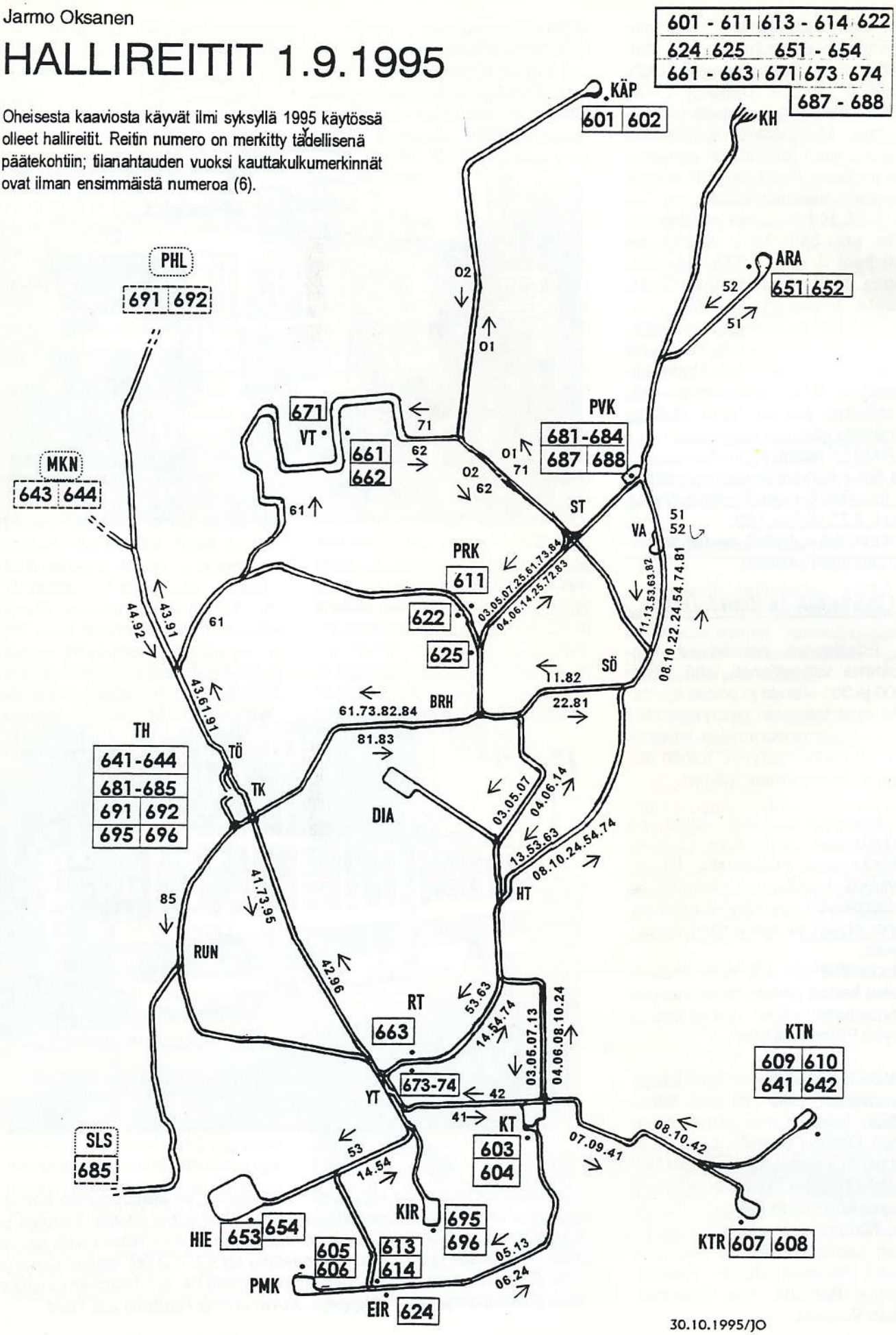
AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, Teemu Collin, Krister Engberg, Daniel Federley, Jukka Hannikainen, Tom Heino, Arto Hellman, *HKL*, Jarmo Hirviniemi, Pertti Leinomäki, Toivo Niskanen, Juhana Nordlund, Markku Nummelin, Kari Ojanperä, Jarmo Oksanen, Sami Partanen, Juhani Poussa, Jorma Rauhala, Kai Sillanpää, Risto Vormala.

Venäjän Itä-Preussissa sijaitsevan "siirtomaan" pääkaupungissa Kaliningradissa liikennöidään metristä raitiotietä yhdeksällä linjalla. Vaunuja on liikenteessä (v. 1994 kesätilanteen mukaan) aamuruuhkassa sata kappaletta, 90 päivällä ja 80 illalla. Liikenneaika on 5.15 - 2.00. Vaunustossa on 159 Tatran vaunua: neliakselisia (ilman niveltä)T4- sekä samoin neliakselisia (nivelvaunuja) KT4 -tyyppejä. Kuvat Jorma Rauhala 2.5.1994.

Jarmo Oksanen

HALLIREITIT 1.9.1995

Oheisesta kaaviosta käyvät ilmi syksyllä 1995 käytössä olleet hallireitit. Reitin numero on merkitty tädellisenä päätekohtiin; tilanahtauden vuoksi kauttakulkumerkinnät ovat ilman ensimmäistä numeroa (6).



Aiemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Taas on valikoima supistunut, mutta vielä on seuraavia saatavana. Tavanomaisten aikataulu- ja uutispalstojen lisäksi lehdissä on seuraavanlaisia juttuja:

1988 - 2
mm. Viisikymmenluvun sinisiä busseja. Munkkiniemen vaiheita.

1994 - 3
mm. Pariisin bussit - ja muutakin joukkoliikennettä. Helsingin bussilinjoja. Riian liikennetietoja.

1995 - 2
mm. Viisikymmenluvun ratikoita. Lauttasaaren hevosraitiotie. Tampereen uudet bussit.

1995 - 3
mm. NAC-kokeiluraitiovaunu HKL 11. Ravintolaraitiovaunu Spårakoff HKL 175. Uusi teli-Scania TAKL:lle.

VÄRIPOSTIKORTTEJA
Turku mv 22 lumiauran kanssa Martinkadulla 4.1.1971.

Helsinki mv 182 Liisankadulla 4.1977.

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin PSP 800 014-54 483 kautta, merkitse tiedonantokohtaan haluamasi numerot.

hinnat numerolta ovat
15 mk = 2/88,
20 mk = 3/94,
30 mk 2/95 numerosta eteenpäin.

Kortit 5 mk / kpl.

Helsingin Raitioliikennemuseo

on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 - 17.

Vuoden loppuun saakka on nähtävänä perusnäyttelyn lisäksi HKL:n 50-vuotisnäyttely.

Myynnissä on postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.

Eino Leinon katu 3
00250 Helsinki

(90) 169 3576

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

PL 234
00531 HELSINKI

PSP 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon sekä useimmille pohjoismaisten raitiotieseurojen ylläpitämille museoraitioteille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynnistä.

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) 458 7794
varapuh.johtaja *Ari Oksa*
puh k: (90) 802 2393
puh t: (90) 472 3644 tai 950-559 1911
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 SRS:n jäsenlehtenä.

Toimitus: Jorma Rauhala
Laihokuja 2 C, 01370 Vantaa

Kustantaja:
Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka:
Painatuskeskus Oy, Helsinki 1995

© Suomen Raitiotieseura ry
Mitään osaa lehdessä julkaistuista artikkeleista ei saa käyttää ilman päätoimittajan sekä kirjoittajan lupaa tekijäinoikeusmääräysten perusteella.

TESTAAMME TULEVAISUUDEN TEKNISIÄ RATKAISUJA TEITÄ VARTEN
Wir testen für Sie das Tram der Zukunft

Munico koevaunu 3000 koeajolla Käpylässä. Kuva Jorma Rauhala 9.8.1995.

Kansikuva:
Turun raitioteiden upouusi "Nesslinki" on ihastuksen kohteena vaunuhallin pihalla vuonna 1951 (vaunun valmistaneen Suomen Autoteollisuuden johtajana oli Tor Nessling). Liikennelaitoksen miehet ovat vaunun numeron edessä, joten sitä ei tiedetä. Hinurina on antiikkinen vaunu 4, jossa käytetään yhä lyyravirroitinta.